

## Verbeterplan verkeersveiligheid spoorwegovergangen Gooise Meren

### Inleiding

Als voorbereiding op de eerste raadsperiode van de gemeente Gooise Meren is de toekomstige ChristenUnie fractie een actief standpunt aan het bepalen omtrent actuele thema's. Het verkeerscirculatieplan centrum dat voor 2015 op de Programmabegroting staat en de recente aanrijdingen op de spoorwegovergang Generaal de la Reijlaan vragen om een analyse van de verkeersveiligheids-situatie op en rond deze en andere spoorwegovergangen in de gemeente Gooise Meren.



### Situatieschets

Sinds medio 2004 is de aandacht vanuit de gemeente vooral gericht op toekomstige oplossingen die zich richten op de spoorwegovergangen zelf.

Verdiept liggend spoor of ondertunneling, oftewel opheffing van de Spoorse Doorsnijding. Voor de optie verdiept liggend spoor is er nog geen enkel signaal dat er vanuit het ministerie van I&M en provincies voldoende budget beschikbaar is om de ruim 150 miljoen aan kosten te dekken.

Ondertunneling blijkt praktisch niet haalbaar vanwege de dichte bebouwing en smalle straten rond de spoorwegovergangen.

### **Actualiteit**

ProRail gaat een aantal overwegen in de gemeente Gooise Meren aanpassen. In 2017 worden een aantal niet (of weinig) gebruikte sporen en wissels bij station Naarden/Bussum gesaneerd. De financiering van dit project is begin 2015 van het Ministerie van I&M verkregen. Volgens de huidige planning moet dit project eind 2017 gerealiseerd zijn. De overwegen aan de Generaal de la Reijlaan, Comeniuslaan en Meerweg worden bij deze sanering gereduceerd tot tweesporige overwegen en beveiligd met de gebruikelijke AHOB (Automatische Halve OverwegBomen) overwegbeveiliging.

ProRail streeft ernaar deze overwegen dusdanig verkeerstechnisch aan te passen dat risicovolgedrag van verkeersdeelnemers wordt tegengegaan. Te denken valt aan maatregelen ter voorkoming van slalomgedrag en gescheiden fietspaden met fietspad overwegbomen. ProRail heeft met de Gemeente Naarden en Bussum afgesproken najaar 2015 de eerste gesprekken te voeren om gezamenlijk te kijken naar het verkeerstechnische ontwerp. Deze ontwerpen vormen het uitgangspunt op basis waarvan vervolgens de gemeente en ProRail een inschatting kunnen maken van de overwegveiligheid. Afhankelijk van de uitkomsten hiervan, kan de gemeente besluiten aanvullend een plan in te dienen bij het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) met welke maatregelen de overwegveiligheid nog verder verbeterd kan worden. Voor het verder verbeteren van overwegveiligheid gaat het LVO uit van co- financiering waarbij van de gemeente een financiële bijdrage wordt verwacht.

Een extra reden om dit verbeterplan nu op te stellen, zodat het plan van aanpak meegenomen kan worden in het overleg met ProRail over de verkeerstechnische situatie bij de genoemde overwegen.

De door ProRail aan te passen overwegen worden daardoor overzichtelijk, het risico van stilstaande auto's op het spoor wordt verkleind. De op afstand bediende Elektrisch Bediende Overwegbomen (EBO) naast het station zullen vervangen worden, zodat onnodige wachttijd door het vroegtijdig op afstand sluiten van deze EBO's verdwijnt.

ProRail spreekt over maatregelen om slalom gedrag te voorkomen. In het plan van aanpak worden de genoemde spoorwegovergangen geschikt gemaakt voor éénrichtingsverkeer. Met toepassing van de genoemde AHOB overwegbeveiliging, aangevuld met gescheiden fietspad en fietspad overwegbomen kan er dan geen sprake zijn van slalom gedrag.

Bij de Meerweg is er zelfs sprake van een gescheiden voetpad met voetpad overwegbomen.

### **Sluitingstijd spoorbomen**

Bij wijze van spreken heb je net als bij een verkeerslicht rood of groen licht bij de spoorwegovergangen in Naarden en Bussum. Op de drukke Gooise lijn is het zaak om de wachttijd voor rood licht te verkorten, zodat de tijd dat er doorgereden kan worden langer wordt. De aanpassingen aan de overwegen en overwegbeveiliging zullen hier een positieve bijdrage op hebben.



