

TRANSCRIPT VAN DE COMMISSIE R&I VAN GEMEENTE LAREN
d.d. 9 april 2025

1. Opening en vaststelling agenda

De voorzitter: Dames en heren, welkom allemaal. Goedenavond. Het is 20.00, dus als ik uw aandacht mag en vooral voor de mensen die hier allemaal aanwezig zijn elkaars aandacht, dan wil ik hierbij de vergadering van de commissie R&I van 9 april 2025 openen. Welkom aan alle commissieleden uiteraard, welkom aan de mensen die zo meteen de presentatie komen geven in eerste instantie. Dan hebben we ambtelijk ondersteuning, maar zeker zo belangrijk een aantal mensen. Dat komt om ook nog wat in te spreken, bij vooral agendapunt 9, de verkeersvisie. Dus daar weet u al van. Er zijn in ieder geval drie aanmeldingen geweest. Van mijnheer Heemskerk al aanwezig? Ja, perfect. Mevrouw Remken, fijn. En mevrouw Daams. Perfect. U bent gelukkig allemaal aanwezig. We gaan eerst een aantal andere dingen doen, maar dan straks zal ik u natuurlijk uiteraard vragen om toelichting te geven op wat u graag de commissie wil meegeven. En dan vertel ik ook even hoe dat precies in zijn werk gaat. Eerst gaan we even langs de aanwezigen. Larens Behoud is vertegenwoordigd door de heer Van Goozen en de heer Hurink. Mijnheer Hurink vervangt mevrouw Van Oort. De VVD is vertegenwoordigd door de heer Westendorp en volgens mij ook door mijnheer Merckx, die niet naast elkaar zitten. Heel modern. Maar goed, dat kan dan blijkbare. Het CDA wordt vertegenwoordigd door mevrouw Krapels, die zit toch als een soort deugd in het midden. Misschien wel. We gaan het merken vanavond. Dan Groen Laren, vertegenwoordigd door de heren Vos en Wichers-Schreur. D66 vertegenwoordigd door mevrouw Van Dorst en mevrouw Berghorst. En Liberaal Laren door de heren Oomkens en mevrouw Timmerman. Het college is voltallig aanwezig met de wethouders Van Midden, De Groot en Rood. Afwezig zijn, met mededeling zelfs, mijnheer Van Goozen, dan hoor ik hier wat. Van het CDA afwezig is de heer Van den Berg. Democratisch Laren afwezig de heer Spaan. Larens Behoud, had ik al gezegd, mevrouw Van Oort. En de VVD afwezig mevrouw De Brouwers. Dan had ik al gezegd dat wij drie mensen hebben. Is er, u heeft allemaal de agenda gezien, nog behoefte om wijziging in de agenda? Niet? Nee. Dan stellen we de agenda ... Mijnheer Vos. Nou, even kan niet, want we stellen gewoon de agenda vast en dat is het dan. Goed, bij deze vastgesteld.

2. Presentatie Natuurbrug N525 Hilversumseweg

De voorzitter: Dan gaan we naar eerst een presentatie. Die was al aangekondigd. We zijn razend benieuwd naar de ontwikkeling rondom de natuurbrug N525 over de Hilversumseweg. Er zijn vier aanwezigen, namelijk de heer Emmen als landschapsarchitect en die geeft ook de presentatie. En dan hebben mevrouw De Roo, regiomanager Gooi en Vechtstreek bij de provincie. Dan de heer Kaalman, beleidsmedewerker bij het de G&R. En als laatste ook de heer Broos, natuurprojectleider natuurbrug Westerheide. Ik neem aan ook namens de provincie. Goed, de presentatie staat niet zoals gebruikelijk in iBabs, want het document is gewoon te groot. Dat zal wel komen door alle mooie beeldmateriaal dat we zo meteen te zien krijgen. Maar daarom hebben we een exemplaar voor u geprint. Dat is niet zomaar een exemplaar, maar daar is een behoorlijke boom voor in ... Heeft zich ter beschikking gesteld, zullen we maar zeggen. Dan gaan wij over naar de presentatie. Normaal gesproken hebben daarom een halfuur voor presentatie, plus het stellen van vragen door de commissieleden. Ik hoop dat dat gaat lukken. Ik geef u het woord, de heer Emmen.

De heer Emmen: Dank u wel. Zoals u aankondigde, mijn naam is Leon Emmen. Ik ben landschapsarchitect bij SMARTLAND landscape architects en wij hebben met een team van ontwerpers, ecologen en natuurtechnici gewerkt aan dit ontwerpend onderzoek. Bij een natuurbrug, er zijn veel dingen te kiezen en ook veel dingen af te wegen. En de provincie en het Goois Natuurreservaat heeft ons gevraagd om dat in beeld te brengen. Op een objectieve manier en daar beoordelingscriteria voor op te stellen, om die verschillende mogelijkheden langs op die beoordelingscriteria eigenlijk te beoordelen om tot een aantal voorkeursmodellen te komen. Het gaat om de natuurbrug over de Hilversumseweg en daar is natuurlijk al behoorlijk wat vooronderzoek gedaan. Dat is u ook waarschijnlijk wel bekend. Daar hebben we natuurlijk kennis van genomen en ook conclusies uitgetrokken. Ook de verschillende stakeholders hebben ons nog een paar extra opgaven meegegeven om ook in dat onderzoek mee te nemen, zoals de gemeente Laren die bijvoorbeeld ook wilde dat we een verdiepte ligging van de Hilversumseweg onder het ecoduct door mee zouden nemen in ons onderzoek. Dus dat hebben we ook gedaan. En ook de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling, ARO, heeft ons een aantal dingen meegegeven die we ook hebben onderzocht. Een ontwerpend onderzoek, wat doe je dan? Je gaat allerlei mogelijkheden, veel mogelijkheden in beeld brengen. En die ga je beoordelen. Ruimtelijk, maar ook op criteria als cultuurhistorie, als beeldkwaliteit, als ecologie. En dan ga je dus kiezen. We hebben eerst een groot aantal verschillende mogelijkheden in beeld gebracht en dat hebben we teruggebracht tot vijf varianten die echt relevant zijn voor deze locatie, denken wij, die we verder hebben onderzocht en in beeld hebben gebracht. Daarvoor hebben we een beoordelingsmatrix op gesteld en hebben we die verschillende varianten beoordeeld. En uiteindelijk hebben we twee varianten die het beste scoorden in die matrix verder uitgewerkt tot een schetsontwerp, om ook naar de kosten te kunnen kijken. Dus die twee varianten zijn dan wat verder uitgewerkt. Zo'n ecoduct dat ontwerp je vanuit: wat zie ik als mens daarvan in het landschap? Maar natuurlijk ook, wat ziet nou een dier? En hoe ervaart een dier zo'n natuurbrug? Want die kijken heel anders en ervaren zo'n brug ook heel anders. Bijvoorbeeld de aanloop naar die brug vanuit het landschap is voor dieren heel belangrijk, dat die heel geleidelijk gaat, zodat ze overzicht houden en niet schrikken. Al die modellen, die verschillende ontwerpen, hebben we 3D gemaakt en gevisualiseerd en alle modellen op hetzelfde standpunt zodat ze eigenlijk goed te vergelijken zijn. Vervolgens hebben we beoordelingscriteria opgesteld voor het ecologisch functioneren, de cultuurhistorische en de landschappelijke inpassing, de uitvoering, dus hoe moeilijk is het om zo'n model te gaan bouwen? En de ruimtelijke beleving, dus wat zie je ervan als mens en hoe ervaar je dat? Cultuurhistorie was een heel belangrijk onderdeel, ook voor de gemeente Laren, maar ook voor de ARO. En wij hebben daarvoor ook een cultuurhistoricus nog ingehuurd om dat eigenlijk nog extra te onderzoeken, omdat het ook een gebied is met heel veel cultuurhistorische fenomenen die nog goed in het landschap zichtbaar zijn. En een belangrijk afwegingscriteria is dan ook die cultuurhistorie. En we wilden ook vooral van de cultuurhistoricus weten, Adriaan Haartsen, hoe weeg je die cultuurhistorische fenomenen nou tegen elkaar af? Vind je karrensporen bijvoorbeeld belangrijker dan de laanbomen? Hoe moeten we dat afwegen? Daar heeft hij ons een methode voor gegeven en die hebben we meegenomen in de weging van de verschillende varianten. Die cultuurhistorie dat gaat natuurlijk over het natuurlijke landschap, over de hele bijzondere bodem die we hier hebben, maar ook de bijzondere bewoningsgeschiedenis waar nog allerlei resten van in het landschap zichtbaar zijn. Maar bijvoorbeeld ook de Hilversumseweg zelf, dat profiel is in de geschiedenis natuurlijk vaak veranderd, ook met een treintje wat daar heeft gereden. En verder zijn er allerlei andere cultuurhistorische elementen zichtbaar in dat landschap. Dat zie je vooral goed als je naar hoogtekarten kijkt, dan zie je duidelijk nog allerlei karrensporen en verbindingen tussen de dorpen liggen. En we gaan een ecoduct bouwen, dus we gaan in die grond woelen op een bepaalde plek. En op welke plek kunnen we dat nou het beste doen, zodat we die cultuurhistorie eigenlijk minst verstoren? En daarvoor hebben we een kwetsbaarheidsanalyse opgesteld en een waarderingsmethode, waarbij we die verschillende

cultuurhistorische elementen hebben gewaardeerd. Als het bijvoorbeeld gaat om raatakker patronen, dat zijn akkers uit de IJzertijd die in het gebied verscholen liggen en ook dichtbij één van de aanlandingen van het ecoduct, als het gaat om de karrensporen die nog heel goed ook in het bestaande reliëf waarneembaar zijn. Als het gaat om het verschillende kuilen en kuilenreeksen die wat laten zien over de geologie van het gebied, de bodem. Maar ook allerlei oude verbindingen, zoals een ontginningsweg, maar ook het profiel van de Hilversumseweg zelf met grote monumentale laanbomen. Dus daar hebben we een waardering aangegeven en dat hebben we meegenomen in het beoordelen van de verschillende ontwerpen die we hebben gemaakt. Daarvoor hebben we een beoordelingsmatrix opgesteld en alle modellen eigenlijk daar op een zo objectief mogelijke manier proberen te wegen. In dat proces hebben we eigenlijk steeds de stakeholders daarin meegenomen, dus de gemeentes, de provincie, het Goois Natuurreservaat, om zo goed mogelijk te laten zien wat we doen en welke keuzes we maken en hoe we verschillende elementen beoordelen. Nog even een beeld van waar het ecoduct komt. Vanuit de heide gezien, vanaf de Hilversumseweg richting Laren gekeken, vanaf de Hilversumseweg richting Hilversum gekeken en vanuit het bosgebied aan de oostzijde van de Hilversumseweg. We hebben dus vijf varianten eigenlijk uit ontworpen en die verschillen op allerlei manieren, bijvoorbeeld qua constructie, een vlakkenconstructie of een boogconstructie, maar ook bijvoorbeeld een verdiepte ligging van de Hilversumseweg. En dat maakt heel veel uit voor de ruimtelijke ervaring van zo'n ecoduct en bijvoorbeeld ook of je tussensteunpunten maakt, zoals bijvoorbeeld bij variant nummer 2 hier is gedaan. Die vijf varianten hebben we gelijkwaardig in beeld gebracht en in een plattegrond, in een aanzicht, in een projectie over de kaart met cultuurhistorische elementen en eigenlijk op zichtpunten vanuit het landschap. We hebben daar een soort interactieve pdf voor bedacht, zodat we steeds opdrachtgevers en stakeholders daarin konden meenemen, zodat je tussen die verschillende modellen eigenlijk kunt schakelen. Want een ontwerpend onderzoek dat gaat eigenlijk over het afwegen van verschillende varianten. Dus je wil heel graag zien, wat zijn nou de verschillen in massa ten opzichte van de bestaande situatie, in zicht, enzovoorts. Dus dit is de bestaande situatie en we hebben dus elk model in de situatie vanuit het landschap geprojecteerd. En dit is bijvoorbeeld het eerste model wat we hebben gedaan en dat hebben we dan in een plattegrond getekend, in een aanzicht geprojecteerd op de cultuurhistorische elementen. Dus bijvoorbeeld karrensporen, wallen in het gebied, grafheuvels, enzovoorts. Vanuit het landschap gekeken en dat hebben we dus voor elk model zo gedaan. En als je dan bijvoorbeeld naar zo'n aanzicht kijkt, dan kan ik dus ... Kijken of dat ook werkt hier. Dat werkt jammer genoeg niet, de interactiviteit op deze laptop. Dus ik schakel daar gewoon doorheen. Maar ik wilde eigenlijk schakelen tussen deze verschillende beelden, waarbij je heel goed ziet wat dat doet, die verschillende soorten constructies, wat dat doet voor je zicht onder die brug door, wat dat voor ruimtelijke ervaring geeft. Variant 1b is een vlakke constructie, daar zie je dat je met zo'n vlakke constructie ook hoge muren hebt bij de aanlandingspunten. We hebben hier een vlakke constructie gemaakt met tussensteunpunten. Door die tussensteunpunten kun je weliswaar het dek weer dunner maken constructief, maar het geeft ook weer een bijvoorbeeld een heel erg een tunnelgevoel. Ook weer geprojecteerd op die cultuurhistorische elementen, laten zien wat het betekent vanuit het landschap. Variant 2 hebben we dat ook voor gedaan. Een iets andere variant waarbij, bijvoorbeeld de keerwanden naar binnen staan. Deze is ook licht getoogd, ook nog met tussensteunpunten. Ook weer geprojecteerd op de cultuurhistorische elementen, zicht vanuit het landschap. Variant 3 is een boogconstructie. Daar heb je dus niet zulke hoge keerwanden aan weerszijde van de weg. Die constructie is wel wat hoger, maar door de boog kan de constructie veel dunner zijn omdat het een hele sterke constructie is. En wat je hier bijvoorbeeld ziet is dat ook het landschap veel meer aansluit op de omgeving, omdat je makkelijker die taluds van de aanlopen naar beneden kunt brengen. Daar heb je geen keerwanden die in het zicht staan voor nodig. Die hebben we ook weer geprojecteerd in die cultuurhistorische elementenkaart, zicht vanaf de heide weer. Dan variant 4. En wat we hier hebben gedaan is

de weg iets verdiept. U ziet onder de brug door dat de weg daar naar beneden gaat. Dus die gaat half naar beneden. Dat is op zich een voordeel, omdat de totale oppervlakte van het ecoduct daardoor kleiner wordt. Hij wordt dus ook lager, omdat de weg lager ligt. De aanlooproutes worden minder lang. Het nadeel is wel dat de brug eigenlijk in je zicht over de weg zakt en het zicht richting Laren dus eigenlijk minder wordt. Een heel groot nadeel ook van deze situatie is dat je een heel groot stuk weg tijdelijk moet omleggen voor de bouw. Je bouwt dan niet alleen een ecoduct, maar je verlaagt ook de weg. Dus je moet een groot stuk weg weghalen, weggraven en tijdelijk ook een omleiding maken voor het verkeer, wat heel veel ruimte en ook verstoring van cultuurhistorische elementen kost. Zo hebben we dat eigenlijk voor alle varianten gedaan. Hier nog even verschil in constructie. Dus die boogconstructie die met hele dunne betonnen schillen eigenlijk werkt. De laatste variant is ook een verdiepte ligging. En de allerlaatste variant die we hebben gedaan, schakel ik even snel, dat is een totaal verdiepte ligging. Dus de eerste was een half verdiepte ligging en hier ligt het ecoduct eigenlijk zo'n beetje vlak in het landschap. Je ziet dan ook dat in de omgeving heel weinig verstoord wordt, alleen je hebt enorme keermuren langs de weg nodig en je raakt je hele lange zichtas, die heel belangrijk wordt gevonden over deze weg, eigenlijk totaal kwijt. En je hebt ook lange taluds voor het verkeer nodig, dus ook weer veel ruimte nodig om die taluds voor het verkeer naar beneden te maken. Dat zijn eigenlijk de varianten waar ik snel doorheen ben gegaan. Die hebben we dus beoordeeld en daar kwam eigenlijk variant 1a en variant 3 het beste uit en die hebben we dus verder uitgewerkt. En wat we daar interessant in vonden is dat het ook twee echt verschillende varianten zijn qua constructie. Dus een vlakke constructie met keerwanden en een boogconstructie. En die hebben we op verschillende punten gevisualiseerd, dus van dichtbij hier gezien onder de brug door met een doorsnede, hoe het werkt, hoe de randen worden opgelost zodat de dieren bijvoorbeeld geen last hebben van de lichten van de auto's en van het geluid. Hebben we ook weer in plattegronden en doorsnedes en ook een bovenaanzicht, hoe dat ecoduct dan wordt ingericht. Met open natuur, zanderige stukken en bossige stukken en poelen om eigenlijk die dieren over dat ecoduct te leiden. Onderste plaatje is wel heel donker, maar dat is een nachtbeeld. Op mijn scherm is het nog iets lichter. En ook de boogconstructie hoe die dan uit ontworpen wordt, ook in doorsnede en aansluitingen op het bestaande maaiveld, in plattegrond, in doorsnedes en ook in bovenaanzicht met de hele inrichting van de natuur op het ecoduct. En dat is eigenlijk het onderzoek wat we hebben gedaan. En dit hebben we in september aan de ARO ook gepresenteerd. We hebben tijdens het proces een aantal mensen ook van de gemeente daarin meegenomen. Karel Loeff en Erwin van den Berg. Erwin van den Berg hebben mij gesproken. En zo zijn we eigenlijk tot deze twee varianten gekomen die wij adviseren om verder te gaan uitwerken.

De voorzitter: Helder. Dank u wel, mijnheer Emmen, voor deze heldere en binnen de tijd gegeven presentatie. De commissie. Wie heeft een vraag aan één van de aanwezigen? Misschien als eerste aan de ... Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst: Dank u wel, voorzitter. Ik vroeg me af op grond van welke overwegingen 1a en 3 zijn gekozen. En kunt u ook iets zeggen over dat aspect van geluidsoverlast voor dieren? Is dat een belangrijk element geweest? En punt drie is, ik vind het op zich mooi, de kleur die is heel erg aanwezig. Heeft u ook nog gekeken naar andere kleuren die wat minder dominant zijn?

De voorzitter: Dank u wel. Wat vindt u prettig? Om eerst alle vragen te verzamelen? Of zegt u, ik kan ook liever per vragensteller meteen de vraag beantwoorden? Dat is een signaal dat ik eerst de vragen ga inventariseren. Ga ik dat eerst doen. Wie? Mevrouw Timmerman.

Mevrouw Timmerman: Dank u wel voor deze heldere uiteenzetting. Ook wat de doorslag heeft gegeven bij de keuzes 1a en 3 die uiteindelijk eruit gekomen zijn. Hoe gaat het nu eigenlijk verder? Want daar ben ik wel erg benieuwd naar. Wie maakt uiteindelijk de keuze en op basis waarvan? Want ze zijn gelijkwaardig voor u wat betreft de functionaliteit. En is er nog verschil in het aantal bosareaal dat er verdwijnt voor de aanloop tussen 1a en 3? Nee, dat is het. Dank u wel.

De voorzitter: Mijnheer Vos.

De heer Vos: Dank u wel, voorzitter. En dank u wel voor de uitgebreide presentatie, vooral het beeld, dat doet mij plezier. Ik vind het wel zielig voor die boom, eerlijk gezegd. Ik heb van de voorzitter begrepen dat die zich belangeloos opgeofferd heeft om ons ter wille te zijn, maar ik vind het wel een beetje zonde eerlijk gezegd. En vooral omdat, dat vind ik een beetje een lastige, daar zit die beoordelingsmatrix in. Ik heb al plus drie, maar zelfs die helpt niet om te begrijpen wat hier staat. Dus mijn vraag is eigenlijk, ik zie dat er maar 1 punt verschil zit, 43 of 44, in het gewogen gemiddelde. En daarbij begrijp ik dat er allerlei verschillende aspecten zijn die zwaarder wegen of minder zwaar wegen. Maar als ik dan even een flauwe vraag stel met betrekking tot de kosten, staan die hier ook in? Want dat heb ik niet kunnen lezen, eerlijk gezegd. En voor de rest ben ik wel nieuwsgierig ook naar wat mevrouw Timmerman al vroeg. En wanneer kunnen de eerste hertjes eroverheen huppelen, denkt u?

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Vos. Wie? Mijnheer Van Goozen, Larens Behoud.

De heer Van Goozen: Dank u wel, voorzitter. Mijn vraag was eigenlijk, is er ook budget om de laanbomen te herstellen die er weggaan? Of komen er bomen bij? En aan de kant van het waterwingebied daar gaan natuurlijk heel veel bomen ... Dat is veel meer dan aan de andere kant. Wat gaat daarmee gebeuren? Wordt dat herplant of komt er iets voor terug? Dank u.

De voorzitter: Dank u wel. Dan mevrouw Krapels van het CDA.

Mevrouw Krapels: Dank u wel. Dank u voor de toelichting. Mijn vraag had betrekking ook op het kostenuitgangspunt. En de vraag was, is er gevraagd aan u om vijf varianten uit te zoeken? En welke variant is dan in optiek van de landschapsarchitect, maar ook van de Goois Natuurreservaat, het meest aantrekkelijk voor de dieren? Misschien dat we daar ook nog iets over kunnen horen.

De voorzitter: Helder. Mijnheer Merckx van de VVD.

De heer Merckx: Dank u wel, voorzitter. En mijnheer Emmen, dank u wel voor deze uitstekende uiteenzetting. Zoveel pagina's in korte tijd weten toe te lichten in zijn kunst. Even een paar vragen. Het gaat met name over die beoordelingscriteria en die wegingsfactoren, denk ik. En terecht is al de vraag gesteld of de kosten van de hele aanleg ook meegenomen zijn als een wegingsfactor. En ten tweede denk ik, eens even om te zien, in die wegingsfactoren daar zit denk ik ook een bepaalde subjectiviteit in. En dat komt met name in aangezicht et cetera, hoe ... En ik zie dan plotseling een vier of een drie, dat kan hier een enorm verschil uitmaken, dus een score van 43 of 44, bij wijze van spreken. En daarnaast, mevrouw Timmermans noemde het al even, het aantal vierkante meters dat gegooid moet worden voor de ene variant of de andere variant. En ik denk dat, bijvoorbeeld tussenvariant 3a of b zal dat dan zijn, de ene heeft 1250 vierkante meter, de andere 5000, bijna 6000 vierkante meter. Dus dat is bijna dubbel. En dat scoort toch heel anders. Vervolgens wordt er natuurlijk

een opmerking gemaakt of een score gegeven aan de hoeveelheid grond die verzet moet worden. Dat is dan plotseling een één. Ik kan me voorstellen dat dat gewoon een objectieve maatregel is, maar waarom is dat een één en niet een twee? Dan heb je al plotseling weer een heel andere score te pakken. Dus dat zijn zo even een paar van de zaken waarvan ik denk, dat is wellicht handig om dat even toe te lichten. En dan ten aanzien ook van de vraag die zojuist gesteld is over het GNR, want u hebt wel met een aantal andere collega's van ons gesproken, maar in hoeverre heeft het GNR hier een bijdrage geleverd aan de score van de wegingsfactoren? Dat zijn ze. Dank u wel voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Merckx. Ik heb meegeschreven, dus dat betekent dat mijnheer Emmen of anderen misschien de beantwoording kunnen doen. Ik zal even samenvatten. Wie gaat het proces beschrijven? Of wie kan dat ... Mijnheer Broos. Misschien kunt u dat eerst beantwoorden.

De heer Broos: Ik heb een aantal procesvragen gezien. Moet ik even kijken. De eerste was van mevrouw Timmerman, hoe verder?

