

Uitwerking prioritaire doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek

Concept ontwerprapportage SO en SSK



Verantwoording

Titel	Uitwerking doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek
Onderwerp:	Fietsroutes Gooi & Vecht
Projectnummer:	51006413
Klant:	Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en Regio Gooi en Vechtstreek
Referentienummer	PM – bij definitief rapport
Versie:	Concept ter bespreking
Datum:	24-12-2021
Auteurs	Ross Ruiter (Sweco) en Peter van Bekkum (MuConsult)
E-mailadres	Ross.ruiter@sweco.nl
Gecontroleerd door:	PM - concept
Paraaf gecontroleerd	
Goedgekeurd door	PM - concept
Paraaf goedgekeurd	

Inhoudsopgave

1	Introductie	5
1.1	Toelichting opdracht	5
1.2	Vraagstelling en doel project	6
1.3	Leeswijzer	6
2	Subsidievoorwaarden doorfietsroutes	7
2.1	Provincie Noord-Holland	7
2.2	Vervoerregio Amsterdam	8
2.3	Toelichting SSK	8
3	Kwaliteitsniveau en uitgangspunten	9
3.1	Dwarsprofielen	9
3.2	Verharding en comfort	10
3.3	Openbare verlichting	11
3.4	Markering en bebording	11
4	Hilversum – Huizen via Laren en Blaricum	14
4.1	Ontwerp	14
4.2	Investeringskosten	21
4.3	Draagvlak voor de voorgestelde maatregelen	22
4.4	Uitvoeringsplanning tot 2027	22
5	Bussum – Huizen	24
5.1	Ontwerp	24
5.2	Investeringskosten	27
5.3	Draagvlak	28
5.4	Uitvoeringsplanning tot 2027	28
6	Laren – Bussum via Crailo	30
6.1	Ontwerp	30
6.2	Investeringskosten	32
6.3	Draagvlak voor de maatregelen	33
6.4	Uitvoeringsplanning tot 2027	33
7	Hilversum – Amsterdam	35
7.1	Ontwerp	35
7.2	Investeringskosten	39
7.3	Draagvlak voor de maatregelen	40
7.4	Uitvoeringsplanning tot 2027	41
8	Almere – Amsterdam via Weesp	43
8.1	Ontwerp	43
8.2	Investeringskosten	46
8.3	Draagvlak voor de maatregelen	46
8.4	Uitvoeringsplanning tot 2027	47
9	Hilversum – Wijdemeeren	49
9.1	Ontwerp	49
9.2	Investeringskosten	53
9.3	Draagvlak voor de maatregelen	53
9.4	Uitvoeringsplanning tot 2027	54
10	Samenvatting en aanbevelingen voor vervolg	55
10.1	Samenvatting	55

10.2	Overzicht investeringskosten	56
10.3	Aanbevelingen vervolg	56
Bijlage 1:	tekenbladen en SSK Hilversum – Huizen.....	58
Bijlage 2:	tekenbladen en SSK Bussum – Huizen.....	59
Bijlage 3:	tekenbladen en SSK Laren – Bussum via Crailo.....	60
Bijlage 4:	tekenbladen en SSK Hilversum – Amsterdam	61
Bijlage 5:	tekenbladen en SSK Amsterdam – Almere	62
Bijlage 6:	tekenbladen en SSK Wijdmeren – Hilversum.....	63
Bijlage 7:	Kostennotitie (concept)	64

1 Introductie

1.1 Toelichting opdracht

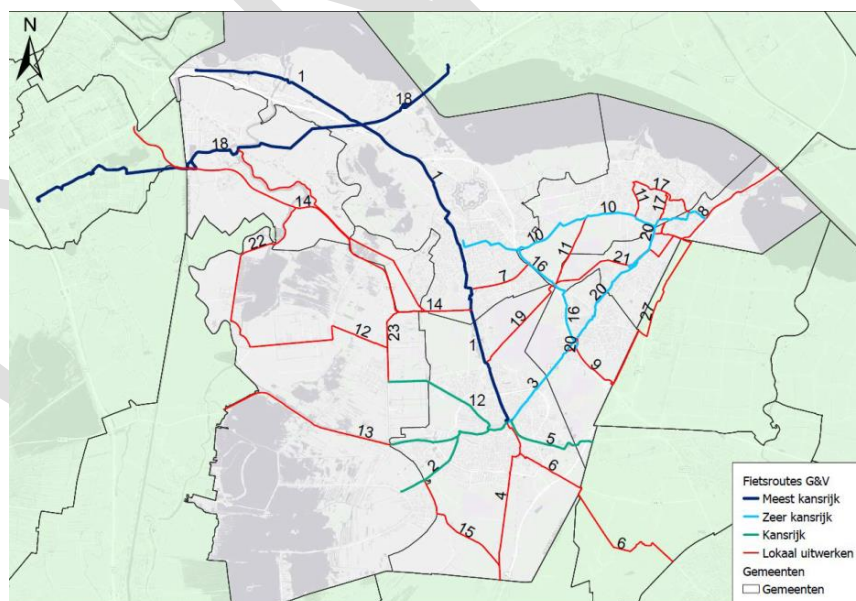
De regio Gooi en Vechtstreek werkt samen met Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam (VRA) aan de ontwikkeling van het regionaal doorfietsrouten netwerk. In 2018 is er door de MRA partners een intentieverklaring getekend voor de verdere ontwikkeling van de Metropolitane fietsroutes in de Metropoolregio Amsterdam. Er lopen twee Metropolitane fietsroutes door de Gooi en Vechtstreek: Amsterdam – Almere en Amsterdam – Hilversum.

In 2019 is er door de Provincie Noord-Holland, de regio Gooi en Vechtstreek en de betreffende gemeenten een intentieverklaring getekend voor de realisatie van een hoogwaardig fietsnetwerk Gooi en Vechtstreek. Dit netwerk bestaat uit aantrekkelijke en veilige fietsroutes voor forensen, recreanten, sporters en bezoekers. Voor dit hoogwaardige fietsnetwerk is in 2020 een nadere analyse opgesteld en er is een prioritering aangebracht. Dit heeft geresulteerd in zes doorfietsroutes die met prioriteit worden uitgewerkt. In afbeelding 1 zijn de prioritaire routes van het regionaal doorfietsnetwerk weergegeven.

Sweco en MuConsult werken in opdracht van de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en de regio Gooi en Vechtstreek deze zes prioritaire doorfietsroutes verder uit:

- Amsterdam – Almere via Weesp (route 18)
- Amsterdam – Hilversum via Gooise Meren (route 1)
- Huizen – Bussum (route 10)
- Huizen – Hilversum (route 20 en 3)
- Wijdmeren – Hilversum (route 2, 12 en een deel van 13)
- Laren – Bussum via Crailo (route 16)

Dit rapport Schetsontwerp en SSK Prioritaire doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek geeft een toelichting op het schetsontwerp en bijbehorende kostenraming.



Afbeelding 1: Regionaal fietsnetwerk Gooi en Vechtstreek (bron: rapportage realisatie hoogwaardig fietsnetwerk Regio Gooi en Vechtstreek, 2020)

1.2 Vraagstelling en doel project

Sweco en MuConsult zijn in september 2021 gestart met het analyseren en uitwerken van deze doorfietsroutes. In circa vijf maanden worden de zes doorfietsroutes uitgewerkt in samenwerking met de wegbeheerders en andere relevante belanghebbenden zoals de Fietzersbond.

Dit traject resulteert in februari 2022 in een uitwerking op schetsontwerpniveau (SO¹) per doorfietsroute en wegbeheerder inclusief kostenraming (SSK²). Op basis van dit resultaat kunnen wegbeheerders en opdrachtgevers een definitieve keuze maken ten aanzien van het voorkeursstracé, het voorkeurs dwarsprofiel en de voorkeurs kruispuntinrichting.

Daarnaast geeft dit project inzicht in een uitvoeringsplanning tot 2027, waar mogelijk afgestemd met de reguliere beheer- en onderhoudscyclus van de betreffende wegbeheerder.

De uitwerking van het SO en SSK kan worden gebruikt als basis voor besprekingen in het college van B&W, bespreking in de gemeenteraad, als input voor de onderhandelingen over een nieuw gemeentebestuur na de verkiezingen in maart 2022 en als onderlegger voor een aanvraag voor cofinanciering (subsidie) bij de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, de regio Gooi en Vechtstreek en/of het Rijk.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 1 heeft de aanleiding en het doel van het project toegelicht. Hoofdstuk 2 gaat in op de subsidievoorwaarden die gelden vanuit de Provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam. De uitgangspunten en kwaliteitseisen die verbonden zijn aan de subsidies worden in hoofdstuk 3 toegelicht. Daarna volgt per hoofdstuk een toelichting op het ontwerp en de kosten van een doorfietsroute:

- Hfd. 4: Hilversum – Huizen
- Hfd. 5: Bussum – Huizen
- Hfd. 6: Laren – Bussum via Crailo
- Hfd. 7: Hilversum - Amsterdam
- Hfd. 8: Amsterdam – Almere via Weesp
- Hfd. 9: Hilversum – Wijdmeren

Het rapport sluit in hoofdstuk 10 af met een algemene conclusie en aanbevelingen ten aanzien van het vervolg.

¹ SO: Schets Ontwerp. Het schetsontwerp is de eerste ontwerpfasen in het traject naar de aanleg van de infrastructuur en dient om de wensen en mogelijkheden te verkennen. In het schetsontwerp wordt de route en het dwarsprofiel aangegeven.

² SSK: Standaard Systematiek voor Kostenramingen. Toepassing van deze standaard systematiek zorgt ervoor dat kostenramingen op eenduidige wijze worden opgesteld en goed onderling vergeleken kunnen worden

2 Subsidievoorwaarden doorfietsroutes

De provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam ondersteunen wegbeheerders financieel bij het realiseren van bepaalde (door)fietsmaatregelen. Om in aanmerking te komen voor een financiële bijdrage van de Provincie of Vervoerregio gelden bepaalde voorwaarden. Ook zijn er verschillende regelingen voor onder andere het doorfietsroutenetwerk, regionaal fietsnetwerk en verkeersveiligheid. De regelingen die voor dit project relevant zijn worden hierna toegelicht. De voorwaarden en kwaliteitseisen die bij de regeling horen worden in hoofdstuk 3 beschreven.

2.1 Provincie Noord-Holland

De provincie Noord-Holland hanteert de “*Subsidieregeling kleine infrastructuur 2021*”. Voor de aanleg of het verbeteren van de fietsbereikbaarheid, door het realiseren van doorfietsroutes, kan de provincie Noord-Holland een subsidie toekennen van 80%. De vormgeving van de doorfietsroutes dient daarbij te voldoen aan de minimeisen zoals die zijn geformuleerd in het “*Perspectief Fiets*” (provincie Noord-Holland, december 2018) en worden in hoofdstuk 3 toegelicht.

Subsidie wordt verstrekt aan beheerders of eigenaren van openbare wegen als bedoeld in de Wegenwet in de regio's Gooi en Vechtstreek, Zuid-Kennemerland/IJmond, Kop van Noord-Holland, Alkmaar e.o. en West-Friesland.

	Directe kosten		Indirecte kosten
	benoemd	nader te detailleren	
Bouwkosten (totaal)	A1	A2	B1
Engineeringskosten (totaal)			
Vastgoedkosten (totaal)			
Overige bijkomende kosten (totaal)			
Kabels en Leidingen	A3	A4	
Totale subsidiabele kosten	A-totaal		B-totaal

LEGENDA

A-totaal = volledig subsidiabel

B-totaal = subsidiabel tot 10% van 'A-totaal'

= niet subsidiabel

Figuur 1: subsidiabele kosten bij realisatie doorfietsroutes in Noord-Holland

In 2022 worden een aantal voorwaarden in de subsidieregeling Kleine Infrastructuur 2022 geactualiseerd. De belangrijkste aanpassingen t.o.v. de regeling uit 2021 zijn als volgt:

- Definitie doorfietsroute: een fietsroute die bedoeld is als regionale verbinding waarvoor het tracé is vastgesteld door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland.
- Toepassing van brede fietsstroken: fietsstroken met een minimale breedte van 190 cm exclusief markering op wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u;
- Het aanleggen of aanpassen van weginfrastructuur met als hoofddoel het verbeteren van de verkeersveiligheid, inclusief, indien noodzakelijk, het laten uitvoeren van een Ontwerptoets verkeersveiligheid. De subsidie bedraagt **50%** van de subsidiabele kosten in deze categorie
- Het aanleggen of aanpassen van fietsinfrastructuur met als hoofddoel het verbeteren van de verkeersveiligheid of het verbeteren van het

regionaal fietsnetwerk; De subsidie bedraagt **70%** van de subsidiabele kosten in deze categorie

- Het aanleggen of aanpassen van fietsinfrastructuur met als hoofddoel het verbeteren van doorfietsroutes. De subsidie bedraagt **80%** van de subsidiabele kosten in deze categorie
- Indien de activiteiten binnen de aanvraag gedeeltelijk anderszins worden gesubsidieerd, wordt een zodanig subsidiebedrag vastgesteld, dat het totaal van alle subsidies niet meer bedraagt dan 90% van de subsidiabele projectkosten (stapeling met Rijksregeling of andere provinciale regeling (die niet is verlopen) is mogelijk)
- Subsidie kan worden verstrekt voor activiteiten waarvan de totale subsidiabele kosten niet meer bedragen dan € 3.500.000,-.

2.2 Vervoerregio Amsterdam

Voor de gemeente Weesp gaan de voorwaarden gelden van de Vervoerregio Amsterdam, vanwege de aanstaande fusie van de gemeente per maart 2022 met de gemeente Amsterdam. De voorwaarden staan beschreven in de Subsidies Kleinere Infrastructuurprojecten (BDU): *‘de maximum subsidiebijdrage wordt bepaald aan de hand van een financieel-technische toetsing van een functioneel en duurzaam ontwerp. Per projectcategorie verschillen de subsidiepercentages:*

- *Voor fietsprojecten liggen de percentages tussen de 30% en 70% procent.*
- *Voor een aantal standaard infrastructurele maatregelen zijn normbedragen vastgesteld, zodat vooraf al bekend is wat de mogelijke omvang van de subsidiebijdrage is. Normbedragen zijn er voor fietspaden, fietsstroken, rotondes, fietsenstallingen en toegankelijke bushaltes, maar ook voor infrastructuurprojecten op het gebied van verkeersveiligheid.’*

Voor de promotie van het regionale doorfietsnetwerk naar de planuitwerkingsfase is een uitwerking op niveau van een Voorlopig Ontwerp (VO) vereist. Voor een promotie naar de realisatiefase is een Definitief Ontwerp (DO) vereist.

2.3 Toelichting SSK

Een uitgebreide toelichting op de opbouw van de SSK

- In de huidige SSK zijn alle tweerichtingsfietspaden geraamd op 4,0 meter breedte. In de definitieve SSK wordt onderscheid gemaakt tussen de fietspaden van 4,0 meter (ideaal profiel) en 3,0 meter (minimaal profiel). Dit betekent dat de kosten voor sommige tracédelen in januari 2022 naar beneden worden bijgesteld.
- Hetzelfde geldt voor de eenrichtingsfietspaden: deze zijn nu allemaal geraamd op 2,5 meter. In de definitieve SSK komt een onderscheid tussen de eenrichtingsfietspaden van 2,5 meter (ideaal profiel) en 2,0 meter (minimaal profiel). Dit betekent dat de kosten voor sommige tracédelen in januari 2022 naar beneden worden bijgesteld.
- In de huidige SSK zijn nog geen kosten voor verlichting opgenomen. Deze worden in de definitieve SSK opgenomen.

3 Kwaliteitsniveau en uitgangspunten

Dit hoofdstuk gaat in op het gewenste kwaliteitsniveau van de doorfietsroutes en andere uitgangspunten.

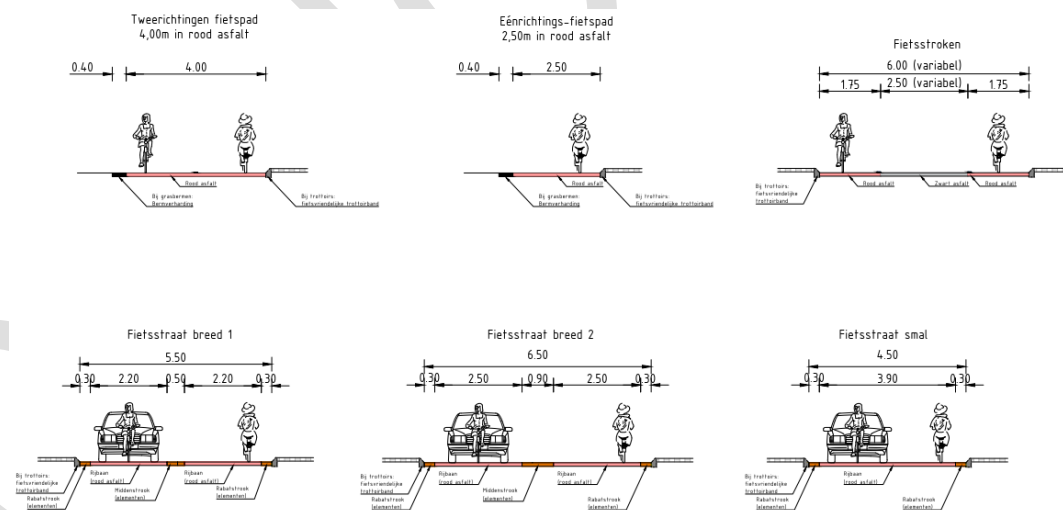
3.1 Dwarsprofielen

Hoe een doorfietsroute er idealiter uit ziet is onder andere vastgelegd in het Perspectief Fiets van de provincie Noord-Holland. Op basis van de kwaliteitseisen uit het Perspectief Fiets zijn dwarsprofielen opgesteld van de meest voorkomende fietsmaatregelen. De dwarsprofielen zijn weergegeven in figuur 3.1.

Fietsstroken

De provincie ontwikkelt momenteel eisen voor een profiel met fietsstroken op een doorfietsroute. Voor doorfietsroutes streeft de provincie naar fietsstroken van 1,90 meter exclusief belijning. Deze eisen worden naar alle waarschijnlijkheid vanaf 2022 vastgelegd in de subsidievoorwaarden van maatregelen op het doorfietsroutenetwerk.

Het profiel met fietsstroken in figuur 3.1 is gebaseerd op richtlijnen van het CROW en vigerende eisen die de provincie stelt aan het regionaal fietsnetwerk. De fietsstroken zijn *minimaal* 1,75 meter en wijken hiermee af de toekomstige eisen van de provincie. In het profiel uit figuur 3.1 is rekening gehouden met een variabele breedte van de beschikbare ruimte, rijloper en fietsstroken. Dit betekent dat er ruimte is om de fietsstroken te verbreden binnen het huidige profiel. De wenselijke breedte is onder andere afhankelijk van de functie en lengte van de weg en de intensiteiten van de verschillende voertuigtypen.



Figuur 3.1: Overzicht van de 6 dwarsprofielen die binnen dit project worden gebruikt

Kwaliteitseisen gaan over meer dan alleen de breedte van een fietsvoorzieningen zoals die beschreven zijn in deze paragraaf. In de navolgende paragraaf gaan we in op eisen ten aanzien van comfort en verharding.

