



LAREN

GVVP

Versie: definitief

Datum: 31-01-2018





HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX AMERSFOORT
Netherlands
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: GVVP Laren

Referentie: T&PBE8839-101-100R001D0.1

Versie: 1.0/Finale versie

Datum: 31 januari 2018

Projectnaam: Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplannen Blaricum, Eemnes en Laren

Projectnummer: BE8839-101-100

Auteur(s): Jos Hengeveld, Erik Groot Karsijn, Ymkje Veldman

Opgesteld door: Erik Groot Karsijn

Gecontroleerd door: Jos Hengeveld

Goedgekeurd door:

Classificatie

Open



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.



Inhoud

1	Inleiding	8
1.1	Aanleiding	8
1.2	Proces en aanpak	8
2	Huidige situatie	10
2.1	Verkeersveiligheid	14
2.2	Demografie	15
3	Beleidskaders en ontwikkelingen	17
3.1	Nationale en regionale beleidskaders	18
3.2	Regionale infrastructurele ontwikkelingen	19
3.3	Lokale beleids- en afsprakenkaders	19
3.4	Lokale ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen	20
4	Knelpunten	22
4.1	Inleiding	23
4.2	Fiets	23
4.3	Parkeren	24
4.4	Verkeersveiligheid	25
4.5	Snelheid	26
4.6	Verkeersregelinstallaties	27
4.7	Voetgangers	28
4.8	Openbaar vervoer	29
4.9	Overig	30
4.10	Samenvatting	31
5	Evaluatie gevoerd beleid	32
5.1	Gemotoriseerd verkeer	33
5.2	Openbaar vervoer	33
5.3	Langzaam verkeer	33
5.4	Parkeren	33
5.5	Educatie en handhaving	33
6	Vertaling naar ambities en doelstellingen	34
6.1	Visie en doelstelling	35
6.2	Van ambities naar maatregelen	35



7	Wensbeelden verkeersstructuur	37
7.1	Auto	38
7.2	Vrachtverkeer	42
7.3	Fiets	43
7.4	Voetganger	44
7.5	Openbaar vervoer	45
7.6	Parkeren	46
8	Flankerend beleid	48
8.1	Schoolzones	49
8.2	Educatie en voorlichting	49
8.2.1	Jongeren	49
8.2.2	Ouderen	50
8.3	Mobiliteitsmanagement	50
8.4	Handhaving	51
8.5	Monitoringsprogramma verkeersgegevens	51
8.6	Beperken bebording	52
8.7	Omgevingswet	52
9	Maatregelen	53
9.1	Gemotoriseerd verkeer	54
9.2	Vrachtverkeer	55
9.3	Fiets	55
9.4	Voetganger	56
9.5	Openbaar vervoer	56
9.6	Parkeren	57
9.7	Flankerend beleid	57
9.8	Longlist	59
9.9	Maatregellijst naar prioriteit & vervoerswijze	61



Bijlagen

- Bijlage 1: Kaartbeelden geregistreerde ongevallen
- Bijlage 2: Stand van zaken actieprogramma 2011-2015
- Bijlage 3: Notulen Commissie Laren 16 februari 2017
- Bijlage 4: Notulen stakeholdersavond 4 april 2017
- Bijlage 5: Notulen bewonersavond 21 juni 2017
- Bijlage 6: Notulen Commissie Laren 17 oktober 2017
- Bijlage 7: Educatie maatregelen
- Bijlage 8: De Omgevingswet
- Bijlage 9: Brink Laren
- Bijlage 10: Reactienota - Commissie Laren 17 oktober 2017
- Bijlage 11: Reactienota - Commissie Laren 23 januari 2018



Samenvatting

Het GVVP 2017-2021 stelt een aantal samenhangende verbeteringen voor met betrekking tot verkeer en vervoer in Laren. Daarbij zijn drie ambities leidend:

- Het zorgdragen voor een betrouwbare bereikbaarheid ten behoeve van het sociaal en economisch functioneren van de gemeente Laren
- De verbetering van verkeersveiligheid
- De verbetering van de leefbaarheid

In de eerste stap van het GVVP is de huidige stand van zaken van de verkeerskundige situatie in Laren in beeld gebracht (eind 2016). Hiervoor zijn alle ontwikkelingen op landelijk en regionaal niveau in kaart gebracht. Daarnaast is op lokaal niveau gekeken welke verkeersplannen de afgelopen jaren zijn opgesteld en welke verkeersmaatregelen er genomen zijn.

Om in beeld te krijgen welke verkeersknelpunten aanwezig zijn, is de mogelijkheid geboden voor bewoners aan te geven welke knelpunten ervaren worden (november/december 2016). Hier is door een groot aantal bewoners gebruik van gemaakt (meer dan 730 aandachtspunten zijn aangedragen). Dit heeft geleid tot een groot aantal aandachtspunten op zowel een aantal specifieke locaties (zoals de Brink) als ook veel losse aandachtspunten in straten en woonwijken.

Op grond van uitgebreide analyse op basis van deze input vanuit de inwoners, het vorige beleidsplan en de wensbeelden voor de verschillende vervoerswijzen zijn een groot aantal mogelijke maatregelen vastgesteld. Doel hiervan was om te komen tot een zo optimaal mogelijke situatie voor alle vervoerswijzen waarbij zoveel mogelijk knelpunten kunnen worden opgelost.

De resultaten hiervan zijn vervolgens voorgelegd aan raadsleden en bewoners op 16 februari 2017 (50 à 60 aanwezigen) en daarna ook voorgelegd aan de stakeholders in de gemeente op 4 april 2017. Vervolgens is het concept GVVP bijgesteld naar aanleiding van de feedback en zijn wensbeelden en maatregelen opgesteld in een volgend concept GVVP. Dit is op 21 juni 2017 voorgelegd aan raadsleden en bewoners (40 à 50 aanwezigen).

Resultaat van deze inspraakrondes is dat er uiteindelijk een lijst met 18 uiteenlopende verkeersmaatregelen voor alle verschillende vervoerswijzen (auto, vrachtauto, fiets, voetganger, openbaar vervoer) is opgesteld. De gehele lijst is weergegeven in paragraaf 9.9.

Binnen de beschikbare tijd en budget lijkt het niet mogelijk om in de looptijd van het huidige GVVP (2017-2021) alle maatregelen uit te voeren. Prioritering is om die reden noodzakelijk om te komen tot een pakket van maatregelen om in de beleidsperiode uit te voeren of in werking te zetten (met zowel maatregelen op zeer korte, korte, middellange en lange termijn)

Maatregelen

Speerpunt van de gemeente Laren is om maatwerk te leveren op micro niveau en effectieve maatregelen op groter, gemeentelijk niveau. Door op straatniveau met bewoners in overleg te treden en maatregelen te treffen die worden toegesneden op de specifieke wensen van de bewoners kan de verkeersveiligheid zowel objectief als subjectief verbeterd worden (prioriteit 1).

De Brink is door zeer velen op gemeentelijk niveau aangegeven als meest ervaren knelpunt, maatregelen om deze locatie te verbeteren zijn om die reden als prioriteit 2 aangegeven.



De kern van Laren kent relatief smalle straten en is op veel plaatsen niet geschikt voor zwaar verkeer, om die reden is als prioriteit 3 opgenomen het reguleren van zwaar verkeer.

Kwetsbare doelgroepen als ouderen, minder validen en (ouders met) kinderen hebben prioriteit. Om die reden zouden er maatregelen voor het verbeteren van voetgangersroutes (prioriteit 4), voor het invoeren van kleinschalig openbaar vervoer (prioriteit 5) en voor de veiligheid van schoolzones (prioriteit 7) moeten worden ontwikkeld.

Het optimaliseren van de parkeer situatie in de kern Laren is als prioriteit 6 (Blauwe zone) benoemd.

Dit leidt tot de volgende lijst (in volgorde van prioriteit):

1. Verkeersveiligheid in woonwijken (maatregelen op maat)
2. Verkeersafwikkeling de Brink
3. Weren zwaar vrachtverkeer
4. Verbeteren voetgangersroutes
5. Betere vervoersmogelijkheden kleinschalig openbaar vervoer
6. Blauwe zone in het centrum van Laren
7. Aanleg schoolzones

Een samenvatting van deze maatregelen is onderstaand weergegeven.

1. Verkeersveiligheid in de woonwijken

De verkeersveiligheid in de woonwijken heeft in de gemeente Laren hoge prioriteit. Knelpunten die op lokaal niveau door de bewoners in de straat ervaren worden zoals te hard rijden of foutief parkeren vormen voor bewoners een belangrijk aandachtspunt. In alle woonwijken, maar ook vooral op wegen met relatief veel verkeer (zoals op de radialen die Laren verbinden, en bijv. op de Sint Janstraat en het Wagenpad, Zevenend, Lantentijmen, Beyemansweg, en Smeekweg) ervaren inwoners knelpunten en gevaarlijke situaties. Als maatregel wordt voorgesteld om op korte termijn met de betrokken bewoners in gesprek te treden en op maat oplossingsrichtingen aan te dragen ('quick wins' waar mogelijk). Daarbij kan gedacht worden aan as-verspringingen, wegversmallingen, parkeerverboden en duidelijker weginrichting. Het aanbrengen van smiley-installaties (incl de aanduiding van snelheid) maakt hier onderdeel van uit.

2. Verkeersafwikkeling op de Brink

De Brink is de plek waar de ontsluitende radialen van Laren samenkomen en veel verkeer wordt afgewikkeld. Vanuit vele inwoners van Laren zijn klachten over de bestaande VRI op de Brink naar voren gekomen zoals lange cyclustijden en korte groentijden. De verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de Brink moet worden verbeterd waarbij de verblijfsfunctie van het centrum centraal staat. Mogelijke oplossingen zijn om het kruispunt te optimaliseren door het aanbrengen van extra detectielussen voor het verkeerslicht, de lichten anders instellen (bijvoorbeeld alle fietsers tegelijkertijd groen) en de verkeerslichten op de rustige uren overdag en in de nachtelijke uren op 'knipperen' te zetten.

3. Weren zwaar vrachtverkeer

Het nemen van maatregelen om het zwaardere verkeer dat zich door de kern Laren beweegt heeft hoge prioriteit. De straten in Laren kennen veelal een smal profiel waardoor ze het zware vrachtverkeer relatief slecht kunnen verwerken. Zeker als dit verkeer in de spitsuren gecombineerd wordt met het langzame verkeer en het overige wegverkeer. Dit leidt tot knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid.



Overwogen wordt om zogenoemde “slottijden” in te voeren, waarbij het niet is toegestaan tijdens bepaalde uren met zware trucks door het dorp Laren te rijden. In het bijzonder zal op korte termijn over deze maatregel overlegd worden met de grote vervoerders die winkels als AH en Jumbo bevoorraden.

Mogelijkheden voor “cross docking” zullen regionaal moeten worden onderzocht, waarbij bezien moet worden of de recente plannen voor Crailo hierbij een rol kunnen spelen. Het is te verwachten dat deze aanpak eerst op langere termijn het gewenste resultaat (overladen naar kleinere en elektrische wagens) zal opleveren.

4. Verbeteren voetgangersroutes

Er zijn in de kern Laren relatief veel wegen waar geen trottoir aanwezig is of waar de kwaliteit van het trottoir slecht is of wordt belemmerd door de aanwezigheid van (wortels van) bomen. Vooral ouderen met hulpmiddelen als rollators en rolstoelen, en ouders met kinderen ervaren deze belemmeringen. Voorgesteld wordt een voetgangersnetwerk op te stellen om vervolgens de eerste stappen tot het realiseren van dit netwerk te zetten. In het bijzonder zullen de voetgangersroutes tussen centrum en zorginstellingen, en routes naar en van de scholen nader worden onderzocht om te kunnen komen tot substantiële verbeteringsmaatregelen voor de kwetsbare voetganger.

5. Betere vervoersmogelijkheden openbaar vervoer

De ambitie is om het openbaar vervoer voor oudere en minder mobiele mensen beter toegankelijk te maken. Onderzoek dient plaats te vinden op welke manier de inzet van een buurtbus mogelijk kan worden gemaakt. Deze bus wordt ingezet om inwoners in staat te stellen om met een redelijke vervoersfrequentie de voor hen belangrijke plekken in dorp als Hart van Laren, apotheken, huisartsen, Singer e.d. op een eenvoudige en goedkope manier te kunnen bereiken. In de begroting 2018 is reeds geld voor deze buurtbus opgenomen boven de voor de verkeersmaatregelen 2017-2022 opgenomen gelden.

6. Blauwe zone in het centrum van Laren

Het centrum van Laren is een gebied met een verblijfsfunctie. Het is daarom belangrijk dat bezoekers van het centrum voldoende parkeergelegenheid hebben. Maar tegelijkertijd moet er aandacht geschonken worden aan bewoners van straten in en bij het centrum die bij voorkeur in de buurt van hun woningen parkeren. Tijdens de bewonersbijeenkomsten is voor een aantal specifieke straten (onder meer Bij den Toren, Spinnewiel) aandacht gevraagd.

Een oplossing is om meer parkeergelegenheid te creëren door de blauwe zone uit te breiden en de betrokken bewoners ontheffingen te verlenen. Daarnaast zou kunnen worden overwogen om in enkele nader te bepalen straten de parkeerduur van de blauwe zone te verminderen naar 1 uur. Voorkeur heeft wel om zoveel mogelijk één parkeerregime na te streven (zo min mogelijk verschil in parkeerduur).

In alle gevallen is intensivering van de handhaving een essentieel punt. Voor de komende jaren is uitbreiding van het BOA-bestand in de begroting opgenomen om dit voornemen ook te kunnen realiseren. Het is van belang om eerst een parkeeronderzoek uit te laten voeren om zo een integraal beeld te krijgen van de huidige problematiek.

7. Aanleg schoolzones

De gemeente Laren streeft naar een verkeersveilige schoolomgeving. Mogelijkheid is de schoolzones herkenbaar en uniform in te richten zodat het voor inwoners duidelijk is wanneer hij of zij zich in een dergelijke zone bevindt. In diverse gemeenten zoals Baarn in de directe omgeving is dit reeds succesvol ingevoerd. Het invoeren van een schoolomgeving dient bij voorkeur samen te gaan met educatie en voorlichting van leerlingen, ouders (halen/brengen) en handhaving.



1 INLEIDING

GVVP LAREN



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Laren hecht veel belang aan een veilige en prettige leefomgeving. Een goed netwerk van verkeer en vervoer hoort daarbij. Daarom wil de gemeente Laren een gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) voor de periode 2017-2021 opstellen.

Het GVVP beschrijft de langetermijnvisie van de gemeente op verkeer en vervoer. Het plan schetst onder andere de gewenste infrastructuur met aandacht voor verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid voor alle type verkeer: bussen, vrachtauto's, auto's, fietsers en ook de voetgangers. Ook beschrijft het GVVP op hoofdlijnen welke maatregelen hiervoor nodig zijn. Samen vormt dit de leidraad voor investeringen in de komende jaren.

De gemeente wil beschikken over een zelfstandig GVVP, maar het opstellen daarvan gebeurt gelijktijdig en in samenhang met dat van de andere partners binnen de BEL combinatie.

1.2 Proces en aanpak

Het proces om tot een GVVP te komen is opgedeeld in twee delen. De voor u liggende rapportage bevat een deel A en een deel B van het proces.

Deel A: Inventarisatie en ambities

Vanaf november 2016 is gewerkt aan het eerste deel van dit rapport. Daarbij zijn de volgende zaken in beeld gebracht:

- De huidige en toekomstige verkeerssituatie bij ongewijzigd beleid.
- De kaders die uit relevant beleid vloeien.
- De effecten en actualiteit van doelstellingen en maatregelen uit bestaand beleid.
- De knelpunten die de inwoners van Laren in de praktijk ervaren (verzameld middels een online enquête in november/december 2016).

Uit het beeld dat hieruit is ontstaan zijn concrete doelstellingen geformuleerd. Het is van belang dat deze ambities en doelstellingen worden gedragen door bestuur en inwoners. Voorliggend rapport is daarom behandeld in een Raadscommissie op 16 februari 2017 (zie bijlage 3), waarna bijstelling en aanscherping heeft plaatsgevonden.

Deel B: Wensbeelden en maatregelen

De ambities en doelstellingen uit het eerste deel vormen het beleidskader, op basis waarvan een verdere concretisering heeft plaatsgevonden. Daartoe zijn de volgende zaken uitgewerkt:

- Uitwerking wensbeelden, structuren en routes per relevante doelgroep en/of thema.
- Formuleren oplossingsrichtingen en integrale afwegingen.
- Opstellen maatregelpakket.

Bij de verdere uitwerking is nauw samengewerkt met (een afvaardiging van) burgers en belangengroepen. Hiertoe heeft een stakeholdersavond plaatsgevonden op 4 april (zie bijlage 4), waarvoor in diverse partijen¹ zijn uitgenodigd. Het uiteindelijke resultaat wordt wederom voorgelegd aan alle stakeholders,

¹ Brandweer, politie, veiligheidsregio, buurpreventieverenigingen ALERT, ARGUS en WESTERHEIDE, L100, schoolbesturen, EVO, TLN, VVN, Fietsersbond, ANBO, Motorrijders Actiegroep, Larens Ondernemers Belangen, Kamer van Koophandel, WMO, Goois Natuurreservaat, sportcentrum de Biezem.



Deel A: Inventarisatie

GVVP LAREN

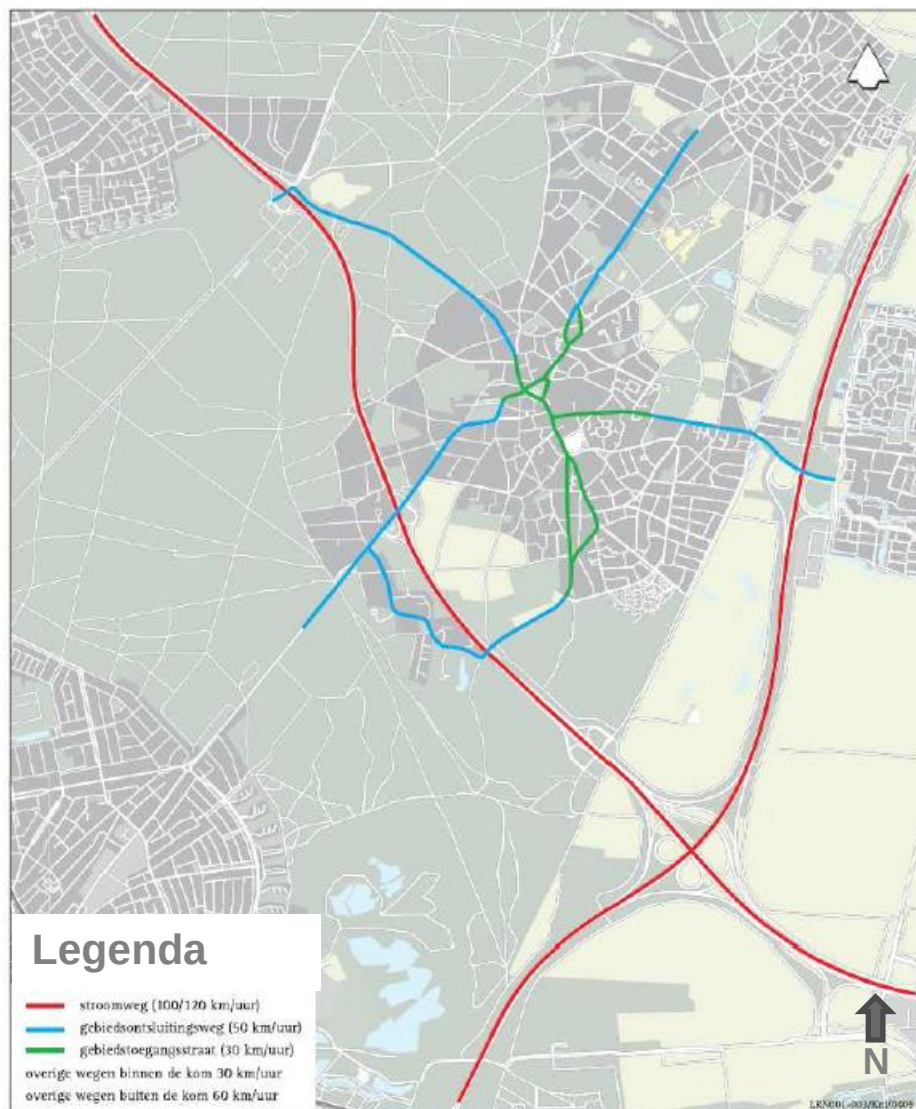


2HUIDIGE SITUATIE

GVVP LAREN

Gemotoriseerd verkeer

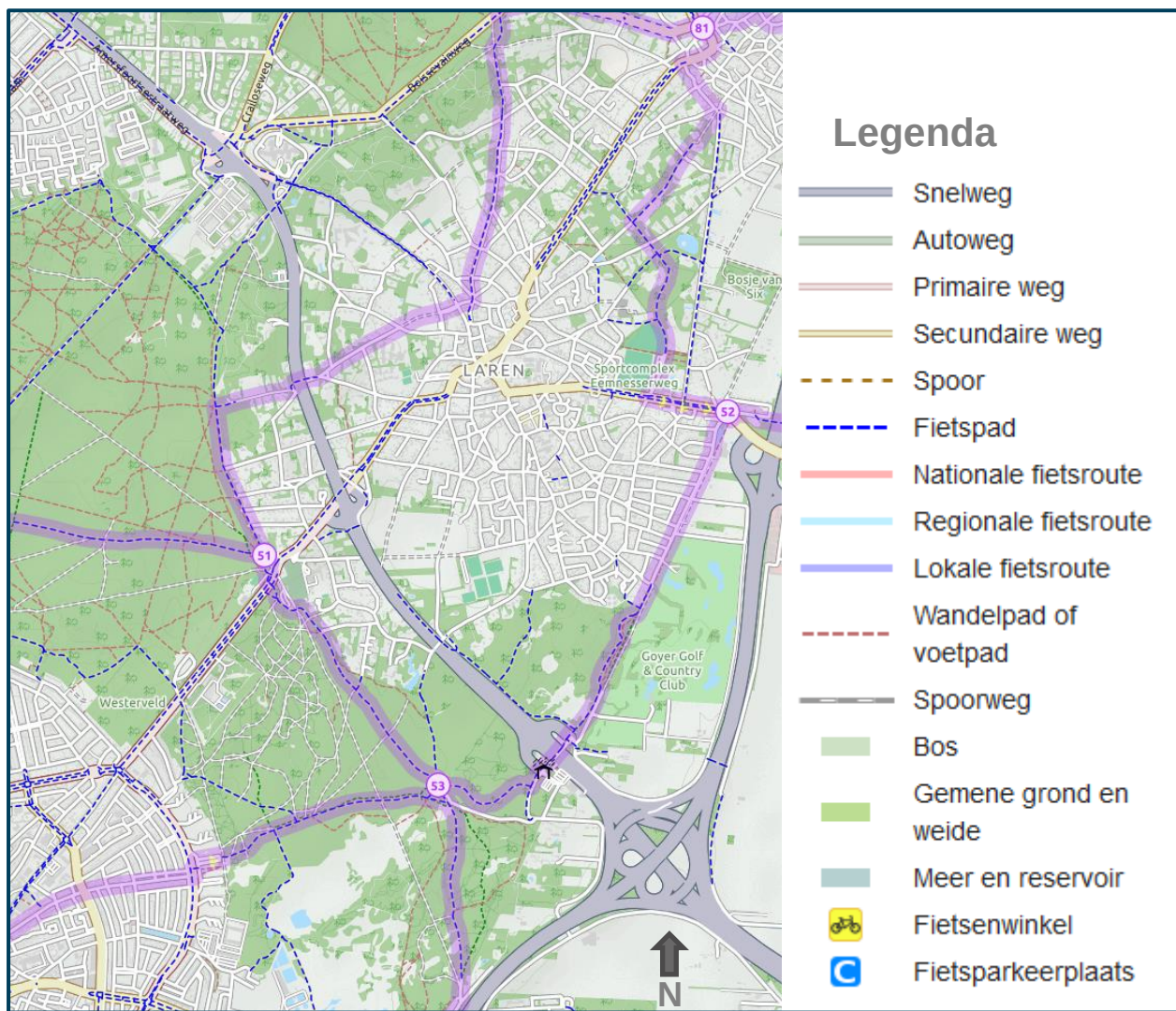
Gelegen in de oksel van knooppunt Eemnes, wordt de verkeersstructuur van Laren grotendeels bepaald door de A1 en A27. De belangrijkste ontsluitingswegen zijn de oost-west verbinding Eemnesserweg – Naarderweg en de noord-zuid verbinding Torenlaan – Hilversumseweg. Deze wegen vormen de verbinding naar de A1, A27 en buurgemeenten. Op een centraal punt in de oude dorpskern komen de vier wegen samen (De Brink), waar de verkeersafwikkeling wordt geregeld met verkeerslichten. Die situatie leidt tot vertraging en is al enkele jaren onderwerp van discussie.



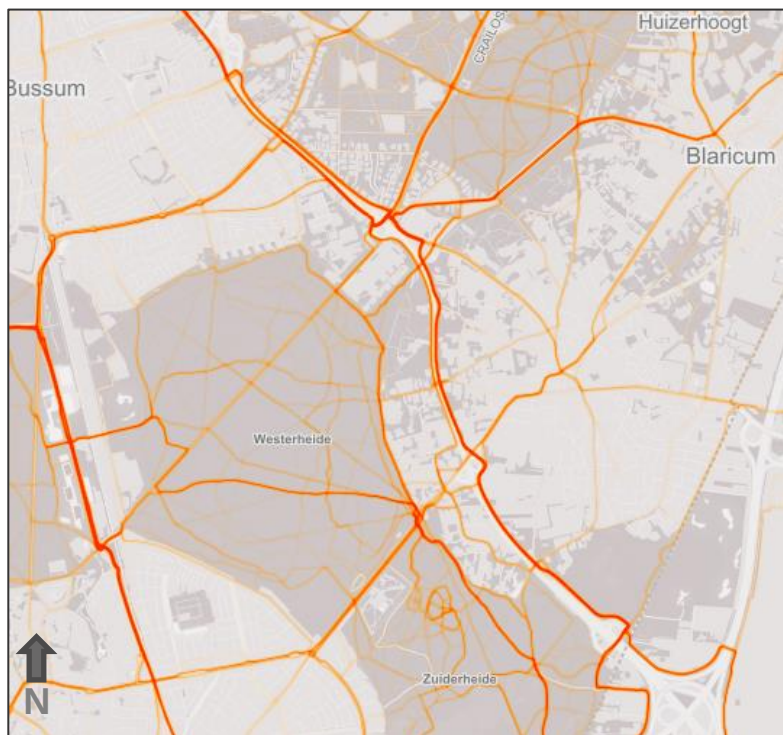
Figuur 2.1: Wegencategorisering in de gemeente Laren. Bron: Verkeerscirculatieplan 2009.

Langzaam verkeer

De gebiedsontsluitingswegen zijn uitgevoerd met vrijliggende fietsvoorzieningen (bij 50 km/uur) of smalle fietssuggestiestroken (bij 30 km/uur). Op de overige wegen is sprake van gemengd gebruik en maken fietsers dus gebruik van de rijbaan. Het oude deel van Laren is deels ingericht met groen bermen, op deze locaties zijn geen trottoirs aanwezig voor voetgangers. Op sommige andere locaties zijn de trottoirs van matige kwaliteit (dit punt krijgt een vervolg in paragraaf 4.7 knelpunten voetgangers).



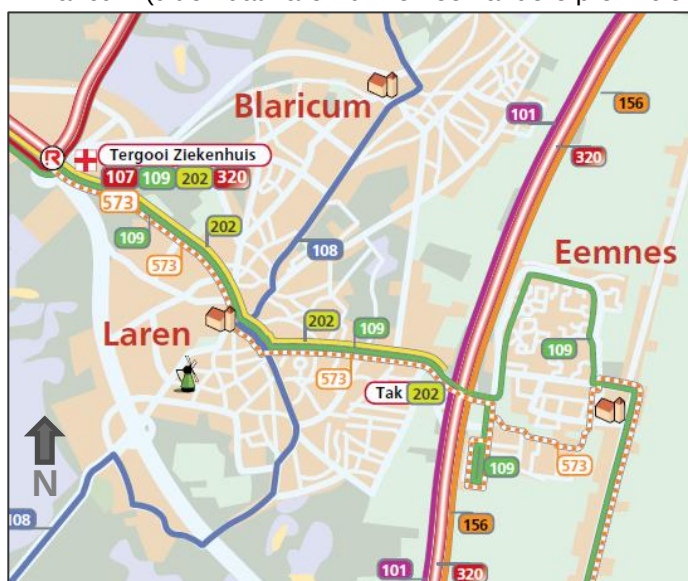
Figuur 2.2 Fietsnetwerk in de gemeente Laren. Bron: Openstreetmap.org.



Figuur 2.3: Intensiteit recreatief fietsgebruik gemeente Laren. Bron: Strava Heatmaps.

Openbaar vervoer

Laren wordt ontsloten door de regionale buslijnen 108 en 109. Lijn 108 rijdt twee keer per uur tussen station Hilversum en Huizen, via de Vredelaan, Zevenenderdrift en de Torenlaan. Lijn 109 rijdt overdag twee keer per uur, 's avonds één keer per uur tussen station Hilversum en station Naarden-Bussum, via de Eemnesserweg en Naarderstraat. Naast de regionale buslijnen rijdt er ook nog een buurtbus 573 vanuit Eemnes door Laren. In Laren zijn geen haltes, de buurtbus stopt alleen bij het Ter Gooi ziekenhuis in Blaricum (dit omdat Laren binnen een andere provincie en dus ook binnen een vervoersconcessie valt).



Figuur 2.4: Buslijnenkaart Laren. Bron: Syntus Utrecht.



2.1 Verkeersveiligheid

Registratie van ongevallen

In de periode 2011 t/m 2015 zijn er in totaal 150 verkeersongevallen geregistreerd in de gemeente Laren. Van die ongevallen vonden er 74 plaats op wegen die in beheer waren bij de gemeente Laren (en dus 76 op rijks-, provinciale en/of waterschapswegen). Van 55 van de 150 ongevallen zijn de locaties bekend, deze zijn in bijlage 1 afgebeeld.

