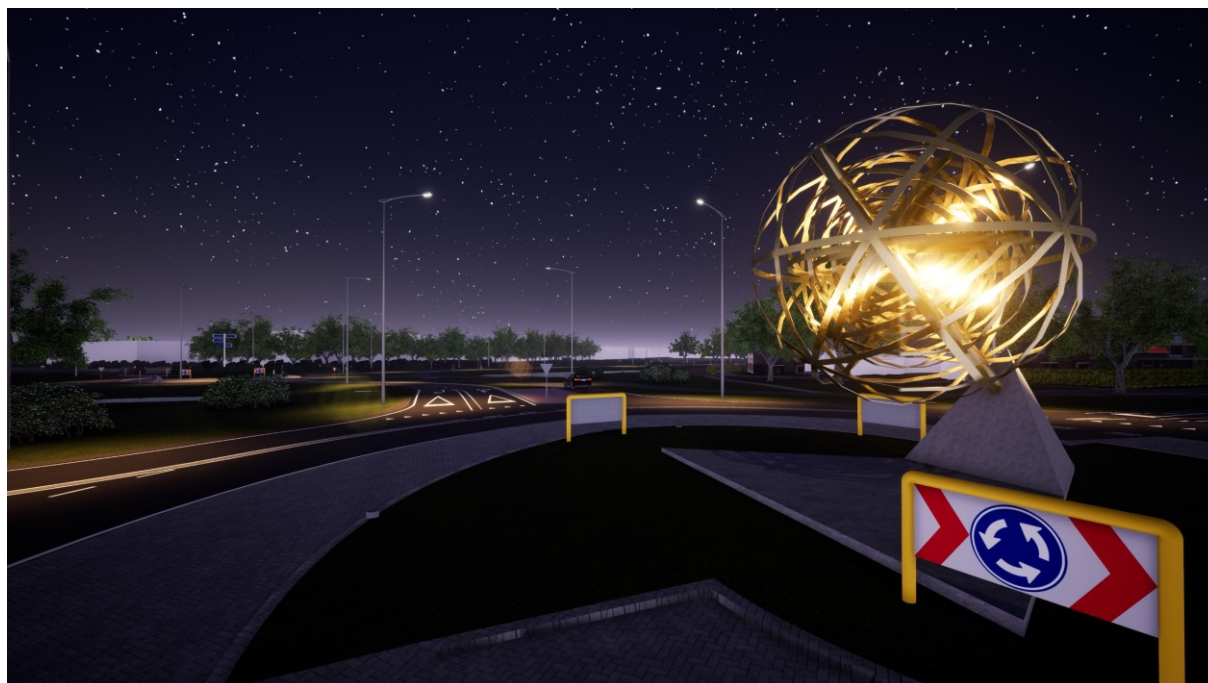




PROVINCIE ■■ UTRECHT

Nota van Beantwoording reacties op plannen Poort van Baarn



Inleiding

In februari 2020 heeft de provincie Utrecht in samenspraak met de gemeenten Baarn en Eemnes in het kader van het project Poort van Baarn plannen gepresenteerd voor verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming op een deel van de provinciale weg N221. Het gaat om traject vanaf de Escherrotonde (rotonde Amsterdamsestraatweg - Drakenburgerweg) tot en met de aansluiting van de Wakkerendijk en Zandheuvelweg op de A1. De plannen waren en zijn nog steeds in te zien op de website van de provincie: www.provincie-utrecht.nl/poortvanbaarn.

Op 18 en 19 februari 2020 hebben er inloopavonden plaatsgevonden in kasteel Groeneveld in Baarn. Tijdens deze avonden konden bewoners, ondernemers en andere belangstellenden kennis nemen van de plannen en vragen stellen aan aanwezige medewerkers van de provincie, gemeente Baarn en gemeente Eemnes. Tevens was er de gelegenheid opmerkingen of suggesties kenbaar maken te maken via daarvoor bestemde reactieformulieren. Daarnaast konden er reacties worden ingediend per e-mail via het mailadres poortvanbaarn@provincie-utrecht.nl.

Uiteindelijk heeft de provincie Utrecht 26 reacties op de plannen voor Poort van Baarn ontvangen. Het merendeel van deze reacties is ingediend door middel van de formulieren tijdens de inloopavonden op 18 en 19 februari. Daarnaast hebben enkele personen per e-mail een reactie ingediend. Het provinciale platform van de Fietzersbond (UFO: Utrechts Fietsoverleg) en de lokale afdelingen Baarn, Eemnes en Soest van de Fietzersbond hebben de provincie en de gemeente Baarn eind februari een brief gestuurd met een reactie op de plannen. Tenslotte heeft Veilig Verkeer Nederland (VVN) op verzoek van enkele omwonenden en de Fietzersbond in april 2020 een Verkeersveiligheidsadvies uitgebracht met een aantal aanbevelingen voor aanpassing van de plannen.

Wat staat er in deze Nota van Beantwoording?

In deze Nota van Beantwoording wordt een overzicht gegeven van de ingediende vragen, op- en aanmerkingen en suggesties met daarbij een reactie van de provincie Utrecht in afstemming met de gemeenten Baarn en Eemnes. De reacties van het Utrechts Fietsoverleg en van de lokale afdelingen Baarn, Eemnes en Soest van de Fietzersbond en van Veilig Verkeer Nederland zijn apart weergegeven. De overige ingediende vragen, opmerkingen en suggesties zijn geanonimiseerd zodat iedereen kennis kan nemen van de opvattingen, meningen en vragen die er leven (en de reactie van de provincie en gemeenten hierop) zonder dat de aandacht wordt gevestigd op de specifieke persoon die de desbetreffende vraag, opmerking of suggestie had. Over sommige onderwerpen wordt nu eenmaal verschillend gedacht en er kan in sommige gevallen zelfs sprake zijn van tegengestelde belangen.

In de tabellen op de volgende pagina's ziet u de ingediende vragen, op- en aanmerkingen en suggesties met daarnaast de reactie van de provincie. In de eerste tabel ziet u de vragen, opmerkingen en suggesties van individuele bewoners, ondernemers of instellingen (geanonimiseerd). In de tweede tabel ziet u puntsgewijs de reactie van het Utrecht Fietsoverleg en in de derde de reactie van de lokale afdelingen Baarn, Eemnes en Soest van de Fietzersbond. In de vierde tabel ziet u puntsgewijs de reactie en aanbevelingen van Veilig Verkeer Nederland.