3.2 Verharding en comfort

Een comfortabele doorfietsroute is een route met goede verharding zonder obstakels, hoogteverschillen, wortelopdruk, elementenverharding³ of drempels. De kwaliteitseisen voor doorfietsroutes schrijven voor dat er sprake is van gesloten verharding (bijvoorbeeld asfalt). Er zijn hoofdzakelijk twee redenen waarom wegbeheerders hier niet altijd voor (kunnen) kiezen:

- **In verband met kabels & leidingen.** Bij veel wegbeheerders en nutsbedrijven is de afspraak dat fietspaden boven de K&L niet geasfalteerd worden. Het risico van een geasfalteerd fietspad is dat deze regelmatig moet worden opengebroken om beheer (inspecties, herstelwerkzaamheden) te kunnen uitvoeren aan de K&L. Opbrekingen kunnen minder gemakkelijk worden hersteld, in vergelijking met elementenverharding, zorgvuldig herstel leidt tot extra kosten. Een gebrekkig herstel van het asfalt kan een negatieve invloed hebben op het comfort van de fietser. In de praktijk betekent dit dat veel wegbeheerders kiezen voor tegelverharding. Sommige wegbeheerders kiezen wel voor asfaltverharding, omwille van de kwaliteit voor fietsers en accepteren de hogere kosten die gemoeid zijn van opbrekingen. De aanwezigheid van kabels en leidingen (K&L) onder de beoogde doorfietsroutes is in dit project in kaart gebracht.
- **In verband met stedenbouwkundige of ruimtelijke bezwaren.** In historische binnensteden past geen asfaltverharding, is het breed gedragen beeld bij afdelingen ruimtelijke inrichting van gemeenten. Toepassing van klinker(tje)s versterkt de historische aanblik van de binnenstad. Eventuele bezwaren tegen gesloten verharding, bijvoorbeeld vanwege beschermd stadsgezicht zijn en worden besproken tijdens de overleggen van de kerngroepen van de betreffende wegbeheerders. In de praktijk betekent dit dat in elke historische kernen in de regio de afweging wordt gemaakt tussen ruimtelijke kwaliteit en aantrekkelijkheid van de doorfietsroute en die afweging vaak uitvalt in het nadeel van de laatste, omdat de elementverharding (klinkers) hoger worden gewaardeerd binnen het straatbeeld.

In de schetsontwerpfase maken we voorgaande aandachtspunten inzichtelijk en benoemen we in algemene zin de oplossingsrichtingen. In de meeste gevallen zijn beide type knelpunten (K&L en historisch stadsgezicht) oplosbaar en heeft dit dus geen consequenties voor het voorkeurstracé van de doorfietsroutes. Bij kabels en leidingen kan er bijvoorbeeld worden gekozen om betonnen prefabplaten toe te passen (Easypath, zie afbeelding 1). Met deze gesloten verharding blijven kabels en leidingen toegankelijk voor de wegbeheerders, is er geen sprake van wortelopdruk en is het comfort van de fietser geborgd. De locaties waar sprake is van een ontwerpogave met betrekking tot het type verharding dienen in de volgende planfase te worden uitgewerkt.

Voor doorfietsroutes is het belangrijk dat deze routes ook als zodanig herkenbaar zijn (verharding, kleur, comfort en markering). Uitvoering van fietspaden of fietsstraten in (rood) asfalt levert in oude binnensteden en dorpen regelmatig conflicten op met ruimtelijke en stedenbouwkundige

³ Elementenverharding is een verharding die bestaat uit losse elementen, zoals bijvoorbeeld het geval bij klinkers, (stoep)tegels of dergelijke.

ambities/streefbeelden. Op deze locaties moet worden gezocht naar een compromis. Dit kan bij een fietsstraat bijvoorbeeld door te kiezen voor een combinatie van gesloten verharding op de fietsstroken en elementenverharding van de middenstroken en/of rabatstroken. Ook zijn er mogelijkheden om streetprint op asfalt toe te passen waardoor het wegdek een uitstraling krijgt die lijkt op elementenverharding, maar het comfort biedt van een gesloten verharding.

3.3 Openbare verlichting

Vanuit het oogpunt van (sociale) veiligheid dienen doorfietsroutes verlicht te worden. In deze planfase benoemen we oplossingsrichtingen en aandachtspunten ten aanzien van de openbare verlichting. Zodra het voorkeurstracé is vastgesteld kan in de volgende planfasen per route een **verlichtingsplan** worden opgesteld. Dit verlichtingsplan dient per tracédeel de voorkeurswijze van verlichting inzichtelijk te maken.

Grote delen van de doorfietsroutes in de Gooi en Vechtstreek liggen buiten de bebouwde kom. Juist op dit soort locaties is verlichting gewenst in verband met sociale veiligheid en verkeersveiligheid. Een aandachtspunt hierin zijn mogelijke verstoring van de flora en fauna als gevolg van de verlichting. Er dient in het verlichtingsplan rekening te worden gehouden met de mogelijke overlast voor de natuur. Mogelijke manieren van verlichten zijn:

- Traditionele verlichting
- Dynamische verlichting waarbij de verlichting enige tijd aangaat als er gebruikers (fietsers) rijden. Het fietspad moet ook hier onder alle omstandigheden duidelijk herkenbaar en veilig bruikbaar zijn. Dit kan bijvoorbeeld door het toepassen van glasparels in het beton waardoor het fietspad oplicht door de fietslampen.
- Ook kan Granosil worden toegepast. Dit is een lichtgevende steen die het fietspad laat oplichten. Het is belangrijk dat er geen uitzonderingen worden gemaakt voor kruispunten met gemotoriseerd verkeer, hier is verlichting noodzakelijk om de verkeersveiligheid te borgen.
- Een andere mogelijkheid betreft het aanlichten van de fietspaden door de verlichting van de rijbaan voor de auto. Deze vorm van verlichting kan plaatselijk tot onveilige situaties leiden, bijvoorbeeld omdat vrijliggende fietspaden soms afbuigen van de rijbaan of het licht wordt belemmerd door bomen, waardoor er plaatselijk onvoldoende verlichting is.

3.4 Markering en bebording

Het netwerk van doorfietsroutes moet ook als zodanig herkenbaar zijn voor de gebruiker. De wijze van belijning en bebording draagt in grote mate bij aan de herkenbaarheid en aan de veiligheid op een route.

Het is van groot belang dat de inrichting van de regionale doorfietsroutes goed op elkaar worden afgestemd, voor een zo eenduidig mogelijk beeld van de routes. Het netwerk van regionale doorfietsroutes in de Gooi en Vechtstreek sluit bovendien aan op andere doorfietsroutes in Amsterdam en in de provincies Flevoland en Utrecht.

De afgelopen jaren is er door meerdere partijen en in meerdere provincies onderzoek gedaan naar de bewegwijzering van regionale fietsroutes. Begin 2021 hebben de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd) en samenwerkende

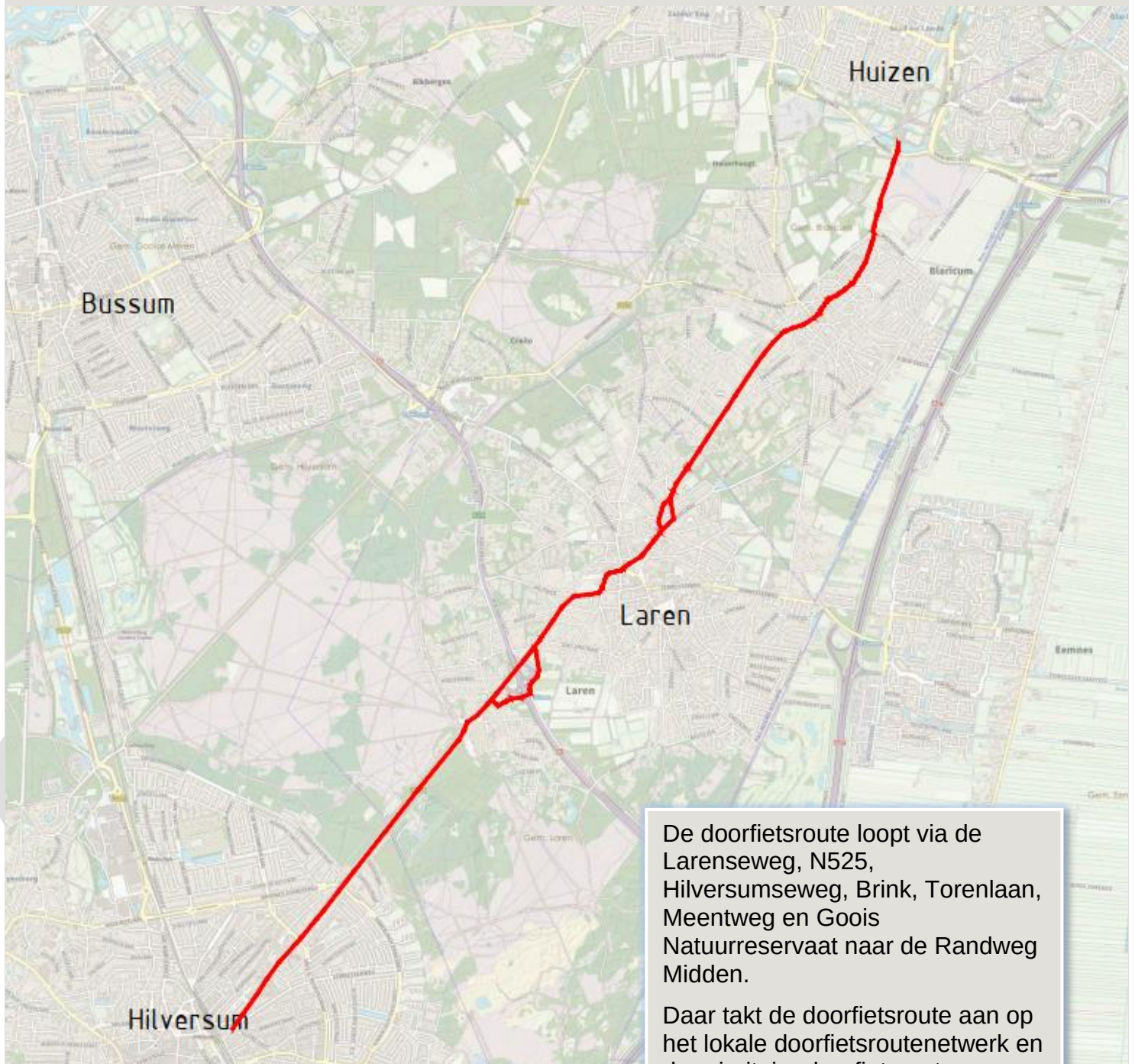
overheden en partijen binnen Tour de Force hiervoor een landelijk gedragen uitvoeringsvorm ontwikkeld en vastgesteld. In het voorjaar van 2022 komt het CROW naar verwachting met een nieuwe richtlijn.

In deze schetsontwerpfase is bij het opstellen van de kostenraming rekening gehouden met een investering voor de bewegwijzering en herkenbaarheid van de doorfietsroutes.

De markering van de routes helpt bij de herkenbaarheid van de routes en zorgt voor het duidelijk aangeven van verschillende situaties zoals kruisingen. Om de fietsroutes in de Gooi en Vechtstreek aan te laten sluiten bij andere regionale routes, is gekozen om de belijning te baseren op het advies van de Tour de Force en aan de sluiten bij het doorfietsroutenetwerk van de provincie Utrecht.

CONCEPT

Hilversum – Huizen



De doorfietsroute loopt via de Larenseweg, N525, Hilversumseweg, Brink, Torenlaan, Meentweg en Goois Natuurreservaat naar de Randweg Midden.

Daar takt de doorfietsroute aan op het lokale doorfietsroutenetwerk en de prioritaire doorfietsroute naar Bussum

4 Hilversum – Huizen via Laren en Blaricum

Dit hoofdstuk geeft een toelichting op de belangrijkste ontwerpgegevens, de investeringskosten per wegbeheerder, uitvoeringsplanning tot 2027 en de belangrijkste aandachtspunten ten aanzien van het proces en verdere uitwerking van de doorfietsroute Hilversum – Huizen.

4.1 Ontwerp

Gemeente Hilversum

De tracédelen in de gemeente Hilversum zijn weergegeven in tabel 1. De meest belangrijke maatregel voor deze route binnen de gemeentegrenzen van Hilversum is de herinrichting van de Larenseweg tot een fietsstraat. Het voornemen tot herinrichting is gebaseerd op de volgende overwegingen:

- De huidige vrijliggende fietspaden zijn te smal. Een verbreding van de fietspaden gaat ten koste van de voetganger en/of parkeerplaatsen;
- De huidige fietspaden grenzen op sommige locaties direct aan inritten naar de percelen. Auto's rijden vanaf de oprit (vrijwel) direct het fietspad op. Ook is er soms sprake van langsparkeren op/langs het fietspad of staan er prullenbakken
- Deze herinrichting, gepaard met een afwaardering van het snelheidsprofiel naar 30 km/uur, zorgt voor een veilige oplossing voor fietsers en een betere leefbaarheid voor de directe omgeving.

Aan beide kanten van de rotonde (HH04⁴) op de kruising van de Larenseweg en de Jan van der Heijdenstraat is een overgang naar het vervolg van de fietsstraat nodig. Op de rotonde zelf volstaan beperkte comfortmaatregelen: andere verharding.

Tabel 1: voorstel inrichting per tracédeel in Hilversum

Tracédee	Type	Locatie	Voorstel
HH01 t/m HH03a	Wegvak	Larenseweg	Fietsstraat (auto 1-richting)
HH03b	Wegvak	Larenseweg	Fietsstraat (auto 2-richting)
HH04	Rotonde	Larenseweg x Jan van der Heijdenstraat	Comfortmaatregelen
HH05	Wegvak	Larenseweg	Fietsstraat (auto 1-richting)
HH06	Kruispunt	Larenseweg x Joh. Gerardtsweg, Kamerlingh Onnesweg en N525	Verbeteren oversteek fietsers
HH07	Wegvak	N525 bibeko	Oostzijde: fietsstraat smal Westzijde: 1-richtingsfietspad 2,5 meter

⁴ HH04 is een verwijzing naar de ontwerptekeningen. Het betreft de route HH (Hilversum – Huizen), trajectdeel 04.



Figuur 2: Visualisatie Larenseweg als fietsstraat

Provincie Noord-Holland

De route gaat na het kruispunt met van de Larenseweg, Johannes Gerardtsweg en Kamerlingh Onnesweg over in de N525, in beheer bij de provincie Noord-Holland. Aan beide kanten van deze N525 liggen geasfalteerde eenrichtingsfietspaden. Het advies is om deze – waar nodig – te verbreden tot 2,5 meter. Deze breedte sluit ook aan bij het nog te realiseren ecoduct over de N525. De eenrichtingsfietspaden takken aan op het nieuwe ontwerp voor het kruispunt bij de vestiging van La Place van de provincie. Op de parallelweg aan de oostkant van de N525 bij het Joods Monument is het voorstel een fietsstraat te realiseren.

Het tracédeel HH12 is het kruispunt van de N525 met de Diepenbrocklaan en de Vredelaan in Laren. Hier is aan de oostzijde van de N525 onvoldoende ruimte om structureel te voldoen aan de minimale breedte van 2,0 meter voor eenrichtingsfietspaden. De beperkte breedte betreft een zeer beperkte afstand. Het advies is om aan de oostzijde van de N525 te investeren in een comfortabelere verharding en te verbreden waar mogelijk.

Tracédeel HH13a betreft de fietsroute langs de N525 tussen de kruising Diepenbrocklaan en Rijksweg West. In dit tracédeel kruist de fietsroute de A1. Aan de oostzijde van de N525 ligt een tweerichtings fietspad; aan de westzijde van de N525 ligt een fietspad in een tunnel onder de A1, op 200 meter ten zuidoosten van het viaduct. Onder de A1 is het advies om op de fietsroute gesloten verharding aan te brengen en waar nodig het fietspad te verbreden tot minimaal 3,0 meter.

Tabel 2: voorstel inrichting per tracédeel Provincie Noord-Holland

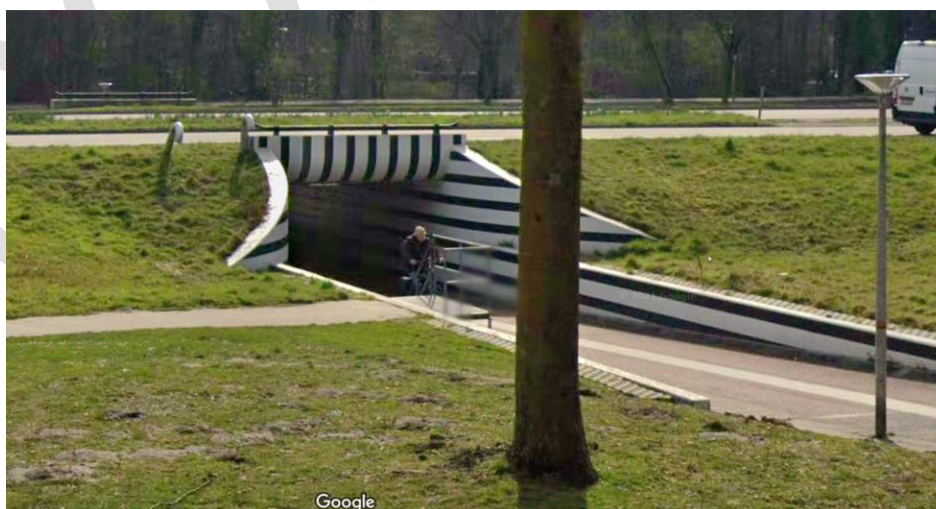
Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
HH08	Wegvak	N525	1-richtingsfietspaden 2,5 meter
HH09	Kruispunt	N525 bij 'La Place'	Ontwerp PNH
HH10	Wegvak	N525	Oostkant: fietsstraat Westkant: 1-richtingsfietspad 2 meter
HH11	Wegvak	N525	Oostkant: 1-richtingsfietspad 1,8 - 2,5 meter Westkant: 1-richtingsfietspad 2,5 meter
HH12	Kruispunt	Diepenbrocklaan x Vredelaan x N525	Geen maatregelen
HH13a	Wegvak	N525 onder A1	2-richtingsfietspad 3,0 meter

Gemeente Laren

Om de A1 te kruisen, moeten fietsers vanuit Hilversum naar Laren de N525 tweemaal oversteken, vóór het viaduct met de A1 van de westzijde naar de oostzijde en na het viaduct andersom. Zoals hiervoor vermeldt, loopt er ook een fietsroute via een fietstunnel ten zuid-oosten van het viaduct. Op basis van verkeerstellingen blijkt dat de route via de fietstunnel via de Vredelaan onder de A1 een veel gebruikte route is. Daarom is in aanvulling op het tweerichtingsfietspad langs de N525 onder het viaduct ook de route via de tunnel onder de A1 onderdeel van het voorkeurstracé.

Op de Vredelaan zelf worden geen maatregelen geadviseerd omdat deze recent is onderhouden. Vanaf de Vredelaan richting de tunnel onder de A1 wordt een smalle fietsstraat gerealiseerd op basis van de huidige breedte (circa 3,5 tot 4,0 meter). Het advies is om deze breedte te accepteren omdat het een (voor autoverkeer) doodlopende straat is die alleen wordt gebruikt door de twee aangrenzende woningen. De fietsstraat gaat over in een tweerichtingsfietspad van ruim 3 meter richting de tunnel.