In de huidige dienstregeling is er sprake van 20 reizigerstreinen per uur en de prognose is dat het op middellange termijn (na 2020) 24 reizigerstreinen per uur gaat worden (een verhoging van 2 treinen per uur in beide richtingen). Dit vraagt om een optimale doorstroom van gemotoriseerd verkeer op alle overwegen in de gemeente Gooise Meren.

### **Doorstroom achter de spoorwegovergangen**

Met alle aandacht voor de spoorwegovergang zelf lijkt de verkeerssituatie rond de overgang uit het oog verloren te zijn. Door hier nu de aandacht op te vestigen wordt er invulling gegeven aan twee concrete punten:

1. Verkeersveiligheid rond en daarmee op de spoorwegovergang in het algemeen
2. Verkeersveiligheid op belangrijke routes voor fietsende scholieren

Van belang zijnde stellingen in relatie tot spoorwegovergangen in het algemeen:

- Onveiligheid op een spoorwegovergang bestaat niet alleen doordat er een trein aankomt maar, naast onnodige wachttijd, vooral door doorstroom belemmeringen die achter de overweg bestaan en niet aangepakt worden.
- Als iemand lopend, fietsend of rijdend een spoorwegovergang op gaat wil diegene deze zo snel mogelijk weer kunnen verlaten en zeker niet stil komen te staan op de overweg.

Met deze stellingen in het achterhoofd zijn de 6 spoorwegovergangen en de omliggende wegen in Naarden-Bussum bekeken en op verkeersveiligheid beoordeeld. Er komen 2 spoorwegovergangen naar voren die directe acties nodig hebben voor het verhogen van de verkeersveiligheid.

De door de gemeente te realiseren aanpassingen rond de beide overwegen kunnen direct uitgewerkt en daarna uitgevoerd worden.

De aanpassingen aan de overweg zelf dienen in overleg met ProRail voorbereid en ingepland te worden. Hierbij gaat om het om het maken of markeren van brede gescheiden fietsstroken en een baan voor gemotoriseerd verkeer in het midden van de overweg.

## Plan van aanpak verbeteringen spoorwegovergangen

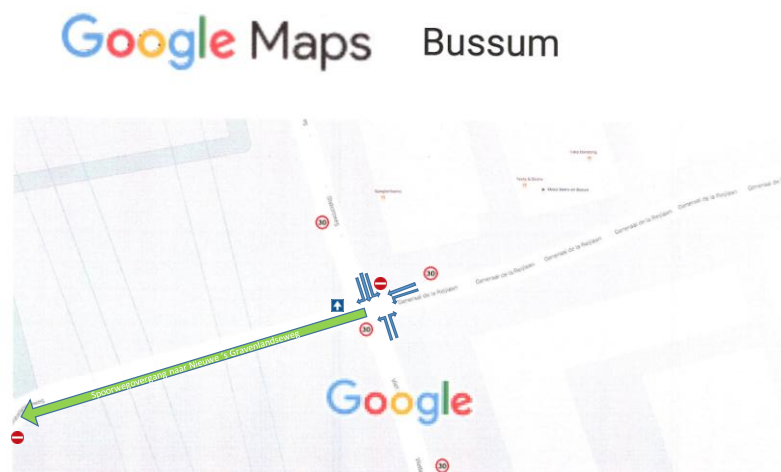
### 1. Generaal de la Reijlaan – Nieuwe 's Gravenlandseweg

- Maak het verkeersaanbod op de kruising met de Vlietlaan overzichtelijker.

Dit is de belangrijkste reden om het gemotoriseerd verkeersaanbod alleen van Oost → West over de spoorwegovergang te leiden. De nog steeds complexe kruising, qua verkeersaanbod, zit dan, voor gemotoriseerd verkeer, altijd voor het oprijden van de overweg. In de huidige situatie zit die kruising achter de overweg als je van West → Oost rijdt. Dit leidt nu regelmatig tot opstoppingen op de overweg, met alle risico's van dien.

- Maximaliseer de doorstroom voor gemotoriseerd verkeer door alleen éénrichtingsverkeer toe te staan op de overweg van Oost → West tot aan de Lindelaan.