Aanpassingen in de plannen Poort van Baarn

Mede naar aanleiding van de ingediende reacties zijn de plannen voor Poort van Baarn op de volgende onderdelen aangepast:

- Bij presentatie van de plannen voor Poort van Baarn in februari 2020 was er nog enige onduidelijkheid over de financiële haalbaarheid van een fietstunnel onder de Wakkerendijk. De fietstunnel kon daarom nog niet als volwaardige maatregel gepresenteerd worden. Inmiddels ziet het er naar uit dat er voldoende financiële middelen zijn. De fietstunnel onder de Wakkerendijk maakt nu integraal deel uit van het voorgestelde maatregelenpakket.
- Tussen het doodlopende stukje van de oude Drakenburgerweg en de Escherrotonde zal een fietspad worden aangelegd zodat fietsers een rechtstreekse verbinding krijgen tussen de Chopinlaan en de Escherrotonde.
- De fietsoversteek aan de zuidzijde van de Escherrotonde wordt dicht bij de rotonde gelegd ten opzichte van het gepresenteerde ontwerp. Hierdoor ligt de snelheid waarmee het autoverkeer de fietsoversteek passeert iets lager.
- Op de fietsoversteek op de rotonde Drakenburgerweg – Noordschil zullen de fietsers voorrang krijgen op het autoverkeer (conform de richtlijnen voor rotondes binnen de bebouwde kom).

Nog nader uit te zoeken

- Wij bekijken nog wat de beste kruispuntvorm voor het vernieuwde kruispunt Drakenburgerweg – Chopinlaan is: T-kruispunt (zoals in het gepresenteerde plan) of enkelstrooksrotonde.
- Wij zullen bij de uitvoering verkeersveiligheidsaudit onafhankelijk advies vragen of er extra maatregelen mogelijk zijn om de oversteekbaarheid voor fietsers (wachtijden en verkeersveiligheid) op de fietsoversteek aan de zuidzijde van de Escherrotonde verder te verbeteren.

Vragen en klachten verkeerssituatie N221 (Amsterdamsestraatweg) buiten projectgebied Poort van Baarn

Tijdens en rondom de inloopavonden zijn er ook diverse vragen en klachten binnengekomen over de verkeerssituatie op het traject van de N221 (Amsterdamsestraatweg) ten zuiden van de Escherrotonde. Daarnaast hebben bewoners van Het Emmapark in Baarn in september 2020 de provincie en de gemeente Baarn een brief gestuurd met het verzoek om maatregelen te nemen om de oversteekbaarheid van de Amsterdamsestraatweg te verbeteren.

Dit deel van de N221 valt buiten de scope van het project Poort van Baarn. De binnengekomen vragen en klachten over dit traject zijn dan ook niet meegenomen in deze nota. Ten aanzien van dit weggedeelte kunnen we wel het volgende melden:

- Voor de korte termijn neemt de provincie enkele beheermaatregelen op het traject tussen de Escherrotonde en het kruispunt met de Lt. Gen. Van Heutszlaan/Hilversumsestraatweg. Deze maatregelen bestaan uit het aanbrengen of oprispen van markering en het bijplaatsen van bebording. Met deze kleine maatregelen willen we ervoor zorgen dat de aanwezige kruispunten en oversteekplaatsen op het traject beter opvallen en automobilisten ter plaatse iets alerter zijn. Op het weggedeelte binnen de bebouwde kom zullen er tijdelijk zogenaamde “smileys” worden opgehangen om automobilisten zich beter bewust te maken van hun snelheid.
- De provincie denkt na over de vraag of op de weggedeelten die zich buiten de bebouwde kom bevinden de maximumsnelheid omlaag gebracht kan worden naar 60 km/u. Deze vraag willen we beantwoorden in het kader van het ‘Netwerkperspectief Provinciale Wegen’, onze visie op het wegennet dat de provincie Utrecht in eigendom en beheer heeft. Deze visie is medio 2021 gereed. Op basis hiervan zullen we bepalen of, en zo ja waar op de Amsterdamsestraatweg verlagings van de maximumsnelheid aan de orde is en welke maximumsnelheid daar het best passend is.
- Voor het jaar 2025 staat groot onderhoud gepland op het traject tussen de Escherrotonde en het kruispunt met de Lt. Gen. Van Heutszlaan/Hilversumsestraatweg. Dit is mogelijk een passend moment voor meer ingrijpende (herinrichtings)maatregelen. De provincie is van plan om dit jaar te starten met een studie waarin de mogelijkheden voor dergelijke maatregelen nader verkend worden. Vanwege de beperkte beschikbare ruimte moeten er waarschijnlijk lastige keuzes gemaakt worden. Iedereen wil principe een zo veilig mogelijke weg maar zodra dat extra ruimte kost en er bijvoorbeeld grond van aanwonenden aangekocht moet worden of misschien bomen moeten wijken komen er ook andere belangen op het spel te staan. Om deze belangen zo goed mogelijk mee te nemen in de afweging zullen wij de omgeving en de gemeente Baarn ook betrekken bij de studie.

Vervolg Poort van Baarn

Zoals aangegeven zoeken wij op dit moment nog enkele zaken uit. Zodra hier duidelijkheid over is zullen de plannen voor Poort van Baarn aan een onafhankelijk bureau worden voorgelegd voor een toets op het onderwerp verkeersveiligheid. Dit wordt een verkeersveiligheidsaudit genoemd. Op basis van de adviezen uit deze verkeersveiligheidsaudit wordt een laatste maal bekeken of er nog zaken in de plannen aangepast moeten worden. Daarna worden de plannen ter vaststelling voorgelegd aan het college van Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie en het college van Burgemeester en Wethouders (B&W) van de gemeente Baarn. Naar verwachting zal dit rond de zomer van 2021 zijn. Zodra deze besluiten zijn genomen zal de omgeving daarvan in kennis worden gesteld.