De tunnel onder de A1 wordt heringericht. Het voorstel is om de middengeleider te vervangen door een brede overrijdbare markering. Ook komt er een nieuwe deklaag (rood asfalt). De inrichting van de tunnel verdient een stevige opknappbeurt. De tunnelwanden (en het plafond) kunnen worden voorzien van 'hufferproof' verlichting en dito wandbekleding, in opvallende kleuren. Ter inspiratie dient de fietstunnel onder de Boutenslaan in Eindhoven (gebouwd in de jaren 50, heringericht in 1998).



De op de tunnel aansluitende Rijksweg Oost wordt ingericht als een brede fietsstraat richting Laren, aansluitend op de Hilversumseweg.



Figuur 3: impressie fietstunnel A1 en Rijksweg Oost

De oversteek van de Hilversumseweg (HH14) wordt veiliger gemaakt. Het voorstel is om de huidige oversteek te splitsen in twee oversteeklocaties in één richting. De oversteek komt op een plateau te liggen om het autoverkeer af te remmen. Fietzers hebben geen voorrang. Een alternatief op deze oplossing is om de huidige oversteeklocatie in twee richtingen te verplaatsen naar de noordzijde van de Rijksweg Oost. Aandachtspunt hierbij is de beschikbare ruimte in relatie tot de uitrit aan de westzijde van de Hilversumseweg en het kruisvlak op de Hilversumseweg.

Op de Hilversumseweg en Burgemeester Van Nispen van Sevenaerstraat (HH15) richting het centrum van Laren is geen ruimte om het fietspad te verbreden. Het voorstel is om op deze locatie de tegelverharding te vervangen voor gesloten verharding ter verbetering van het comfort voor de fietser. Dit betekent wel dat de fietspaden niet voldoen aan de minimale kwaliteitseisen voor doorfietsroutes.

Op basis van de huidige intensiteiten en beschikbare ruimte is het niet goed mogelijk om doorfietsroute kwaliteit te realiseren op de Brink (HH16) en de toeleidende straten. Een eventuele verbreding van de fietsvoorzieningen binnen de huidige verharding gaat ten koste van de verkeersveiligheid, de verkeerscirculatie en de doorstroming van alle weggebruikers, tenzij ingrijpende aanvullende maatregelen worden genomen. Een verbreding van de rijbaan zal ten koste gaan van het groen rondom de Brink.

Ondanks de beperkte mogelijkheden om de fietsvoorzieningen rondom de Brink te verbeteren, blijft de route via het centrum van Laren de meest logische doorfietsroute tussen Huizen en Hilversum. Alternatieve routes zijn onderzocht en afgefallen omdat die niet goed aansluiten bij het idee van een doorgaande route voor fietsers in de richting van Blaricum en Hilversum, die bovendien bijdraagt aan het verbeteren van fietsvoorzieningen voor de inwoners van Laren. Vanwege de samenhang van de verkeersveiligheid, de verkeerscirculatie, de beperkte ruimtelijke mogelijkheden en het belang om het

dorpse en lommerrijke karakter van de Brink te behouden is het advies om het centrumgebied rondom De Brink in een separaat proces lokaal uit te werken, in samenwerking met de omgeving.

Dat de fietsvoorzieningen op en om de Brink niet worden aangepast, zorgt voor een beperking van de beoogde verbeteringen van de doorfietsroute. Voor verbetering aan de Hilversumseweg en de Torenlaan in Laren lijkt wel draagvlak te zijn en de grote lengte van deze trajecten zorgt ervoor dat in Laren toch sprake is van een substantiële verbetering van de aantrekkelijkheid van de fietsroute.

Het advies is om de fietsstroken op de Torenlaan (1-richtingsverkeer voor auto en fiets) tussen de Sint Lucasweg en Mauvezand te verbreden tot 1,90 meter. Het eenrichtingsfietspad op de Remiseweg richting de rotonde met de Torenlaan wordt voorzien van een comfortabele verharding voor fietsers. Voor de inrichting van Mauvezand tussen de Torenlaan en Remiseweg wordt een fietsstraat geadviseerd. Met dit profiel blijft auto- en fietsverkeer in twee richtingen mogelijk. Het verwijderen van de busdoorsteek op de rotonde Torenlaan – Remiseweg – Sint Lucasstraat creëert meer ruimte om een voldoende breed fietspad te realiseren.

De Torenlaan (HH19, HH20) is (minimaal) 6 meter breed. De rijbaan tussen de bomen is in gebruik voor het autoverkeer; voor fietsers en voetgangers ligt een pad achter de bomenrij langs. De Torenlaan krijgt een herinrichting met fietsstroken op de rijbaan van circa 1,90 meter (afhankelijk van de precieze rijbaanbreedte), in combinatie met een maximumsnelheid van 30 km/u. Dit nieuwe profiel zorgt ervoor dat de bestaande fietspaden achter de bomen langs helemaal ter beschikking komen van de voetgangers. De nieuwe inrichting draagt bij aan een grotere verkeersveiligheid, omdat geen conflicten meer ontstaan tussen fietsers met voetgangers en in- en uitrijdende auto's bij de erfaansluitingen. Een lagere rijsnelheid draagt ook bij aan een betere leefbaarheid en vermindering van de overlast door snel rijdend verkeer. Voorwaardelijk voor deze inrichting is een etmaalintensiteit op de Torenlaan die niet hoger ligt dan 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen.



Figuur 4: Visualisatie inrichting Torenlaan met fietsstroken (1,90 meter en rijloper 2,40 meter)

Tabel 3: voorstel inrichting per tracédeel in Laren

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
HH13b	Wegvak	Vredelaan	Smalle fietsstraat en 2-richtingsfietspad $\geq 3,0$ meter
HH13c	Tunnel	Fietstunnel A1	Herinrichting: veiliger, aantrekkelijk en hufproof
HH13d	Wegvak	Rijksweg Oost	Fietsstraat
HH14	Oversteek	Hilversumseweg	Plateau, splitsen/verplaatsen oversteek fietsers
HH15	Wegvak	Hilversumseweg	Comfortmaatregelen
HH16	Centrumgebied	Brink e.o.	Lokaal uitwerken
HH17	Wegvak	Mauvezand / Torenlaan / Remiseweg	Fietsstroken 1,90 meter richting Brink Fietsstraat en 1-richtingfietspad richting Torenlaan
HH18	Rotonde	Torenlaan	Overgang vrijliggende fietspaden naar fietsstroken
HH19	Wegvak	Torenlaan	Fietsstroken 1,75 meter (nu vrijliggend)

Gemeente Blaricum

De voorgestelde vormgeving voor de Torenlaan in Blaricum is uiteraard dezelfde als in Laren. Ook in Blaricum zorgt de lagere maximum snelheid en de andere indeling van de rijbaan ook voor een sterk verbeterde leefbaarheid en verkeersveiligheid.

In het centrum van Blaricum vervolgt de route via de Meentweg. Dit is de meest directe fietsroute vanaf de Torenlaan naar het noordelijke puntje van de bebouwing van Blaricum, waar de route vervolgt richting Huizen. Het voorstel is om de Meentweg in te richten als fietsstraat.

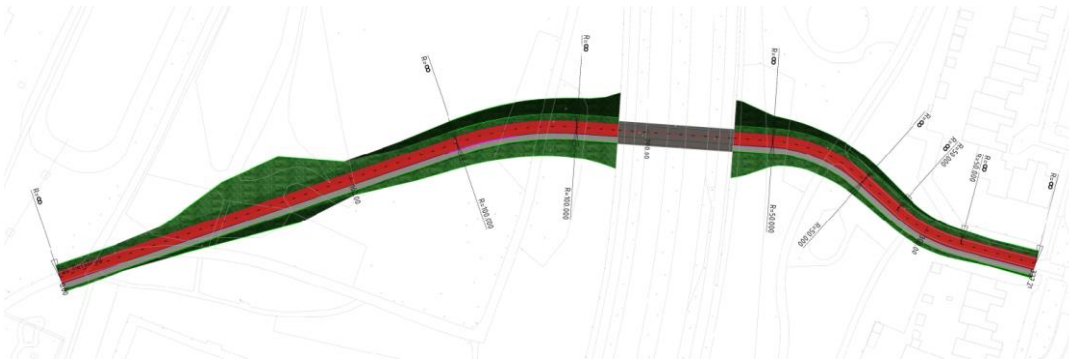
Een alternatieve route voor de Meentweg is de route via de Bergweg. De gemeente werkt aan een herinrichting van de Bergweg naar een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u. De route via de Bergweg heeft als voordeel dat er aan één kant bebouwing is, wat een ruimer uitzicht biedt. Het nadeel van deze route is dat de doorfietsroute dan ook gebruik maakt van de Huizerweg met veel in- en uitparkerende auto's in het centrumgebied van Blaricum.

De fietsroute via het Goois Natuurreservaat (GNR) richting de Randweg Midden vraagt bijzondere aandacht in relatie tot de natuur. Om ook dit deel (ca. 400 meter) van de doorfietsroute op minimaal kwaliteitsniveau te realiseren, zijn maatregelen nodig die op gespannen voet kunnen staan met het behoud van de natuurwaarden. Naast het beheer van de natuurgebieden heeft GNR tot doel om de natuur toegankelijk en beleefbaar te maken voor inwoners van de regio. Het voorstel is om de huidige onverharde en te smalle fietsvoorzieningen te vervangen door betonplaten van 3 meter breed in een neutrale (grijze) kleurstelling. Dit soort betonplaten worden in meer natuurgebieden toegepast en bieden voldoende kwaliteit voor de fietser.

- Een fietstunnel heeft circa 136 meter nodig om aan zijde van het GNR weer op maaiveld te komen uitgaande van een hellingspercentage van 5%. Dit is grofweg een derde van de afstand tussen de Bergweg en Randweg Midden;
- Een fietsbrug heeft circa 110 meter nodig om aan de zijde van het GNR weer op maaiveld te komen (helling 3%). De impact van een fietsbrug is groter in het Stadspark dan de tunnel. De hellingbaan van een fietsbrug begint grofweg ter hoogte van de kinderboerderij.

Tabel 4: voorstel inrichting per tracédeel in Blaricum

Een alternatieve locatie voor de fietsbrug is er niet. Ook het verdiept aanleggen van Het Merk is besproken, maar vergt een bijzonder grote investering en levert bovendien conflicten op met de nabijgelegen VRI-kruispunten. Het uitbuigen van de brug om zo een minder steile hellingbaan te maken kost veel ruimte en creëert bovendien geen logische route voor de fietser.



Figuur 6: Fietsbrug over Het Merk tussen Stadspark en Bijvanck

Ook zonder brug over Het Merk kunnen fietsers de oversteek maken van het Stadspark naar Bijvanck, via de VRI-kruispunten bij Kruin en Viersloot. Zonder een fietsbrug over Het Merk zijn de toeleidende routes door de Bijvanck en het Stadspark (Huizen) niet uitgewerkt als prioritaire doorfietsroute.

Het vervolg van de route richting Stichtse Brug, dat betreft de fietsvoorzieningen in Bijvanck, worden als onderdeel van de herstructurering van de wijk opgewaardeerd.

4.2 Investeringskosten

De totale investeringskosten voor de doorfietsroute Hilversum – Huizen wordt vooralsnog ingeschat op circa 7,3 miljoen euro. Deze kosten zijn als volgt verdeeld:

- Ruim 1,6 miljoen euro voor maatregelen in Hilversum
- Ruim 1,3 miljoen euro voor maatregelen op de N525 door de provincie Noord-Holland.
- Circa 1,65 miljoen euro voor maatregelen in Laren
- Circa 2,75 miljoen euro voor maatregelen in Blaricum

	Directe kosten - benoemd		Directe kosten - nader te detaileren		Directe kosten	Indirecte kosten	Voorziena kosten	Risicoreservering	Totaal					
Investeringskosten:														
Bouwkosten Deelraming Hilversum	€	806.765	€	80.677	€	887.442	€	239.214	€	1.351.987				
Bouwkosten Deelraming provincie Noord Holland	€	664.670	€	66.467	€	731.137	€	197.082	€	1.113.862				
Bouwkosten Deelraming Laren	€	820.970	€	82.097	€	903.067	€	243.426	€	1.375.792				
Bouwkosten Deelraming Blaricum	€	1.330.320	€	133.032	€	1.463.352	€	394.454	€	2.229.367				
Bouwkosten Deelraming Huizen	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-				
Bouwkosten	€	3.622.725	€	362.273	€	3.984.998	€	1.074.176	€	5.059.174	1.011.835	€	6.071.008	
Engineeringskosten Deelraming Hilversum	€	180.265	€	-	€	180.265	€	-	€	180.265	-	€	180.265	
Engineeringskosten Deelraming provincie Noord Holland	€	148.515	€	-	€	148.515	€	-	€	148.515	-	€	148.515	
Engineeringskosten Deelraming Laren	€	183.439	€	-	€	183.439	€	-	€	183.439	-	€	183.439	
Engineeringskosten Deelraming Blaricum	€	297.249	€	-	€	297.249	€	-	€	297.249	-	€	297.249	
Engineeringskosten Deelraming Huizen	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	-	€	-	
Engineeringskosten	€	809.468	€	-	€	809.468	€	-	€	809.468	-	€	809.468	
Vastgoedkosten Deelraming Hilversum	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	-	€	-	
Vastgoedkosten Deelraming provincie Noord Holland	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	-	€	-	
Vastgoedkosten Deelraming Laren	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	-	€	-	
Vastgoedkosten Deelraming Blaricum	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	-	€	-	
Vastgoedkosten Deelraming Huizen	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	-	€	-	
Vastgoedkosten	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	-	€	-	
Overige bijkomende kosten Deelraming Hilversum	€	89.006	€	-	€	89.006	€	-	€	89.006	-	€	89.006	
Overige bijkomende kosten Deelraming provincie Noord Holland	€	73.329	€	-	€	73.329	€	-	€	73.329	-	€	73.329	
Overige bijkomende kosten Deelraming Laren	€	90.573	€	-	€	90.573	€	-	€	90.573	-	€	90.573	
Overige bijkomende kosten Deelraming Blaricum	€	146.767	€	-	€	146.767	€	-	€	146.767	-	€	146.767	
Overige bijkomende kosten Deelraming Huizen	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	-	€	-	
Overige bijkomende kosten	€	399.675	€	-	€	399.675	€	-	€	399.675	-	€	399.675	
Objectoverstijgende risicoreservering														
Verschuiving														
Investeringskosten exclusief BTW	€	4.831.867	€	362.273	€	5.194.140	€	1.074.176	€	6.268.316	€	1.011.835	€	7.280.151
BTW	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-
Investeringskosten exclusief BTW (reële kosten)	€	4.831.867	€	362.273	€	5.194.140	€	1.074.176	€	6.268.316	€	1.011.835	€	7.280.151

Figuur 7: Investeringskosten (excl. btw) per wegbeheerder en kostensoort

4.3 Draagvlak voor de voorgestelde maatregelen

Voor de route Hilversum – Huizen liggen een aantal (bestuurlijke) keuzes voor:

- Verwacht wordt dat de maatregelen aan deze route in Hilversum kunnen rekenen op voldoende draagvlak.
- In Laren staan aanpassingen van de verkeersstructuur rondom de Brink op gespannen voet met het behoud van het historische en groene karakter. Eventuele maatregelen voor verbetering van het fietscomfort dienen te worden beschouwd in nauwe samenhang met de totale verkeersstructuur in de kern van Laren. Maatregelen aan de Brink zijn niet haalbaar binnen de scope van dit project voor wat betreft de planningshorizon tot 2027.
- Het verplaatsen van de fietsers op de Torenlaan in Laren en Blaricum naar de rijbaan versterkt de leefbaarheid en veiligheid voor omwonenden van de route en voor de fietsers. Uitgangspunt is dat de herinrichting wordt gecombineerd met het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u en een acceptabele intensiteit van het gemotoriseerd verkeer. Een nadere analyse zal moeten uitwijzen welke invloed de lagere snelheid heeft op de dienstregeling van de bus en op de aanrijtijden van de nood- en hulpdiensten.
- Tussen Blaricum en Huizen doorkruist de fietsroute het Goois Natuurreservaat. Het behoud van de natuurlijke kwaliteiten vraagt om beperking van de ingrepen, het beter toegankelijk en beleefbaar maken van het gebied geven juist aanleiding om te kijken naar comfortmaatregelen voor de fiets, zodat fietsen aantrekkelijker wordt.

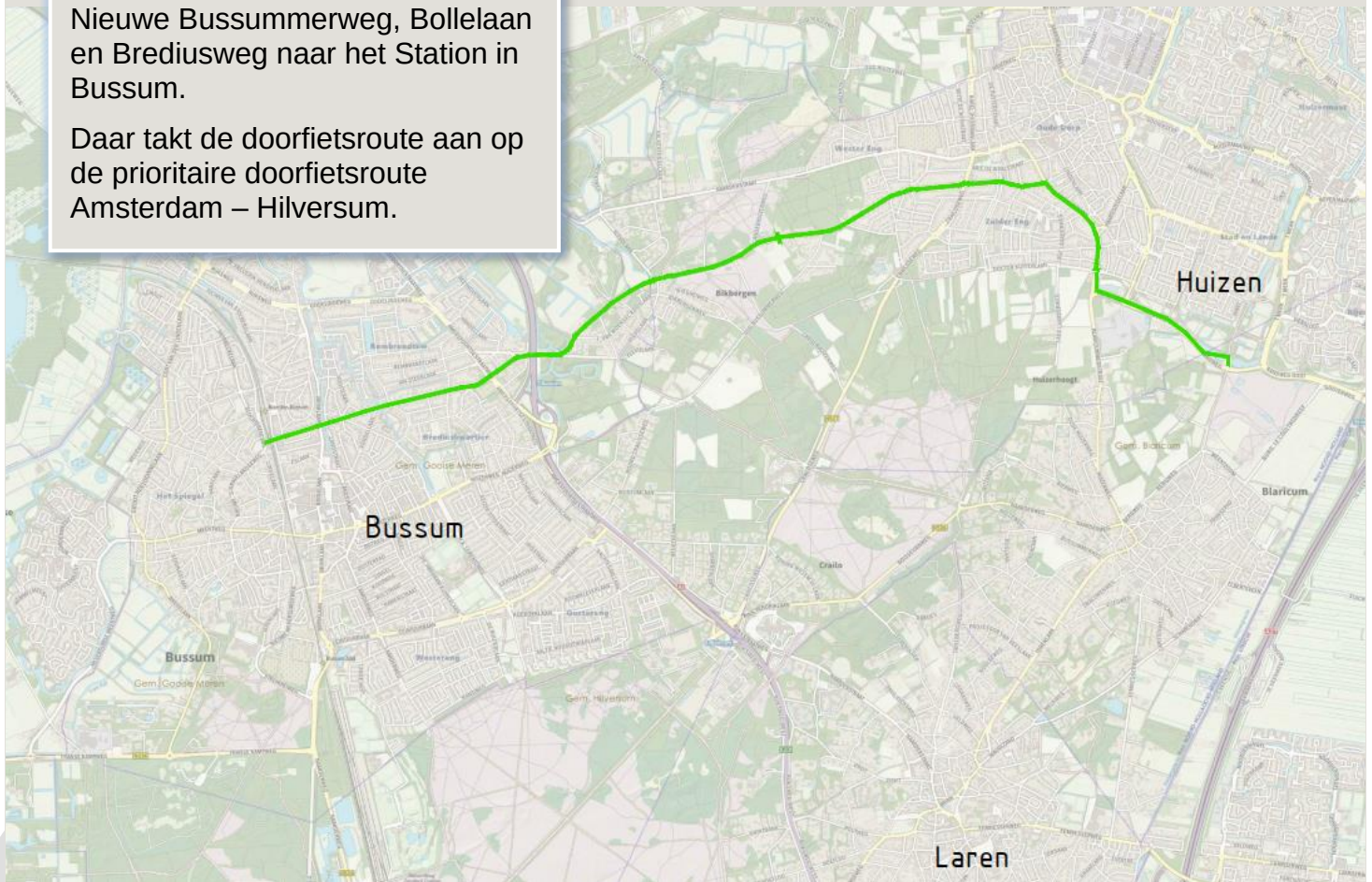
4.4 Uitvoeringsplanning tot 2027

Op basis van de reacties op de conceptuitwerking wordt in januari 2022 invulling gegeven aan een uitvoeringsplanning tot 2027.

