

## Notitie / Memo

**HaskoningDHV Nederland B.V.**  
**Mobility & Infrastructure**

Aan: Gemeente Gooise Meren  
Van: Jelmer Droogsma  
Datum: 23 februari 2024  
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)  
Ons kenmerk: BJ5922-JD/PNij-2  
Classificatie: Projectgerelateerd  
Gecontroleerd door: Peter Nijhout

**Onderwerp: Verkeerskundige effecten rondweg Naarden-Vesting**

---

### **Aanleiding**

De gemeente Gooise Meren heeft al geruime tijd initiatieven genomen om Naarden-Vesting autoluwer te maken. Dit betrof maatregelen van het instellen van een parkeerregime van vergunningen tot het instellen van éénrichtingverkeer en doseerinstallaties. In 2023 is de gemeente Gooise Meren een nieuw breed onderzoek gestart naar het autoluw maken van Naarden-Vesting. Door een motie in de gemeenteraad van Gooise Meren heeft de gemeente RHDHV gevraagd om een haalbaarheidsstudie te doen naar het effect van een rondweg om Naarden-Vesting aan de noordzijde (parallel aan de A1) als onderdeel van het autoluw maken van Naarden-Vesting en het doorgaande verkeer door Naarden-Vesting te ontmoedigen. Met name bij file op de A1 is er doorgaand verkeer door de Vesting dat deze route als alternatief gebruikt.

Of een nieuwe rondweg impact heeft op het doorgaande verkeer is niet bekend en ook mogelijke nadelige effecten van de aanleg van een rondweg zijn niet onderzocht. Daarom is er behoefte aan een integraal haalbaarheidsonderzoek van een nieuwe rondweg. Een nieuwe rondweg heeft effect op veel aspecten. Als eerste stap is door de gemeente Gooise Meren een onderzoek naar de verkeerskundige nut en noodzaak van een rondweg met bijbehorende effecten uitgevraagd. Als een rondweg verkeerskundig haalbaar wordt geacht na deze studie, wordt de haalbaarheid breder getoetst op meerdere aspecten en ook andere stakeholders betrokken zoals de provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat, bewoners, etc.

### **Doel**

Doel van het onderzoek is om verkeerskundige beslisformatie te kunnen geven met de betrekking tot de verkeerskundige effecten, nut en noodzaak van een rondweg om Naarden-Vesting parallel aan de A1. Er is gevraagd een verkeerskundige (model) analyse van de rondweg uit te voeren. Resultaten van deze exercitie worden vergeleken met een analyse van het doorgaande verkeer met TOMTOM-data en een kentekenonderzoek uit 2018.