Met de besluitvorming door GS en B&W wordt de ‘Verkenningfase’ van de plannen voor Poort van Baarn afgesloten en start de ‘Voorbereidingsfase’. Tijdens deze fase worden de plannen verder technisch uitgewerkt. Ook worden de formele stappen genomen die nodig zijn om de maatregelen uiteindelijk daadwerkelijk te kunnen uitvoeren. Hierbij moet gedacht worden aan zaken zoals de aankoop van grond en het doorlopen van procedures voor aanpassing van het bestemmingsplan (in ieder geval nodig voor ombouw van de Escherrotonde en de aanleg van de rotonde Drakenburgerweg – Noordschil, mogelijk ook voor aanleg van de fietstunnel onder de Wakkerendijk). Ook verkeersbesluiten en vergunningen horen hierbij. Bij deze procedures is formeel bezwaar en beroep mogelijk.

Als alle benodigde onderzoeken zijn gedaan en alle formele procedures zijn doorlopen kan daadwerkelijke aanleg van de maatregelen plaatsvinden (‘Realisatiefase’). Op dit moment wordt verwacht dat de ombouw van het kruispunt Wakkerendijk – Noordelijke toe-/afrit A1 in 2022 of 2023 kan plaatsvinden. De aanleg van de fietstunnel onder de Wakkerendijk, de ombouw van de Escherrotonde en de aanleg van de nieuwe rotonde Drakenburgerweg zal naar verwachting in 2024 plaatsvinden. Deze planning is wel onder voorbehoud.

Overzicht ingediende reacties plus beantwoording

Ingediende reacties door omwonenden, ondernemers en instellingen (geanonimiseerd)		
Nr.	Vraag/Reactie	Reactie provincie Utrecht
1	Bij rotonde Wakkerendijk - Noordelijke toe-/afrit A1 haag langs parallelweg handhaven tegen lichten van autoverkeer. Middeneiland creatief inrichten met paarden of koeien.	De haag blijft gehandhaafd. Een aardig idee. In de verdere uitwerking van de plannen zal in overleg met omwonenden bekeken worden het middeneiland ingericht kan worden met bijvoorbeeld paarden of koeien. Hierbij moeten we wel rekening houden met kosten (voor aanleg en het onderhoud), verkeersveiligheid (geen afleiding) en beheer.
2	Bij rotonde Wakkerendijk - Noordelijke toe-/afrit A1 haag langs parallelweg handhaven. De drempels op de Wakkerendijk verwijderen. Middeneiland inrichten met koeien zoals andere rotondes in Eemnes.	De haag blijft gehandhaafd. De drempels zullen worden verwijderd bij ombouw van het kruispunt tot rotonde. De rotonde functioneert als snelheidsremmer dus de drempels zijn niet langer nodig. Zie beantwoording reactie nummer 1.
3	Graag kunstobject (koeien of iets dergelijks) op rotonde Wakkerendijk - Noordelijke toe-/afrit A1. Dit voorkomt dat automobilisten dwars over de rotonde rijden. Voorkeur voor fietstunnel onder Wakkerendijk aan Baarnse zijde van de A1.	Zie beantwoording reactie nummer 1. De fietstunnel onder de Wakkerendijk zal integraal worden meegenomen met de andere maatregelen die ter besluitvorming aan Gedeputeerde Staten van de provincie en aan het College van B&W van de gemeente Baarn worden voorgelegd.
4	Haag langs parallelweg Wakkerendijk laten staan (lichtverstrooiing is een groot probleem). De rotonde Wakkerendijk - Noordelijke toe-/afrit A1 voorzien van fluisterasfalt in verband met geluid. Een rotonde, kunstwerk (koeien of paarden) of bomen geven een snelheidsremmend effect. Blij met rotonde i.v.m. de veiligheid.	De haag blijft gehandhaafd. Het is niet mogelijk de rotonde te voorzien van geluidreducerend asfalt. Geluidreducerend asfalt kan niet worden toegepast op kruispunten en rotondes omdat het niet berekend is op de extra belasting als gevolg van afslaan en draaiende voertuigen. Zie beantwoording reactie nummer 1.
5	Graag een fietstunnel onder de Wakkerendijk. Hopelijk worden niet alle andere maatregelen gerealiseerd behalve de fietstunnel.	Zie beantwoording reactie nummer 3.
6	Meest gevaarlijke punt van het project is de fietsoversteek over de Wakkerendijk. Verkeer vanuit Baarn geeft vaak gas voor de onoverzichtelijke bocht bij Nijhof. De oversteek moet meer naar de bushalte.	De oversteek ligt al vrijwel tegen de bushalte aan. Bovendien zou verdere verschuiving van de fietsoversteek richting de bushalte ervoor zorgen dat de oversteek nog verder van de rotonde af ligt waardoor de snelheid van het passerende autoverkeer nog hoger zou zijn dan nu. Wij kiezen ervoor om hier een fietstunnel aan te leggen.
7	Met een fietstunnel onder de Wakkerendijk blijft het probleem dat de fietser vanuit Eemnes richting Baarn twee keer de Wakkerendijk moet oversteken hetgeen nu tot veel slachtoffers leidt. Oplossing (mogelijk) is om de fietsers aan de oostkant van de Wakkerendijk te houden. Deze kruisen dan de afrit van de A1. Hier moet dan een fietstunnel komen (dus aan de oostkant van de Wakkerendijk).	Een fietspad langs de oostkant van de Wakkerendijk met een fietstunnel onder de noordelijke toe- en afrit van de A1 is voor de fietsers tussen Baarn en Eemnes inderdaad gunstiger dan een fietstunnel onder de Wakkerendijk. Echter, dan zijn er nog steeds andere fietsers die de Wakkerendijk moeten oversteken. Dit geldt voor fietsers vanuit de richting Hilversum naar bedrijventerrein Noordschil, fietsers vanaf de Oud-Eemnesserweg richting bedrijventerrein