Bussum – Huizen

De doorfietsroute loopt via de Randweg Midden, Blaricummerstraat, Ceintuurbaan, Nieuwe Bussummerweg, Bollelaan en Brediusweg naar het Station in Bussum.

Daar takt de doorfietsroute aan op de prioritaire doorfietsroute Amsterdam – Hilversum.



5 Bussum – Huizen

Dit hoofdstuk bestaat uit een toelichting op de belangrijkste ontwerpopgaven, de investeringskosten per wegbeheerder, uitvoeringsplanning tot 2027 en de belangrijkste aandachtspunten ten aanzien van het proces en verdere uitwerking van de doorfietsroute van Bussum naar Huizen.

In het voortraject is uitgegaan van een doorfietsroute over onder andere de IJzeren Veldweg, Oud Bussummerweg, Burgermeesters Jacobslaan en Constantijn Huijgenslaan. Beide wegbeheerders kiezen nu voor het tracé over de Nieuwe Bussummerweg, Bollelaan en Brediusweg. De overweging voor deze route is als volgt:

- Dit is in de huidige situatie de meest gebruikte fietsroute tussen beide kernen;
- maatregelen aan de IJzeren Veldweg zijn minder wenselijk vanuit het natuurlijke en kwetsbare karakter van de heide, met name voor wat betreft het verbeteren van de verharding en het aanbrengen van verlichting.
- De verwachting van de wegbeheerders is dat het realiseren van een meer zuidelijke route via de Oud Bussummerweg fietsers er niet toe zal verleiden de nieuwe route te gebruiken.

Daarom is onderzocht welke doorfietsmaatregelen er mogelijk zijn op de doorfietsroute via de Nieuwe Bussummerweg en Bollelaan, zoals weergegeven op voorgaande pagina. Deze route wordt nu hoofdzakelijk gekenmerkt door lange laanstructuren, bomen en smalle eenrichtingsfietspaden of fietsstroken. Om het gewenste kwaliteitsniveau te realiseren zijn uiteenlopende aanpassingen noodzakelijk.

5.1 Ontwerp

Gemeente Gooise Meren

De fietsroute Bussum – Huizen sluit bij het station Naarden-Bussum aan op de fietsroute Amsterdam – Hilversum.

Op het kruispunt bij de Stationsweg (BH01) komt aan beide kanten van het spoor een Opgeblazen fietsopstelstrook (OFOS). De mogelijkheden om op de Generaal de la Reijlaan (BH02) en Brediusweg (BH03 en BH04) in Bussum (minimale) doorfietsroutekwaliteit te realiseren zijn beperkt. Verbreding van de fietspaden gaat ten koste van het voetpad of van de bomenstructuur.

Er is gesproken over mogelijke alternatieve routes. Eén daarvan loopt via de Zwarteweg, Comeniuslaan, Albrechtlaan, de voorkant van het station en de Prins Hendriklaan naar het kruispunt van de Generaal de la Reijlaan, de Brinklaan en de Brediusweg. Deze route biedt een rustig alternatief door de woonwijk, maar is niet logisch/rechtstreeks en wordt weinig gebruikt. Een aansluiting van de route naar Huizen op de fietsroute Amsterdam – Hilversum is logischer via de Generaal de la Reijlaan.

Het voorstel is om de huidige fietspaden langs de Generaal de la Reijlaan en Brediusweg te verbeteren op het gebied van comfort door gesloten verharding

aan te brengen (tegels vervangen door asfalt). Het fietspad en voetpad blijven op hetzelfde niveau.



Figuur 8: Visualisatie Brediusweg

Bij het kruispunt van de Brediusweg met de Amersfoortsestraatweg takt de fietsroute aan op de route Laren – Bussum. De route naar Laren wordt toegelicht in hoofdstuk 6.

De verkeersdruk op het kruispunt van de Brediusweg met de Oud Blaricummerweg zal in de toekomst toenemen, als de ruimtelijke ontwikkeling 'Borgronden' wordt ingevuld met circa 400 nieuwe woningen. In verkeersstudies van de gemeente wordt verwacht dat een derde deel van de woningen wordt ontsloten via de zuidkant van het gebied en via de Oud Blaricummerweg zal rijden.

Ook op de Bollelaan (BH08) is het niet mogelijk om de vrijliggende fietsvoorzieningen structureel te verbreden naar een minimaal kwaliteitsniveau omdat dit conflicteert met bomen, eigendomsgrenzen en de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer. De intensiteiten zijn te hoog voor een profiel met fietsstroken (zoals op de Torenlaan in Laren en Blaricum). Het voorstel is om aan de zuidkant van de Bollelaan het fietspad en voetpad op hetzelfde niveau te brengen naar een vergelijkbaar profiel als de Brediusweg. Tijdens de kerngroepoverleggen heeft de gemeente aangegeven ook bij een GOW30 bij voorkeur uit te gaan van vrijliggende fietspaden. Belangrijk is dat de inrichting van de Bollelaan in Gooise Meren goed aansluit op de inrichting in Huizen.

Tabel 5: voorstel inrichting per tracédeel in Gooise Meren

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
BH01	Kruispunt	Spoorwegovergang Gen. De la Reijlaan x	OFOS
BH02	Wegvak	Gen. De la Reijlaan	Asfalt i.p.v. tegels
BH03	Wegvak	Brediusweg	Asfalt i.p.v. tegels
BH04	Wegvak	Brediusweg	Asfalt i.p.v. tegels
BH05	Kruispunt	Brediusweg	Geen
BH06	Wegvak	Oud Blaricummerweg	2x 1-richtingsfietspad 2,0 meter
BH07	Brug	Oud Blaricummerweg	Geen maatregelen i.v.m. aanstaande werkzaamheden
BH08	Wegvak	Bollelaan	Comfortmaatregelen en verlagen voetpad

Gemeente Huizen

Op het kruispunt van de Bollelaan en de Nieuwe Bussummerweg met de Flevolaan (BH09) is het voorstel om een plateau aan te brengen waardoor fietsers op de Bollelaan richting de Nieuwe Bussummerweg (en vice versa) nadrukkelijker in de voorrang zitten.

De vrijliggende fietspaden langs de Nieuwe Bussummerweg buiten de bebouwde kom kunnen plaatselijk worden verbreed tot 2,0 meter ten koste van het voetpad. De huidige voetpaden zijn te smal, niet structureel aanwezig en deels overgroeid en lijken weinig gebruikt te worden. Verbreding naar een minimaal kwaliteitsniveau conflicteert met name met de eigendomssituatie en het Goois Natuurreservaat Vliegheide en Luchtkasteel.

De gemeente Huizen werkt aan plannen voor aanpak van de Nieuwe Bussummerweg binnen de bebouwde kom. In het schetsontwerp van de doorfietsroute is voornamelijk uitgegaan van een profiel met brede fietsstroken. De huidige vrijliggende fietspaden tussen de komgrens en de Ericaweg kunnen komen te vervallen. Deze inrichting vraagt wel om aanvullende maatregelen om het verkeersveilig vorm te geven. De huidige rijsnelheid (50 km/uur), intensiteiten (ca. 8.000 – 9.000 mvt/etmaal) en het openbaar vervoer zijn hier een groot punt van aandacht. We stellen voor om de verdere planvorming lokaal verder uit te werken.

Het verkeer op het kruispunt van de Nieuwe Bussummerweg en de Crailoseweg (BH15) is met verkeerslichten geregeld. Het is mogelijk om tegemoet te komen aan de wens van de gemeenteraad om de doorstroming en veiligheid van fietsers hier te verbeteren, door fietsers in vier richtingen gelijktijdig groen licht te geven, om schuin oversteken beter te faciliteren. Nu nog moeten fietsers die linksaf willen slaan twee keer wachten voor een rood verkeerslicht, er wordt daarom veel door rood licht gereden. We merken op dat er een koppeling bestaat tussen deze VRI en de verkeersregeling op het kruispunt van de Crailoseweg en de Naarderstraat.

Het kruispunt met de Ceintuurbaan hoeft slechts beperkt te worden aangepast: een OFOS op de Ceintuurbaan voor fietsers richting de Nieuwe Bussummerweg.

Op basis van het huidige gebruik en beschikbare ruimte is het niet mogelijk om de bestaande fietspaden langs de Ceintuurbaan te verbreden. Voor de inrichting van de Ceintuurbaan en Blaricummerstraat zijn 3 opties met de gemeente besproken:

- Verbetering comfort: asfalteren en niet verbreden van fietspaden;

- Herprofilering naar profiel met vrijliggend 2-richtingsfietspad. Deze optie heeft als gevolg dat de rijbaan moet worden opgeschoven en dat een deel van de bomen worden verplaatst.
- Herprofilering naar profiel met fietsstroken. Deze inrichting is voorwaardelijk aan een lagere rijsnelheid (30 km/uur) en (veel) lagere intensiteiten. In de kostenraming is rekening gehouden met dit profiel.

Het eventueel afwaarderen/herinrichten van de Nieuwe Bussummerweg en Ceintuurbaan heeft grote gevolgen voor de verkeerscirculatie van het dorp. Alternatieve routes voor het autoverkeer zijn er niet. Het advies is daarom om vanuit een ander traject de effecten van eventuele afwaardering/herinrichting inzichtelijk te maken. Op basis hiervan kan inzichtelijk worden gemaakt welke oplossingsrichtingen/scenario's er zijn om de genoemde wegen te afwaarderen/herinrichten.

Op de Blaricummerstraat worden de parallelwegen ingericht als fietsstraat. Op de rotonde met/fietspad langs de Randweg Midden is het voorstel de fietspaden te verbreden naar 4,0 meter.

Tabel 6: voorstel inrichting per tracédeel in Huizen

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
BH09	Kruispunt	Nieuwe Bussummerweg	Fietspad zuidzijde op plateau (net als noordzijde)
BH10a	Wegvak	Nieuwe Bussummerweg	2x 1-richtingsfietspad 2,0 meter
BH10b	Wegvak	Nieuwe Bussummerweg	Fietsstroken (nu vrijliggend)
BH11	Kruispunt	Nieuwe Bussummerweg	Inritconstructies
BH12	Wegvak	Nieuwe Bussummerweg	Fietsstroken (nu vrijliggend)
BH13	Kruispunt	Nieuwe Bussummerweg	Inritconstructies
BH14	Wegvak	Nieuwe Bussummerweg	Fietsstroken
BH15	Kruispunt	Nieuwe Bussummerweg	Fietsers gelijk groen
BH16	Wegvak	Nieuwe Bussummerweg	Fietsstroken
BH17	Kruispunt	Nieuwe Bussummerweg	Inritconstructies
BH18	Wegvak	Nieuwe Bussummerweg	Fietsstroken
BH19	Kruispunt	Nieuwe Bussummerweg	Inritconstructies
BH20	Wegvak	Nieuwe Bussummerweg	Fietsstroken
BH21	Kruispunt	Nieuwe Bussummerweg	OFOS op Ceintuurbaan voor linksafslaand verkeer
BH22		Ceintuurbaan	
BH23		Blaricummerstraat	Westzijde: 1-richtingsfietspad 2,0 meter Oostzijde: Fietsstraat
BH24		Blaricummerstraat	Fietsstraat
BH25		Blaricummerstraat	Westzijde: 2-richtingsfietspad 4,0 meter Oostzijde: 1-richtingsfietspad 2,5 meter
BH26	Rotonde	Blaricummerstraat	2-richtingsfietspad 4,0 meter
BH27	Wegvak	Randweg Midden	2-richtingsfietspad 4,0 meter

5.2 Investeringskosten

De totale investeringskosten voor de doorfietsroute Bussum – Huizen wordt vooralsnog ingeschat op circa 4,5 miljoen euro. Deze kosten zijn als volgt verdeeld:

- Circa 1,2 miljoen euro voor maatregelen in Gooise Meren. Voor het tracédeel Bollelaan (BH08) zijn nog geen kosten geraamd. Deze volgt na afstemming met gemeente in januari 2022.
- Ruim 3,3 miljoen euro voor maatregelen in Huizen

														Totaal

Figuur 9: investeringskosten per wegbeheerder en kostensoort

5.3 Draagvlak

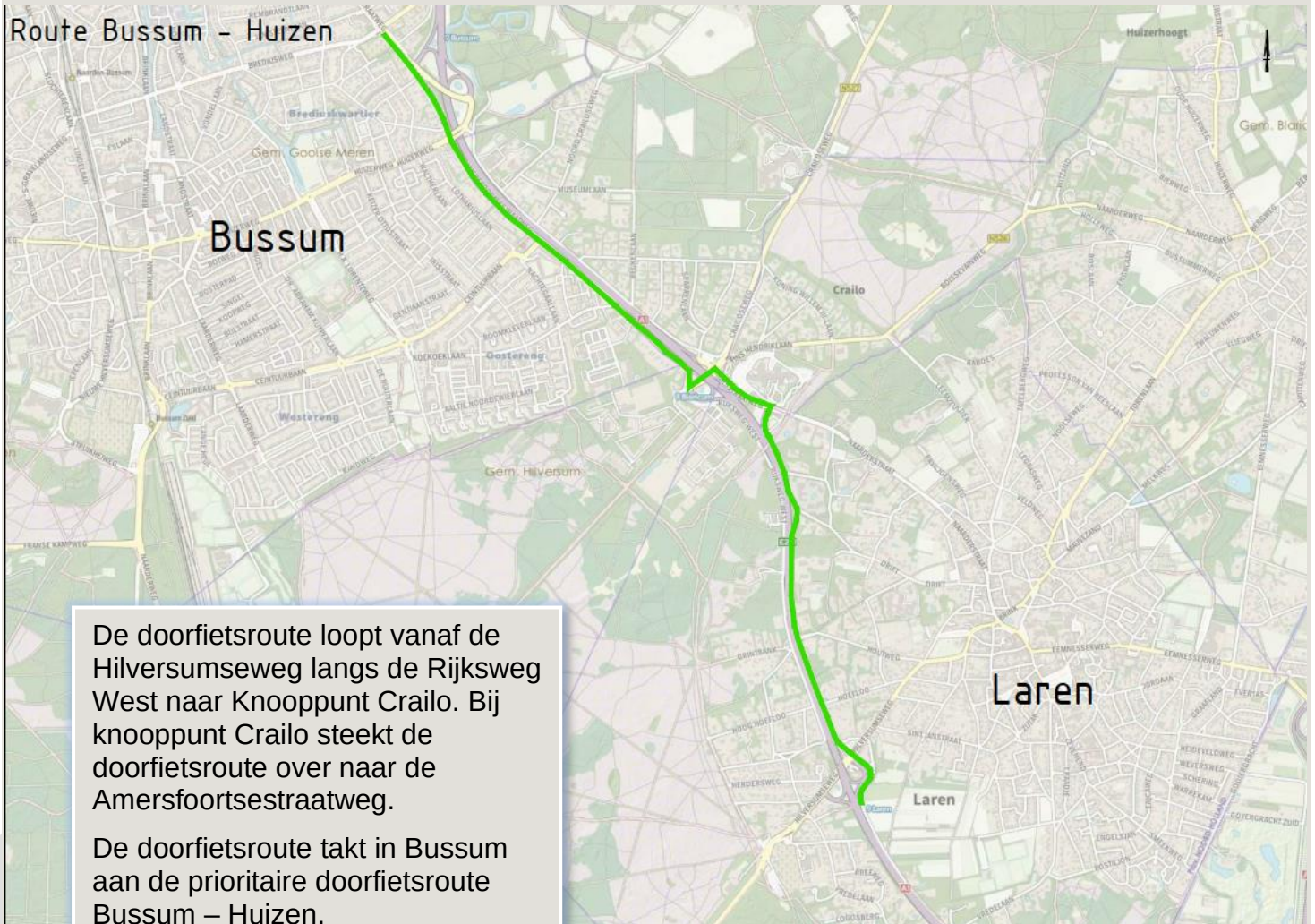
Voor maatregelen aan de Generaal de la Reijlaan in Bussum is feitelijk geen ruimte. Het is daardoor niet mogelijk om de route de gewenste doorfietskwaliteit te geven. Daarom is in de gesprekken ook gezocht naar een alternatieve route, waaraan wel verbeteringen mogelijk zijn en die goed aansluit op de fietsroute Amsterdam – Hilversum en optimaal aansluit bij het station, omdat dat een belangrijke bestemming is voor fietsers. Onze voorkeur gaat uit naar de route via de Generaal de la Reijlaan, omdat die al veel gebruikt wordt en de meest logische route is.

De gemeente Huizen werkt aan plannen voor een herinrichting van de Nieuwe Bussummerweg. De gemeente voert gesprekken met de stakeholders, waarin de inrichting en het gebruik van de weg en de groenstructuur langs de weg aan de orde zijn. De gemeente neemt de wensen voor wat betreft de uitwerking van de doorfietsroute mee in deze gesprekken en maakt een lokale uitwerking daarvan.

5.4 Uitvoeringsplanning tot 2027

Op basis van de reacties op de conceptuitwerking wordt in januari 2022 invulling gegeven aan een uitvoeringsplanning tot 2027.

Laren – Bussum via Crailo



De doorfietsroute loopt vanaf de Hilversumseweg langs de Rijksweg West naar Knooppunt Crailo. Bij knooppunt Crailo steekt de doorfietsroute over naar de Amersfoortsestraatweg.

De doorfietsroute takt in Bussum aan de prioritaire doorfietsroute Bussum – Huizen.

De doorfietsroute takt in Laren aan op de prioritaire doorfietsroute Hilversum – Huizen.

6 Laren – Bussum via Crailo

Dit hoofdstuk bestaat uit een toelichting op de belangrijkste ontwerpgegevens, de investeringskosten per wegbeheerder, uitvoeringsplanning tot 2027 en de belangrijkste aandachtspunten ten aanzien van het proces en verdere uitwerking van de doorfietsroute tussen Laren en Bussum.

6.1 Ontwerp

De doorfietsroute loopt door 4 gemeenten. Hierna volgt per gemeente een toelichting op het ontwerp. Delen van het tracé lopen op/langs verschillende gemeentegrenzen. Zo ligt de grens tussen Gooise Meren en Huizen deels op de Amersfoortsestraatweg.

Gemeente Laren

De route start bij de Hilversumseweg in Laren, nabij het viaduct onder de A1. De Rijksweg Oost wordt ingericht als brede fietsstraat. Deze locatie telt relatief veel fietsers en is ook onderdeel van de doorfietsroute Hilversum – Huizen. De Rijksweg West is smaller, en wordt ingericht als smalle fietsstraat van 4,5 meter. In Laren worden geen inpassingsproblemen voorzien op deze route.