## Eenrichtingverkeer voor gemotoriseerd verkeer Spoorwegovergang bij kruispunt Generaal de la Reijlaan -Vlietlaan



- Het verbieden van direct rechts afslaan naar de vertakking van de Nieuwe 's Gravenlandse weg bevordert de doorstroom. (Voorkom wachten door gemotoriseerd verkeer op fietsers die daar rechtdoor gaan)

- Eénrichtingsverkeer van de vertakking van de Nieuwe 's Gravenlandse weg maken vanaf het Oranje park naar de hoofd Nieuwe 's Gravenlandse weg.  
(Dit is nu al een (te) smalle weg voor tweerichtingsverkeer)
- Oranje park éénrichtingsverkeer maken vanaf de Nieuwe 's Gravenlandse weg tot aan de Slochterenlaan.  
Deze weg is te smal als verkeer naar P+R, Action kiest voor deze route.
- Route naar de P+R duidelijk aangeven, zowel als je vanuit Oost als vanuit West komt. Dit kan via de wel toegestane inrit van het Oranje park of de Graaf Wichmanlaan.  
(Eventueel de routing naar de Action ook expliciet aangeven)
- Op de rotonde van de Meerweg en de Nieuwe 's Gravenlandseweg wordt voor al het gemotoriseerde verkeer duidelijk de rijrichting richting het centrum, parkeren enz. aangegeven de Meerweg weg in. De route Nieuwe 's Gravenlandseweg en Lindelaan is bedoeld voor lokaal verkeer.
- Fietsers kunnen voor beide richtingen gebruik blijven maken van de overweg.
- Voor de veiligheid van fietsers wordt er een 30 km zone ingericht op alle wegen rond de spoorwegovergang.  
(Met name aan de Oostzijde en tot aan de Lindelaan)
- Gemotoriseerd verkeer van West → Oost kan gebruik maken van de andere spoorweg overgangen.
- De Vlietlaan vanaf de kruising met de Generaal de la Reijlaan tot aan de Olmenlaan open laten voor gemotoriseerd verkeer om keuze te houden tussen gebruik van de Brinklaan en de Vlietlaan naar het centrum en tussenliggende straten.
- In het nog op te stellen verkeerscirculatieplan Centrum Bussum dient beoordeeld te worden of de overblijvende complexiteit van de kruising voor de spoorwegovergang nog verder verminderd kan worden.

## 2. Meerweg

- Maak het verkeersaanbod op de kruising met de Vlietlaan overzichtelijker.

Dit is de belangrijkste reden om het gemotoriseerd verkeersaanbod alleen van West → Oost over de spoorwegovergang te leiden. Tot aan de Olmenlaan mag er achter de overweg geen andere mogelijkheid zijn dan linksaf te slaan de Vlietlaan op. Het voor gemotoriseerd verkeer nu rechtsaf mogen slaan de Vlietlaan, richting Nassaulaan of rechtdoor het Julianaplein op beperkt de gewenste doorstroom achter de overweg. Dit leidt nu regelmatig tot opstoppingen op de overweg.

- Maximaliseer de doorstroom voor gemotoriseerd verkeer door alleen eenrichtingsverkeer toe te staan van West → Oost.
- Het rechts afslaan richting Vlietlaan - Nassaulaan wordt verboden voor gemotoriseerd verkeer, dit werkt namelijk belemmerend. (Voorkom wachten op fietsers die daar rechtdoor gaan.)

### Eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer

Spoorweg overgang bij Kruispunt Meerweg -Vlietlaan



- Het rechtdoor gaan voor gemotoriseerd verkeer verbieden op het doodlopende stukje Julianaplein / Veerstraat, dit werkt namelijk belemmerend. Er is een zeer hoog risico in relatie tot de verkeersveiligheid van de fietsers die gebruik maken van de Julianaplein / Veerstraat om hier inrijden voor gemotoriseerd verkeer toe te staan. (Er moet namelijk

ook gekeerd of achteruit gereden worden om het straatje weer uit te rijden)