		Noordschil en Baarn, fietsers die vanuit Eemnes of Laren via de Eikenlaan richting Baarn rijden en bewoners aan parallelweg van de Wakkerendijk die op de fiets richting Baarn rijden. Ervan uitgaand dat het gewenst is om de huidige, gelijkvloerse oversteek over de Wakkerendijk op te heffen en bij gebrek aan goede alternatieve routes of oversteekplaatsen zouden deze fietsers (ver) om moeten rijden om hun bestemming te bereiken. Het feit dat er in dit gebied fietsers uit allerlei richtingen samenkomen maakt het praktisch onmogelijk om een fietsroutestructuur te maken met bijbehorende oversteken of tunnels die voor alle fietsers even gunstig is. Wij denken daarom dat onder deze omstandigheden een fietstunnel onder de Wakkerendijk de beste optie is.
8	Als fietser blijf ik het problematisch vinden twee keer de Wakkerendijk te moeten oversteken. Als fietser van Eemnes naar Soest zijn er dan in totaal vier lastige oversteken te maken.	Zie beantwoording reactie nummer 7.
9	Ik mis de optie van een onderdoorgang onder de Escherrotonde. Dit ontlast immers de verkeersdruk van Soest. Een onderdoorgang is ook aangelegd in Hilversum aan het einde van de Soestdijksestraatweg. Het wordt nu afgedaan als miljoenenkostend maar het ontlast als enige de hoeveelheid auto's op de rotonde. Een onderdoorgang is dus anders dan een tunnel!	Een onderdoorgang (of tunnel) voor verkeer vanuit en naar Soest zou er inderdaad voor zorgen dat de Escherrotonde een stuk rustiger wordt. Maar met de benodigde toe- en afritten is een onderdoorgang ook een forse ruimtelijke ingreep waarbij je tegen inpassingproblemen aanloopt. De Escherrotonde zelf kan misschien worden vormgegeven met één strook in plaats van twee (zoals nu) maar wil je de vijf takken zoals nu handhaven moet de rotonde waarschijnlijk een stuk groter worden met een bredere boog en mogelijk een ovale vorm. Dit is nodig om ervoor te zorgen dat de nieuwe toe- en afritten van de Amsterdamsestraatweg, de toegang tot kasteel Groeneveld, de Drakenburgerweg en de Oude Amsterdamsestraatweg goed aangesloten kunnen worden. Zo moet het bijvoorbeeld mogelijk zijn dat vrachtverkeer vanuit bedrijventerrein Noordschil de bocht kan maken vanaf de Oude Amsterdamsestraatweg naar de toerit naar de Amsterdamsestraatweg richting de aansluiting met de A1. Dit is in de huidige situatie al lastig. Ook ontstaat er een knelpunt ter hoogte van de rotonde Amsterdamsestraatweg - Zandheuvelweg - Wakkerendijk waar het verkeer vanaf de Escherrotonde, verkeer vanuit het benzineverkooppunt en het verkeer vanuit de onderdoorgang onder de Escherrotonde samen gaat komen. En mocht er een oplossing gevonden worden voor alle inpassingsproblemen, dan moet er rekening mee gehouden dat een onderdoorgang fors duurder wordt dan de maatregelen die nu worden voorgesteld. Op basis van een vergelijking met soortgelijke onderdoorgangen op provinciale wegen binnen de provincie Utrecht (zoals de N237 bij Soesterberg en nog te realiseren op de N233 bij Veenendaal) komen we tot de conclusie dat een onderdoorgang minimaal € 10 miljoen zal gaan kosten (en mogelijk nog meer). Tenslotte is er het risico dat met een onderdoorgang bij de Escherrotonde het gebruik van de N221 door verkeer dat eigenlijk

		op andere routes thuishoort, zoals de A27 en A1, weer een stukje aantrekkelijker wordt. Hierdoor neemt de verkeersdruk op de weg nog verder toe dan al is voorzien.
10	Mooi plan maar ik mis nog de voetpaden van de woonwijk (Componistenbuurt) naar Nijhof en de ESSO-pomp. Ook denk ik dat met een extra rotonde verkeer vanuit Soest richting de Componistenbuurt vaker dan nu via de Shell Express bij Greenfields gaat rijden wat mij ongewenst lijkt.	We hebben met opzet geen voetpaden opgenomen in het plan omdat het aantal voetgangers zeer beperkt is. De enkele voetganger die toch vanuit de Componistenbuurt naar Nijhof of het benzineverkooppunt loopt kan gebruik maken van de aanwezige fietspaden. Er is echter wel ruimte om, als daar in de toekomst aanleiding voor is, op een later moment alsnog voetpaden aan te leggen. Wij verwachten dat verkeer vanuit Soest richting de Componistenbuurt er in de nieuwe situatie niet veel langer over doet dan nu. Mogelijk gaat het in de nieuwe situatie zelfs sneller omdat de wachtrijen voor de Escherrotonde korter worden.
11	Ik zou graag de huidige doseerinstallatie willen handhaven en aanzetten (staat nu nooit aan). Bij voorkeur koppelen aan een drukknop op het fietspad. Reden is dat ik zeker in de nieuwe situatie verwacht dat de verkeersstroom naar Soest continu wordt in de spits waardoor het als fietser onmogelijk wordt om veilig over te steken! Dat is nu al heel gevaarlijk.	Wij zullen onafhankelijk advies vragen of er extra maatregelen mogelijk zijn om de oversteekbaarheid voor fietsers (wachtijden en verkeersveiligheid) op de fietsoversteek aan de zuidzijde van de Escherrotonde verder te verbeteren.
12	Voor de auto's ziet het er prachtig uit maar de fietsers worden er niet beter op. Kan het huidige fietspaadje tussen Chopinlaan en Amsterdamsestraatweg niet behouden blijven, dat scheelt een groot aantal onnodige oversteken.	Ja, we nemen een fietsverbinding tussen de Chopinlaan en Amsterdamsestraatweg in het plan op.
13	Waarom geen voorrang voor fietsers en voetgangers om de snelheid eruit te halen op de Chopinlaan. Het wordt nu nog meer een gevoel van een snelle weg waardoor het lastig wordt over te steken.	We bekijken nog wat de beste vormgeving is voor het kruispunt Drakenburgerweg - Chopinlaan
14	Op de hoek van de Chopinlaan/Drakenburgerweg wordt veel te hard gereden door de bocht naar de Chopinlaan!! Veel filevorming. Waarom geen ongelijke kruising.	Zie reactie nummer 13. Door de Escherrotonde om te bouwen tot een viertaks "turborotonde" (rotonde met gescheiden rijstroken) zullen de files hier naar verwachting verminderen. Zie verder ook beantwoording reactie nummer 9.
15	Graag aandacht voor het kruispunt Drakenburgerweg - Chopinlaan. S.v.p. zodanig inrichten of bewegwijzeren dat verkeer rechtdoor rijdt op Drakenburgerweg, ook met bestemming Centrum omdat anders de Chopinlaan en Van Heemstralaan nog drukker worden. Dit zijn straten in een woonwijk met veel zijwegen.	Op het kruispunt Drakenburgerweg - Chopinlaan staan de meeste bestemmingen aangegeven via de Drakenburgerweg. Echter, vanaf de Drakenburgerweg is de route Chopinlaan - Van Heemstralaan nu eenmaal de meest logische en meest geschikte route naar het centrum van Baarn. Andere routes zouden via smalle woonstraten leiden. De eerstvolgende geschikte route zou de Eemweg zijn maar dat betekent een flinke omrijdafstand. Het klopt dat er ook gewoond wordt langs de Chopinlaan en Van Heemstralaan en dat er veel zijstraten zijn maar datzelfde kan ook gezegd worden van de Drakenburgerweg en de Eemweg.
16	Is er rekening gehouden met de nieuwe functie van Paleis Soestdijk?	Naar verwachting kunnen de maatregelen het extra verkeer van en naar Paleis Soestdijk verwerken al is het wel zo dat bij een beperkt