Tabel 7: voorstel inrichting per tracédeel in Laren

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
LB01	Wegvak	Rijksweg Oost	Fietsstraat 6,5 meter
LB02	Kruispunt	Rijksweg Oost	Markering / bebording
LB03	Wegvak	Rijksweg Oost	Markering / bebording
LB04	Kruispunt	Rijksweg Oost/West	Plateau, rood
LB05a	Wegvak	Brug Rijksweg Oost/West	Fietsstraat 6,5 meter
LB05b	Wegvak	Rijksweg West	Fietsstraat 4,5 meter
LB06	Wegvak	Rijksweg West	Fietsstraat 4,5 meter
LB07	Wegvak	Rijksweg West	2-richtingsfietspad 3,0 meter

Gemeente Blaricum

Bij de locatie Blaricum van het ziekenhuis Tergooi kruist de doorfietsroute de Rijksweg. Fietsers in beide richtingen moeten hier oversteken. Aan de oversteek van de Rijksweg en het tweerichtingsfietspad langs het ziekenhuis worden comfortmaatregelen genomen. Mogelijk is de herontwikkeling van het ziekenhuis van invloed op de inrichting en planning.

Tabel 8: voorstel inrichting per tracédeel in Blaricum

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
LB08	Kruispunt	Rijksweg	Markering / bebording
LB09	Wegvak	Rijksweg	2-richtingsfietspad 3,0 meter

Gemeente Huizen en knooppunt Crailo (GEM)

Een belangrijk aandachtspunt van de doorfietsroute ter hoogte van het knooppunt Crailo zijn de plannen voor grootschalige gebiedsontwikkeling aan beide kanten van de A1. Een ander aandachtspunt is het feit dat op deze locatie 4 gemeenten aan elkaar grenzen.

De grootste uitdaging ter hoogte van knooppunt betreft de manier waarop fietsers kunnen oversteken van de noordzijde van de A1 naar de zuidzijde. De betrokken gemeenten hebben het Rijk een financiële bijdrage gevraagd bij de 3^e tranche woningbouwimpuls (WBI) voor een gecombineerde fietsbrug en -tunnel over/onder de Rijksstraatweg en de A1. Dit verzoek is in december 2021 afgewezen. De financiële haalbaarheid van deze oplossing is hiermee hoogst onzeker geworden. Voor de uitwerking van de doorfietsroute moet daarom, zeker op korte termijn, rekening worden gehouden met handhaving van de huidige situatie:

- De noordzijde van de A1 is, met 2 drukke VRI-kruispunten, een aandachtspunt in verband met doorstroming. Te lange wachttijden voor fietsers kunnen zorgen voor rood licht negatie, wat zorgt voor een knelpunt met de verkeersveiligheid. In het kader van het mobiliteitsperspectief Crailo zijn verschillende alternatieven onderzocht voor de kruising en afgevallen. Het advies is daarom om, ondanks de beperkingen, vast te houden aan de huidige situatie.
- Aan de zuidzijde van de A1 is de fietsoversteek van de Amersfoortsestraatweg onveilig. Het kruispunt aan de zuidzijde van de A1 wordt in verband met de ontwikkeling van knooppunt Crailo waarschijnlijk ingericht als een VRI-kruispunt. Het advies is om de onveilige oversteek van de Amersfoortsestraatweg mee te nemen in de uitwerking van de toekomstige kruispuntoplossing aan de zuidkant van de A1.

De Amersfoortsestraatweg ligt (grotendeels) op het grondgebied van Huizen, maar is in beheer bij Gooise Meren. Het bestaande tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde van de Amersfoortsestraatweg wordt comfortabeler ingericht met een andere verharding.

Tabel 9: voorstel inrichting per tracédeel in Huizen

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
LB10	Kruispunten	A1 / N527	Geen
LB11	Wegvak	Amersfoortsestraatweg	2-richtingsfietspad 3,0 meter
LB12	Wegvak	Amersfoortsestraatweg	2-richtingsfietspad 3,0 meter
LB13	Zijstraat	Amersfoortsestraatweg	2-richtingsfietspad 3,0 meter
LB14	Wegvak	Amersfoortsestraatweg	2-richtingsfietspad 3,0 meter
LB15	Zijstraat	Amersfoortsestraatweg	2-richtingsfietspad 3,0 meter
LB16	Wegvak	Amersfoortsestraatweg	2-richtingsfietspad 3,0 meter
LB17	Zijstraat	Amersfoortsestraatweg	2-richtingsfietspad 3,0 meter
LB18	Wegvak	Amersfoortsestraatweg	2-richtingsfietspad 3,0 meter
LB19	Zijstraat	Amersfoortsestraatweg	2-richtingsfietspad 3,0 meter
LB20	Wegvak	Amersfoortsestraatweg	2-richtingsfietspad 3,0 meter

Gemeente Gooise Meren

In Gooise Meren kruist de Amersfoortsestraatweg de Huizerweg (LB21). Ten zuiden van het kruispunt ligt een tweerichtingsfietspad aan de westzijde van de Amersfoortsestraatweg. Ten noorden van het kruispunt is de weg ingericht voor gemengd verkeer. Fietsers die vanuit het zuiden komen aanrijden en hun weg langs de Amersfoortsestraatweg willen vervolgen, moeten nu eerst de rijbaan van de Amersfoortsestraatweg oversteken en moeten daarna de Huizerweg oversteken.

Het voorstel is om de oversteek bij het kruispunt van de Amersfoortsestraatweg met de Huizerweg in te richten als een tweerichtingsoversteek: het tweerichtingsfietspad wordt doorgetrokken over de kruising met de Huizerweg. Een gebundelde oversteek maakt de route veiliger en comfortabeler.

Het laatste deel van de doorfietsroute over de Amersfoortsestraatweg wordt ingericht als fietsstraat. De doorfietsroute takt bij het kruispunt met de Brediusweg aan op de doorfietsroute Bussum – Huizen.

Tabel 10: voorstel inrichting per tracédeel in Gooise Meren

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
LB21	Kruispunt	Huizerweg	Oversteek als 2-richtingsfietspad 3,0 meter westzijde kruispunt
LB22	Wegvak	Amersfoortsestraatweg	Fietsstraat 4,5 meter
LB23	Kruispunt	Amersfoortsestraatweg - Brediusweg	Markering en bebording

6.2 Investeringskosten

De totale investeringskosten voor de doorfietsroute Laren – Bussum wordt vooralsnog ingeschat op circa 3,2 miljoen euro. Deze kosten zijn als volgt verdeeld:

- Ruim 1,2 miljoen euro voor maatregelen in Laren
- Circa 150.000 euro voor maatregelen in Blaricum
- Circa 1,2 miljoen euro voor maatregelen in Huizen
- Circa 600.000 euro voor maatregelen in Gooise Meren

In de SSK zijn geen kosten opgenomen voor het kruisen van de A1 (tracédeel LB10) of maatregelen op het kruispunt Crailloseweg – Amersfoortsestraatweg aan de zuidzijde van de A1.

											Totaal
					Voorziena kosten		Risicoreservering				
	Directe kosten - benoemd		Directe kosten - nader te detaileren		Directe kosten	Indirecte kosten					
Investeringskosten:											
Bouw kosten Deelraming Laren	€	614.720	€	61.472	€	676.192	€	182.271	€	858.463	1.030.156
Bouw kosten Deelraming Blaricum	€	75.650		7.565	€	83.215		22.431	€	105.646	126.775
Bouw kosten Deelraming Hilversum	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	-
Bouw kosten Deelraming Huizen	€	573.150	€	57.315	€	630.465	€	169.945	€	800.410	960.492
Bouw kosten Deelraming Gooise Meren	€	317.490	€	31.749	€	349.239	€	94.139	€	443.378	532.054
Bouwkosten	€	1.581.010	€	158.101	€	1.739.111	€	468.786	€	2.207.897	2.649.476
Engineeringskosten Deelraming Laren	€	137.354	€	-	€	137.354	€	-	€	137.354	137.354
Engineeringskosten Deelraming Blaricum	€	16.903	€	-	€	16.903	€	-	€	16.903	16.903
Engineeringskosten Deelraming Hilversum	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	-
Engineeringskosten Deelraming Huizen	€	128.066	€	-	€	128.066	€	-	€	128.066	128.066
Engineeringskosten Deelraming Gooise Meren	€	70.940	€	-	€	70.940	€	-	€	70.940	70.940
Engineeringskosten	€	353.264	€	-	€	353.264	€	-	€	353.264	353.264
Vastgoedkosten Deelraming Laren	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	-
Vastgoedkosten Deelraming Blaricum	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	-
Vastgoedkosten Deelraming Hilversum	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	-
Vastgoedkosten Deelraming Huizen	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	-
Vastgoedkosten Deelraming Gooise Meren	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	-
Vastgoedkosten	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	-
Overige bijkomende kosten Deelraming Laren	€	67.819	€	-	€	67.819	€	-	€	67.819	67.819
Overige bijkomende kosten Deelraming Blaricum	€	8.346	€	-	€	8.346	€	-	€	8.346	8.346
Overige bijkomende kosten Deelraming Hilversum	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	-
Overige bijkomende kosten Deelraming Huizen	€	63.232	€	-	€	63.232	€	-	€	63.232	63.232
Overige bijkomende kosten Deelraming Gooise Meren	€	35.027	€	-	€	35.027	€	-	€	35.027	35.027
Overige bijkomende kosten	€	174.424	€	-	€	174.424	€	-	€	174.424	174.424
Objectoversijgende risicoreservering									€	€	€
Verschuiving									€	€	€
Investeringskosten exclusief BTW	€	2.108.697	€	158.101	€	2.266.798	€	468.786	€	2.735.584	3.177.164
BTW	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	-
Investeringskosten exclusief BTW (reële kosten)	€	2.108.697	€	158.101	€	2.266.798	€	468.786	€	2.735.584	3.177.164

Figuur 10: investeringskosten per wegbeheerder en kostensoort

6.3 Draagvlak voor de maatregelen

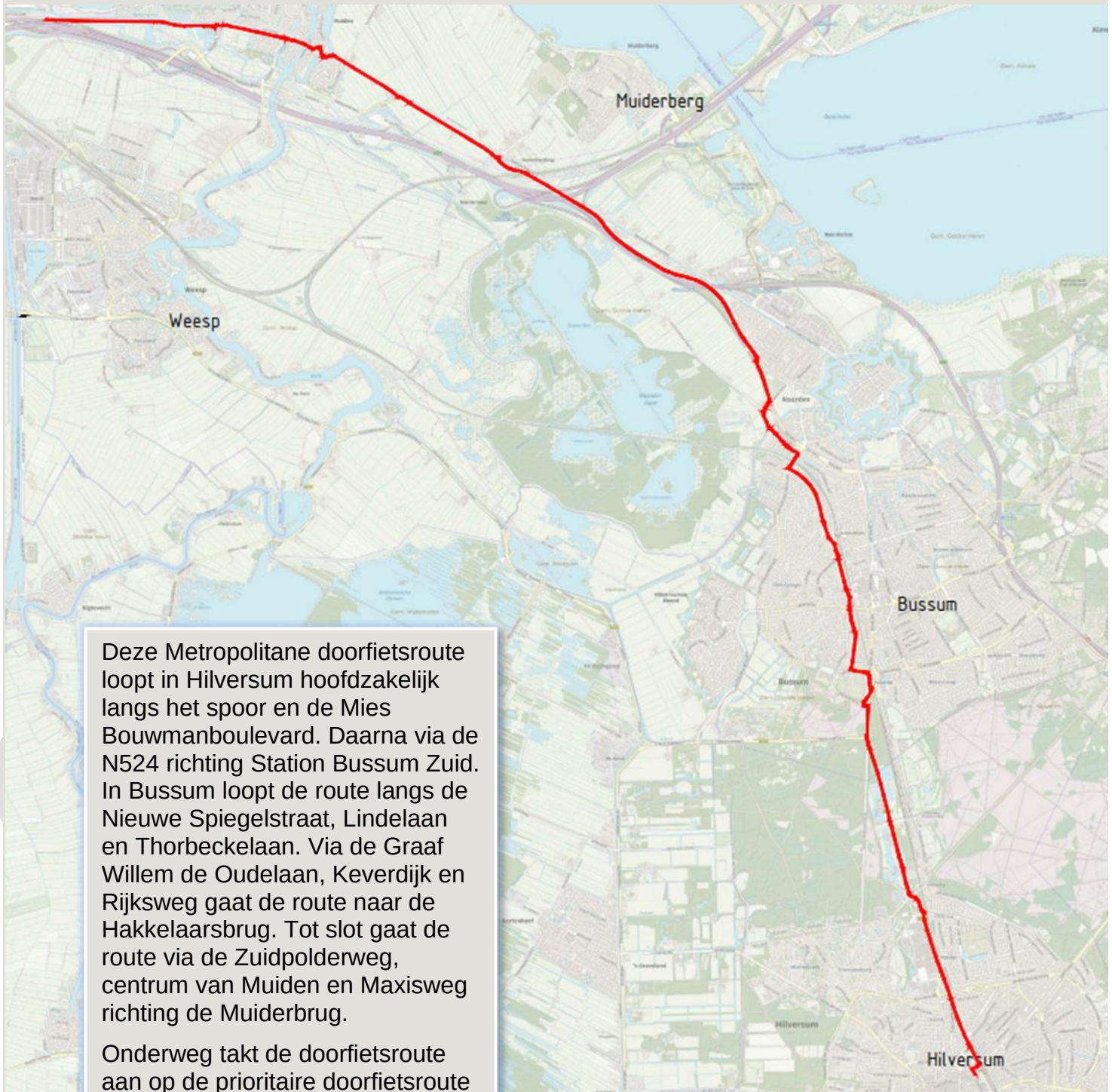
De gebiedsontwikkelingen bij knooppunt Crailo en de financiële onzekerheid over de ongelijkvloerse fietsoplossing zorgen op de langere termijn voor een onzekere situatie voor wat betreft de verkeersafwikkeling. Voor de doorstroming en veiligheid van de fietsers is het wenselijk dat de fietstunnel onder de A1 wordt gerealiseerd, maar dat zal niet lukken binnen de tijdshorizon van de uitvoeringsplanning van dit project.

Dit kan er toe leiden dat voor de korte termijn beperkte mogelijkheden om de fietsvoorzieningen op deze locatie te verbeteren moeten worden geaccepteerd.

6.4 Uitvoeringsplanning tot 2027

Op basis van de reacties op de conceptuitwerking wordt in januari 2022 invulling gegeven aan een uitvoeringsplanning tot 2027.

Hilversum – Amsterdam



Deze Metropolitane doorfietsroute loopt in Hilversum hoofdzakelijk langs het spoor en de Mies Bouwmanboulevard. Daarna via de N524 richting Station Bussum Zuid. In Bussum loopt de route langs de Nieuwe Spiegelstraat, Lindelaan en Thorbeckelaan. Via de Graaf Willem de Oudelaan, Keverdijk en Rijksweg gaat de route naar de Hakkelaarsbrug. Tot slot gaat de route via de Zuidpolderweg, centrum van Muiden en Maxisweg richting de Muiderbrug.

Onderweg takt de doorfietsroute aan op de prioritaire doorfietsroute Bussum – Huizen en Amsterdam – Almere.

7 Hilversum – Amsterdam

Dit hoofdstuk bestaat uit een toelichting op de belangrijkste ontwerpopgaven, de investeringskosten per wegbeheerder, uitvoeringsplanning tot 2027 en de belangrijkste aandachtspunten ten aanzien van het proces en verdere uitwerking van de doorfietsroute Hilversum – Amsterdam.

7.1 Ontwerp

De doorfietsroute loopt door 2 gemeenten en langs een provinciale weg. Hierna volgt per wegbeheerder een toelichting op het ontwerp.

Gemeente Hilversum

De route start bij het centraal station van Hilversum (HA01). Voor het stationsgebied werkt de gemeente aan een plan. Daarin worden ook de twee haakse bochten meegenomen ten noorden van het station.

Het vrijliggende fietspad langs met spoor wordt comfortabeler ingericht. Verbreden van het pad is niet mogelijk door de ligging, ingeklemd tussen de spoorlijn en achtertuinen. Aandachtspunten zijn de obstakels en geparkeerde fietsen, die dienen zoveel mogelijk verwijderd te worden.

Het fietspad langs de Lage Naarderweg (HA05) is te smal en er is geen ruimte voor verbreding. Alternatieve routes zijn er niet, deze route is de meest aantrekkelijke omdat hiermee de Johannes Geradtsweg / Insulindelaan ongelijkvloers gekruist kan worden. Op deze locatie zijn wel comfortmaatregelen mogelijk.

Het fietspad langs de Mies Bouwman-boulevard (HA07) kan plaatselijk worden verbreed tot 3,0 of 4,0 meter. Uitzondering is het fietspad ter hoogte van de bushalte, hier is het fietspad maximaal circa 2,6 meter breed.

Voortbordurend op het advies uit het voortraject worden de fietsopstelstroken aan de zuidoostelijke tak van het kruispunt met de N524 (HA08) verlengd.

Het tweerichtingsfietspad aan de oostzijde van de N524 kan doorfietsroutewaardig worden ingericht. Voor het fietspad aan de westzijde zijn meer ingrijpende maatregelen nodig om een minimale doorfietsroutekwaliteit (2,0 meter) te realiseren, omdat de huidige breedte te klein is: ophogen van het talud, kappen van bomen en verbreden van het fietspad.

Tabel 11: voorstel inrichting per tracédeel in Hilversum

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
HA01	Wegvak	Stationsgebied	2-richtingsfietspad 3,0 meter
HA02	Wegvak	Fietspad spoor	2-richtingsfietspad 3,0 meter
HA03	Wegvak	Fietspad spoor	2-richtingsfietspad 3,0 meter
HA04	Wegvak	Fietspad spoor	2-richtingsfietspad 3,0 meter
HA05	Wegvak	Lage Naarderweg	Comfortmaatregelen
HA06	Rotonde	Mies Bouwman-boulevard	2-richtingsfietspad 3,0 meter
HA07	Wegvak	Mies Bouwman-boulevard	2-richtingsfietspad 3,0 – 4,0 meter
HA08	kruispunt	Mies Bouwman-boulevard – N524	Verlengen opstelstroken zuidoosttak
HA09	Wegvak	N524 / Naarderweg	Westzijde: 1-richtingsfietspad 2,0 meter Oostzijde: 2-richtingsfietspad 3,0 meter

Provincie Noord-Holland (N524)

Langs de N524 liggen over grote lengte éénrichtingsfietspaden aan beide kanten (HA09, HA10, HA11, HA12). Deze moeten worden verbreed om structureel doorfietsroute kwaliteit te kunnen bieden. Verbreding gaat ten koste van het groen aan beide kanten van de N524. Aan de oostzijde van de N524 is (iets) meer ruimte beschikbaar dan aan de westzijde van de N524. Ingrijpende maatregelen zoals het verhogen/verlengen van het talud, kappen van bomen zijn nodig om aan de westzijde doorfietsroute kwaliteit te realiseren.

Ook met een verbreding van de fietspaden blijft de route langs de N524 een aandachtspunt m.b.t. verkeersveiligheid en comfort in verband met de (veel) te smalle tussenberm met de rijbaan. Ter hoogte van de kruispunten zijn geen grote maatregelen nodig en volstaan markering en bebording.