- Bevoorrading voor de aan het Julianaplein liggende winkels kan dan, net als voor de andere winkels aan de Veerstraat, alleen via de Brinklaan plaatsvinden. Na bevoorrading rechtsaf de Vlietlaan op.
- Bevoorrading van de winkels in de Nassaulaan kan via de Brinklaan of Veerplein. Nassaulaan blijft alleen open voor bevoorrading en hulpdiensten. Na bevoorrading rechtsaf de Vlietlaan op.
- De Vlietlaan tussen Kloosterweg en Olmenlaan wordt eenrichtingsverkeer van Zuid → Noord.  
Het wel mogen inrijden van dit gedeelte van de Vlietlaan, vanaf de splitsing met de Olmenlaan, levert alleen maar onveilige en doorgang belemmerende situaties op. Er dient dan namelijk gekeerd te worden op de Vlietlaan.
- Het gemotoriseerde verkeer kan via de Vlietlaan en de overweg bij de Generaal de la Reijlaan richting West.
- Via de Brinklaan en de Herenstraat kan het gemotoriseerde verkeer naar de parkeerplaats aan de Kloosterweg / Veldweg.  
Er is een parkeergarage aan de Olmenlaan.
- Fietsers kunnen voor beide richtingen gebruik blijven maken van de overweg en de genoemde wegen.
- Voor hun veiligheid wordt er een 30 km zone ingericht op alle wegen rond de spoorwegovergang.
- Geen verhoogd plateau op de kruising van de Meerweg met de Vlietlaan aanbrengen. Verbeterd wel de verkeersveiligheid voor de fietsers, maar belemmert de doorstroom van gemotoriseerd verkeer vanaf de overweg te veel.
- Net als nu blijft dit een voorrangskruising met de bocht van Meerweg naar Vlietlaan om de doorstroom optimaal te krijgen.
- Verkeer van Oost → West kan gebruik maken van de spoorweg overgang bij de Generaal de la Reijlaan.



Alle wegen aan de Oostzijde van deze beide spoorwegovergangen worden genoemd bij het project opstellen verkeerscirculatieplan Centrum op de Programmabegroting 2015 van Bussum. Er is nog geen concreet plan gepubliceerd op de website van de gemeente.

Voor de verbetering van de verkeersveiligheid voor de Herenstraat, ten oosten van de spoorwegovergang aldaar was, voor 2015 al een project gedefinieerd. Er is nog geen concreet projectplan gepubliceerd op de website van de gemeente.

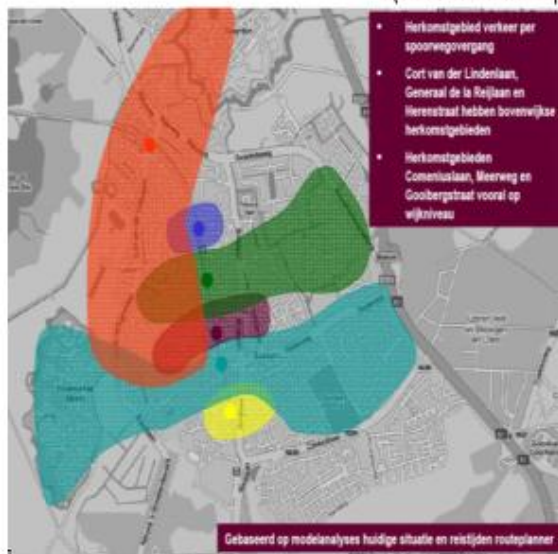
Voor de Programmabegroting 2016 willen we als ChristenUnie dat project vanuit de verkeersveiligheid voor de fietsers onder de aandacht brengen.

Vanuit het oogpunt van het verhogen van de verkeersveiligheid bij de 2 genoemde spoorwegovergangen willen wij als ChristenUnie dit verbeterplan aandragen om op te pakken als project voor de Programmabegroting 2016 van de gemeente Gooise Meren.

Als je het herkomstgebied van de overwegen aan de Generaal de la Reijlaan en de Meerweg beschouwd zal de verkeersafhandeling rond beide overwegen soepeler gaan verlopen. De éénrichtingsverkeersaanpassingen rond beide overwegen zorgen voor een betere doorstroom van gemotoriseerd verkeer met een belangrijke verbetering van de verkeersveiligheid.

## Herkomstgebieden per overweg

(bron: Goudappel Coffeng, 2009)



Verwachting in stromen gemotoriseerd verkeer n.a.v. verbeterplan ChristenUnie Gooise Meren oktober 2015.

- Mogelijke toename op de Comeniuslaan, na de nog uit te voeren sanering van de sporen bij station Naarden – Bussum door ProRail. Kortere sluitingstijden door vervangen EBO-installatie. Verkeer vanaf P+R, Acton dat niet meer via Generaal de la Reijlaan terug kan rijden van West → Oost.
- Het verkeer dat voorheen van West → Oost ging via Generaal de la Reijlaan, zal zich verdelen over Meerweg, Cort van der Lindenlaan en Herenstraat.
- Het verkeer dat voorheen via de Meerweg van Oost → West ging zal voornamelijk kiezen voor de Generaal de la Reijlaan of al eerder op hun route een keuze maken om via de Herenstraat of Cort van der Lindenlaan te gaan rijden.

