

Onderwerp: Bestuursopdracht Verkeersvisie Blaricum en Laren 2033	
Naam ambtelijk opdrachtgever: Naam portefeuillehouder:	P.H. van Dijk en S. van Waveren Wethouders F.C. Cornelis en F. Westerkamp
Naam ambtelijk opdrachtnemer: Naam projectleider:	A. Mulders F. Kraaikamp
Herleid o.b.v. de begroting van de gemeenten / het jaarplan van de BEL Combinatie:	Coalitieprogramma 2022 – 2026, collegeprogramma 2022 – 2026
Datum:	12 december 2022
Akkoord opdrachtgever:	

1. Aanleiding en achtergrond

In de coalitieakkoorden is aandacht besteed aan mobiliteit/verkeer en vervoer. Het gaat dan om autoverkeer, fietsverkeer, openbaar vervoer, autoluwe centrumgebieden met aanpassing van parkeervoorzieningen met aandacht voor duurzame oplossingen. De gemeenten willen graag samen optrekken bij het opstellen van een nieuw beleidskader, bij voorkeur in BEL verband. Eemnes kiest er voor haar huidige verkeers- en vervoersplan te blijven gebruiken en daar waar nodig enigszins op te plussen.

2. Probleemstelling

Verkeer en vervoer is een belangrijk thema binnen de coalitieakkoorden van Blaricum, Eemnes en Laren. Het gaat dan onder meer om:

- Het oplossen van knelpunten in het wegennet, verbeteren van verkeersveiligheid door beperking van snelheden, afremmen van buiten gemeentelijk doorgaand verkeer en tegengaan van mobiel huftergedrag,
- Verbetering van verbindingen binnen en tussen de dorpen. Met de auto wellicht, maar zeker ook met de fiets, met lokaal openbaar vervoer en met regionaal/nationaal openbaar vervoer.
- De mogelijkheden voor een autoluw centrum en de opties om een veel groter gebied in de bebouwde kom een 30km/uur zone te maken, in combinatie met GOW30 wegen, slimmere parkeermogelijkheden, betere zichtbaarheid 30 km/uur gebieden.
- Daarnaast willen we fietsverkeer stimuleren, de veiligheid van fietsers verbeteren, en gebruik maken van de mogelijkheid doorgaande fietsroutes te verbeteren (in combinatie met bijv. GOW30 wegen). Ook willen we bekijken of we meer dan wel betere fietsenstallingen bij (H)OV haltes kunnen realiseren.
- We willen het gebruik van elektrische (deel)vervoer bevorderen.

De looptijd van de huidige Verkeer- en vervoersplannen lopen af in 2022. Met inachtneming van het voorgaande ontstaat de behoefte aan een integrale totaalvisie op dit thema.

Verkeer en vervoer houdt niet op bij de gemeentegrens. Maatregelen op dit gebied hebben vaak effect op de aangrenzende gemeente. Om die reden is het zeer verstandig om te kijken of we hierin

gezamenlijk kunnen optrekken.

Eemnes kiest ervoor om op bepaalde thema's gezamenlijk op te trekken met Blaricum en Laren. Concreet houdt dit in dat:

- Waar het kan is Eemnes groot voorstander van gezamenlijk optrekken. Maar we hebben te maken met twee regio's en twee provincies. Om uitvoering mogelijk te maken zijn we veelal aangewezen op subsidies. De provinciale regelingen in Noord-Holland en Utrecht zijn verschillend in soort en beschikbaarheid. Die subsidies maken vaak de volgorde van uitvoering uit.
- Gezamenlijk heeft de voorkeur, maar in het geval van verkeer ligt dat wat betreft Eemnes bij openbaar vervoer (= kleinschalig busvervoer) en de fiets. Voorstel vanuit Eemnes is om die te onderzoeken in gezamenlijk verband. Binnen de opzet van deze opdracht wordt hiernaar gekeken.
- Nu een eventuele verbreding en opname MIRT voor wat betreft de A27 naar langjarig is verschoven is gezamenlijk optrekken hier noodzakelijk. Congestie A27 betekent ook congestie A1. En qua sluiptverkeer, qua verbreding, qua geluid en uitstoot etc. Ook op dit vlak wil Eemnes graag samenwerken en dus meedoen.

3. Doelstelling en Maatschappelijke effecten

Het doel is een integrale Verkeersvisie voor Blaricum en Laren tot 2033 op het thema verkeer en vervoer. Deze visie dient als paraplu voor de uitvoeringsmaatregelen op deelterreinen binnen dit thema, dus zowel voor de centrumgebieden, parkeren, de 30 km/uur zones, de fietsverbindingen, deelvervoer en andere vormen van openbaar vervoer op lokaal niveau. Dit alles gericht op alternatief vervoer voor de auto's en ook betere, duurzame en verkeersveiligere doorstroming met goede verbindingen voor zowel de auto, fiets als openbaar vervoer.