De voorzitter: Iets meer in de microfoon graag.

De heer Broos: Wij willen na deze stap naar een samenwerkingsovereenkomst gaan. Die willen we die ongeveer voor de zomer sluiten, een samenwerkingsovereenkomst met gemeente Laren, met Hilversum en met Goois Natuurreservaat, waarin dingen staan zoals hoe je het beheer regelt in de toekomst, et cetera. En dan willen wij ... De provincie is de uitvoerende partij, dat komt er ook in te staan. En ook de betalende partij, dat komt er ook in te staan. Dan gaan wij eigenlijk het ontwerpproces verder brengen en gaan wij naar een aanbesteding toewerken. En uiteindelijk gaan wij aanbesteden en dan zal er een aannemer zijn die het gaat bouwen. En ik denk dat vanaf deze zomer tot aan de aannemer gecontracteerd hebben dat daar ongeveer toch wel echt al twee jaar tussen zit. En dan heeft die aannemer vaak ook nog een aanlooptijd nodig. Dus als je nou over 2,5 jaar, 3 jaar echt werkelijk aan het bouwen bent, dat is realistisch. En de bouw zelf dat is in totaal van een klein jaar, schat ik in.

De voorzitter: Helder. Dank u wel. Er is veel gevraagd over het budget, de kosten. Wie betaalt, wat kost het allemaal wel niet? En is dat ook in die zin ook meegenomen in de afwegingen?

De heer Broos: Ik denk dat ook Leon daar wel iets over kan zeggen. De kosten zijn wel degelijk meegenomen in de beoordelingsmatrix. Dus Leon.

De voorzitter: Mijnheer Emmen.

De heer Emmen: We hebben zoals gezegd twee varianten geraamd en verder hebben wij in die beoordelingen inderdaad zo veel mogelijk gekeken naar concrete aspecten. Dus het kappen van het aantal bomen, het rooien van het aantal vierkante meters bos, het verzetten van grond zoals al genoemd werd. Dus dat is in aantallen en volumes uitgerekend en op basis daarvan is die beoordeling tot stand gekomen. En dat geldt eigenlijk zowel voor kosten als ook ruimtelijke aspecten.

De voorzitter: Dus de kosten zijn hierin meegewogen, om het zo te zeggen, bij de voorkeursvarianten. Nee, dat kan niet. Graag via mij. Maar niet nu, want we zijn nog bezig met de beantwoording. Ja.

De heer Broos: Ik denk dat van twee varianten, van twee voorkeursvarianten, zijn de kosten echt geraamd. Dus van variant 1 en variant 3. En ik denk dat ik even iets voor mijn beurt heb gesproken, want de kosten van de andere varianten zijn niet bepaald. We hebben wel gekeken naar bepaalde uitvoeringsaspecten en de haalbaarheid daarvan. Maar echt een kostenafweging tussen de verschillende varianten zoals ze nu op de dia's staan die getoond wordt, dat is niet gedaan.

De voorzitter: Goed. Dan heb ik als derde punt de wegingsfactoren überhaupt. Kunt u nog iets toelichten, want u heeft hier een mooie tekening, maar er wordt een vraag gesteld over de wegingsfactoren. Ook onderling.

De heer Emmen: Zoals ik net al zei, we hebben voor de cultuurhistorie een professional daar ook voor ingehuurd. Voor ecologie hebben we dat zelf in huis en ook voor de ruimtelijke kwaliteit. En we hebben dat vooral gedaan op concrete aspecten, dus aantallen bomen, oppervlaktes, volumes, maar ook zicht. Gewoon, wat zie je? Een zichtlijn is heel belangrijk. Hoeveel zie je nog als je zo'n brug over de weg plaatst? En wat zie je vanuit het landschap? En het is ook niet zozeer dat iets een 1 scoort, maar het is een afweging ten opzichte van elkaar daar. Vandaar ook dat ik eigenlijk wilde laten zien dat je steeds een beeld van bijvoorbeeld het aanzicht achter elkaar ziet. En het gaat om de verschillen tussen die vijf varianten. En zo hebben we dat gewogen.

De voorzitter: Dus de factoren onderling zijn niet van zwaar te verschillend, maar wel ten opzichte van elkaar.

De heer Emmen: Ten opzichte van de andere modellen.

De voorzitter: Helder. Dan is er veel gevraagd over de bomen. Wat moet er verdwijnen, hoeveel bossen, zitten daar verschillen in en komend er ook nieuwe bomen terug, et cetera?

De heer Emmen: De bomen worden, in ieder geval de laanbomen, die zijn heel belangrijk. Dus we hebben gekeken naar een positie en een model wat zo min mogelijk kap van de laanbomen kost. Natuurlijk zullen er bomen verdwijnen en dat is ook nodig voor de ecologie, om de dieren over dat ecoduct te leiden. Daar heb je open gebieden en gesloten gebieden voor nodig. Maar er worden natuurlijk ook heel veel bomen geplant op het ecoduct en daaromheen. Dus ik denk dat per saldo het aantal bomen gecompenseerd zal worden.

De voorzitter: Helder. Dan zijn er nog specifiek twee vragen over geluid voor dieren en de kleur van het viaduct.

De heer Emmen: Geluid, daarvoor wordt een wal op het ecoduct aangelegd aan beide zijden. En verder is het zo dat de dieren en de mensen, die maken eigenlijk op hele verschillende tijdstippen gebruik van deze ruimte. Dus de dieren zullen vooral 's nachts migreren, wanneer er ook minder geluid is. Die wallen zijn ook van belang voor het licht vooral, want daar hebben ze wel ook last van. En de kleur en de hele architectuur, wij hebben nog geen werkelijk ontwerp gemaakt. Dus we hebben een verbeelding gemaakt van die twee varianten. En straks zal hier een architect en een landschapsarchitect mee aan de slag gaan en dat zal nog door de hele procedure heen gaan, ook langs welstand en dergelijke neem ik aan, van de gemeente. Dus die kleuren die liggen nog niet vast. Dat komt nog.

De voorzitter: Helder. Dan nog gevraagd, wat vindt GNR hiervan?

De heer Kaalman: Dank je wel. Wij hebben voor een groot deel natuurlijk meegedacht, zeker met de uitgangspunten. En het oorspronkelijke rapport is meegenomen hierin, van Alterra destijds. Het moge duidelijk zijn dat dit een verbetering is en een hele mooie kans om die natuur te versterken aan beide kanten. En dat is wat wij natuurlijk beogen als Goois Natuurreservaat. Dus in die zin staan wij er volkomen achter en zou het heel mooi zijn als dit ook uiteindelijk gerealiseerd wordt, voor de natuur en uiteindelijk ook weer het landschap om dat te versterken.

De voorzitter: Dan heb ik volgens mij alle vragen ongeveer behandeld. Ik kijk nog eventjes rond. Mevrouw Berghorst.

Mevrouw Berghorst: Dank u wel voorzitter. Wij vragen ons af wie, welke partij, provincie, Laren of gezamenlijk en GNR daarbij, dan de keuze maakt tussen variant 1a en 3?

De voorzitter: Wie maakt uiteindelijk de keuze?

De heer Broos: Ik denk dat dat de provincie is, in die zin dat wij als provincie de projectorganisatie zijn. Dus wij zullen de opdracht geven om dit verder te brengen. Ik heb zelf helemaal geen voorkeur, dus ik zal ook weer aan de markt gaan vragen. Wij zijn nu tot dit punt gekomen en markt, ga nu verder. En dat kan een ingenieursbureau zijn, het zou ook misschien zelfs direct al een bouwende marktpartij kunnen zijn. Daar moeten wij nog een keuze in maken. Uiteindelijk is het niet zo dat ik of collega's van mij of de provincie daar echt een keuze in maakt, maar wij gaan er wel over. Dat wil ik daarmee zeggen.

De voorzitter: Goed. Mijnheer Van Goozen.

De heer Van Goozen: Dank u wel, voorzitter. Ik hoor u net zeggen dat het bouwen ongeveer een klein jaartje gaat duren. Nu is de Hilversumseweg een behoorlijk drukke weg. Hoeveel verkeershinder gaan we daarvan krijgen?

De heer Broos: Dat weet ik nog niet precies. Ik weet wel dat, er zijn verschillende bouwmethodes. En wat je vandaag de dag ziet als er een brug gebouwd wordt, of het nou een ecoduct of gewoon viaduct is, dat je vaak eerst landhoofden bouwt en dan liggers inhijst. Of zoals het plaatje met die getoogde variant, dat zijn feitelijk ook een soort liggers. En dat doe je vaak met weekendafsluitingen. Hinder tijdens de bouw is onoverkomelijk. Het is wel de bedoeling dat beide rijrichtingen gewoon open zullen blijven. Ik verwacht wel dat daar een snelheidsbeperking bij komt en ongetwijfeld ook een weekendafsluiting.

De voorzitter: Goed. Mijnheer Merckx als laatste.

De heer Merckx: Voorzitter, dank u wel. Ik hoorde u ook even noemen in het antwoord ten aanzien van het proces dat nodig is, omgevingsvergunning moet worden aangevraagd, want dat betekent natuurlijk dat er ook nog participatie plaats gaat vinden. Klopt dat?

De voorzitter: Hebt u nog andere vragen, mijnheer Merckx, dan stelt u ze nu meteen.

De heer Merckx: En het tweede, het andere punt was dat kosten, zei u, zijn in de matrix meegenomen. Ik denk dat het handig was geweest dat de kosten ook daadwerkelijk in die matrix hadden gestaan, want ik denk dat

dat goed beeld is. En laatste vraag is een beetje een vreemde vraag, maar al die prachtige plaatjes die zijn allemaal vanuit welke kant eigenlijk geschoten ...

De voorzitter: Mijnheer Merckx, kunt u mij een plezier doen en deze kant op praten? Want ik kan niet begrijpen wat u vraagt.

De heer Merckx: Kijk je naar Laren of kijk je naar Hilversum op alle plaatjes?

De voorzitter: Oké, heldere vraag. Die twee vragen dat zijn inderdaad vragen. Ik heb die kant op gekeken, maar ik heb het rondje afgegaan, mijnheer Vos, dus ... Eén vraag.

De heer Vos: Dat is plezierig. Dank u wel. Het gaat even over de leesbaarheid van de matrix. En ik vind het wel belangrijk om, misschien is dat ook aan de meneer van het Goois Natuurreservaat, want het lijkt mij eerlijk gezegd dat de natuur vooropstaat, want we noemen het een ecoduct. Maar in welk criteriaritje moet ik dat dan zien? Eén, twee, drie of vier? En welke heeft dan naar uw mening de absolute voorkeur? Want dat is volgens mij toch het zwaarste criterium.

De voorzitter: Duidelijke vraag. Dank u wel mijnheer Vos. Als je puur naar de natuur ... En dan zie ik mijnheer Rood ook gebaren of wil mijnheer Rood iets zeggen? Of doen we dat na de beantwoording ambtelijk? Ja, prima. Dan gaan we eerst even naar die resterende vragen. Participatie.

De heer Broos: Daar kan ik wel iets over zeggen. Ver voordat wij met Laren zo actief in gesprek zijn gegaan is er een beleidstraject geweest waar participatie is geweest. Op het moment dat wij een samenwerkingsovereenkomst hebben gesloten dan gaat de projectvoorbereiding van de uitvoering starten. Ook dan zullen wij een vorm van participatie kiezen. Die zal wel wat meer ingeperkt zijn dan die eerste participatierondes. Maar ja, wij zullen zeker aan participatie gaan doen.

De voorzitter: Dan de artist impression, van welke kant kijken we waar naartoe?

De heer Broos: Richting Laren.

De voorzitter: We kijken richting Laren. Oké. Dus hij is vanuit Hilversum gefotografeerd om zo te zeggen en dan kijken we richting ... Oké. Dat ligt ook iets hoger natuurlijk. Dus dat is wel handig om te weten. Voor de beeldvorming. Dan hebben we nog de vraag van mijnheer Vos over als de natuur alles overstijgend het belangrijkste is, welke variant dan?

De heer Emmen: Ten eerste de natuur gaat hier enorm op vooruit met deze verbinding. Vandaar dat je in het blok ecologisch functioneren eigenlijk ook geen hele lage cijfers ziet. Blok één, ecologisch functioneren, hebben we op drie aspecten beoordeeld. De doelsoorten gekoppeld aan het bosmilieu, overzicht en zichtlijnen over de natuurbrug voor de dieren en de doelsoorten gekoppeld aan bodem en vegetatie in het gebied.

De voorzitter: Helder. Dank u wel. Dan sluiten wij de beraad... O, ja, mijnheer Rood had ik toegezegd. Gaat uw gang.

Wethouder Rood: Het is misschien een beetje het overduidelijke nog even benadrukken, maar uit de beantwoording van, waarvoor dank, aan mijn linkerzijde, zou je misschien kunnen opmaken: de provincie

bepaalt zo ongeveer alles. Maar zijn we natuurlijk in bestuurlijk Nederland ook niet helemaal getrouwd. Dus de raad van Laren heeft wel degelijk een say in hoe dit verder uitpakt. Dat wou ik nog wel even benadrukken, omdat het anders klinkt alsof we nu vanavond iets geleerd hebben. De provincie kan natuurlijk altijd inpassen, maar dat is wel heel extreem en die dingen gaan gewoon in overleg. Dus de raad kan hier een mening ook over vormen.

De voorzitter: Daarmee zet u de sluizen open voor allemaal nieuwe vragen. Van mij mag het, maar eigenlijk vraag ik u toch iets concreter te zijn. Want we hebben een say, dat is een beetje vaag. Welk besluit wordt voorgelegd aan de raad?

Wethouder Rood: Er komt natuurlijk een traject om dit te mogen aanleggen, dus daar zijn we nog lang niet. Maar of je dit mag maken, ik neem eigenlijk aan dat er best enthousiasme is voor het verbeteren van de natuur in deze omgeving. Maar dat is een aanname. En dit heeft natuurlijk ook een geschiedenis, dus het komt allemaal niet zomaar uit de lucht vallen. Maar het klonk een beetje alsof Laren echt helemaal niets in te brengen heeft en zo is het natuurlijk gewoon ook weer niet.

De voorzitter: Wat heeft Laren dan wel te zeggen?

Wethouder Rood: We kunnen instemmen of niet instemmen met het aanleggen. En als we dat niet doen, zouden de provincie kunnen inpassen. Die kunnen eroverheen klappen, want dat is hoger. Zo zit het ongeveer in elkaar. Maar meestal gaan dingen gewoon in overleg en dat wou ik benadrukken. En daarin kan ik de raad verzoeken om daarin in mee te denken.

De heer Broos: Mag ik een heel klein ding daar nog over zeggen? Daarstraks kwam de vraag, hoe nu verder? Daar hoort natuurlijk gewoon een ruimtelijke procedure bij die openbaar is en die wij met Laren samen gaan doen. Dus wel degelijk heeft Laren invloed. En Laren heeft natuurlijk ook een welstand, et cetera. Daar zullen we allemaal gewoon netjes langs moeten.

De voorzitter: Dat zijn allemaal processen die niet per se via de raad lopen. Wat loopt nog via de raad, is de vraag. Nou, we gaan het wel zien. Ik sluit de beraadslaging. Want het gingen over het proces, wethouder was als laatste. Ik dank de presentatoren en daarbij de ondersteuning die aanwezig was voor deze heldere presentatie. En met de woorden van mijnheer Rood, we hebben er nog een say in en het wordt vervolgd. Dank u wel.

3. Vaststelling van lijst adviezen en conclusies vergadering commissie R&I d.d. 12 maart 2025

De voorzitter: Dan ga ik over naar agendapunt 3, de vaststelling van de lijst adviezen conclusies van de vergadering van de vorige keer. Wie daarover? Niemand? Nee? Dan stellen we de lijst vast, met ook daarbij de conclusies van de vorige vergadering.

4. Mededelingen

De voorzitter: Dan ga ik naar de mededelingen. Wie van de commissieleden heeft een mededeling te doen? Ik kijk even rond. Nee, niemand? Dan hebben we het college, de wethouders. Welke wethouders hebben een mededeling te doen? Ik weet van mijnheer Rood dat hij een aantal mededelingen heeft. Hebben de andere

wethouders ook nog mededelingen te doen? Mijnheer Groot en ... Nee, goed. Dan mijnheer Rood, gaat uw gang.

Wethouder Rood: Dank u wel, voorzitter. Ik heb inderdaad een rijtje, maar dat is wel eens als er PVVB is geweest, dat is verkeer- en vervoersberaad. Dat gaat over mobiliteit. Dan spreken we ook met de provincie en daar hoor je dan best wat dingen die ook hier voor Laren implicaties hebben, dus die loop ik zo direct even langs. Maar ik heb ook een overleg gehad met het Rijk weer over het bezwaar wat Laren heeft gemaakt over asiel. En daarin hebben we eigenlijk gewisseld dat er eigenlijk geen ... Laat ik het zo zeggen, wij gaan binnenkort in het college een standpunt bepalen, heb ik u eerder ook aangegeven, over asiel. Wat ligt er nu voor nu Houtweg 29 niet doorgaat? Wat kunnen we wel eventueel nog doen, et cetera, bovenop wat we in ... verband natuurlijk al georganiseerd hebben? En om alle mogelijkheden open te houden ten opzichte van dat verdeelbesluit, hebben wij een brief geschreven met een bezwaar erin. Het ministerie begrijp nu dat dat was omdat wij nog niet hebben kunnen beraadslagen over allerlei opties. Dus dat is nu gewisseld en daar is dus nog voldoende tijd voor, omdat ook de behandeling van dit bezwaar nog niet in zicht is. Daar is nog geen datum voor of zo. Dat was die. Dan ga ik naar een aantal mededelingen, waarvan de eerste twee eigenlijk niet te maken hebben met verkeer en vervoer. De eerste is Crailo. Ik heb u eerder verteld over het verschil van inzicht wat ontstaat over vervuilde grond. Het is niet allemaal zo heel erg vervuild, maar daar zit natuurlijk na militair gebruik in het verleden ook wel vervuiling in. En het verschil van inzicht wat erover gaat dat een stukje van de grond van de provincie niet afgevoerd hoeft te worden en dat dan hetzelfde stukje grond, maar dan toevallig van Crailo, wel afgevoerd zou worden. En ik heb ook eerder aangegeven dat er gesprekken gingen lopen. Die verlopen in constructieve sfeer. Het gaat alleen niet heel snel. En we hebben wel behoefte aan wat tempo, want wij willen natuurlijk snel gewoon daar ook woningen gaan realiseren en de natuur moet eerst. Dus dat is een stok achter de deur om te zorgen dat er ook voldoende groene natuur wordt gerealiseerd. Maar de woningbouw wacht daar dus op. Nu kan dat allemaal nog, maar het begint toch wel langzamerhand steeds meer te dringen. Dus de tijd is niet onze vriend in deze. Maar we hebben goede hoop dat daaruit te komen valt. Dus dan heb ik nog een korte mededeling, want ik kom volgende maand daar uitgebreid op terug met een raadsinformatiebrief, en dat gaat erover dat er gesprekken zijn met Gooi en omstreken en de gemeente Laren, maar ook aan de andere kant met de bewoners, over de erfgooiersbuurt. Daarover is het een tijdje wat rustiger en stiller geweest, maar de buurt gaat er niet op vooruit. We zien daar wat leegstand, et cetera. En tijdelijke verhuur voor twee jaar mag natuurlijk niet meer, dus dat is lastig. En we zijn nu echt goed in overleg om te kijken wat we daar kunnen doen zodat er weer toekomst, perspectief en een betere situatie komt. Maar daar ga ik u komende maand over informeren, dus voor nu is dat denk ik even alles wat ik erover kan zeggen. Dan een aantal verkeers- en vervoersmededelingen. Er is een hub-strategie voor het Gooi en dat gaat eigenlijk over ov-hubs. En dat kan een treinstation zijn in het centrum van Hilversum, maar ook een HOV-halte. En het komt eigenlijk neer op het investeren in die haltes en stations, zodat het gebruikmaken van openbaar vervoer wordt bevorderd. Voor Laren zijn twee dingen eigenlijk belangrijk, de hub bij P+R Crailo en de halte P+R Eemnes/Laren. Het is natuurlijk mooi als daarin geïnvesteerd wordt, maar ik heb nog heel veel vragen. En ik zag ergens staan en misschien u ook, vandaar dat ik daar een mededeling over doe, dat er een intentie getekend zou worden. Maar ik wil daar nog veel meer over weten. Dat is allemaal onduidelijk en ambtelijk hier in huis krijg daar ook niet al meteen antwoord op, dus daarvoor moeten we bij de regio zijn. Dus ik hou u op de hoogte. Maar als u dacht, wat gaat hij nu weer tekenen? Dan hou ik dat even tegen tot ik daar meer over weet. En als dingen bijvoorbeeld geld gaan kosten, wil u daar natuurlijk ook zich intensief mee bemoeien. Op zich is die hub-strategie een goede ontwikkeling en is het een lezenswaardig stuk om eens te kijken wat daar in dat PVVB over gewisseld is. Er gaat een intercity rijden, extra, op zondagochtend richting Amsterdam. En dat

is een heel klein positief nieuwtje als het gaat om de bereikbaarheid van Amsterdam, want voor de rest wordt dat en ik overdrijf niet een drama vanaf 9 mei. Als u nog plan had om naar de hoofdstad te gaan zou ik dat nu doen, want het gaat om de A1 en straks zal ik ook nog iets zeggen over de A10. Vanaf 9 mei is er onderhoud bij Diemen en daarna zijn er werkzaamheden op de A1 bij de brug over Naardertrekvaart en die duren maar liefst tot 2030. En dat is soms meer en soms minder verkeershinder, maar het gaat zeker tot files leiden en een stuk van 330 meter is daar onveilig. Men zit redelijk met hun handen in het haar, want de omleidingsroutes die hebben ook allemaal viaducten en die zijn allemaal ongeveer ook aan onderhoud toe. Dus daar krijg je dan ook nog weer vlek op vlek. Dat wordt zo goed mogelijk gedaan, maar hou er rekening mee dat de reistijden naar Amsterdam echt enorm gaan toenemen. Bijkomend probleem, je wil dat natuurlijk in de zomer doen, maar ze zeggen nu al dat die werkzaamheden heel goed zouden kunnen gaan uitlopen wegens tekorten op de arbeidsmarkt. Dus dan hebben we dat misschien met die A1 bij Diemen gehad en dan krijgen we dus nog dat Naardertrekvaart. Maar op de A10 is het de komende zomer ook steeds raak. Er komen ook nog hele grote evenementen aan, de NAVO-top. Dan krijgen we Amsterdam 750 jaar, dan kunt u uw verjaardag vieren op de A10. Dus ik zeg dat. We gaan in de regiogemeenten zelf, dus Laren maar ook de andere gemeente, zelf ook helpen aan de communicatie hieromheen, want mensen moeten gewoon gewaarschuwd worden dat ze heel makkelijk hun vliegtuig kunnen missen, om maar eens een praktisch voorbeeld te noemen. Dus je moet daar echt goed rekening mee houden. Dan Singer Express, mijn favoriete onderwerp om kort even wat over te zeggen. We mikken dus op in ieder geval Singer Express in het weekend. Er wordt aan gewerkt. Dat staat op het netvlies van mensen die gaan over het toekennen van middelen uit de motie-Bikker. Dat zijn investeringen in openbaar vervoer. Dus ik ben eigenlijk vrij optimistisch dat we Singer Express in ieder geval in het weekend kunnen gaan realiseren. Dan nog even de A27 en de verbreding. U weet, in Almere zijn grote plannen om te bouwen, in Utrecht. Wat ligt er tussen Almere en Utrecht? De A27. Dus de verbreding van de A27 gaat ons echt wel aan en doel is vanuit de regio om 200 miljoen uit de MIRT, dat staat voor meerjarenprogramma ruimte, infrastructuur en transport, dat zijn die grote MIRT-onderzoeken, om daar 200 miljoen wel voor de A27 te behouden. En er zijn kapers op de kust en dan moet u denken aan de A28 en Hoevelaken. Dus daar zetten we lobby op in. Dan zijn we nog bijgepraat over de HOV-deelfietsen. Dat zijn deelfietsen en dat wordt een aanbesteding van de provincie. Laren betaalt er 1 euro aan mee en ik neem aan dat ik daarvoor uw zegen wel impliciet een beetje heb. Maar wij moeten natuurlijk wel ook meewerken in procedures. En dan kun je eigenlijk met de bus naar de P+R halte, één van de twee komen en dan met een deelfiets lekker Laren in poffertjes eten of naar Singer, of wat je wil doen. Dus dat is goed nieuws en dat moet eigenlijk al in de eerste helft van 2026 gerealiseerd zijn, dus daar zit goed veel vaart in. De provincie maakt zich grote zorgen over minder geld in het algemeen vanuit het Rijk voor openbaar vervoer. Er is een klein lichtpuntje, dat is voor heel Nederland 280 miljoen wat te besteden zou zijn en HOV-hub Crailo is daarvoor aangedragen. Maar er zit nog wel concurrentie in, dus wij weten niet zeker of daar geld voor beschikbaar komt. Maar die wijk Crailo die zou natuurlijk heel erg graag bij die bushalte komen. Het is een ingewikkelde oversteek, daar ben je best een kwartier mee bezig als je pech hebt. Dus daar moet wat aan gebeuren. Maar verder in het algemeen lijkt de tijd van veel geld voor openbaar vervoer verder wel redelijk voorbij. Dan heb ik er nog één, de lobby voor een lagere maximumsnelheid op de N525, dat stuk waar we net op al die plaatjes naar keken, de provinciale weg, Hilversumseweg. Er lijkt bij de provincie weinig enthousiasme voor die 60 kilometer per uur. Dat verbaast mij enigszins, maar dit vereist nog wat duw- en trekwerk. En Hilversum is daarin de grote pleitbezorger, maar wij trekken daarmee samen op. Tot zover, dank u wel.