Uit de kaartbeelden blijkt dat er binnen de gemeente geen locaties zijn waar zich veel ongevallen voordoen. Locaties waar zich twee ongevallen hebben voorgedaan zijn:

- Langs de Naarderweg, waarvan eenmaal met betrokkenheid van een (brom)fietser.
- Kruispunt Eemnesserweg – Blaricummertolleen, waarvan eenmaal betrokkenheid van een (brom)fietser.
- Langs de N525 Hilversumseweg (ten zuiden van A1), in beide gevallen met betrokkenheid van (brom)fietzers.
- Kruispunt zuidelijke afrit A1 Witte Bergen – Gooiergracht.
- Langs het Zevenend.

Bij de ongevallen zijn vier maal fietsers en twaalf maal bromfietzers betrokken. Personen jonger dan 16 jaar zijn niet betrokken geweest bij ongevallen. De conclusie van deze analyse is dat er vanuit de geregistreerde ongevallen geen specifiek opvallende groepen te definiëren zijn.

Dit zijn ongevallen die de politie heeft geregistreerd. Bij veel ongevallen, vooral die met uitsluitend materiële schade, komt tegenwoordig geen politie meer ter plaatse waardoor hiervan geen of slechts beperkte registratie van is. Het is zodoende niet (meer) mogelijk om trendanalyses uit te voeren. De geregistreerde ongevallen geven echter geen aanleiding voor grote zorgen op het gebied van verkeersveiligheid.

Trends met invloed op verkeersveiligheid

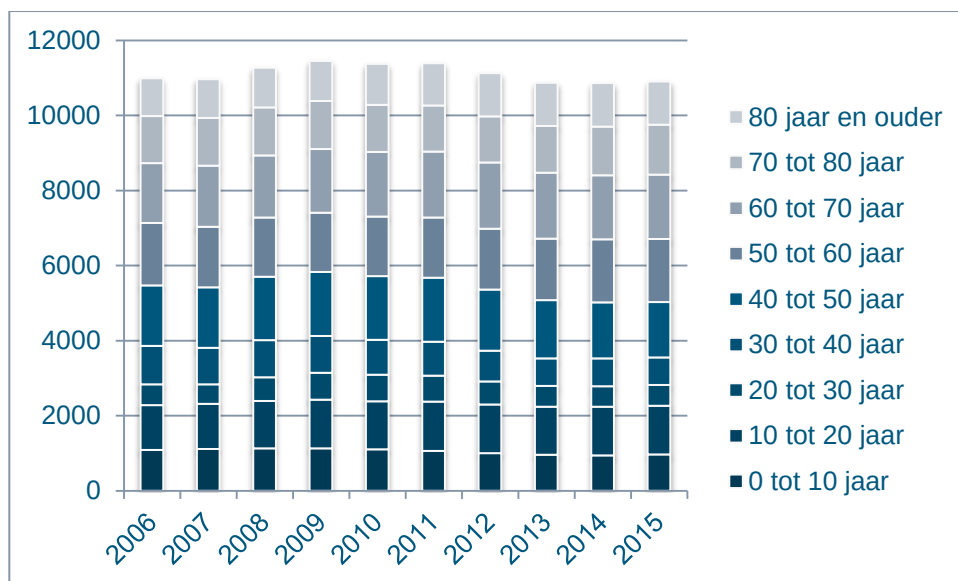
De elektrische fiets of e-bike wint al jaren aan positie. Het stoffige imago van de e-bike is afgeschud, waardoor er tegenwoordig ook door forenzen en zelfs middelbare schooljeugd gebruik van wordt gemaakt. De snelheden die gehaald worden met de e-bike zijn hoger dan met een normale fiets. De gevolgen van ongevallen zijn dan ook groter, voornamelijk onder ouderen.

In de afgelopen jaren is het gebruik van de smartphone in het verkeer (met name tijdens het fietsen) toegenomen. Verkeersdeelnemers zijn zich hierdoor minder bewust van hun omgeving, wat de verkeersveiligheid negatief beïnvloedt. Cijfers hierover zijn nog niet beschikbaar, evenals de verdeling tussen ouderen en jongeren en de precieze gevolgen ten aanzien van verkeersveiligheid. Weinig mensen geven na een ongeval eerlijk aan dat ze afgeleid waren door hun smartphone.

Educatie en communicatie zijn belangrijke middelen om gebruikers bewust te maken van de risico's van gebruik van de e-bike en smartphone in het verkeer.

2.2 Demografie

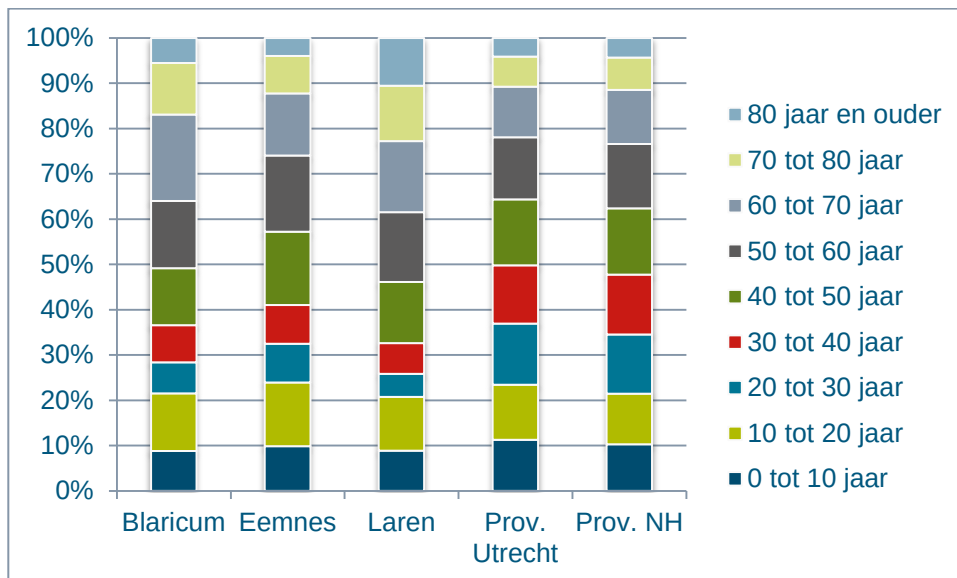
Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) kende de gemeente Laren in 2015 in totaal 10.906 inwoners. De ontwikkeling van de bevolkingsopbouw in de afgelopen jaren is weergegeven in figuur 2.5. Het huidige inwonersaantal ligt op ongeveer hetzelfde niveau als in 2006. Uit de figuur is wel op te maken dat de omvang van de bevolking tot 2009 is gegroeid en sindsdien weer aan het afnemen is. Het aantal inwoners ouder dan 60 is de afgelopen jaren gegroeid.



Figuur 2.5: Ontwikkeling bevolkingsopbouw Laren (bron: CBS).

De bevolkingsopbouw in 2015 is vergeleken met die van de andere BEL-gemeenten en de totalen voor beide provincies in figuur 2.6.

Uit de figuur is op te maken dat meer dan 50% van de inwoners ouder is dan 50 jaar. Het aandeel inwoners ouder dan 50 jaar is ook groter dan in de andere BEL-gemeenten. In vergelijking met de totalen van beide provincies valt het relatief hoge aandeel ouderen op, maar vooral ook het lage aandeel inwoners tussen 20 en 40 jaar (<15%).



Figuur 2.6: Vergelijking bevolkingsopbouw 2015 (bron: CBS).

Het Planbureau voor de Leefomgeving voorspelt in Laren richting 2030 een afname van de bevolkingsomvang van 2,5% tot 10%. De vergrijzing zet mogelijk door. Het aandeel van de bevolking dat in 2030 de AOW-leeftijd heeft bereikt bedraagt 25-30%. Dat is hoger dan het gemiddelde in Nederland. De verwachte ontwikkeling van het aantal inwoners van 4 tot 12 jaar vertoont een sterke krimp van 10% of meer. De vraag is of deze trend doorzet, het aantal nieuwe inwoners met jonge kinderen neemt mogelijk toe (blijkt uit aanmeldcijfers van scholen).

De vergrijzing en de afname van het aantal jongere inwoners in Laren vraagt vooral om extra aandacht voor de minder mobiele inwoners te voet.



3 BELEIDSKADERS EN ONTWIKKELINGEN GVVP LAREN



In het kader van beleid en ontwikkelingen in en rondom de gemeente Laren zijn de vigerende plannen doorgenomen. Uit deze plannen zijn de relevante stukken in de onderstaande paragrafen opgenomen.

3.1 Nationale en regionale beleidskaders

Nota Mobiliteit (2004)

Het nationale verkeer- en vervoersbeleid is vastgelegd in de nota Mobiliteit (Ministerie van Verkeer en Waterstaat en VROM 2004), waarin de doelen en kaders voor het verkeer- en vervoersbeleid tot 2020 worden beschreven. Het gaat er vanuit dat mobiliteit, zowel van personen als van goederen, een voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Het landelijk beleid is niet meer per definitie gericht op het tegengaan van de groei van de automobiliteit, maar eerder op het aanbieden van aantrekkelijke alternatieven. Het hoofddoel is het verbeteren van de betrouwbaarheid van het verkeerssysteem op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het Rijk propageert en stimuleert daarom het selectief aanbieden van verschillende soorten bereikbaarheid, afhankelijk van behoefte, plaats en tijd. De verantwoordelijkheid, de middelen en de bevoegdheden voor dit beleid worden op een steeds decentraal niveau neergelegd. Dat geldt zowel voor de aanleg van infrastructuur en het openbaar vervoer als ook voor bijvoorbeeld een regionaal afgestemd parkeer- en fietsbeleid. Het verkeersveiligheidsbeleid blijft gericht op het terugdringen van het aantal verkeersdoden en -gewonden, met een ambitieuze doelstelling van maximaal 750 doden en 12.250 gewonden in 2020. Nu de wegcategorisering conform Duurzaam Veilig ver is gevorderd komt de nadruk meer op de inrichting conform Duurzaam Veilig en educatie en handhaving te liggen.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

In 2012 is de nationale Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. In deze Structuurvisie wordt ingezet op een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Daarbij wordt veel aandacht besteed aan de bereikbaarheid van stedelijke regio's met topsectoren. De gemeente valt binnen de Noordvleugel van de Randstad. Relevante ontwikkeling is met name het mogelijk maken van de drievoudige schaa sprong in het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer (woningbouw, infrastructuur en groen/blauw), samen met betrokken overheden (RRAAM).

Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan Noord-Holland

De looptijd van het PVVP is inmiddels verlopen. In de nog op te stellen Omgevingsvisie wordt een geactualiseerde beleidsvisie opgenomen. Vooralsnog blijft het PVVP van kracht, waardoor er wordt ingezet op continuering van de uitbreiding van het wegennet en het efficiënter gebruik van alle netwerken tezamen. De speerpunten die in het PVVP zijn geformuleerd zijn ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement, impuls fiets, hoogwaardig openbaar vervoer, verkeersmanagement en ICT, aanpak goederenvervoer en invloed op ruimtelijke ontwikkelingen.

De nieuwe omgevingswet

De omgevingswet heeft enige gevolgen voor het huidige en toekomstige beleid van de gemeente. De gemeente kan de omgevingswet gebruiken om onder andere burgers te laten participeren in verscheidene besluiten. Het is dan van belang dat de burger aan de voorkant wordt meegenomen bij de besluitvorming.

De nieuwe omgevingswet is toe te passen op onder andere de mogelijk toekomstige ontwikkelingen, bijvoorbeeld bij de herinrichting van wegen en de inbreiding van woningbouw. De maatregelen omtrent de omgevingswet gelden voor alle geplande maatregelen na het ingaan van de omgevingswet medio 2020 (de invoering van de wet is recent uitgesteld), maar ook daarvoor kan de gemeente ervoor kiezen om de burger meer te laten participeren in projecten (zie bijlage 8).



3.2 Regionale infrastructurele ontwikkelingen

Verbreding A27/A1

Rijkswaterstaat gaat maatregelen nemen op de A27/A1. De A27 tussen Utrecht-noord en knooppunt Eemnes krijgt een extra rijstrook in beide richtingen. Ook wordt er een ruimtereservering gedaan voor een eventuele toekomstige uitbreiding, komt er een spitsstrook van Utrecht-noord tot aansluiting Bilthoven en wordt de aansluiting Hilversum aangepast. Op de A1 tussen aansluiting Bunschoten-Spakenburg en knooppunt Eemnes worden er in beide richtingen 2 rijstroken toegevoegd. Er komen nieuwe geluidsschermen op de A27, tussen aansluiting Hilversum en knooppunt Eemnes en op de A1 ter hoogte van aansluiting Baarn-noord. De werkzaamheden starten medio 2017, met lichte verkeershinder. Vanaf voorjaar/zomer 2018 tot eind 2018 wordt het werk geïntensiveerd en kan extra verkeershinder ontstaan.

MIRT verkenning A1 Muiderberg - Eemnes

Onderzoek wijst uit dat de A1 tussen Muiderberg en Eemnes op termijn een knelpunt gaat vormen. Het wegvak is daarom als verkenning opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Het onderzoeksgebied is de 'ruit' Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht. De bereikbaarheidsopgave is in het onderzoeksgebied onlosmakelijk verbonden met opgaven en ambities op het gebied van economie en landschap. Daarom worden voor deze thema's ook de opgaven en ambities onderzocht. Het onderzoek loopt tot begin 2017. Dan maken betrokken partners afspraken over de invulling van het vervolgtraject voor korte (2020), middellange (2028) en langere termijn (na 2028).

Programma VERDER

In VERDER werken gemeenten, provincie en het rijk samen om de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland te verbeteren. Het programma richt zich in het bijzonder op de driehoek A1, A27, A28. Onderdelen van het programma zijn onder andere de planstudies naar A27/A1, de Ring Utrecht en knooppunt Hoevelaken. Daarnaast is een regionaal maatregelpakket opgesteld, bestaande uit maatregelen voor fiets, OV en onderliggend wegennet. Eén van de maatregelen betreft de aanleg van tijdelijke bushaltes langs de A27 bij afslag Laren/Eemnes. Het is de bedoeling dat lijn 100 hier gaat stoppen, zodat een snelle verbinding naar Utrecht, Hilversum en Amersfoort ontstaat. De uitvoeringsperiode is nog niet bekend.

3.3 Lokale beleids- en afsprakenkaders

Collegeprogramma 2014-2018

In 2014 is een nieuwe coalitie gevormd tussen Larens Behoud, VVD en CDA. Kernbegrippen van het coalitieakkoord zijn groen, vitaal, veilig en zelfstandig. Op het gebied van verkeer en vervoer zet het college in hoofdzaak de ingezette lijn van beleid voort: wegreconstructies worden gefaseerd en met burgerbetrokkenheid uitgevoerd, waarbij mogelijkheden voor zuinige straatverlichting en glasvezel zoveel mogelijk worden meegenomen. Het college houdt vast aan de verkeersregelininstallatie op de Brink en de oversteek voor langzaam verkeer, maar accepteert niet bij voorbaat dat de verkeersafwikkeling niet beter kan. Verder wil het college actiever beleid voeren in 30 km/uur zones, door bijvoorbeeld meer bewustwording te creëren (borden die actuele snelheid weergeven), meer aangeven van zones, meer meten = meer weten, rekening houdend met inrichting van het straatprofiel, actiever handhaven van de snelheid (beboeten) etc. In regionaal verband wil de gemeente meewerken aan HOV in 't Gooi op basis van de gesloten bestuursovereenkomst en in het kader van de N525 blijven aansturen op overlast beperkende maatregelen.

Centrumplan Laren

Op 3 mei 2017 heeft de gemeenteraad het Centrumplan aangenomen. Daarin wordt gekozen voor een compact centrum, met de Brink als levendig hart van het dorp op het kruispunt van radialen van wegen door het centrum. De voorzieningen (horeca en detailhandel) zijn gevestigd aan de radialen, met aan de



uiteinden van de radialen de parkeervoorzieningen. Daarnaast kan realisatie van parkeervoorziening(en) aan de westzijde van de Nieuweweg bijdragen aan een logische looproute en versterking van de winkelfunctie van de Nieuweweg. Bezien moet worden of het mogelijk is om parkeerplaatsen in de Nieuweweg op te heffen en daardoor meer ruimte te bieden aan winkelend publiek. Om het centrum toegankelijk en gastvrij te houden is betaald parkeren geen optie. De toenemende parkeerdruk op het centrum vraagt wel om oplossingen. Bezien zal moeten worden in hoeverre uitbreiding en herverdeling van de parkeercapaciteit en/of de blauwe zone daar een rol in kunnen spelen. Om de relatie tussen Singer en het centrum te verbeteren is een herinrichting van de Naarderstraat en het pleintje op de hoek Drift uitgangspunt.

Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen

De gemeente heeft onlangs een beleid vastgesteld voor het aanbrengen van oplaadinfrastructuur en reserveren van parkeerplaatsen t.b.v. het opladen van elektrische voertuigen. Als er behoefte is aan oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte kan er daartoe een aanvraag bij de gemeente worden ingediend. Er worden alleen openbare laadpalen geplaatst van de MRA (Metropool Regio Amsterdam). De gemeente bepaalt wel het plaatsbeleid van de palen. Iedere paal heeft een reikwijdte van circa 300 meter.

3.4 Lokale ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen

HOV in 't Gooi

De provincie investeert in een Hoogwaardige OV verbinding tussen Hilversum en Huizen. De route volgt vanuit Hilversum de spoorlijn richting Amersfoort en vervolgens de A27. Volgens het huidige plan komt er bij de Verlengde Laarderweg en de toe- en afrit Eemnes aan beide zijden een P+R terreinen met opstaphalte te liggen, met ruimte voor ca. 75 en 20 auto's (resp. west- en oostzijde). De Verlegde Laarderweg wordt uitgevoerd met fiets- en voetpad. De bus vervolgt haar route weer over de A27 richting Blaricum en Huizen. Er vinden nog gesprekken plaats over de exacte locatie van de halte aan de westzijde van de A27. In de stuurgroep HOV heeft Laren zich het recht voorbehouden de plannen voor de Eemnesser halte te kunnen toetsen op criteria als doorstroming, uiterlijk, verkeersoponhoud e.d.

Crailo

In 2014 heeft de provincie een Ruimtelijk Kader vastgesteld voor de ontwikkeling van het voormalige defensieterrein Crailo. Daarin is onder andere vastgesteld dat de historische laan/fietspad Gebed zonder end en de groenstructuur in stand gehouden moet worden. Het gebied (incl. manege) wordt voor autoverkeer aan de oostzijde op twee plaatsen ontsloten op de Amersfoortseweg, voor het fietsverkeer worden aan de noord- en westzijde ook ontsluitingen geboden. De ontwikkeling van het zuidelijke deel zou oorspronkelijk pas na 2026 plaatsvinden, wanneer het COA de locatie niet meer zal gebruiken voor de opvang van vluchtelingen. Echter loopt er momenteel nog een onderzoek naar de definitieve plannen voor de locatie Crailo. De verwachting is dat de overeenkomst met de provincie Noord-Holland einde van het jaar wordt gefinaliseerd.

Anna's Hoeve

Aan de oostkant van Hilversum verrijst een nieuwe woonwijk voor ca. 650 woningen. De verkeersstructuur sluit aan op de Minckelersstraat en de Anton Philipsweg.

Zuidpolder

Aan de zuidzijde van Eemnes wordt de woonwijk Zuidpolder gerealiseerd en wordt bedrijventerrein Zuidbuurt uitgebreid. In totaal gaat het om maximaal 500-525 woningen, die via de Zuidersingel worden ontsloten. Er is gesproken over een tweede ontsluiting, maar daar bestaat tot op heden onvoldoende



draagvlak voor. Deze ontwikkelingen hebben effect op de verkeersstromen aan de rand van Laren (ter hoogte van de aansluiting A27)

Witte Bergen / Jack's Casino

Gemeente Eemnes is voornemens om mee te werken aan de vestiging van een casino bij hotel De Witte Bergen. In huidige plannen wordt rekening gehouden met ca. 450 tot 600 bezoekers per dag, dat zou leiden tot een verkeerstoename van ca. 200 motorvoertuigen per etmaal die zich hoofdzakelijk via de A1 afwikkelt. Deze ontwikkeling heeft effect op de verkeersstromen aan de rand van Laren (ter hoogte van de aansluiting Witte Bergen A1)

Drakenburgergracht

Gemeente Baarn heeft in 2015 ingestemd met de vestiging van een hotel en wellnesscentrum aan de Oud-Eemnesserweg, in de zuidoostelijke oksel van knooppunt Eemnes. Dit leidt tot een verwachte verkeerstoename van ca. 1.900 motorvoertuigen per etmaal, die zich verdelen over de verschillende toegangswegen.



4 KNELPUNTEN

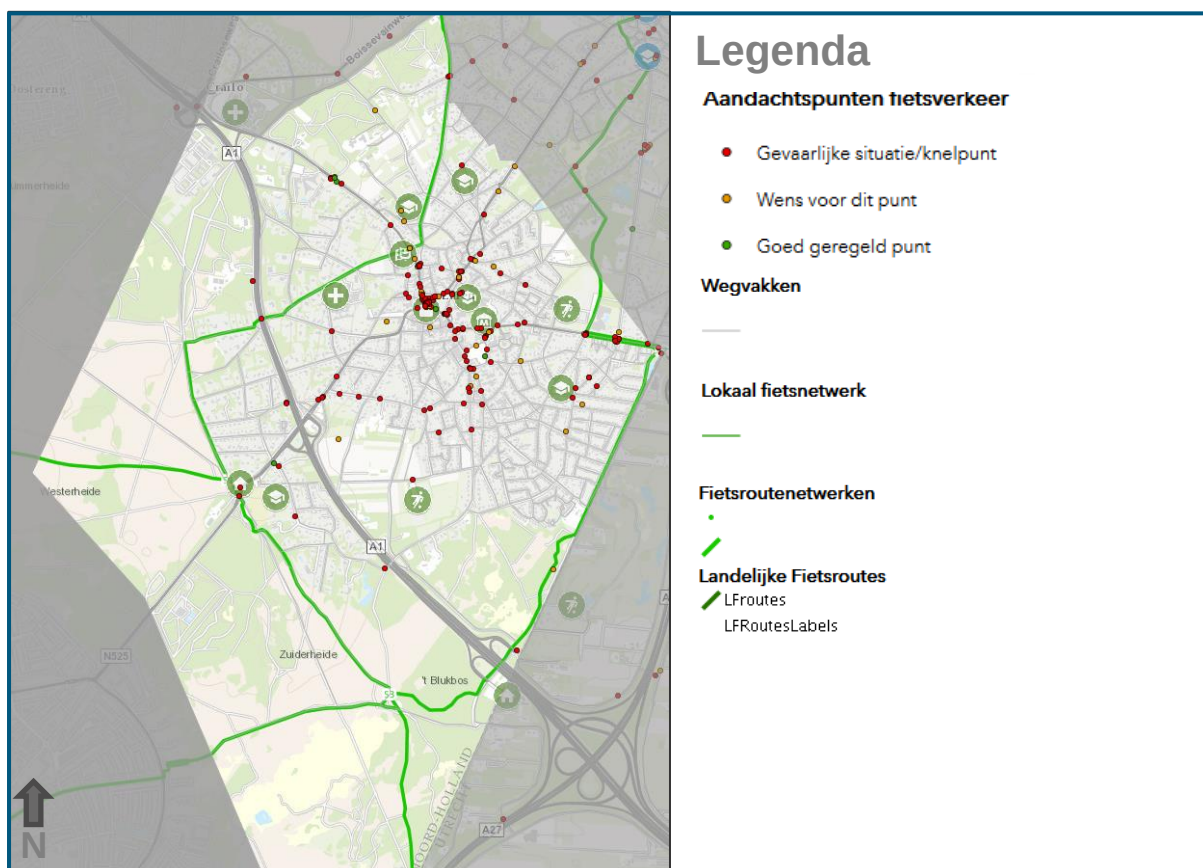
GVVP LAREN

4.1 Inleiding

Inwoners van Laren hebben tussen half november en eind december 2016 de mogelijkheid gehad om wensen en knelpunten door te geven via een digitale kaart². Op de kaart zijn de locaties van knelpunten en wensen doorgegeven waarbij een omschrijving is toegevoegd. De punten op de kaart zijn vooral knelpunten in de ogen van de burgers van Laren. Nadat iedere burger input heeft gegeven, zijn alle punten in diverse categorieën in te delen. De meeste klachten gingen over verkeersveiligheid, snelheid van gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer. Onder andere deze categorieën zijn in de volgende paragrafen opgenomen. De aflopende volgorde van de paragrafen is gebaseerd op de hoeveelheid knelpunten welke per categorie.

4.2 Fiets

Inwoners van Laren gaven aan dat er veel gevaarlijke situaties voor fietsers in Laren zijn. Zo ervaart men veel oversteken als gevaarlijk en wordt weinig voorrang gegeven waar dit wel de bedoeling is. Ook is er een gebrek aan paden waardoor het fietsnetwerk niet optimaal is. De locaties waar deze knelpunten het meest naar voren komen zijn de Brink, Naarderstraat en Eemnesserweg. Deze en overige locaties zijn in de onderstaande figuur 4.1 opgenomen. Dit zijn met name de gebieden rondom het dorpscentrum, de markt en de kruispunten op de autoroutes van en naar het centrum.

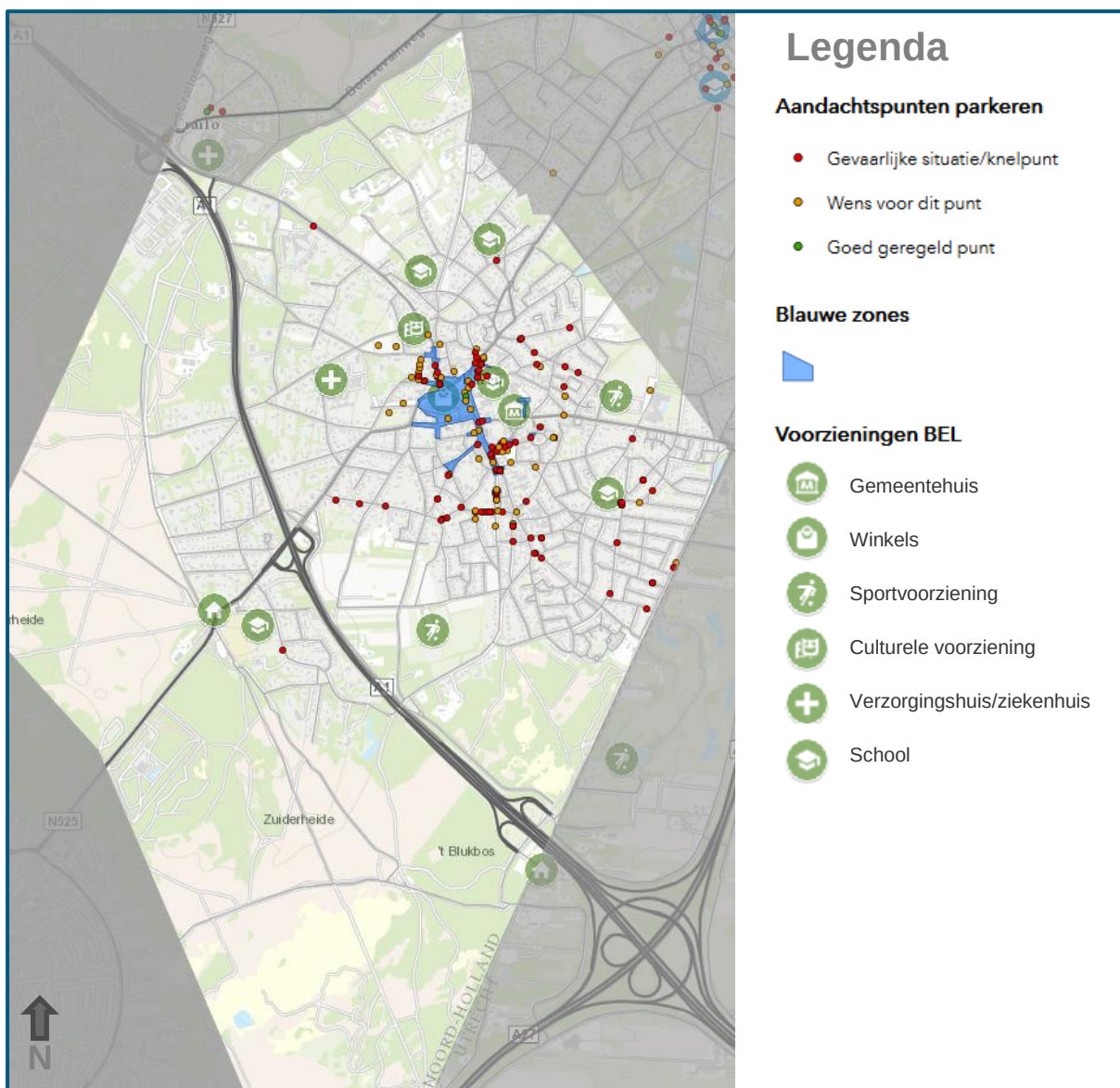


Figuur 4.1: Fietsknelpunten in de gemeente Laren.

