

Aanleiding

De Eemnesserweg west is toe aan groot onderhoud. De klinkerverharding is versleten en dient te worden vervangen. Ook het riool behoeft onderhoud. Daarom staat het wegdeel op de planning voor onderhoud en heeft de gemeente Laren budget gereserveerd. Dat geeft gelegenheid om er verkeerskundige verbeteringen toe te passen. Op basis van onderstaande verkeerskundige analyse is het verkeersbesluit Eemnesserweg west – fietsstroken en voorrang gebaseerd en gepubliceerd. Daarvoor is onderstaande probleemstelling gehanteerd.

1. Probleemstelling en doelstelling

Welke verkeerskundige verbeteringen met betrekking tot verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid zijn vanuit het huidige verkeersbeeld op de Eemnesserweg en vanuit beleidsoogpunt wenselijk bij de reconstructie?

2. Analyse verkeersbeeld Eemnesserweg west en verkeersbeleid

Functie & verkeersintensiteit

De Eemnesserweg is sinds oudsher van en naar het oosten van Laren de belangrijkste ontsluitende weg in de verkeersstructuur binnen de bebouwde kom. Vanaf afslag 34 van de A27 rijden mensen hoofdzakelijk via de Eemnesserweg richting het centrum en vice versa. De verkeersintensiteiten variëren van circa 9.500 motorvoertuigen per werkdagemaal op het oostelijke 50km/u deel, circa 6.600 motorvoertuigen op het 30km/u deel tussen Schoolpad en Kerklaan (met gemeten gemiddelde verkeerssnelheid van 33km/u), naar circa 5.100 motorvoertuigen op het (30km/u) deel ten westen van de Barbiersweg (met gemeten gemiddelde verkeerssnelheid van 29km/u). Ook rijden er dagelijks circa 1.100 fietsers over het beklinkerde 30km/u deel van de Eemnesserweg. Deze fietsers rijden daar gemengd met het autoverkeer op de weg, er zijn geen fietsstroken. Wel is er onderbroken markering aangebracht waarmee er een smalle suggestiestrook (van circa een meter breed) aanwezig is. Fietsen op de her en der verzakte klinkerweg met hobbels en kuilen wordt als oncomfortabel ervaren.

Van de hoeveelheid voetgangers zijn geen data beschikbaar. Wel is de doelstelling om de situatie voor voetgangers te verbeteren door te streven naar een stoepbreedte van 1,5 meter.

Verkeerssnelheid

Zoals aangegeven is de maximum toegestane snelheid op het westelijke deel van de Eemnesserweg met lengte van ruim 500 meter (tussen de Sint Janstraat en Jagerspad) 30km/u. Dat deel staat op de planning voor herinrichting in 2026. Het 50km/u deel met een lengte van 700 meter (voorzien van asfalt en vrijliggende fietspaden) is in 2024 heringericht.

Ongevallen en meldingen

Er zijn in de periode 2014-2024 10 ongevallen geregistreerd verspreid over het 30km deel van de Eemnesserweg:

- 3 op de kruising met Sint Janstraat (2 kop / staart, 1 flankongeval) - geen letsel;
- 2 ter hoogte van nr. 6 (1 onduidelijke toedracht en 1 flankongeval) – geen letsel;
- 2 bij de aansluiting met Barbiersweg (1 frontale aanrijding en een auto die een voetganger aanreed) – de voetganger had (niet nader omschreven) letsel;
- 1 bij de zebra ter hoogte van De Binckhorst (kop / staart waarbij 3 auto's betrokken waren) – geen letsel;
- 1 bij de aansluiting Pastoor Hendrikspark (kop / staart waarbij eveneens 3 auto's betrokken waren) – geen letsel;
- 1 op de zebra ten oosten van Jagerspad (auto / voetganger) – geen letsel.

Er is een zoekslag gedaan in het digitale archief waaruit vijf meldingen naar voren komen over de laatste vijf jaar waarin melding wordt gemaakt van een (ervaren) onveilige situatie ter plaatse van een zijweg op het 30km/u deel van de Eemnesserweg. Meldingen hebben vooral betrekking op het matige zicht op aansluitende zijwegen.