Tabel 12: voorstel inrichting per tracédeel PNH

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
HA10	Wegvak	N524 / Naarderweg	Westzijde: 1-richtingsfietspad 2,0 meter Oostzijde: 1-richtingsfietspad 2,0 – 2,5 meter
HA11	Wegvak	N524 / Naarderweg	Westzijde: 1-richtingsfietspad 2,0 meter Oostzijde: 1-richtingsfietspad 2,0 – 2,5 meter
HA12	Wegvak	N524 / Naarderweg	Westzijde: 1-richtingsfietspad 2,0 meter Oostzijde: 1-richtingsfietspad 2,0 – 2,5 meter
HA13	Kruispunt	N524 - Bussummergrindweg	Markering en bebording
HA14	Wegvak	N524 / Naarderweg	2-richtingsfietspad 4,0 meter
HA15		N524 – N236	Markering en bebording

Gemeente Gooise Meren, kern Bussum

Het grootste deel van de doorfietsroute Hilversum - Amsterdam loopt door verschillende kernen en het buitengebied in de gemeente Gooise Meren.

In de Struikheiweg liggen, dicht bij het kruispunt met de Bussummergrindweg, twee fietsoversteken (HA17): het oostelijke kruispunt is met een verkeerslicht geregeld en verbindt de fietspaden langs de Bussummergrindweg met elkaar. Het westelijke kruispunt is een ongeregeld kruispunt naar de ingang van het P+R terrein bij station Bussum-Zuid. In een lokale uitwerking kan onderzocht worden of de oversteken met elkaar gecombineerd kunnen worden.

Op de P+R bij station Bussum-Zuid (HA18) zijn vrijliggende fietsvoorzieningen nodig om een veilige doorfietsroute te creëren.

In Bussum zijn veel maatregelen nodig om doorfietsroute kwaliteit te realiseren. De meest voorkomende maatregel is het realiseren van een fietsstraat, dat

betreft de Nieuwe Hilversumseweg, Nieuwe Spiegelstraat, Spiegelstraat, Lindelaan en Slochterenlaan (HA19 t/m HA28).

Op de rustige kruispunten in de woonwijken is het advies om de fietsstraat in de voorrang te zetten. Op de drukke kruispunten (Herenstraat, Meerweg en Nieuwe – 's Gravenlandseweg) krijgt de fietsstraat geen voorrang maar wordt gekozen voor een gelijkwaardige kruising. Reden hiervoor is dat het ongewenst is dat auto's die vanaf de spoorwegovergang komen, voorrang moeten verlenen aan fietsers, omdat de kans bestaat dat een voertuig in de wachtrij daarachter wordt gevangen op de spoorwegovergang tussen de spoorbomen bij een naderende trein, een situatie die voorkomen dient te worden.

Tabel 13: voorstel inrichting per tracédeel in Bussum

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
HA16	Wegvak	Bussummergrindweg	2-richtingsfietspad 3,0 meter
HA17	Kruispunt	Struikheiweg	Plateau en gefaseerde oversteek fietsers
HA18	Wegvak	P+R Bussum Zuid	2-richtingsfietspad 4,0 meter
HA19	Wegvak	Nieuwe Hilversumseweg	Fietsstraat 4,5 meter
HA20	Wegvak	Nieuwe Hilversumseweg	Fietsstraat 4,5 meter
HA21	Kruispunt	Nieuwe Hilversumseweg – Nieuwe Spiegelstraat	Fietsstraat 4,5 meter met voorrang
HA22	Wegvak	Nieuwe Spiegelstraat	Fietsstraat 4,5 meter
HA23	Kruispunt	Herenstraat	Plateau (ontwerp RHDHV)
HA24	Wegvak	Spiegelstraat	Fietsstraat 5,5 meter
HA25	Kruispunt	Meerweg	Markering en bebording
HA26	Wegvak	Lindelaan	Fietsstraat 6,5 meter
HA27	Kruispunt	Nieuwe – 's Gravenlandseweg	Markering en bebording
HA28	Wegvak	Slochterenlaan	Fietsstraat 4,5 – 5,5 meter

Gemeente Gooise Meren, kern Naarden

De gemeente heeft de wens uitgesproken om de rotonde Slochterenlaan, Zwarteweg en Thorbeckelaan (HA29) in te richten als een gelijkwaardige kruising of de doorfietsroute voorrang te geven. Dit zal in het definitieve schetsontwerp in januari 2022 in het ontwerp worden verwerkt.

Voor de Zwarteweg en de Comeniuslaan werkt de gemeente lokaal plannen uit om deze in te richten als fietsstraat, naar aanleiding van verzoeken daartoe vanuit de bewoners.

De Thorbeckelaan in Naarden (HA30) wordt ingericht als fietsstraat. Bij het kruispunt van de Thorbeckelaan en de Cort van der Lindenlaan is een veilige oversteek ontworpen voor fietsers die linksaf slaan. Datzelfde geldt aan de andere kant van de spoorwegovergang, op de kruising van de Koningin Wilhelminalaan en de Graaf Willem de Oudelaan.

De fietsroute sluit vervolgens aan op de Voormeer. Er is gekeken naar een alternatieve route via de Voormeerpassage, maar die is niet geschikt als doorfietsroute, omdat het primair een faunapassage is, bromfietsen er niet zijn toegelaten, de route niet verlicht mag worden en de Karnemelksloot niet voldoet als doorfietsroute.

De Voormeer sluit aan op de Rijksweg. Fietsers kunnen de geregelde kruising veilig oversteken. De doorfietsroute vervolgt via het tweerichtingsfietspad ten oosten van de Rijksweg.

Dit fietspad buigt af en komt uit op de Keverdijk. Ter hoogte van het kruispunt van het fietspad en de Keverdijk zijn maatregelen (verlichting, markering en bebording) nodig om de doorfietsroute goed zichtbaar te maken. De huidige inrichting van de Keverdijk met geasfalteerde fietsstroken voldoet.

De Keverdijk kruist de Churchillstraat. In de huidige situatie is het kruispunt vormgegeven als een gelijkwaardige kruising op een plateau. Dit blijft ook zo.

De overgang (diagonale oversteek) bij de Keverdijk – Rijksweg wordt veiliger vormgegeven door het toepassen van een plateau en aanbrengen van een bypass voor fietsers richting Muiden. Langs de Rijksweg komt een fietspad van 4,0 meter.

Tabel 14: voorstel inrichting per tracédeel in Naarden

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
HA29	Kruispunt	Slochterenlaan - Thorbeckelaan	Herinrichting rotonde naar kruispunt
HA30	Wegvak	Thorbeckelaan	Fietsstraat 5,5 meter
HA31	Oversteek	C. van der Lindelaan	Markering en bebording
HA32	Wegvak	Kon. Wilhelminalaan	2x 1-richtingsfietspad 2,0 – 2,5 meter
HA33	Kruispunt	Oversteek Rijksweg	<i>Geschrapt i.v.m. wijziging tracé</i>
HA34a	Wegvak	G. Willem de Oudelaan bibeko / Voormeer bubeko	Fietsstraat 4,5 meter
HA34	Wegvak	Rijksweg	2-richtingsfietspad 4,0 meter
HA35	Kruispunt	Rijksweg – Keverdijk	Zichtbaarheidsmaatregelen
HA36	Wegvak	Keverdijk	Markering en bebording
HA37	Oversteek	Keverdijk - Rijksweg	Plateau, markering en bypass
HA38	Wegvak	Rijksweg	2-richtingsfietspad 4,0 meter
HA39	Wegvak	Rijksweg	2-richtingsfietspad 4,0 meter
HA40	Wegvak	Rijksweg, Naardervaart	2-richtingsfietspad 4,0 meter
HA41	Wegvak	Naardervaart	2-richtingsfietspad 4,0 meter
HA42	Kruispunt	Hakkelaarsbrug	Geen i.v.m. recent onderhoud VRI

Gemeente Gooise Meren, kern Muiden

Vanaf de Hakkelaarsbrug loopt de doorfietsroute via de fietspaden langs de Zuidpolderweg (HA43 t/m HA48) richting de kern van Muiden. De fietspaden worden verbreed tot 3,0 á 4,0 meter.

Voor de route door het centrum van Muiden is het voorstel om voor een fietsstraat te kiezen. De inrichting als fietsstraat sluit aan bij de ambities om de kern autoluw te maken en is goed inpasbaar in het huidige straatbeeld, zie de visualisatie. Belangrijk is dat het gebied ook aantrekkelijk is voor wandelaars.



Figuur 11: Visualisatie fietsstraat Sluisstraat - Amsterdamsestraat met streetprint

In het project is ook gesproken over een alternatieve route voor de route door de kern van Muiden. Opening van de sluis voor de scheepvaart kan in het vaarseizoen voor vertraging voor fietsers zorgen. Daarnaast is het minder gewenst dat de route door het historische centrum wordt gebruikt als snelfietsroute en voor groepen. Langs de nieuw aangelegde Mariahoeveweg is rekening gehouden met de aanleg van een fietspad, maar destijds is gekozen die niet gelijk met de weg aan te leggen.

Vanaf de kern van Muiden leiden fietspaden langs de Amsterdamsestraatweg en Maxisweg naar de Muiderbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal, richting Amsterdam. De fietspaden dienen te worden verbreed tot 3,0 á 4,0 meter.

Tabel 15: voorstel inrichting per tracédeel in Muiden

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
HA43	Wegvak	Zuidpolderweg	2-richtingsfietspad 4,0 meter
HA44	Wegvak	Zuidpolderweg	2-richtingsfietspad 3,0 meter
HA45	Wegvak	Zuidpolderweg	2-richtingsfietspad 3,0 meter
HA46	Kruispunt	Zuidpolderweg	Markering en bebording
HA47	Wegvak	Zuidpolderweg	Fietsstroken
HA48	Wegvak	Zuidpolderweg	Fietsstraat 6,5 meter
HA49	Centrum	Centrum Muiden	Fietsstraat 4,5 meter
HA50	Rotonde	Amsterdamsestraatweg – Weesperweg	Markering en bebording
HA51	Wegvak	Amsterdamsestraatweg	Fietsstraat 5,5 meter
HA52	Wegvak	Amsterdamsestraatweg	2-richtingsfietspad 3,0 meter
HA53	Wegvak	Maxisweg	2-richtingsfietspad 3,0 – 4,0 meter

7.2 Investeringskosten

De totale investeringskosten voor de doorfietsroute Hilversum – Amsterdam wordt vooralsnog ingeschat op ruim 9,6 miljoen euro. Deze kosten zijn als volgt verdeeld:

- Ruim 1,3 miljoen euro voor maatregelen in Hilversum

- Ruim 1 miljoen euro voor maatregelen langs de N524 door de provincie Noord-Holland. Dit is exclusief maatregelen voor de aankoop van gronden voor de verbreding van het fietspad, kappen van bomen en verbreden van het talud.
- Circa 80.000 euro voor de inpassing van een fietspad over de P+R bij Bussum Zuid
- Ruim 7,1 miljoen euro voor maatregelen in Gooise Meren.

										Totaal				
		Directe kosten - benoemd	Directe kosten - nader te detaileren	Directe kosten	Indirecte kosten	Voorziene kosten	Risicoreservering							
Investeringskosten:														
Bouw kosten Deelraming Hilversum	€	662.020	€	66.202	€	728.222	€	196.296	€	924.518	184.904	€	1.109.421	
Bouw kosten Deelraming Gooise Meren	€	3.552.430	€	355.243	€	3.907.673	€	1.053.333	€	4.961.006	992.201	€	5.953.207	
Bouw kosten Deelraming provincie Noord-Holland	€	537.250	€	53.725	€	590.975	€	159.300	€	750.275	150.055	€	900.330	
Bouw kosten Deelraming NS	€	39.600	€	3.960	€	43.560	€	11.742	€	55.302	11.060	€	66.362	
Bouwkosten	€	4.791.300	€	479.130	€	5.270.430	€	1.420.671	€	6.691.101	1.338.220	€	8.029.321	
Engineeringkosten Deelraming Hilversum	€	147.923	€	-	€	147.923	€	-	€	147.923	-	€	147.923	
Engineeringkosten Deelraming Gooise Meren	€	793.761	€	-	€	793.761	€	-	€	793.761	-	€	793.761	
Engineeringkosten Deelraming provincie Noord-Holland	€	120.044	€	-	€	120.044	€	-	€	120.044	-	€	120.044	
Engineeringkosten Deelraming NS	€	8.848	€	-	€	8.848	€	-	€	8.848	-	€	8.848	
Engineeringkosten	€	1.070.576	€	-	€	1.070.576	€	-	€	1.070.576	-	€	1.070.576	
Vastgoedkosten Deelraming Hilversum	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	-	€	-	
Vastgoedkosten Deelraming Gooise Meren	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	-	€	-	
Vastgoedkosten Deelraming provincie Noord-Holland	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	-	€	-	
Vastgoedkosten Deelraming NS	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	-	€	-	
Vastgoedkosten	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	-	€	-	
Overige bijkomende kosten Deelraming Hilversum	€	73.037	€	-	€	73.037	€	-	€	73.037	-	€	73.037	
Overige bijkomende kosten Deelraming Gooise Meren	€	391.919	€	-	€	391.919	€	-	€	391.919	-	€	391.919	
Overige bijkomende kosten Deelraming provincie Noord-Holland	€	59.272	€	-	€	59.272	€	-	€	59.272	-	€	59.272	
Overige bijkomende kosten Deelraming NS	€	4.369	€	-	€	4.369	€	-	€	4.369	-	€	4.369	
Overige bijkomende kosten	€	528.597	€	-	€	528.597	€	-	€	528.597	-	€	528.597	
Objectoverstijgende risicoreservering											€	-	-	
Verschuiving											€	-	-	
Investeringskosten exclusief BTW	€	6.390.473	€	479.130	€	6.869.603	€	1.420.671	€	8.290.274	€	1.338.220	€	9.628.494
BTW		-	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-
Investeringskosten exclusief BTW (reële kosten)	€	6.390.473	€	479.130	€	6.869.603	€	1.420.671	€	8.290.274	€	1.338.220	€	9.628.494

Figuur 12: investeringskosten per wegbeheerder en kostensoort

7.3 Draagvlak voor de maatregelen

De doorfietsroute passeert het P+R terrein bij station Bussum-Zuid. De NS is hier eigenaar en wegbeheerder. Een voorgenomen herinrichting van het terrein voorziet in het plaatsen van een slagboom bij de ingang. De gemeente start overleg met NS over een vrije toegang voor fietsers tot het terrein en een optimale inpassing van de doorfietsroute (en wandelroute) over het terrein.

Voor de Lindelaan en Spiegelstraat in Bussum worden, in samenspraak met stakeholders, plannen voor een andere inrichting van de straten uitgewerkt. De wensen om te komen tot een doorfietsroute worden gekoppeld aan deze plannen.

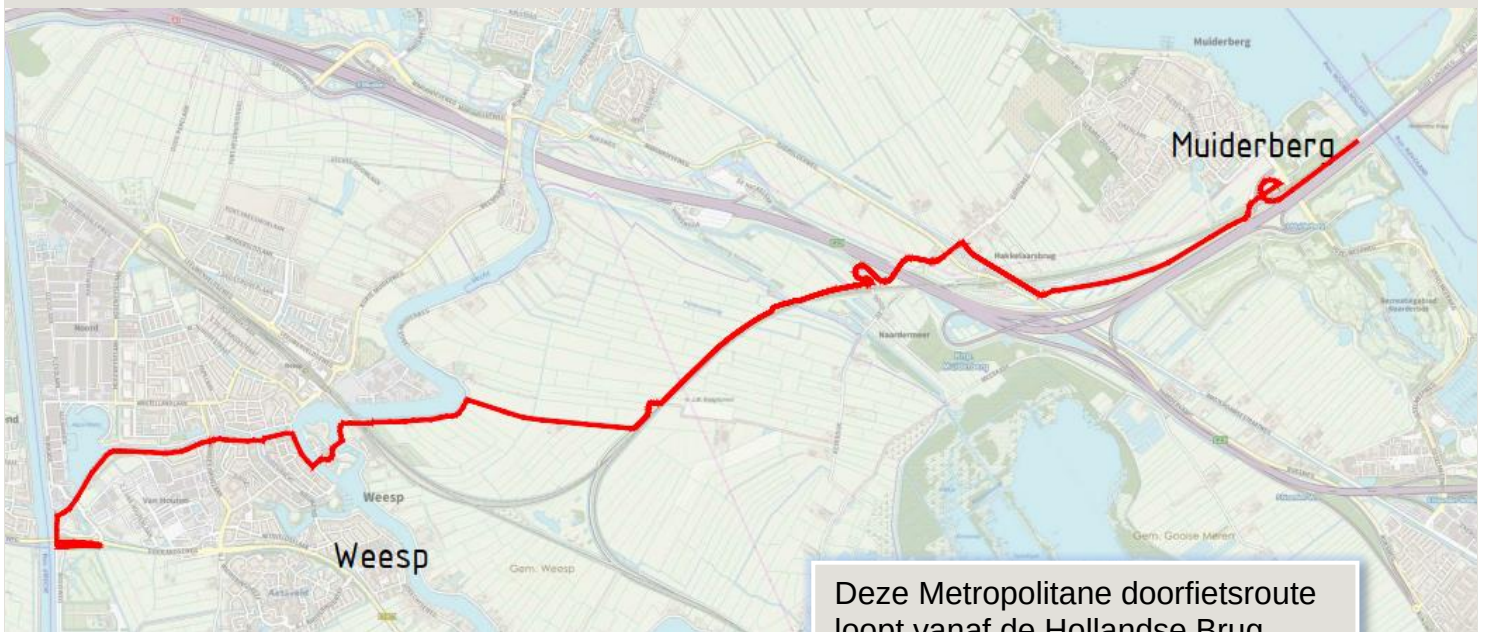
Bij de spoorwegovergang in de Cort van der Lindenlaan is in de besprekingen ook stilgestaan bij een mogelijke toekomstige ondertunneling van het spoor. Hiermee verbetert de doorstroming van het autoverkeer en dit zal er ook toe leiden dat de route aantrekkelijker voor autoverkeer en daarmee drukker wordt. Dat is niet gewenst, een autotunnel ligt daarom niet voor de hand. Een aparte fietstunnel kan bijdragen aan een grotere aantrekkelijkheid van de fiets maar is een kostbare ingreep, die niet past binnen de scope van de uitvoeringsplanning tot 2027.

7.4 Uitvoeringsplanning tot 2027

Op basis van de reacties op de conceptuitwerking wordt in januari 2022 invulling gegeven aan een uitvoeringsplanning tot 2027.

CONCEPT

Amsterdam – Almere



Deze Metropolitane doorfietsroute loopt vanaf de Hollandse Brug, Hakkelaarsbrug en natuurgebied Naardermeer naar Weesp. Via het centrum van Weesp, de Verlengde Buitenveer en Kanaaldijk Oost gaat de doorfietsroute naar de N236/Weesperbrug.

Deze doorfietsroute takt onderweg aan op de prioritaire doorfietsroute Amsterdam – Hilversum.

8 Almere – Amsterdam via Weesp

Dit hoofdstuk bestaat uit een toelichting op de belangrijkste ontwerpgegevens, de investeringskosten per wegbeheerder, uitvoeringsplanning tot 2027 en de belangrijkste aandachtspunten ten aanzien van het proces en verdere uitwerking van de doorfietsroute Almere – Amsterdam.

8.1 Ontwerp

Gemeente Gooise Meren

De beschrijving van de route start bij de Hollandse Brug. De IJsselmeerweg, Naarderstraatweg en Googweg krijgen een profiel met rode fietsstroken.