De voorzitter: Helder, dank u wel. Vragen naar aanleiding nog? Of opmerkingen? Mevrouw Van Dorst.

Mevrouw Van Dorst: Dank u wel, voorzitter. Ten eerste complimenten voor de veelheid aan informatie. Ben ik hartstikke blij mee, want er gebeurt heel erg veel in die regio waar wij niet altijd alles van weten, maar wat Laren betreft. Die hubs inderdaad, het was me ook opgevallen dat er ook gesproken werd over een hub bij La Place. Kunt u daar al iets over zeggen? U zegt: het is zo vaag, het zijn allemaal intenties, is allemaal niet duidelijk. Ik vond het wel verontrustend, maar ik denk dat u daar nog verder niet veel over kunt zeggen.

De voorzitter: De hub kom ik zo op terug. Anderen nog naar aanleiding van de opmerkingen? Met het algemene advies volgens mij, blijf vooral thuis, beweeg niet meer. Blijf in Laren, koop in Laren. Ik kijk vooral daar. Goed, de hub bij La Place.

Wethouder Rood: Ga met de trein, die extra intercity. Maar ik moet u dat antwoord schuldig blijven, die hub bij La Place. Dus daar moet ik even naar op zoek en dan kan ik daar schriftelijk op terugkomen bij u.

De voorzitter: Dat is dan een toezegging waar wij nog een antwoord op krijgen. Of niet, griffier? Goed.

5. Terug- en vooruitblik Regio-zaken

De voorzitter: Dan gaan wij van de mededelingen naar de terug- en vooruitblik van de regiozaken. Nu heeft mijnheer Rood al heel veel verteld. Heeft u dat daarmee ook al meteen samengevat? Volgens mij wel, toch? Maar zijn er nog wel vragen ten aanzien van de agenda's die zijn rondgestuurd voor de regiozaken van één van u? Nee? Is er vanuit de andere portefeuillehouders over de regiozaken nog iets te melden? Nou, het hoeft niet, hoor.

6. Meldingen Portefeuillehouders m.b.t. Gemeenschappelijke Regelingen

De voorzitter: Goed, dan slaan we dat punt over en dan gaan we naar agendapunt 6. Zijn er meldingen over de gemeenschappelijke regelingen? Neen.

7. Stand van zaken Omgevingswet

De voorzitter: Zijn er meldingen over de stand van zaken Omgevingswet? Nee.

8. Stand van zaken vluchtelingenopvang

De voorzitter: En zijn er nog stand van zaken te melden van de vluchtelingenopvang? Nee, allemaal niet.

9. Verkeersvisie 2035

De voorzitter: Nou, dat ruimt mooi op op de agenda, want dan gaan wij naar agendapunt 9, de verkeersvisie van 2035. Daarvoor hebben zich ... De wethouder Rood, die zal straks de beantwoording doen. Wordt ambtelijk ondersteund door mijnheer Van Straten. Van de BEL gemeenten. Daar komt nog een mijnheer bij, maar die staat hier dan weer niet mijn lijstje. Maar goed, allebei hartelijk welkom om zo meteen te helpen bij de beantwoording. Maar eerst gaan wij naar de mensen van de publieke tribune die zich hebben gemeld om in te spreken richting de commissie. Daarvoor heeft u 2 minuten. 5 minuten. Neem me niet kwalijk, ik ben even in de war. Aan het eind heeft u nog 2 minuten. 5 minuten om uw pleidooi te houden. Dan blijft u even zitten, want dan kan het zijn dat één of meer commissieleden nog een vraag aan u hebben ter verduidelijking. En dan

doen we dat circus drie keer, want we hebben drie personen die dat gaan doen. En daarna gaan we over tot de behandeling van het stuk. Als eerste wil ik graag uitnodigen mijnheer Heemskerk. Hij mag daar op die punt plaatsnemen. Als de ambtelijke ondersteuning even wil helpen met de microfoon, dan zorgen we dat die aankomt. O, u bent ervaren. Goed. Gaat uw gang, mijnheer Heemskerk.

Inspreker 1: Goedenavond allemaal. Mijn naam is Mark Heemskerk. Ik ben mijn hele leven al woonachtig in het Gooi. Sinds zeven jaar ben ik woonachtig in Laren. Om te kunnen spreken moest ik vooraf eigenlijk een vragenlijst, wat vragen op papier zetten. Ik ben woonachtig op de Zevenenderdrift en de verkeersvisie van 2035 betekent dat het centrumgebied dusdanig gaat veranderen, waarbij de Zevenenderdrift een gebiedsontsluitingsweg wordt waar 30 kilometer gereden mag worden. Ik heb recentelijk een verzoek gedaan tot handhaving van de welstandsnota, omdat de gemeente Laren daar niet aan voldoet sinds 2013 dat die bestaat en dat heeft te maken met het feit dat er bij mij in de straat hele oude klinkers liggen en de weg gewoon bijzonder slecht is. Waar wij als bewoners heel veel last van hebben dat is de snelheid. En als ik dan hoor dat de weg tussen Hilversum en Laren, dat er een lobby is om die weg naar 60 te maken ... Ze rijden in het centrum als 60. Als ik kijk dat het Larens Behoud dusdanig veel invloed heeft op het niet toepassen van bebording waarmee eigenlijk het stukje handhaving dusdanig niet gehandhaafd kan worden, want communicatie omtrent snelheid dat moet je nu eenmaal uiten. Als je Laren inrijdt en uitrijdt, dan mag je 30. Maar de wegen zijn er niet op ingericht, de snelheid is te hoog. Ik ben daar redelijk over gefrustreerd, zeker omdat ik met een ambtelijke molen te maken krijg dat ik eerst ambtenaren op bezoek krijg om de weg te beoordelen. Er komt een wegininspectie, de informatie die ik toegestuurd krijg ... Ik heb daar eigenlijk geen goed woord voor over hoe het nu gaat, hoe het nu is. En ik ben heel benieuwd, gezien de wijzigingen die in de toekomst gaan plaatsvinden, hoe de Zevenenderdrift eigenlijk aangepast gaat worden. Ik woon op drie meter afstand van de straat. Ik woon op het eerste stukje van de Zevenenderdrift, daar ligt straatwerk in wat 50 jaar oud is, dusdanig slecht is. En we hebben te maken met een heel ander verkeer dan 10 jaar geleden. De bussen zijn elektrisch geworden, de bussen zijn zwaarder geworden, de bussen rammelen aan alle kanten. En als ik dan vanuit de gemeente doorkrijg dat er een snelheidsmeting is gedaan een aantal jaar geleden, waaruit blijkt dat 85 procent eigenlijk al te hard rijdt, maar die 15 procent denk ik dat die met name in de ochtenden en in de avonden langsrijdt. Waarbij ik ook benieuwd ben in hoeverre de gemeente dat denkt te kunnen handhaven in de toekomst met de huidige wegsituatie. Omdat in de verkeersvisie ook de CROW-richtlijnen gevolgd worden. Anders dan eigenlijk heel veel gemeentes doen is dat ze snelheden en dergelijke gewoon via duidelijke bebording aangeven. Als je het aangeeft, dan kan je er ook op handhaven. Als je niet aangeeft, dan kan je het eigenlijk ook niet handhaven. De weg is er niet op ingericht. Larens Behoud is daar een groot tegenstander van bebording. En ik vind eigenlijk gewoon dat het niet meer van deze tijd is. En dat ook een gemeente als Laren gewoon mee moet met landelijke richtlijnen en eigenlijk gewoon met een goede oplossing moet komen, zeker gezien het feit dat het nu niet voldoet aan de welstandsnota. Heeft te maken met straatwerk en dat er in mijn ...

De voorzitter: U heeft nog één minuut.

Inspreker 1: Eerste gebied geen gebakken klinkers toegepast zijn. Ik dank u wel.

De voorzitter: Dat is heel veel korter dan die ene minuut die u nog had, maar dat maakt niet uit. U krijgt straks nog aan het eind de gelegenheid ook nog even om uw mening te geven naar wat u allemaal hebt gehoord. Maar wellicht is er nu al iemand die aan u een vraag wil stellen. Mijnheer Westendorp.

De heer Westendorp: Dank u wel, voorzitter. Dank u wel voor het inspreken. Inspreken is altijd waardevol, los van of je het met elkaar eens bent. Het helpt altijd. Als ik naar u luister, dan begrijp ik heel goed waar uw klachten vandaan komen. Als ik naar de verkeersvisie kijk, dan zie ik dat het naar 30 kilometer per uur gaat. Dat is de visie, dat moeten we nog allemaal gaan uitvoeren. Dus ik denk dat de tendens in ieder geval de goede kant opgaat. Dat wilde ik even aan u meegeven. Maar wellicht kan de wethouder daar iets over zeggen. Mijn vraag is, geeft het ook onveilige situaties of is het overlast? Of is het een combinatie van beiden? Dat zou ik willen weten. Want als het onveilige situaties zijn, dan kunnen we daar iets mee doen, want dan kan je daar prioriteit aan geven en dan kunnen we gaan kijken wat we daaraan kunnen doen.

De voorzitter: Dank u. Anderen nog? Mevrouw Krapels.

Mevrouw Krapels: Dank u wel, voorzitter. Mijnheer Heemskerk, u gaf aan dat u aan het begin van de Zevenenderdrift woont. Heeft u ook last van geparkeerde auto's? Geeft dat ook overlast?

Inspreker 1: Ik heb een oprit.

Mevrouw Krapels: Dus daar heeft u minder last van. Dat is dus niet een aanleiding voor de onveilige situaties op dat deel?

Inspreker 1: Dat is zeker een onveilige situatie, want het eerste stukje van de Zevenenderdrift is namelijk ... Dat noemen jullie ook in het tabelletje, er is maar plek voor één auto. En we hebben te maken met het verkeer wat uit het dorp komt en het verkeer wat naar het dorp toe rijdt. En zo zijn er meer gebieden, waarvan ik ook weet dat op de Sint Jansstraat in het verleden aanpassingen zijn gedaan met bebording. Het feit eigenlijk is daarin dat als mensen zien dat er een auto aankomt, er wordt gewoon heel hard gereden omdat ze dan denken: dan ben ik er nog even voorbij. En verkeersremmende maatregelen zijn er niet. En ik vind het eigenlijk bijzonder dat u noemt dat het dat we kijken naar 30 kilometer weg, want ik mag er toch van uitgaan dat 30 kilometer nu al van toepassing is? Dus dat begrijp ik eigenlijk niet.

De voorzitter: Oké, goed. Die vragen zijn beantwoord. Dan mijnheer Hurink.

De heer Hurink: Van Larens Behoud. Ik hoor net dat wij tegen bebording zijn en ik vraag me af waar dat vandaan komt, als ik zo vrij mag zijn. Ik ben vooral ook oud-rijinstructeur, dus ik snap heel veel van borden en ik snap heel goed hoe ze werken. Onder het bord 30 kilometer staat het bordje zone en dat betekent dat die 30 kilometer voor de bestuurder geldig is tot het einde bord zone daar is. Of we nu extra borden gaan plaatsen maakt de regel niet anders. Ik snap dat u overlast heeft aan de weg aan Zevenenderdrift. Dat is smal, dat is gevaarlijk. Ik rijd daar zelf ook zo nu en dan. Ik probeer liever over de Zevenend te rijden omdat ik dan minder oponthoud heb. Maar men kan daar niet echt hard rijden. Verkeerstechnisch kan men daar niet hard rijden.

De voorzitter: Mijnheer Hurink, wat is uw vraag?

De heer Hurink: Wat zou u graag willen zien aan borden daar? Dat is mijn vraag.

De voorzitter: Helder. Gaat uw gang. U mag beantwoorden, als u daar een mening over heeft.

Inspreker 1: Ik heb vanuit de gemeente zelf de bevestiging gekregen dat bebording eigenlijk niet de wens is en ook vanuit Larens Behoud, dat ze daar niet op sturen. En als u mij vraagt, ze kunnen daar niet hard rijden. Als u

eens wist hoe hard mensen voor 8.00 door de straten heen rijden of voor 8.30, omdat ze de kinderen naar school moeten brengen. En in de avonduren als die bus niet op tijd is vanuit Crailo omdat ze daar koffie staan te drinken, die denderen met 50-60 door de straat heen met een bus. Dan mag u rijinstructeur zijn geweest, maar gaat u maar 's ochtends vroeg of 's avonds laat langs de straat staan. Dan ben ik benieuwd wat u ervan vindt. En vanavond was het weer dramatisch met de snelheid.

De voorzitter: Dat is duidelijk voor het antwoord. Dan gaan we naar ... We stellen altijd maar één vraag per lid, dus we gaan naar mevrouw Van Dorst.

Mevrouw Van Dorst: Dank u wel, voorzitter. Ik woon bij de Sint- Jansstraat en daar hebben we een heleboel borden staan bij elke hoek, dus ik vind eigenlijk uw vraag heel terecht. En dat is een vraag voor de wethouder denk ik, omdat in een open vraag te stellen. Zouden er meer borden komen? Ik denk dat dat een hele terechte vraag is. U heeft namelijk gelijk, het is een hele smalle weg. Het is echt heel lastig. De bus gaat erdoorheen. Ik ben het helemaal met u eens.

De voorzitter: Mevrouw Van Dorst ... Excuus, ik wilde zeggen, de vraag die u heeft aan de wethouder die kunt u zo meteen stellen. Dat begrijpt u eigenlijk zelf ook wel. En u heeft eigenlijk geen vraag gesteld aan de inwoner en dat is eigenlijk niet de bedoeling van deze manier van vragen stellen. Mevrouw Timmerman.

Mevrouw Timmerman: Ik wil eigenlijk aan mijnheer vragen, als er in het begin van de Zevenenderdrift gewoon nog een normaal bord zou staan, 30 kilometer, dus onafhankelijk van die zone 30 kilometer, zou u dan tevreden zijn?

Inspreker 1: Nee.

Mevrouw Timmerman: Nee? Ook niet?

Inspreker 1: Nee. En ik zal u vertellen waarom, dat bord heb ik namelijk zelf vier jaar geleden opgehangen. En dat is twee jaar geleden weggehaald. En dat heeft niet geholpen.

Mevrouw Timmerman: Maar er moet dus een nieuw bord voor komen, 30 kilometer. Maar u zegt, het helpt niet.

Inspreker 1: Nee, het helpt niet. En de weg is er ook niet op ingericht. En het feit dat daar aan de rechterkant auto's geparkeerd staan, blijft eigenlijk voor de mensen dat ze gas geven omdat ze nog even ervoor langs willen.

De voorzitter: Nee. Eén vraag en u heeft duidelijk antwoord gegeven. Als u meer wil, dan moet u dat met de wethouder bespreken. Of met elkaar, nog liever. Mijnheer Vos.

De heer Vos: Dank u wel, voorzitter. Dank u wel voor uw bijdrage. Volgens mij is het verschil tussen wat u ervaart en wat er is ... U zegt, er wordt heel hard gereden. 60-65. Ja, dat zou kunnen. Maar u zei, ik heb daar tellingen gezien. Als u ze heeft gezien, dan zou u ze natuurlijk met ons kunnen overleggen. Want ik denk het ervaren van overlast ... Mag ik hem misschien even afmaken, alstublieft? Het ervaren van snelheid en het ervaren van overlast, het ervaren van gevaar, dat is louter subjectief. En ik geloof u direct dat u dat zo ervaart.

Maar als u zegt, ik heb tellingen en die zijn er geweest, dan zou ik het heel plezierig vinden als u die zou willen delen of waar wij zouden aantreffen.

De voorzitter: De vraag is duidelijk. Weet u iets van tellingen? Heeft u ...

Inspreker 1: Dan wil ik eigenlijk de gemeente vragen deze informatie vrij te geven, aangezien die in het bezit is van de gemeente, waarin eigenlijk aan mij gedeeld is dat 85 procent gemiddeld 37 kilometer per uur rijdt en 15 procent harder dan die 37 kilometer. Alleen op welk tijdstip en wanneer, dat wordt niet met mij gedeeld. Dus daarvoor moet u toch echt even terug naar de gemeente.

De voorzitter: Goed, helder. Dank u wel.

Inspreker 1: Er wordt soms ook weleens veel harder dan 60 gereden.

De voorzitter: Dan is het uw tijd voorbij. Dan mag u terug plaatsnemen op de publieke tribune. Mijnheer Vos raad ik aan dezelfde vraag zo meteen aan de wethouder te stellen. En dan gaan wij door naar de volgende inspreker. Dat is mevrouw Remken. Er maar één praten.

Inspreker 2: Ik.

De voorzitter: Dat u dat weet. Maar u mag wel elkaars hand vasthouden van mij. Dat mag wel. Ook hier geldt, 5 minuten heeft u spreektijd. Mag ook altijd korter, maar op een gegeven moment ga ik u melden dat u nog één minuut heeft en afhameren. Dus gaat uw gang. Succes.

Inspreker 2: Dank u wel, voorzitter. Allereerst dank dat ik hier mag spreken vanavond. Ik ben Margaret Remken, met mijn dochter Patty. Eigenaar Boutique 33 op de Nieuweweg te Laren. Wij hebben het plan gelezen, verkeersvisie, parkeervisie en daar vinden we zeker goede elementen in, maar zeker ook minder goede elementen. Onder andere lazen wij 50 parkeerplaatsen weg bij het Brinkhuis. Onzes inziens en zeker andere ondernemers met ons zijn het hier absoluut niet mee eens en vinden dit zelfs onaanvaardbaar. Veel oudere inwoners en bezoekers, ook van buitenaf, willen graag en u zal zeggen, ja, hoe dan, een plek voor de deur. Want hoe gaat het met uw oude vader, moeder? Hoe komt die naar het dorp met wind en met regen? Gaat die lopen, gaat die op de fiets? Er is al jaren discussie over te weinig parkeerplaatsen binnen de gemeente Laren. Discussie over de parkeergarage is er al jaren. Dat kan niet, werd er aangegeven. Toen is op een gegeven moment door de gemeente en in die optiek mis ik onze geliefde Jan Peter enorm, want die gaf ook aan, het is door de gemeente aangegeven dat er openbare parkeerplaatsen zouden komen onder het Hamdorff, die toen gebouwd werd. Maar dat bleken, achteraf, dus volgens hem, ik citeer hem: misleidende informatie, want dat bleken achteraf parkeerplaatsen te zijn om te kopen. Dus dit was niet juist. Al jaren zijn er dus juist te weinig parkeerplaatsen in Laren, dus voor ons is dit voorstel volledig onbegrijpelijk. Beter dus meer parkeerplaatsen, waar al jaren die discussie over is, dan minder. Dus wij begrijpen nu dat er aan de Stationsweg plaatsen te realiseren zijn en een paar op de Nieuweweg. Dat zou mooi zijn. Meer plekken omdat Laren dus al jaren ervaart dat er te weinig zijn en het realiseren blijkbaar van een parkeergarage door allerlei motivaties niet gerealiseerd kan worden. We hebben tevens een voorstel. Een voorstel bijvoorbeeld om het personeel, ontzettend veel personeel ook van buiten Laren in retail werkt, om daar bijvoorbeeld aan de randen van Laren parkeerplaatsen te creëren met een goede pendelbus. Als je bijvoorbeeld kijkt naar Talpa, daar komt ontzettend veel personeel. Die parkeren allemaal op het plein, het marktplein noem ik het maar

even. Je zou daarmee gesprek kunnen gaan en zeggen: we creëren plekken aan de buitenkant en dat zou bijvoorbeeld ook een aanvullende optie kunnen zijn omtrent dit hele parkeerprobleem in Laren. Het gaat hier dus om een parkeervisie. Ik heb ook straks nog even iets Omgevingsvisie, maar ik dacht dat het echt puur parkeervisie was. Heel kort wil ik iets over zeggen over het STOMP-beleid. Parkeren staat hier op de laatste plek in het STOMP-beleid. Dat vind ik een hele bijzondere. Onzes inziens moet lopen, fietsen, ov en parkeren naast elkaar staan en niet parkeren onderaan in een prachtig dorp als Laren, waarvan we eigenlijk best wel weten dat Laren vrij grijs is. Inwoners van Laren, maar ook hogere niveau winkels wat wij bijvoorbeeld hebben, mensen uit Amsterdam aantrekt. En denken wij nou dat de mensen uit Amsterdam met het ov of met de fiets komen naar Laren? Nee, Laren is een prachtig, uniek dorp. Dat moeten we zo houden. En wij moeten die blauwe zone en wij moeten het aantrekkelijk houden voor bezoekers van buitenaf. In de Omgevingsvisie lezen wij even in het kort gezegd dat er veel mensen ...

De voorzitter: U heeft nog één minuut.

Inspreker 2: Zijn veel bedrijven, veel inwoners, maar geen ondernemers. Die staan niet als gehoord in de Omgevingsvisie. Daarnaast is er uiteraard de volgorde van stappen zeer van belang. Eerst plaatsen creëren, route aanleggen en dan pas, als je wil weghalen, daarna weghalen. Maar je kan niet eerst gaan weghalen voordat er iets nieuws is. Gooi geen schoenen weg voordat je nieuwe hebt. De Brink is prachtig geworden, zeker straks met wat mooi water en groot genoeg. Ondernemend Laren wil het gehele economisch klimaat gezond houden, wil de blauwe zone handhaven, in ieder geval genoeg parkeerplaatsen realiseren op de Stationsweg, dan kijken hoe zich dit ontwikkelt. Wij ervaren dat er veel meer naar bewoners wordt geluisterd, net als wat ik al zeg, in een onderzoek. Wij denken als dit plan zijn doorgang zal vinden, is dit de doodsteek voor ondernemend Laren. Wij begrijpen hier absoluut niets van en ...