Beperkt zicht bij aansluiting Kerklaan

Weginrichting

Het gehele 30km/u deel van de Eemnesserweg is voorzien van gebakken klinkers zonder asmarkering. Er zijn zeven zijwegen van west naar oost: 1. Eemnesserweg (doodlopende zijtak), 2. Barbiersweg (die vooral vanuit het oosten Plein 1945 ontsluit waaraan o.a. de Jumbo en een groot parkeerterrein zijn gevestigd), 3. Naamloze weg die het parkeerterrein achter het oude raadhuis ontsluit, 4. Schoolpad (met eenrichtingverkeer vanaf de Eemnesserweg, m.u.v. het eerste woonperceel), 5. Pastoor Hendrikspark, 6. Kerklaan en 7. Jagerspad.

Bij de aansluiting van Pastoor Hendrikspark op de Eemnesserweg is een voorrangsregeling met haaiantanden en bord B6 (uit bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990) van kracht waardoor verkeer op de Eemnesserweg daar voorrang heeft. Er is geen voorrangsregeling bij de zes andere zijwegen van kracht.



Geregelde voorrang en ongeregelde voorrang achter elkaar. Haakse parkeervakken.

Langs de Eemnesserweg bevinden zich aan weerszijden van zijweg Pastoor Hendrikspark haakse parkeervakken (zie foto hierboven). Bij de herinrichting worden in plaats daarvan langsparkeervakken gerealiseerd ten behoeve van de fietsveiligheid.

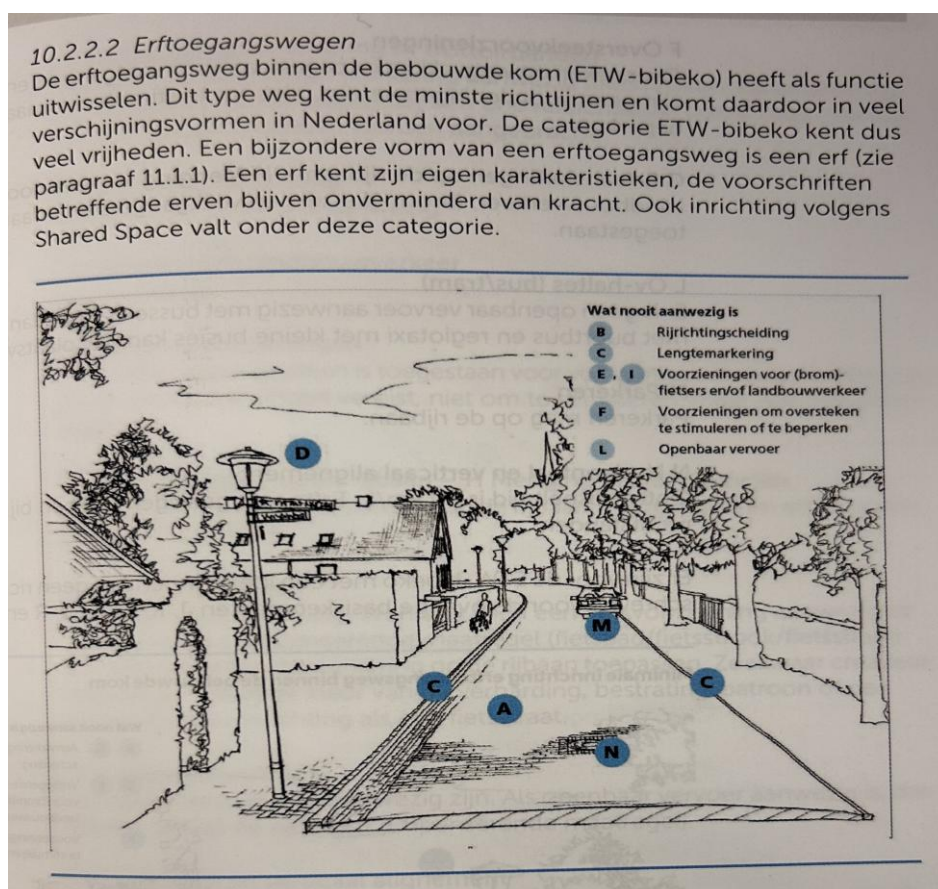
De wegbreedte van de Eemnesserweg west varieert:

- De meest westelijke circa 100 meter is tussen de 5,3 en 5,8 meter breed.
- Over de volgende circa 50 meter verbreedt de weg geleidelijk naar 6,6 meter.
- Dan volgt een stuk van 250 meter waar de weg een breedte houdt van 6,6 meter.
- Het laatste stuk van circa 100 meter verbreedt de weg naar circa 7 meter eindigend in een deel waarbij de rijrichtingen worden gescheiden door een middenberm,

Het hele westelijke deel is ingericht als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 30km/u (ETW30), zie afbeelding hieronder uit het ASVV 2021 (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom). Op basis daarvan is duidelijk dat er enkele afwijkende weginrichting-kenmerken zijn op de huidige Eemnesseweg west:

- Voorrangsregeling bij de aansluiting met Pastoor Hendrikspark
- Onderbroken lengtemarkering aan weerszijden van de weg t.b.v. suggestiestroken
- Vier zebrapaden
- Openbaar vervoer

Op een erftoegangsweg horen dergelijke voorzieningen eigenlijk niet thuis (zie afbeelding met bovenschift "Wat nooit aanwezig is"). Dat deze voorzieningen eerder zijn ingepast op de Eemnesseweg west is echter wel te begrijpen gezien het ontsluitende karakter daarvan. Bij de voorziene inrichtingsvorm GOW30 zijn deze voorzieningen passender en daarom blijven ze dus gehandhaafd in de nieuwe situatie.



"Wat nooit aanwezig is" op een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (blz. 529 uit ASVV 2021)

Omgevingsfactoren

Langs de Eemnesseweg west zijn verschillende voorzieningen aanwezig:

- Schoonheidsspecialist
- Kapper
- Coaching centrum
- Basisschool de Binckhorst (waarvoor bij de herinrichting een schoolzone wordt gerealiseerd)
- Middelbare school College De Brink (ingang aan de Kerklaan met wens tot verplaatsing ingang naar de Eemnesseweg na de herinrichting).
- Verhuizer
- Reclamebureau
- Notariskantoor
- Opleidingscentrum

- Huisartsenpraktijk
- Fysiotherapeut (met ingang aan de Pastoor Hendrikspark)
- Uitzendbureau
- Woonzorgcomplex

3. Normatief kader

Duurzaam Veilige weginrichting

Achtergrond van voornoemde inrichtingskenmerken is het programma Duurzaam Veilig. In 1997 is daartoe in Nederland het convenant Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer ondertekend door verschillende partijen. Daarin zijn onder andere wegen onderverdeeld in categorieën:

- Stroomwegen (SW);
- Gebiedsontsluitingswegen (GOW); en
- Erftoegangswegen (ETW)

Aanvullend aan deze categorisering is er een onderscheid gemaakt tussen wegen binnen- en buiten de bebouwde kom. De Eemnesserweg west ligt binnen de bebouwde kom. Daarbij gaat het over de keuze tussen een GOW en een ETW. De SW, die alleen buiten de bebouwde kom voorkomt, blijft (dus) buiten beschouwing.

Aanvankelijk (vanaf de jaren 90) was er binnen de bebouwde kom de keuze tussen een ETW30 of een GOW50.

- Op de ETW30 moeten alle verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers en automobilisten, etc.) van dezelfde rijbaan gebruik kunnen maken, waarbij voetgangers vaak wel een eigen verkeersruimte wordt geboden in de vorm van een stoep. De maximum toegestane snelheid is 30km/u zonder voorrangregeling. De verblijfsfunctie staat centraal.
- De GOW50 heeft zowel doorstroming als uitwisselen tot doel. Gebiedsontsluitingswegen zorgen ervoor dat woonwijken, bedrijventerreinen, winkelcentra etc. bereikbaar blijven. Zij moeten voor het verdelen en het verzamelen van verkeer zorgen. Uitgangspunt daarbij is langzaam- en snelverkeer van elkaar te scheiden. Binnen de bebouwde kom kan dit door fietsstroken of vrijliggende fietspaden aan te leggen. De verkeersfunctie (c.q. het doorstromen van verkeer) staat kortom centraal.