### Uitgangspunten

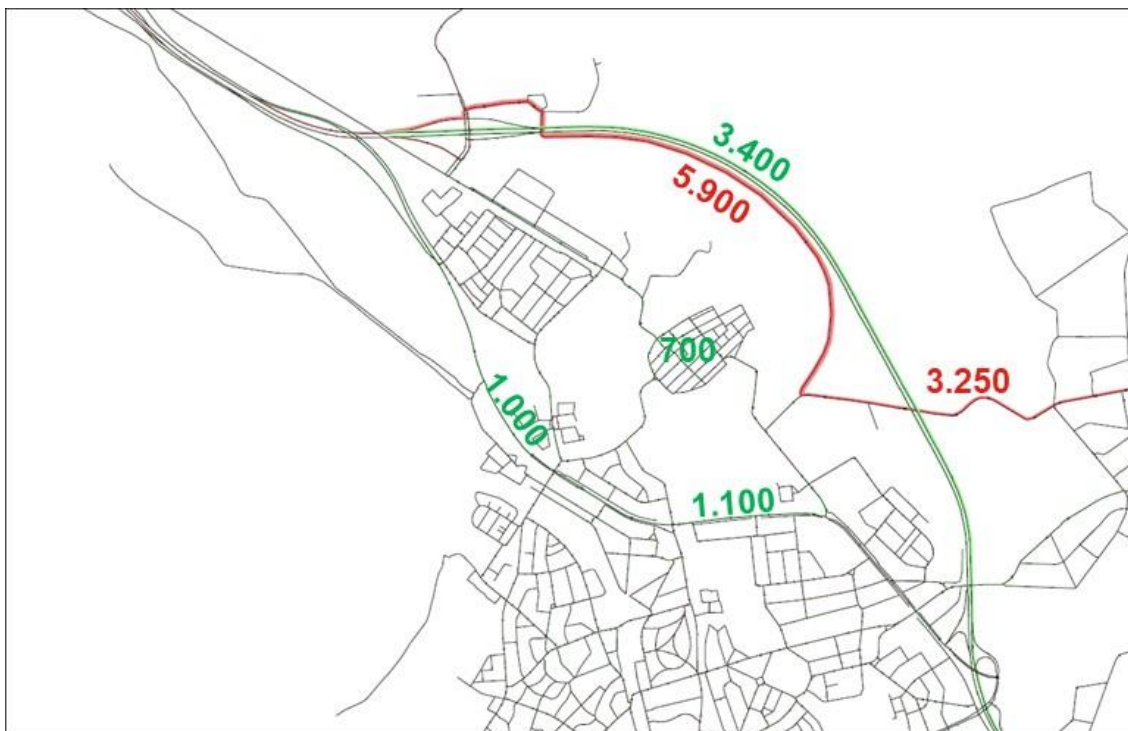
Voor de modelberekening is gebruik gemaakt van het vigerende model van de gemeente Gooise Meren met basisjaar 2019 en toekomstjaar 2030. De rondweg rond Naarden-Vesting loopt tussen Hoofdgracht (Naarderbos) en Huizerstraatweg en is als een erftoegangsweg met 60 km/uur gemodelleerd. Deze weg is getraceerd langs de A1 en kruist de A1 ongelijkvloers bij een bestaande (fiets) tunnel, waardoor zoveel mogelijk gebruik gemaakt kan worden van bestaande infrastructuur. De tunnel onder de A1 heeft een hoogtebeperking, waardoor de rondweg niet door vrachtverkeer gebruikt kan worden. De rondweg wordt met gelijkwaardige kruispunten aangesloten op het huidige wegennet. In berekening zijn geen capaciteitsbeperkingen/ snelheidsremmers in het tracé van de rondweg gezet, om de maximale potentie van de rondweg in beeld te krijgen.



Figuur 1: Tracé rondweg Naarden-Vesting (rode pijl).

### Resultaten modelberekening rondweg

In onderstaande verschilplot zijn de belangrijkste verschillen in verkeersstromen weergegeven voor de situatie met een rondweg rond Naarden-Vesting vergeleken met de verkeersstromen in 2030 zonder rondweg (uitgedrukt in motorvoertuigen per etmaal voor het prognosejaar 2030).



Figuur 2: Verschilplot verkeersstromen 2030 situatie met rondweg Naarden-Vesting vergeleken met situatie zonder rondweg, groen = afname verkeer, rood = toename verkeer (mvt/etmaal)

Uit de berekening met het verkeersmodel blijkt dat de rondweg Naarden-Vesting circa 5.900 motorvoertuigen per etmaal (werkdag) kan trekken. In de berekening valt met name op dat er via de rondweg een aantrekkelijkere verbinding tussen Huizen en de A1 (richting Amsterdam) ontstaat dan de huidige route via de N527 of door Naarden-Vesting. Dit zorgt voor een toename 3.250 mvt/etmaal op de Huizerstraatweg. Dit verklaart ook de afname van verkeer op de A1 (-3.400 mvt/etmaal).