De voorzitter: Daarmee moet ik u helaas vragen om ... U mag nog één slotzin uitspreken, maar dat is maar één zin. Dat is niet 50 woorden in één zin. Dat past niet.

Inspreker 2: 30 kilometer wat we net hoorden, helemaal prettig. Als u alleen wilt dat Laren zijn unieke, prachtige karakter behoudt met hoogwaardige winkels, goede restaurants, mooie cultuurstellingen, waar nu nog winkels, zoals MR MARVIS  zich willen vestigen, zou ik u dringend willen adviseren om de plannen nog eens goed onder de loep te houden, zeker kijkend naar het nieuwe onderzoek van de nieuwe winkelstraat over verplaatsing- en bestedingsonderzoek.

De voorzitter: Helder. Dank u wel. Zijn er vragen? Mevrouw Timmerman.

Mevrouw Timmerman: Mevrouw Remken, u zit hier nu vanavond en u spreekt in. Hoe heeft u vernomen dat deze verkeersvisie vanavond behandeld wordt? Bent u daarvan op de hoogte gesteld, eventueel via Bijzonder Laren die een uitnodiging gekregen heeft?

Inspreker 2: Helaas niet. Ik heb het moeten lezen in het Larens Journaal. Er zou mijns inziens veel meer bekend baarheid aan dit soort grote voorstellen die Laren betreft gegeven moeten worden. En ik heb zelfs begrepen, niet persoonlijk gehoord, dat mijnheer Leon Schouten van het Brinkhuis hier zelfs niet van op de hoogte is.

De voorzitter: Dank u. Anderen? Mijnheer Vos.

De heer Vos: En als mijnheer Schouten het niet weet, dan weet niemand het. Quote. Dank u wel voor uw bijdrage. U zegt, Laren is heel mooi, dat ben ik van harte met u eens. Tenminste, hoe vindt u dan dat die geparkeerde auto's bijdragen aan dat mooie dorp? Kunt u mij dat uitleggen?

Inspreker 2: Jazeker. Ik snap dat u zegt, een geparkeerde auto is niet mooi, maar het is wel essentieel voor het economisch klimaat. En de Brink, de kern nu van Laren, vind ik prachtig geworden. Dat is een mooi middelpunt, mooi Laren. Laren heeft ontzettend veel natuur, prachtige cultuur. Sec gezien als we nu hier een auto neerzetten, dan kan u zeggen: wat mooi. Nee. Maar het unieke karakter van Laren moeten we wel behouden en dat is zoals het minimaal nu is.

De voorzitter: Helder antwoord. Mevrouw Krapels.

Mevrouw Krapels: Dank u wel. Terecht maakt u de opmerking dat er heel weinig in het de visie wordt gesproken over parkeren. Dat is ook iets waar ik straks op terug zal komen, want dat is ook iets wat wij als CDA altijd hebben gepromoot. In ons laatste verkiezingsprogramma hebben wij ook gezegd dat wij op ...

De voorzitter: Nee, mevrouw Krapels, geen verkiezingsprogramma. Stel gewoon een vraag.

Mevrouw Krapels: Ik ga alleen een vraag stellen. Zou u bereid zijn, als er betaald parkeren ingevoerd zou worden, om een parkeergarage te realiseren om dat te accepteren?

Inspreker 2: De blauwe zone weg en dan betaald parkeren? Nee.

De voorzitter: Oké. Helder. Mijnheer Westendorp.

De heer Westendorp: Dank u wel, voorzitter. Dank voor uw betoog. We gaan het straks uitgebreid bespreken. Eén vraag kwam bij mij op, want eens met het feit dat als er alternatieven zijn, dan moeten het goede alternatieven zijn. Het moet passen. We moeten ook aan de ouderen blijven denken. We hebben aan ontzettend veel dingen te denken. Alleen de hoofdlijn van de verkeersvisie is om het dorp nog aantrekkelijker te maken. Dat is het idee wat we allemaal doen. Maar wat we moeten zien te vinden is een juiste balans. Mijn vraag aan u is, omdat u ideeën heeft, blijf als alstublieft uw ideeën met ons delen. Want dit is een proces dat stap voor stap gaat worden uitgerond, maar dat moet nog worden ontwikkeld. Die visie zijn de uitgangspunten, het echte werk moet nog beginnen. Dus blijf actief betrokken. En dat is eigenlijk mijn ...

De voorzitter: Dat is geen vraag.

De heer Westendorp: En dat is ook mijn vraag, kan u dat realiseren?

Inspreker 2: Jazeker. Dat blijven we ...

De voorzitter: Ik ga de raadsleden opnieuw een cursus vragenstellen opdringen.

Inspreker 2: Het is goed gekomen.

De voorzitter: Heeft u het antwoord gegeven naar uw mening? Ja? Wilt u dat doen, wilt u ons blijven ...

Inspreker 2: Jazeker, met alle liefde.

De voorzitter: Prima, is goed. Anderen nog? Nee, niet? Dan dank ik u en dan mag u terug op uw beide plaatsen. En straks vraag ik u nog even terug als u nog de behoefte heeft om nog een slotpleidooi te houden. En dan ga ik naar de derde inspreker, dat is mevrouw Daams en ze spreekt namens de Fietzersbond. Mevrouw Daams, hartelijk welkom. U heeft ook 5 minuten van mij om uw pleidooi te houden en ik hamer ergens af. Ik zou u één minuut van tevoren even inseinen. Ga uw gang.

Inspreker 3: Hartelijk bedankt. Geachte voorzitter en leden van de commissie. Ik praat liever zonder papier, maar ik heb zo mooi voorbereid op papier dat ik dat toch maar even oplees. Als Fietzersbond zijn we erg blij met positieve aandacht voor het langzame verkeer in de verkeersvisie van de BEL. Langzaam verkeer krijgt rondom belangrijke voorzieningen prioriteit en op doorfietsroutes krijgt de fiets voorrang. Fietzers krijgen zo mogelijk meer ruimte, comfort en verlichting. Asphalt is het meest comfortabel en voor doorfietsroutes zelfs een eis. Voor fietspaden zal zo veel mogelijk de maximale maatvoering toegepast worden. Dat klinkt ons uiteraard als muziek in de oren als Fietzersbond, maar nu de uitvoering nog. De doorfietsroute die gepland is van Hilversum naar Huizen die is in de verkeersvisie van de BEL in Laren ingetekend aan de oostkant van de Hertenkamp, via de stoplichten eigenlijk de hoofdroute en dan over de Torenlaan naar Blaricum. Dat lijkt ons niet zo'n heel goed idee. Aan weerszijden van de Torenlaan is een fiets- en voetpad dat niet voldoet aan de eisen die aan een doorfietsroute gesteld worden. De minimale breedte voor een eenzijdig fietspad op een doorfietsroute is drie meter en dat zijn de fietspaden langs de Torenlaan zeker niet, terwijl er ook nog voetgangers lopen. Er zijn weliswaar weinig zijwegen, maar er zijn wel heel veel uitritten die onoverzichtelijk zijn voor fietsers. Het fietspad zit er ook heel erg dicht op. Er is geen mogelijkheid om uit te wijken als er onverwacht een auto uit een uitrit komt. En dat is gevaarlijk en hoe sneller je fietst, dat is de bedoeling op zo'n doorfietspad, hoe groter de kans op een ongeluk. Door de bomen en de bebouwing is het helaas niet mogelijk om die fietspaden breder te maken. Een alternatief zou zijn om van de hele Torenlaan een fietsstraat te maken, dus auto's te gast. Het lijkt mij wel een aardig idee om fietsers als een soort natuurlijke verkeersremmers gebruiken. Maar dat mag echter niet, want de Torenlaan is voor de auto's een doorgaande route en de fietsstraat die mag niet worden aangelegd als er veel autoverkeer is, zoals op een doorgaande route voor de auto's. Een nadeel van de doorfietsroutes via de stoplichten is dat daar twee doorgaande autoroutes kruisen waarover heel erg veel autoverkeer is. Een fietsstraat is ook hier niet mogelijk en voor een apart fietspad is duidelijk geen plaats op de kruising bij de Brink. De route die het best aansluit bij de eisen die aan de doorfietsroutes gesteld worden is als volgt: vanuit Hilversum een tweezijdig fietspad aan de westkant van de Hilversumseweg, bij voorkeur eigenlijk al vanaf Hilversum, dan hoeft je niet nog een keer extra over te steken. Dan langs de westkant van het hertenkamp en dan via de Nieuwlarenweg en bij den Toren en de Drift naar de nadere straat, daar oversteken, een stukje links afslaan, vervolgens rechtsaf de Tafelbergweg op en via de Tafelberg een stukje affietsen via een klein stukje Veldweg naar de Noolseweg. En vervolgens de Noolseweg volgen tot aan de Huizerweg in Blaricum. De Noolseweg een fietsstraat maken lijkt het beste en het makkelijkste aan de eisen van een doorfietsroute te voldoen. Er hoeft eigenlijk de minste energie in te worden gestoken. Het is ook de meest directe route die ook door beide dorpscentra gaat en dat is ook een eis aan een doorfietsroute, dat dat eigenlijk van dorpscentrum naar dorpscentrum gaat. Het laatste deel van de Noolseweg is zelfs voor het grootste deel al geasfalteerd. Er is één nadeel, de drukke oversteekplaats bij de Naarderstraat in Laren en bij de Huizerweg in Blaricum. Dit kan ook een voordeel worden, want als op deze locaties de fietsers voorrang krijgen, eventueel met de stoplichten flexibel geregeld, dat als het heel druk is dat je dat kan aanpassen, dan kan het lokaal fietsen gestimuleerd worden en dat vermindert de parkeerdruk

voor de auto's. Wat een groot voordeel zou zijn, want in plaats van dat je meer parkeerplaatsen hebt, kan je zorgen dat er meer mensen gaan fietsen. Dat is een alternatief idee. In Arnhem en Deventer hebben doorfietsroutes al bewezen dat voorrang voor fietsers en goede doorfietsroutes inderdaad het fietsen bevordert. En dat is dus waar we naar streven en volgens de plannen in de verkeersvisie streven jullie er ook allemaal naar.

De voorzitter: Nog één minuut.

Inspreker 3: Graag blijven we betrokken bij de plannen voor de doorfietsroutes. Dank voor uw aandacht namens de Fietsersbond.

De voorzitter: Dank u wel. Dank voor de timing. Wie? Mevrouw Van Dorst.

Mevrouw Van Dorst: Dank u wel, voorzitter. Dank u wel voor uw betoog. Ons is dit bekend. Mijn vraag is, heeft u met de gemeente en met de mensen die deze visie hebben opgemaakt contact gehad? Dank u wel.

Inspreker 3: Nee. Dank u wel.

De voorzitter: ... antwoord. Eén per fractie. Dus u moet even bepalen wat u wilt. Mevrouw Timmerman of mijnheer Oomkes? Eén van de twee. U bent beiden één fractie, dus één van u is de woordvoerder.

Mevrouw Timmerman: Even een vraag over ... U zegt, de Torenlaan is niet geschikt, want er ligt een vrijliggend fietspad. En dan heet het maar niet snelfiets pad, maar dat het dan misschien te klein is, dat je niet met zijn drieën met drie fatbikes naast elkaar kunt rijden, maar dat hoeft ook niet altijd. Dat maakt het alleen maar gevaarlijker. U heeft het over de Noolseweg en over de Tafelbergweg. Weet u dat daar twee lagere scholen zijn en dat u dan levensgevaarlijke situaties krijgt?

De voorzitter: Ik weet niet of u daar iets op kunt antwoorden.

Inspreker 3: Ja, dat weet ik. Bij mij weten is er maar een lagere school die daar echt aanligt. Maar goed, er zijn dingen die opgelost moeten worden, dat klopt.

De voorzitter: Mijnheer Wichers-Schreur.

De heer Wichers-Schreur: Dank u wel, voorzitter. Mijn vraag zou zijn, in het voorstel wordt wel gesproken over aanpassingen aan de Torenlaan om het fietsvriendelijke te maken. Wat vindt u van die voorstellen? Ziet u daar iets in of heeft u misschien ook iets van een mogelijkheid om toch te Torenlaan te gebruiken voor een doorfietsroutes, waarbij we rekening houden met wat er nu ligt?

Inspreker 3: Waar staat dat de Torenlaan fietsvriendelijk gemaakt wordt? Of u bedoelt dat wij dat zeggen?

De heer Wichers-Schreur: Dit is gewoon een verkennende vraag, of er is vanuit de Fietsersbond een voorstel gekomen om een alternatief te realiseren over de Noolseweg. Maar er is hier dus als alternatief ander voorstel gelanceerd wat mogelijk ook aanknopingspunten biedt voor verdere gesprekken en besprekingen. Dus ziet u dus aanknopingspunten voor? Voor de Torenlaan.

Inspreker 3: Dat was toch een ander alternatief, over de Schapendrift rijden? Dat is ook mogelijk.

De heer Wichers-Schreur: Oké, maar dat staat dat staat niet in dit plan?

Inspreker 3: Dat hebben we er niet ingezet, want daar hebben we het over gehad binnen de Fietzersbond. Er waren mensen die dat een goed idee vonden, alleen het nadeel daarvan is dat die route niet door het centrum van Blaricum gaat. En dat was juist de essentie van die doorfietsroutes, dat de centra met elkaar verbonden zijn. De ervaring leert kennelijk met zo'n doorfietsroute, als het centrum niet verbonden is, dan maken mensen er minder gebruik van. Want als je dan zelf in het centrum bent, dan ga je van daar ook niet om fietsen om zo'n doorfietsroute te gebruiken. Is dat een antwoord op uw vraag?

De voorzitter: Helder. Dank u wel. Dan mijnheer Van Goozen.

De heer Van Goozen: Dank u wel, voorzitter. Mevrouw Daams, dank u voor uw verslag. Ik weet niet of u de Veldweg kent, maar als je daar een drie meter breed fietspad moet maken dan is de Veldweg weg. Ik woon daar toevallig, dus vandaar.

Inspreker 3: Jawel. Dat stukje over dat fietspad ...

De voorzitter: Wat is uw vraag mijnheer Van Goozen? Of mevrouw Daams de Veldweg kent?

De heer Van Goozen: Hoe mevrouw Daams daar een fietspad van drie meter wil realiseren.

Inspreker 3: Het gaat maar om 10 meter ongeveer, waar maar één huis aan ligt. Het is maar een klein stukje, je moet een afslag maken om naar de Noolseweg te komen. Het is niet de hele Veldweg.

De voorzitter: Goed, het hoeft geen discussie te worden. Dank u wel. Dank u wel, mijnheer Van Goozen. Anderen nog? Nee, allebei niet. Dank u wel, mevrouw Daams. Dank u wel voor uw inbreng. Blijft u vooral luisteren en straks vraag ik u nog even, als u dan nog een slotopmerking wil maken, dan kan dat nog. Ja? Goed, dan gaan wij nu naar de leden van de commissie. Wie? En dat doen we in twee termijnen denk ik wel, want dat is best een groot stuk. Wie als eerste? Mijnheer Vos wil heel graag. Mijnheer Vos van Groen Laren, gaat uw gang. Eerste termijn.

De heer Vos: Heel graag. Dank u wel, voorzitter. Het is er dan toch van gekomen. Er is een document met betrekking tot verkeersvisie. Dat is heel fijn, alleen als je het leest in de tijdsplanning lopen we alweer achter, dus het langzaam verkeer wordt letterlijk genomen. Dat is fijn, want daar zijn wij voor. Het is een nogal abstract verhaal en ik begrijp dat, want de visies moeten altijd abstract zijn, want dan kan je nog alle kanten op. Maar dat is toch wel een beetje jammer in dit geval. Toch een aantal vragen en ik heb geprobeerd om ze zo concreet mogelijk te maken. Er zijn een paar dingen die opvallen. Er wordt gesproken over het in stappen in te gaan voeren en kijken of dan de maatregelen werken. Of 10 procent, 20 procent. Ik vind dat een heel wonderlijk verhaal. Want stel je voor, je gaat een weg inrichten als eenrichtingsverkeer. Dat blijkt niet te werken. Je wil er toch weer tweerichtingsverkeer van maken of vice versa, dat mag ook wat mij betreft. Dat lijkt mij nogal een lastige aangelegenheid en bovendien een buitengewoon kostbare. Dus waarom is er gekozen voor die stappen? Je wil toch uiteindelijk op een doel uitkomen? En dan neem je wel tussenstapjes, maar toch iedere keer weer, om maar even met de doorfietsroute in gedachten te blijven, op weg naar het

centrum, op weg naar een uitgangspunt. Dus dat vinden wij een beetje een gekke. Bovendien wordt er gezegd in het stuk: betaald parkeren dat is niet nodig. Dan is natuurlijk een logische vraag, waarom niet? En al helemaal niet met het ravijnjaar wat naderbij komt voor ogen. En bovendien, betaald parkeren ... En we kunnen niet naar Amsterdam, heb ik net begrepen van mijnheer Rood, maar met de auto gaan naar Amsterdam is überhaupt toch geen feest als je moet gaan betalen. En behalve dat het de gemeentekas van mijnheer Van Midden kan spekken, is dat natuurlijk een hele mooie manier om gedrag te sturen. Als ik naar een stad ga en ik weet dat daar zoveel betaald moet gaan worden, dan denk ik wel even na. Ik ga niet naar Amsterdam, al niet aan de A1 en al helemaal niet omdat ik daar vreselijk veel moet betalen. Heb ik het nog niet eens over Den Haag. Dus ik vind dat een beetje een gemiste kans. En anders dan andere sprekers hier in de zaal, ik vind geparkeerde auto's echt heel erg lelijk. Een hele belangrijke vraag en dan richt ik me weer tot mijnheer Van Midden, is hier eigenlijk wel geld voor? Of zijn die tussenstapjes nodig omdat we geen cent te makken hebben en hebben we alleen een paar borden om aan te geven dat je niet te hard mag rijden? Want als we dit echt doorzetten en er zijn een aantal elementen waarvan wij zeggen: dat is een goed idee, is daar budget voor? En volgens mij is dat zeer maatgevend. Er wordt gesproken ... Het uitgangspunt, eerst langzaam verkeer naar de auto's. Dat lijkt ons een heel mooi uitgangspunt. Dat gaan we van harte onderschrijven. Maar betekent dat ook dat we dat fysiek gaan zien? Als een straat ingericht moet worden, beginnen we dan eerst met meters te reserveren voor langzaam verkeer en dan de restjes voor het blik? Of gaan we de route belopen die te doen gebruikelijk, eerst de auto's en de vierkante centimeters die nog over zijn die zijn er voor de fietsers? Het lijkt mij een heel mooi uitgangspunt wat u definieert, langzaam verkeer eerst, maar gaan we dat dan ook zien in de uitvoering? Er wordt gesproken over alternatieve parkeerplaatsen. Dat is al even ter sprake gekomen zojuist. Een parkeergarage zou natuurlijk een hele mooie oplossing zijn en de parkeerplekken op een veel betere manier te gaan gebruiken. Is dat een concreet voorstel wat de wethouder ook wil gaan omarmen? Dat is dus de vraag. Dan een vraag, er zijn resultaten, er zijn tellingen geweest. Ik heb daar eerder naar gevraagd aan de wethouder, zouden wij eens wat resultaten kunnen krijgen? Zouden we gewoon eens de tellingen, er liggen linten, lussen, weet ik het allemaal. Daar werd door mijnheer Heemskerk ook mee geschermd. Waarom krijgen wij die gegevens niet? Gewoon data. Ik neem aan dat de schrijvers van dit prachtstuk ook data gebruikt hebben. Die zouden wij ook heel graag willen zien, want die vertellen ons iets. Bijvoorbeeld in de enquête en dan maak even een sprongetje, daar staat een tabel. De tabellen zijn helaas ongenummerd, maar op pagina 38 staat een tabel. Ik begrijp niet zo goed wat daar staat, misschien zou u het mij diets kunnen maken. Enquête is natuurlijk heel erg interessant. Er zijn mensen die gereageerd hebben, een heel stel mensen zelfs. Hoe representatief is deze enquête? Is daar iets over te zeggen? Ik neem aan dat de onderzoekers gaan zeggen: die is heel representatief. Maar waar blijkt het dan uit? We hebben het zonet al gehad over de Fietsersbond die niet meegenomen is en dat is natuurlijk buitengewoon spijtig, want volgens mij is het handig om gebruikers en ervaringsdeskundigen ook te raadplegen. Dat is jammer. Tenslotte, laatste vraag. We lopen een beetje achter op schema, daar was ik mee begonnen. Want Q1 daar zouden we al de eerste stappen gaan zetten. Wanneer is de volgende stap, wanneer mogen we weer iets gaan verwachten? En daar wou ik het even bij laten, mijnheer de voorzitter.

De voorzitter: En dan houdt u zich daaraan. Mooi, dank u wel, mijnheer Vos. Wie? Mevrouw Van Dorst.

Mevrouw Van Dorst: Dank u wel, voorzitter. We hebben de vragen reeds schriftelijk gegeven, dus ik hoop dat misschien daar vanavond al antwoord op komt. We wilden wel zeggen dat we het een heel mooi, duidelijk opgestelde visie vonden en complimenteren graag de opstellers ervan. Wel hebben we wel wat tegenstrijdigheden gevonden. En inderdaad, het werd ook al gemeld, in de visie wordt er wel gemeld dat het

centrum van Laren voor bezoekers van buiten met de auto bereikbaar moet blijven, maar aan de andere kant streven we naar minder parkeerplaatsen. En dat vonden wij wel wat tegenstrijdig. Daar wilden we best wel wat meer informatie over hebben. Dan wat vragen, ik kan ze herhalen. U heeft het over toekomstige ontwikkelingen. De verkeersvisie en het uitvoeringsprogramma anticiperen op toekomstige ontwikkelingen. Welke verwachte ontwikkelingen spelen hierbij een cruciale rol? En hoe verhoudt zich in percentage doorgaand verkeer ten opzichte van lokaal verkeer? Op bijlage 1 bij de uitvoering over parkeren, daar wordt gepraat over flexibel parkeren bij de hockeyvelden door middel van groen en tussen het cement. Ik verwacht dat daar dus inderdaad meer geparkeerd zou kunnen gaan worden, maar is er dan ook gedacht aan een eventuele komst van een lagere school? Daar maken wij ons dan wel zorgen over, of daar horen we graag het antwoord op. Ook thema zes, kwaliteit van het wegennet. Er wordt daar gepraat over tegenover het Brinkhuis gaan parkeerplaats plaatsen weg, er wordt anders geparkeerd. Zouden wij een situatieschets kunnen krijgen van de voorgestelde veranderingen? Want die waren niet zo duidelijk. Dan inderdaad over de fiets doorroute, daar hebben we al heel vaak vragen over gesteld. En we hebben altijd begrepen dat uiteindelijk die hele doorfietsroutes hier in Laren of in Blaricum bepaald zal worden. Maar toch staat er in de tekst dat er een aantal doorfietsroutes aangewezen zijn die door de gemeente lopen. Er is toch helemaal niks besloten? Wat betekent hier het woord aangewezen? En wat is precies de volgorde van participatie in deze doorfietsroute dan? Tevens staat er ook dat er een voorkeursroute is tussen Blaricum en Laren via de Bergweg, Torenlaan, Brink. Die is al ingetekend. Is die ook al bepaald? Wie heeft deze voorkeursroute bepaald? En wat we net ook al hoorden van de Fietzersbond, daar is ook een heleboel kennis. Is dat niet meer meegenomen? In het meegestuurde kaartje namelijk, aan de rechterkant, staat wel het voorstel van de Fietzersbond. En dat noemde men HH20, Noolseweg, Tafelbergweg, Van Wulfenlaan, Hilversumseweg. Ik maak hem ietsje anders dan de Fietzersbond zei, maar vanuit onze kant lijkt het handiger om de Hilversumseweg inderdaad aan de westkant meteen al bij de Van Wulfenlaan, die breed genoeg is, in te gaan tot aan de Tafelbergweg. Dan ga je misschien niet dwars door het centrum, maar dat leek mij eerlijk gezegd in Laren, het kleine dorp, een onmogelijke opgave. Waarom wordt de route dus inderdaad verder niet in het stuk vermeld van de Fietzersbond en de alternatieven? En inderdaad, ook zoals de Fietzersbond ook al zei, is het bekend dat de Torenlaan niet voldoet aan de breedteregels van de provincie Noord-Holland voor het verlenen van subsidie? En de laatste vraag, welk effect heeft de CROW-norm op het aantal fietsparkeerplaatsen? Daar hebben we niks over kunnen lezen. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u. Ik kijk de andere kant op. Mijnheer Hurink, sorry, ik was even abuis. Larens Behoud, mijnheer Hurink. Dank u wel.