² http://www.geosolutions.nl/sites/BEL_Combinatie/

4.3 Parkeren

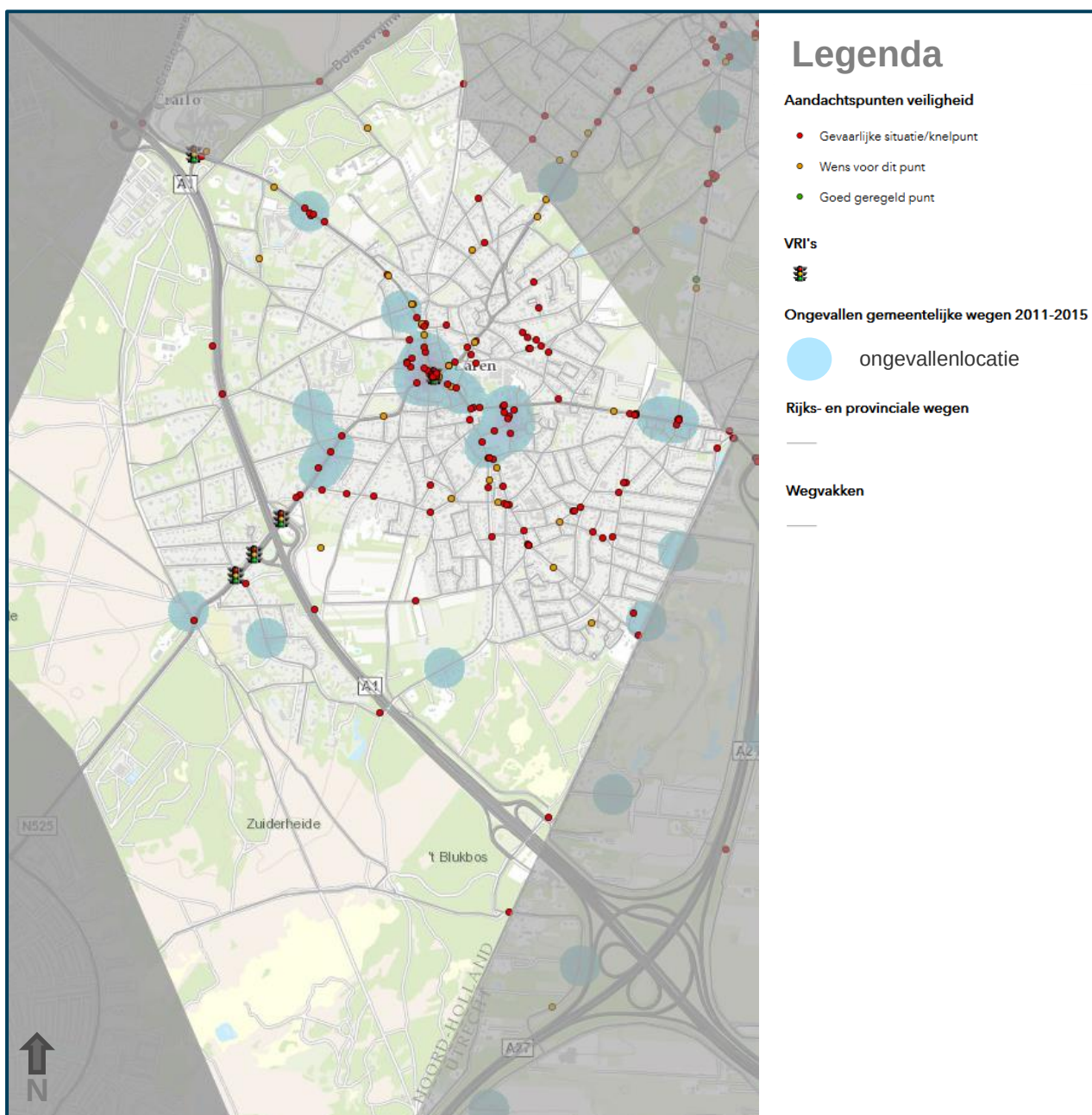
Inwoners van Laren geven vooral aan knelpunten te ervaren op het gebied van parkeren, zoals het parkeren op verkeerde locaties en/of locaties waar parkeren niet is toegestaan. Dit komt of doordat er weinig parkeerplaatsen zijn of omdat er niet wordt gehandhaafd. De locaties die het meest zijn genoemd zijn het Wagenpad, de Barbiersweg, Brink en Bij den Toren. Opvallend zijn de locaties die net buiten de blauwe zone liggen. Mogelijk parkeren hier automobilisten die net buiten de blauwe zone willen parkeren (dit doet zich vooral ten noorden, oosten en zuidoosten van de blauwe zone voor). Deze en overige locaties zijn in de onderstaande figuur 4.2 te zien.



Figuur 4.2: Parkeerknelpunten in de gemeente Laren.

4.4 Verkeersveiligheid

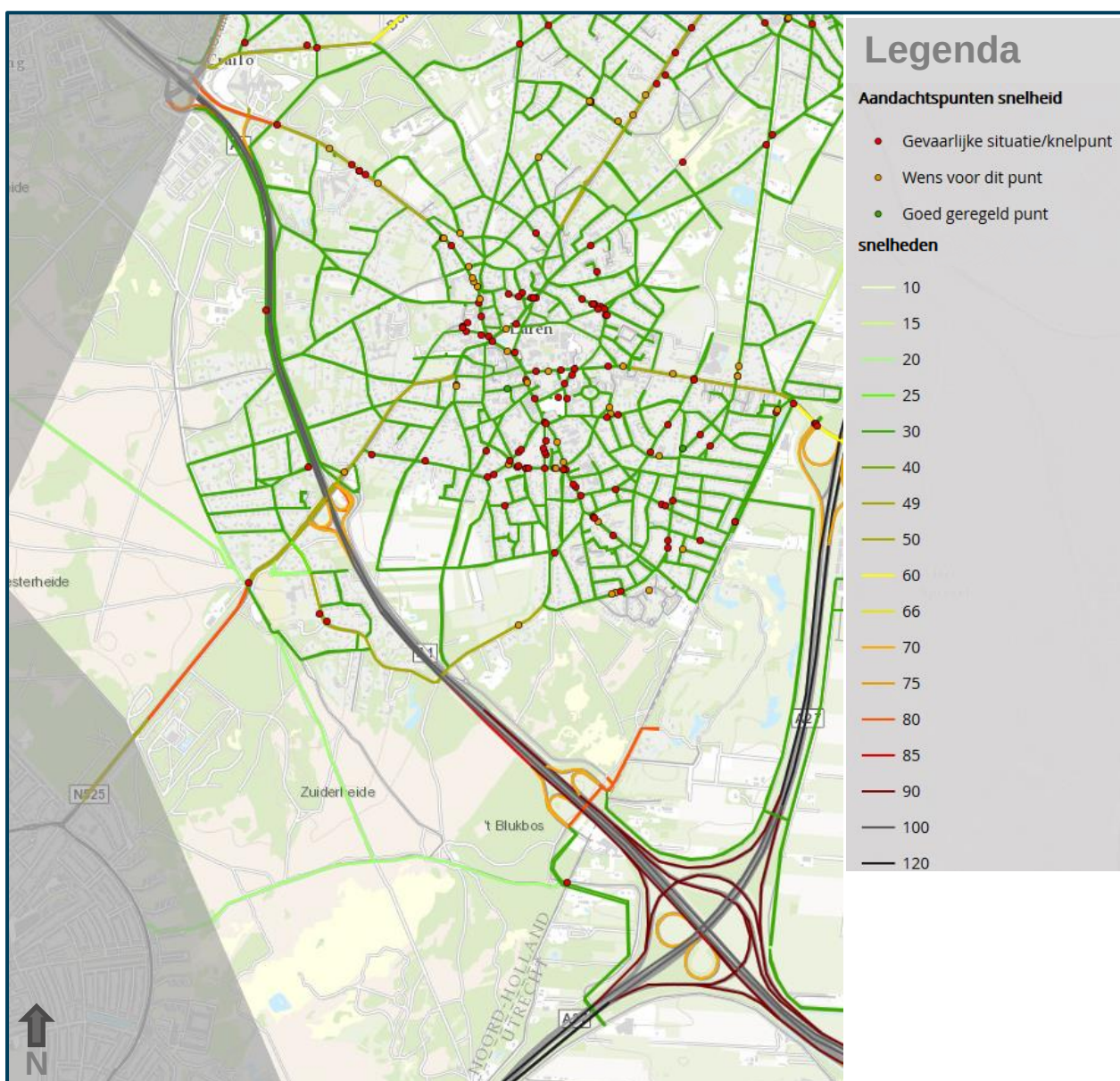
Op het gebied van verkeersveiligheid zijn vaak de onoverzichtelijke verkeerssituaties op wegvakken, in bogen en op kruispunten benoemd door inwoners als knelpunten. Hierbij wordt voornamelijk de zorg uitgesproken bij het oversteken in combinatie met hard rijdend verkeer. Naast de verkeersveiligheid is ook leefbaarheid vaak benoemd. Zo spreekt men zorgen uit over onder andere de luchtkwaliteit. Klachten over snelheid bevinden zich vaak op wegen van en naar het centrum en op de wegen die als alternatieve route worden gebruikt om de Brink (en de verkeerslichten) te ontwijken, zoals de Sint Jansstraat-Zijtak-Wagenpad en de Jagersweg. Deze en overige locaties van knelpunten zijn opgenomen in onderstaande kaart 4.3.



Figuur 4.3: Verkeersveiligheid in de gemeente Laren.

4.5 Snelheid

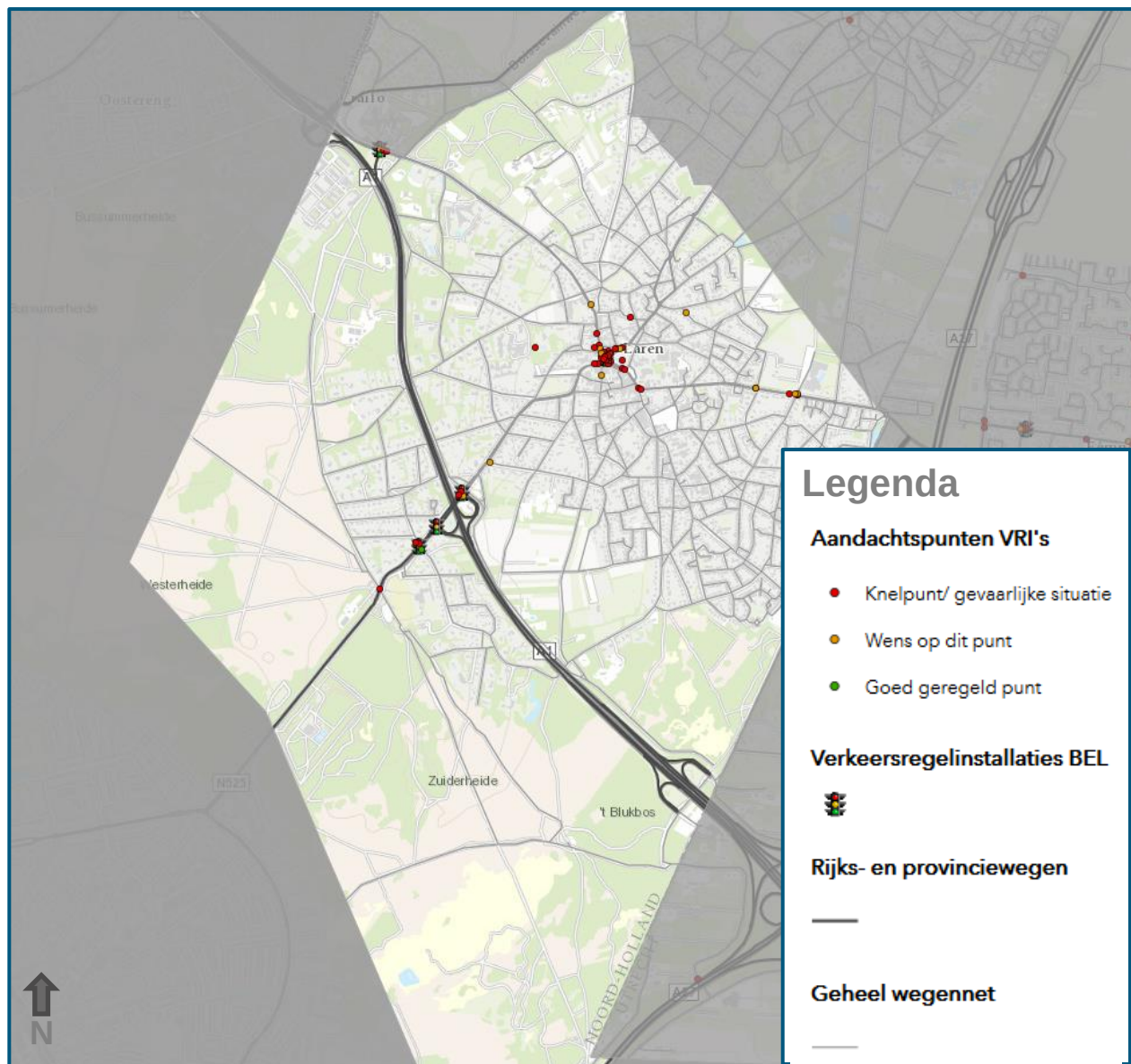
Inwoners van Laren geven een aantal keer als knelpunt aan dat er vaak te hard wordt gereden en geven als oplossing om snelheidsremmende maatregelen te nemen. Bij snelheidsremmende maatregelen denken zij vaak aan het plaatsen van drempels of strenge handhaving. Klachten over snelheid bevinden zich met name op de wegen van en naar het dorpscentrum en op wegen die als alternatieve route worden gebruikt om de Brink (en de verkeerslichten) te ontwijken, zoals de Jagersweg, Oudlaren, Zevenend en de Smeekweg.



Figuur 4.4: Snelheden en knelpunten in Laren.

4.6 Verkeersregelininstallaties

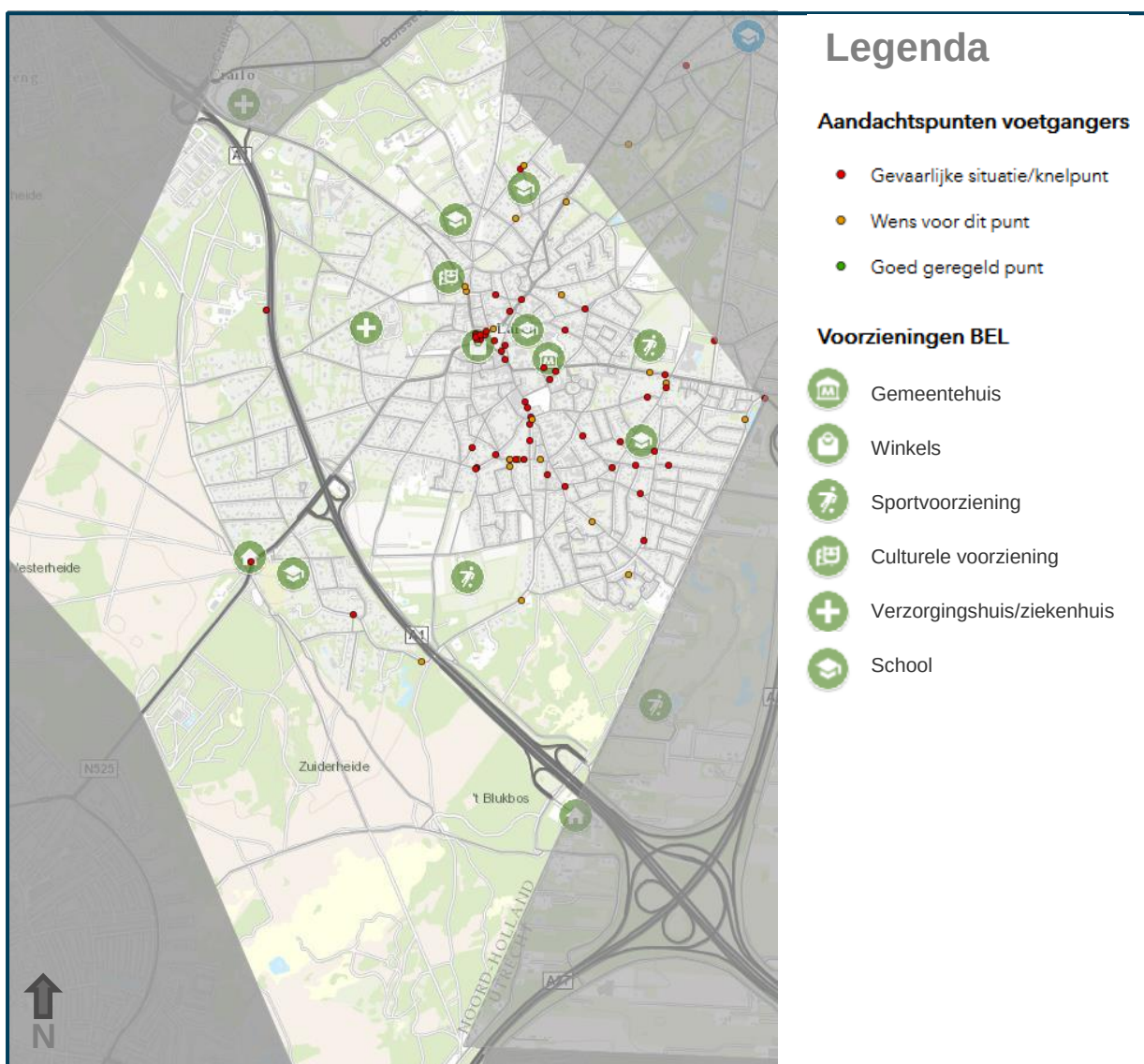
Via de kaart zijn relatief veel klachten met betrekking tot de verkeersregelininstallatie (VRI) op de Brink binnengekomen. De klachten gaan dan vooral over de te lange duur van de cyclus de te korte groentijd voor motorvoertuigen. Velen geven ook aan dat er een te hoge prioriteit wordt gegeven aan fietsers en motorvoertuigen. De andere binnengekomen meldingen met betrekking tot VRI's zijn ook in de onderstaande figuur 4.5 opgenomen.



Figuur 4.5: VRI knelpunten in Laren.

4.7 Voetgangers

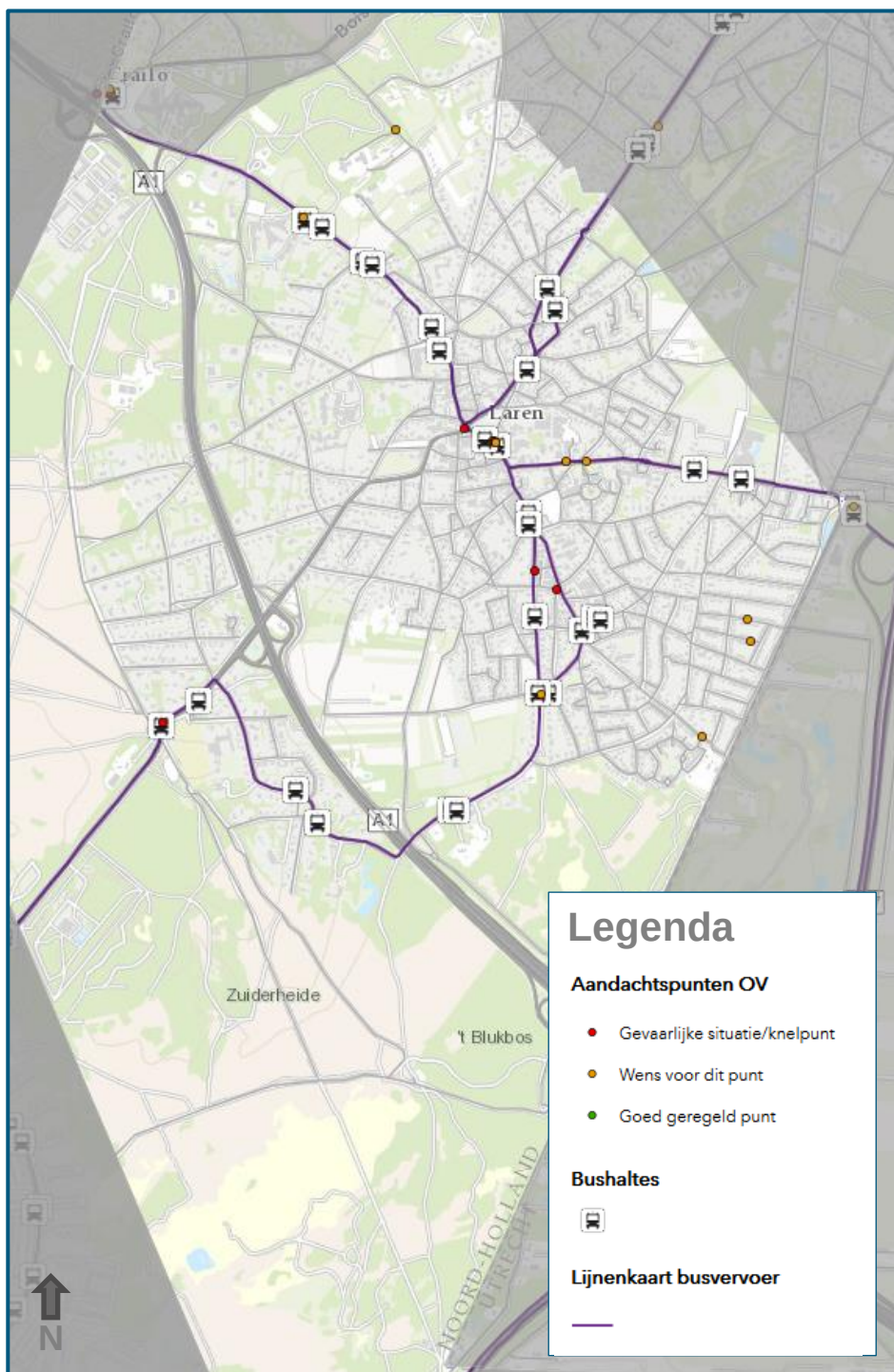
Het meest genoemde knelpunt met betrekking tot de voetganger is dat deze te weinig ruimte krijgt in Laren. Genoemd wordt dat veel paden in slechte staat zijn (voornamelijk door de bomen) en men vindt dat er meer veilige oversteekplaatsen moeten komen. Ook is het gemis van voetpaden regelmatig als knelpunt genoemd. Deze voetgangersknelpunten gelden in de gehele kern van Laren, maar zijn specifiek vaak aangegeven op de Brink en het Wagenpad. Deze en overige locaties waar voetgangersknelpunten zijn, zijn in de onderstaande figuur 4.6 opgenomen.



Figuur 4.6: Knelpunten voor voetgangers in de gemeente Laren.

4.8 Openbaar vervoer

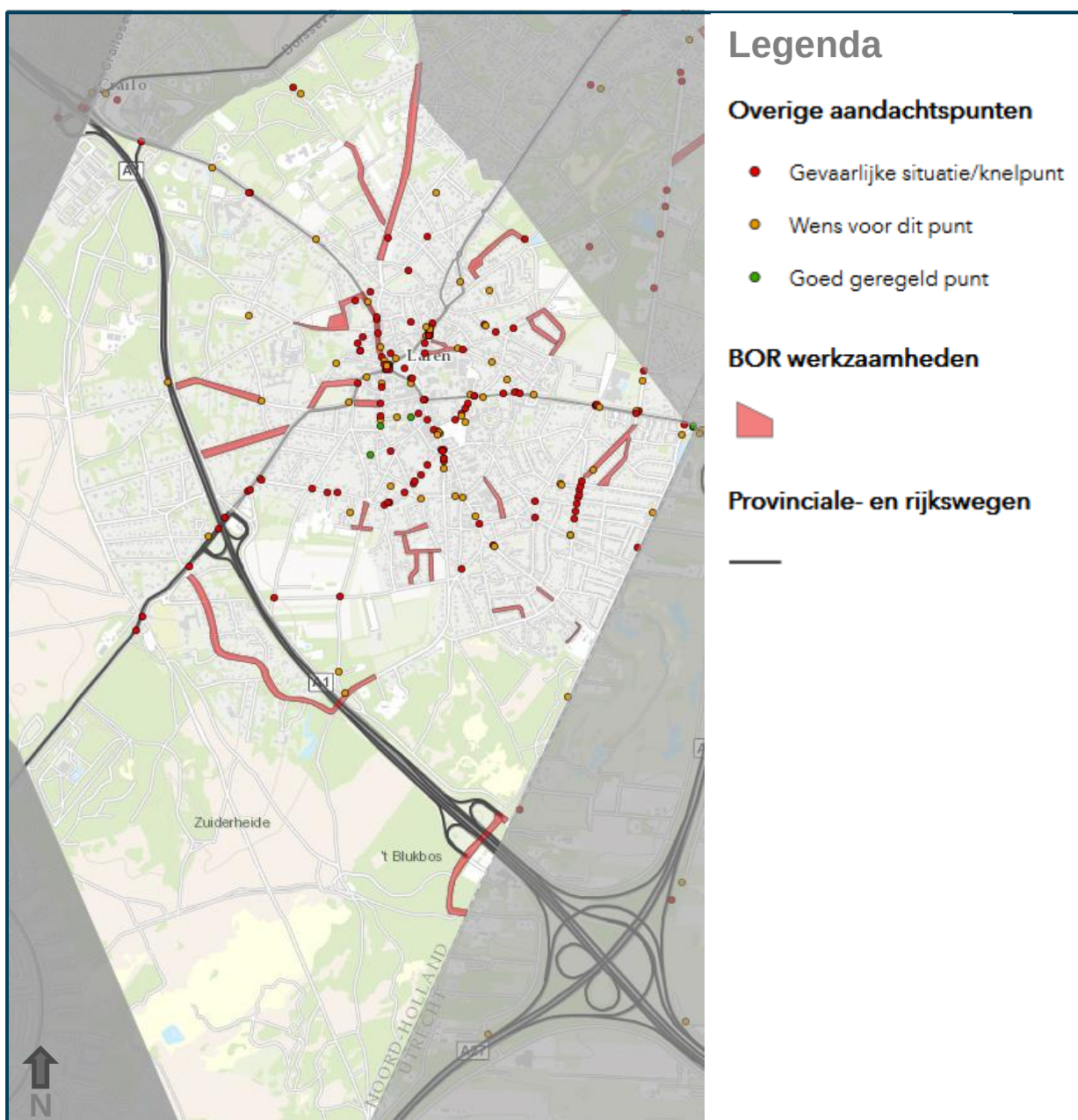
Het grootste knelpunt dat in Laren genoemd is door de inwoners is een lage frequentie van het openbaar vervoer. Men ziet hier ook graag een betere verbinding naar andere kernen of grotere steden. Vooral op de Brink is dit knelpunt het vaakst aangegeven. Deze en overige locaties zijn opgenomen in de onderstaande figuur 4.7.



Figuur 4.7: Openbaar vervoer in de gemeente Laren.

4.9 Overig

Er zijn ook een aantal knelpunten ingevoerd die niet in de eerder genoemde categorieën zijn in te delen. Deze knelpunten zijn als “overig” gekenmerkt. De meeste punten uit deze categorie gaan over het instellen van eenrichtingsverkeer als oplossing voor smalle/drukke wegen en het vele en/of zware vrachtverkeer waar men hinder van ondervindt. De locaties van de knelpunten zijn in de onderstaande kaart te zien. Deze bevinden zich voornamelijk op de wegen van en naar het dorpscentrum en op wegen die als alternatieve route worden gebruikt om de Brink (en de verkeerslichten) te ontwijken.

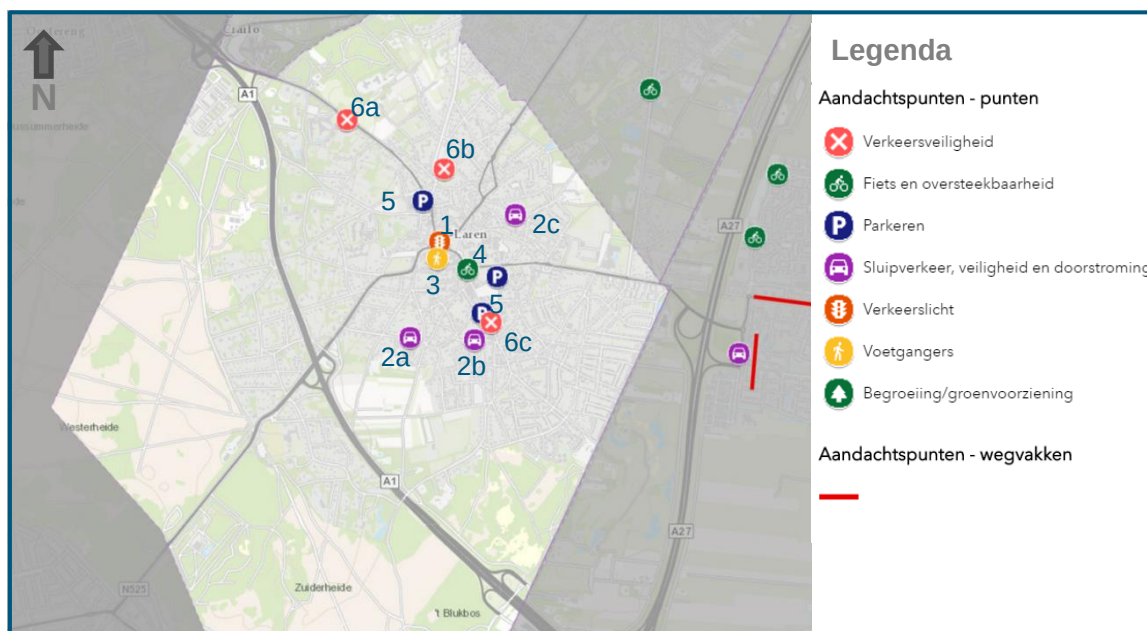


Figuur 4.8: Overige knelpunten en toekomstige ontwikkelingen in de gemeente Laren.

4.10 Samenvatting

Een samenvatting van de aandachtspunten is in de volgende figuur opgenomen.

1. Verkeerslichten kruispunt De Brink.
 - a. Doorstroming gemotoriseerd verkeer.
 - b. Verkeersveiligheid langzaam verkeer.
2. Aandachtspunten op radialen rondom de Brink.
 - a. Sint Jansstraat.
 - b. Zijtak.
 - c. Lingerskamp / Jagersweg.
3. Kwaliteit en afwezigheid voetpaden.
4. Verkeersveiligheidsaandachtspunten voor de fietsers Brink, Sint Jansstraat, Zevenend.
5. Parkeren aan de randen van de blauwe zone.
6. Verkeersveiligheidsaandachtspunten.
 - a. Oversteekbaarheid Naarderstraat.
 - b. Snelheid oud-laren (en aansluitingen bij Naarderstraat / Torenlaan).
 - c. Zevenenderdrift.



Figuur 4.9: Samenvatting knelpunten in de gemeente Laren.