De rondweg Naarden-Vesting zorgt ook voor een afname van verkeer op de route tussen de Amsterdamsestraatweg en het Kapitein G.A. Meijerweg. Op de Marktstraat is een afname van 700 mvt/etmaal te zien, wat neerkomt op een afname van ruim 20% van het totale verkeer op deze weg. Ook op de route via de Rijksweg/ Godelindeweg is een afname van circa 1.000 mvt/etmaal te zien, wat 8% van het totale verkeer op deze wegen is.

### Analyse doorgaand verkeer

Om de getallen uit de verkeersmodel berekening nader te duiden is gekeken naar het doorgaande verkeer in het verkeersmodel en is dit vergeleken met het doorgaande verkeer vanuit twee andere bronnen namelijk TOMTOM-data (2023) en het kentekenonderzoek uit 2018.

Tabel 1: Doorgaand verkeer absoluut en relatief Naarden-Vesting (spitsen en werkdag) o.b.v. kentekenonderzoek, TOMTOM analyse i.c.m. verkeersstelling en verkeersmodel Gooise Meren 2030.

Werkdag	Ingaand			Doorgaand verkeer					
	Kenteken	TOMTOM	Model	Kenteken	TOMTOM	Model	Kenteken	TOMTOM	Model
Ochtendspits (mvt 2 uur)	800	800	800	400	400	300	57%	54%	37%
Avondspits (mvt 2 uur)	1.200	1.000	1.200	700	500	500	58%	47%	38%
Etmaal (mvt 24 uur)	6.100	5.900	5.600	3.100	2.600	1.000	51%	43%	17%

Het kentekenonderzoek (2018) en de TOMTOM-data (2023) laten een sterk vergelijkbaar beeld zien van de verkeersstromen in en rond Naarden-Vesting. Ongeveer de helft van het verkeer dat de Vesting inrijdt is doorgaand verkeer. Het verkeersmodel heeft in de ochtend- en avondspits iets minder doorgaand verkeer dan uit het kentekenonderzoek en de TOMTOM-data blijkt, maar over de hele dag gekeken is het doorgaande verkeer door Naarden-Vesting in het verkeersmodel lager dan de andere bronnen laten zien.

Dat het aandeel doorgaand verkeer hoger is in de TOMTOM-data en het kentekenonderzoek dan in het verkeersmodel, komt doordat de verkeersdrukke op wegen kan wisselen, wat invloed heeft op de routekeuze van mensen. Daardoor kan het zijn dat mensen in de praktijk wel kiezen voor een route door Naarden-Vesting, terwijl het verkeersmodel verwacht dat een andere route een snellere reistijd oplevert.

De drie bronnen waarmee het doorgaande verkeer inzichtelijk is gemaakt, laten allen zien dat vooral tussen de noordwestelijke (Amsterdamsestraatweg) en zuidoostelijke (Kapitein G.A. Meijerweg) route naar de Vesting sprake is van doorgaand verkeer. Op de zuidwestelijke route (Burg. M.P. van Wettumweg) zit het minste doorgaand verkeer. Dit doorgaande verkeer reist vooral op de relatie Huizen ⇔ A1 (van/naar Amsterdam).

### Verkeerskundige haalbaarheid rondweg Naarden-Vesting

In de reguliere situatie (zonder vertraging A1) trekt een rondweg Naarden-Vesting met name verkeer van/naar Huizen, omdat er met de rondweg een directere aansluiting op de A1 richting het westen ontstaat. Hierdoor trekt de rondweg behoorlijk wat verkeer (5.900 mvt/etmaal) en zijn er afnames van verkeer in Naarden (-700 in de Vesting (circa 20%) en -1.100 op Rijksweg/ Godelindeweg (8%)). Daarmee draagt een rondweg bij aan het autolouwer maken van Naarden-Vesting.

Uit de analyse van de verschillende bronnen over doorgaand verkeer door Naarden-Vesting blijkt dat het verkeersmodel het doorgaande verkeer enigszins onderschat, met name buiten de ochtend- en avondspits. Daardoor kan de rondweg in de praktijk zorgen voor een grotere afname van verkeer in Naarden-Vesting tot maximaal 2.100 mvt/etmaal als al het doorgaande verkeer op de relatie tussen de Amsterdamse Straatweg en de Kap. GA Meijerweg (bron Kentekenonderzoek) de rondweg gaat gebruiken.