	Parkeerplaatsen (in plaats van vijver bij rotondes) Pendelbusvoorzieningen Nieuwe bewoners Noordschil Verkeersveiligheid van fietsers (fietsstunnel Wakkerendijk) Meer groenvoorzieningen (geen optie 3 realiseren)	aantal grote evenementen per jaar het verkeer misschien minder goed doorstroomt. Verder wordt er bij de verdere planvorming voor de herbestemming van het paleis nagedacht over het regelen van de verkeersstromen van en naar het paleis. In de plannen is ook rekening gehouden met extra verkeersbewegingen als gevolg van woningbouw in de Noordschil (Baarnsche Zoom). Zie beantwoording reactie nummer 3. Uit het oogpunt van de bereikbaarheid van zowel Baarn als bedrijventerrein Noordschil heeft optie 3 (dus met viertaks rotonde Drakenburgerweg/Noordschil en vernieuwd kruispunt Drakenburgerweg/Chopinlaan) de voorkeur. Binnen optie 3 zijn er genoeg mogelijkheden om groen te realiseren, de gemeente Baarn zal hiervoor een plan maken. De waterpartijen zijn nodig voor de waterberging.
17	Fraai ontwerp! (optie 3) Met name de waterpartijen fraai! Vergeet vooral de straatverlichting niet!	Hartelijk dank. De straatverlichting wordt bij de verdere uitwerking van de plannen meegenomen.
18	Graag eerst contact opnemen met de eigenaren van het sedumperceel aan de Drakenburgerweg. Ik heb ze vanmiddag gesproken en er is slechts summier contact geweest in het voorjaar van 2019. Verder geen gehoor. Vreemde zaak!!	Het is van groot belang dat met name de grondeigenaren tijdig op de hoogte zijn van belangrijke stappen die binnen het project genomen worden. Hier zal in het vervolgproces ook extra aandacht aan besteed worden. De gemeente Baarn is verantwoordelijk voor de grondaankopen, zij zal het contact met de grondeigenaren onderhouden.
19	Vreemd dat de eigenaren van het sedumperceel de grond niet hebben verkocht en er zijn wel plannen. Misschien iets meer aandacht hiervoor. Plan is verder geweldig.	Zie beantwoording reactie nummer 18.
20	Graag word ik op de hoogte gehouden aangaande het verleggen van de rotondes incl. doorgang Drakenburgerweg.	Bij belangrijke stappen of mijlpalen in het project zullen omwonenden en ondernemers in de omgeving hiervan in kennis worden gesteld. Houd u er wel rekening mee dat het soms enige tijd stil kan zijn rondom het project, bijvoorbeeld omdat er zaken nader uitgewerkt of uitgezocht moeten worden. U kunt tussentijds altijd via poortvanbaarn@provincie-utrecht.nl informeren naar de stand van zaken.
21	Al lange tijd volg ik de ontwikkelingen rondom de Poort van Baarn. Wat er nu op tafel ligt is een compromis! Maar wel een zeer acceptabele. Compromis wil zeggen dat het - rekening houdend met alle belanghebbenden en de beschikbare geldmiddelen - een realistisch plan is. De beste oplossing van alle verkeerproblemen, die toekomstbestendig is, is een ongelijkvloerse doorgang van voor gemotoriseerd verkeer van de Amsterdamsestraatweg naar de A1. Voor Soest is dit een ideale oplossing voor de verkeersproblemen, maar indirect ook voor Baarn.	Het plan is inderdaad een compromis waarin we hebben geprobeerd de verschillende belangen een plek te geven en tot een kosteneffectieve oplossing te komen. Zie beantwoording reactie nummer 9.

22	Afgelopen dinsdag bezocht ik een goed verzorgde informatieavond over de "Poort van Baarn". De verschillende opties voor de aan te leggen rotondes werden keurig uiteengezet. Ik heb aan een medewerker van de provincie gevraagd of een ongelijkvloerse kruising onder de Escherrotonde niet de beste en makkelijkste oplossing was. Volgens hem zou dat vele tientallen miljoenen euro's moeten kosten. Ik heb dat eens nagekeken. De ongelijkvloerse kruising aan Oostereind in Hilversum kostte 7,6 miljoen euro. Deze kruising heeft voor een goede doorstroming van het verkeer gezorgd, waar voorheen grote opstoppen waren. Is dat veel geld voor een goede oplossing? In het plan van de Poort van Baarn is een ongelijkvloerse kruising voor de fietsers opgenomen. Deze kruising zal 4,2 miljoen kosten. Voor niet zo heel veel meer kan er onder de Escherrotonde eveneens een ongelijkvloerse kruising aangelegd worden. De voordelen zijn duidelijk. Soest is voor een verbinding met een snelweg aan de noordwest aangewezen op Baarn. Als er een ongelijkvloerse kruising komt dan is er een belangrijk knelpunt in de doorgaande weg opgelost. Er kan een tweebaansweg aangelegd worden, die alleen voor personenauto's geschikt is. Dan is de rotonde voor een groot deel ontlast. Het verkeer uit Baarn en uit het bedrijventerrein kan makkelijker de rotonde op. Er hoeft geen tweede rotonde aangelegd te worden. De situatie kan voor het overige blijven zoals die is. Dat scheelt veel geld en moeite. En de gemeente Soest wil vast wel aan een dergelijke oplossing meebetalen.	Zie beantwoording reactie nummer 9.
23	De doorstroming op de N221 zal niet beter worden, omdat het stuk binnen de bebouwde kom van Baarn 50 km is, de kruispunten Oranjeboom en die bij Soestdijk zijn uitgerust met verkeerslichten en dat er voor Soestdijk mogelijk een 50 km zone komt. De fietsoversteek bij de Escherrotonde welke nu al gevaarlijk is wordt nog gevaarlijker, door een nog hogere snelheid op de rotonde. Hier fietsen veel mensen woon / werk / recreanten / scholieren en het is onderdeel van de landelijke fietsroutes. Er komt meer verharding, wat bij hevige neerslag leidt tot meer wateroverlast. Er staat niets over natuurcompensatie in het plan.	Over het gehele traject tussen de A1 en Soest genomen zal de doorstroming inderdaad niet enorm toenemen. Ter plaatse van de Escherrotonde verbetert de doorstroming wel. Verwachting is dat de snelheid van het autoverkeer juist iets omlaag gaat omdat de vernieuwde Escherrotonde compacter wordt dan de huidige. De fietsoversteek wordt ook iets dichterbij de rotonde gelegd ten opzichte van het eerder gepresenteerde plan. Wij zullen onafhankelijk advies vragen of er extra maatregelen mogelijk zijn om de oversteekbaarheid voor fietsers (wachttijden en verkeersveiligheid) op de fietsoversteek aan de zuidzijde van de Escherrotonde verder te verbeteren. Het plan voorziet in de aanleg van waterpartijen om het water op te vangen. Er is onderzoek gedaan naar de gevolgen voor flora en fauna. Hieruit komt naar voren dat er geen negatieve gevolgen zijn voor beschermde diersoorten. Wel moet er geen bomenkap plaatsvinden tijdens het broedseizoen. Voor iedere gekapte boom zal er minimaal één in de nabije omgeving worden teruggeplant.