5 EVALUATIE GEVOERD BELEID GVVP LAREN



Laren heeft geen actueel verkeer- en vervoersplan. Het concept Verkeersstructuurplan Laren 2009-2015 (VSP) bevatte een concreet plan voor een gewijzigde verkeerscirculatie rondom de Larense Brink. Dat leidde tot dusdanig veel commotie, waardoor het VSP niet is vastgesteld. Er zijn echter wel doelstellingen en maatregelen geformuleerd die in samenspraak met inwoners en stakeholders tot stand zijn gekomen. Er is nagegaan in hoeverre deze maatregelen zijn uitgevoerd en of daarmee de doelstellingen zijn behaald. Een overzicht is opgenomen in bijlage 2.

5.1 Gemotoriseerd verkeer

De gewijzigde verkeerscirculatie op de Brink leidde tot commotie en is daarom nooit uitgevoerd. In 2012 is besloten tot een aangepast plan ("Brinkplan 3"), dat uitgaat van behoudt van de bestaande verkeerscirculatie en verkeersregelinstallatie. De verkeerssituatie is nog steeds onderwerp van discussie, waardoor geconcludeerd kan worden dat de doelstellingen niet zijn behaald.

Er zijn op ad-hoc basis afspraken met winkeliers gemaakt over het laden en lossen, maar ook dit thema is nog steeds actueel.

5.2 Openbaar vervoer

Er zijn stappen gemaakt op het gebied van OV. De buslijn Bussum – Eemnes is gestrekt en op de Brink zijn bushaltes gerealiseerd. Met het besluit voor HOV in 't Gooi wordt tevens tegemoet gekomen aan de wens voor HOV haltes nabij de A27 aansluitingen Eemnes/Laren. De haltes worden eveneens voorzien van stallingsruimte voor auto's en fietsen.

Daarnaast is de wens voor een buurtbus ontstaan die de zorginstellingen en openbare voorzieningen met elkaar verbinden.

5.3 Langzaam verkeer

Veel van de beoogde maatregelen op het fietsnetwerk zijn uitgevoerd. Op de Zevenenderdrift zijn fietssuggestiestroken aangebracht. Hetzelfde geldt voor de Naarderstraat, met uitzondering van het laatste gedeelte tussen Tafelbergweg en Brink dat als uitwerking van de Centrumvisie aangepakt moet gaan worden. Het kruispunt Mauvezand – Remiseweg is eveneens verbeterd. De maatregelen aan de kruispunten aan het Zevenend zijn (nog) niet uitgevoerd. Dit is pas opportuun op het moment dat er werk met werk gemaakt kan worden.

5.4 Parkeren

Er zijn afspraken met ondernemers gemaakt om personeel te stimuleren niet in de blauwe zone te laten parkeren. Dit heeft echter (nog) geen vervolg gekregen. Op basis van CROW parkeernormen is een parkeerbalans voor het centrumgebied opgesteld, waaruit blijkt dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. De discussie is daarmee echter nog niet afgesloten, getuige ook de wensen die in de Centrumvisie zijn uitgesproken.

5.5 Educatie en handhaving

Er zijn geen acties ondernomen op het gebied van gedragsbeïnvloeding en mobiliteitsmanagement. Handhaving is inmiddels een doorlopende activiteit. Uit gegevens van het Centraal Justitieel Incasso Bureau blijkt dat er in 2015 in Laren onder andere bovengemiddeld veel boetes worden uitgeschreven.



6 VERTALING NAAR
AMBITIES EN DOELSTELLINGEN

GVVP LAREN



Het GVVP schets de hoofdlijnen van het verkeer- en vervoersbeleid voor de komende jaren. Aan de hand van het GVVP kunnen belangenafwegingen worden gemaakt en verkeersmaatregelen worden bepaald. Het beleid speelt ook in op ruimtelijke ontwikkelingen.

6.1 Visie en doelstelling

Als basis voor het GVVP worden doelstellingen gedefinieerd. Deze worden afgeleid uit de constatering in voorgaande hoofdstukken en sluiten zoveel als mogelijk aan bij het collegeprogramma.

Hoofddoelstelling GVVP 2017-2021

“Het zorgdragen voor een betrouwbare bereikbaarheid ten behoeve van het sociaal en economisch functioneren van de gemeente Laren, rekening houdend met de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers”.

Per thema worden daar een aantal meer concrete doelstellingen aan gekoppeld.

Bereikbaarheid

- Verbetering van de verkeersafwikkeling op de Brink.
- Bieden van voldoende parkeerfaciliteiten voor het centrumgebied, met parkeerconcentraties ten behoeve van langparkeren aan de randen van het centrum.
- Aandacht voor de bereikbaarheid voor hulpdiensten.
- Waar mogelijk optimaliseren van het OV aanbod, met minimaal behoudt van de bestaande vervoerslijnen.

Verkeersveiligheid

- Actiever beleid voeren op de naleving van de verkeersregels in 30 km/uur.
- Verbeteren van de verkeerveiligheid in schoolomgevingen en op school-thuisroutes.
- Invulling geven aan verkeerseducatie en andersoortige gedragsbeïnvloeding.
- Aandacht voor veilige en toegankelijke looproutes, met specifieke aandacht voor kwetsbare doelgroepen zoals kinderen, ouderen en minder validen.

Leefbaarheid

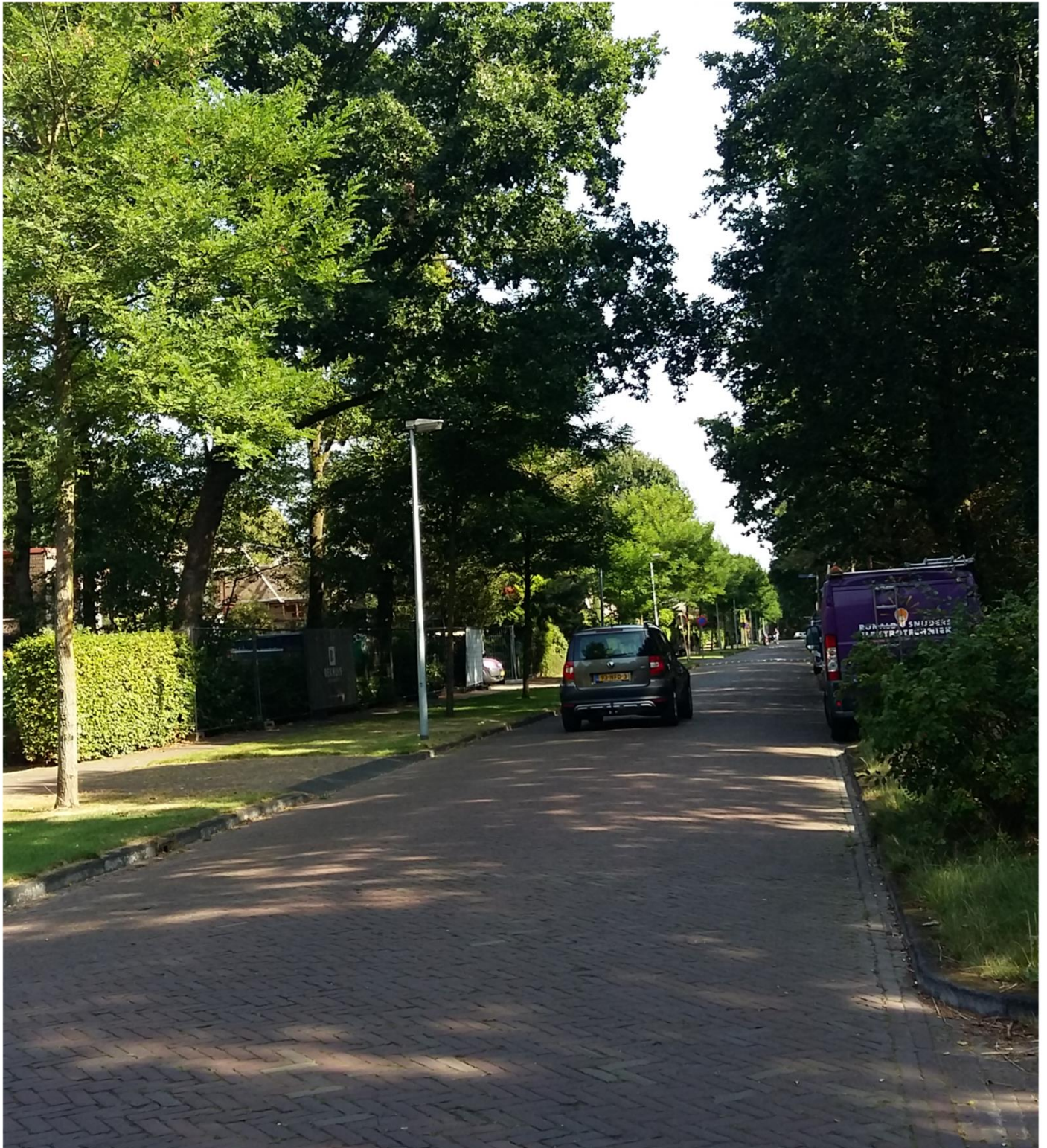
- Meer sturing op de routes en laad- en losmogelijkheden voor het bevoorradende verkeer
- Aanwezigheid van goede en logische wandelpaden in Laren.
- Betrekken van omwonenden en stakeholders bij de uitwerking van reconstructies.

6.2 Van ambities naar maatregelen

In deel B worden de ambities vertaald naar maatregelen. De resultaten van de beleidsanalyse, knelpunten analyse, de evaluatie van het GVVP en de doelstellingen komen samen in maatregelen. Per vervoerswijze zijn de maatregelen uitgewerkt, waarna in paragraaf 9.9 een prioriteit is toegekend aan de maatregelen.



Deel B: Wensbeelden en maatregelen GVVP LAREN



7 Wensbeelden Verkeersstructuur GVVP LAREN

Op basis van de ambities en doelstellingen zijn op basis van de huidige netwerken de wensbeelden per vervoerswijze in beeld gebracht. Voor sommige wensbeelden geldt een overeenkomstige maatregel met andere vervoerswijzen. Indien dit het geval is, dan is hier melding van gemaakt.

De huidige netwerken zijn ook online raadpleegbaar:
http://geosolutions.nl/sites/BEL_Combinatie/kaart/huidig/

De wensbeelden zijn ook online raadpleegbaar:
http://geosolutions.nl/sites/BEL_Combinatie/kaart/wensbeelden/

7.1 Auto

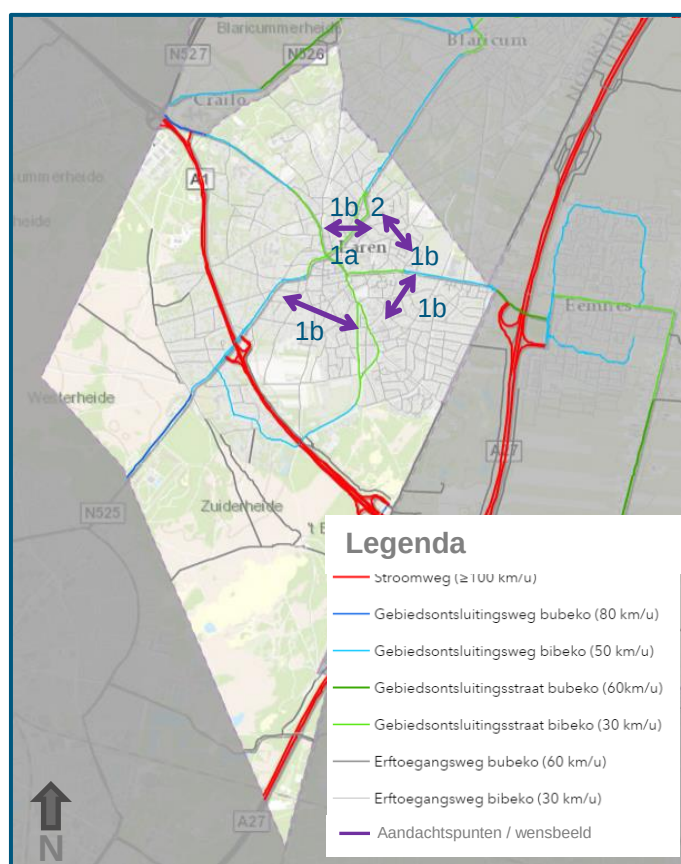
In bijgaand figuur is de huidige wegcategorisering weergegeven. De kern Laren is ontsloten via vijf verschillende routes, namelijk: Hilversumseweg, Torenlaan, Eemnesserweg, Naarderstraat en Zevenend/ Vredelaan.

Deze vijf wegen komen samen op de Brink, wat daardoor het drukste punt in het verkeersnetwerk van Laren vormt.

Drie van deze wegen vormen een verbinding met de omliggende autosnelwegen. De Hilversumseweg en Naarderstraat sluiten aan op de A1 en de Eemnesserweg sluit aan op de A27. De Torenlaan verbindt Blaricum met Laren.

Uit de analyse in deel 1 (zie hoofdstuk 2) blijken de volgende aandachtspunten voor het gemotoriseerd verkeer.

1. Doorstroming en verkeersveiligheid
 - 1a De Brink
 - 1b Veiligheid en doorstroming in de woonwijken.
2. Verkeerscirculatie 'De Rijt'



Figuur 7.1: Huidige wegcategorisering en aandachtspunten auto.

Wanneer de huidige situatie niet verandert, zal in 2030 de volgende verkeersintensiteit het kruispunt op de Brink passeren:

- Brink van en naar Torenlaan: circa 5100 mvt/etm
- Brink van en naar Eemnesserweg: circa 8100 mvt/etm
- Van en naar de Naarderstraat : circa 7900 mvt/etm
- Van en naar de Burg. V. Nispen v. Sevenaerstraat: circa 7800 mvt/etm

1a. Doorstroming en verkeersveiligheid in de kern Laren

Hét kruispunt van Laren bevindt zich op de Brink. Dit is de plek waar de ontsluitende radialen samenkomen en veel verkeer wordt afgewikkeld. Tegelijkertijd is de Brink het centrale, levendige hart van

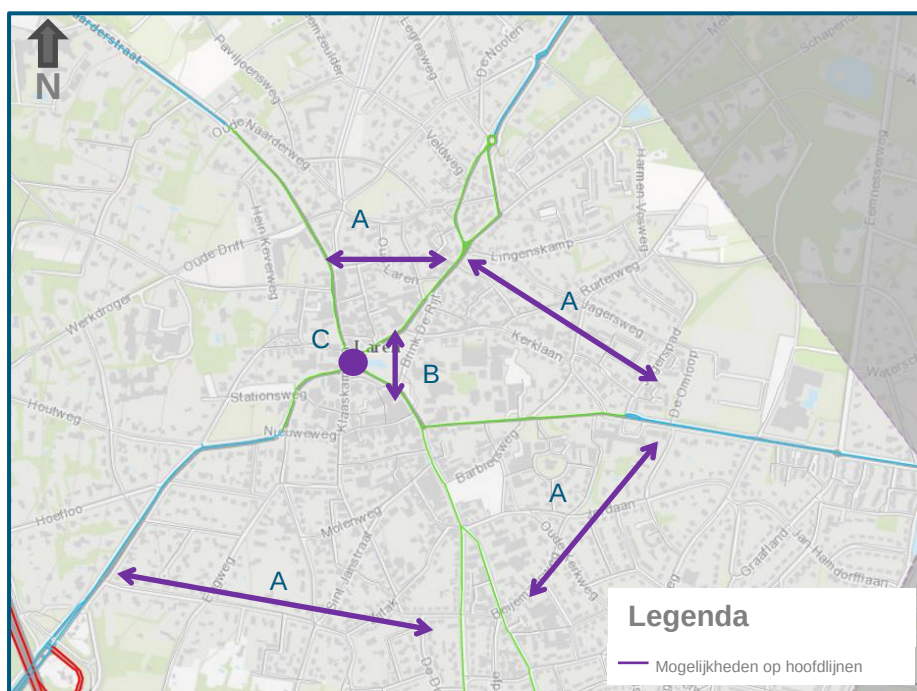
het dorp, waar de verblijfsfunctie centraal staat. Er zijn veel fietsers en voetgangers aanwezig. Dat maakt het tot een locatie waar veel verkeersbewegingen aanwezig zijn.

De Brink is het meest genoemd bij de inventarisatie van wensen en knelpunten. De meeste meldingen gaan over de lange cyclustijd en de korte groentijden van de verkeersregelininstallatie. Dat is zowel door automobilisten als fietsers genoemd. Tegelijkertijd zijn mensen van mening dat er juist een te hoge prioriteit wordt gegeven aan fietsers en motorvoertuigen. Deze tegenstellingen typeren de situatie, waarin het onbegrip evenredig met de wachttijd toeneemt.

Uit een nadere analyse blijkt dat de meldingen niet uit de lucht zijn gegrepen. De algemene streefwaarden voor de verkeersafwikkeling worden niet gehaald³. Daardoor ontstaat het risico dat de verkeersregeling als ongeloofwaardig wordt ervaren, wat een opmaat kan betekenen naar roodlichtnegatie en andere verkeersonveilige gedragingen. De verkeerssituatie op De Brink leidt ook tot neveneffecten elders. Er zijn namelijk verkeersstromen die De Brink proberen te ontwijken, door gebruik te maken van alternatieve routes. Dat leidt tot ongewenste situaties op de radialen en de routes Sint Jansstraat-Zijtak-Wagenpad en de Jagersweg. Omgekeerd betekent het ook dat een betere doorstroming op de Brink leidt tot hogere intensiteiten.

Het is noodzakelijk om keuzes te maken. Op hoofdlijnen is de keuze als volgt:

- A. Accepteren van de huidige situatie op De Brink. In dat geval is het wenselijk om maatregelen te nemen die het sluipverkeer elders tegengaan.
- B. Wijzigen van de verkeerscirculatie op de Brink, door het instellen van een éénrichtingscircuit op de Brink rondom de parkstrook.
- C. Optimaliseren van het kruispunt Brink - Naarderstraat. Daarbij kan gedacht worden aan de aanleg van extra detectielussen, het (volledig of alleen gedurende de daluren) uitschakelen van de verkeerslichten en/of het herinrichten van het kruispunt tot een voorrangskruispunt, voorrangspointje of rotonde.



Figuur 7.2: Huidige wegcategorisering en aandachtspunten auto (detail).

³ Bron: Quick Scan VRI Brink Laren (X stream, mei 2016). Algemene streefwaarden: cyclustijd = max. 90 seconden, gem. wachttijd = max. 60 seconden, wachtrijlengte = max. 50 meter.



A. Accepteren van de huidige situatie op De Brink

Er kan voor gekozen worden om de huidige situatie (met verkeersregeling) te handhaven. Binnen de huidige situatie is er door uitbreiding van detectievelden nog optimalisatie van de regeling mogelijk, maar de winst is beperkt (ca. 4-6 seconden cyclustijd). Acceptatie van de huidige situatie op De Brink heeft niet de voorkeur, gezien de maatschappelijke onvrede over de situatie, de ongeloofwaardigheid van de verkeersregeling en verkeersveiligheidsrisico's die daar aan vastzitten. Bij het niet direct aanpakken van de Brink heeft het wel de voorkeur om verkeers- en/of snelheidsbeperkende maatregelen te nemen op de tangenten, zoals wegversmallingen of plateau's (zie hoofdstuk 9, maatregel 1b). Dat leidt er toe dat verkeer terugkeert naar een route via De Brink, waardoor de wachttijden daar toenemen.

B. Wijzigen van de verkeerscirculatie op de Brink

Instellen van een éénrichtingscircuit op de Brink leidt er toe dat de verkeers- en verblijfsfunctie meer in balans wordt gebracht. Vanwege het éénrichtingsverkeer is er slechts één rijbaan nodig, waardoor de oversteekbaarheid verbetert. Er komt ook meer ruimte beschikbaar voor fietsers en voetgangers. Nadeel is dat de nu verkeersluwe oostzijde van De Brink meer verkeer krijgt te verwerken. Het gaat om een forse ruimtelijke ingreep, waar hoge kosten mee zijn gemoeid. Deze mogelijkheid is in het verleden besproken, maar heeft het nooit gehaald. Ook nu tijdens de stakeholdersbijeenkomst was er geen enkele partij die de mogelijkheid met gejuich ontving. Vooralsnog lijkt het dan ook een te ingrijpend oplossing te zijn en is het niet opportuun om verder onderzoek uit te voeren.

C. Optimaliseren van het kruispunt Brink - Naarderstraat

Uit eerder onderzoek naar de Brink blijkt dat de huidige regeling niet optimaal is ingericht. De voorstart groen voor fietsers is relatief lang en zorgt voor een aanzienlijke toename van de cyclustijd. Bij een proef is deze voorstartgroen verkort, echter had dit direct veel negatieve reacties tot gevolg van fietsers (onveiligheidsgevoel). Ook bleek uit dit eerder onderzoek dat het aanbrengen van extra detectielussen op afstand van het kruispunt een aanzienlijke verbetering tot gevolg zouden hebben van de doorstroming.

Er zijn kruispuntberekeningen uitgevoerd voor een situatie zonder verkeerslichten (voorrangskruispunt). Daaruit blijkt dat in theorie in de huidige situatie ook zonder verkeerslichten een goede verkeersafwikkeling bereikt kan worden. Het is daarbij echter onduidelijk is wat de invloed van de fietsers is op de verkeersafwikkeling. In een situatie zonder verkeerslichten komt de positie van de (afslaande) fietsers en (overstekende) voetganger meer onder druk te staan. Door gedurende een proefperiode buiten de spitsperiodes de verkeerslichten uit te schakelen, kan er inzicht worden verkregen in de effecten op verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en beleving. De inzichten leveren input voor een eventueel op te starten ontwerptraject en/of dynamische simulatie voor een definitieve inrichting als voorrangskruispunt, zonder verkeerslichten. Daarin is het van belang om de verblijfsfunctie en de positie van fietsers en voetgangers voldoende te waarborgen.

Naast een voorrangskruispunt is het ook mogelijk om het kruispunt om te bouwen tot een voorrangspleintje (zoals op de Diependaalselaan in Hilversum) of rotonde. Een rotonde is in een eerder stadium al eens onderzocht. De voordelen van een rotonde zijn dat er een goede doorstroming wordt bereikt, dat fietsers veilig en in de voorrang kunnen afwikkelen en dat er voor voetgangers goede oversteekvoorzieningen beschikbaar komen. Het is echter niet mogelijk om een rotonde binnen de huidige verharding in te passen. In bijlage 9 is dieper ingegaan op de doorstroming op de Brink met behulp van het verkeersmodel Laren.

7.2 Vrachtverkeer

In de huidige situatie lopen de routes voor het vrachtverkeer via de hoofdwegenstructuur. Deze situatie wordt in het wensbeeld bevestigd en doorgezet.

De overlast van vrachtverkeer in het centrum van Laren kan worden beperkt, door het instellen van venstertijden. Daarmee kan bijvoorbeeld worden bereikt dat het vrachtverkeer zich niet mengt met de piektijden van centrumbezoekers en/of schoolgaande jeugd.

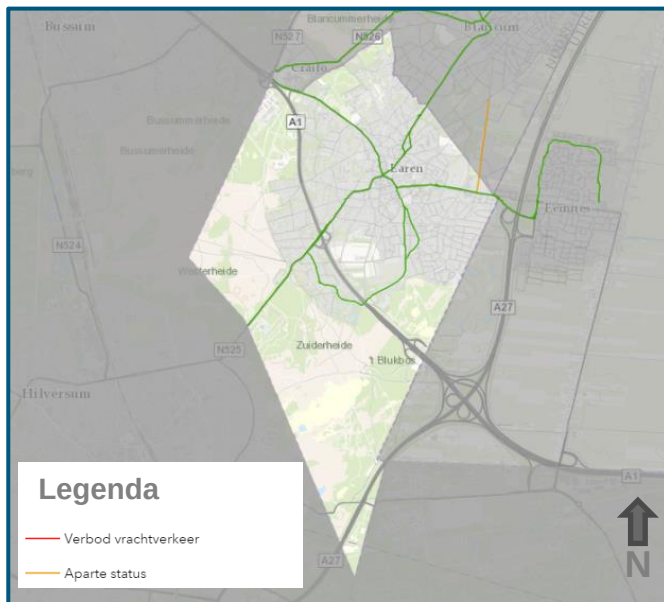
Een andere mogelijkheid is om de impact van vrachtverkeer op de dorpsbeleving te beperken. De oude structuren in het centrum zijn eigenlijk niet geschikt voor de grote trekker-oplegger combinaties die nu dagelijks (m.n.) de supermarkten bevoorraden. Door

met kleinere voertuigen te bevoorraden kan de overlast worden beperkt. Dit wordt reeds met succes in vele binnensteden in Nederland toegepast, waaronder Amerongen, Elburg, Dordrecht en Zierikzee. Kleinere voertuigen betekent in sommige gevallen wel dat er meer voertuigen nodig zijn, waardoor het positieve effect (deels) teniet wordt gedaan. Daarom is overleg met de vervoerders wenselijk.

Er is in de regio Gooi- en Vechtstreek een convenant vrachtverkeer waarin onder regie van de regio getracht wordt afspraken te maken met vervoerders over de routes en tijden voor vrachtverkeer. De gemeente Laren is sinds kort ook aangehaakt bij dit overleg. In eerste instantie wordt onderzocht of er via het convenant vrachtverkeer afspraken gemaakt kunnen worden over het hanteren van venstertijden en/of de inzet van kleinere voertuigen. Bij het uitblijven van 'zachte' afspraken kan worden overwogen om via verkeersbesluiten wettelijke beperkingen op te leggen (zie hoofdstuk 9, maatregel 3).

De volgende twee maatregelen kunnen overwogen worden:

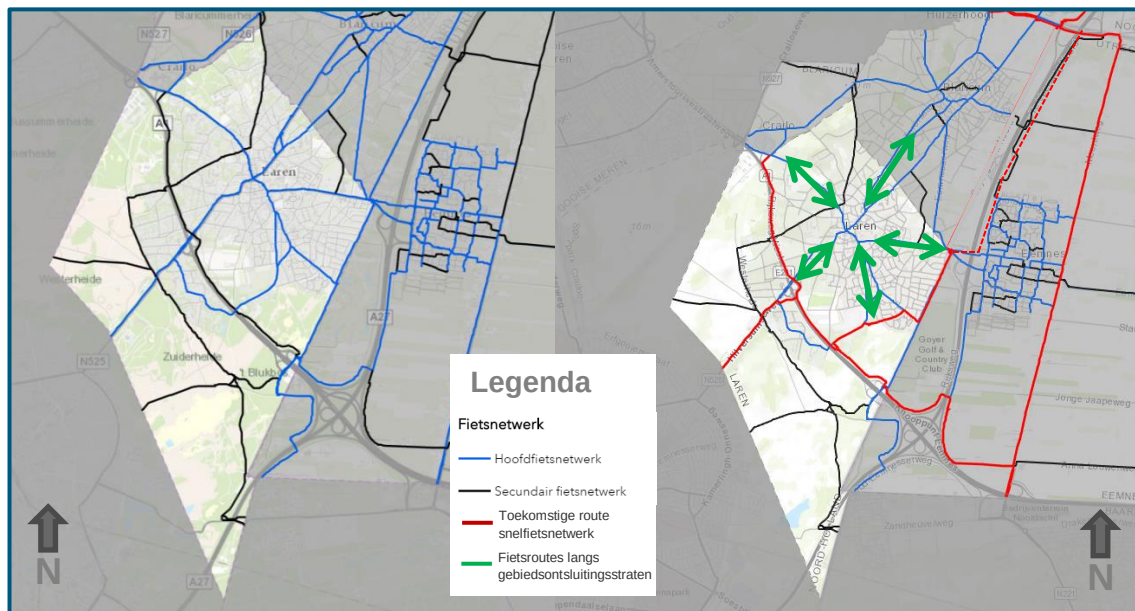
- Instellen venstertijden, bijvoorbeeld een vrachtwagenverbod in de kern tussen 7 en 9 uur 's ochtends en tussen 14 en 18 uur 's avonds.
- Instellen van een lengte beperking voor vrachtverkeer, bijvoorbeeld geen vrachtverkeer langer dan 8 meter in de gehele kern van Laren.



Figuur 7.4: Huidig netwerk vrachtverkeer.

7.3 Fiets

De belangrijkste fietsvoorzieningen in Laren zijn de fietsverbindingen langs de radialen. Deze verbindingen zijn voor zowel het gemotoriseerd verkeer als het fietsverkeer de basis van het netwerk.



Figuur 7.5a: Huidig fietsnetwerk

Figuur 7.5b: Huidig fietsnetwerk met toekomstige route snelfietsroute.

Fietsvoorzieningen op de gebiedsontsluitingsstraten (30 km/uur)

Op de gebiedsontsluitingsstraten (30 km/uur) hebben fietsers het gevoel in de verdrukking te komen. Dit doet zich voor op de Torenlaan, Naarderstraat, Brink/Zevenend en de Eemnesserweg. De afgelopen jaren zijn op een aantal wegen fietssuggestiestroken aangebracht, om fietsers meer 'positie' te geven. De fietssuggestiestroken zijn erg smal.

Er zijn maatregelen wenselijk om de radialen beter geschikt te maken als hoofd- of zelfs snelfietsroute. Op hoofdlijnen is de keuze als volgt:

- Handhaven huidige situatie.
- Ruimte maken voor de fiets. Concreet betekent dat een verbreding van de fietsstroken naar minimaal 1,70 meter, bij voorkeur in rood asfalt. De verbreding betekent een versmalling van de rijloper voor autoverkeer, waardoor het autoverkeer bij tegenliggers gebruik moet maken van de fietsstrook en zodoende meer moet anticiperen op fietsers.
- Bieden van alternatieve routes, losgekoppeld van de hoofd(auto)structuur.

Vanuit de inventarisatie en gesprekken met stakeholders zijn geen concrete behoeftes en mogelijke tracés voor alternatieve routes naar voren gekomen. Het gros van de fietsroutes loopt richting of via De Brink. Daarom heeft het de voorkeur om optie B verder uit te werken: het verruimen van de fietsstroken op de gebiedsontsluitingsstraten, zoals de Torenlaan, Naarderstraat, Brink/Zevenend en de Eemnesserweg (zie hoofdstuk 9, maatregel 4).