De ervaring van de gemeente in de huidige situatie is dat met name bij file op de A1 er doorgaand verkeer door de Vesting is, omdat deze route als alternatief wordt gebruikt om de file te ontwijken. Op basis van het typische verkeersbeeld in Google Maps blijkt dat er enige vertraging op de A1 is in de spitsperiodes (ochtend en avond), maar dat verkeer over het algemeen redelijk doorstroomt. Tegelijkertijd laten zowel de TOMTOM-data als het kentekenonderzoek zien dat er ook buiten de spitsperiodes doorgaand verkeer door Naarden-Vesting rijdt.

### **Overwegingen realisatie rondweg Naarden-Vesting**

Uit de voorgaande analyse blijkt dat een rondweg Naarden-Vesting een verkeersaantrekkende werking heeft en daarmee een bijdrage kan leveren aan het autoluwer maken van Naarden-Vesting. Alleen het grootste deel van het verkeer dat de rondweg trekt, rijdt op de relatie Huizen ⇔ A1 (richting Amsterdam). Een snelweg, zoals de A1, is bedoeld voor deze regionale verplaatsingen. Het is niet wenselijk om dit verkeer vanaf een snelweg naar een lokale weg (zoals de rondweg Naarden-Vesting met een maximumsnelheid van 60 km/u) te trekken. Een alternatief voor de rondweg is het maken van een halve aansluiting op de A1 (richting en komend vanaf de richting Amsterdam) ter hoogte van de verzorgingsplaats langs de A1. Dit alternatief past overigens niet binnen het aansluitingsbeleid van Rijkswaterstaat.

Een ander nadeel van de routeomslag op de relatie Huizen ⇔ A1 (richting Amsterdam) is dat het verkeer op de weg tussen Naarden en Huizen (Huizerstraat, Naarderstraat) fors toeneemt met circa 3.250 mvt/etmaal. Deze weg is nu relatief smal, met veel bomen dicht op de rijbaan. Daardoor is het de vraag of de nieuwe hoeveelheid verkeer veilig verwerkt kan worden op deze weg en zijn er mogelijk aanpassingen noodzakelijk om de weg veiliger te maken. Tevens is deze weg in beheer bij de gemeente Huizen.

Een nieuwe weg wordt momenteel met name aangelegd als de nieuwe verbinding meerdere functies kan vervullen. Voor de rondweg Naarden-Vesting is het lastig om deze rondweg meerdere functies te geven, doordat de schootvelden rond Naarden-Vesting onderdeel uitmaken van UNESCO-werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Daardoor is het bijvoorbeeld niet goed mogelijk om een nieuwe woonwijk te ontwikkelen in dit gebied die ontsloten kan worden op de rondweg.

### **Conclusie/ aanbevelingen**

De rondweg Naarden-Vesting draagt bij aan het autoluwer maken van Naarden-Vesting, maar trekt ook doorgaand verkeer van de A1 naar een lokale verbinding. Daarom bevelen wij aan om nader te onderzoeken of het met andere verkeerscirculatiemaatregelen in en rond Naarden-Vesting ook mogelijk is om het doorgaande verkeer te weren. Daarmee kan worden bijgedragen aan het autoluwer maken van Naarden-Vesting zonder doorgaand verkeer van de snelweg te trekken.

**Bronnen**

1. Kentekenonderzoek Naarden-Vesting, 2018
2. Dynamische modelanalyse BOR-gronden Naarden, mei 2022
3. TOMTOM-data, juni 2023

**Bijlage**

1. Analyse doorgaand verkeer met kentekenonderzoek (2018), TOMTOM-data (2023) en het verkeersmodel Gooise Meren (2030).