De heer Hurink: Ik vind het een mooi, ambitieus stuk. Dat moet ik erover zeggen. En dan vooral de ambitie die erin wordt uitgesproken. Ik heb echter een aantal kleine vraagjes, over bijvoorbeeld ... En dat is misschien wel leuk omdat mevrouw Daams er nog is, de doorfietsroutes die zijn al in Nederland momenteel gaande, toch? Er zijn al meerdere doorfietsroutes in Nederland. Hoeveel wordt daar gebruik van gemaakt? Want voordat we een enorm apparaat optuigen, is het misschien wel handig om te weten of daar ook in deze regio gebruik van gaat worden gemaakt. Dan hoor ik overal dat we de snelheid naar beneden brengen. Maar het enige wat ik mis is eigenlijk de vorm erf in het dorp. Dat is misschien voor mijnheer Van Heemskerk ook prettig, als we de Zevenenderdrift daar een erf van maken, dan gaat de snelheid terug naar stapvoets. En misschien komen we er daarmee uit en is de auto ten alle tijden te gast. Voetgangers, fietsers mogen verblijven waar zij willen en parkeren mag je alleen in de vakken bij een erf. Dan staat er nog een stukje in thema vijf parkeren ... En ik ga het niet eens hebben over die 50 parkeerplaatsen, want daar ... Mijnheer Leon Schouten weet er wel van

trouwens, hoor. Want hij appte mij gisteren: joh, er worden 50 parkeerplaatsen weggehaald en ik heb 600 bezoekers iedere dag weer. En het merendeel komt wel met de auto of met de fiets, maar ik heb wel mensen met de auto. Dus hij weet er wel van.

De voorzitter: Dit is niet de bedoeling.

De heer Hurink: Maar er staat: wij breiden het flexibel parkeren aan de Eemnesserweg bij de hockeyclub Laren uit door middel van het toevoegen van grasbetonoppervlak. Wij zetten deze in voor drukbezochte wedstrijden. Waar, als ik vragen mag? Want ik kan me voorstellen dat dat op het speelveldje daarvoor is, maar daar is de helft van toegezegd aan de tennisvereniging om daar eventueel padel te starten. En voor de andere helft zijn andere plannen gemaakt. Welke ik hier niet zal noemen. Maar daar zijn andere plannen voor. Dus waar wilt u ze plaatsen? Is dat tegen de bosrand aan? Achter, waar vroeger de trimbaan zat dan misschien? En ik denk dat dat het even was.

De voorzitter: Goed, als u dan naar de voorzitter kijkt, dan kunt u ... Begrijp ik, mijnheer Hurink, dat dat het was? Fijn, dank u wel. Mijnheer Westendorp.

De heer Westendorp: Dank u wel, voorzitter. Ik ga proberen vanuit een meer helikopterview naar iets meer detail te gaan en ik probeer dat ook nog concise te houden. Allereerst ben ik persoonlijk en wij als partij blij dat die verkeersvisie er ligt, want daar hebben we drie jaar op gewacht. Dan moet je een hoop geduld hebben en dat is best vervelend. We hebben er veel naar gevraagd, maar we hebben in ieder geval een stuk waarmee we het proces kunnen opstarten. Want het is ontzettend belangrijk dat wij gaan denken aan de toekomst van ons dorp. Het eerste wat bij ons naar boven kwam, is dat wij heel graag willen weten wat het proces is. Want er staat een uitvoeringsprogramma in deze visie, maar dat zijn eigenlijk een beetje beleidsregels waar weinig concreets in voorkomt. Dus ik zou heel graag willen weten van de wethouder, wat kunnen wij als commissie en raad verwachten qua betrokkenheid? Want wat wij ook zien, is dat de impact op de veranderingen die zijn voorgesteld groot zijn. En we kunnen nooit alle belangen behartigen, dus we moeten een enorme balanceer act met elkaar door om uiteindelijk tot de juiste doelstellingen te komen. Want autoluw heeft heel veel charme, past goed in het dorp, maar wel rekening houdend met alle ondernemers in het dorp. Dus wij moeten een balans gaan vinden waar wij als raad en commissie denk ik constant bij betrokken zijn. Dus ik zou dit heel graag als een soort co-creatie project zien, dat wij dit dorp samen naar de volgende fase van de toekomst gaan brengen. Op hoofdlijnen staan er dus een aantal hele goede, denk ik, beleidslijnen in waar we ons in meer of mindere mate kunnen vinden, maar in meerdere mate denk ik wel kunnen vinden. Want het doel is en we hebben allemaal hetzelfde doel, is om dat door beter en mooier en meer aangepast aan de tijd te maken. Dus dat is even vanuit de helikopter. Dan een aantal elementen die ik mis. Laten we het gewoon even aandachtspunten noemen, want ik weet dat alles nog geconcretiseerd moet worden. Aandachtspunt is bijvoorbeeld, als je de voorkant van de verkeersvisie ziet met allerlei mixed-reality achtige initiatieven, daar staat 0,0 innovatief of smart city gerelateerde content eigenlijk in de visie. Dus in mijn ogen wordt met dat plaatje van alles gesuggereerd en wordt gesuggereerd dat wij 10 jaar verder kijken. Mijn indruk is echter dat er überhaupt niet is over nagedacht. Dus ik zou heel graag in de herziene versie toch echt wat innovatieve ideeën willen zien. Tenzij we niet 10 jaar verder gaan kijken, maar 5 jaar verder gaan kijken. Eén suggestie die ik mee zou willen geven ter overweging en daar moeten we met zijn allen gewoon over nadenken, is dat wij misschien elke 5 jaar sowieso gewoon eens even moeten kijken of we zo'n visie niet een update moeten geven. Want hoe kunnen wij nu in deze wereld 10 jaar vooruitkijken als we het hebben over verkeer, verkeersveiligheid, nieuwe vormen van vervoer? Ik denk dat we daar best wel wat vaker naar mogen kijken. 3

jaar wachten op een verkeersvisie is lang, laten we in ieder geval elke 5 jaar een evaluatie doen. Dan één ding en dat heeft ook echt te maken met een aantal sprekers hier, met name ook de heer Heemskerk. Want ik snap heel goed wat zijn probleem is. Ik fiets daar vaak, dus ik snap heel goed waar u het over heeft. Wij kunnen het dorp verbeteren, wij kunnen 30 kilometerzones uitbreiden, wij kunnen bredere fietspaden maken en de auto te gast laten lijken, maar dat gaat niet zonder handhaving. Waar wij ons ernstig zorgen over maken en we weten dat het geld kost, maar dat zijn keuzes die we moeten gaan maken, is dat als wij dit willen bereiken, een bruisend dorp wat we in het centrum autoluw willen maken, dan moet er meer handhaving komen. Anders gaat het niet werken. Want op dit moment, als we kijken naar parkeren, als we kijken naar verkeer en gevaarlijke situaties en fotografes die over de Brink rennen, het is niet veilig in het dorp op dit moment. Dat moeten we echt meenemen in onze overwegingen. Een aantal vragen. Eén vraag, de Naarderstraat gaat sneller op de schop dan wellicht het eerste plan van de verkeersvisie zich gaat uitrollen. Dus mijn vraag is, wordt de update van de Naarderstraat volledig in lijn van deze verkeersvisie uitgevoerd, ja of nee? De 50 parkeerplekken daar gaan we allemaal denk ik wat over zeggen, want dat is ook de balanceer act. Ik kan me heel goed voorstellen dat we hier en daar parkeerplekken willen wijzigen om de autoluwheid in het centrum te vergroten, maar dan moeten daar hele goede alternatieven tegenover staan voor de bezoekers en voor de ondernemers. Dus dat betekent dat wij niet iets gaan weghalen voordat het alternatief er ligt. Dus dat is ook het feit dat wij als commissie en raad denk ik betrokken willen blijven. Ik weet niet of ik namens iedereen spreek, dat hoop ik. Daar moet echt over worden nagedacht. We gaan niet ...loos een aantal plannetjes uitvoeren. Het moet integraal en met goed verstand worden uitgevoerd. De impact is namelijk gewoon te groot. Het grasbeton bij het hockeyveld en bij de tennisclub. Mijn eerste vraag was inderdaad, leuk dat het erin staat, is hierover gesproken met de clubs? Want volgens mij hebben die gewoon nog allerlei plannen. Dus als er niet met de clubs is gesproken en vervolgens gewoon wordt gesteld, als een soort van bijna besloten optie, dat we daar een parkeerplaats van gaan maken, zou ik wel willen weten of daar met de clubs over is gesproken. Dan zijn er allerlei kleine dingen die voorbij komen waar we misschien ook aandacht aan moeten gaan besteden. De houten paaltjes die we overal in het dorp vinden waardoor je niet kan parkeren op sommige plekken waar wel de behoefte is. Het is gemeentegrond, het zijn vaak inwoners die daar paaltjes neerslaan. Ik denk dat we daar ook in de visie en in de handhaving in de toekomst gewoon eens over na moeten denken hoe we daarmee omgaan. Onze buurgemeente Blaricum is al handhavingsacties begonnen. Dus misschien kunnen we daar ook wat van leren. Iets waar ik op terug moet komen is toch het vrachtverkeer. We hebben met zijn allen een motie aangenomen een tijd geleden waarbij we hebben gevraagd om in ieder geval te experimenteren met het veiliger maken en het misschien wat dimmen van het vrachtverkeer in ons dorp. Dat heeft heel veel aspecten. Waar het oorspronkelijk vandaan kwam was eigenlijk tijdens de schooltijden dat de kinderen met hun moeders en vaders op hun fietsjes naar school gaan over de Naarderstraat om vrachtauto's heen, over hekjes heen, verzin het allemaal maar. Veel gevaarlijke situaties, elke dag weer. Vanmorgen op de fiets heb ik zelf wederom met de vrachtwagen een bijna-ongeluk meegemaakt. Er gebeurt niks, we moeten daar iets aan doen. Ik weet ook dat de wethouder echt wel de intentie heeft om daar iets mee te doen, maar ik zou graag iets willen zien binnen een paar maanden en niet binnen een paar jaar. We moeten gewoon een aantal dingen gaan testen om te kijken of wij vrachtverkeer kunnen omleiden door ervoor te zorgen dat wij door bepaalde regels in het dorp vrachtverkeer niet toelaten om vanuit Laren naar Blaricum te rijden. Neem gewoon de afslag bij de A1 en rijd op die manier naar Blaricum. Ik weet het niet, maar we moeten dingen gaan doen om het vrachtverkeer te opmoedigen om door Laren te gaan rijden, om zodoende langzamerhand naar een betere oplossing te komen. We kunnen het niet over één nacht ijs oplossen, maar laten we in ieder geval niet bang zijn om het experiment aan te gaan. Want als wij Laren klaar willen maken voor de toekomst met autoluw en andere dingen die we graag willen, dan moeten

we ook gaan experimenteren en dan mogen we best een paar foutjes maken om het vervolgens beter uit te voeren. Daar wilde ik het even bij laten, want er is nog een ronde straks.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Westendorp. Mevrouw Krapels.

Mevrouw Krapels: Dank u wel, mijnheer de voorzitter. Er ligt een verkeersvisie voor, drie jaar na de verkiezingen, gebaseerd op een coalitieakkoord en er is nog één jaar te gaan. Dus ik denk dat de implementatie hiervan misschien nog wel een paar maanden zal duren en dat betekent dus dat we straks weer verkiezingen hebben en wellicht komt er dan weer een ander verhaal. In ieder geval het plan zoals het er nu voorligt, de visie, is voor 10 jaar. Dat betekent dat het niet korte termijn is, maar lange termijn. En ik ga ervan uit dat die verkeersvisie ook gebaseerd is op een totale visie voor het dorp. Want je kunt niet alleen een verkeersvisie ontwikkelen, maar daar moet een totale visie op het dorp voor zijn. En dat betekent dat er geïncorporeerd zouden moeten zijn de woonvisie, de omgevingsplannen, de visie op de detailhandel, visie op woningbouw, visie op sport en scholing. Allemaal onderdelen waarvan wij denken dat dat belangrijk is voor de komende 10 jaar en welke verkeersbewegingen daarop afgestemd gaan worden. Er wordt uitgegaan in deze visie van een visie op de BEL-gemeenten, waarvan ik toch denk dat het gebied in Laren en een andere is dan in Eemnes. Laren is toch meer een verblijfsgebied en in Eemnes is toch het centrum veel meer een soort doorgangsroute. Dus wat dat betreft denk ik dat er wel andere accenten gelegd moeten worden op de verkeersvisie in Laren ten opzichte van Eemnes. Hoe belangrijk is het dan ook dat wij hierop beleid maken? En dat is belangrijk, want er wordt aangegeven dat er tot 2035 een reductie zal worden verwacht van 10 procent tot 20 procent. Maar de vraag van het CDA is, is dat wel realistisch? Er komen straks meer woningen in Crailo, er komen meer woningen in Eemnes en er komen meer woningen in Blaricum. Is het dan te verwachten dat de verkeerssituatie gereduceerd gaat worden van 10 procent tot 20 procent? Daar zou ik graag dan even een antwoord voor willen. En dan het onderwerp parkeren. Het onderwerp hebben wij al zo vaak aan de orde gesteld en het is nu in één alineaatje opgenomen in een totale verkeersvisie van 43 pagina's. Dat is toch eigenlijk een ander understatement om parkeren op die manier aan te doen? Betaald parkeren wordt ook aangegeven op korte termijn niet nodig, maar dit is een visie voor 10 jaar. Kunnen wij zeggen dat we tussen nu en 10 jaar geen betaald parkeren kunnen introduceren. Over 5 jaar, zoals mijnheer Westendorp het al zei, zouden we het misschien weer moeten heroverwegen. Maar je kunt toch niet op dit moment een visie ontwerpen voor 10 jaar en dan zeggen dat dat niet gaat? Mijnheer Vos heeft het ook gezegd en dat is ook mijn visie, het rampjaar 2026 komt eraan. Kunnen we ons veroorloven om straks geld gewoon niet te innen, als we financieel echt enorme problemen gaan krijgen? En er zou een mogelijkheid zijn om wat geld extra te verdienen aan betaald parkeren. Dat waren even mijn opmerkingen en vragen op dit moment. Dank u wel.

De voorzitter: Laat dat even maar weg. Dat waren gewoon uw vragen. Mevrouw Timmerman als laatste.

Mevrouw Timmerman: Voorzitter, dank u wel voor deze verkeersvisie. We hebben er lang om gevraagd, maar ik heb achter visie een groot vraagteken gezet. Er worden veel zaken benoemd, maar dat is nog geen visie. En dat wordt al tientallen jaren, 20 jaar, 30 jaar benoemd. De vrachtauto's, het sluipverkeer, de toenemende drukte, niets nieuws onder de zon. Is dat een visie? Nee. Van een visie verwachten we veel meer, ook anticiperen en het is al eerder gezegd, de komende 10 jaar. En dat hoeft nog niet eens, want er is niet eens geanticipeerd op wat er op de Noolseweg, op de Naarderstraat gaat gebeuren. Als je een visie hebt, dan neem je ook gelijk eigenlijk de toekomstige verwachte drukte op de Naarderstraat mee. Er komen iets van 1200-1300 woningen bij aan twee kanten van de weg. En daar lezen we, in een visie hoort dat te zijn: wat voor impact heeft dat op het dorp? Welke maatregelen kunnen we nu al nemen om de toenemende verkeersintensiteit

naar het dorp toe te verminderen? Bijvoorbeeld, dat zijn één van de dingen die eigenlijk heel helder zijn en die al heel snel op ons afkomen. Dan een vraag over de status van het stuk. Er staat: de inwoners krijgen volop gelegenheid hier nog iets van te vinden. Wat verstaat u onder volop gelegenheid? Want ergens anders lezen we dat er na de vaststelling door de raad, wat de bedoeling is dat er deze maand nog gebeurt, vrijgegeven wordt voor het indienen van zienswijzen. En daar hebben ze dan zes weken de tijd voor. Maar wat voor waarden hebben die zienswijzen. Wij hebben er al 100 gehad in 2016, daar werd heel duidelijk gesproken over niet autoluw en er zijn heel veel andere dingen besproken. In de enquête kwam het ook eigenlijk uit, want er was maar 30 procent tegen weghalen van parkeerplaatsen, dus 70 procent was er tegen. En toch wordt het op een hele andere manier vertaald in deze visie. Dit is typisch een visie voor: wij gaan voor een dorp langzaam verkeer en fietsers, die geven we alle ruimte en de auto's die moeten eigenlijk het onderspit delven. Maar dat heeft wel te maken met hoe, wat en welk dorp je bent en welke mensen er wonen. Dan dit rapport. Waarom konden onze ambtenaren dit niet schrijven? Ik vind dat er dan weer zo'n grootstedelijk rapport wordt opgesteld, bureau wordt ingehuurd. Er staat niets in dat onbekend is. De data ontbreken. Als je een landelijk bureau inhuurt dat in grote steden werkt en dat doet dit bureau, dan krijg je dus ook grootstedelijke oplossingen. Dat kan ook niet anders. En dan wordt er geschreven over het park in plaats van de Brink. Een paar vragen, welke opdracht heeft het bureau gekregen? En waarom is autoluw als uitgangspunt genomen, terwijl dat nergens is vastgesteld? En in het rapport wordt steeds geschreven over we bevorderen, we faciliteren, we onderzoeken, wie zijn hier we? En waarom heeft u de ondernemers niet geconsulteerd? Niet bij de enquête, maar ook niet uitgenodigd? Dan ga ik nu even naar de maatregelen. Dat zijn er zes. Wij willen vooraf eigenlijk bekijken of dat we de visie en de maatregelen, want die worden eigenlijk allemaal op één hoop gegooid, uit elkaar kunnen trekken. Want een visie is het één en maatregelen komt uit die visie voort. En als die visie niet helemaal akkoord is ... Want daar ga je dan ook gelijk akkoord mee, met de uitvoering. En dat zit ons niet lekker. Thema één, duurzame mobiliteit. Wat betekent ... Er wordt gesproken over: er zit een lus in de infrastructuur. Geen idee. Er wordt gesproken over dat de laadvisie gevolgd wordt en de snellaadstations. Dat hoort niet in de visie thuis, want het is nu al bijna achterhaald. Verkeersveiligheid, onderzoek overlast vrachtauto's. Ik heb het al gezegd, dat doen we al 30 jaar. Ik zou zeggen, kom met een oplossing. Vrachtwagens, routing bijvoorbeeld. Dat hebben steden, maar ook dorpen. Die hebben gewoon een route voor de vrachtauto's en ergens anders kunnen ze niet komen. En dan hebben ze ook verder in het dorp niets te maken. Verkeersintensiteit wordt veroorzaakt door meer inwoners. Eemnes die krijgt nog steeds meer, dus op die Eemnesserweg zal het nog drukker worden. En het helpt natuurlijk al niet mee dat het voortijdig is geasfalteerd, want alle Eemnessers, de 6000 die de afgelopen jaren bij zijn gekomen, die zoeven nu zo het dorp in. De verkeerslichten zijn weggehaald. Als je het hebt over de veiligheid van de voetgangers, dat pleit eigenlijk voor de rotonde weg te halen, ik weet dat het een grote ingreep is, die er in het begin van Laren staat en daar gewoon weer doseerlichten neer te zetten. Vroeger hadden we stoplichten daar en toen hadden de mensen veel minder last van de Eemnesserweg. Nu kan iedereen gewoon hup, zomaar doorrijden.

De voorzitter: Hoever bent u, mevrouw Timmermans?

Mevrouw Timmermans: Ik ben halverwege.

De voorzitter: Halverwege?

Mevrouw Timmermans: Er wordt gesproken over langzaam verkeer maar tegenwoordig is het zo langzaam niet meer. Als je het hebt over de fatbikes en de elektrische fietsen, daarom zijn wij ook helemaal niet zo voor die snelfietsroutes in het dorp. Leg ze om het dorp heen. En dan het hete hangijzer en dat is het parkeren en

het weghalen van de 50 parkeerplaatsen. Wij weten dat het een langgekoesterde wens is van minimaal één coalitiepartner waar jarenlang aan gewerkt is om dat voor elkaar te krijgen. Op een gegeven moment na de wollige taal in het rapport komt de aap uit de mouw, 50 parkeerplaatsen naar de Stationsweg. De eerste vraag is dan, hoe? Op de Stationsweg zijn 110 parkeerplaatsen en die zijn dag en nacht bijna in gebruik, alleen op zondag zijn daar wat plekjes. Want er is altijd tegen de ondernemers gezegd: dat is een langparkeerplaats, stal daar je auto. We hebben er jaren over gedaan om het Brinkhuis tot het bruisend hart van het dorp te maken. Er komen 600 tot 700 bezoekers per dag. Heel veel ouderen. En vervolgens haalt u 50 parkeerplaatsen daar weg, zodat ze er niet meer kunnen komen? Het is echt onvoorstelbaar. Er zijn veel ouderen die van het Brinkhuis gebruikmaken. Daar is ook veel geld in gestopt. Daar is heel veel aan gedaan en op deze manier neem je de mensen hun mobiliteit en daarmee hun zelfstandigheid af. En de winkeliers, ook die zullen op den duur ... Kent u het rampenplan van autoluw? Er zijn heel veel onderzoeken gedaan de afgelopen jaren, want het hele autoluw gedoe is ook al achterhaald. Dat heeft niets met de visie te maken. Kijk naar Bussum en Hilversum, hoe het hen is gegaan met de autoluwe binnenstad. En nog even over, er werd net gezegd over Leon Schouten van het Brinkhuis. Die wist tot gisteren inderdaad van niets totdat ik hem op straat tegenkwam. En hij is ook niet gewaarschuwd, dus zeg niet: hij wist het wel.

De voorzitter: Ik ga u vragen om af te ronden, mevrouw Timmerman. Want het duurt wel heel erg lang.

Mevrouw Timmerman: Ik wil het hier even bij laten. We zijn dus absoluut niet blij. En het enorme, hete hangijzer zijn de 50 parkeerplaatsen. En waar wilt u die eigenlijk neerzetten op de Stationsweg? Of wilt u de hertenkamp asfalteren? Dat zou natuurlijk ook kunnen, want een andere plek is er dan niet.

De voorzitter: Dat is dan uw laatste vraag. Duidelijk. Daarmee zijn we volgens mij 60 vragen verder. Maar dat geeft niet, dan heeft de wethouder heerlijk wat te doen. Ik geef u het woord, mijnheer Rood.