GOW30

In de jaren tien van de 21^{ste} eeuw kwam er steeds meer behoefte aan een inrichtingsvariant tussen de ETW30 en de GOW50 varianten in, voor de zogenaamde 'grijze wegen'. Dit zijn wegen die zowel de verblijfs- als de verkeersfunctie hebben. Dat wil kortweg zeggen 30km/u wegen waar erven van woonpercelen direct op aansluiten en diverse functies aangelegd zijn (zoals scholen, voorzieningen en horeca) en die tegelijkertijd ook een duidelijke functie hebben voor het ontsluiten van verkeer.

Daarvoor is vanaf 2019 door het CROW (kennisplatform voor infrastructurele toepassingen) gewerkt aan de *Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30* (zie [Handreiking gebiedsontsluitingsweg 30 km/h \(GOW30\) | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)). Dat heeft in 2023 geleid tot vaststelling van de handreiking. Een GOW30 weg kenmerkt zich, qua weginrichting, tot een weg met fietsstroken en open(achtige) wegverharding (klinkers of straatprint) daartussenin en een geregelde voorrang. Door de geregelde voorrang hebben met name (kwetsbare verkeersdeelnemers als) fietsers minder te duchten van impact van verkeer vanuit zijwegen omdat dat voorrang dient te verlenen aan verkeer op de GOW30. Snelheidsremmende maatregelen als uitritconstructies bij de aansluitingen van zijwegen en / of (kruispunt)plateaus worden ingepast om het risico op aanrijdingen extra te verminderen bij deze potentiële conflictpunten.

De verkeersintensiteit op het westelijk deel van de Eemnesserweg is niet dusdanig hoog dat verkeer vanuit zijwegen na geregelde voorrang geen gelegenheid meer krijgt in te rijden. In de drukste middagspits (tussen 16 – 18 uur) rijden circa 1.100 motorvoertuigen over het westelijk deel van de Eemnesserweg. Dat is gemiddeld iedere 6,5 seconden een passerend voertuig.

Dergelijke hiaten zijn ruimschoots voldoende om vanuit zijwegen binnen afzienbare tijd op te rijden. Op de zijwegen is de verkeersintensiteit substantieel lager dan op de Eemnesserweg west. De drukste zijweg is de Barbiersweg met circa 1.800 motorvoertuigen per werkdag. De zijwegen zijn in de verkeersstructuur dan ook ondergeschikt aan de Eemnesserweg.

Beleid

Recentelijk (in november 2025) heeft de gemeente Laren nieuw beleid vastgesteld: Verkeersvisie 2035 Laren (zie [Agenda laren - Raadsvergadering Laren woensdag 26 november 2025 20:00 - 22:00 - iBabs Publieksportaal](#), agendapunt 16). Een van de drie hoofdprincipes van de Verkeersvisie is: vertragen en ontmoedigen van doorgaand (sluip)verkeer. Achtergrond is dat er relatief veel autoverkeer zit op de radialen (waar de Eemnesserweg er een van is) die door het hart van het dorpscentrum gaan. Daarop bevinden zich ook relatief veel fietsers waarvoor voorzieningen (als fietsstroken) grotendeels ontbreken.

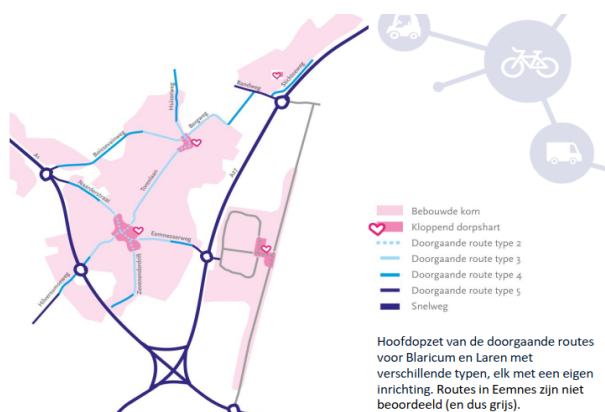
In de verkeersvisie staat:

Het uitgangspunt binnen bebouwde kom wordt '30, tenzij...'. Dit betekent dat de snelheid van 30 km/u de norm wordt, en dat indien de functie van de weg daarom vraagt er kan worden afgeweken naar 50 km/u. Voor wegen die zowel een ontsluitende als een verblijfsfunctie hebben introduceren we GOW30 (gebiedsontsluitingsweg 30). Vorm en functie van dergelijke wegen sluiten zo beter aan bij het gebruik zodat het passend aanvoelt voor automobilist en fietser.