Snelfietsroute Hilversum - Blaricum

Metropoolregio Amsterdam is in samenwerking met regio Gooi- en Vechtstreek en de verschillende gemeenten een programma aan het opstellen, van waaruit een samenhangend en aantrekkelijk netwerk van fietsroutes tot stand gebracht kan worden voor snelfietsers. Eén van de beoogde snelfietsroutes, tussen Hilversum en Blaricum, is geprojecteerd door Laren.

Voor het gewenste netwerk van snelfietsroutes worden kwaliteitseisen geformuleerd. Deze bestaan onder andere uit een duidelijke en herkenbare route, voldoende breedte voor de fietsers, zo min mogelijk barrières (bij voorkeur in de voorrang) en comfortabele verharding (asfalt). Dat maakt dat een route door de kern van Laren moeilijk inpasbaar is. De gemeente geeft daarom de voorkeur aan een route om de kern heen. De beoogde route volgt komende vanuit Hilversum het tracé via de Hilversumseweg en volgt vanaf daar de Rijksweg Oost, via de oksel van de A1 en A27, richting Eemnesserweg – Verlegde Laarderweg.

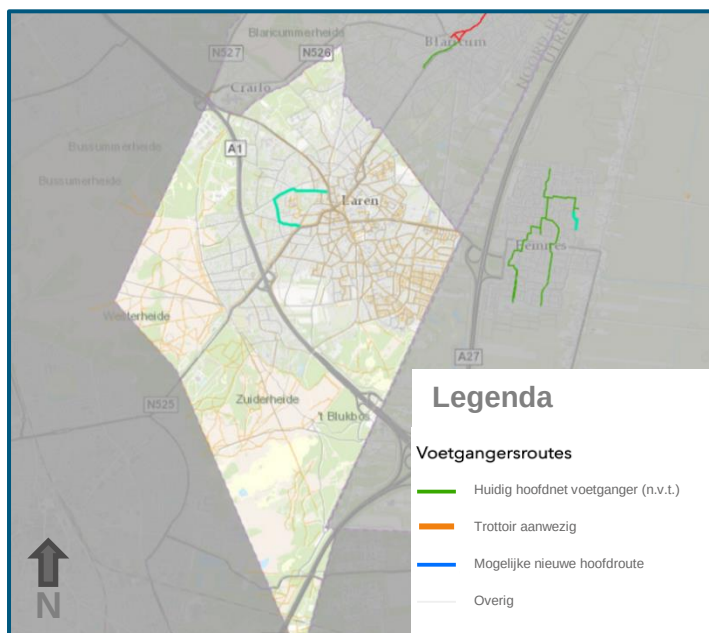
Het zuidelijke deel van de route is al geschikt als snelfietsroute, of eenvoudig geschikt te maken. Het deel parallel aan de A27 is dat nog niet, maar ligt op het grondgebied van buurgemeente Eemnes. Overleg in regionaal verband is wenselijk (zie hoofdstuk 9, maatregel 5).

7.4 Voetganger

Er zijn in de kern Laren relatief veel wegen waar geen trottoir aanwezig is of waar de kwaliteit van het trottoir slecht door de aanwezigheid van bomen.

Focus verzorgingstehuizen

Tot op heden is er nog geen netwerk gedefinieerd voor de voetganger. Minder validen hebben de meeste baat bij de aanwezigheid van een kwalitatief goed trottoir. Daarom wordt voorgesteld om in een eerste slag de focus te leggen op de looproutes waar de meeste minder validen verwacht mogen worden; tussen de verzorgingstehuizen en het centrumgebied.



Dit leidt tot de volgende verbindingen:

- Verbinding Naarderstraat (Stichtsehof) en De Brink.
- Verbinding Werkdroger (Amaris) en De Brink.
- Verbinding Esseboom (Rosa Spier) en De Brink.

Figuur 7.6: Voetgangersnetwerk gemeente Laren.

Op de verbinding Naarderstraat (Stichtsehof) en De Brink zijn voetpaden aanwezig:

- Naarderstraat: over hele lengte eenzijdig voetpad aanwezig. Breedte 1,20 m is minimaal, maar voldoet aan de richtlijnen.

Op de verbinding Werkdroger (Amaris) en De Brink zijn voetpaden aanwezig, maar deze zijn van onvoldoende kwaliteit:

- Werkdroger: onverharde strook aanwezig. Aanbrengen van verharding is noodzakelijk voor toegankelijkheid minder validen.
- Drift: eenzijdig voetpad aanwezig. Ten westen van Singer is dit pad van matige kwaliteit. Breedte 1,20 m is minimaal, maar voldoet aan de richtlijnen.

Op de verbinding Esseboom (Rosa Spier) en De Brink zijn geen voetpaden aanwezig:

- Esseboom: er lijkt wel ruimte te zijn voor de inpassing van een eenzijdig voetpad. Overzijde beschikbaar houden voor bermparkeren.
- Houtweg: er lijkt wel ruimte te zijn voor de inpassing van een eenzijdig voetpad. Overzijde beschikbaar houden voor bermparkeren.

Voorgesteld wordt om de voetgangersvoorzieningen op de aangedragen locaties/routes te verbeteren (zie hoofdstuk 9, maatregel 6).

Voetgangersnetwerk

Als aanvulling hierop wordt voorgesteld om de komende periode een samenhangend wensbeeld voetgangers in kaart te brengen. Dat kan worden bereikt door bovenstaande routes aan te vullen met de routes voor andere kwetsbare groepen, zoals schoolgaande jeugd, een ouder met een kinderwagen of iemand met een beperking. Ook kan er in samenwerking met de WMO-raad Laren een stoepenschouw worden uitgevoerd, die inzicht biedt in de aan-/afwezigheid van trottoirs en de kwaliteit (zie hoofdstuk 9, maatregel 7).

7.5 Openbaar vervoer

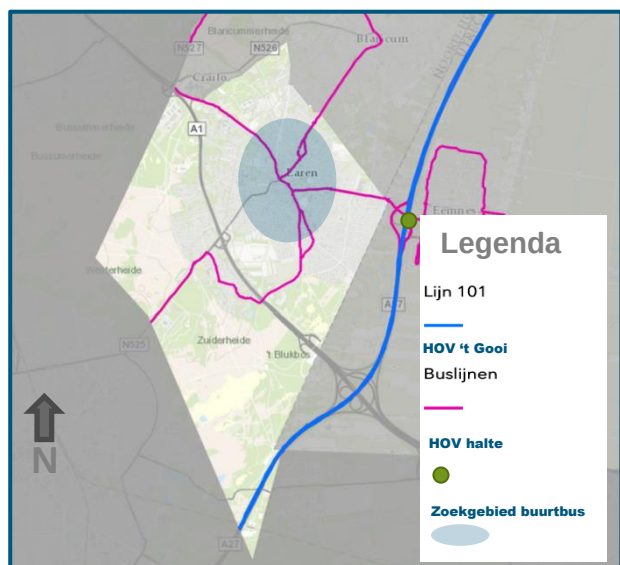
De verwachting is dat in 2018 de eerste projectonderdelen van HOV in 't Gooi worden uitgevoerd. Doel is dat in 2021 de busverbinding in gebruik genomen wordt. Hierdoor ontstaat er een nieuw Openbaar Vervoer knooppunt aan de rand van de gemeente Laren, ter hoogte van de HOV-halte aan de A27 (aansluiting Eemnes). Samen met het Tergooi Ziekenhuis Blaricum zijn dit twee belangrijke OV-knooppunten in de nabijheid van de kern Laren.

Buurtbus

Voor de gemeente Laren is het belangrijk dat deze beide OV-knooppunten worden benut. Het behoud van de huidige buslijn 109 is belangrijk, om de beide knooppunten voldoende te 'voeden'. Tegelijkertijd wordt geconstateerd dat de OV-dekking niet optimaal is. Daarom is het van belang om de mogelijkheden te onderzoeken voor een nieuwe route voor de buurtbus, zodanig dat er ook vanuit de (per OV) minder bereikbare delen van Laren een verbinding met de OV-knooppunten tot stand wordt gebracht (zie hoofdstuk 9, maatregel 8). Tevens is een belangrijk doel van deze buurtbus om de voorzieningen in de kern zelf voor alle inwoners (ook de minder valide) toegankelijk te houden.

Zevenenderdrift

In paragraaf 7.1 "Auto" is reeds voorgesteld om te onderzoeken of de Zevenenderdrift afgewaardeerd kan worden van ontsluitingsroute naar verblijfsgebied. Eén van de vragen die daarbij speelt is in hoeverre de route van de bus aangepast kan worden (zie hoofdstuk 9, maatregel 2).



Figuur 7.7: OV-netwerk gemeente Laren

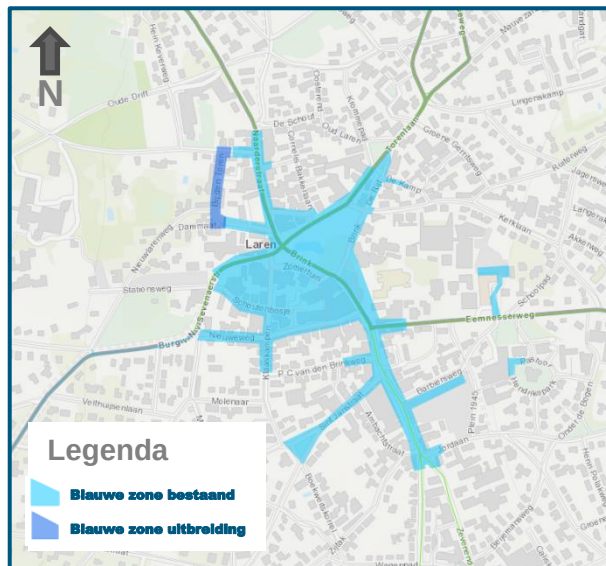
7.6 Parkeren

De gemeente Laren kent een verspreid beeld aan parkeervoorzieningen. Er zijn relatief veel kleine parkeerplaatsen rondom de Brink. Aan de randen van het centrumgebied bevinden zich wel een aantal grotere parkeervoorzieningen. Door de parkeerschijfzone in het centrum worden automobilisten verleid op de grotere parkeerplaatsen te parkeren, of eventueel zelfs op een andere wijze naar het centrum te komen.

Uitbreiding blauwe zone

Uit de online inventarisatie blijkt dat er direct buiten de parkeerschijfzone overlast ontstaat. De blauwe zone zorgt ervoor dat langparkeerders naar de randen van het centrumgebied worden verdrongen, waar de bewoners vervolgens moeite hebben om een parkeerplaats te vinden. Dit doet zich voor Bij den Toren, Ambachtsstraat, op het Krommepad/Oud Laren, op de Zevenenderdrift en langs het Wagenpad.

Uitbreiden van de blauwe zone is een mogelijkheid om ruimte te scheppen voor bewoners. Binnen een blauwe zone is het immers mogelijk om ontheffingen te verlenen. Het is wel van belang dat het probleem niet enkel wordt verschoven. Dat kan voorkomen worden wanneer aan de randen van de blauwe zone voldoende langparkeerplaatsen aanwezig zijn.



Figuur 7.8: Blauwe zones gemeente Laren.

De uitbreiding van parkeercapaciteit bij Singer maakt het mogelijk om de parkeerschijfzone aan de noordzijde van het centrum uit te breiden, waardoor Bij den Toren binnen de zone komt te vallen. Ook bij het Krommepad en Ambachtstraat is er mogelijk ruimte om de blauwe zone uit te breiden (zie hoofdstuk 9, maatregel 9).

Parkeeronderzoek / balans

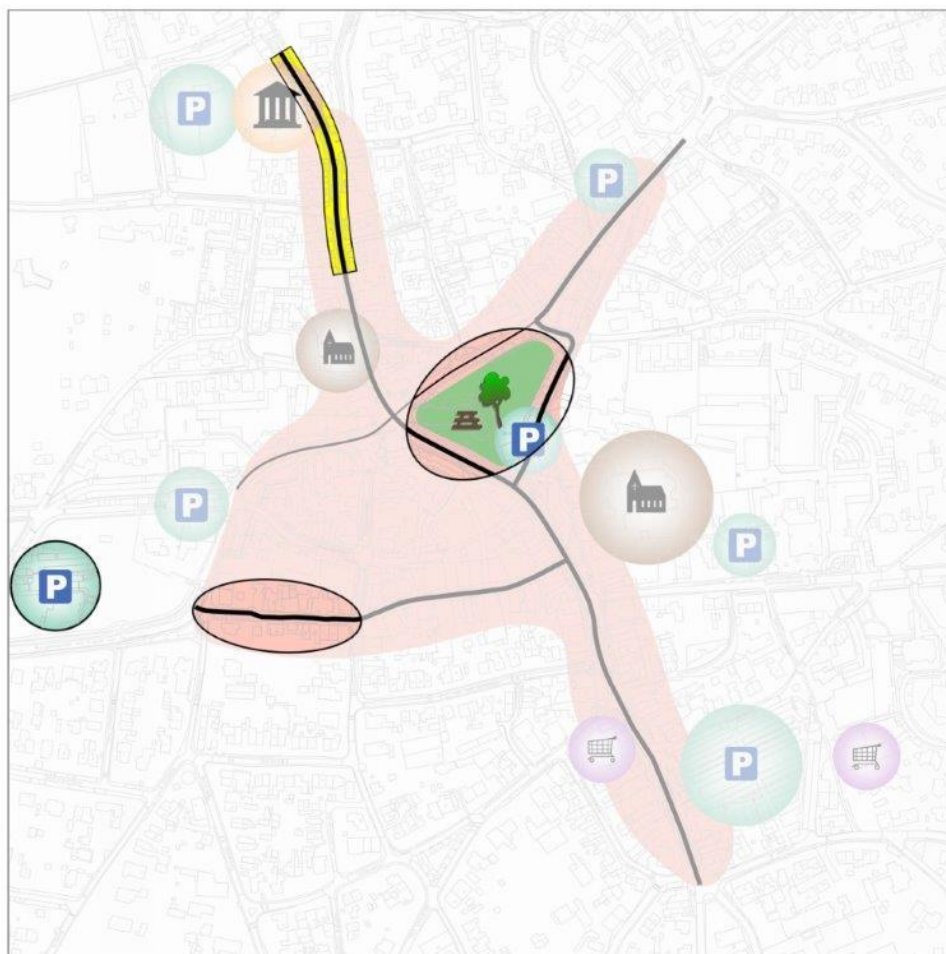
Een uitgebreid parkeeronderzoek geeft een duidelijker beeld van de parkeerproblematiek. Het maakt inzichtelijk hoe groot de parkeervraag is en hoe deze zich verhoudt tot het aanbod van parkeerplaatsen (bezetting) en de richtlijnen (landelijke gemiddeldes). Op basis van deze informatie kan een feitelijke discussie gevoerd worden over de knelpunten, wensen en mogelijkheden (zie hoofdstuk 9, maatregel 10).

Centrumplan Laren

In het vastgesteld centrumplan van Laren is de volgende tekst opgenomen met betrekking tot het parkeren in het centrum van Laren. In het GVVP is de maatregel voor het aanleggen van extra parkeerplaatsen bij de Stationsweg in de maatregellijst opgenomen (zie hoofdstuk 9, maatregel 11).

Betaald parkeren past niet in een gastvrij centrum. Vrij parkeren blijft dan ook het uitgangspunt. De blauwe zone (maximaal 2 uur), bijvoorbeeld in de Naarderstraat en met uitbreiding aan de Rijt, die in het centrum geldt, moet er voor zorgen dat mensen die bijvoorbeeld boodschappen doen of een kopje koffie drinken, een plekje kunnen vinden. De blauwe zone zal in zijn geheel gezien worden op logica om het parkeren aantrekkelijk te maken en de autodruk op het centrum te verlagen. Bezoekers van buiten af of personeel van winkels parkeren langer; dit kan aan de uiteinden van het centrum. Mogelijk kan in de toekomst gebruik gemaakt worden van slimme digitale mogelijkheden om bezoekers van het centrum naar beschikbare parkeerplaatsen te leiden. Bij evenementen zijn andere oplossingen nodig, zoals parkeren bij de hockeyvelden en een pendeldienst naar het centrum. Dergelijke oplossingen blijven belangrijk om de pieken bij evenementen op te vangen.

Om de parkeercapaciteit te vergroten en tegelijkertijd de winkelfunctie van de Nieuweweg te versterken, onderzoeken we de mogelijkheden om aan de westzijde van de Nieuweweg parkeerplaatsen te realiseren alsmede parkeerplaatsen westelijk van het hertenkamp. Het doel is om ook in dat deel van het centrum te beschikken over een logische route van en naar het centrum. Tegelijkertijd bekijken we of de Nieuweweg voetganger-vriendelijker gemaakt kan worden. De nieuwe parkeerplaatsen in de nabijheid van de Nieuweweg zullen dat moeten compenseren.



Figuur 7.9: Centrumplan Laren.



8 Flankerend Beleid GVVP LAREN

Flankerend aan de wensbeelden per vervoerswijze is het eveneens wenselijk om beleid te maken op onderwerpen die meerdere vervoerswijzen overlappen. In de volgende paragrafen worden de volgende onderwerpen behandeld:

1. Schoolzones.
2. Educatie en voorlichting.
3. Mobiliteitsmanagement.
4. Handhaving.
5. Monitoringsprogramma tellingen.
6. Omgevingswet.

8.1 Schoolzones

Het inrichten van duidelijk herkenbare schoolzones op de wegen rondom de scholen is een ontwikkeling binnen de drie BEL gemeenten. Het is vanuit verkeersveiligheid wenselijk is dat de gemeente Laren zich hierbij aansluit. Door de Schoolzones herkenbaar en uniform in te richten is het voor inwoners duidelijk wanneer hij of zij zich in een schoolzone bevindt (zie hoofdstuk 9, maatregel 12).

Onderstaand is een indicatie geven van de extra maatregelen voor het inrichten van een schoolzone. Deze maatregel is tevens toegepast in schoolzones in de aanliggende gemeente Baarn (Nieuwe Baarnsche School, t.h.v. Stationsweg / Vondellaan).



Figuur 8.1: Schoolzone gemeente Baarn.

8.2 Educatie en voorlichting

8.2.1 Jongeren

Door het ondersteunen van educatieve- en voorlichtingsactiviteiten kan de gemeente, naast infrastructurele maatregelen, een belangrijke bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. De gemeente Laren kan dit bewerkstelligen door het stimuleren van educatie en voorlichtingen op scholen via bijvoorbeeld verkeersouders, aanvullend op de schoolzones in de vorige paragraaf.



In bijlage 7 zijn alle educatieprogramma's gericht op jongeren toegelicht. Beschikbare educatiepakketten zijn:

- Fiets SEEF;
- Fiets zonder beats;
- Fiets4safe;
- FietsCheck VVN;
- Fietscontrole;
- Fietscontrole in het basisonderwijs;
- Alles onder controle.

Een project dat goed past bij de situatie in Laren bij de schoolzones is "Op voeten en fietsen" van VVN. Dit is een pakket met behulp waarbij het mogelijk is een actie te organiseren die kinderen en ouders stimuleert lopend of fietsend naar school te komen. Meer informatie over het project is te vinden op de toolkit site van het CROW. Er is in dit project nog ruimte voor dit schooljaar (2016/2017), en ook voor volgend schooljaar is er subsidie aangevraagd (2017/2018). Om de actiepakketten van VVN te ontvangen is het noodzakelijk dat de school een verkeersouderlidmaatschap afneemt. Voor de school zelf zijn hier geen kosten aan verbonden.

8.2.2 Ouderen

In paragraaf 2.2 is geconstateerd dat Laren een toenemend aantal ouderen kent. Vanuit die optiek is het ook zinvol om het aanbod educatiepakketten voor ouderen te stimuleren. Deze maatregel is toegevoegd aan de maatregellijst in hoofdstuk 9 als maatregel 13.

In bijlage 7 zijn alle educatieprogramma's gericht op ouderen toegelicht. Beschikbare educatiepakketten zijn:

- Bijtanken en Oppoetsen.
- BROEM.
- Fiets veilig en fit.
- Fietsinformatiedag senioren.
- Scoot veilig. Iedere scootmobielgebruiker veilig op weg.
- SinT (Senior in Traffic).
- Thuisblijven hoeft niet, ga wijs op weg!

8.3 Mobiliteitsmanagement

In de huidige situatie zijn de alternatieven voor de keuze voor de auto beperkt. Dit geldt voornamelijk voor het woon-werk verkeer. De realisatie van HOV in 't Gooi betekent wel dat er een extra optie wordt toegevoegd. Ook de actieradius van de fietser wordt vergroot, door de ontwikkelingen op het gebied van (regionale) snelfietsroutes en elektrische fietsen. Om die reden loont het om de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement verder te onderzoeken.

Bij mobiliteitsmanagement draait het om collectief maatwerk. De uitdaging is om meerdere reismogelijkheden en alternatieven voor autogebruik te faciliteren en dit met aantrekkelijke prikkels te stimuleren. Ook de keuze om wel of geen rit te maken, komt door technologische ontwikkelingen steeds prominenter naar voren. Thuiswerken, televergaderen, mobiel internet en andere manieren van 'slim werken' maken bepaalde vervoersbewegingen overbodig. Ook de opkomst van het internetwinkelen is een voorbeeld hiervan.

Op de schaal van Laren zijn de kansen beperkt(er) om in te spelen op mobiliteitsmanagement. Wel liggen er kansen om afspraken te maken over de (beïnvloeding van) mobiliteit van werknemers en/of bezoekers van bedrijven, hotspots, evenementen, bouwplaatsen, etc. Als voorbeeld worden partijen als Singer en Talpa genoemd. Ook bij eventuele toekomstige ontwikkelingen kunnen op dit vlak aanvullende afspraken gemaakt worden (zie hoofdstuk 9, maatregel 14).

8.4 Handhaving

Vanuit de knelpuntinventarisatie komen 3 belangrijke aandachtspunten op het gebied van verkeershandhaving naar voren:

1. Snelheid.
2. Parkeren.
3. Vrachtverkeer.

1. Snelheid

De meeste wegen in de gemeente Laren komen niet in aanmerking voor aanvullende snelheidshandhaving van het OM. Wel zijn er alternatieve mogelijkheden om snelheid te beïnvloeden, zoals de zogenoemde smiley-borden (dynamische snelheidsindicator) die in buurgemeente Eemnes worden ingezet. Deze borden geven de weggebruiker een directe terugkoppeling van de gereden snelheid en maken melding van het overtreden van de maximum snelheid. Door deze borden met regelmaat te verplaatsen wordt de weggebruiker op steeds wijzigende locaties met zijn eigen snelheid geconfronteerd en neemt de gereden snelheid (beperkt) af. Omdat deze borden tegenwoordig ook mogelijkheden hebben om de intensiteiten en snelheden te registreren, is deze maatregel ondergebracht bij het monitoringsprogramma (paragraaf 8.5). Mogelijk is er kostenvoordeel te behalen wanneer samen op wordt getrokken met buurgemeenten Blaricum en Eemnes.

2. Parkeren

Op het gebied van parkeren zijn vanuit bewoners verschillende aandachtspunten meegegeven. Een verder onderzoek naar de parkeerdruk in het gebied is nodig om te achterhalen welke maatregel waar nodig is om het meeste effect te hebben (zie hoofdstuk 9, maatregel 10).

3. Vrachtverkeer

Het vrachtverkeer is specifiek benoemd in paragraaf 0. Indien dit vanuit het convenant leidt tot afspraken met vervoerders, is monitoring (paragraaf 8.5) noodzakelijk om inzichtelijk te maken of de problematiek verbeterd en of de afspraken worden nageleefd. Indien er wordt overgegaan tot het instellen van venstertijden of een lengtebeperking is handhaving noodzakelijk.

8.5 Monitoringsprogramma verkeersgegevens

Om een goed beeld te hebben van de verkeerssituatie in de gemeente, is het noodzakelijk om voldoende gegevens beschikbaar te hebben. Het gaat daarbij om inzicht in intensiteiten en gereden snelheden (zie hoofdstuk 9, maatregel 15a).

Recente verkeerstellingen zijn essentieel om tot een onderbouwing te komen van de inrichting van wegen en om te komen tot een juiste maatregelkeuze. Momenteel vinden zowel in Laren, als bij de andere BEL-partners alleen op ad-hoc basis verkeerstellingen plaats. Geadviseerd wordt om een duidelijk telplan te maken en op tweejaarlijkse basis tellingen uit te voeren van de belangrijkste wegen in de gemeente, namelijk Hilversumseweg, Torenlaan, Eemnesserweg, Naarderstraat en Zevenend/Vredelaan.



Uit de knelpuntinventarisatie blijkt dat er op diverse locaties klachten zijn over de gereden snelheid. Om te kunnen bepalen of er te hard wordt gereden (met bijbehorende verkeersveiligheidsrisico's), is het van belang om flexibel snelheidsmetingen te kunnen uitvoeren. In paragraaf 8.4 onder het kopje "snelheid" is al genoemd dat er smileys op de markt zijn die zowel registreren (aantallen en snelheden) als de snelheid terugkoppelen aan bestuurders. Met de aanschaf van een dynamische snelheidsindicator is het dus mogelijk om meerdere doelstellingen tegelijk te dienen. Mogelijk is er kostenvoordeel te behalen wanneer samen op wordt getrokken met buurgemeenten Blaricum en Eemnes (hoofdstuk 9, maatregel 15b).

Het is ook wenselijk om de parkeerdruk in en rond het centrumgebied te meten. Deze actie is separaat ondergebracht in hoofdstuk 9, maatregel 10. Vooralsnog is dit geen terugkerende activiteit, waardoor het geen onderdeel hoeft uit te maken van het monitoringsprogramma.

8.6 Beperken bebording

Er is relatief veel bebording aanwezig in de kern Laren. Dit is ook aangegeven vanuit de knelpunten door bewoners. Een te grote hoeveelheid aan bebording leidt tot het negeren van snelheidsregels (immers ziet met de bebording dan beperkt) en onduidelijke verkeerssituaties. Voorgesteld een inventarisatie te maken van de huidige bebording en te onderzoeken of het aantal borden beperkt kan worden. Deze maatregel is meegenomen als maatregel 16 in hoofdstuk 9.

8.7 Omgevingswet

In paragraaf 3.1 (en bijlage 8) is ingegaan op de nieuwe omgevingswet. Deze wet heeft enige gevolgen voor het huidige en toekomstige beleid van de gemeente. De gemeente kan de omgevingswet gebruiken om onder andere burgers te laten participeren in verscheidene besluiten. Het is dan van belang dat de burger aan de voorkant wordt meegenomen bij de besluitvorming.

De nieuwe omgevingswet is toe te passen op onder andere de mogelijk toekomstige ontwikkelingen, bijvoorbeeld de ontwikkelingen locatie Tergooi ziekenhuis, herinrichting van wegen en de inbreiding van woningbouw. De maatregelen omtrent de omgevingswet gelden voor alle geplande maatregelen na het ingaan van de omgevingswet medio 2020 (de invoering van de wet is recent uitgesteld), maar ook daarvoor kan de gemeente ervoor kiezen om de burger meer te laten participeren in projecten (zie bijlage 8).



9 Maatregelen

GVVP LAREN

In hoofdstuk 8 zijn per onderwerp maatregelen voorgesteld. In dit hoofdstuk zijn deze overzichtelijk weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt per vervoerswijze waarbij diverse maatregelen zijn opgesteld. Deze maatregelen zijn onderbouwd met een doelstelling, een voorbeeld van de maatregelen, wat de prioritering van de maatregel is en de geschatte kostenindicatie. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een paragraaf “Longlist” waarbij onderwerpen zijn benoemd welke continue aandacht eisen maar geen prioriteit hebben. De laatste paragraaf betreft de lijst van maatregelen, aflopend op prioriteit.