Wethouder Rood: Dank u, voorzitter. Het is 22.12 en ik ben met de beantwoording tegen middernacht zeker klaar. Ik ga vier, vijf grote dingen even aan de kop zeggen en dan kan ik de fracties daarna eventjes langs. Maar dat heb ik vaker gehoord en dat kan mij in staat stellen om een aantal vragen ook over te slaan. Links van mij zit Daan van Straten van de BEL Combinatie en ... is ook in the house. Dus als ik het niet weet, geef ik hem even door. Maar dat is dan als ik helemaal klaar ben, wat mij betreft de volgorde. Dit is het concept verkeersvisie, dat wil ik als eerste zeggen. Dus alle soms vrij stellig en soms opperend geuite opvattingen vanavond die zijn waardevol, zowel van de sprekers als ook van de fracties. Want dit is helemaal niet ... Ik hang nergens aan. Dus als de raad duidelijke uitspraken doet, in meerderheid uiteraard, dan wel dan moet u misschien wat ouderwets bijwerk voor verrichten om iets niet te doen of niet te willen, dan gaan we een andere verkeersvisie op dat punt. Dus dat is het eerste wat ik graag wil zeggen. En dat heeft ook iets te maken met het wel of niet uitnodigen van personen. Iedereen wordt wel geacht het Larens Journaal goed in de gaten te houden. Ik doe die oproep nog maar weer eens, want anders moeten wij huis aan huis eigenlijk Laren, want iedereen heeft betrokkenheid bij het centrum van Laren en met goede redenen. Dus haal die nee-nee-sticker eraf en hou dat goed in de gaten. Maar we hebben een uitgebreide en intensieve dialoog gehad die leidt tot dit stuk wat nu voorligt, wat nogmaals gewoon een voorstel is waar nog van alles aan veranderd kan worden. En dat hebben we ook gehad met de Fietzersbond, maar blijkbaar met andere afgevaardigden. Ook met de ondernemers die ik geloof wel zes keer hun mening hebben laten horen en daar zijn we ook blij mee. En zeven keer is ook niet erg en al telt het op tot boven de tien, dat signaal is een signaal en dat zijn ook hele terechte belangen die worden aangestipt. Beter te veel dan te weinig en dat geldt ook voor inwoners. Dus als u nu thuis heeft meegeluisterd en u denkt: ik ga er wat van vinden, graag. Want we hebben voordat we ... De raad

besluit deze maand, hopelijk, om deze versie ter inzage te leggen en dan hebben wij nog alle kans om andere accenten te leggen, andere concrete maatregelen in de definitieve versie op te nemen. En dan komt er weer een commissiebehandeling en weer een raad. Dus dat is de opmerking over de dialoog met het dorp. Dan mag ik één woord, toevallig van mijn voornaamgenoot, Niels Westendorp eruit halen. En dat is een balanceer act. En dat is het ook. En we hebben wel geprobeerd om toch ook concrete maatregelen gewoon op te schrijven. Ik noem even 50 parkeerplaatsen, maar dan weet je wel waar je het over hebt. En zonder dat we daar nou ... Juist ook om een discussie te kunnen hebben die af en toe concreet is. En dat is anders ... Autoluw kwam uit ... Het is een fantastisch woord, autoluw. Want het is een beetje een paradijselijke situatie, maar iedereen kan overal komen. Die auto's die verdwijnen als bij toverslag tot je ze weer nodig hebt. En zo'n woord is leuk, maar wat betekent dat? En die zoektocht hebben we gehad en in de dialoog met het dorp waren er eigenlijk best wel tegengestelde meningen, variërend van Laren is een autodorp en we laten graag die fantastisch nieuwe exemplaren even zien in het centrum tot maak dit nou één groot voetgangersgebied. Die twee uitersten hebben we allemaal gehoord en alles wat ertussenin zat. En in die zin is een balanceer act het voorstel dat nu ligt en autoluw is geoperationaliseerd, zullen we ruim baan maken voor langzaam verkeer en zullen we inderdaad niet inboeten op het aantal parkeerplaatsen in het centrum. Dat hetzelfde houden, maar wel misschien wat beter geplaatst zodat je kwaliteit kunt toevoegen in de openbare ruimte. Dus dat is eigenlijk de centrale gedachte en de rode draad. Dan hoef ik daar niet per fractie steeds naar te verwijzen. Dan begin ik maar met Groen Laren, want ik geloof dat hij het eerst aan de beurt was. En ik concentreer me even op de echte concrete vragen die zijn gesteld en de kwalificaties die sla ik eventjes over, want die hebben we allemaal kunnen horen. U zei, dat in stappen doen, dat vond u wonderlijk, want ga je dan bijvoorbeeld terug naar tweerichtingsverkeer na een experiment? Dat is eigenlijk niet de bedoeling van stappen. Wij hebben een voorstel gedaan dat we zeggen: laten we nou eerst eens kijken of we met de maatregelen zoals we ze kunnen nemen, namelijk meer ruimte voor langzaam verkeer, waardoor de vaart er voor autoverkeer ook echt uit moet en uitgaat en zeker ook de geluidshinder afneemt, kunnen we nou kijken of dat voldoende helpt? Als dat niet verhelpt, zetten we de volgende stap en dat is bijvoorbeeld een weg afsluiten of eenrichtingsverkeer instellen. Dus dat is bedoeld met die opmerking over stappen. U pleit voor betaald parkeren. Dat kan, dus als er een meerderheid is in de raad voor betaald parkeren, dan horen we dat heel graag en dan zetten we dat in de verkeersvisie. Want u stelt de kaders en niet de wethouder. Wanneer is er ook geld voor? De realiteit gebied mij te zeggen en anders zegt de heer Van Midden het wel, dat wij deze visie kunnen toepassen op het moment dat er sprake is van heel groot onderhoud of reconstructies. En dat kan in de ondergrond zijn, kan ook het wegdek zijn en heel vaak komt dat wel een beetje bij elkaar in de buurt. Dus nu gaan we bijvoorbeeld Naarderstraat-Eemnesserweg doen, dan kunnen we al rekening houden met wat hier staat. Daarna zie je verder echt niks gebeuren een tijdje, tot er weer geld is gevonden om een stuk van Laren op de schop te nemen. En dan kunnen we deze uitgangspunten toepassen. Dus dit is niet een plan met een hoop extra geld, want dat is er niet. Dat zou je kunnen vrijmaken, maar dan moeten we andere draconische maatregelen gaan overwegen. Die inrichting, gaan we daar iets van zien? Vroeg Groen Laren. Gaan we dan ook zien dat dat langzaam verkeer eigenlijk het primaat heeft? Het antwoord is gewoon ja, dat is het voorstel. Nogmaals, het is ook alleen maar het voorstel, maar dat is de bedoeling van dit stuk. Dat je de vaart er uithaalt door de automobilist minder ruimte te geven. En dan wordt de route over de snelwegen voor doorgaand verkeer de snellere route. De heer De Groot noemt dat: we moeten Google verslaan. We gotta beat Google, zegt hij dan. Maar die suggesties in Google die zijn wel degelijk belangrijk voor doorgaand verkeer. Als die snelweg eruit ligt, dan zult u merken wat dat wat dat doet voor het verkeer door Laren heen. Een parkeergarage is niet het voorstel. Dus dat kan het wel worden, nogmaals, maar is nu niet het voorstel. Eigenlijk zit de parkeergelegenheid van Laren nu wel ... Is best wel net genoeg, niet heel veel meer dan net genoeg. Maar het

is ook nog niet zo dat je de volgende stap zou moeten zetten, wat mij betreft. Tellingen, door een miscommunicatie waar ik nog niet naar heb kunnen kijken, zat het stuk wat ik u beloofd had naar aanleiding van de vraag over verkeerslinten niet bij de stukken van vanavond, maar wel bij die van de raad. Dat is nu toegevoegd, dus als u op verversen drukt dan kunt u dat aantreffen. Het was wel last minute, dus als u deze vergadering in het weekend had voorbereid, toen was het er denk ik nog niet. Dus wij hebben de tellingen op een overzichtelijk kaartje gezet en daar ook wat noties aan toegevoegd hoe je nou tot opvattingen kunt komen, kunt onderbouwen over deze verkeersvisie, straks ook de definitieve, met behulp van die data. Daar vroeg ik meteen één ding aan toe, dat we eigenlijk streven naar een nieuw mobiliteitsmodel, waarin we dus al die metingen in een goed computermodel hebben en dus daar ook in de toekomst, misschien zelfs eens in de 5 jaar een nieuwe visie, ons voordeel mee kunnen doen. En dat moeten we dan ook in samenhang doen met omliggende gemeenten. Maar zover is het nu nog niet. Dit zijn gewoon de tellingen zoals we ze hebben op een kaartje handmatig gezet. De enquête ben ik dan al bij ... O, nee, die pagina 38 enquête doet straks de heer Van Straten, want dat kon ik zo snel niet opzoeken. Was die enquête nou representatief? Ik had grote moeite zelf en ik niet alleen, met de vraagstelling. Dus ik heb me niet te veel gelegen laten liggen aan wat er uit die resultaten kwam. We hebben ook veel gesprekken gevoerd en daar komt dan toch ... Dat is ook niet heel representatief, maar dat gaf toch wel ook ... En in die gesprekken hadden mensen ook veel te zeggen over de vraagstelling in die enquête. Daar zat verder geen boze opzet achter, maar dat kon ook wel wat objectiever. En wat is de volgende stap? We moeten dus hierna, na de ter inzage legging, dat moet dan verwerkt worden. Ook uw input, input van insprekers vanavond, maar ook wat we nog over ons heen krijgen na vanavond en na de beraadslaging in de raad. Dat verwerken we allemaal tot er een definitieve versie ligt. En ik heb een klein beetje afgeleerd om daar maanden of kwartalen aan te hangen, maar we gaan dat wel met de nodige spoed doen en dan kunnen we de definitieve verkeersvisie vaststellen. Dan kom ik bij D66. Veel van de schriftelijke vragen die pakt de heer Van Straten op, omdat hij dat ook heeft voorbereid. Dat kan hij beter dan ik. De tegenstrijdigheid die u signaleert wil ik in het algemeen over zeggen dat dat de balanceer act representeert. Dus soms zijn er ook twee dingen gewoon waar en moeten we kijken hoe we daar dan mee omgaan. U had het over een mogelijk andere bestemming bij hockey. Dat loopt langs elkaar heen, dus we kunnen dat niet allebei doen. Dus daar komt nog besluitvorming over. Dit is wel een voorbeeld van een heel concrete maatregel die we dan voorstellen. Dat komt nog dan ... Dat is meer om te concretiseren dan dat dat nu meteen al in beton gegoten is als u de visie zou vaststellen, ook straks de definitieve. Dat zijn allemaal ideeën die je zou kunnen doen, maar die moeten eigenlijk duidelijk maken wat die meer abstracte uitgangspunten nou betekenen. Een schets is daar dus ook niet van. Er is nog nergens een schets van, ook niet voor het Brinkhuis. Als u zegt: geef mij eens een plaatje dat ik dat voor me kan zien, dan gaan we daar van harte mee aan de slag. Dus misschien kunnen we die toezegging vast noteren. Maar dat moet u dan eigenlijk ook meer ter informatie zien dan als een voorstel voor ... Want er is op dit moment ook helemaal geen geld voor, om maar eens een klein detail te noemen. Doorfietsroutes, zijn die aangewezen? Dat is ongelukkig geformuleerd. Dit is uw moment. De verkeersvisie is het moment om te beslissen, hoe lopen doorfietsroutes? Als u daarmee rekening zou willen houden, met wat er in Blaricum voor opvattingen tot stand komen, heel graag. Dat die niet over de Tafelbergweg gaat en bij Blaricum op de Torenlaan, dan hebben we geen aansluiting. Dat fietst niet lekker door. Dus dat dan wel, maar verder, er is nog niks besloten over fietsroutes, behalve dat wij nu voorstellen om de route Torenlaan te kiezen. En dat is ook wel afgestemd natuurlijk met Blaricum, want dat is één proces geweest. Dan kom ik bij Laren Behoud. U vroeg, is er niet gebruikgemaakt van die expertise van de Fietzersbond? Het antwoord is ja. We hebben daarmee gesproken, er is goed naar gekeken. Datzelfde geldt voor de portefeuillehouder in Blaricum, overigens. Dat erf is een interessante suggestie. Kunnen wij ook naar kijken of dat daar ... Daar kan ik nu niet op reageren namelijk, maar dat kunnen we wel bekijken of dat in een

definitieve versie zou kunnen helpen. En hoe dat precies zit bij parkeren hockey, dat laat ik graag aan de heer Van Straten over. Want u weet, ik ben niet altijd even ruimtelijke goed geëquipeerd. Dan de VVD. Dit is inderdaad een concept, dat heb ik aan het begin al gezegd. Dus er wordt een proces opgestart. Wat is hierna de betrokkenheid van die raad? Die is groot. Dat we zeggen dat natuurlijk uw inbreng ertoe doet, maar ook dat daarna nog allerlei dingen geconcretiseerd worden en wij zijn wel van een dermate schaal dat de raad al snel in beeld is en wij daar nu goed naar proberen te luisteren. Innovatieve ideeën, ja, graag. En ik vind de suggestie elke 5 jaar updaten ... Het is niet gratis, ik zie de bureaus al enthousiast glimlachen. Maar elke 5 jaar kost ook natuurlijk wel een beetje geld. Maar een update zou misschien wat eenvoudiger kunnen. Dat vind ik wel een goede suggestie. U zit erg in op handhaving. Eigenlijk is het adagium nou eenmaal en dat heb ik niet van mezelf, maar je moet inrichten zodat de snelheid eruit gaat en je kunt niet op politiecontroles gaan vertrouwen, domweg omdat die dat niet komen doen. Zij zeggen gewoon: je moet het goed inrichten dat daardoor het gedrag ook wordt uitgelokt wat bij een bepaald regime kost. Wat niet wil zeggen dat we het allemaal maar goed moeten vinden, dat straten te nauw worden, bijvoorbeeld door foutparkeren. Daar kunnen we wel zelf op handhaven. En daar zetten we ook best heel veel capaciteit op in, ook in de weekends. Eigenlijk ik zit nu op het terrein van collega Van Midden, maar er wordt echt zwaar gehandhaafd. Meer dan er soms in de beeldvorming is. En dat kunnen we gewoon zien ook aan de hoeveelheden geschreven bonnen. We hebben een rondje gemaakt met brandweer heel kort, heel onlangs. Dat heeft u misschien gezien als u op Facebook de burgemeester volgt. Maar dan schrik je echt wel. Je moet er niet aan denken dat iemand bijvoorbeeld met hartfalen van de eerste verdieping getakeld moet worden en die ladderwagen twee of drie keer blijft steken in de smalle straatjes. Dus dat moet onze aandacht hebben en houden. Dan de suggestie ook parkeren in de bermen en zelf neergezette paaltjes. Ik ben ook geen fan van zelf neergezette obstakels in de openbare ruimte, dus dat ben ik met u eens. En het vrachtverkeer dat vereist wel een revanche tussen concept en tussen concept en een definitieve versie mogen we daar best nog een slagje slaan. Ik heb daar wat robbertjes in gevochten intern, met heel veel respect wederzijds, maar we zijn daar nog niet helemaal uit. We hebben daar best nog wel ... Zijn er nog mogelijkheden om daar concreter in te worden in de volgende versie van die verkeersvisie. En ik waardeer het heel erg dat de raad mij wat dat betreft blijft herinneren aan dat dat nodig is. Het is ook moeilijk, daar wil ik dan soms wel een beetje begrip voor vragen. Tover die vrachtwagen eens weg, kom met oplossingen, I wish. Dus je kan van een vrachtwagen vaak ook niet zien, komt hij daar voor een bewoner bijvoorbeeld, voor een lokale winkelier of rijdt hij naar Blaricum? Daar kunnen we best onderzoek naar doen, maar dat is niet zomaar dat ik dat nu zo uit computers kan toveren. Maar we kunnen wel alles eraan doen wat we daar op kunnen verzinnen. Ik had gehoopt dat dat in deze versie al concreter was. Is het gewoon niet. CDA. Ik ben er aardig doorheen aan schieten, hoor, want het wordt steeds minder, omdat ik dan al vragen kan overslaan. De totale visie waar ...

De voorzitter: U doet heel goed uw best.

Wethouder Rood: Oké, dank u. Die totale visie waar u naar vraagt dat is eigenlijk de omgevingsvisie. En die is ook in samenspraak tussen twee bureaus ... Die hebben heel goed samengewerkt, ambtenaren hebben heel goed samengewerkt, dus u leest daar dezelfde dingen in. Ik weet zeker dat er slakken met zout zijn die dan net weer verschillen per ongeluk. En corrigeer ons daarop, maar de bedoeling is dat dat keurig een eensluidend verhaal wordt. De samenhang met Blaricum, Laren en Eemnes is met name natuurlijk op verkeer. Natuurlijk moeten die lokale verschillen er zijn. Wij proberen die vooral te laten landen in die uitvoeringsagenda, hoofdstuk vier uit mijn hoofd, zodat we daar onze gang kunnen gaan. Daar heeft Blaricum dan niks over te zeggen, bij wijze van spreken. Maar we moeten het verkeer wel in samenhang zien, want zo groot is het

allemaal niet. Je rijdt drie kilometer en je zit in een ander dorp. Dus die samenhang die moeten we er wel in zien te houden. Is 10 procent realistisch? Goede vraag. Want nog kleiner, dan heb je bijna geen meetbaar resultaat. Ik vind 10 procent een ambitieus doel. We kunnen het ook eigenlijk pas zien als we overal in Laren die inrichting op langzamer hebben gerealiseerd. Dus kan je dat eerder zien dan bijvoorbeeld in 2028, 29, 30? Dan moeten we geld tevoorschijn zien te toveren. Want tot die tijd zijn wij vooral met Eemnesserweg, Laarderweg en een aantal kleinere stukken bezig. Parkeren, helder signaal. Succes met de meerderheid. Dan kom ik bij Liberaal Laren, die nieuwe ontwikkelingen Craibosch, Crailo, dat is een goed punt. En dit soort dingen daar hebben we een goed verkeersmodel voor nodig. En daar zijn we mee aan de slag en dan kun je dat ook allemaal simuleren eigenlijk, dus je weet precies hoeveel verkeersbewegingen ... Nu zitten we een beetje te gokken, te doen, te speculeren. Dat voelt niet fijn en dat moet verbeteren. Maar dat het iets drukker zal worden, dat is zeker een feit. En de bedoeling is dus dat het rustiger wordt. Dus wij hopen dat al die mensen uit Crailo en Craibosch met de fiets komen. En wie wil er terug? Wat zijn de zienswijze waard? Die zijn evenveel waard als de dialoog tot nu toe, evenveel als de inspraak. Maar het dorp is het ook niet helemaal met elkaar eens. Dus soms zijn we weer de gulden middenweg aan het zoeken met zijn allen. En dat is wat u goed kan. Waarom een bureau? Eerder heb ik de vraag beantwoord, ik weet niet meer hoe hoor, maar maakt u eigenlijk wel gebruik van de expertise die in andere gemeenten op dit vlak is opgedaan? En toen kon ik antwoorden, ja, want we hebben het bureau Mobycon aan boord en die doen niks anders dan voor allerlei gemeenten onderzoeken doen en goede adviezen geven. Dus die kennis die trek je met een bureau wel aan boord. Maar wat zo'n bureau weer wat minder heeft is de hele fijnmazige, lokale kennis natuurlijk, daar doen ze een hele goede job in, maar af en toe verzuchten wij ons ook wel eens, moeten we dan echt alles aan ze uitleggen? Grootstedelijk, dat ben ik niet met u eens. Ze werken ook voor een heleboel kleine gemeenten. Autoluw is een uitgangspunt wat er eigenlijk al lag voor mijn tijd, niet dat ik daar niet op aanspreekbaar ben, maar een heleboel Laarders die vroegen helemaal aan het begin van dit proces: wat vind je nou belangrijk? Maak dat centrum eens autoluw. En ik heb mijn problemen met dat woord al wel uitgelegd, want dat is nog niet zo gevaarlijk. Als je zegt: je kan niet meer met de auto naar de bakker, dan wordt het ineens een stuk vervelender. Dus we hebben daar de dilemma's in het vervolg van die dialoog wel proberen op te zoeken. De ondernemers hebben wij uitgebreid gesproken, dus daar kunt u mij niet ... Een en ander heb ik daarnaar geluisterd. Zien die dan één op één hun verhaal terug in de verkeersvisie? Dat is ook weer niet. Er zijn meer Laarders met andere belangen dan alleen maar de ondernemers. Maar het is niet zo dat ik gemist heb wat zij ook alweer precies ervan vonden. Dat akkoord op maatregelen, dit is het concept. U besluit nu om dat als visie ter inzage te leggen. Dan komen er nog allerlei zienswijzen en dan gaan we eigenlijk pas maatregelen als voorbeeld in een visie hangen. Zo moet u het dan zien, want die maatregelen komen natuurlijk ook nog terug. De vraag over de lus die heb ik naar collega Daan van Straaten gekopt, want die begreep ik niet helemaal. Routing, dat vond ik dan wel weer een grootstedelijke oplossing misschien. Niet om flauw te doen, maar dat dat gaan we meenemen. Gaan we kijken of dat wat kan opleveren. Ik zei al dat ik met vrachtwagens nog niet helemaal tevreden ben met wat er nu ligt. Dus dank voor die suggestie. Hoe gaat u die 50 parkeerplaatsen dan doen? Daar gaat nog een hoop water door de rivier. Wil zoiets lukken? En ik heb goed geluisterd natuurlijk naar de suggestie: haal ze nou niet eerst weg en ga dan eens denken of je ze ook terug kan brengen iets verderop. Zo zullen we dat niet aanpakken, dus dat wordt wel één verhaal waarin oude schoenen, nieuwe schoenen, enzovoorts. Dan ben ik erdoorheen, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter: Alleen was er nog een aantal ambtelijke antwoorden, moet ik wel het goede woord zeggen. Dus mijnheer Van Straten, gaat uw gang.

Ambtelijke ondersteuning 1: Bedankt Niels, voor de leuke vragen die je voor mij overlaat. Niet de makkelijkste, denk ik. In eerste instantie denk ik de grasbeton keien. Die kunnen worden ingezet als er een grote wedstrijd is bij de hockeyclub om daar overlast te voorkomen. Dat hebben we nog niet besproken met de hockeyclub. En als er andere ideeën zijn met het terrein vanuit andere beleidsvelden, dan moet dat tegen elkaar worden afgewogen. Wij bekijken de zaak natuurlijk vanuit de verkeersoptiek, maar als er betere ideeën zijn dan kan dat natuurlijk ook. Ik had nog opgeschreven, bladzijde 38, wat betekent dat? Dat waren tabellen. Dat zijn de drie kleuren voor de drie gemeenten en de grijze is Laren en dat is een uitvraag van voor waarden. Hoe noemden we dat ook alweer?

Ambtelijke ondersteuning 2: We hebben inderdaad bij de eerste enquête geprobeerd zo goed mogelijk te kijken: wat vinden mensen nu belangrijk, wat zijn de waarden waar ze aan hechten? En daar komen deze resultaten uit naar voren. En de grijze balken die komen uit Laren. Dus je zag inderdaad hier dat het autoluwe heel prominent naar boven kwam. We willen toch dat autoluw ... En dat is een beetje het toverwoord, want autoluw vond iedereen mooi, alleen de eigen auto en de eigen bereikbaarheid en de bereikbaarheid van alle voorzieningen moet natuurlijk wel blijven, ook met de auto. Dus dat is misschien ook de reden dat het hoog scoort, omdat je er nog heel veel kanten mee op kunt.