In een eerder door het college vastgesteld uitvoeringsprogramma in het verlengde van de verkeersvisie (zie [Agenda laren - Raadsvergadering woensdag 23 april 2025 20:00 - 22:00 - iBabs Publieksportaal](#), agendapunt 10) staat:

Bij de herinrichting van wegen die zowel een gebiedsontsluitende- als erftoegangsfunctie hebben volgen we zoveel mogelijk de GOW30 handreiking van CROW. Hierbij denken we aan de volgende wegen: Naarderstraat (30 km/u deel), Brink (vanaf het verkeerslicht tot Eemnesserweg), Sint Jansstraat (vanaf Eemnesserweg tot Zevenend), Zevenend, Zevenenderdrift (vanaf Schuilkerkpad tot Vredelaan), Vredelaan, Eemnesserweg (30 km/u deel) en het Larense deel van de doorfietsroute Huizen – Hilversum.

Voor ontwikkeling van de Verkeersvisie 2035, sinds de bestuursopdracht daarvoor eind 2022, is uitgebreid geparticipeerd met bewoners, ondernemers en organisaties. Er zijn twee omgevingsstours gehouden waar deze belanghebbenden zijn gehoord en gesproken. Opbrengst van deze participatie is onder andere dat er de brede wens is meer ruimte en veiligheid te bieden aan langzaam verkeer (fietsers en voetgangers).



TYPE	FUNCTIE	LIGGING	AUTO	PARKEREN	FIETS	VOETGANGER
1	Lokale route	Woonwijk	Gedeelde rijbaan 30 km/h	Op rijbaan	Gedeeld	Smalle stoep / gedeeld
2		Centrum	Gedeelde rijbaan 30 km/h	Langsparkeren	Fietsstrook	Brede stoep / gedeeld
3	Doorgaande route	Binnen bebouwde kom	Aparte rijbaan 30 km/h	Langsparkeren	Fietsstrook of los fietspad	Smalle stoep / gedeeld
4		Binnen bebouwde kom	Aparte rijbaan 50 km/h	Geen	Vrijliggend fietspad	Smalle stoep
5		Buiten bebouwde kom	Aparte rijbaan 60 km/h	Geen	Vrijliggend fietspad	Geen
6	Lokale route	Buiten bebouwde kom	Gedeelde rijbaan 60 km/h	Geen	Fietsstrook of vrijliggend fietspad	Geen

Kopie van afbeelding uit de vastgestelde Verkeersvisie 2035 - Laren

Zoals uit bovenstaande afbeelding uit de verkeersvisie (waaraan verkeerskundig adviesbureau Mobycon heeft geadviseerd) naar voren komt, is het centrumdeel van de Eemnesserweg omschreven als doorgaande route type 3, waarbij fietsstroken toepasselijk zijn (zie tabel). Zoals aangegeven is een inrichtingskenmerk van GOW30 het regelen van de voorrang en ook een wenselijke toepassing.

Juridische kaders

Gezien de verkeerskundige analyse en het genoemde verkeersbeleid is ervoor gekozen een verkeersbesluit te publiceren waarbij realisatie van fietsstroken en het regelen van de voorrang op de Eemnesserweg west beslispunten zijn. De daarin aangehaalde wet en regelgeving is het juridische kader.

4. Effectenanalyse van de maatregelen

Verkeersveiligheid

Door realisatie van twee meter brede rode fietsstroken (in asfalt) met klinkerverharding daartussenin wordt zichtbaarder voor de automobilist dat fietsers gebruik maken van de Eemnesserweg west, ook als die er momenteel niet zijn. Bekend is dat autobestuurders daardoor (al dan niet onbewust) meer rekening houden met fietsers door de snelheid te matigen. Door het regelen van de voorrang op de zes genoemde zijwegen (naast de Pastoor Hendrikspark waarbij de voorrang al geregeld is) en het daarmee gepaard laten gaan van fysiek snelheidsremmende maatregelen, kan (met name) autoverkeer vanuit zijwegen niet meer snel de Eemnesserweg oprijden. Deze snelheidsmatiging op / bij de kruispunten werkt veiligheid verhogend, vooral voor fietsers.