9.1 Gemotoriseerd verkeer

Nr.	Omschrijving	Voorbeeld	Prioritering	Realisatie termijn	Kosten-indicatie
1a	<u>Doelstelling:</u> Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid De Brink. <u>Maatregel:</u> Aanbrengen extra detectielussen en onderzoeken mogelijkheid tijdelijk uitschakelen verkeerslichten.		1 – 2 jaar	2 – 3 jaar	€ 50.000 – € 100.000
1b	<u>Doelstelling:</u> Verkeersveiligheid in de woonwijken verbeteren. <u>Maatregel:</u> Wegversmallingen en/of snelheidsbeperkende maatregelen.		1 – 2 jaar	1 – 2 jaar	€ 50.000 – € 200.000
2	<u>Doelstelling:</u> Vergroten verkeersveiligheid in kern Laren <u>Maatregel:</u> Onderzoek aanpassen circulatie De Rijt		5 jaar	1 – 2 jaar	€ 10.000 – € 20.000 –

9.2 Vrachtverkeer

Nr.	Omschrijving	Voorbeeld	Prioritering	Realisatie termijn	Kosten-indicatie
3	<u>Doelstelling:</u> Verminderen overlast van (zwaar) vrachtverkeer in centrum Laren. <u>Maatregel:</u> Onderzoeken mogelijkheden instellen venstertijden en/of lengtebeperking.		1 – 2 jaar	1 – 2 jaar	€ 5.000 – € 10.000

9.3 Fiets

Nr.	Omschrijving	Voorbeeld	Prioritering	Realisatie termijn	Kosten-indicatie
4	<u>Doelstelling:</u> Vergroten ruimte en comfort op belangrijke fietsroutes. <u>Maatregel:</u> Fietsvoorzieningen op de gebiedsontsluitingsstraten (30 km/uur).		3 – 5 jaar	3 – 5 jaar	€ 100.000 – € 1 miljoen
5	<u>Doelstelling:</u> Aansluiten Laren op regionaal netwerk van snelfietsroutes. <u>Maatregel:</u> Snelfietsroute Hilversum – Blaricum, om kern door verbindingsboog A1/A27.		3 – 5 jaar	3 – 5 jaar	€ 100.000 – € 1 miljoen

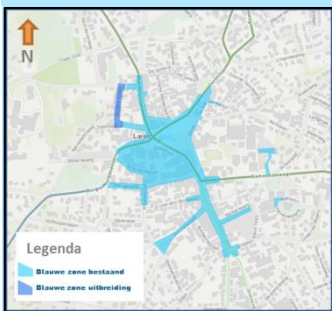
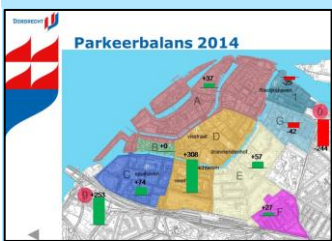
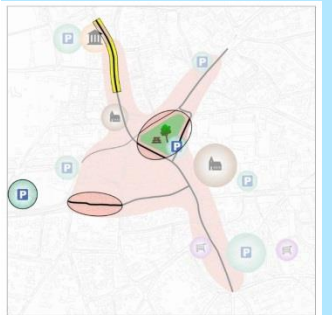
9.4 Voetganger

Nr.	Omschrijving	Voorbeeld	Prioritering	Realisatie termijn	Kosten-indicatie
6	<u>Doelstelling:</u> Verbeteren toegankelijkheid voetgangers, waaronder minder validen. <u>Maatregel:</u> Voetgangersvoorzieningen op looproutes verzorgingstehuizen - centrumgebied.		1 – 2 jaar	3 – 5 jaar	€ 10.000 – € 50.000
7	<u>Doelstelling:</u> Bieden van een compleet en goed begaanbaar netwerk aan voetgangersvoorzieningen. <u>Maatregel:</u> Voetgangersnetwerk opstellen door: - In kaart brengen routes kwetsbare doelgroepen. - Uitvoeren stoepenschouw i.s.m. WMO-raad.		1 – 2 jaar	3 – 5 jaar	€ 5.000 – € 10.000

9.5 Openbaar vervoer

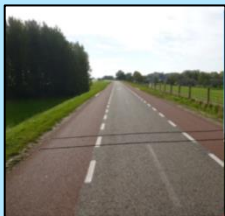
Nr.	Omschrijving	Voorbeeld	Prioritering	Realisatie termijn	Kosten-indicatie
8	<u>Doelstelling:</u> Verbinden van (per OV) minder bereikbare delen van Laren (o.a. ook met de OV-knooppunten). <u>Maatregel:</u> Onderzoek mogelijkheden nieuwe route buurtbus.		2 – 3 jaar	1 – 2 jaar	€ 5.000 – € 10.000

9.6 Parkeren

Nr.	Omschrijving	Voorbeeld	Prioritering	Realisatie termijn	Kosten-indicatie
9	<u>Doelstelling:</u> Creëren van meer parkeerruimte voor bewoners. <u>Maatregel:</u> Uitbreiding blauwe zone noordzijde centrum.		2 – 3 jaar	1 – 2 jaar	€ 5.000 – € 10.000
10	<u>Doelstelling:</u> Verhouding vraag vs. aanbod inzichtelijk maken. <u>Maatregel:</u> Uitvoeren parkeeronderzoek en opstellen parkeerbalans.		3 – 5 jaar	1 – 2 jaar	€ 10.000 – € 50.000
11	<u>Doelstelling:</u> Verbeteren parkeermogelijkheden centrum. <u>Maatregel:</u> Uitvoeren parkeerplaatsen bij Stationsweg conform centrumplan.		1 – 2 jaar	1 – 2 jaar	€ 10.000 – € 50.000

9.7 Flankerend beleid

Nr.	Omschrijving	Voorbeeld	Prioritering	Realisatie termijn	Kosten-indicatie
12	<u>Doelstelling:</u> Vergroten verkeersveiligheid in schoolomgeving. <u>Maatregel:</u> Uniforme en herkenbare inrichting schoolzones (i.s.m. gemeente Blaricum).		1 – 2 jaar	1 – 2 jaar	€ 10.000 – € 50.000

13a	<u>Doelstelling:</u> Vergroten verkeersveiligheid. <u>Maatregel:</u> Educatie en voorlichting jongeren. - Te voet en fiets in schoolzones.		3 – 5 jaar	1 – 2 jaar	€ 5.000 – € 10.000
13b	<u>Doelstelling:</u> Vergroten verkeersveiligheid. <u>Maatregel:</u> Educatie en voorlichting ouderen zoals: - BROEM. - Fiets veilig en fit. - Fietsinformatiedag senioren.		3 – 5 jaar	1 – 2 jaar	€ 5.000 – € 10.000
14	<u>Doelstelling:</u> Beïnvloeden individuele mobiliteitskeuzes bewoners, werknemers, bezoekers, etc. <u>Maatregel:</u> Verkennen kansen inzet mobiliteitsmanagement.		5 jaar	1 – 2 jaar	€ 5.000 – € 10.000
15a	<u>Doelstelling:</u> Beschikbaarheid actuele verkeersgegevens. <u>Maatregel:</u> Opzetten van monitoringsprogramma verkeersgegevens.		1 – 2 jaar	1 – 2 jaar	€ 25.000 – € 50.000
15b	<u>Doelstelling:</u> Verkeersveiligheid in 30 kilometer per uur zones vergroten <u>Maatregel:</u> Aanschaf dynamische snelheidsborden.		0 – 1 jaar	1 – 2 jaar	€ 5.000 – € 10.000
16	<u>Doelstelling:</u> Verbeteren algemene verkeersveiligheid in de kern <u>Maatregel:</u> Beperken bebording		2 – 3 jaar	1 – 2 jaar	€ 5.000 – € 10.000



9.8 Longlist

Deze paragraaf betreft een aantal aangedragen knel- en aandachtspunten dat niet eerder benoemd is in hoofdstuk 4.

Parkeren

Er zijn een aantal maatregelen waarvoor wordt aanbevolen eerst doormiddel van een parkeeronderzoek een integraal beeld te krijgen van de problematiek (zie 3.6).

- A. Aandachtspunt: Te weinig parkeerplaatsen Kromme pad.
Maatregel: Herinrichten Krommepad/Plantsoen met aanleg parkeerplaatsen.
- B. Aandachtspunt: Knelpunt parkeren Spinnewiel.
Maatregel: Uitbreiden blauwe zone.
- C. Aandachtspunt: Te kort parkeerplaatsen Pastoor Hendrikspark.
Maatregel: Mogelijk uitbreiden blauwe zone of aanleg extra parkeerplaatsen.
- D. Aandachtspunt: Tekort parkeerplaatsen rondom vestiging Talpa.
Maatregel: Mogelijk uitbreiden blauwe zone of aanleg extra parkeerplaatsen.

Verkeersveiligheid / gemotoriseerd verkeer

Er zijn een aantal aandachtspunten met bereikbaarheid en verkeersveiligheid van gemotoriseerd verkeer.

- E. Aandachtspunt: Sluipverkeer Corn. Bakkerlaan.
Maatregel: Onderzoeken mogelijkheid omdraaien éénrichtingsverkeer.
- F. Aandachtspunt: Kruising Groene Gerritsweg en Ruitersweg aandachtspunt.
Maatregel: Onderzoeken mogelijkheid voor éénrichtingsverkeer op de Groene Gerritsweg.
- G. Aandachtspunt: Verkeersveiligheid op de Vredelaan.
Maatregel: Onderzoeken mogelijkheid verbeteren zichten en plaats voetganger.
- H. Aandachtspunt: Afsluiting Jagersweg met paaltjes niet optimaal ingericht.
Maatregel: Onderzoeken mogelijkheid onderzoeken om de afsluiting anders vorm te geven.
- I. Aandachtspunt: Verkeersveiligheid op de Naarderstraat, er wordt een te hoge snelheid ervaren van het gemotoriseerd verkeer.
Maatregel: Onderzoeken mogelijkheid maatregelen beperken snelheid gemotoriseerd verkeer.
- J. Aandachtspunt: Sluipverkeer door de kern van Laren (om files op de A1 te ontwijken).
Maatregel: Onderzoeken mogelijkheid kentekenonderzoek om sluipverkeer in beeld te krijgen.
- K. Aandachtspunt: Toename verkeer op knelpunt Eemnesserweg / Kerklaan.
Maatregel: Mogelijkheid onderzoeken tot optimaler inrichten kruispunt Eemnesserweg / Kerklaan.
- L. Aandachtspunt: In veel 30 km/h zones is de gereden snelheid te hoog.
Maatregel: Mogelijkheid onderzoeken naar de betere inrichting 30 zones met bijvoorbeeld meer snelheidsremmers.
- M. Aandachtspunt: Verkeersonveiligheid door zichtbeperking hagen op kruispunten in woonwijken zoals op kruispunt Klooster/Kloosterlaan.
Maatregel: Mogelijkheid onderzoeken beperken hoogte en omvang hagen.
- N. Aandachtspunt: Verkeersveiligheidsaandachtspunt op de Barbierweg.
Maatregel: Bij herinrichting bezien of de inrichting aangepast moet worden, werk met werk.
- O. Aandachtspunt: Aandacht voor foutief laad-los verkeer op 'de Nieuwe Weg'.
Maatregel: Aandachtspunt voor handhaving.

Hulpdiensten

Er zijn een aantal aandachtspunten met bereikbaarheid voor de hulpdiensten.

- P. Aandachtspunt: Ervaren parkeerdruk en verkeersoverlast door éénrichtingsverkeer en snelheidsremmers (waardoor de brandweer minder snel kan uitrukken).
Maatregel: Bij herinrichtingsplannen en ontwikkelingen rekening houden met de brandweerroutes (zie wensbeelden hulpdiensten).



Specifiek vanuit de aandachtspunten hulpdiensten zijn benoemd:

- Parkeergedrag aan de Brink, de Rijt, de Lingenskamp, de Jagersweg, de Kerklaan en het Schoolpad.
- Eénrichtingsverkeer op de Kerklaan (o.a. tussen het Schoolpad en de Ruitersweg).
- Tweerichtingsverkeer op de Rijt.
- Weekmarkt op Plein 1945 (bij voorkeur verplaatsen).
- Busdrempels op o.a. de Naarderstraat.

Overig

Acties die zijn doorgezet naar beheer en onderhoud (vanuit aangedragen knelpunten en aandachtspunten):

- Via Laarderhoogt 50 of 30 als snelheidslimiet, er hangen de verkeerde borden.
- Looppad kermisterrein, verlichting kapot.
- Teveel wegwijzers met kapotte verlichting.

9.9 Maatregellijst naar prioriteit & vervoerswijze

NR	Omschrijving	Voet- ganger	Fiets	OV	Auto	Vracht- auto	Landbouw -verkeer	Paarden
1b	Verkeersveiligheid in de woonwijken verbeteren.							
1a	Optimaliseren verkeerslichten op de Brink.							
3	Onderzoeken mogelijkheden instellen venstertijden en/of lengtebeperking vrachtverkeer.							
7	Voetgangersnetwerk opstellen.							
6	Voetgangersvoorzieningen op looproutes verzorgingstehuizen - centrumgebied.							
8	Onderzoek mogelijkheden uitbreiding route buurtbus.							
9	Uitbreiding blauwe zone noordzijde centrum.							
12	Uniforme en herkenbare inrichting schoolzones (i.s.m. gemeente Blaricum).							
13a	Educatie en voorlichting jongeren.							
11	Uitvoering centrumplan.							
15b	Aanschaf dynamische snelheidsborden							
15a	Opzetten van monitoringsprogramma verkeersgegevens.							
10	Uitvoeren parkeeronderzoek en opstellen parkeerbalans.							
13b	Educatie en voorlichting ouderen.							
4	Fietsvoorzieningen op de gebiedsontsluitingsstraten (30 km/uur).							
5	Snelfietsroute Hilversum – Blaricum, om kern door oksel A1/A27.							
14	Verkennen kansen inzet mobiliteitsmanagement.							
2	Onderzoek aanpassen circulatie De Rijt.							



BIJLAGEN

GVVP LAREN

Bijlage 1: Kaartbeelden geregistreerde ongevallen



Figuur 1.1: Kaart geregistreerde ongevallen 2011 t/m 2015.



Figuur 1.2: Kaart geregistreerde (**brom**)fietsongevallen 2011 t/m 2015.

Bijlage 2: Stand van zaken actieprogramma 2011-2015

Hoofdnet auto

Maatregelen Centrumplan 2009-2010.	niet uitgevoerd	Het plan is niet door de raad gekomen, als alternatief plan is de VRI bijgesteld en voorzien van OFOS. Geoptimaliseerd voor fiets- en voetgangers. In de spits wachtrijen voor gemotoriseerd verkeer. Verder zijn er kleine maatregelen getroffen voor verbetering van het parkeren en de veiligheid voor fietsverkeer.
- eenrichtingverkeer Brink.		
- fietsstroken en fietspaden.		
- inrichten verblijfsgebied.		
Monitoring effecten Centrumplan + overwegen aanvullende circulatiemaatregelen.	niet uitgevoerd	VRI is geoptimaliseerd.
Afspraken winkeliers over laden en lossen.	niet uitgevoerd	Wel ad hoc afspraken.

Hoofdnet OV

Strekken buslijn Bussum — Eemnes i.o.m. provincie.	deels	Buslijn gestrekt (wens Connexxion), waardoor het bedieningsgebied van de bus is afgenomen. Er zijn onderhandelingen gedaan om dit op te vangen middels buurtbus Eemnes.
Centrumhalte Brink.	uitgevoerd	
HOV-halte aansluiting Laren/Eemnes A27.	deels	In HOV planstudie.

Hoofdnet fiets

Naarderstraat — fietssuggestiestroken.	uitgevoerd	Fietssuggestiestroken aangelegd. Laatste gedeelte volgt nog (t.h.v. Tafelbergweg tot VRI) binnen Centrumvisie Brink.
Zevenenderdrift – fietssuggestiestroken.	uitgevoerd	Fietssuggestiestroken aangelegd.
Zevenend — maatregelen kruispunten.	niet uitgevoerd	Alleen als er al werkzaamheden gepland staan (werk met werk maken).
kruispunt Mauvezand – Remiseweg.	uitgevoerd	fysieke maatregel uitgevoerd.

Parkeren

Parkeeronderzoek centrum.	deels	Aantallen parkeerplaatsen doorgerekend, voldoende parkeerplaatsen conform de CROW normen.
Afspraken met ondernemers over parkeren.	niet uitgevoerd	Wel afspraken gemaakt om met personeel niet in de blauwe zone te parkeren. Geen vervolg aan gegeven.

Educatie en handhaving

Gedragbeïnvloeding en mobiliteitsmanagement.	niet uitgevoerd	
Handhaving.	uitgevoerd	Doorlopende activiteit

Bijlage 3 Notulen Commissie Laren - 16 februari 2017



Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan: Peter de Cocq
Van: Jos Hengeveld
Datum: 16-02-2017
Ons kenmerk: BE8839
Classificatie: Open

Onderwerp: Aantekeningen Commissie Laren 16/02/2017

De avond wordt geopend met een presentatie door Jos Hengeveld (RHDHV). Hierin is het volgende toegelicht:

- Proces GVP
- Bovenliggend beleid
- Vigerend beleid en uitgevoerde maatregelen
- Huidige knelpunten

Vervolgens heeft er een discussie plaatsgevonden waarin de volgende aandachtspunten zijn aangedragen.:

- Bewoners in blauwe zone moeten soms ver lopen naar grotere parkeerterreinen.
- Parkeerproblemen bij Talpa.
- Paaltjes bij Jagersweg zijn niet fijn. Liever met minder paaltjes. Geen optimale oplossing.
- Graag meer drempels op de Naarderstraat
- Afsluiting Cornelis Bakker Laantje onderzoeken nu veel files
- Omschakeling éénrichtingsverkeer bij BEO om de stoplichten te vermijden
- Kan er niet meer gemeten worden met de huidige camera's van de provincie e.d. om sluipverkeer beter in beeld te krijgen.
- Blaricummer Tollaan is beperkt een probleem. Gaat vooral over andere wegen.
- Dilemma sluipverkeer is juist goed, liever verkeer verdelen dan concentreren.
- Kan er niet wat meer afspraken gemaakt worden met vrachtverkeer vervoerders.
- 30 km/h is te snel, liever 15 km/h.
- Boerderij aan begin sminckweg wordt gebruikt als distributiecentrum. Komt teveel vrachtverkeer.
- Via Laarderhoogt 50 of 30 als snelheidslimiet, er hangen de verkeerde borden.
- Pastoor Hendrikspark parkeerprobleem wordt overgeslagen. Doordat St Janshuis wegvalt als parkeermogelijkheid is er een groot probleem.
- Buurtbus Laren wordt als voorstel in gebracht, positieve reacties.
- Knelpunt Eemnesserweg / Kerklaan wordt drukker.
- 30 km/h zones voldoen niet aan eisen er wordt te hard gereden. Meer zebra's aanbrengen
- Meer tussentijdse informatie.
- Meer en hogere verkeersdrempels.
- Looppad kermisterrein, verlichting kapot.
- Teveel wegwijzers met kapotte verlichting.



Bijlage 4 Notulen stakeholdersavond - 4 april 2017

Notitie / Memo

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.
TRANSPORT & PLANNING

Datum: 4 april 2017

Onderwerp: Stakeholdersavond 4 april – gemeente Laren

Aanwezigen + functie/belangen:

- Hube Haltena – Tergooi ziekenhuis (op dit emailadres te bereiken: Haltena@tergooi.nl)
- Ton Stam – Wethouder
- Rob van de Laan – buurtpreventie Arches – Hilversumseweg
- Krijn Griffioen – fietsersbond
- Evert Lammers – BBR Westereinde buurbelangen
- Henk Bakhuis – Larense ondernemersvereniging – Stichting Perceval
- Carla Los – WMO-raad Laren
- Mieke Sanders – Schepers – Reactie oproep L100 – verkeer en veiligheid Laren
- Hans Sanders – Ondersteuning Mieke Sanders – Schepers
- Erik Groot Karsijn en Jos Groothuis - RHDHV

Knelpunten

Wat zijn ontbrekende knelpunten?

Henk Bakhuis:

- De parkeerafspraken zijn de afgelopen zes jaar verwaterd, parkeren is al 20 jaar een probleem.

Carla Los:

- De grote vrachtwagens in Laren.
- Is het niet mogelijk dat er in samenwerking met de middenstand afspraken over laden en lossen in het dorp.
- De volgende suggesties zijn gedaan:
 - o Heel vroeg en heel laat lossen.
 - o Overladen buiten het dorp in kleine vrachtwagens.

Reactie Erik Groot Karsijn:

- Er is wellicht te weinig massa in Laren om een dergelijk overlaadsysteem op te zetten. Daarom kom dit systeem niet van de grond in verband met de kosten.

Op welke wegen bevinden deze knelpunten zich?

Carla Los:

- Vooral op de wegen in het centrum (De Brink).

Door welke voertuigen wordt het probleem veroorzaakt?

- De trekker-oplegger vrachtwagens in Laren worden steeds groter. Dit is een hot item in Laren.

Suggesties:

Krijn Griffioen



- Waarom zijn de kinderen niet meegenomen?

Reactie Erik Groot Karsijn

- Dit zijn kwetsbare verkeerdeelnemers en vallen onder de voetganger. Hier wordt wel aandacht aan besteed.

Henk Bakhuis:

- In Laren zijn net als in Blaricum veel plaatsen met geen of slechte trottoirs. Dit is lastig voor rolstoelen en dergelijke.
- Suggestie: Schouw voetpaden.

Ton Stam:

- Ton Stam licht toe dat in Laren tussen de boom en de voetganger moet worden gekozen.

Evert Lammers:

- Omwonenden moeten in dit proces worden meegenomen.

Wat vinden jullie van de ambities en doelstellingen? - Bereikbaarheid

Krijn Griffioen en Evert Lammers:

- Te veel autogericht.

Mieke Sanders – Schepers:

- De fiets, voetganger en de paarden moeten weer in het straatbeeld van Laren terugkomen zoals van oudsher.
- We moeten zoeken naar de balans tussen economie en dorpsbeeld.
- Suggestie: verkeerluw centrum.

Evert Lammers

- De situatie op de N525 bij La Place wordt aangekaart als locatie die nog steeds niet is aangepakt.

Wat vinden jullie van de ambities en doelstellingen? - Leefbaarheid

Mieke Sanders – Schepers:

- De veiligheid in 30 km/h zones is een issue.

Algemene discussie:

- Suggestie: er moet meer ingezet worden op gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie.

Wat vinden jullie van de ambities en doelstellingen? - Verkeersveiligheid

Mieke Sander – Schepers:

- In het plan wordt alleen aandacht besteed aan de routes van vrachtwagens. Deze doelstelling is 'te eng'. Er moet ook naar tijden worden gekeken en naar overladen buiten het dorp.

Rob van de Laan:

- Waarom wordt alleen de Brink meegenomen? De Vredelaan is ook erg gevaarlijk. Hier is geen voetpad en veel begroeiing, waardoor het zicht in de bochten slecht is.

Algemene discussie over voor en nadelen toepassen fietsstraat.

- Conclusie: werkt alleen wanneer er veel (lees 2x zoveel als auto's) fietsers zijn.



Wensbeelden netwerken

Gemotoriseerd verkeer (opmerkingen):

Algemene discussie:

- Shared Space is interessant!
- Als de VRI bij de Brink uit staat wikkelt het verkeer wonderlijk goed af.
- Dit is buiten de spits, maar mogelijk ook de hele dag, wanneer de verkeerslichten defect zijn.

Discussie over bushalte de plaats van de bushalte (op de rijbaan).

- Volgens Meike Sanders – Schepers houdt dit het verkeer op.
- Carla Los merkt op dat dit niet erg is in het centrum.

Algemene discussie:

- Er wordt opgemerkt dat het probleem op de Brink wordt verergerd door de versmalling en gedeeltelijke afsluiting van de Tollaan in Blaricum. Hierdoor rijdt verkeer nu via de Eemnesserweg.

Reacties plan eenrichtingsverkeer (rotonde)

- Verdeelde reacties, Discussie over de ernst van het probleem.
- Evert Lammers: Is er op de Brink wel een probleem? Valt wel mee.
- Effect van rondje Brink moet bekeken worden.
- Er komt meer verkeer op sommige delen van de Brink, juist het deel tegen het centrum aan.

Aangedragen oplossingen Ton Stam:

- Mogelijk variëren met het wel/niet aanzetten van de verkeerslichten op de Brink.
- Onderzoek alle richtingen tegelijk groen voor fietsers.

Benoemde te onderzoeken varianten:

- Optimaliseren huidige situatie (kleine winst te behalen).
- Opzet van de VRI veranderen.
- Noodzaak VRI onderzoeken.

Wat voor functie moet de Zevenenderdrift – Zevenend krijgen (ontsluitingsweg of niet)? Moet er verplicht eenrichtingsverkeer worden ingesteld?

Algemene discussie.

- Is de Zevenenderdrift een probleem?

Mieke Sanders Schepers:

- Er moet een verplicht eenrichtingsverkeer worden ingesteld – de huidige situatie lijdt tot onveilige situaties.
- De ontsluitende functie van deze route lijdt tot hard rijden op de Vredelaan, dit is niet echt een ontsluitende weg.
- De praktijk rijdt er veel woon-werkverkeer via de Vredelaan, toeristische route is via de Brink.

Wensbeeld fiets

Ton Stam:

- Een snelfietsroute naar Amsterdam is kansrijk.
- De wens is om het viaduct Hilversumseweg in takt te houden en als fietsroute te handhaven.

Algemene reactie

- Viaduct Hilversumseweg niet afbreken.

Wensbeeld voetgangers

Reacties op prioritering van voetpaden naar verzorgingshuizen.

Evert Lammers:

- Steeds meer ouderen blijven in de woning wonen – deze groep moet niet worden vergeten.



Henk Bakhuis:

- Er wordt veel op de stoepen geparkeerd.
- De stoepen zijn smal of er is veel begroeiing over de stoepen.
- Er wordt een stoepenschouw voorgesteld.

Ton Stam herhaalt dat dit een keuze is tussen bomen vs. mensen.

Eindoordeel en opmerkingen van aanwezigen

Mieke Sanders Schepers:

- Tevreden, maar helaas weinig nieuws ten opzichte van de vorige avond. Had op verdieping gehoopt.

Hans Sanders:

- 'Ik mis het enthousiasme, we willen dingen verbeteren in Laren dus ben een beetje teleurgesteld'.

Carla Los:

- Er is een duidelijke toelichting gegeven, we willen later wel stappen maken.

Henk Bakhuis:

- Vindt dat het tegenvalt; er zijn geen ondernemers aanwezig, waardoor het wat eenzijdig wordt.
- Er wordt lang gepraat, maar er komen geen oplossingen.
- Voorbeelden hiervan zijn de Brink en de stoepen.

Evert Lammers:

- Benadrukt dat het lastig is alle deelnemers mee te nemen (iedereen tevreden te stellen). Dit moeten we accepteren.

Krijn Griffioen:

- Het GVVP is voor de korte termijn, maar we zouden hierbij ook naar de lange termijn moeten kijken.
- Reactie Ton Stam: dit is erg lastig aangezien we niet weten hoe snel ontwikkelingen als de zelfrijdende auto gaan.

Rob van de Laan:

- Merkt op dat we nooit de ideale situatie krijgen voor iedereen en vindt de problemen in Laren niet zo groot.

Hube Haltena:

- Benadrukt dat de komst van de zelfrijdende auto voorlopig niet zo veel invloed heeft op de dorpswegen, maar dat dit voorlopig iets is voor op snelwegen.



Bijlage 5 Notulen bewonersavond – 21 juni 2017

Notitie / Memo

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.
TRANSPORT & PLANNING

Datum: 21 juni 2017

Onderwerp: Bewonersavond 21 juni – gemeente Laren

Aanwezigen + functie/belangen:

- Ton Stam – Wethouder
- Jos Hengeveld – RHDHV
- Peter de Cocq – BEL-combinatie
- Omwonenden

Tijdens de avond is door Jos Hengeveld een toelichting gegeven op het verlopen proces en de wijze waarop gekomen is tot de maatregelen.

Tijdens deze avond zijn de volgende aandachtspunten benadrukt door aanwezigen:

- Extra nadruk op de knelpunten rondom de tangenten, met name op de locaties:
- Sint Janstraat (gereden snelheid en knelpunten bij parkerende voertuigen en vrachtverkeer)
- Wagenpad (gereden snelheid).
- Remise weg (gereden snelheid, opgemerkt dient te worden dat 1 bewoners het hier niet mee eens was).
- Bij den Toren (Parkeerproblematiek, te weinig capaciteit voor bewoners).

De volgende opmerkingen zijn geplaatst met betrekking tot de maatregelen

- Begrip voor de lange termijn maatregelen maar verzoek tot het ook meenemen van 'Quick wins'. Voorbeelden hiervan waren naar mening van de bewoners het plaatsen van herhalingsborden 30 km/h en het aanpassen van trottoirbanden. Voorstel van de bewoners was om hier een aparte sessie voor te organiseren.
- Veel aanwezigen gaven aan een investering in de Brink niet te zien zitten. Het aanpakken van de tangenten en de parkeerproblematiek hadden meer prioriteit.
- De aanwezige bewoner van 'Bij den Toren' gaf aan alleen voorstander te zijn van het invoeren van vergunninghoudersparkeren. Naar zijn mening was het uitbreiden van een blauwe zone onvoldoende effectief.
- Alle aanwezigen waren het er over eens dat het weren van grote vrachtwagens in Blaricum van hoge prioriteit is.

Op de avond bleek de volgende prioriteit aan maatregelen:

1. Verkeersveiligheid verbeteren op de radialen en hoofdstructuur (ontsluitingswegen).
2. Weren groot vrachtverkeer in de kern Laren.
3. Verbetering van het parkeren in en rondom het centrum.
4. Schoolomgevingen en schoolroutes.
5. Voetgangersroutes en trottoirs.

Bijlage 6

Notulen Commissie Laren - 17 oktober 2017



Adviezen en conclusies commissie Ruimte en Infrastructuur 17 oktober 2017

Aanwezig: Peter Calis en Sean Bogaers (Larens Behoud), Tom Pouw en Luc Bosch(VVD), Maria Klingenberg-Klinkhamer en Marlies Mulder(CDA), Noud Bijvoet (D66), Jacqueline Timmerman-Hamers (Liberaal Laren), Marcus van den Brink en Chris Bogaers (PvdA)

Afwezig: Dorine Peters (VVD) en Bart Vos (LB)

Voorzitter: Nico Wegter (D66)

B&W: Wethouder Ton Stam (VVD)

Overig: Peter de Cocq en Jos Hengeveld bij agendapunt 6.1
Brechtje Binkhorst bij agendapunt 7.2

Commissiegriffier Antoinette Kroon

1. Opening en vaststelling agenda

De vergadering wordt om 20.00 uur geopend, de agenda wordt conform vastgesteld.
Berichten van verhindering: leden Peters en Vos. De heer Vos wordt vervangen door de heer Calis en mevrouw Peters door de heer Bosch.
Spreekrecht aangevraagd bij:

- agendapunt 5, Memo college inzake Hoefloo 20a-22
- agendapunt 6.1, Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan 2017-2021
- agendapunt 7.1, Beoogde fusie 't Laer en LLTC

2. Vaststelling lijst adviezen en conclusies vergadering commissie R&I d.d. 19 september 2017

De lijst van adviezen en conclusies van 19 september 2017 wordt ongewijzigd vastgesteld.

3. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

4. Meldingen portefeuillehouders m.b.t. Gemeenschappelijke Regelingen

Er zijn geen meldingen.

5. Memo college inzake Hoefloo 20a – 22

Insprekers:

- mevrouw Van Marle, bewoonster Hoefloo 17, zie bijlage
- mevrouw Spijker, bewoonster Hoefloo 22a, zie bijlage

Toezegging wethouder: er zal een welstandsadvies worden gevraagd. De bouwplanning zal beschikbaar worden gesteld, e.e.a. onder voorbehoud.

Conclusie: in het eerstkomend presidium zal gekeken worden hoe hier gevolg aan wordt gegeven.