(Uit Goudappel Coffeng, 2009) De gemeente beschikt vast over recentere tellingen.

- overweg Cort van der Lindenlaan: 14.700 mvt per etmaal
- overweg Herenstraat: 10.500 mvt per etmaal
- overweg Generaal de La Reijlaan: 8.000 mvt per etmaal
- overweg Gooibergstraat: 3.600 mvt per etmaal
- overweg Meerweg: 2.400 mvt per etmaal
- overweg Comeniuslaan: vrijwel nihil (mvt. = motorvoertuigen)

## Samenvatting

De verkeersveiligheid rond 2 belangrijke spoorwegovergangen in het centrum van Bussum is al jaren een punt van aandacht bij de inwoners. Alle aandacht die vanuit de gemeente gericht is op alternatieven voor het opheffen van de gelijkvloerse overwegen lijkt de aandacht van de onoverzichtelijke en doorstroom belemmerende kruisingen aan de oostkant van de spoorwegovergangen weggetrokken te hebben.

Voor 2015 staat wel het project verkeerscirculatieplan centrum op de Programmabegroting van Bussum. Een resultaat daarvan is nog niet zichtbaar als publicatie op [www.bussum.nl](http://www.bussum.nl).

Als ChristenUnie willen we daar met dit plan van aanpak een actieve bijdrage aan leveren.

Doel is om projecten rond de genoemde spoorwegovergangen voor de Programmabegroting 2016 te definiëren. De reden hiervoor is met name het verhogen van de verkeersveiligheid rond en op de spoorwegovergangen aan de Generaal de la Reijlaan en de Meerweg. Daarnaast willen we opnieuw het project verkeersveiligheid verhogen voor fietsers op de Herenstraat Oost onder de aandacht brengen.

Kort samengevat komen de direct door de gemeente te realiseren verbeteringen uit het plan van aanpak er op neer dat:

- Er een aantal verkeersborden geplaatst moeten worden volgens het plan van aanpak, zodat de doorstroom achter de spoorwegovergangen geoptimaliseerd wordt.
- Er een aantal weggedeeltes voor inrijden door gemotoriseerd verkeer geblokkeerd moeten worden om te voorkomen dat een inrijdverbod genegeerd wordt. Niet iedereen zal zich gelijk bewust zijn van het ingestelde éénrichtingsverkeer of verbod op inrijden van de weg voor gemotoriseerd verkeer.
- Aanpassing van wegmarkeringen om de gemaakte aanpassingen te verduidelijken.

- Met duidelijke markering fietsstroken aanbrengen om de verkeersveiligheid voor de schoolgaande fietsers te verbeteren. Meerweg, Vlietlaan en de Generaal de la Reijlaan bij de overweg.

Door deze beperkt direct benodigde aanpassingen is het zelfs mogelijk om een deel van het project verkeerscirculatieplan Centrum 2015 van de gemeente Bussum nog in 2015 te realiseren waarbij de algemene verkeersveiligheid rond de spoorwegovergangen aanzienlijk verhoogd wordt.

Gelijktijdig kan de dialoog met ProRail opgestart worden om de aanpassingen op de spoorwegovergangen te maken die passen bij het éénrichtingsverkeer gebruik op de 2 in het plan van aanpak genoemde overwegen. Door ProRail is aangegeven dat met de gemeente Naarden en Bussum afgesproken is het overleg in relatie tot de verkeerstechnische situatie najaar 2015 gestart wordt.

Op basis van de op 9 oktober 2015 van ProRail ontvangen informatie omtrent het project sanering sporen bij station Naarden-Bussum is het voorstel om tijdens de uitvoering van dit project ook de Comeniuslaan een éénrichtingsverkeer overweg te maken en wel van West → Oost. Gescheiden fietspaden en fietspad overwegbomen.

Vanaf de Julianalaan wordt de Comeniuslaan richting Zwarteweg dan verboden om in te rijden; Uitgezonderd fietsers. Dit om optimale doorstroom ook hier te realiseren.

De ChristenUnie hoopt met dit direct uitvoerbare plan van aanpak er voor te zorgen dat de fase van praten afgesloten wordt en er nu eindelijk iets gaat gebeuren.

Stilstaan op een overweg terwijl de bomen dichtgaan en er een trein aan komt rijden ... is te voorkomen. Optimaliseer de doorstroom van het verkeer achter de overweg.