Over de cijfermatige effecten op de hoeveelheid en aard van verkeersongevallen als gevolg van de maatregelen zijn nog geen uitspraken te doen omdat de maatregelen nog niet genomen zijn. Monitoring na invoering is wenselijk (zie paragraaf 7).

Doorstroming

Voor wat betreft de afwikkelingscapaciteit van de Eemnesserweg west verandert er na de reconstructie met de realisatie van fietsstroken en de voorrangsregeling niets. Er zijn immers geen structuuringrepen (als eenrichtingverkeer of een knip) voorzien waardoor verkeer andere routes zou moeten gaan kiezen. Wel wordt verwacht dat het gemotoriseerde verkeer wordt vertraagd door de voorziene snelheidsremmende maatregelen en doordat fietsers brede fietsstroken krijgen waardoor zij zich vrijer kunnen en mogen voelen om naast elkaar te gaan fietsen. Autoverkeer zal hierdoor minder gelegenheid krijgen te passeren wat ook leidt tot snelheidsmatiging en mogelijk tot ontmoediging om de centrumroute te kiezen door verkeer dat daar niet hoeft te zijn. Goed alternatief voor doorgaand verkeer is de route buitenom via de snelwegen A1 en A27. Dit sluit aan bij het hoofdprincipe vertragen en ontmoedigen van doorgaand (sluip)verkeer door het centrum in de verkeersvisie.

Over de cijfermatige effecten op de verkeerssnelheid en de verkeersintensiteit zijn (ook) nog geen uitspraken te doen omdat de maatregelen nog niet genomen zijn. Monitoring hiervan is ook wenselijk (zie paragraaf 7).

Bereikbaarheid en leefbaarheid

Voor de bereikbaarheid van het centrum van Laren verandert er door realisatie van fietsstroken en het regelen van de voorrang niets. Zoals aangegeven komen er geen structuurmaatregelen; de afwikkelingscapaciteit van de weg blijft gelijk. Wel zal verkeer naar verwachting worden vertraagd door de te nemen snelheidsremmende maatregelen.

Door gebruik van maatvastе gebakken klinkers met afstandhouders en fietsstroken in asfalt neemt verkeersgeluid af. De huidige weginrichting met versleten en her en der verzakte klinkers leidt nu tot aanzienlijke geluidsproductie als verkeer daar overheen rijdt, deels leidt dit tot een geluidsproductie boven de ambitiewaarde van 64db (volgens Actieplan geluid gemeente Laren 2024-2029). Na reconstructie zal autoverkeer nagenoeg altijd met twee wielen over de geasfalteerde fietsstroken rijden en met de twee andere wielen op strak

gelegde maatvastе klinkers. Dit leidt tot minder geluidsproductie ten opzichte van de huidige situatie en komt ten goede aan de leefbaarheid in met name aanliggende woningen.

Langzamer rijdend verkeer heeft een lagere emissie van uitlaatgassen dan snel rijdend verkeer. Fysiek snelheidsremmende maatregelen worden over de hele lengte van de Eemnesserweg binnen 100 meter afstand van elkaar herhaald (conform de CROW Richtlijn 344 drempels, plateaus en uitritten) waardoor snelheidsverhoging niet aannemelijk is. Doordat geen voorrang meer hoeft te worden verleend op verkeer vanuit zijwegen is remmen en optrekken (dat relatief veel emissie genereert) minder nodig.

Met name langzaam verkeer krijgt door de voorziene fietsstroken, verbeterde verlichting door plaatsing van zweepmasten met led-verlichting boven de zebrapaden en bredere stoepen een hogere verblijfskwaliteit. Dit sluit aan bij de verkeersvisie waarbij het STOMP – principe wordt gevolgd. In de volgorde van voetgangers (stappen) en fietsers (trappen) vooraan en personenautoverkeer achteraan.

Handhaafbaarheid van de GOW30 inrichting

De politieadviseur heeft een positief advies gegeven op het genoemde verkeersbesluit. Dat maakt handhaving op snelheid, indien nodig, vanuit de politie mogelijk.

5. Alternatieven

Alternatief voor de reconstructie van de Eemnesserweg west is te kiezen voor een weginrichting identiek aan de huidige situatie met alleen nieuw, gelijksoortig verhardingsmateriaal. Dat gaat echter compleet voorbij aan de (beleids)wens om de weginrichting te verbeteren voor langzaam verkeer.