6. Commissievoorstellen:

6.1 Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan 2017-2021

Insprekers:

- de heer R. van der Spank, bewoner Wagenpad 26, zie bijlage
- de heer E.W. van den Berg, bewoner Wagenpad 32, zie bijlage
- de heer P. Walter, bewoner, zie bijlage
- de heer H. Ligter, namens bewoners Zevenend, Beijemansweg, Wagenpad, Smeekweg en Lantentijmen, zie bijlage
- mevrouw J. Laney-van Dijk, bewoonster Ambachtstraat 6, zie bijlage
- de heer M. Siers, bewoner Bij den Toren 14, zie bijlage
- bewoners Krommepad



Laren, 17 oktober 2017,

Onderwerp : Inspraakreactie GVVP. Onveilige situatie op het Wagenpad.

Geachte leden van de Commissie Ruimte en Infrastructuur,

Mijn naam is René van der Spank en ik woon al 20 jaar met veel plezier op het Wagenpad 26.

De afgelopen jaren wordt het Wagenpad echter meer en meer gebruikt als sluiproute voor doorgaand (vracht)verkeer. Dit verkeer rijdt met te hoge snelheid over het Wagenpad (gedeelte waar de Dissel op uitkomt). Het betreft vaak bedrijfsauto's die haast hebben, met verkeersonveilige situaties tot gevolg. Vooral na de ingebruikname van de nieuwe verkeerslichten op de Brink is dit probleem verergerd. Uit de knelpunteninventarisatie die de gemeente eind 2016 voor het GVVP heeft gedaan komt duidelijk naar voren dat dit gedeelte van het Wagenpad door veel bewoners als onveilig wordt ervaren (veel rode bolletjes). Het is een voorbeeld van een radiaal in de wegenstructuur van Laren die wordt gebruikt door doorgaand verkeer als sluiproute.

In augustus jl. hebben wij een constructief gesprek gehad met wethouder Stam over de onveilige situatie op het Wagenpad. Wij hebben ingezet op een eenvoudige maatregel, die met weinig financiële middelen kon worden gerealiseerd; een zogenaamde 'quick win'. Het betekent dat we ter hoogte van Wagenpad nr 32 een versmalling realiseren waardoor slechts één (vracht)auto tegelijk kan passeren; je moet dus op elkaar wachten (een soort 'poort'). Hierdoor wordt de snelheid er uit gehaald. Dit kan relatief eenvoudig worden gerealiseerd. De wethouder was enthousiast over deze maatregel en gaf aan dat hij hiermee ervaring op wilde doen. Wellicht kan deze maatregel ook op andere radialen in Laren worden toegepast. Overigens kan in de praktijk blijken dat ook bij het kruispunt Wagenpad/Zevenenderdrift een 'poort' nodig is om de snelheid er uit te halen.

Ik ben blij dat in het GVVP ondermeer in de samenvatting op blz 5 onder 1 Verkeersveiligheid in de woonwijken het Wagenpad als voorbeeld van een radiaal met relatief veel verkeer wordt genoemd die door de bewoners als onveilig wordt ervaren.

Ik ga er van uit dat de gemeenteraad nog dit jaar instemt met het maatregelenpakket van het GVVP en dat we begin 2018 de 'poort(en)' in het Wagenpad kunnen realiseren.

Ik wens de Commissie veel wijsheid toe bij de bespreking van dit GVVP.

René van der Spank
Wagenpad 26
1251 RE Laren
06 21 29 82 80



E.W. van den Berg
Wagenpad 32
1251 RE Laren

Laren, 17 oktober 2017.

Onderwerp: Inspraak GVVP. Onveilige verkeerssituatie Wagenpad.

Geachte leden van de Commissie Ruimte en Infrastructuur,

Mijn naam is Eric van den Berg en ik woon sinds januari 2006 op Wagenpad nr 32, in de bocht die aansluit op de Zijtak. Ik heb 2 kinderen van 8 en bijna 10 jaar oud. Ik hoef u niet uit te leggen dat veiligheid bij mij bovenaan staat als het om mijn kinderen gaat. Wij zijn namelijk graag buiten, zoals fietsen, spelen op straat en op het veldje op de splitsing met de Dissel. Dit veldje heeft gelukkig een grote aantrekkingskracht op andere kinderen die verder weg wonen, waardoor het een belangrijke sociale functie heeft gekregen. Er wordt hier bijna elke dag gespeeld en gevoetbald.

Dat is fijn, maar ik ben daardoor ook erg bezorgd. Die zorgen zijn gebaseerd op mijn dagelijkse ervaring van auto's die veel te hard rijden. Het Wagenpad is namelijk een geliefde doorgangsrouten voor auto's die doorsteken vanaf de Zijtak naar het Zevenend en terug. Met als resultaat dat hier veel sneller wordt gereden dan 30 km per uur. Iedereen heeft haast, busjes met aanhangers die loskomen op de drempels, scooters, SUV's (want je voelt die drempel toch niet) etc. Wij voelen ons onveilig en daarom plaatsen we regelmatig een Victor pop om bestuurders te attenderen op spelende kinderen. Uiteraard maken wij onze kinderen er bewust van dat ze ook zelf moeten uitkijken, maar dat is niet voldoende. Eén zo'n pop is al kapot gereden; en nu is hij maar weggehaald bij het paaltje. Daarnaast worden we regelmatig verrast door een auto die de bocht om komt als we met de auto van het pad af rijden.

Ik weet dat dit leeft bij meer bewoners van het Wagenpad, ook bij mensen die geen kleine kinderen hebben. Deze situatie is ook meerdere malen besproken met de politie, maar zij kunnen niet handhaven omdat de weg niet is ingericht als 30km zone.

Daarom hebben Rene en ik ingezet op eenvoudig te nemen maatregelen en ik hoop van harte dat hier op korte termijn een besluit over kan worden genomen.

Met vriendelijke groet,

Eric van den Berg

INSPIRAAK Pim WALTER

~~Namen~~

Inzake de knelpunten op het gebied van verkeer en vervoer, trof mij bijzonder de vraag en ik citeer wederom "Ik doe een beroep op de ondernemers om borden, vlaggen, kledingsrekken, kippen ovens, niet op de stoep te zetten. Het is soms onmogelijk om als voetganger of voor iemand met een rolstoel, rollator of kinderwagen zijn of haar weg door het dorp te vinden over de stoep" tot zover het citaat.

Ik heb verleden jaar zelf 6 weken in een rolstoel mogen verblijven, als voorbeeld bij Spoelder wordt er van de ochtend tot de avond een soort kippen oven

van ongeveer 1 meter op een stoep van 1 1/2 meter neergezet, op zaterdag wordt er een etalge van ongeveer 1.25 meter uitgeschoven op de stoep,

waardoor een ieder de rijweg op moet. *WEEET U hoe moeilijk dit met een rolstoel is*

Ook Blokker-Bril service-Hema en Expert stallen spullen uit, maar daar zijn de troitoirs wat breder.

Mijn vraag is, is er geen toezicht op deze zaken vanuit de Gemeente en wat is de Gemeentelijke verordening in deze.

Ik dank u voor mijn inspraak en hoop op oplossingen resp. maatregelen van uw kant.

Blaricum	Eemnes	Laren	BEL
datum: 16 OKT. 2017			team
Zaak - 7396.2017			CC:
Doc. Nr.:			

Commissie Ruimte & Infrastructuur
Gemeente Laren
Eemnesseweg 19
1251 NA Laren

september 2017

Geachte raadsleden,

Wij, de bewoners van de omgeving Zevenend, Beijemansweg, Wagenpad, Smeekweg en Lantentijmen, willen het volgende onder uw aandacht brengen:

Velen van ons hebben meerdere malen de overlast van het (veel) te snel rijden onder de aandacht van verschillende autoriteiten gebracht, echter zonder enig resultaat en/of verbetering.

Wel werd ons meermalen bevestigd dat deze misstanden bekend zijn maar dat er geen middelen zouden zijn om hier iets aan te doen.

Het is zeer duidelijk dat in de bebouwde kom een maximum snelheid geldt van 30 km; zowel overdag wordt dit met de voeten getreden en met name in de avonduren verandert de buurt in een soort racebaan met geschatte snelheden van tussen 60 en 80 km per uur of soms nog hoger.

Gelet op het aantal kleine kinderen, ouden van dagen en eenvoudigweg op de leefbaarheid van een dorpse omgeving, zijn wij van mening dat het nu hoog tijd is om actie te ondernemen in welke vorm dan ook. Wat ons verder verbaast is dat in andere buurten, zoals op de Melkweg en de Gooiersgracht, verkeersheuvels zijn aangebracht en in "onze" buurt niet.

De 30 km snelheidsborden bevinden zich voor het merendeel aan de rand van de bebouwde kom en wij zouden willen voorstellen dat deze borden op meerdere punten geplaatst worden om de beperkte snelheid meer onder de aandacht van automobilisten en motorrijders te brengen. Tenslotte is het misschien een goed idee om ook 30 km markering op het wegdek aan te brengen.

Wij zouden het ten zeerste op prijs stellen indien aan deze situatie een einde komt en wel op korte termijn.

O.A.

FERRY v. d. KAARS
ZEVENEND 59A
1251 RN LAREN - kl. 5319555
en/of
HARRY LIGTER
ZEVENEND 14
1251 RN LAREN - kl. 5387751

Handtekeningen lijst pagina 2:

	Naam	Adres	Handtekening
41	J.M. Hermans	Zevenend 10	
42	Sanny Wouter	Vreedenburg 51	
43	B. Krijnen	" 49	
44	Lageweg	Wagenpad 3	
45	Harold Lsenbeck	" 3A	
46	G. Bruggink	Wagenpad 5	
47	M. J. AMIASSEL	Zevenend 16	
48	M. G. van Zyl	Zevenend 57-1	
49	R. Schuur	Wagenpad 3	
50	J. V. Schuur	Vreedenburg 11	
51	M. van Veen	Zevenend 57	
52	Nel Major	Zevenend 32	
53	Gerhard Major	Zevenend 32	
54	R. van Rappard	Zevenend 73	
55	H. H. H. H.	Zevenend 77	
56	A. J. Verver	Zevenend 38	
57	E. Zoon	Zevenend 36	
58	K. M. H. O. F. D.	Lanten bijmen 5	
59	Gerard H. O. F. D.	Lanten bijmen 7	
60	J. KOSTER	T. P. A. D. J. E. 12	
61	D. Boelwijn	" 12	
62	D. P. van der	"	
63	J. F. Major	Ranten bijmen 4	
64	J. J. Dorst	Vreedenburg 33	
65	J. R. Wind	" 31	
66	T. H. A. A. T. E. N.	VREEDENBURG 55	
67	A. J. F. van der	Vreedenburg	
68	A. J. F. van der	Vreedenburg	
69	M. J. van der	Vreedenburg 34	
70	A. J. F. van der	Vreedenburg 39	
71	M. J. van der	Vreedenburg 40	
72	A. J. F. van der	Vreedenburg 73	
73	A. J. F. van der	Vreedenburg 77	
74	N. J. van der	Zevenend 57-A	
75	A. J. F. van der	T. P. A. D. J. E. 9	
76	C. J. van der	Zevenend 65	
77	S. J. van der	Zevenend 65	
78	A. J. F. van der	Vreedenburg 1	
79	A. J. F. van der	Vreedenburg 10	
80			



Geachte voorzitter, geachte commissieleden,

Graag vraag ik, José Laney, Ambachtstraat 6, mede namens een aantal bewoners, uw aandacht voor de verkeerssituatie in de Ambachtstraat, een straat ingeklemd tussen de St. Jansstraat en Zevenend c.q. Zijtak, beiden straten met een 'blauwe zone'. In de Ambachtstraat is formeel sprake van éénrichtingverkeer. Een straat ook met veel verkeersoverlast. Over deze verkeersoverlast hebben wij namens een aantal bewoners, reeds op 17 juli 2015 een brief geschreven naar Burgemeester en wethouder van de gemeente Laren. Bij geen reactie volgde een tweede brief op 1 februari 2016 en uiteindelijk hadden wij donderdag 6 oktober 2016 een gesprek met de ambtenaar de heer Heijns.

Al deze inspanningen hebben tot nog toe niet geleid tot veranderingen die bijdragen aan een verbetering van de verkeerssituatie in onze straat. Graag wil ik u twee zaken voorleggen.

- 1) Het éénrichtingsverkeer in de Ambachtstraat omkeren. De dagelijkse praktijk is dat er veel automobilisten maling hebben aan de huidige situatie; komend vanuit de St. Jansstraat duikt men veel te vaak de 'verboden' zijde van de Ambachtstraat in, mede voortbordurend op de situatie bij festiviteiten op plein 1945, wanneer het éénrichtingsverkeer wordt opgeheven. Het negeren van het inrijverbod is reeds geworden tot een dagelijkse praktijk, die wanneer iedere overtreding bestraft zou worden, kan leiden tot een overschot op de begroting. De vraag onzerzijds om een betere handhaving heeft nog toe geen gevolg gekregen;
- 2) Het invoeren van een blauwe zone. De Ambachtstraat, ingeklemd dus tussen blauwe zones, is nu een ideale plek om je auto gratis en onafhankelijk van de duur te parkeren en is hierdoor erg populair. Werknemers van kleine bedrijven, bewoners van het Zevenend, winkelend publiek, zij weten deze vrijplaats steeds beter te vinden. Het gevolg is dat de bewoners uit onze straat in veel gevallen hun auto elders moeten parkeren omdat alle plekken vol zijn. Een dergelijke situatie kan toch niet de bedoeling zijn.

Blijkbaar heeft men in het verleden getwijfeld over het invoeren van een blauwe zone in onze straat en omdat men er niet uitkwam heeft men een compromis gesloten, namelijk een blauwe zone met een lengte van 20 meter. Beste mensen, mag het ietsje meer worden? Breidt uit met 135 mtr, meer vragen we niet en iedereen is tevreden.

Ik dank u dat ik in de gelegenheid ben gesteld namens een aantal bewoners van de Ambachtstraat mijn zegje te doen en ik wens u veel wijsheid toe!

Ad & José Laney

Beste voorzitter, Commissie,

- Ik sta zit nadat wij als buurt "Bij den Toren" unaniem voor een vergunningstelsel een handtekening hebben gezet (zelfs de ontevreden blauwe-zone bewoners met ontheffing). Waar wij u de gemeente raad op 24 april jl. van op de hoogte hebben gebracht met een brief.
- Nu ligt er een duur rapport waar ons hele buurt initiatief niet in terug te vinden is en waar enkel over een uitbereiding blauwe zone gesproken wordt. In het rapport komt nergens terug dat er een buurtinitiatief is waarbij de buurt dmv handtekeningen aangeeft een vergunningstelsel te willen en nadrukkelijk geen blauwe zone. Dat vind ik arrogant.
- Waarom een hele Larens volksraadpleging als vervolgens niets gedaan wordt met tientallen bewoners die een initiatief genomen hebben.
- Gesprekken en correspondentie met de Wethouder en de betrokken ambtenaar de heer de Cocq zijn ook niet bevredigend op dit punt.

Ik schets u nog een keer het volgende beeld:

Waarom wij GEEN uitbereiding van de blauwe zone willen en WEL een vergunningstelsel.

- Blauwe zone in de straat betekent meer bewegingen meer drukte, meer schade in onze straat en problemen in andere straten.
- Waar parkeer ik mijn auto in de twee uur dat andere auto's met hun blauwe kaart geparkeerd staan? Om te kunnen parkeren moet er wel plek zijn. Komt de handhaver 4 tot 6 keer per dag? Anders heeft een blauwe zone geen zin, want mensen verdraaien de blauwe parkaart in hun pauze.
- Na ons is de Nieuwlarenweg aan de beurt als wij blauwe zone zouden worden. Dan staat het daar helemaal vol. Het is er zeer smal. Hoe moet de brandweer en politie er dan door in geval van een calamiteit? Daar hebben jullie vast al goed over nagedacht..... (mensen gaan dan niet bij Singer staan, bijvoorbeeld het personeel BEO)
- In het geval van een blauwe zone weten we niet hoeveel ontheffingen er worden afgegeven. Daarnaast parkeren mensen uit de Naarderstraat met een ontheffing geregeld bij ons in de straat i.p.v. op de blauwe zone van de Naarderstraat.
- Overdag zijn er altijd meer dan voldoende lege plekken lees lege parkeerplaat bij het Singer en Stationsstraat. De mens is dus lui. De route naar de grote parkeerplaatsen moeten beter aangegeven worden.
- Als bewoners spreken we geregeld mensen aan om elders op de hiervoor bestemde plekken te parkeren. De reacties zijn veelal onwelwillend en onbeschoft, dat geeft geen fijne sfeer in de straat en stress voor bewoners.



Bijlage 7 Educatie maatregelen

Naast infrastructurele maatregelen draagt ook verkeerseducatie bij aan het verhogen van de verkeersveiligheid. Voor de gemeente Laren draagt verkeerseducatie bij aan de volgende geconstateerde knelpunten:

- Educatie en voorlichting voor ouderen (60+).
- Educatie voor jongeren (4-18).

De website toolkit.kpvh.nl geeft een totaaloverzicht van alle in Nederland landelijk beschikbare educatieve interventies op het gebied van verkeer. De site is ingedeeld naar doelgroep c.q. leeftijd.

Op de basisschool dienen alle kinderen de basisvaardigheden voor veilig verkeersgedrag te leren. Scholen zijn wettelijk verplicht om aandacht aan verkeerseducatie te besteden. Hiervoor zijn goede verkeersmethoden beschikbaar. Ook voor de gemeente Laren is voor de aanschaf hiervan subsidie beschikbaar vanuit de provincie Noord-Holland. Daardoor kunnen scholen gratis of tegen geringe kosten gebruik maken van een verkeersmethode. De gemeente kan een actieve rol spelen om dit bij scholen verder te promoten.

Specifiek met het oog op het aanleren van de vereiste fietsvaardigheden doen kinderen op de meeste basisscholen een theoretisch verkeersexamen én een praktisch fietsexamen. Ook kan de gemeente een stimulerende rol spelen door ervoor te zorgen, dat alle basisscholen in de gemeente meedoen aan deze examens.

Hoe je veilig en verantwoord deelneemt aan het verkeer, leer je niet alleen op school. Ook ouders hebben een belangrijke rol bij de verkeersopvoeding van hun kinderen. Landelijk is voor ouders de cursus 'van samen naar zelf' beschikbaar. Deze cursus maakt ouders bewust van hun rol bij de verkeersopvoeding, reikt hen leuke oefeningen aan en geeft tips over hoe je kinderen goed verkeersgedrag aanleert.

Ook voor middelbare scholen zijn diverse verkeerseducatieve projecten en producten beschikbaar waarin aandacht wordt besteed aan veilig en verantwoord fietsgedrag. Zo heeft Team Alert een aantal producten dat specifiek ingaat op het gebruik van mobiele apparaten op de fiets, naast elkaar fietsen en door rood licht rijden. Ook in het programma 'Totally Traffic' wordt veel aandacht besteed aan veilig fietsgedrag. Daarnaast zijn er projecten die specifiek aandacht besteden aan het kiezen van een veilige school-thuis route.

Voor de groepen 'beginnende bestuurders' en 'rijbewijsbezitters' zijn weinig specifieke projecten en producten beschikbaar voor veilig en verantwoord fietsen. Wel zijn er voorlichtingscampagnes die zich bijvoorbeeld richten op het gebruik van fietsverlichting en het gebruik van de valhelm bij race- en toerfietzers. Ook is er aandacht voor de manier waarop je vanuit een ander vervoermiddel (bijvoorbeeld de auto) veilig omgaat met fietsers. Aan deze 'perspectiefwisselingen' wordt onder andere aandacht besteed in de rijopleiding, zowel in de reguliere rijopleiding als in de modulair opgebouwde 'Rijopleiding in Stappen'(RIS).

De oudere verkeersdeelnemer gaat op hogere leeftijd vaak weer opnieuw én intensiever gebruik maken van de fiets. Daarom zijn er voor de oudere fietser wel specifieke projecten en producten beschikbaar. Denk vooral aan het veilig fietsen op een elektrische fiets. Deze cursussen variëren per regio. Informatie over de beschikbaarheid van deze cursussen in gemeente Laren is te verkrijgen bij de provincie Noord-Holland, in haar rol van Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid. Heeft de provincie die Rol? De gemeente



kan uiteraard een grote rol spelen bij het promoten van deze cursussen en bij het verleiden van ouderen om deel te nemen aan dit soort trainingen.

Voorals sprake is van lichamelijke beperkingen, kan de scootmobiel een uitkomst zijn om mobiel te blijven. Om de scootmobiel veilig te kunnen besturen, heb je specifieke vaardigheden nodig. Een training wordt dan ook geadviseerd. De gemeente kan het gebruik van scootmobiel cursussen stimuleren door als voorwaarde voor het verkrijgen van een scootmobiel te stellen dat de gebruiker verplicht een vaardigheidscursus volgt.

Wanneer infrastructurele oplossingen en verkeerseducatie niet leiden tot de gewenste verkeersveilige wegen en het gewenst verkeersveilige gedrag, kan als sluitstuk nog aan handhaving worden gedacht. Hier dient terughoudend mee om te worden gegaan. Als handhaving wordt toegepast dient die steeds in samenhang met voorlichting en educatie te worden opgepakt.

Maatregelen gericht op oudere verkeersdeelnemers

Het verkeer en de verkeersregels veranderen continu. Ook voertuigen zijn aan verandering onderhevig. Stuurbekrachtiging, ABS, navigatie en allerlei andere technologische ontwikkelingen hebben het verkeer de afgelopen jaren veiliger en makkelijker gemaakt. Auto's van nu zijn niet meer te vergelijken met auto's uit de jaren '80 van de vorige eeuw. Toch mag iedereen die zijn/haar rijbewijs haalt na het 18^e levensjaar de rest van het leven zonder aanvullende theoretische bijscholing deelnemen aan het verkeer.

In de doelgroep ouderen vanaf circa 60 jaar zijn door het verkeer jaarlijks circa 275 dodelijke slachtoffers te betreuen. Bij ruim 1.700 personen uit deze groep is na een verkeersongeval een ziekenhuisopname nodig. Spoedeisende poliklinische hulp moet jaarlijks in circa 5.000 gevallen worden verleend. Bij deze leeftijdsgroep hangen verkeersongevallen voor ongeveer een derde samen met het gebruik van de auto. Ongeveer een derde deel van de verkeersongevallen vindt plaats op de fiets en circa een vijfde te voet.

Met de sterke opmars van de elektrische fiets nemen ouderen langer en vaker als fietser deel aan het verkeer. In combinatie met de vergrijzing betekent dit dat deze groep kwetsbare verkeersdeelnemers (oudere fietsers) de komende jaren groeit. Daarbij komt nog dat de elektrische fiets een voor iedereen nieuw fenomeen is in het straatbeeld. Nieuw voor de fietser die moet leren de controle te houden over de fiets, ook in noodsituaties. Nieuw voor de automobilist die moet gaan anticiperen op fietsers die veel sneller naderen dan voorheen. Nieuw voor fietsers op conventionele fietsen die op het fietspad worden geconfronteerd met grote snelheidsverschillen. Nieuw voor wegbeheerders die er mogelijk mee worden geconfronteerd dat infrastructuur niet meer geschikt is. Nieuw voor de landelijke overheid die mogelijk wet en regelgeving af moet stemmen op deze nieuwe modaliteit. Voor dit moment kan educatie van e-bike gebruikers bijdragen aan een bewuster gebruik en daarmee aan een veiligere deelname aan het verkeer.

Het CROW-KpVV heeft hulpmiddelen ontwikkeld, in de vorm van educatieprogramma's, die kunnen worden ingezet voor het vergroten van de verkeersveiligheid. De hulpmiddelen zijn verkrijgbaar in de vorm van de zogenaamde toolkits⁴. De provincie Noord-Holland subsidieert alle projecten die in de toolkit beschreven zijn.

Bijtanken en Oppoetsen

Nadruk in de cursus "Bijtanken en oppoetsen" ligt op de kennis en de toepassing van (nieuwe) verkeersregels en het gebruik van beveiligingsmiddelen.

⁴ pvetoolkit.kpvv.nl



BROEM

Het project richt zich voornamelijk op mensen van boven de 50 jaar. Bij het project krijgen de ouderen een theorie- en een praktijkexamen, zonder dat dit examen de rijbevoegdheid beïnvloedt. Het doel is om ouderen zo lang mogelijk op een verantwoordelijke wijze aan het verkeer deel te laten nemen. Het verkeer wordt gehaaster en drukker. Bovendien zijn de verkeersregels in de loop der jaren vaak aanzienlijk gewijzigd. Daarnaast gaat bij deze specifieke doelgroep vaak het gezichtsvermogen achteruit, maar ook het gehoor en het reactievermogen. Door deel te nemen aan het project worden de deelnemers zich hiervan vaak bewuster.

Fiets veilig en fit

De cursus bestaat uit een theorie- en praktijkgedeelte en geeft deelnemers handvatten om veilig aan het verkeer deel te nemen als fietser.

Fietsinformatiedag senioren

De Fietsinformatiedag voor senioren is gericht op de verbetering van de veiligheid en bevordering van het fietsgebruik van de senioren. Tijdens de Fietsinformatiedag komen allerlei vragen en ervaringen aan bod en wordt gezocht naar manieren om problemen te voorkomen of op te lossen.

Scoot veilig. Iedere scootmobielgebruiker veilig op weg

Scoot veilig is een uniforme basis- en opfriscursus voor personen die gebruik (gaan) maken van een scootmobiel. De cursus bestaat uit 4 modules: 1) vaardigheden en parcours, 2) verkeerskennis en verkeersinzicht, 3) oren-, ogen- en reactievermogen test en 4) praktijkrit. De eerste modules kunnen in een willekeurige volgorde worden doorlopen. Er wordt steeds afgesloten met een praktijkrit.

SinT (Senior in Traffic)

De cursus 'SinT' wil ervoor zorgen dat de verkeerskennis en de praktische rijvaardigheid van oudere rijbewijsbezitters (vanaf circa 65 jaar) weer up-to-date is. Uiteindelijk doel is een meer verantwoorde en veiligere verkeersdeelname van deze doelgroep.

Thuisblijven hoeft niet, ga wijs op weg!

Brochures om ouderen te informeren hoe zij op een veilige manier aan het verkeer kunnen blijven deelnemen. Met tips over veilige verkeersdeelname als autorijden, fietsen of wandelen niet meer mogelijk is.

Maatregelen op het gebied van voertuigbeheersing bij jongeren

Een deel van de maatregelen op voertuigbeheersing is al in de vorige paragraaf opgenomen. Het gaat daarbij om de oudere verkeersdeelnemer. Ook de jongeren kunnen natuurlijk nog veel leren. Reden voor de gemeente Laren om scholen actief aan te sporen tot het inzetten van educatiemiddelen. Helaas met wisselend resultaat. Niet alle scholen zijn even bereid de verkeerseducatie op te nemen in het schoolprogramma.

Via het CROW-KPVV zijn aanvullend de volgende pakketten beschikbaar.

Fiets SEEF

Fiets Seef is een project dat zich primair richt op het vergroten van de motorische fietsvaardigheid. Kinderen oefenen basistechnieken van het fietsen op een fietsparcours op het schoolplein. Doelgroep: 4 - 12 jaar - Ouders en kinderen



Fiets zonder beats

In 'Fiets zonder Beats' staat een aantal karakteristieke verkeerssituaties centraal over de risico's van bellen, sms'en en muziek luisteren op de fiets. Deze interactieve verkeersles probeert de jongeren in te laten zien dat bellen of muziek luisteren op de fiets gevaarlijk kan zijn. De aandacht voor het verkeer om je heen verslechtert, waardoor de kans op ongelukken groter wordt.

Doelgroep: 12 - 16 jaar - Jongeren

Fiets4safe

In Fiets4Safe staat het gedrag, de kwetsbaarheid en de verantwoordelijkheid van fietsers in relatie tot het verkeer en de omgeving centraal. Het programma richt zich op het voorkomen van gevaarlijke situaties op de fiets en maakt daarbij gebruik van interactieve voorlichting. Er wordt gestuurd op het aanspreken op onverantwoord en risicovol gedrag en het benadrukken van positief gedrag.

Doelgroep: 12 - 16 jaar - Jongeren

FietsCheck VVN

De 'FietsCheck' van Veilig Verkeer Nederland is een hulpmiddel om jongeren bewust te maken van de eisen waaraan een fiets moet voldoen. Met de checklist controleren jongeren of hun fiets in een goede staat is en waar mogelijk worden de mankementen samen of met behulp van een fietsenmaker/ vrijwilliger direct gerepareerd.

Doelgroep: 12 - 16 jaar - Jongeren

Fietscontrole

In samenwerking met plaatselijke afdelingen van Veilig Verkeer Nederland, met een fietsenhandel of met de politie wordt op de school een controle van de fietsen uitgevoerd.

Doelgroep: 12 - 16 jaar - Jongeren

Fietscontrole in het basisonderwijs

In samenwerking met plaatselijke afdelingen van Veilig Verkeer Nederland, met een fietsenhandel of met de politie wordt op de school een controle van de fietsen uitgevoerd.

Doelgroep: 4 - 12 jaar - Ouders en kinderen

Alles onder controle

Een specifieke doelgroep zijn de jongeren die voornemens zijn bromfiets te gaan rijden te informeren over de risico's. Hiervoor is via KPVV de het lespakket 'Alles onder controle' beschikbaar. Dit is een methode om de risico's die bromfietzers lopen bespreekbaar te maken. Het lespakket richt zich niet uitsluitend op de aan de bromfiets en de verkeerssituatie verbonden risico's, maar besteedt vooral ook aandacht aan persoonsgebonden factoren

Subsidiemogelijkheden Provincie Noord-Holland

De Provincie Noord-Holland stelt ieder jaar subsidie beschikbaar voor verkeerseducatie, onder de naam "gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid Noord-Holland". In 2017 ging het om een bedrag van ruim € 900.000,-. Aangezien voor het huidige en komende schooljaar de subsidieaanvragen zijn gesloten, kan de gemeente Blaricum voor nu het beste focussen op de producten die al subsidie hebben gekregen. Voor deze producenten is het geld al toegewezen, en zij willen hun product nu graag wegzetten. De gemeente of de scholen kunnen dus contact met deze producenten opnemen om de mogelijkheden te bespreken.