De verlichting op de auto's gaat overlast geven bij de woningen. Het geeft meer luchtverontreiniging en geluidshinder door meer optrekken van de auto op de twee rotondes. Het is een duur plan wat geen structurele oplossing geeft.	Hier houden we bij de verdere uitwerking van de ontwerpen rekening mee. Vanwege de slechte doorstroming op de Escherrotonde is er nu op drukke momenten al sprake van veelvuldig afremmen en optrekken van autoverkeer (met bijbehorende verontreiniging en geluid). Verwachting is dat de doorstroming in de nieuwe situatie beter is. Ja, het autoverkeer moet afremmen en optrekken voor de rotondes maar dit zal naar verwachting vloeiender verlopen. Omdat de rotondes het verkeer enigszins afremmen wordt de kans op te hard rijdend verkeer (dat ook geluidsoverlast en verontreiniging produceert) minder. Het plan is niet goedkoop maar wel kosteneffectief: het leidt tot een betere verkeersveiligheid en doorstroming ten opzichte van de huidige situatie waardoor de baten opwegen tegen de kosten.
---	---

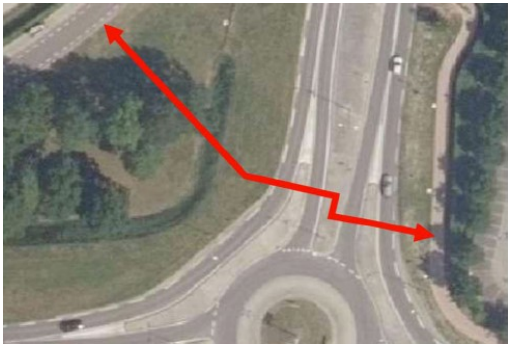
Ingediende reactie Utrechts Fietsoverleg (UFO)		
Nr.	Vraag/Reactie	Reactie provincie Utrecht
1	De gevaarlijke oversteek van de Wakkerendijk (ook schoolroute) is voorlopig buiten het project geplaatst vanwege de hoogte van de investering. Het is echter evident dat er een oplossing moet komen, mede omdat door de reconstructie de auto-intensiteit nog kan toenemen. In de klankbordgroep is het alternatief aan de oostkant van de Wakkerendijk ingebracht en kortweg afgewezen. Toen was ook een nieuwe rotonde bij de kruising afrit en Wakkerendijk nog niet in beeld. Dit alternatief aan de oostkant betreft een directe verbinding vanaf de Anna Louwenweg onder de A1 door naar het bestaande pad langs de Amsterdamse straatweg. Voordeel hiervan is dat beide oversteken van de Wakkerendijk voor de fietsverbinding Eemnes – Baarn vervallen en een directe route ontstaat. De kruising met de afrit van de A1 bij de nieuwe rotonde gebeurt dan bij voorkeur met een tunneltje, eventueel gelijkvloers als een zorgvuldige vormgeving de rijsnelheden van autoverkeer voldoende kan beperken. Wij vragen u in deze nieuwe situatie beide oost / west alternatieven in kaart te brengen zodat een gefundeerde keuze mogelijk wordt.	Wij zijn het met u eens dat er een oplossing moet komen voor de oversteek over de Wakkerendijk. Een fietstunnel onder de Wakkerendijk maakt nu integraal deel uit van het voorgestelde maatregelenpakket. Wij hebben een vergelijking gemaakt tussen een fietstunnel onder de Wakkerendijk en een fietstunnel onder noordelijke toe- en afrit van de A1. Zie ook de beantwoording op reactie nummer 7 in voorgaande tabel. Een fietstunnel onder de Wakkerendijk is naar mening van provincie en gemeente wellicht niet de meest ideale, maar onder de omstandigheden (samenkomen van verschillende fiets- en autoroutes in een klein gebied) beste oplossing. Een gelijkvloerse oversteek over de noordelijke toe- en afrit van de A1 brengt het risico met zich mee dat een gevaarlijke situatie ontstaat zoals bij de huidige oversteek op de Wakkerendijk. Rijkswaterstaat zal als wegbeheerder van de toe- en afrit niet meewerken aan een gelijkvloerse oplossing op dit punt.
2	De oversteek van de N221 direct ten zuiden van de Escherrotonde is in de huidige situatie met name in de spits nauwelijks te maken door de drukte van het autoverkeer. Door de ligging vlakbij de rotonde is echter de autosnelheid laag en zijn sommige automobilisten zo vriendelijk fietsers voor te laten gaan. In het plan wordt de afstand tussen fietsoversteek en rotonde groter met als gevolg hogere rijsnelheden bij de oversteek. Dit in combinatie met de groei van autoverkeer werkt nadelig uit en is allesbehalve een toekomstbestendige oplossing. Ontvlechting van auto en fietsroute door een ongelijkvloerse kruising of anderszins is hier noodzakelijk.	Er is ter plaatse van de huidige oversteek onvoldoende ruimte voor een fietstunnel. Met name het inpassen van de helling aan westzijde van de tunnel is hier een knelpunt (terrein kasteel Groeneveld). Een fietstunnel schuin onder de rotonde (vanaf de zijde van de Drakenburgerweg in de richting van de parallelweg van de Zandheuvelweg) is duur en bedient niet alle fietsbewegingen. Ook een onderdoorgang voor het doorgaande autoverkeer stuit op diverse knelpunten en bezwaren, zie hiervoor reactie nummer 9 in de vorige tabel. In het aangepaste ontwerp is de fietsoversteek opgeschoven waardoor deze dicht bij de rotonde ligt en het autoverkeer de fietsoversteek met lagere snelheid passeert. Wij