Ambtelijke ondersteuning 1: En dat is volgens mij met een Mentimeter ingevuld, ook door het college, door de raadsleden en door bewoners. Dus dat is wel uitgebreid gedaan. Dan had ik nog staan de overgebleven vragen van D66. Die heb jij deels al opgepakt, Niels. Ik had er een paar gehighlight waar ik dan nog iets over kan zeggen. Ik had die eerste, welke verwachte ontwikkelingen spelen een cruciale rol? De wens is natuurlijk om doorgaan verkeer ontmoedigen door de dorpen, maar je ziet ook aankomen dat met name door de grote woningbouw ontwikkelingen in de omliggende regio's Utrecht en Almere, dat de snelwegen vol kunnen lopen. En als dat vaker gebeurt, dan wordt de neiging om door de dorpen heen te rijden groter en dat willen we juist niet. Dus die uitdaging zien we aankomen. Ik zie ook aankomen dat mensen steeds meer met tweewielers gaan rijden en ook elektrische varianten. Fatbikes, speed pedelec, dat soort zaken. Ook omdat de wegen langzamer vol komen te staan en je met dergelijke voertuigen geen last hebt in het verkeer. Je kunt overal doorrijden. Dat is ook een uitdaging die op ons afkomt, denk ik. En dan had ik nog de tweede, hoe verhoudt zich in percentages doorgaand verkeer ten opzichte van lokaal verkeer? Dat was een vraag en dat hangt af van het tijdstip en de specifieke weg waarvoor de analyse van toepassing is. Gedurende de ochtendspits is het leeuwendeel van het verkeer op bijvoorbeeld de Eemnesserweg doorgaand verkeer en dat keert 's middags weer terug. En de stelregel is dat van de totale verkeersintensiteit 15 procent per spits passeert. Dat is met name doorgaand verkeer en in de andere uren is het meer lokaal verkeer en is de verkeersintensiteit ook lager. Dus dat ter verduidelijking. Ik had er volgens mij nog één gehighlight verderop. Die laatste daar wou ik nog wel wat over zeggen. De Torenlaan, daar werd dan over gesproken, waarom niet de Noolseweg bijvoorbeeld? En de Fietzersbond ging daar natuurlijk ook op in. Die fietsstroken en die fietspaden die er nu zijn, die zouden in mijn ogen goed kunnen worden ingericht als trottoirs. Want je hebt inderdaad daar veel begroeiingen bij de uitritten en het verkeer uit de uitrit is matig zichtbaar. Dat geldt ook voor de fietsers en snelle fietsers op de fietspaden. Dus het is volgens mij een goed plan om op de Torenlaan zelf fietsstroken te realiseren. En daar is de ruimte voor. Je kan daar brede fietsstroken plaatsen en dat dat vertraagt ook het autoverkeer. Zodoende zou je ook de Torenlaan helemaal 30 kunnen maken. Dat is ook nog een wens. Ambtelijk, vooralsnog. Grasbeton een paar keer. O, ja, de lus in de infrastructuur. Dat kon ik ook niet vinden in de tekst, dus als dat nog verduidelijkt kan worden dan kan ik daar misschien nog iets op antwoorden.

De voorzitter: Ik denk ook dat het al heel erg compleet is. In de eerste termijn heeft u heel veel vragen gesteld. We hebben nog een tweede termijn, maar ik zou wel willen vragen om het dan iets te beperken. Want u weet ook, deze visie, in concept, leggen we voor aan de raad. Als u dat goed vindt uiteraard, dat hoor ik graag. Om vast te stellen zodat die voor zienswijzen kan worden voorgelegd aan de bevolking en ondernemers en iedereen. Dus daarna komt hij nog een keer terug en dan kunt u ook met allerlei voorstellen, amendementen, als de zienswijzen niet zijn verwerkt nog weer opnieuw iets ervan vinden. Dus dat wil ik u wel even meegeven voordat u nog weer heel veel vragen gaat stellen, want volgens mij kan dat dus ook nog later. Twee heren die zaten al te popelen om halverwege uw betoog, mijnheer Rood, al te reageren. De eerste die dat deed was mijnheer Hurink. En daarna mijnheer Westendorp en dan ga ik naar de overige. Mijnheer Hurink.

De heer Hurink: Dank u wel, voorzitter. Ik had een vraag over de doorfietsroutes. Niet of dat overleg was geweest met de Fietzersbond, maar hoeveel daar gebruik van wordt gemaakt in de landen van deze doorfietsroutes. Ik heb dat kaartje nu ook even gezien van wat er door Laren heen fietst. En naar de Torenlaan zijn dat 1500 bewegingen per dag, heen en weer. En diezelfde bewegingen zijn ook van de Naarderstraat naar de Eemnesserweg. Betekent dat dat er misschien ook nog een tweede doorfietsroutes komt, namelijk van Eemnes naar Bussum? Dat we dan een kruispunt krijgen waar we weer rekening mee moeten houden? Dan een tweede vraag over de Torenlaan. U denkt deze te kunnen inrichten. Maakt u daar dan ook een parkeerverbod? Want het is momenteel vrij parkeren op de Torenlaan. Je mag hem langs de stoeprand daar parkeren. En dat waren mijn twee vragen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Westendorp.

De heer Westendorp: Dank u zeer, voorzitter. Een paar kleine opmerkingen nog. Inderdaad, ik zou toch nog even de aanmoediging willen geven met betrekking tot de discussie van de vrachtauto's en allerlei andere prioriteiten die te maken hebben met ofwel parkeren ofwel verkeersveiligheid. We hebben ook niet al het geld om alles maar eventjes lekker uit te rollen als we weten wat we willen, dus we moeten toch met prioriteiten gaan werken. En ik zou graag bij een volgende ronde van discussie misschien een soort van prioriteitenlijst wel eens willen inzien. Wat speelt er nou eigenlijk? Wat is nou belangrijk? Dat wij ook beter een idee hebben wat we kunnen verwachten de komende jaren. Ik denk dat verwachtingsmanagement in dat opzicht echt kan helpen. De doorfietsroutes ook nog even één vraag daarbij. Niet voor nu, maar meer voor het proces naar de volgende stap. Zouden u en uw collega's ook willen kijken naar een doorfietsroute die de dorpskern niet raakt? Het dorp is klein, maar als je langs de kern een doorfietsroute kan realiseren die gewoon veel minder impact heeft op de kruising, dan is dat wellicht een hele goede optie. Want mensen die echt het dorp willen bezoeken kunnen anders nog afslaan en 100 meter extra fietsen, maar die doorfietsroutes ... Het fietsverkeer is alleen maar in snelheid toenemen, het wordt steeds gevarieerder, onoverzichtelijker. Laadpalenbeleid, dat hebben we. Daar hebben we het niet over gehad, maar als we toch data aan het verzamelen zijn, is een vraag die al een paar keer voorbij is gekomen: ik zou heel graag wel eens de data willen zien van hoeveel auto's er daadwerkelijk laden. Wat zijn die plekken? Wat zijn nou de bezettingspercentage en dat soort zaken? Want als het goed is krijgen we inmiddels van de laadproviders die data binnen, hoop ik, want daar hebben we het een jaar geleden over gehad. Dus misschien is dat ook wel goed om een keer inzichtelijk te maken voor ons. Dat is het voor nu. Dank.

De voorzitter: Prima. Mevrouw Timmerman.

Mevrouw Timmerman: Dank u wel, voorzitter. Eén procedurele vraag. De wethouder die ja doet eigenlijk voorkomen en misschien is het ook wel zo, of dat het meer eigenlijk een bespreekstuk is. Maar ja, zo heet het niet. En er hangen ook natuurlijk beleidsmaatregelen onder die we tegelijkertijd dan in concept vaststellen. Hoe moeten wij dat eigenlijk zien? Wat stellen we vast dan? U zegt, er kan nog van alles en nog wat veranderen, maar dat is dan waarschijnlijk afhankelijk van mensen die een zienswijze indienen. Nu is niet iedere inwoner hiervan op de hoogte en ze zullen ook dat hele stuk niet doorakkeren en waarschijnlijk helemaal niet in de gaten hebben wat de consequenties zijn. Het is ook de eerste keer dat wij dit hebben gezien. En ik zou eigenlijk liever de visie en de beleidsmaatregelen uit elkaar trekken. Als er nog zoveel kan gebeuren dan moeten we verder met elkaar op een andere manier over praten dan: het concept is vastgesteld en de inwoner die kan er ook nog een zienswijze op indienen. Dat is één. En ik heb nog geen helder antwoord gekregen. Want dat is ook een beleidsmaatregel, parkeren, dat staat er luid en duidelijk. Parkeerplaatsen, 50 parkeerplaatsen van rondom de Brink, enzovoort en het Brinkhuis naar de Stationsweg. Als dat er zo duidelijk staat en u bent dat van plan, waar wilt u ze dan neerzetten? Uw antwoord was, dat kan nog alle kanten op. Maar u schrijft dit op als een beleidsmaatregel.

De voorzitter: Uw vraag is duidelijk. Mijnheer Vos.

De heer Vos: Dank u wel, voorzitter. Ik sta te popelen om te reageren op mevrouw Timmerman. Want die wil iets met de visie, maar die gaat daarna alleen maar over 50 parkeerplaatsen praten. Een beetje wonderlijk. Maar goed, dit terzijde. Dank u wel voor de antwoorden, mijnheer Rood. Ik heb ook de tellingen ondertussen gezien. Dank u wel. Ik vind het wel een vrolijk staartje. Het is wel een beetje sneu dat Zevenenderdrift er niet op staat. Maar als ik naar dat staartje kijk, dan valt het eigenlijk nog wel mee met de snelheden. Dank u wel. Dan toch eventjes op de vragen. Ik begrijp dat u moeite hebt met het woord autoluw, want wat verstaan we daar dan onder? Ik kan u kan misschien wel helpen. Ze hebben bijvoorbeeld op de Kerkstraat in Hilversum en de Nassaulaan in Bussum, spreken ze niet over autoluw maar gewoon over autovrij. En misschien is dat een mooi woord om dan te gaan gebruiken, want dan begrijpt volgens mij iedereen waar we het over hebben. Als het autovrij is, dan zijn er geen auto's. En als we zeggen: de Nieuweweg is autovrij. Dat is helder, dan zijn er geen auto's en autoluw is een beetje een afzwakking. Dus ik wil u best uit de brand helpen hoor, mijnheer Rood. Noemt u het maar gewoon autovrij. Waarom in stappen? Heb ik gevraagd. En u zegt, dat moet wel, want we kunnen het maar stap voor stap doen want we hebben geen geld. Oké, dat begrijp ik dan ook wel. Maar als je het nou niet meteen allemaal uitvoert, maar gewoon gefaseerd omdat je dan geld hebt, dan is het toch wel handig volgens mij om dat toch wel een beetje op papier te gaan zetten wat je dan in grote lijnen wil. En niet denken, we hebben nu geld voor de Torenlaan en weet je wat? We maken daar een doorfietsroute van. Want dat is een heet hangijzer, die heb ik gehoord vanavond. Het lijkt me toch handig als er dan toch een soort masterplan is en dan eventueel wanneer dat is, gefaseerd. En ook wat mijnheer Westendorp aangeeft, daarin de prioriteiten aangeven. Je hoeft het misschien niet meteen uit te voeren, maar als je wel weet daar gaan we t.z.t. naartoe. En dat geldt natuurlijk voor het vrachtverkeer, maar dat geldt ook voor de autovrije Nieuweweg, om maar eventjes wat te noemen. Dan kun je dat soort dingen misschien niet meteen uitvoeren, maar weet je wel dat we daarnaar onderweg zijn. Want ik begrijp dat wegen 30 jaar afgeschreven moeten worden, dus ik hoop dat ik de laatste verkeersmaatregel mee ga maken. Betaald parkeren, ik heb niet gezegd dat het betaald parkeren moet worden. Ik heb gezegd, het staat in het stuk dat het niet nodig is. En ik vroeg waarom niet. En ik maakte de opmerking, daar heb ik geen antwoord op gekregen en dat wil ik eigenlijk wel heel graag, dat namelijk betaald parkeren ook zeer gedrag sturend kan zijn. Als ik kijk naar de hockeyclub op zaterdagmorgen en de directe omgeving en het is niet op zondag als er een zogenaamde topwedstrijd

gespeeld wordt. Maar de parkeerdruk is daar onwaarschijnlijk groot als daar de prinsjes en prinsesjes afgeleverd moeten worden. Ik zou daar maar eens van denken, kunnen we daar niet eens gewoon wat verkeersmaatregelen treffen? Betaald parkeren? Want die kindertjes kunnen gewoon op de fiets. En waarom is het gevaarlijk? Omdat al die auto's daar komen. Volgens mij is dat een hele snelle maatregel. Moet je eens kijken wat je dan op allemaal plekken red. Dus mijn vraag is eigenlijk, even ter herhaling, waarom wordt er geen gebruikgemaakt van het gedrag stimulerende of ontmoedigende beleid als het gaat om betaling? Met betrekking dus tot het staartje op pagina 38. Er zat dus geen legenda bij, maar nu begrijp ik hem. Dat is heel mooi. Dat is heel fijn. Het is door verschillende mensen gememoreerd, maar misschien inderdaad, de knip op de Brink daar was men kennelijk niet voor. Ik denk wel dat dat de ultieme manier is om die dorpenroute een beetje te gaan ontmoedigen. Dus misschien kan hij weer terugkomen. Is dat misschien een suggestie, wethouder? Daar wou ik het bij laten, mijnheer de voorzitter.

De voorzitter: Helder. Mevrouw Van Dorst.

Mevrouw Van Dorst: Ik zat nog iets na te zoeken. Misschien heb ik iets gemist, maar we hadden ook gevraagd, de fietsparkeerplaatsen in het CROW worden wel wat normen voor genoemd, maar die hebben we helemaal niet teruggezien. Hoe kijkt de visie daartegenaan? Dat is nog geen antwoord op mijn vraag geweest. Het tweede, we praten inderdaad over een visie. Aan de andere kant zegt de wethouder, er moet zo direct toch een klap op gegeven worden, op de doorfietsroutes. Bedoelt hij daarmee dat wij met een amendement moeten komen samen met Blaricum? Dat vond ik een beetje een open deur. Mag ik dat zo vragen? En dat zullen we dan ook zeker proberen, want het is niet wat daar staat dat dat dan uitgevoerd zou moeten worden als we daar in de raadsvergadering een klap op zouden moeten geven. Dat is voor mij een vraag. En Huizen, is die eigenlijk meegenomen in de doorfietsroutes? Dat is ook nog een openstaande vraag. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Mevrouw Krapels.

Mevrouw Krapels: Dank u wel, voorzitter. Dank u wel voor de beantwoording. Ik heb nog even een aanvullende vraag voor wat betreft het incorporeren van de verschillende visies. Want er worden gewoon veel woningen gebouwd. De aannames van 10 procent tot 35 procent reductie lijken me heel erg optimistisch. Maar mijn vraag had eigenlijk betrekking op het feit, er wordt vanavond zoveel over parkeren gesproken en waarom is er maar zo'n klein stukje opgenomen in de hele visie over het parkeren? Want ik denk dat dat de komende jaren echt de uitdaging wordt die getackeld zou moeten gaan worden. En ik had nog een vraagje over de implementatie van het geheel, want dit is een stuk dat ter visie is, dus daar gaan nog een aantal maanden overheen. Dus de implementatie zal denk ik toch pas in 2026 waarschijnlijk voor een deel zijn beslag gaan krijgen. Maar 2026 is ook een financieel rampjaar, dus moeten we daar nog aan knoppen gaan zitten draaien om daar iets mee te kunnen doen? Dank u wel.

De voorzitter: Het rampjaar hebben we in 1672 gehad. Het ravijnjaar is in 2026. Mijnheer Rood.

Wethouder Rood: Dank u wel. Hoeveel gebruik wordt er gemaakt van doorfietsroutes? De vraag klinkt vrij simpel, maar het antwoord kan ik u niet geven. En ik denk ook niet dat ik daar een toezegging over ga doen, eerlijk gezegd. Google is your best friend. Maar doorfietsroutes werken en de provincie stopt daar veel geld in. En dat is voor een reden, die zijn er intussen wel achter als niemand eroverheen wil fietsen, dat ze daar beter anders mee om konden gaan. Dus u heeft nu zelf al wat fietsbewegingen gevonden, maar een doorfietsroute is natuurlijk voor doorgaand fietsverkeer en heeft ook heel veel nut om juist die automobilist te verleiden om

met name ook in de spitsen daarvoor te kiezen. En daar zit een fijn batterijtje in en als er dan ook nog mooi glad asfalt ligt waar je in verschillende snelheden overheen kan, want je hebt ook nog van die ouderwetse, noeste mensen die een paar kilo af willen vallen op dat fietspad, dan faciliteer je dat en dan worden die percentages waar het CDA misschien nog wat twijfels bij heeft, ook reëler. Maar om in het algemeen te zeggen, hoeveel gebruik wordt er gemaakt van doorfietsroutes? Dat is echt een makkelijke vraag met een heel moeilijk antwoord. Er zijn een hoop suggesties gedaan in de tweede termijn. Die hebben we scherp. Maar u moet wel ook aangeven als u ... Met name over die parkeersystematiek. Wij doen nu een voorstel, niet betaald parkeren en wel verplaatsen met zoekgebieden op een kaartje waar we ze dan terug zouden kunnen brengen. En als u zegt, wij willen wel betaald parkeren, dan hoor ik dat graag van de raad. Maar drie zetels dat is niet de raad. Dus dan moet u ook ouderwets aan politiek gaan doen. Maar wij laten ons wat dat betreft graag op een andere koers zetten dan die nu voorligt. Dat is gewoon zo. U stelt de kaders en niet het college. Waar wil ik die parkeerplaatsen? Want dat is een concrete vraag, hoor. Maar daar zou dan dus een extra rijtje bij moeten komen. Die bomen moeten daar natuurlijk blijven staan op de Stationsweg. Ik neem aan dat u dat met me eens bent. Maar daar zou je dan aan de andere kant dan waar nu twee rijen zijn van die bomen midden op de Stationsweg, zou je schuin twee rijtjes kunnen maken in plaats van één. Dat kost je een trottoir en dat betekent ook dat de rijbaan een stuk smaller wordt, maar het past wel. Dat is te doen. Ik heb er geen plaatje van, maar dat is gewoon te doen. Daar heeft de afdeling naar gekeken. En daar kun je ook nog wel meer dan 50 terugzetten. Maar wij hebben gezegd, laten we het nu ongeveer zo houden. De laatste tijd valt mij op, het lijkt wel drukker te worden in het dorp. Maar dat is een hele persoonlijke waarneming en niet op data gebaseerd. Autovrij, succes met uw rondje rondbellen, dan horen we het graag. Dan stappen zetten, bijvoorbeeld Eemnesserweg is wel een voorbeeld. Ik ben nu bij Groen Laren, maar wij zetten natuurlijk een concrete stap in de sfeer van deze visie, in dit voorstel, op de Eemnesserweg, straks Naarderstraat. En andere dingen die aan inrichting toe zijn, daar kunnen we dat principe waar die auto toch zich aan moet passen aan het andere verkeer qua snelheid, zeker als er tegenliggers zijn, dan moet hij achter fietsers blijven hangen. Dat moet tot een vertragend effect leiden en dat is dus autoluwer dan het nu is. Nu is het gedimensioneerd op de automobilist en moet die fietser dan maar kijken waar die blijft. Gedrag sturing en betaald parkeren, ook daarvan zeg ik: als daar een meerderheid voor is, dan vernemen we dat graag. En de knip, het is waar, hoor. U zegt een terecht ding, dat heeft heel veel effect. Doorgaand verkeer kan dan gewoon niet meer en bestemmingsverkeer kan dan ook niet voorbij die knip, maar kan wel daar in de buurt dan een parkeerplaats zoeken en de rest lopend afleggen. Maar ik heb ook de opmerkingen gehoord over ouderen, de opmerking van de ondernemers. Dus wat dat betreft gaat balanceer act nog wel even door, maar is de raad uiteindelijk degene die de kaders stelt. Fietsparkeerplaatsen is wel een terecht punt, dat is eigenlijk wel goed ... Ik ben nu bij het CDA. Is wel goed eigenlijk in te passen vaak. Die ruimte is makkelijker gevonden dan autoparkeerplaatsen. Maar daar moeten we wel naar kijken waar dat dan kan. We zijn nu voor het Brinkhuis al eindeloos bezig met de implementatie van een motie, dus daar komen extra fietsparkeerplaatsen. En er zijn andere hotspots waar die fietsers gewoon in de weg staan en mensen die slechte been zijn daar echt heel veel problemen mee hebben, bijvoorbeeld de beruchte toestanden voor het Bonte Paard. Ik heb zelf niet met Huizen gepraat over die doorfietsroutes, maar die doorfietsroutes zijn natuurlijk wel regionaal afgestemd. Dat heeft u allemaal in al die agenda's van de regio kunnen volgen. Er gaat niet een doorfietsroute van Laren naar niks, dus daar wordt altijd aan twee kanten over nagedacht. En dat is ook wel de oproep die ik zou willen doen. Zou u de handen op elkaar krijgen in deze raad voor een route via Tafelbergweg en Noolseweg, als je maar door kan fietsen. Ik heb daar wel nog een opmerking bij, want er werd door een andere fractie, ik meen VVD, gezegd: je moet die fietsers eigenlijk niet op het kruispunt Brink willen, maar een zekere hoeveelheid fietsers heb je wel nodig om de automobilist zijn zelfvertrouwen af te nemen, zodat hij langzamer gaat rijden.

Want als het daar altijd doodstil is omdat fietsers een andere route pakken, dan geeft die automobilist hoe je het ook inricht alsnog gas. En dat moet u niet uitleggen als dat er een menselijk schild op twee wielen rondrijdt, maar je moet het voor die automobilist een beetje onoverzichtelijk maken. Dan gaat die vanzelf langzamer rijden. Dat is in het midden van eens een beetje per ongeluk gebeurd en je ziet het daar wel. Daar gaat van alles mis, maar niemand raakt gewond. Financieel, daar heb ik eigenlijk denk ik in de eerste termijn voldoende over gezegd. Het kost inderdaad geld. Soms is niet alleen een weg aan onderhoud toe, maar ook de ondergrond kan een ingreep vereisen en ook dan kan je ingrijpen. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Toch nog even, er is door mijnheer Westendorp, ondersteund door mijnheer Vos als ik het goed heb, gevraagd: wanneer gebeurt wat? Een soort van prioriteitenlijst of zo.

Wethouder Rood: Dat vergeet ik inderdaad, dat is een goede suggestie. We kunnen dat gewoon als voorstel dan ook weer, want daar moet ik dan ook feedback op leveren, maar we kunnen dat als voorstel bij de volgende keer inbrengen.

De voorzitter: Goed. Dan hebben wij de beraadslagingen gehad. Dan gaan wij zo meteen terug naar de drie insprekers die misschien gehoord de beraadslagingen nog een laatste pleidooi willen doen. Dat kan. U hoeft er geen gebruik van te maken, maar het mag wel. En dan doe ik dat eerst en dan kom ik nog met een slotvraag of dit stuk door kan naar de raad om te worden vastgesteld als conceptstuk, ik zeg het maar alvast even, zodat het voorgelegd kan worden aan de inwoners voor het indienen van een zienswijze. En dan heb ik als eerste mijnheer Heemskerk. Heeft u nog behoefte om ... U mag hetzelfde, maar u krijgt nu maar één minuut. Excuus, 2 minuten. Dank u wel. Gaat uw gang.

Inspreker 1: Wat ik even voorbij komen, is dat er cijfers doorgestuurd zijn tijdens deze vergadering over snelheden van mijnheer Vos. Klopt dat? Ik hoor het u net zeggen. En de Zevenenderdrift ontbreekt daarin. En daarnaast hoor ik eigenlijk dat de Naarderstraat en de Eemnesserweg aangepakt worden. En ik hoor het woordje Zevenenderdrift niet terwijl die niet voldoet aan de welstandsnota. Dus dat is eigenlijk wat ik even kwijt wil. Dank u wel.