4. Verwacht resultaat

Een heldere en compacte visie, die als goede en duurzame basis dient voor de verdere uitwerking van uitvoeringsplannen op de diverse onderdelen uit deze visie voor de komende jaren. Bij de visie zal tevens een uitvoeringsprogramma per gemeente worden opgenomen.

5. Afbakening en relatie met andere projecten

De gemeenten gaan in het kader van de Omgevingswet aan de slag met het opstellen van een Omgevingsvisie. Deze Verkeersvisie zal fungeren als één van de onderleggers voor de omgevingsvisie. De visie wordt aangevuld met een uitvoeringsprogramma per gemeente voor de collegeperiode 2022-2026. Een belangrijk onderwerp is het kijken naar mogelijkheden voor subsidies vanuit provincie en Rijk voor bepaalde verkeersmaatregelen. Daarmee kan dekking worden gevonden voor een deel van de investeringen.

Naast deze visie werken we in Laren ook aan de korte termijninzet, in het bijzonder rond parkeren, zoals beschreven in de Raadsinformatiebrief Parkeren rond Singer. Daarnaast kijken we naar de centrumontwikkeling in het algemeen en is er overlap met de uitvoering van het Centrumplan Laren. Die onderwerpen zijn geen onderdeel van de bestuursopdracht, maar kunnen wel input opleveren of leiden tot gezamenlijke uitvoering.

6. (Rand)voorwaarden

30 km/uur zones - auto te gast:

Bepalen in hoeverre een groter deel van de bebouwde kom in Blaricum en Laren 30 km/uur kunnen worden. Goed kijken naar de mogelijkheden van GOW30 wegen. De bestaande 30 km/u-zones beter zichtbaar maken in de huidige inrichting door middel van fysieke maatregelen (borden).

Centrumgebied, parkeren en bevoorrading winkels:

De toename van verkeer in het centrumgebied onder controle hebben.

De parkeerdruk in het centrum verminderen door te kijken naar creatieve oplossingen in overleg met ondernemers en instellingen, waarbij we bezoekers willen blijven stimuleren om de winkels, horeca, en culturele instellingen te bezoeken. Onderzoeken of een pendelbus dan wel vraag gestuurd openbaar vervoer wat kan betekenen bij evenementen of voor de grote attracties.

Kijken naar de haalbaarheid van een autoluw centrum, wat onder meer ook betekent dat we de hoeveelheid grote en zware vrachtwagens willen terugdringen, zeker op momenten dat er veel bezoekers zijn. In overleg met ondernemers zoeken we de beste werkwijze daarvoor: venstertijden, vaste routes en/of beperkingen op de omvang van vrachtwagens. Daarbij wegen we, naast verkeersveiligheid, de milieueffecten van de verschillende keuzes nadrukkelijk mee.

Openbaar vervoer:

We zetten ons in om te zorgen dat bestaande lijnen behouden blijven en goed op de HOV-lijn aansluiten.

We lobbyen om de OV-bereikbaarheid verder te verbeteren en maximaal van de HOV-aanleg te profiteren. Daaronder valt ook de ondersteuning voor inzet van de 'Singer Express', als onderdeel van de OV-concessie. We willen kleinschalig OV-vervoer cq. "buurtbussen" handhaven, uitbreiden en/of slimme verbindingen leggen zodat er eventueel een aanvullend netwerk ontstaat. Dit in samenwerking met de regio. Bijvoorbeeld: verbinding tussen Singer Laren, HOV Crailo – Blaricum dorp – HOV station Bijvanck – Bedrijventerrein Blaricum, en (in de zomer?) Stichtse Strand.

Fietsnetwerken:

Richting geven voor een plan voor een uitgebreid dorpsbreed fietsnetwerk met goede verbindingen tussen alle dorpsdelen.

Aandacht voor het maken van aansluitingen op het regionale doorfietsnetwerk, waaronder de verbindingen tussen Blaricum, Laren, Eemnes en Huizen.

Uitvoering geven aan de doorfietsroute Hilversum – Huizen via Laren en Blaricum. Er ligt een plan op hoofdlijnen voor het inpassen van de route. Deze route biedt veel kansen om het gebruik van de fiets te stimuleren en tegelijkertijd de verkeersveiligheid te verbeteren. Het is van belang dat alle gemeenten over de gemeentegrens heen kijken om een goed resultaat te bereiken en ook te kunnen profiteren van de provinciale subsidies.

Bereikbaarheid vanaf rijkswegen

We benutten de Regio Gooi & Vechtstreek en de MRA om te blijven lobbyen voor ondertunneling van de A1 en nemen dit mee in onze visies, in het besef dat dit pas op zeer lange termijn zal kunnen plaatsvinden.