		zullen onafhankelijk advies vragen of er extra maatregelen mogelijk zijn om de oversteekbaarheid voor fietsers (wachttijden en verkeersveiligheid) op de fietsoversteek aan de zuidzijde van de Escherrotonde verder te verbeteren.
3	Een probleem in de huidige situatie is de snelheid van het autoverkeer onder meer bij kruisingen met het fietsverkeer. Momenteel bedraagt de toegestane snelheid grotendeels 80km/u. Blijkens de info avond blijft dat zo in de toekomstige situatie. Wij vinden dat het traject tussen Escherrotonde en de nieuwe rotonde bij de afslag A1 zich bij uitstek leent voor maximaal 60km/u. Een wegontwerp daarop afgestemd zal het overall verkeersbeeld rustiger maken en een gunstig effect hebben op de gehele Poort van Baarn e.o.	Naar aanleiding van klachten over de verkeerssituatie op het trajectdeel ten zuiden van de Escherrotonde (buiten het projectgebied) denken wij na over verlaging van de maximumsnelheid op (delen van) de N221. Ook het traject tussen de Escherrotonde en de aansluiting met de A1 betrekken we bij deze afweging. Op dit moment werkt de provincie aan een 'Netwerkperspectief provinciale wegen', een toekomstvisie op het wegennet dat wij als provincie in eigendom en beheer hebben. Dit Netwerkperspectief wordt naar verwachting in de loop van 2021 vastgesteld. Op basis hiervan zullen wij ook een besluit gaan nemen over de gewenste snelheidsregimes op de N221. Een eventuele verlaging van de maximumsnelheid van 60 km/u leidt echter niet tot een ander wegontwerp voor zover dat het projectgebied van Poort van Baarn betreft.

Ingediende reactie Fietsersbond lokale afdelingen Baarn, Eemnes en Soest		
Nr.	Vraag/Reactie	Reactie provincie Utrecht
1	Ons eerste bezwaar betreft het op de lange baan schuiven van de fietstunnel Wakkerendijk. Wanneer de autoverbinding tussen de A1 en de Amsterdamsestraatweg verbeterd wordt zonder aanvullende maatregelen zal de situatie op deze (school)fietsroute nog verder verslechteren. Een verbetering van de autodoorstroming op dit wegvak kan slechts nadat de fietsverbinding Eemnes – Baarn, door middel van deze tunnel of door een andere oplossing, verbeterd is.	De fietstunnel onder de Wakkerendijk zal integraal worden meegenomen met de andere maatregelen die ter besluitvorming aan Gedeputeerde Staten van de provincie en aan het College van B&W van de gemeente Baarn worden voorgelegd.
2	Ons tweede bezwaar betreft de fietsverbinding tussen de Chopinlaan en de Amsterdamsestraatweg. Dit is onderdeel van de fietsverbinding Baarn – Hilversum en wordt dagelijks gebruikt door fietsforenzen, schoolgaande kinderen en recreatief verkeer. In de huidige situatie moet vanuit de Chopinlaan een gevaarlijke oversteek Chopinlaan/Drakenburgerweg overgestoken worden, vervolgens een oversteek bij de Escherrotonde en vervolgens een oversteek Amsterdamsestraatweg. In de praktijk wordt het eenrichtingsfietspad aan de zuidzijde van de Drakenburgerweg hiervoor in de tegenrichting benut, om oversteken te voorkomen. In het nieuwe plan verdwijnt deze verbinding in haar totaliteit, en wordt de oversteek Amsterdamsestraatweg nog gevaarlijker, want verbeterde autodoorstroming. Wij willen zowel een passende, directe verbinding Chopinlaan – Amsterdamsestraatweg als een veiliger fiets (en voet) oversteek Amsterdamsestraatweg, direct ten zuiden van de Escherrotonde.	Er wordt een rechtstreekse verbinding tussen de Chopinlaan en Amsterdamsestraatweg in het plan opgenomen. Wij zullen onafhankelijk advies vragen of er extra maatregelen mogelijk zijn om de oversteekbaarheid voor fietsers (wachttijden en verkeersveiligheid) op de fietsoversteek aan de zuidzijde van de Escherrotonde verder te verbeteren.
3	Ons derde bezwaar betreft de fietsverbinding Eemnes – Chopinlaan en Eemnes – Drakenburgerweg. Beiden routes zijn van	Wij bekijken nog wat de beste kruispuntvorm is voor de kruising Drakenburgerweg – Chopinlaan.