Op het kruispunt met de Googweg en de Hakkelaarsbrug worden geen (grote) maatregelen voorgesteld. Omdat er op de Hakkelaarsbrug sprake is van 1-richtingsverkeer voor auto kan een smallere rijloper volstaan. Deze ruimte kan worden benut voor voldoende brede fietspaden. Op langere termijn, buiten de scope van de uitvoeringsplanning tot 2027, wordt de brug mogelijk vervangen. Daarbij dient zich dan de kans voor om bredere fietspaden op de brug te realiseren.

De route vervolgt langs het Ton Storkpad met doorfietskwaliteit richting Weesp.

Tabel 16: voorstel inrichting per tracédeel in Gooise Meren

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
AA01	Wegvak	IJsselmeerweg	Fietsstroken
AA02	Kruispunt	IJsselmeerweg	Kruispunt, uit voorrang
AA03	Wegvak	IJsselmeerweg	Fietsstroken
AA04	Kruispunt	Naarderstraatweg	Fietsstroken in voorrang
AA05	Wegvak	Naarderstraatweg	Fietsstroken
AA06	Kruispunt	Naarderstraatweg – Googweg	Markering, bebording en rode deklaag
AA07	Brug	Hakkelaarsbrug	2x 1-richtingsfietspad 2,0 meter
AA08	Kruispunt	Hakkelaarsbrug	Bebording
AA09	Wegvak	Googweg	Fietsstroken
AA10	Kruispunt	Googweg – Ton Storkpad	Ton Storkpad uit voorrang
AA11	Wegvak	Ton Storkpad	2-richtingsfietspad 3,0 meter

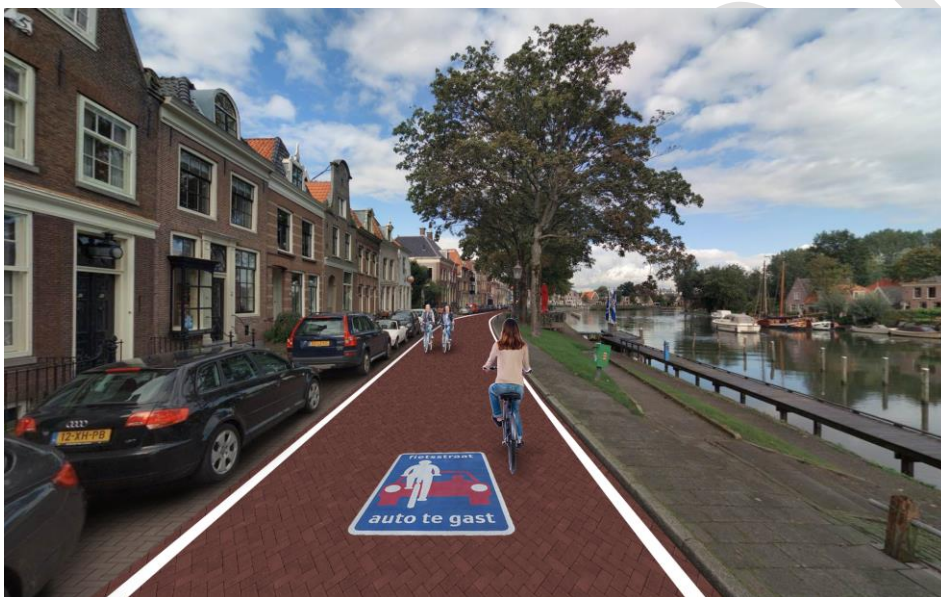
Gemeente Weesp

In Weesp gaat het Ton Storkpad over in de Reaalspolderweg, waar al doorfietskwaliteit is gerealiseerd. De Reaalspolderweg eindigt bij de Lange Muiderweg.

Er zijn op korte termijn geen mogelijkheden om de Lange Muiderweg doorfietsroutewaardig in te richten. Dit komt door de ligging op een waterkering, de direct aangrenzende woningen en een rijbaanbreedte van circa 3,0 meter. De gemeente benoemt enkele knelpunten in de Lange Muiderweg: er wordt geparkeerd op passeerstroken, de tunnel onder het spoor is erg smal, bewoners ervaren verkeershinder en overlast van vrachtverkeer, tractoren en groepen racefietsers. Oplossingsrichtingen voor deze knelpunten vergen een integrale benadering en een scope die niet past binnen de uitvoeringsplanning tot 2027. Verbreding van de spoortunnel is een zeer ingrijpende en kostbare

maatregel. Bij onderhoud van de waterkering zijn er kansen om de rijbaan te verbreden tot circa 3,5 tot 4,5 meter en een fietsstraat te realiseren. Op korte termijn is het advies om uitsluitend markering en bebording aan te brengen om de doorfietsroute kenbaar te maken.

De route vervolgt via het Fort Ossenmarkt en de Lange Vechtbrug. De Hoogstraat wordt als fietsstraat ingericht. Aandachtspunt is de materialisatie: rood asfalt past niet bij het historische karakter van het centrum van Weesp. Het toepassen van streetprint kan hierin uitkomst bieden, zie de figuur met de visualisatie. De inrichting van de Hoogstraat als fietsstraat van 4,5 meter is verkeerskundig mogelijk, maar voorwaardelijk daarbij is het instellen van éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer vanaf de Lange Vechtbrug totaan de Achteromstraat. De gevolgen van deze ingreep voor de verkeerscirculatie dienen nader te worden onderzocht.



Figuur 13: Visualisatie Hoogstraat als fietsstraat met streetprint

De Achteromstraat wordt ingericht als fietsstraat. Een knelpunt is dat de straat erg smal is, met name het deel met bebouwing aan beide kanten. De rijbaan wordt geregeld gebruikt voor het laden/lossen van een vrachtwagen. Dit zorgt voor verkeersonveilige situaties voor fietsers. Een alternatieve route loopt via de Herengracht, aan de noordkant van Smal Weesp. Dit heeft als belangrijk nadeel dat het water twee maal moet worden overgestoken, tussen de Hoogstraat en het Verlengde Buitenveer. In het vaarseizoen gaan de bruggen vaak open voor de scheepvaart en lopen fietsers vertraging op. In de uitwerking is gekozen voor de Achteromstraat, waarbij uitgangspunt is dat het laden/lossen in de Achteromstraat wordt beperkt, door het gebruik van de daarvoor ingerichte laden/lossen parkeerplek. De verwachting is dat fietsers – ondanks de huidige beperkingen – gebruik blijven maken van de route via de Achteromstraat.

De doorfietsroute vervolgt via het Binnenveer, Buitenveer en Verlengde Buitenveer naar het viaduct onder de Weesperbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal.

Een aandachtspunt is de verbinding tussen de Kanaaldijk Oost en het talud aan de zuidzijde van de N236. De huidige oversteek van de Kanaaldijk Oost is onveilig. Met de gemeente zijn 3 grootschalige principe oplossingen besproken:

- *Verwisselen van rijbaan auto en fietspad op het talud.* Gezien vanaf de Kanaaldijk ligt in de huidige situatie het fietspad rechts op het talud en de rijbaan links. Dit kan worden omgedraaid, zodat het fietspad links en de rijbaan rechts liggen. In dit scenario steken fietsers direct na het viaduct de Kanaaldijk Oost over (in 2 fasen). Het kruispunt voor het autoverkeer komt ten zuiden van de fietsoversteek te liggen, nu ligt het ten noorden daarvan. Verkeerskundig lijkt dit te passen, civieltechnisch / grondmechanisch dient nader te worden onderzocht of het talud voldoende sterk en stabiel is voor het autoverkeer. Aandachtspunt blijft het zicht omdat fietsers dicht bij het kunstwerk komen te liggen. Bij het geregelde kruispunt met de N236 kunnen fietsers richting Driemond direct linksaf slaan, zij hoeven de rijbaan voor autoverkeer niet meer te kruisen. Een nadeel van deze maatregel kan zijn dat fietsers vanaf de Basisweg (zwembad, golfbaan, volkstuinders) richting het kruispunt met de C.J. van Houtenlaan en Wiefferingdreef de rijbaan op het talud twee keer moeten oversteken, waar ze dat nu niet hoeven. Voor hen is echter een vrijliggend fietspad beschikbaar via het Blijwaterpad en de Aetsveldseweg.
- *Rotonde.* Aanleg van een rotonde op de kruising van de Kanaaldijk Oost met een tweerichtingsoversteek voor fietsers vergt een grote investering, maar is veiliger en comfortabeler voor alle weggebruikers.
- *Kanaaldijk Oost afbuigen en de Basisweg laten aantakken op de Kanaaldijk Oost.* Deze variant is door de gemeente aangedragen.

In januari 2022 worden de verschillende oplossingsrichtingen meer in detail met de gemeente besproken. Vooralsnog zijn er geen kosten geraamd voor dit tracédeel (AA23b).

Tabel 17: voorstel inrichting per tracédeel in Weesp

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
AA12	Wegvak	Reaalspolderweg	2-richtingsfietspad 3,0
AA13	Kruispunt	Lange Muiderweg	Markering en bebording
AA14	Wegvak	Lange Muiderweg	Markering en bebording
AA15	Wegvak	Lange Muiderweg	Markering en bebording
AA16	Brug	Brug	Rode slijtlaag en markering
AA17	Wegvak	Ossenmarkt	Fietsstraat 5,5 meter
AA18	Brug	Lange Vechtbrug	Rode slijtlaag en markering
AA19	Wegvak	Hoogstraat	Fietsstraat 4,5 meter
AA20	Wegvak	Achteromstraat / Buitenveer	Fietsstraat 3,5 – 4,5 meter
AA21	Kruispunt	Pr. Irenelaan – Buitenveer	OFOS aan beide kanten kruispunt
AA22	Wegvak	Verlengde Buitenveer	Fietsstraat 4,5 meter
AA23a	Wegvak	Kanaaldijk Oost	Comfortmaatregelen
AA23b	Wegvak op talud	Talud zuidzijde N236	n.t.b. met gemeente en opdrachtgevers.

Provincie Noord-Holland

Het laatste tracédeel van de prioritaire doorfietsroute betreft het fietspad richting Driemond tot aan de Weesperbrug. Het huidige fietspad is (net) geen 3,0 meter. Het advies is om het fietspad te verbreden tot minimaal 3,0 meter.

Tabel 18: voorstel inrichting per tracédeel PNH

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
AA27	Wegvak	N236	2-richtingsfietspad 3,0 meter

8.2 Investeringskosten

De totale investeringskosten voor de doorfietsroute Almere – Amsterdam wordt vooralsnog ingeschat op circa 3,3 miljoen euro. Deze kosten zijn als volgt verdeeld:

- Ruim 900.000 euro voor maatregelen in Gooise Meren
- Ruim 2,3 miljoen euro voor maatregelen in Weesp. Dit bedrag is nog exclusief de nader te kiezen oplossingsrichting voor de oversteek van de Kanaaldijk Oost en Basisweg.
- Circa 100.000 euro voor maatregelen langs de N236 door de provincie Noord-Holland

										Totaal

Figuur 14: investeringskosten per wegbeheerder en kostensoort

8.3 Draagvlak voor de maatregelen

De Lange Muiderweg kent een combinatie van verkeerskundige knelpunten. Het gaat daarbij om parkeeroverlast, hinder en verkeersonveiligheid van vrachtverkeer en overlast door racefietsers. We zien daarvoor geen gemakkelijke oplossing binnen de scope van de uitvoeringsplanning tot 2027. We adviseren daarom om deze knelpunten integraal op te pakken en lokaal uit te werken.

De Achteromstraat wordt ingericht als fietsstraat. Laden en lossen van vrachtverkeer kan veilig plaatsvinden op de laad/losplek. Op de rijbaan dienen vrachtwagens niet langdurig stil te staan. Onderzocht kan worden hoe het gebruiksgemak van de laad/losplek kan worden verbeterd zodat de rijbaan veilig gebruikt kan worden door fietsers.

8.4 Uitvoeringsplanning tot 2027

Op basis van de reacties op de conceptuitwerking wordt in januari 2022 invulling gegeven aan een uitvoeringsplanning tot 2027.

CONCEPT

Hilversum – Wijdemeren



Deze prioritaire doorfietsroute bestaat feitelijk uit 3 routes van Wijdemeren naar het station in Hilversum:

- De noordelijke route loopt via Leeuwenlaan en 's Gravelandseweg.
- De middelste route loopt via de N201, Vreelandseweg, Bodemanstraat, Taludweg en Havenstraat.
- De zuidelijke route loopt via de Molenmeent, Loosdrechtseweg, Beetslaan, Taludweg en Havenstraat.

De 3 routes komen in het centrum van Hilversum samen ter hoogte van de Kerkbrink en Herenstraat.

9 Hilversum – Wijdmeren

Dit hoofdstuk bestaat uit een toelichting op de belangrijkste ontwerpgegevens, de investeringskosten per wegbeheerder, uitvoeringsplanning tot 2027 en de belangrijkste aandachtspunten ten aanzien van het proces en verdere uitwerking van de doorfietsroute Hilversum – Wijdmeren.

9.1 Ontwerp

Gemeente Hilversum; route richting Kortenhoef

De meest noordelijke doorfietsroute tussen Hilversum en Kortenhoef bestaat uit 10 tracédelen. De route begint bij de fietstunnel onder het centraal station van Hilversum. In de Kampstraat, Spuisteeg en Herenstraat is het voornemen deze in te richten als smalle fietsstraat.

Inpassing van een doorfietsroute over het voetgangersgebied op de Kerkbrink sluit niet goed aan bij de andere ruimtelijke belangen en functies van het plein. Het voorstel is daarom om de inpassing van een fietsroute over de Kerkbrink als lokale uitwerking te beschouwen.

De route richting Kortenhoef slaat hier naar rechts af en vervolgt via de 's-Gravelandseweg. Het realiseren van doorfietsroute kwaliteit op het eerste deel van de 's-Gravelandseweg (tracédeel HL04) is met name een aandachtspunt in relatie tot de materialisatie: rood asfalt sluit hier slecht aan op de inrichting van het centrumgebied.

Het realiseren van minimale doorfietsroute kwaliteit op de eenrichtingsfietspaden langs het vervolg van de 's-Gravelandseweg is haalbaar, maar gaat plaatselijk ten koste van een deel van het voetpad of tussenberm.

Op het kruispunt met het Melkpad is het advies om de inrichting zo aan te passen dat fietsers op de 's Gravelandseweg voorrang krijgen boven het gemotoriseerde verkeer.

Tabel 19: voorstel inrichting per tracédeel in Hilversum vanaf het station richting Kortenhoef

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
HL01	Wegvak	Spuisteeg - Kampstraat	Fietsstraat 4,5 meter
HL02	Wegvak	Herenstraat	Fietsstraat 4,5 meter
HL03	Plein	Kerkbrink	Lokale uitwerking
HL04	Wegvak	's Gravelandseweg	Westzijde: 1-richtingsfietspad 2,0 meter Oostzijde: 1-richtingsfietspad 2,0 meter en 2-richtingsfietspad 3,0 meter richting Kerkbrink
HL05	Wegvak	's Gravelandseweg	2x 1-richtingsfietspad 2,0 meter
HL06	Wegvak	's Gravelandseweg	2x 1-richtingsfietspad 2,0 meter
HL07	Wegvak	's Gravelandseweg	2x 1-richtingsfietspad 2,0 meter
HL08	Wegvak	's Gravelandseweg	2x 1-richtingsfietspad 2,0 meter
HL09	Kruispunt	's Gravelandseweg	Markering en bebording
HL10	Wegvak	's Gravelandseweg	2x 1-richtingsfietspad 2,0 meter

Gemeente Hilversum; route richting N201

De route richting N201 slaat bij de Kerkbrink naar links af en vervolgt via de Vaartweg en Havenstraat. Op de Vaartweg (HL12) richting de Havenstraat zijn op basis van het huidige gebruik mogelijkheden om doorfietsroutekwaliteit te realiseren: de fietsstroken en rijbaan zijn te smal. Bredere fietsstroken hebben als gevolg dat wachtende auto's bij de VRI het fietspad structureel blokkeren. Ingrijpende maatregelen en een lagere auto-intensiteit zijn nodig om tot een andere verdeling van de beschikbare ruimte te komen.

De doorfietsroute vervolgt via de Havenstraat; hier is het voorstel een fietsstraat te maken. Dit is in relatie tot het huidige gebruik en beschikbare ruimte goed inpasbaar. Het kruispunt van de Havenstraat en de Taludweg is nu gecompliceerd, omdat de Bosdrift en Hilvertsweg beide op het kruispunt aansluiten. Het voorstel is om deze twee straten te combineren tot één zuidelijke tak bij het kruispunt met de Taludweg en Havenstraat. Dit draagt bij aan een veilige en overzichtelijke situatie op het kruispunt. De Taludweg en Havenstraat krijgen voorrang op de zuidelijke tak.

Ook de Taludweg wordt ingericht als fietsstraat.

Fietsers op de Taludweg richting de N201 steken de Loosdrechtseweg over naar de Bodemanstraat. Fietsers hebben op deze oversteek geen voorrang vanwege de belangrijke functie en drukte op de Loosdrechtseweg (GOW 50 km/uur). De gemeente heeft aangegeven dat het tankstation op het kruispunt in de nabije toekomst mogelijk komt te vervallen. In het ontwerp is het kruisvlak kleiner gemaakt en het middeneiland doorgetrokken. Fietsers kunnen daarmee veiliger oversteken dan in de huidige situatie.

De Bodemanstraat wordt ingericht als fietsstraat. De rotonde met de Vreelandseweg – Gijsbrecht van Amstelstraat krijgt een iets andere vormgeving. De vrijliggende fietspaden op de zuidelijke en zuidoostelijke tak komen te vervallen. De Bodemanstraat, ingericht als fietsstraat, sluit direct aan op het tweerichtingsfietspad aan de zuidwestzijde van de rotonde.

Voorstel is om de tegelfietspaden langs de Vreelandseweg (HL19) op een andere manier te verharderen. Aandachtspunt aan de zuidzijde betreffen enkele kabels en leidingen (K&L).

Bij de oversteek van de rotonde met de Diependaalselaan worden geen grote wijzigingen geadviseerd vanwege de drukte, rijsnelheid en belangrijke ontsluitingsfunctie van de Vreelandseweg, de Diependaalselaan en de N201. Fietsers steken de Diependaalselaan in verschillende fases over aan de zuidzijde van de rotonde, ze hebben daarbij geen voorrang. We adviseren snelheidsremmende maatregelen (fietsoversteek op plateau) om de oversteek veiliger te maken.

Gemeente Hilversum; route richting Loosdrecht

Fietsers richting Loosdrecht slaan vanaf de Taludweg linksaf en rijden via de Beetslaan naar de Loosdrechtseweg. Het voorstel is om op de Loosdrechtseweg fietsstroken van 1,90 meter toe te passen.

Op de Loosdrechtseweg tussen het kruispunt met de Gijsbrecht van Amstelstraat en de Diependaalselaan (HL23) is het voorstel om de parallelweg aan de oostzijde in te richten als fietsstraat voor fietsverkeer in twee richtingen. In het schetsontwerp is een nieuwe oversteek voor fietsers gemaakt ter hoogte van de inritconstructie van de parallelweg (fiets op plateau met voorrang).

Het voorstel is verder om het eenrichtingsfietspad aan de westzijde te handhaven voor de ontsluiting van de aanliggende woningen. Er is hier onvoldoende ruimte om een breder fietspad te realiseren.