We blijven ons inzetten voor verbreding van de A27 voor een goede doorstroming, inclusief verbetering van de bijbehorende geluidwerende maatregelen. Tegelijk willen we ons voorbereiden op het tegengaan van ongewenste sluipverkeer effecten bij congestie op de A27.

Verkeersveiligheid:

De verkeersveiligheid voor langzaam verkeer verbeteren, rondom schoolgebieden, in (smalle) straten waar de overzichtelijkheid minder goed is, in 30 km/uur gebieden vanuit het principe "auto te gast".

Duurzaamheid:

Vooruitlopend op de plannen voor infrastructuur voor parkeren en opladen van elektrische auto's, meer laadpalen plaatsen op geëigende plekken.

Deelvervoer: stimuleren van korte ritten, in ieder geval binnen de BEL gemeenten op de (elektrische) fiets, gelet op de gezondheidseffecten voor geluid en fijnstof. Ook zetten we in op elektrische deelmobiliteit.

Inwonersbetrokkenheid:

We betrekken inwoners bij het opstellen van de visie, omdat onder hen veel expertise aanwezig is die we goed kunnen gebruiken. Ook willen wij hen meer ruimte geven voor eigen initiatieven. Verder geldt dit bijvoorbeeld ook voor jongeren, die veel gebruik maken van de fiets en openbaar vervoer en daarmee een belangrijke gebruiker zijn van de verschillende voorzieningen. In het proces wordt de samenleving vanaf het begin betrokken bij het ontwikkelen van de Verkeersvisie.

Financieel - ambtelijke inzet:

Voor wat betreft deze opdracht worden budgetten ingezet, die zijn vrijgemaakt voor de uitvoering van de collegeprogramma's.

Blaricum: € 25.000

Laren: € 25.000

Eemnes: € 5.000

Totaalbudget: € 55.000

Binnen dit budget wordt een extern bureau ingehuurd, dat innovatief aan de slag gaat en inwonersbetrokkenheid hoog in het vaandel heeft.

Een belangrijk onderwerp is het kijken naar mogelijkheden voor subsidies vanuit provincie en Rijk voor bepaalde verkeersmaatregelen. Daarmee kan dekking worden gevonden voor een deel van de investeringen.

Verder wordt binnen de DVO 2023 capaciteit vrijgemaakt vanuit diverse teams/disciplines.

In totaal wordt uitgegaan van:

- | | |
|---------------------------------|---------|
| - Projectleider | 150 uur |
| - Medewerker Verkeer en Vervoer | 50 uur |
| - Medewerker Openbare ruimte | 30 uur |
| - Medewerker Communicatie: | 50 uur |
| - Medewerker RO: | 20 uur |

Doorlooptijd:

Fase 1 (gezamenlijk)

- | | |
|--|--------------------------------|
| - Vaststellen bestuursopdracht: | Januari 2023 |
| - Uitvraag en selectie extern bureau voor ondersteuning: | februari, maart |
| - Opdrachtverlening extern bureau | maart |
| - Opstellen communicatieplan | maart |
| - Kader stellen raden voor visie | april/ mei |
| - Consultatie inwoners/ondernemers/
instellingen/maatschappelijk middenveld | mei – juni |
| - Opstellen concept-visie | mei - juli |
|
 | |
| <i>Fase 2 (per gemeente) Opstellen uitvoeringsprogramma</i> | |
| - sessie raad en participatie inwoners etc. | september – oktober |
| - Verwerken reacties | oktober – november |
|
 | |
| <i>Fase 3 (gezamenlijk) Vaststellen Verkeersvisie 2030,
inclusief uitvoeringsprogramma</i> | |
| | <i>december – januari 2024</i> |

Kwaliteit:

Het resultaat wordt in de vorm van een Compacte Mobiliteitsvisie met visualisaties en ook in digitale vorm weergegeven, maximaal 20 - 25 pagina's. Onderdeel van de Verkeersvisie is een uitvoeringsprogramma voor de periode 2022-2026.

Organisatie:

Ten behoeve van de projectorganisatie een gezamenlijke stuurgroep en projectgroep samengesteld:

- Stuurgroep: portefeuillehouders, secretarissen, projectleider, teamleider. Eemnes sluit afhankelijk van de agenda aan.
- Projectgroep: projectleider, medewerker Verkeer en vervoer, medewerker RO, medewerker Communicatie, medewerker Openbare ruimte, medewerker inwonersbetrokkenheid

Communicatie en informatievoorziening:

Ten behoeve van deze visie wordt breed ingezet op participatie van de gemeenschap in alle geledingen, conform de collegeprogramma's. Daarbij wordt ook gekeken naar inzet van het digitaal inwonerspanel, thematafels, wijkgerichte aanpak, betrekken van de diverse inwoner actiescomités, het houden van enquêtes en betrekken van jongeren als doelgroep. Nadere keuzes worden gemaakt via een onderbouwd communicatieplan.