Bijlage 8 De Omgevingswet

De Omgevingswet bundelt en vernieuwt de wetgeving en de regels voor ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water. Daarmee vormt de wet de basis voor het integraal beheer van en voor de ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving⁵.

In het huidige omgevingsrecht zijn er enkele problemen onder andere op het gebied van trage besluitvorming door onder andere opstapeling van procedures, hoge (dubbele) onderzoekslasten en weinig mogelijkheden voor sturing door de lokale politiek.

De nieuwe Omgevingswet beoogt als verbetering de fysieke leefomgeving samenhangend te benaderen, de bestuurlijke afwegingsruimte en besluitvorming over projecten in de fysieke leefomgeving te vergroten. De omgevingswet voorziet ook om de inzichtelijkheid, voorspelbaarheid en het gebruiksgemak van het omgevingsrecht te vergroten. In de omgevingswet is het ook belangrijk om burgers te laten participeren bij de beleidsontwikkeling.

Zes kerninstrumenten

De zes kerninstrumenten voor de omgevingswet zijn als volgt ingedeeld:

1. *De omgevingsvisie*
De omgevingsvisie een samenhangend strategisch beleidsplan over de fysieke leefomgeving. De omgevingsvisie vervangt bijvoorbeeld de gemeentelijke structuurvisie. Een omgevingsvisie is verplicht voor rijk, provincies en gemeenten. Per bestuurslaag is er één omgevingsvisie.
2. *Het programma*
Dit is een pakket van beleidsvoornemens en maatregelen om omgevingswaarden of doelen in de fysieke leefomgeving te bereiken en te behouden. Programma's maken de doelen van de omgevingsvisie duidelijk. Ze zijn bindend voor de overheid. Drie soorten: verplicht, onverplicht en programmatische aanpak.
3. *Decentrale regelgeving*
Elk bestuursorgaan heeft een instrument waarmee het regels voor de fysieke leefomgeving kan vaststellen. Hieronder vallen:
 - de omgevingsverordening van de provincie;
 - het omgevingsplan van de gemeente;
 - de waterschapsverordening van het waterschap;maximaal één verordening of plan per provincie/waterschap c.q. gemeente.
4. *Algemene rijksregels voor activiteiten in de fysieke leefomgeving*
Algemene rijksregels beschermen de fysieke leefomgeving. Iedereen die een bepaalde activiteit wil uitvoeren weet dankzij deze regels vooraf wat mogelijk is en wat niet. Ze beperken de bestuurlijke afwegingsruimte voor lagere overheden. Maar ze regelen ook vergunningsverplichtingen.
5. *De omgevingsvergunning*
Een omgevingsvergunning is een toestemming om één of meer activiteiten in de fysieke leefomgeving uit te voeren.
6. *Het projectbesluit*
Dit is een algemene regeling voor besluitvorming over projecten. Een projectbesluit is nodig voor

⁵ De fysieke leefomgeving omvat in ieder geval: bouwwerken, infrastructuur, watersystemen, water, bodem, lucht, landschappen, natuur, cultureel erfgoed.

ingrijpende en ingewikkelde projecten waarbij een publiek belang speelt. Het projectbesluit komt in plaats van Tracébesluit, Projectplan Water, Rijks- en provinciaal inpassingsplan. Rijk, provincies en waterschappen kunnen een projectbesluitnemen. Voor gemeenten komt er een vergelijkbare bevoegdheid.

Ondersteunende instrumenten

De ondersteunende instrumenten kunnen ingezet worden om het beleid uit de omgevingsvisie uit te voeren. Daarnaast kunnen hogere bestuursorganen met deze instrumenten zorgen dat ook lagere bestuursorganen hun beleid uitvoeren. Ondersteunende instrumenten voor de doorwerking van beleid zijn:

- omgevingswaarden;
- instructieregel (aanwijzingen voor vaker voorkomende situaties);
- instructie (ad hoc aanwijzing, proactief / reactief);
- maatwerkregel (afwijking in specifieke gevallen);
- voorbereidingsbesluit.

Procedures bij de omgevingswet

In het nieuwe stelsel is zoveel mogelijk aangesloten bij de Algemene wet bestuursrecht (Awb), en zijn daarvan afwijkende bepalingen in de oude wetgeving zo veel mogelijk geschrapt. De Awb kent twee voorbereidingsprocedures, namelijk de uitgebreide procedure (uniforme openbare voorbereidingsprocedure, afdeling 3.4 Awb) en de reguliere voorbereidingsprocedure (titel 4.1 Awb).

Bestuursorganen kunnen binnen deze procedures het besluitvormingsproces zelf verder inrichten. Het bestuursorgaan bepaalt dus zelf mede de wijze en het moment waarop het burgers, bedrijven, organisaties en andere overheden betreft. Op deze manier kan gebiedsgericht en per geval de meest passende procedure van besluitvorming worden gebruikt.

Een belangrijke procedurele verandering is bijvoorbeeld dat bij besluitvorming in een vroegtijdig stadium burgerparticipatie moet worden verleend.

Participatie bij de omgevingswet

De participatie bij de omgevingswet streeft er naar om iedereen zo vroeg mogelijk in de besluitvorming betrekken voordat de formele besluitvorming van start gaat. Op deze manier ontstaan betere besluiten, is er meer draagvlak en leidt dit tot snellere procedures. Participatie is anders en gaat dus verder dan de wettelijke inspraakmogelijkheden dan bijvoorbeeld het indienen van zienswijzen of het opstellen van een MER.

Participatie geeft vrijheid bij het inrichten van het participatieproces maar jurisprudentie zal uitwijzen of dit wel of niet voldoende is. Participatie heeft ook verstrekken gevolgen zoals wat wel of niet openbaar maken uit bedrijfsprocessen.

Rol participanten

Bij aanvang van het traject dient aan de betrokken participanten duidelijk te worden gemaakt wat de kaders en spelregels zijn (wat ligt vast, waarover gaat de participatie) en wat de rol van de participanten is. Essentieel is dat alle ingebrachte voorstellen serieus en objectief worden beoordeeld en beargumenteerd worden overgenomen dan wel verworpen. Transparantie in wat er met de ingebrachte punten gebeurt – naast het nakomen van afspraken – is voorwaarde voor een succesvol traject.

Participatieladder

De participatie ladder is het ideale instrument waarmee de mate van participatie van de burger te meten is. In de onderstaande afbeelding is de participatieladder opgenomen. Onder de afbeelding zijn de treden van de participatieladder toegelicht.



Informeren

De gemeente bepaalt de agenda voor besluitvorming en houdt de betrokkenen hiervan op de hoogte. Een voorbeeld waarin de gemeente kiest voor deze eerste trede: het informeren van bewoners bij het asfalteren van wegen zonder dat er wijzigingen zijn.

Inspreken

De mate van het gericht opvragen van informatie is afhankelijk van de manier waarop burgers kunnen inspreken. Inspraak is mogelijk via bijvoorbeeld een enquête of het gebruik van social media etc.

Consulteren

De gemeente stelt hierbij de agenda samen, maar betrokkenen kunnen problemen aandragen en oplossingen formuleren. Deze ideeën spelen een volwaardige rol in de ontwikkeling van beleid. De gemeente verbindt zich in principe aan de resultaten. Als zij hiervan afwijkt, moet dit goed worden gemotiveerd. Een voorbeeld van adviseren is het uitwerken van het hondenbeleid, waarbij de gemeente met de inwoners in gesprek is gegaan.

Coproduceren / Samenwerken

De gemeente en betrokkenen benoemen samen een probleem, waarna ze gezamenlijk naar oplossingen zoeken. De overeengekomen oplossing is voor de gemeente bindend in de uiteindelijke besluitvorming. Een voorbeeld van coproductie is het opstellen van een ontwerp of inrichtingsplan in de openbare ruimte.

Zelfbestuur

De gemeente laat de ontwikkeling van de besluitvorming over aan de betrokkenen, waarbij de ambtelijke organisatie een adviserende rol heeft. Resultaten uit het proces hebben een bindende werking: de gemeente neemt de resultaten over. Voorwaarde voor participatie is dat betrokkenen vooraf weten welke invloed zij hebben, welke randvoorwaarden er zijn en wat het uiteindelijke doel is. Voorbeelden: meebeslissen over een speelvoorziening en het zelfstandig organiseren van straatfeesten.

Bijlage 9 Brink Laren

Notitie / Memo

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.
TRANSPORT & PLANNING

Datum: 30 juli 2017

Onderwerp: Doorstroming verkeer Brink Laren



Figuur 1: Kruispunt met VRI op Brink – Naarderstraat in Laren.

Momenteel is het kruispunt Brink – Naarderstraat in Laren geregeld met behulp van een VRI (zie figuur 1). Op drie van de vier takken van het kruispunt is de VRI zo ingesteld dat de linksaffers een eigen opstelstrook hebben. Alleen op de tak van de Naarderstraat zijn alle drie richtingen (rechtdoor/rechtsaf en linksaf) gecombineerd.

De afgelopen jaren is door inwoners van Laren veel geklaagd over de VRI op de Brink. Hierbij zou de cyclustijd voor het kruispunt te lang zijn waardoor voertuigen lang moeten wachten. Is het eenmaal groen, dan is volgens de inwoners de groentijd te kort waardoor er maar één à twee voertuigen het kruispunt kunnen oprijden. Ook fietsers en voetgangers zijn niet gelukkig met de wachttijd.

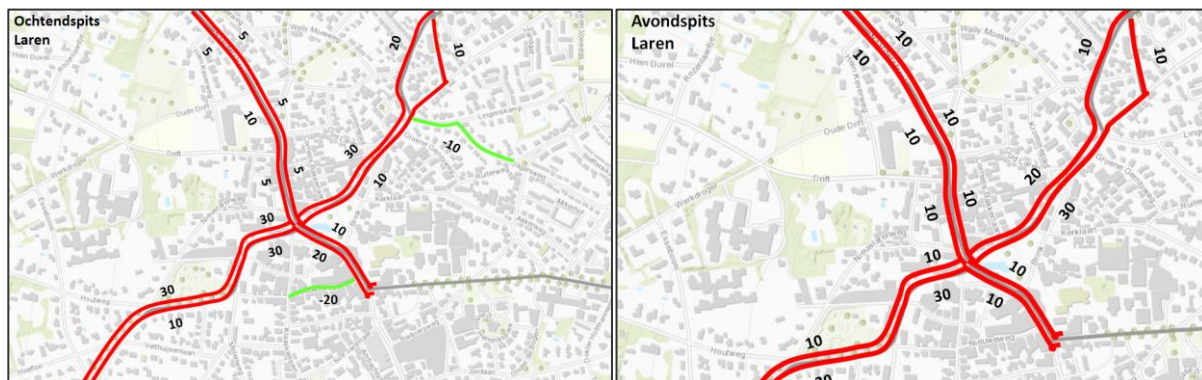
In deze notitie is ingegaan op de mogelijkheid om het kruispunt op de Brink in te richten als een rotonde. Een rotonde zorgt voor een goede afwikkeling wat de doorstroming bevordert. Rotondes zijn ook veiliger omdat het aantal conflictpunten aanzienlijk minder is in tegenstelling tot een kruispunt (met VRI).

Verkeersmodel Brink Laren

Het aanpassen van het kruispunt naar een rotonde heeft een positieve invloed op de wachttijd, waardoor een route via de Brink aantrekkelijker wordt. Om te kunnen bepalen of een rotonde een verkeersaantrekkende werking heeft, is er een analyse met het verkeersmodel uitgevoerd.

Vanuit het verkeersmodel Laren is doorberekend hoeveel verkeer de Brink aantrekt wanneer de VRI wordt vervangen door een rotonde.

In de onderstaande verschilplot (figuur 2) is de ochtend- en avondspitsintensiteit voor motorvoertuigen weergegeven. Het verschil is gebaseerd op de referentiesituatie in 2030 met een VRI en de situatie waarbij de VRI is omgebouwd tot rotonde in 2030.



Figuur 2: Verschilplot mvt/OS en mvt/AS tussen referentie- en variant met rotonde in 2030.

Uit figuur 2 blijkt dat het verkeer in beide spitsperiodes toeneemt op de radialen. De verschillen ten opzichte van de referentie situatie zijn echter minimaal. De verwachting is dan ook dat deze lichte toename geen belemmering zal vormen voor de doorstroming op de rotonde Brink.

Aanvullend is een selected link analyse uitgevoerd waarbij specifiek is gekeken naar hoeveel doorgaand (sluip)verkeer gebruik maakt van de route A27 – centrum Laren – A1. Daaruit blijkt dat realisatie van de rotonde niet leidt tot een toename van doorgaand verkeer tussen A27 en A1 via de Brink.

Conclusie

Het omvormen van een VRI tot rotonde op de Brink leidt in het gehele gebied tot een beperkte toename van verkeer, wat niet tot doorstromingsproblemen zal leiden in de spitsperiodes in Laren. Uit de selected link analyse blijkt tevens dat een rotonde geen aantrekkende werking heeft op doorgaand verkeer tussen de A27 en A1 via het centrum van Laren.

Bijlage 10 Reactienota - Commissie Laren 17 oktober 2017

GVVP Laren

Insprekers

1 Vd Spank 2 Vd Berg	Benadrukt prioriteit voor de maatregel verkeersveiligheid in woonwijken (Quick Win maatregelen zoals versmallingen).	Maatregel 1b, verkeersveiligheid in woonwijken heeft prioriteit nummer 1 in het GVVP.
3 Walter	Aandacht voor laad-los problematiek op 'de Nieuwe Weg' Aandacht ruimte voor voetgangers in winkelgebieden.	Laad en los problematiek op 'De Nieuwe Weg' is toegevoegd aan de longlist in het GVVP (wijziging-A) Het GVVP voorziet hierin met specifieke maatregelen voor voetgangers (maatregel 6 in het GVVP)
4 Ligter	Aandacht voor verkeersveiligheid op Zevenend, Lantentijmen, Beyemansweg, Smeekweg, Sint Janstraat, Wagenpad.	Het GVVP voorziet hierin met specifieke maatregelen voor verkeersveiligheid in woonwijken (GVVP maatregel 1b). Wegen worden specifiek genoemd in het GVVP (wijziging-B)
5 Laney	Aandacht voor situatie op de Ambachtstraat. Voorkeur voor uitbreiding blauwe zone en aanpassen naar 1 richting.	Ambachtsstraat wordt specifiek genoemd in maatregel mogelijke uitbreiding blauwe zone in het GVVP (wijziging-C).
6 Siers	Graag vergunningsparkeren en geen blauwe zone.	Hier is in eerdere fase uitgebreid persoonlijk over toegelicht dat hier in het GVVP niet voor gekozen wordt. Onderstaand is dit extra toegelicht.
7 Bewoners Krommepad 60	Aandacht voor situatie op het Krommepad. Voorkeur voor uitbreiding blauwe zone.	Krommepad wordt specifiek genoemd in maatregel mogelijke uitbreiding blauwe zone in het GVVP (wijziging-D).

Wijzigingen GVVP:

1. Toevoeging in longlist, handhaving van verkeerd laad- en losverkeer op 'de Nieuwe Weg'.
2. Toevoegen straatnamen in lijst voorbeelden bij maatregelen in woonwijken – maatregel 1b
3. Toevoeging Ambachtstraat in GVVP maatregel uitbreiding blauwe zone.
4. Toevoeging Krommepad in GVVP maatregel uitbreiding blauwe zone.

Toelichting keuze Blauwe zone en geen vergunninghoudersparkeren.

De huidige keuze voor een Blauwe zone met ontheffingen voor bewoners is een gebalanceerde keuze om een zo optimaal gebruik van de parkeerplaatsen in de kern Laren na te streven. Door de blauwe zone kunnen bezoekers kort parkeren (maximaal 2 uur) op beschikbare plaatsen en hebben bewoners grote kans ook een eigen plek te vinden (doordat ze ontheffing hebben en langer mogen staan).

Bij uitsluitend vergunninghoudersparkeren ontstaat een niet-optimale situatie waarbij de momenten dat er weinig bewoners zijn lege plekken ontstaan waar bezoekers niet mogen parkeren. Het ligt om die reden voor de hand eerst de mogelijkheden te onderzoeken van het optimaliseren van de Blauwe zone. Dit door:

- Verbeteren van de huidige handhaving van de blauwe zone.
- Het huidig gebruik goed in beeld te brengen (evaluatie blauwe zone)
- Mogelijk de tijden aan te passen (minder dan 2 uur)

Een belangrijk nadeel aan het vergunninghoudersparkeren is dat de 'olievlek' werking vaak groot is. Dit komt doordat in een vergunninghoudersgebied dubbelgebruik door bezoekers of bewoners van

aangrenzende wijken niet mogelijk is (immers kunnen alleen vergunninghouders er parkeren). Hierdoor wordt de noodzaak tot uitbreiding van zo'n vergunningszone al snel groter, waardoor de impact voor zowel bewoners, ondernemers en bezoekers van Laren aanzienlijk groter wordt.

Raad

CDA	- Aandacht voor éénrichtingsverkeer. - Snelfietsroutes aansluiten bij MRA - Hagen gemeente aandachtspunt met name bij kruisingen	Via de aanpak verkeersveiligheid in woonwijken worden specifieke aandachtspunten opgepakt (maatregel 1b GVV). Hier is rekening mee gehouden, zie beschrijving GVV maatregel 5. Aanpakken hagen is in het GVV toegevoegd in de longlist (wijziging E).
D66	- Voldoen de 30 km/h zones wel aan de wettelijke eisen? - Stoepparkeren verdient aandacht - Kruising la place is niet benoemd in het GVV - Fietsverkeer op de hoofdroutes (Eemnesserweg/Naarderstraat) - Aandacht voor straatverlichting	De richtlijnen voor een 30 km/h zone zijn breed, waardoor dit wettelijk geen probleem is. Wel zijn er verbeterpunten mogelijk, deze worden lokaal opgepakt in de woonwijken (maatregel 1b GVV). Dit is een aandachtspunt voor handhaving (en daarom geen plek in dit GVV). Maatregel is klaar om uitgevoerd te worden, wacht op de werkzaamheden A1/A27 tot uitvoering. Maatregel is meegenomen als fietsverkeer op de ontsluitingswegen (maatregel 4). Straatverlichting valt onder beheer en onderhoud en valt niet binnen de verkeerskundige onderwerpen in het GVV.
Larens Behoud	- Houdt Laren onaantrekkelijk voor doorgaand verkeer - Minder vrachtverkeer in Laren. - Aandacht voor snelheid in woonwijken - Meer openbaar vervoer in het GVV (zoals de buurtbus) - Aandacht voor de hoofdroutes door Laren zoals de Naarderstraat en de Eemnesserweg	Door in het GVV te kiezen voor het optimaliseren van de verkeerslichten op de Brink wordt bewust niet voor een variant waarbij het verkeer 'makkelijker' door Laren kan rijden. Maatregel om vrachtverkeer in Laren te beperken is meegenomen in het GVV (maatregel 3). Via de aanpak verkeersveiligheid in woonwijken worden specifieke aandachtspunten in de woonwijken opgepakt (maatregel 1b GVV). Maatregel voor een buurtbus in Laren is meegenomen in het GVV (maatregel 8). Maatregel is meegenomen als fietsverkeer op de ontsluitingswegen (maatregel 4).
PVDA	- Meer out of de box denken gewenst - Zevenenderdrift afwaarderen niet opnemen in het GVV - Geautomatiseerd kenteken inventarisatie m.b.v. camera auto's - Meer openbaar vervoer - Gooyergracht-Noord niet opnemen in het GVV	Gekozen is om daar maatregelen in te zetten waar knelpunten het hoogst zijn. Op basis van de aangegeven argumenten (en de lage prioriteit) is ervoor gekozen deze maatregel in het GVV te laten vervallen (wijziging F) Vooralsnog is deze manier van handhaving relatief duur en wordt alleen toegepast in de grote steden. Mogelijk wordt dit in de toekomst wel een goed alternatief voor het handhaven van de blauwe zone. Maatregel voor een buurtbus in Laren is meegenomen in het GVV (maatregel 8). Deze is reeds gewijzigd (ook in het GVV van Blaricum en Eemnes) voorstel is om voor deze verbinding te onderzoeken of de Te Veenweg een optie is (wijziging G)
VVD	- Maatregel 1b met aanpak in woonwijken door Quick Wins is	

	positief - Concretisering kosten per maatregel wordt gevraagd. - Luchtkwaliteit, is dit meegenomen? - Mogelijkheid alle fietsers tegelijkertijd op groen op de Brink - Toename elektrische laadpalen is belangrijk - Blauwe zone werkt met vergunningen, om die reden heeft alleen vergunninghouders-parkeren niet de voorkeur.	Globale inschatting van de kosten is in het GVVP opgenomen, deze indicatie is tevens weergegeven in het collegevoorstel. Luchtkwaliteit knelpunten worden op regio/provincie niveau opgesteld en ook op dat niveau aangepakt (is om die reden geen onderdeel van het GVVP). Dit is een goede aanvulling op de voorgestelde mogelijke maatregelen op de Brink (maatregel 1a). (wijziging H) Dat is correct, dit valt onder een provinciale regeling waar op ingezet wordt (paragraaf 3.3 GVVP). Dit is correct, zie eerdere toelichting op vergunninghoudersparkeren.
Liberaal Laren	- Liever geen versmallingen in wegen - Sluipverkeer regionaal aanpakken - VRI Brink beter en slimmer afstellen, zoals het uitzetten van de lichten. - Invalide stroken aanleggen zoals in Roskilde - Geen 2 tijden opnemen in de blauwe zone - De Rijt éénrichting maken - Laden en lossen Crailo (cross docking) - Parkeer-app	Per locatie zal bezien worden welke maatregelen waar het beste passen. Om die reden worden de maatregelen op lokaal niveau geïmplementeerd (maatregel 1b van het GVVP) Onderdeel van de vrachtverkeer maatregelen is ook om eerst in regio overleg resultaten na te streven (maatregel 3 van het GVVP) Klopt dit is in maatregel 1a van het GVVP als maatregelrichting opgenomen. Het heeft de voorkeur om in Nederland op uniforme wijze de voorzieningen voor mensen met een beperking aan te leggen. Maatregel 6 en 7 voorzien in het verbeteren van het voetgangersnetwerk. De alinea in de samenvatting lijkt hier onbedoeld op te wijzen. Deze tekst wordt aangepast, voorkeur heeft om 1 tijd na te streven (wijziging I). Het herbeziën van de verkeerscirculatie rondom De Rijt is als maatregel in het GVVP toegevoegd (wijziging J). Onderdeel van de vrachtverkeer maatregelen is om ook alternatieve maatregelen te onderzoeken (maatregel 3 van het GVVP) Er zijn geen meetinstrumenten beschikbaar om de beschikbaarheid van specifieke parkeerplaatsen te meten. Hierdoor is er ook geen input aan gegevens beschikbaar om in een app of website weer te geven.

Wijzigingen GVVP:

5. Aanpakken Hagen in het GVVP toevoegen in de longlist (in hoofdstuk 9).
6. Afwaarderen Zevenender Drift, maatregel is uit het GVVP geschrapt.
7. Andere route Snelfietspad erin conform GVVP Blaricum en Eemnes, maatregel is in het GVVP aangepast.
8. Alles tegelijkertijd groen op de Brink, toegevoegd als mogelijke maatregelrichting in GVVP bij maatregel 1a op de Brink.
9. Opmerking toegevoegd in samenvatting bij tijden blauwe zone, ongewenst is 2 tijden, voorkeur 1 regime.



10. Het herbezien van de verkeerscirculatie rondom De Rijt is als nieuwe maatregel in het GVVP toegevoegd.

Bijlage 11

Reactienota - Commissie Laren 23 januari 2018

Insprekers:

1 Dhr. Siers	- Graag vergunninghoudersparkeren en geen blauwe zone. - Kosten van een ontheffing voor parkeren voor bewoners in de blauwe zone zou gratis moeten zijn. - Graag een P+R buiten de stad met een verbinding zoals een stoeltjeslift of buurtbus. - Centrum aantrekkelijker maken door huur panden omlaag te brengen niet door parkeren te faciliteren.	In een eerdere fase is uitgebreid, ook persoonlijk, toegelicht dat in het GVVP hiervoor niet voor gekozen wordt. Onderstaand is dit nog eens extra toegelicht. De kosten van een ontheffing vallen onder de leges verordening. Tarief € 53,50/jaar. Staat los van het GVVP. In het GVVP is als maatregel 10 (paragraaf 9.6) opgenomen om een parkeerbalans op te stellen voor het gehele centrum. Dit dient eerst plaats te vinden alvorens over te gaan tot dit soort maatregelen. Prijsbepaling van de huur is geen onderdeel van het GVVP; dit is een verkeer & vervoersplan.
2 Dhr. Laney	Aandacht voor situatie op de Ambachtstraat. Voorkeur voor uitbreiding blauwe zone en aanpassen naar éénrichtingverkeer.	In de vorige versie is dit reeds gewijzigd, Ambachtsstraat wordt nu specifiek genoemd in maatregel mogelijke uitbreiding blauwe zone in het GVVP (zie reactienota oktober)

Toelichting blauwe zone versus vergunninghoudersparkeren.

De huidige blauwe zone is, in combinatie met ontheffingen voor bewoners, een goed middel om een zo optimaal gebruik van de parkeerplaatsen in de kern van Laren te realiseren. Door middel van de blauwe zone kunnen bezoekers kort (maximaal 2 uur) parkeren op de daarvoor beschikbare plaatsen en kunnen bewoners meestal een eigen plek vinden doordat zij een ontheffing hebben van de maximale parkeerduur. Bij vergunninghoudersparkeren ontstaat een niet-optimale situatie, omdat er gedurende de perioden dat daar niet door bewoners geparkeerd wordt lege plekken ontstaan waar bezoekers dan niet mogen parkeren. Het ligt daarom voor de hand eerst de mogelijkheden te onderzoeken de Blauwe zone te optimaliseren door:

- Intensiveren van de handhaving;
- Het huidige gebruik goed in beeld te brengen (evaluatie)
- Eventueel de tijden aan te passen (korter dan 2 uur); gewenst is wel één regime voor geheel Laren.

Een ander nadeel van vergunninghoudersparkeren is de 'olievlek' werking. Bewoners en bezoekers van de aangrenzende gebieden kunnen daar dan ook niet kort parkeren. Hierdoor wordt de noodzaak tot uitbreiding van zo'n vergunningszone al snel groter, wat dan grote impact heeft, voor zowel bewoners, ondernemers en bezoekers van Laren.

Raad:

Larens Behoud	- Visie en doelstelling in het GVVP, is er een volgorde in veiligheid / leefbaarheid/bereikbaarheid? - Is het GVVP gebaseerd op feiten (zoals hoeveelheden verkeer en geparkeerde voertuigen). - Buurtbus beter inzetten / uitbreiden.	Nee, alle drie zijn even belangrijk. Doel is om alle 3 in balans te houden. Ja, feitelijke gegevens van hoeveelheid verkeer (verkeersmodel en tellingen) liggen ter grondslag aan het GVVP. Tellingen van geparkeerde voertuigen zijn beperkt beschikbaar. Om die reden is in het GVVP als maatregel 10 (paragraaf 9.6) opgenomen een parkeerbalans op te stellen voor het gehele centrum. Maatregel voor een buurtbus in Laren is meegenomen in het GVVP (maatregel 8).
D66	- Oude plan minimaal uitgevoerd, hoe dat te voorkomen in de toekomst? - Kruising N525 la Place is niet benoemd in het GVVP - Handhaving en aantal BOA's concreter benoemen in het GVVP. - Op het kruispunt Zevenend moeten maatregelen genomen worden. - Voldoen de 30 km/h zones wel aan de wettelijke eisen?	Jaarlijks monitoren is goed mogelijk door concreet maatregelpakket. Maatregel is klaar om uitgevoerd te worden door provincie, wacht op afstemming werkzaamheden A1/A27 tot uitvoering i.v.m. bereikbaarheid. Inzet BOA's is geen onderdeel van het GVVP, het is een verkeer & vervoerplan. Dit kruispunt is subjectief onveilig (onveiligheidsgevoel), waardoor verkeer voorzichtig rijdt en oplet. Hierdoor is het aantal ongevallen (objectieve veiligheid) laag. Het aanpakken van dit kruispunt heeft daardoor geen prioriteit in het GVVP. De richtlijnen voor een 30 km/h zone zijn breed, waardoor dit wettelijk geen probleem is. Wel zijn er verbeterpunten mogelijk, deze worden lokaal opgepakt in de woonwijken (maatregel 1b GVVP).
CDA	- Snelfietsroutes, geen onverharde routes verhard. - Leges blauwe zone verlagen - Parkeerplaatsen in het centrum bij de stationsweg, waar?	Het voorstel om snelfietsroutes in te gaan richten zit in het GVVP, bij een uitwerking zullen raad en bewoners opnieuw betrokken worden. De kosten van een ontheffing (€ 53,50/jaar) vallen onder de legesverordening. Staat los van het GVVP. Het gaat over de uitwerking van het centrumplan waarbij gekeken is naar een beperkte uitbreiding van de parkeerplaatsen bij het Hertenkamp.
Liberaal Laren	- Bezettingsgraad parkeerplaatsen, wat is deze eigenlijk? - Nummers raadsvoorstel waar	Hier zijn beperkt gegevens over beschikbaar, om die reden is in het GVVP als maatregel 10 (paragraaf 9.6) opgenomen een actuele parkeerbalans op te stellen voor het gehele centrum. Nummering is conform H9 in het GVVP, een aantal



	slaan deze op en waarom ontbreken er een paar. - - Demografie is sinds 2015 anders.	maatregelen staat dusdanig laag op de prioriteitenlijst dat deze niet zijn weergegeven. Dat klopt, gegevens zijn aan het begin van het proces beschreven, inmiddels zijn deze gedateerd. De nieuwe CBS gegevens over de bevolkingsopbouw leiden niet tot wijzigingen in het GVVP.
VVD	- Leges blauwe zone verlagen	De kosten van een ontheffing vallen onder de 'leges' kosten. Deze worden niet bepaald in het GVVP.
PVDA	- Buurtbus aanpassen.	Maatregel voor een buurtbus in Laren is meegenomen in het GVVP (maatregel 8).