De benodigde maatregelen om doorfietsroute kwaliteit te realiseren langs de rest van de Loosdrechtseweg zijn relatief beperkt. Aan de zuidzijde ligt een fietspad met voldoende brede betonplaten. Hier volstaan beperkte maatregelen zoals bebording en markering. Aan de noordzijde is een andere verharding nodig.

Tabel 20: voorstel inrichting per tracédeel in Hilversum vanaf de Kerkbrink richting N201 en Loosdrecht

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
HL12	Kruispunt	Kerkbrink - Vaartweg	Kerkbrink - Brinkweg: Verharding, markering en bebording Brinkweg – Havenstraat:
HL13a	Wegvak	Havenstraat	Fietsstraat 4,5 meter
HL13b	Kruispunt	Havenstraat - Taludweg	Combineren Bosdrift en Hilvertsweg op zuidelijke tak. Havenstraat – Taludweg in voorrang
HL14a	Wegvak	Taludweg	Fietsstraat 4,5 meter
HL14b	Wegvak	Beetslaan	Fietsstraat 4,5 meter
HL15	Oversteek	Beetslaan - Loosdrechtseweg	Fietsers uit Beetslaan uit voorrang
HL16	Oversteek	Bodemanstraat - Loosdrechtseweg	Fietsers Bodemanstraat en Taludweg uit voorrang
HL17	Wegvak	Bodemanstraat	Fietsstraat 4,5 meter
HL18	Rotonde	Vreelandseweg - Bodemanstraat	Fietsers vanaf rotonde direct op fietsstraat Bodemanstraat aantakken. Fietsstroken richting Gijsbrecht van Amstelstraat komen te vervallen.
HL19	Wegvak	Vreelandseweg	Noordzijde: 1-richtingsfietspad 2,5 meter Zuidzijde: 2-richtingsfietspad 3,0 meter
HL20	Oversteek	Vreelandseweg - Diependaalselaan	Verharding, markering en bebording
HL22	Wegvak	Loosdrechtseweg	Fietsstroken 1,90 meter
HL23	Kruispunt	Loosdrechtseweg	Markering en bebording
HL24		Loosdrechtseweg	Westzijde: geen maatregelen Oostzijde: fietsstraat 4,5 meter Oversteek: plateau
HL25	Rotonde	Loosdrechtseweg	Verharding, markering en bebording
HL26	Wegvak	Loosdrechtseweg	Noordzijde: 2-richtingsfietspad 4,0 meter Zuidzijde: markering en bebording
HL27	Wegvak	Loosdrechtseweg	Noordzijde: 1-richtingsfietspad 2,5 meter Zuidzijde: markering en bebording
HL28	Wegvak	Loosdrechtseweg	Noordzijde: 1-richtingsfietspad 2,5 meter Zuidzijde: markering en bebording

Gemeente Wijdmeren; route richting Loosdrecht

De rotonde op het kruispunt van de Molenmeent, Loosdrechtseweg en Rading ligt op de gemeentegrens van Hilversum en Wijdmeren. Beide gemeenten hebben de wens om maatregelen te nemen aan deze rotonde om de verkeersveiligheid te verbeteren. In het voorliggende ontwerp worden op alle 4 de takken van de rotonde tweerichtingsfietspaden gerealiseerd. Fietsers hebben voorrang op het autoverkeer vanuit alle richtingen. Fietsers op de Molenmeent en Loosdrechtseweg moeten (ten opzichte van de huidige situatie) een klein beetje afbuigen en dus afremmen. De overweging hierbij is dat fietsers niet met een hoge snelheid de rotonde op fietsen en zo voor conflicten zorgen met andere fietsers en automobilisten.

Op de noordoostelijke tak komt een 2-richtingsfietspad in verband met de realisatie (en ontsluiting) van een aantal te bouwen woningen langs de Molenmeent. Het voorstel is om dit fietspad te verplaatsen, langs de rijbaan te leggen in de ruimte tussen de bomen en het huidige fietspad in te richten als voetpad. Op de zuidoostelijke tak van de rotonde ligt een ongebruikte busbaan. Het advies is om deze busbaan te verwijderen om zo bij te dragen aan een meer overzichtelijke situatie. Langs de Molenmeent richting de Oud/Nieuwe-Loosdrechtsedijk worden éénrichtingsfietspaden van 2,0 meter ingericht.

Het tweerichtingsfietspad tussen de Jan Steenlaan en rotonde met de Loosdrechtsedijk is nu te smal en wordt ook een éénrichtingsfietspad. Ter compensatie wordt een oversteek voor fietsers gemaakt ter hoogte van de Jan Steenlaan. Aan de westzijde van de oversteek wordt een plateau geadviseerd.



Figuur 15: Visualisatie inrichting Molenmeent bij duister

Tabel 21: voorstel inrichting per tracédeel in Wijdmeren

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
HL11	Wegvak	Leeuwenlaan	Markering, verlichting en bebording
HL29	Rotonde (Wijdmeren & Hilversum)	Rading - Molenmeent	Herinrichting kruispunt, fietsers in 2 richtingen op alle takken rotonde
HL30	Wegvak	Molenmeent	Noordzijde: 1-richtingsfietspad 2,0 meter tussen Frans Halslaan en Jan Steenlaan; 2-richtingsfietspad 4,0 meter tussen rotonde Rading en Frans Halslaan Zuidzijde: 1-richtingsfietspad 2,0 meter en opheffen 2-richtingsfietspad tussen Loosdrechtsedijk en Jan Steenlaan. Ter hoogte van Jan Steenlaan: oversteek voor fietsers en snelheidsremmer auto.
HL30	Rotonde	Molenmeent – Oud/Nieuw - Loosdrechtsedijk	Verharding fietspad en andere ligging noordoostelijke tak fietspad

Provincie Noord-Holland

De huidige fietspaden langs de N201 voldoen niet aan de minimale kwaliteitseisen voor doorfietsroutes. Er is ruimte om het huidige fietspad te

verbreden tot minimaal 3,0 meter ten koste van het gras/voetpad aan de zuidzijde van het fietspad.

Ter hoogte van de ingangen van woonwijk Kerkelande zijn recent maatregelen genomen ter verbetering van de verkeersveiligheid. Aandachtspunt blijft de smalle tussenberm tussen rijbaan en fietspad.

Vanuit de gemeente Wijdmeren horen we de wens om de openbare verlichting voor fietsers langs de N201 te verbeteren.

Tabel 22: voorstel inrichting per tracédeel PNH

Tracédeel	Type	Locatie	Voorstel
HL21	Wegvak	N201	2-richtingsfietspad 3,0 meter

9.2 Investeringskosten

De totale investeringskosten worden vooralsnog ingeschat op ruim 7,4 miljoen euro.: Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

- Circa 6.400.000 euro voor de maatregelen in Hilversum. De kosten voor de gezamenlijke rotonde Molenmeent – Loosdrechtseweg zijn onderdeel van deze raming.
- Circa 480.000 euro voor provincie Noord-Holland als wegbeheerder
- Circa 580.000 euro voor Wijdmeren. De kosten voor de gezamenlijke rotonde Molenmeent – Loosdrechtseweg zijn onderdeel van de raming Hilversum

													Totaal	
					Directe kosten		Indirecte kosten		Voorziene kosten		Risicoreservering			
	Directe kosten - benoemd		Directe kosten - nader te detailleren											
Investeringskosten:														
Bouw kosten Deelraming Hilversum	€	3.167.660	€	316.766	€	3.484.426	€	939.244	€	4.423.670	€	884.734	€	5.308.405
Bouw kosten Deelraming Wijdmeren	€	287.952	€	28.795	€	316.747	€	85.381	€	402.128	€	80.426	€	482.554
Bouw kosten Deelraming provincie Noord-Holland	€	238.500	€	23.850	€	262.350	€	70.718	€	333.068	€	66.614	€	399.681
Bouwkosten	€	3.694.112	€	369.411	€	4.063.523	€	1.095.343	€	5.158.866	€	1.031.773	€	6.190.639
Engineeringkosten Deelraming Hilversum	€	707.787	€	-	€	707.787	€	-	€	707.787	€	-	€	707.787
Engineeringkosten Deelraming Wijdmeren	€	64.340	€	-	€	64.340	€	-	€	64.340	€	-	€	64.340
Engineeringkosten Deelraming provincie Noord-Holland	€	53.291	€	-	€	53.291	€	-	€	53.291	€	-	€	53.291
Engineeringkosten	€	825.419	€	-	€	825.419	€	-	€	825.419	€	-	€	825.419
Vastgoedkosten Deelraming Hilversum	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-
Vastgoedkosten Deelraming Wijdmeren	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-
Vastgoedkosten Deelraming provincie Noord-Holland	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-
Vastgoedkosten	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-
Overige bijkomende kosten Deelraming Hilversum	€	349.470	€	-	€	349.470	€	-	€	349.470	€	-	€	349.470
Overige bijkomende kosten Deelraming Wijdmeren	€	31.768	€	-	€	31.768	€	-	€	31.768	€	-	€	31.768
Overige bijkomende kosten Deelraming provincie Noord-Holland	€	26.312	€	-	€	26.312	€	-	€	26.312	€	-	€	26.312
Overige bijkomende kosten	€	407.550	€	-	€	407.550	€	-	€	407.550	€	-	€	407.550
Objectoverstijgende risicoreservering														
Verschuiving														
Investeringskosten exclusief BTW	€	4.927.081	€	369.411	€	5.296.492	€	1.095.343	€	6.391.835	€	1.031.773	€	7.423.608
BTW	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-	€	-
Investeringskosten exclusief BTW (reële kosten)	€	4.927.081	€	369.411	€	5.296.492	€	1.095.343	€	6.391.835	€	1.031.773	€	7.423.608

Figuur 16: investeringskosten per wegbeheerder en kostensoort

9.3 Draagvlak voor de maatregelen

Op de Taludweg in Hilversum is onlangs betaald parkeren ingevoerd. Dat heeft geleid tot een intensief proces met de bewoners. Uitgangspunt bij de herinrichting van de Taludweg als fietsstraat dient te zijn dat de situatie ten aanzien van het parkeren gehandhaafd blijft.

In Hilversum en Wijdmeren ontmoetten we veel enthousiasme voor de realisatie van de doorfietsroutes. Vanuit Wijdmeren is de wens geuit om op

korte termijn de maatregelen aan de rotonde op het kruispunt van de Molenmeent, Rading en Loosdrechtseweg uit te voeren.

9.4 Uitvoeringsplanning tot 2027

Op basis van de reacties op de conceptuitwerking wordt in januari 2022 invulling gegeven aan een uitvoeringsplanning tot 2027.

CONCEPT

10 Samenvatting en aanbevelingen voor vervolg

10.1 Samenvatting

Uit de schetsontwerpen blijkt dat er op de zes routes veel kansen zijn om minimale of ideale doorfietsroute kwaliteit te realiseren. In veel gevallen volstaat een kleine verbreding of andere verharding, soms is een meer ingrijpende maatregel noodzakelijk om de benodigde kwaliteit te realiseren. Op sommige routes zijn de uitdagingen of onzekerheden groter dan elders:

- Op de route **Hilversum – Huizen** zijn veel kansen om doorfietsroute kwaliteit te realiseren en iets te betekenen voor de lokale omgeving. Dit vraagt soms wel om ingrijpende maatregelen (bijvoorbeeld herprofilering Larenseweg naar fietsstraat of de Torenlaan met fietsstroken) of een mogelijke verdere lokale uitwerking (bijvoorbeeld Brink in Laren). Ook vraagt de inpassing van een doorfietsroute door het Goois Natuurreservaat (GNR) aandacht.
- Op de route **Laren – Bussum** is het knooppunt Crailo het grootste aandachtspunt. De onzekerheid over de fietstunnel onder de A1 maakt het op korte termijn niet mogelijk om langs de gehele route doorfietsroute kwaliteit te realiseren.
- Op de route **Bussum – Huizen** zijn er beperkte mogelijkheden om structureel doorfietsroute kwaliteit te realiseren. De meest logische en veel gebruikte fietsroute via de Nieuwe Bussummerweg is tevens een veel gebruikte route voor openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer. Ook wordt de route gekenmerkt door laan/bomenstructuren. De inrichting van delen van deze route als doorfietsroute is daarom ook voorwaardelijk aan een aantal randvoorwaarden zoals rijnsnelheid en intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer.
- Op de route **Amsterdam – Almere** zijn veel kansen om doorfietsroute kwaliteit te realiseren. Aandachtspunt is de inpassing in het centrum van Weesp in relatie tot verschillende functies. Een ander belangrijk aandachtspunt is de route vanaf de Verlengde Buitenveer naar de Weesperbrug (N236). Daarover vindt in januari 2022 afstemming plaats met de gemeente.
- De langste route is **Hilversum – Amsterdam**. Hier zijn veel kansen om doorfietsroute kwaliteit te realiseren, maar ook veel uitdagingen. De grootste uitdaging lijkt het realiseren van doorfietsroute kwaliteit langs de N524. Hier zal een afweging moeten worden gemaakt tussen het verbreden van de fietsvoorzieningen en naastgelegen natuurgebied. Een ander belangrijk aandachtspunt is het goed inpassen van de maatregelen in de kernen Bussum, Naarden en Muiden.
- Op de route **Hilversum – Wijdmeren** spelen een paar belangrijke aandachtspunten. Het inpassen van doorfietsroute kwaliteit in het centrum van Hilversum (Kerkbrink, maar ook delen van de 's Gravenlandseweg en Vaartweg) conflicteert met andere ruimtelijke belangen en functies. Buiten het centrum zijn er veel kansen om doorfietsroute kwaliteit te realiseren. Beide gemeenten onderstrepen ook het belang om de rotonde Molenmeent – Loosdrechtseweg aan te pakken

10.2 Overzicht investeringskosten

In deze paragraaf zijn de investeringskosten per route en wegbeheerder samengevat. Een gedetailleerde raming is opgenomen in de meegeleverde SSK. De gepresenteerde investeringskosten gaan in januari 2022 nog wijzigen in verband met het actualiseren van een aantal uitgangspunten en de reacties van betrokken partijen het op schetsontwerp.

De gezamenlijke investeringskosten van de geadviseerde maatregelen worden ingeschat op ruim 35 miljoen euro:

- In de gemeente Gooise Meren is een opgave van bijna 10 miljoen euro voor de realisatie van 4 doorfietsroutes;
- In de gemeente Hilversum ligt met 3 doorfietsroutes een opgave van ruim 9 miljoen euro;
- In de gemeente Huizen ligt een opgave van circa 4,5 miljoen euro voor 2 doorfietsroutes;
- In de gemeente Blaricum ligt een opgave van circa 2,8 miljoen euro voor, met name, de route Hilversum – Huizen;
- In de gemeente Laren ligt een opgave van circa 2,9 miljoen euro
- In de gemeente Wijdmeren ligt een opgave van circa 0,6 miljoen euro. Dit is exclusief de gezamenlijke opgave met Hilversum voor de rotonde Molenmeent – Loosdrechtseweg
- In de gemeente Weesp ligt een opgave van bijna 3,0 miljoen euro voor de realisatie van 1 doorfietsroute;
- De opgave langs provinciale wegen op 4 doorfietsroutes worden ingeschat op bijna 3,0 miljoen euro

Tabel 23: Investeringskosten per doorfietsroute en wegbeheerder (prijspeil Q3 2021)

Doorfietsroute	Hilversum	Gooise Meren	Huizen	Blaricum	Laren	Wijdmeren	Weesp	PNH	NS	Totaal
Hilversum – Huizen	€ 1.621.258			€ 2.673.383	€ 1.649.804			€ 1.335.707		€ 7.280.151
Hilversum - Wijdmeren	€ 6.365.662					€ 578.662		€ 479.284		€ 7.423.609
Hilversum – Amsterdam	€ 1.330.381	€ 7.138.887						€ 1.079.646	€ 79.579	€ 9.628.494
Almere – Amsterdam		€ 932.816					€ 2.321.747	€ 95.857		€ 3.350.420
Bussum – Huizen		€ 1.182.898	€ 3.362.537							€ 4.545.436
Laren – Bussum		€ 592.826	€ 1.196.985	€ 152.025	€ 1.235.328					€ 3.177.164
Totaal	€ 9.317.301	€ 9.847.428	€ 4.559.523	€ 2.825.407	€ 2.885.132	€ 578.662	€ 2.321.747	€ 2.990.494	€ 79.579	€ 35.405.273

10.3 Aanbevelingen vervolg

Voor een succesvol vervolg van het proces is het van belang dat bij de uitwerking van de doorfietsroutes goed wordt aangesloten op lopende projecten en gesprekken met stakeholders. Dat geldt met name in Huizen (Nieuwe Bussummerweg), in Gooise Meren (Spiegelstraat, Meerweg) en Hilversum (stationsgebied).

De gezamenlijk producten van dit project vormen een discussiestuk voor de colleges en raden in de 7 gemeenten. Elke gemeente heeft daarin zijn eigen dynamiek en tempo. Belangrijk is dat deze verschillen vanuit het karakter van de gemeenten worden gerespecteerd en dat tegelijkertijd de verschillende bestuurders zich blijven inzetten om draagvlak te verwerven voor de geschetste oplossingsrichtingen en met elkaar blijven afstemmen ten aanzien van de voortgang.

In januari 2022 treden we met gemeenten in overleg over mogelijke meekoppelkansen om de realisatie van de geadviseerde maatregelen te combineren met de beheer en onderhoudscylcus van de betreffende gemeente. De eerste gesprekken wijzen op beperkte mogelijkheden om dit op korte termijn slim te combineren.

Voor Weesp geldt de bijzondere situatie dat de gemeente in het voorjaar van 2022 fuseert met Amsterdam. De wijze waarop deze overgang gestalte krijgt is mede bepalend voor het succes van de uitwerking van de doorfietsroutes. Mogelijk kunnen nog vóór de fusie concrete afspraken worden gemaakt, maar als dat niet mogelijk is dient in elk geval het vervolg van het proces zo goed mogelijk inzichtelijk gemaakt te worden.

Van belang is ook dat afstemming wordt gezocht met een aantal specifieke grondeigenaren, met name:

- Met NS voor wat betreft gesprekken over de toegankelijkheid van en fiets- en wandelroute via het P+R terrein bij het station Bussum-Zuid
- Met het Goois Natuurreservaat over de doorfietsroute tussen Blaricum en Huizen en de route langs de N524
- Met de provincie Noord-Holland, met betrekking tot de wegen en fietspaden waarvan zij eigenaar en wegbeheerder is

In het voorjaar van 2022 staat een directeuren overleg gepland, waarin de resultaten van het project worden toegelicht en besproken. Kort daarna staat een portefeuillehouders overleg op de agenda. In de aanloop naar beide overleggen kan verkend worden welke concrete afspraken gemaakt kunnen worden tussen gemeenten onderling en met de provincie om (bilaterale) overeenkomsten te kunnen afsluiten om het vervolgproces op te starten en vast te stellen voor welke netwerkdelen een uitwerking gemaakt kan worden in een Voorlopig Ontwerp.

Bijlage 1: tekenbladen en SSK Hilversum – Huizen

CONCEPT

Bijlage 2: tekenbladen en SSK Bussum – Huizen

CONCEPT

Bijlage 3: tekenbladen en SSK Laren – Bussum via Crailo

CONCEPT

Bijlage 4: tekenbladen en SSK Hilversum – Amsterdam

CONCEPT

Bijlage 5: tekenbladen en SSK Amsterdam – Almere

CONCEPT

Bijlage 6: tekenbladen en SSK Wijdemeren – Hilversum

CONCEPT

Bijlage 7: Kostennotitie (concept)

CONCEPT