	belang voor schoolgaand (en naar sportgaand) fietsverkeer. In de huidige situatie is deze verbindingen relatief conflictvrij en direct, behoudens de gevaarlijke oversteek Drakenburgerweg – Chopinlaan (en de in punt 1 genoemde oversteek Wakkerendijk). In het nieuwe plan wordt deze fietsinfrastructuur tussen de Wakkerendijk en Drakenburgerweg omgeleid, en daarmee zeer indirect, wordt de kruising Drakenburgerweg – Chopinlaan compleet vernieuwd zonder hierbij de fiets- en voetgangersveiligheid te verbeteren (de kruising blijft net zo gevaarlijk, ondanks de groei in autoverkeer) en er moet een extra nieuwe oversteek genomen worden bij de nieuw geplande rotonde Noordschil (uit de voorrang). Dit is een aanzienlijke verslechtering van de kwaliteit en toegankelijkheid voor de fiets.	Wij kijken naar de beste fietspadenstructuur in het gebied rondom de rotondes Drakenburgerweg – Noordschil en Drakenburgerweg – Chopinlaan.
4	Ons vierde bezwaar betreft de fietsrelatie van Eemnes naar de Amsterdamsestraatweg (ook een schoolroute). In de huidige situatie is dit een relatief directe fietsroute van hoge kwaliteit, behoudens de oversteek aan de oostzijde van de Escherrotonde. In de nieuwe situatie wordt deze goede fietsinfrastructuur verwijderd, wordt deze route omgeleid en daarmee langer en indirecter, en wordt er een nieuwe oversteek (uit de voorrang, ondanks dat het binnen de kom ligt) bij de nieuwe rotonde Noordschil aangebracht.	Het klopt dat deze route in de nieuwe situatie iets minder direct wordt dan in de huidige situatie. De omrijdafstand is echter redelijk beperkt, circa 50 meter. De fietsoversteek bij de rotonde Drakenburgerweg – Noordschil zal in de voorrang worden gezet.
5	Behoudens deze grote bezwaren zien we nog tal van kleine onvolkomenheden aan de plannen. Daarnaast zijn ook andere essentiële elementen, zoals een passende breedte van de fietspaden, passende vormgeving (ook voorrang) bij de oversteken, passende snelheidsreductie autoverkeer bij oversteken en meer van dit soort aspecten niet in de huidige conceptuele ontwerptekeningen terug te zien. Wij willen, voordat de plannen gereed zijn voor inspraak, ook over deze onderdelen een oordeel kunnen vellen.	Wij zullen met de Fietzersbond en Veilig Verkeer Nederland in overleg treden over de voorgestelde aanpassingen in het plan.

Ingediende reactie Veilig Verkeer Nederland		
Nr.	Vraag/Reactie	Reactie provincie Utrecht
1	Leg de fietstunnel onder de Wakkerendijk aan vóórdat de bestaande fietsoversteek wordt opgeheven. De bestaande fietsoversteek kan voorlopig op een veiliger plek dan nu terugkomen, namelijk bij de rotonde Zandheuvelweg - Wakkerendijk - Amsterdamsestraatweg.	Kennelijk is de indruk ontstaan dat het de bedoeling is om de huidige fietsoversteek sowieso op te heffen, vooruitlopend op welke andere oplossing dan ook. Dat is nadrukkelijk <u>niet</u> het geval. De huidige fietsoversteek wordt pas opgeheven als de fietstunnel is aangelegd. Er is al eens nagedacht over het verplaatsen van de fietsoversteek naar de rotonde maar hier kleven de volgende nadelen aan: Het zicht voor automobilisten die gebruik maken van de bypass vanuit Baarn richting Eemnes hebben beperkt zicht op overstekende fietsverkeer. Overstekende fietsers vanuit Baarn richting Eemnes moeten zich praktisch omdraaien om zicht te hebben op naderend autoverkeer op de bypass.

		• Een oversteek in vier etappes kan voor sommige fietsers verwarring oproepen qua kijkrichting. Uit welke richting nadert het autoverkeer bij welke oversteek? • De opstelpunten voor fietsers zijn vrij smal. • Er kan voor sommige weggebruikers verwarring ontstaan over de voorrangssituatie.
2	De nieuwe T-kruising Drakenburgerweg - Chopinlaan is erg onveilig en niet volgens de landelijke richtlijnen. Veel beter is het om van de huidige kruising Drakenburgerweg - Chopinlaan een rotonde te maken en de toegangsweg tot bedrijventerrein Noordschil (Oude Amsterdamsestraatweg) hierop aan te sluiten. 	We kijken nog naar de beste oplossing voor het kruispunt Drakenburgerweg – Chopinlaan. Aan de oplossing zoals deze hiernaast geschetst wordt kleven de volgende nadelen: 1. Direct aanwonenden worden geconfronteerd met de gecombineerde verkeersdruk van bestemmingsverkeer voor Baarn en bestemmingsverkeer voor Noordschil op het westelijk deel van de Drakenburgerweg en op de nieuwe rotonde. Dit leidt tot leefbaarheids- en mogelijk ook verkeersveiligheidsknelpunten. 2. Bestemmingsverkeer vanuit en naar bedrijventerrein Noordschil moet (flink) omrijden. 3. Fietsers vanuit het zuiden (Amsterdamsestraatweg) richting Eemnes en vice versa moeten de Drakenburgerweg ter hoogte van de Escherrotonde oversteken. Hierbij moeten de fietsers meerdere rijstroken oversteken, de fietsers hebben geen voorrang. Alternatief is het aanleggen van een solitaire oversteek tussen beide rotondes maar hieraan kleven ook verkeersveiligheidsrisico's, bovendien betekent het omrijden voor fietsers.
3	Er kleven veel nadelen voor het fietsverkeer aan het voorstel met de enkelstrooksrotonde Drakenburgerweg - Noordschil en T-kruising Drakenburgerweg - Chopinlaan, zowel qua verkeersveiligheid als qua directheid.	Zie de beantwoording van de reacties 2, 3, 4 en 5 van de Fietsersbond lokale afdelingen Baarn, Eemnes en Soest.
4	Behoud de bestaande fietsoversteken ten zuiden van de Escherrotonde. Leg de fietsoversteek bij de rotonde ook zo dicht mogelijk tegen de rotonde aan (10 meter) en op de wijze zoals de huidige oversteek is vormgegeven met een steunpunt tussen elke rijstrook. 	In het aangepaste ontwerp is de oversteek dicht bij de rotonde gelegd. Het steunpunt tussen beide toeleidende rijstroken blijft. Wij zullen onafhankelijk advies vragen of er extra maatregelen mogelijk zijn om de oversteekbaarheid voor fietsers (wachtijden en verkeersveiligheid) op de fietsoversteek aan de zuidzijde van de Escherrotonde verder te verbeteren.
5	Laat een second opinion of verkeersveiligheidsaudit uitvoeren op het gedeelte met de enkelstrooksrotonde Drakenburgerweg - Noordschil en T-kruising	De provincie zal zoals vaker gebeurt bij wegenprojecten die zij uitvoert een verkeersveiligheidsaudit laten uitvoeren door een onafhankelijk bureau. Deze audit zal voor

	Drakenburgerweg - Chopinlaan en weeg dit mee in de besluitvorming.	het gehele plan zijn, dus ook voor de gedeelten die u hier aangeeft. De aanbevelingen en adviezen die hieruit voortvloeien zullen worden meegenomen bij de besluitvorming.
--	--	--