**Contactinfo:**

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met:  
Roel Kamphuis  
Telefoonnummer: 06 526 777 18  
E-mail: [Roel@gooisemeren.ChristenUnie.nl](mailto:Roel@gooisemeren.ChristenUnie.nl)  
website: <http://gooisemeren.ChristenUnie.nl>

Bijlage: Beeldvorming van verkeerslichtsituatie:

Afleiding mogelijke sluitingstijden overweg Generaal de la Reijlaan, op basis van aankomst-/vertrektijden Reisplanner. Om een beeld te vormen van de verkeerslichtsituatie ter plekke. Die om een optimale doorstroom van met name het gemotoriseerde verkeer op de overweg vraagt. Ieder half en heel uur zijn de afgeleide openingstijden van de overweg minimaal. Informatie van uitgevoerde dichtligtijden metingen door ProRail is nog net ontvangen.

Naarden-Bussum	Interval	Overweg dicht	t/m	Gesloten	Open	trein	Bestemming / Herkomst	Bussum-Zuid	Interval
8:01	<== <== <==	0:02	8:00:30	8:01:30	0:01:00	0:01:00	5 6 Almere Poort <== <== <==	8:00	0:00
8:03	<== sprinter	0:02	8:02:30	8:03:30	0:01:00	0:01:00	6 4 Duivendrecht ==> ==> ==>	8:02	0:02
8:06	==> sprinter	0:03	8:05:30	8:06:30	0:01:00	0:02:00	7 8 Weesp <== sprinter	8:07	0:05
8:10	<== sprinter	0:04	8:09:30	8:10:30	0:01:00	0:03:00	8 7 Weesp ==> sprinter	8:09	0:02
8:13	==> ==> ==>	0:03	8:12:30	8:13:30	0:01:00	0:02:00	9 10 Amsterdam CS <== <== <==	8:14	0:05
8:17	<== <== <==	0:04	8:16:30	8:17:30	0:01:00	0:03:00	10 9 Amsterdam CS ==> ==> ==>	8:16	0:02
8:21	==> sprinter	0:04	8:20:30	8:21:30	0:01:00	0:03:00	11 12 Weesp <== sprinter	8:21	0:05
8:24	<== sprinter	0:03	8:23:30	8:24:30	0:01:00	0:02:00	12 11 Weesp ==> sprinter	8:24	0:03
8:27	==> sprinter	0:03	8:26:30	8:27:30	0:01:00	0:02:00	13 15 Duivendrecht <== <== <==	8:28	0:04
8:29	==> ==> ==>	0:02	8:28:30	8:29:30	0:01:00	0:01:00	14 13 Almere Poort ==> ==> ==>	8:30	0:02
8:31	<== <== <==	0:02	8:30:30	8:31:30	0:01:00	0:01:00	15 16 Almere Poort <== <== <==	8:30	0:00
8:33	<== sprinter	0:02	8:32:30	8:33:30	0:01:00	0:01:00	16 14 Duivendrecht ==> ==> ==>	8:32	0:02
8:36	==> sprinter	0:03	8:35:30	8:36:30	0:01:00	0:02:00	17 18 Weesp <== sprinter	8:37	0:05
8:40	<== sprinter	0:04	8:39:30	8:40:30	0:01:00	0:03:00	18 17 Weesp ==> sprinter	8:39	0:02
8:43	==> ==> ==>	0:03	8:42:30	8:43:30	0:01:00	0:02:00	19 20 Amsterdam CS <== <== <==	8:44	0:05
8:47	<== <== <==	0:04	8:46:30	8:47:30	0:01:00	0:03:00	20 19 Amsterdam CS ==> ==> ==>	8:46	0:02
8:51	==> sprinter	0:04	8:50:30	8:51:30	0:01:00	0:03:00	21 22 Weesp <== sprinter	8:51	0:05
8:54	<== sprinter	0:03	8:53:30	8:54:30	0:01:00	0:02:00	22 21 Weesp ==> sprinter	8:54	0:03
8:57	==> sprinter	0:03	8:56:30	8:57:30	0:01:00	0:02:00	23 25 Duivendrecht <== <== <==	8:58	0:04
8:59	==> ==> ==>	0:02	8:58:30	8:59:30	0:01:00	0:01:00	24 23 Almere Poort ==> ==> ==>	9:00	0:02

==> ==> ==> Stopt  
<== <== <== niet Aannames t.o.v. gesloten zijn