Het instellen van suggestiestroken in asfalt zonder het regelen van de voorrangssituatie op de zes genoemde wegen is ook denkbaar. Hierbij zouden de suggestiestroken bij die kruisingen dienen te worden onderbroken. De suggestiestroken doortrekken bij de kruisingen zou immers een voorrangssituatie suggereren, wat gevaarlijk zou zijn.

Beide alternatieve varianten sluiten echter niet aan bij de beslispunten in het verkeersbesluit dat voortkomt uit de gekozen hoofdopzet voor de doorgaande route Eemnesserweg in de verkeersvisie. Met name fietsers zijn met de weginrichting zonder voorangsregeling minder beschermd op impact vanuit de zijwegen.

6. Belangenafweging

Bij de afweging om fietsstroken in te stellen en voorrang in te stellen op de Eemnesserweg west is gekeken naar factoren met betrekking tot: verkeersveiligheid, doorstroming, leefbaarheid en milieu (zoals in paragraaf 4 genoemd).

De inschatting is dat verkeersveiligheidswinst te behalen is door het instellen van fietsstroken en het regelen van de voorrang. De circa 1.100 fietsers die op het westelijke deel van de Eemnesserweg fietsen krijgen een duidelijke en comfortabele plaats op de weg door de realisatie van 2 meter brede fietsstroken. Door de voorangsregeling moet verkeer vanuit zijwegen voorrang verlenen aan verkeer op de Eemnesserweg. Daardoor zijn kwetsbare verkeersdeelnemers (m.n. tweewielers) juist op die potentiële conflictpunten beter beschermd voor flankongevallen. Door snelheidsremmende maatregelen te nemen op / nabij kruispunten in een regelmatig ritme wordt de snelheid gematigd.

Doorgaand autoverkeer wordt door deze inrichtingswijze afgeremd omdat dat regelmatig achter fietsers moet blijven rijden of vanwege het remmende effect van de voorziene plateaus. Effect hiervan kan zijn dat doorgaand verkeer (dat niet de bestemming in Laren heeft) gaat uitwijken naar de route buitenom via de snelwegen A27 en A1. Dat is in lijn met een van de hoofdprincipes uit de verkeersvisie om doorgaand (sluip)verkeer te vertragen en te ontmoedigen om door het centrum te rijden. Het centrum van Laren blijft wel even goed bereikbaar als in de huidige situatie, er worden immers geen structuurmaatregelen als een knip of eenrichtingverkeer ingesteld.

De leefbaarheid wordt vergroot omdat meer ruimte wordt geboden aan langzaam verkeer (dat hoofdzakelijk lokale weggebruikers zijn). Door toepassing van maatvastе gebakken klinkers met afstandhouders en asfalt voor de fietsstroken neemt (ervaren overlast van) verkeersgeluid van voertuigen af ten opzichte van de huidige situatie.

7. Conclusie en aanbeveling

Geconcludeerd wordt dat realisatie van fietsstroken en voorrang op de Eemnesserweg west leidt tot verhoging van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid.

De voorrangssituatie is nu niet duidelijk omdat bij Pastoor Hendrikspark wel een voorrangsregeling is en bij andere zijwegen niet. Door bij iedere kruising de voorrang te regelen komt er eenduidigheid.

Fietsers rijden nu tussen het gemotoriseerde verkeer op de weg die zowel een ontsluitende als een verblijfsfunctie heeft waarvoor de GOW30 inrichtingsvorm (met fietsstroken en geregelde voorrang) heel toepasselijk is. Deze inrichting is ook in lijn met hetgeen daarover staat omschreven in de verkeersvisie en het uitvoeringsprogramma daarvan met betrekking tot de Eemneserweg.

De voorziene inrichtingsvorm is gebaseerd op de Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30. Vanuit de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) is er een stappenplan beschikbaar voor evaluatie van de relatief nieuwe inrichtingsvorm om te monitoren in hoeverre die effect heeft gedurende een langere periode (van meerdere jaren).

Aanbeveling

Aanbeveling is na herinrichting van de weg het stappenplan voor evaluatie van het SWOV te gebruiken om op termijn de effectiviteit van de maatregelen te kunnen beoordelen.