De voorzitter: Helder. En dan nou die opmerking is heel helder verwoord. En mogelijk dat de wethouders, maar we hebben het er net al over gehad, op het laatste even over een prioriteitenlijst eens kijken of daar dan ... Wanneer dat eventueel aan de orde zal zijn. Dus dat komt. Dank u wel. Dan gaan we naar mevrouw Remken. Heeft u nog behoefte om nog een laatste woord tot de commissie te richten? Jazeker. Gaat uw gang.

Inspreker 2: ik heb begrepen dat dit een conceptstuk is en dat hier dus nog allerlei veranderingen, et cetera in kunnen worden aangebracht. Hoe wordt dat concept dan naar inwoners, bedrijven, retail, alle betrokkenen van Laren gedeeld en hoe wordt daarop geanticipeerd?

De voorzitter: Goede vraag. Die zullen we zo beantwoorden, maar uw vraag is duidelijk. Die komt zo terug. Dat was uw laatste punt nog?

Inspreker 2: Ja.

De voorzitter: Goed, hartstikke fijn. Dank u wel. Mevrouw Daams, heeft u nog behoefte? Jazeker.

Inspreker 3: Heel kort drie puntjes. Het overleg met de Fietzersbond is waarschijnlijk met de mensen van Hilversum die ons geprikkeld hebben om hier zelf actie te ondernemen als Larense inwoners. De mensen van de Fietzersbond in Hilversum die hebben ons wakker gemaakt hier in Laren, dat wij ook iets moesten doen. Vandaar dat het overleg met ambtenaren was met de mensen van Hilversum waarschijnlijk. Maar goed, we komen nog wel eens op bezoek. Over die doorfietsroutes naar Huizen. Uiteraard gaat hij naar Huizen, want dat is het idee van die doorfietsroutes. En verder begreep ik dat ambtelijk gewenst is dat de Torenlaan 30 kilometer per uur wordt met fietsstroken en het huidige fietspad wordt trottoir. Het lijkt me fantastisch, alleen dat is geen doorfietsroutes. Het lijkt me wel geweldig. Het kan ook allebei. Kan een doorfietsroute op de Noolseweg en dan de Torenlaan ook lekker rustig. En wat betreft de hoeveelheid fietsers in het centrum, ik denk dat er altijd genoeg lokaal verkeer is zodat de doorfietsroutes alleen maar meer verkeer aantrekken. Maar in het centrum zal genoeg fietsverkeer blijven. Dank u.

De voorzitter: Helder. Dank u wel. Een vraag die net gesteld is, hoe gaat het nu verder en hoe worden de bewoners en ondernemers en zo geïnformeerd? Vind ik wel ... De beraadslaging is gesloten. Dus we gaan alleen nog even naar de wethouder en dan kom ik met de vraag of het stuk door mag. Mijnheer Rood.

Wethouder Rood: Dank u. Ik smokkel een beetje, want de vraag over het wegdek aan de Zevenenderdrift, er wordt vanavond natuurlijk niet besloten dat er twee wegen wel en Zevenenderdrift niet worden aangepakt. Daar ligt een wegen beheerplan onder en dat staat al heel lang een soort van vast. Dus als de Zevenenderdrift ook moet, dan staat het in dat plan of moet dat in dat plan. Maar daar is vanavond natuurlijk niet gekozen. Dan, hoe wordt er gecommuniceerd? Dat is Larens Journaal en de website, dus één van de twee, maar vaak wordt verwijst het Larens Journaal natuurlijk voor de stukken wel naar de website. En dan kunt u alles lezen. Ook die tellingen, die komen dus nu dan ook op de website. De iPads die hier de raadsleden hebben, daar hangt de website aan vast. Fietzersbond, doorfietsroutes dat trekt heel veel aandacht, maar we willen het centrum inrichten op meer ruimte voor fietsers. Dus dat is handig als je de doorfietsroute verlaat, dan heb je het niet eens zo door, want er is nog steeds een breed comfortabel fietspad. Maar dat hoeft dan niet per se altijd te voldoen aan die eisen van de provincie, want dat gaat daar niet. Overigens, dat iets wel of niet zou passen op de Torenlaan, eigenlijk geldt dat ook voor de Hilversumseweg. Dus we kunnen wel een doorfietsroute maken, die hebben dan een minimum breedte en zo. Maar we gaan er geen 300 bomen voor omhakken, dus daar wordt het ook smaller. Dus dat zijn soms gewoon compromissen door hoe breed het nou eenmaal is. Dank u wel.

De voorzitter: Prima. Dan is daarmee de beraadslaging gesloten, met de vraag kan het stuk naar de raad om vast te worden gesteld, zodat het naar de bevolking door kan om te worden voorgelegd? Even met het idee dus, dan komen allerlei zienswijzen van allerlei belanghebbenden, partijen en individuele bewoners. Dan komt dat stuk met een nota van beantwoording, wat gaat het college daar nou mee doen? Wat heeft ze wel of niet opgenomen in de uiteindelijke versie die u dan pas echt vaststelt? En bij die uiteindelijke versie is gewoon weer een commissiebehandeling en heeft ook de mogelijkheid om alsnog amendementen of moties in te dienen. Overigens kunt u dat ook nu al doen, als u zegt ... Want de wethouder heeft gezegd, u kunt ook voor deze raad die aankomt moties of amendementen al indienen en dan worden die al meegenomen en voorgelegd aan het volk. Dus u heeft nog twee keer een mogelijkheid. Of die worden in ieder geval meegenomen in de uiteindelijke notitie. Ik wil alleen hier een reactie op. Mijnheer Heerink.

De heer Hurink: In het raadsbesluit staat: de ontwerp verkeersvisie 2035 inclusief het uitvoeringsprogramma vast te stellen. En daarin staat dus dat wij het uitvoeringsprogramma gaan vaststellen. En nee, dat staat er

niet. Dan had er moeten staan: de ontwerp verkeersvisie 2035 inclusief de ontwerp uitvoeringsprogramma vast te stellen. En er staat dus dat wij het uitvoeringsprogramma gaan vaststellen.

De voorzitter: En wat stelt u voor?

De heer Hurink: Dat niet te doen. Maar als daartussen staat het ontwerp uitvoeringsprogramma, dan stel ik voor om het te doen.

De voorzitter: Oké. Dan is dat van u alvast even, voordat ik de rest woord geef, een voorstel om het uiteindelijke besluit te amenderen, afhankelijk even van wat de rest vindt. Mijnheer Westendorp.

De heer Westendorp: Dat triggert mij inderdaad tot ook nog een vraag met betrekking tot het proces. Ik had het idee dat wij nu een stuk ... We helemaal niks vast, we zeggen alleen: dit stuk is rijp om te delen voor input. Zo zie ik het. En dat vind ik iets heel anders dan vaststellen, dus ik kan niet akkoord gaan met het besluit zoals dat er nu ligt. Ik zou het echt heel ernstig willen afzwakken dat we echt nog een zienswijzen ronde krijgen. En dan gaan we echt het stevige debat aan om te kijken wat we wel gaan goedkeuren.

De voorzitter: Dan zegt u eigenlijk dat het besluit aangepast zou moeten worden in de ontwerp visie en het ontwerp uitvoering voor te leggen aan ... Dat is dan één besluit.

Mevrouw Van Dorst: Daarom dat ook wij zeiden van open deur, dan verwacht je allerlei amendementen dat was de reden omdat er staat: besluiten. Is duidelijk.

De voorzitter: Mevrouw Van Dorst, u heeft daar meteen ook uw reactie gegeven dat het op die manier als besluit op die manier wordt aangepast. Kan het door naar de raad? Ja. Mevrouw Timmerman.

Mevrouw Timmerman: Ik ben er helemaal mee eens, want dat was ook mijn opmerking. Dan is het eigenlijk meer een besprekstuk en dan nemen we dus helemaal geen besluiten, omdat al die besluiten van beleid er direct onder hangt. En dan hebben we al besloten.

De voorzitter: Mijnheer Vos.

De heer Vos: Ik vroeg wat voor de eerdere opmerkingen die gemaakt zijn, maar gaat dat dan gedaan worden door ons, door de wethouder? Hoe gaan we dat dan vormgeven?

De voorzitter: Dan wordt het besluit geamendeerd door de raad, dus er komt een voorstel van de raad. De griffier zal dat voorbereiden en het wordt ingediend in ieder geval op initiatief van de heer Hurink, die is daarmee begonnen. Maar uiteindelijk kan het ondertekend worden, het wordt voor rondgestuurd of alle partijen zich kunnen vinden in het voorgelegde amendement op het besluit.

De heer Vos: Oké, helder.

De voorzitter: Dat klinkt allemaal heel technisch volgens mij voor sommige mensen hier in de zaal, maar het komt goed. Mevrouw Krapels, heeft u nog een ... Ja, akkoord? Prima. Zo gezegd, zo gedaan. Er komt een aanpassing op het een amendement op het te nemen besluit, zoals verwoord gaat het er wel om het stuk voor

te leggen aan de bevolking voor consultatie. Daarmee stellen we de notitie zelf niet vast en ook het ... Maar dat komt daarna. Dan sluit ik hierbij de beraadslaging over agendapunt 9.

10. Vaststellen beeldkwaliteitskaart onderhoud openbare ruimte 2026

De voorzitter: Dan kijk ik naar de klok dan hebben wij nog twee agendapunten. Ik vind het zelf niet zo erg om ... Ik denk dat mijnheer Van Midden door moet met zijn beeldkwaliteitskaart, maar ik wil eigenlijk voorstellen om de bespreken beantwoording van dit artikel door te schuiven naar de volgende commissievergadering. Vindt u dat goed, mevrouw Timmerman? Hartstikke fijn. We gaan één termijn doen voor agendapunt 10. Ja? Dus wie mag ik het woord geven over de vaststelling van de beeldkwaliteitskaart onderhoud openbare ruimte. Is onder ambtelijke ondersteuning door de heer Roelofs, die schuift geleidelijk aan ... Schuift aan inmiddels, gaat u lekker zitten en dan kijk ik rond. Wie wil het woord? Mijnheer Oomkens.

De heer Oomkens: Dank u wel, mijnheer de voorzitter. Maar even een kleine correctie. Naast mij zit niet de heer Roelofs, maar de heer Henk van Veldhuizen om mij ambtelijke ondersteuning te geven.

De voorzitter: Inderdaad, of... U heeft gelijk, in mijn notitie stond de één of de ander. Dan gaan we eerst naar mijnheer Oomkens. Mijnheer Oomkens, zegt u het maar.

De heer Oomkens: Ik was afgeleid door mijn buurvrouw die de koekjes ... Dank, voorzitter. Ik heb het stuk met aandacht gelezen. We hebben een beeldkwaliteitskaart, prachtig. En een heel verhaal over wat er allemaal is misgegaan de afgelopen jaren. Dat was al duidelijk, gezien alle klachten die er kwamen. Ik ben blij dat er inmiddels iemand is die leiding geeft aan de afdeling en die de uitvoering in de gaten houdt. Ik hoop dat die blijft, want het lijkt nu op orde. Maar als ik naar de kaart kijk, dan zie ik eigenlijk een paar radialen in het dorpscentrum waar aandacht aan wordt besteed. En de rest van het dorp lijkt een ondergeschoven kindje, want daar wordt absoluut niets over gezegd. Dus klopt dit? Wat is het plan ten aanzien van de rest van het dorp? Laat ik even teruggaan in de tijd. Op een gegeven moment was **Site** hier voor de gemeente bezig. Dat was niet helemaal een heel succes. Ik heb zelf voor mijn voortuin een strookje van eigendom van de gemeente, ongeveer 50 vierkante meter. **Site** heeft ooit gemeld dat dat C-niveau was. Bij navraag ben ik erachter gekomen dat er dan eens in de drie jaar iets aan gedaan zou worden. In de tussentijd verloedert het en ziet het er niet uit. Concrete vraag, is er ten aanzien van de andere delen van Laren met betrekking tot het openbaar groen ook een indeling onderhoudsschema of iets wat daarop lijkt?

De voorzitter: Dan mag u de microfoon uitdoen. Wie nog meer? Mevrouw Krapels.

Mevrouw Krapels: Dank u wel, voorzitter. Het CDA is blij dat de buitendienst A-gebieden gaat onderhouden. En wegen. We begrepen dat ook de andere gebieden op een iets hoger niveau getild worden dan in eerste instantie aan de orde was. We hebben nog wel een financiële vraag, het lijkt alsof ik vanavond een soort financieel geweten ben, maar dat wil ik niet zijn. Het gaat erom dat de directieraming nog niet bekend is en dat er nog wel extra 60 duizend euro extra beschikbaar moet komen om de boel op te zetten. De vraag die wij hebben is, betekent dat als op een bepaald moment die vergunning verleend gaat worden of de opdracht verleend gaat worden, tekenen we dan een blanco cheque? Ik neem aan dat er toch ook een bepaald maximum aan datgene wat er uitgegeven kan gaan worden is? Maar dat hoor ik dan zo meteen nog wel even.

De voorzitter: Heldere vraag. Mijnheer Van Goozen.

De heer Van Goozen: Ik had een korte vraag, voorzitter. Dat gaat meer over het aanbesteden van die bestekken. Er staan een heel aantal firma's in en ik vroeg me af, waar komen die vandaan? Zijn dat lokale bedrijven? Ik ken ze allemaal niet, maar dat is misschien mijn gemis. Dank u. Mijnheer Vos.

De heer Vos: Daar ben ik weer. Dank u wel, voorzitter. Het kaartje bekeken hebbend, het is al gevraagd en sluit een beetje aan bij mevrouw Krapels, wat die zojuist vroeg, de Naarderstraat is best wel een hele lange weg en dan zie ik dat die ook op A-kwaliteit opgeleverd gaat worden. Dat heeft nogal wat consequenties volgens mij, want dat is best wel event. En als je kijkt naar de normen die er gesteld worden voor de A, nou, dat kost geld. En volgens mij, de meeste auto's rijden over de Naarderstraat en die rijden niet op een dusdanige snelheid dat ze kunnen kijken of nou de maaihogte 30 centimeter is of 35 centimeter is. Dus zou dat niet gewoon naar C kunnen? Dat maakt volgens mij voor het aangezicht niet zo heel veel uit. En bovendien, alleen de fietsers komen er voorbij en die hebben er een beetje zicht op en automobilisten scheuren er toch voorbij. Dan valt ons op dat toch de biodiversiteit en een beetje bekaaid vanaf komt. Want als we alleen maar kijken naar A, ook een beetje aansluitend op wat mevrouw Krapels zegt, hoe zit het dan met de rest van het dorp en hoe gaan we dan om met dat soort zaken? Is volgens mij veel belangrijker dan dat het gras op zoveel millimeter gekort is. En dan ten slotte nog een laatste vraag. Het evaluatierapport, zou het handig zijn om voortaan bij zo'n rapport eventjes ook de stand van zaken nu te geven? Het is nu een beetje een ratjetoe van een aantal elementen die absoluut belangrijk zijn en waar de een hele hoop zaken gewoon goed benoemd worden, maar waar een situatie was zoals die is, wat er uitgeleerd is en hoe dat dan in de toekomst kan. Zou dat een suggestie zijn? Dat wilde ik het bij laten, voorzitter.

De voorzitter: Dank u. Mevrouw Van Dorst.

Mevrouw Van Dorst: Dank u wel, voorzitter. Zoals wij het begrepen, is dit een verlenging van een informatieavond die we een paar maanden geleden gehad hebben. Daarin werden beslissingen genomen, dat de toevoerwegen de kwaliteit A voor het volgende jaar zouden krijgen en de andere wegen het andere groen, kwaliteit B. Dat hield ook in, dat werd berekend, dat dat ook ons verder geen extra geld zou gaan kosten. Dat kon allemaal in het budget. Zoals ik het begrijp bij de financiën, maar daar had ik graag een uitleg over, er is dus 125 duizend euro gevoteerd om eventuele meerdere kosten te kunnen dekken. En er wordt ook gepraat over 60 duizend euro, maar een extra bijdrage vanuit de gemeente is niet nodig. Zou u mij dat wat duidelijker kunnen uitleggen? Dank u wel. Het zijn dus twee vragen. Is het een verlenging van het gesprek wat we al een keer gehad hebben en een bevestiging daarvan, dus over de beeldkwaliteit en de plaatjes die daarbij hoorden. En zou u de financiën nog een keer kunnen uitleggen? Dank u wel.

De voorzitter: Helder. Dank u wel voor de samenvatting. Mijnheer Van Midden. We hebben afgesproken één termijn. Dus het kan nog zijn ... Hij gaat toch naar de raad om vast te stellen. Dus mocht u dan nog iets willen, dan kunt u bij de raad eventueel nog een vervolgvraag stellen. Laten we dat zo afspreken. Mijnheer Van Midden.

Wethouder Van Midden: Dank u wel, mijnheer de voorzitter. Ik zal alle vragen beantwoorden en daar waar ik misschien omissies heb, zal die Veldhuizen mij bijvallen. Allereerst wat D66 terecht constateert, dit is eigenlijk de vastlegging van alle dingen die we besproken hebben. En dat hebben we uiteindelijk gedaan in de vorm van de kaart en we hebben verslag gemaakt van alle evaluatiepunten wat dan bijgevoegd is en wat eigenlijk de basis is wat we mee zullen gaan nemen naar de verdere aanbesteding. Liberaal Laren geeft aan dat ze blij zijn met de leiding en toezicht wat we gaan organiseren. Dat klopt, dat is eigenlijk een beetje de portee van het

hele evaluatie verhaal, dat uiteindelijk als we kijken naar de afgelopen jaren, het toezicht gewoon niet goed geregeld was. Dat gaan we vanaf nu en zeker met de nieuwe aanbesteding veel beter inrichten. Liberaal Laren geeft aan of heeft het idee dat aan de rest van het dorp geen aandacht wordt besteed. Dat wordt het wel. We hebben ook in de gesprekken gezegd, het hele dorp is B-niveau, behalve de centrumgebieden en de toegangswegen. En dat is nu het kaartje wat we nu voor hebben liggen. Dus de 50 vierkante meter voor het huis van Boudewijn Oomkes, de heer Oomkes, ik zag je achteraan, dat is B-niveau. Mocht u constateren dat niet zo is, kunt u ons daar uiteraard op aanspreken en zullen we dat herstellen. Het CDA geeft aan dat het blij is dat de buitendienst de A-gebieden gaan te doen, de andere gebieden op hoger niveau. Dat klopt, we gaan alles op B-niveau doen, centrum gebied en de toegangswegen op A-niveau. De financiële vraag, directie nog niet bekend. Dat klopt. Wat we nu gedaan hebben is een inschatting van de extra kosten op het moment dat we gaan aanbesteden ten opzichte van het niveau in 2024. In 2025 hebben we al incidenteel extra 125 duizend euro begroot om het niveau van het onderhoud omhoog te trekken. Grosso modo zien we nu dat dat werkt en dat het dorp er veel beter uitziet dan een tijdje terug. Die extra 60 duizend hebben we nodig voor de hele aanbesteding, waarbij we ook het vegen meegenomen hebben in de aanbesteding. En onze schatting is dat we met die extra daarmee uit zouden moeten komen. Alleen tegelijkertijd zien wij dat de markt heel grillig is en prijzen alle kanten opgaan. Dus in die zin kan het ook anders lopen. En dat is ook de vraag die mevrouw Krapels stelt, is dan de aanbesteding een blanco cheque? Dat is het zeker niet. Op het moment dat wij constateren dat de kosten aanmerkelijk hoger zijn dan wij van tevoren ingeschat hebben, dan gaan we terug naar de raad en dan kunnen we eigenlijk aan twee knoppen draaien. We kunnen zeggen: het is wat hoger geworden, raad, gaat u daarmee akkoord? Of u zegt als raad als u daar niet mee akkoord gaat, dan gaan we de kwaliteitsniveaus terugbrengen tot een niveau waarop het voor ons budgettair ook goed te doen is. Dus dat is even het spelletje dat gespeeld wordt. Maar wat ik zeg, de markt is grillig. We zitten er bovenop. Op het moment dat er aanleiding is om ook eerder terug te komen naar de raad, omdat die markt zich zodanig ontwikkelt dat we toch even een nieuw gesprek moeten voeren, dan zullen we dat onmiddellijk doen. Het aanbesteden van de bestekken, waar komen die vandaan? Hoofdzakelijk lokaal, er zitten een aantal partijen tussen die hier lokaal actief zijn en de rest ... Maar dat weet denk ik Henk beter te zeggen dan ik, die komt dan verder uit het aanbod wat we om ons heen aantreffen. Ik weet niet of jij daar iets aan toe kan voegen.

De voorzitter: De heer Veldhuizen.

Ambtelijke ondersteuning 3: De aannemers die nu op het evaluatieformulier staan dat zijn de huidige aannemers die het aangenomen hebben 2 jaar terug, of voor één jaar terug, nu het tweede jaar in. Bij de nieuwe aanbesteding hebben wij dus de bestekken wat verder geknipt, zodat er ook lokale aannemers de mogelijkheid hebben om mee te schrijven. Dat zijn vaak de wat kleinere partijen. Volgens mij heb ik het daar de vorige keer ook al over gehad, dat geeft de mogelijkheid, maar we kunnen dus niet één op één gaan doen want we hebben met een aanbestedingswet te maken. En we hebben ze nu dus zo geknipt dat een aantal bestekken niet openbaar hoeft, maar meervoudig onderhands. En dat geeft lokale partijen de mogelijkheid om mee te schrijven.

De voorzitter: Ja, duidelijk.

Wethouder Van Midden: Dan een vraag van de heer Vos van Groen Laren. U heeft het kaartje bekeken. De Naarderstraat heeft inderdaad over de volle lengte A-kwaliteit. Dat heeft u ook als raad aangegeven, dat u graag de hele Naarderstraat op A-kwaliteit wil hebben. Als u dat anders wilt dan hoor ik dat graag, als raad. Dat kost geld, 60 duizend extra. Heb ik al aangegeven, dat is nu onder andere doordat vegen ook in het bestek

is opgenomen. De biodiversiteit, hoe om te gaan met dit soort zaken? Ik heb het al een paar keer gezegd, de onderhoudsniveaus zoals ze nu zijn, die zijn op basis van het groen wat we nu hebben. Tegelijkertijd hebben we in ons Groenbeleidsplan een biodiversiteitsambitie uitgesproken. Dat betekent op het moment dat we met groen aan de slag gaan en we willen op bepaalde onderdelen van het groen vervangen door biodivers groen of bepaalde plantsoenen aanpassen om die biodiverser te maken, dan zullen we dat doen. En vervolgens zullen we die biodiverse beplanting of pensioenen uiteindelijk weer op A-niveau onderhouden worden. Alleen het A-niveau qua gezicht, dat zal er waarschijnlijk anders uitzien dan de huidige struiken zoals bijvoorbeeld nu langs de Naarderstraat staan. Maar het krijgt zeker aandacht. En mijnheer Vos heeft inderdaad de evaluatie goed gelezen. Hij zegt, wat is geleerd en hoe in de toekomst? Is het een ratjetoe aan elementen? Dat kan zo zijn, maar je ziet als rode draad wat ik al zei, dat uiteindelijk gebrekkig toezicht toe geleid heeft dat het gewoon niet op orde was. Als u vraagt, wat hebben we ervan geleerd en hoe gaat het naar de toekomst toe? We hebben geleerd om dat beter te gaan organiseren. Dat zien we nu ook terugkomen. Ik vind dat het dorp de grosso modo, zeker ten opzichte van één, twee jaar geleden, er gewoon een stuk beter uitziet. En dat nemen we met ons mee ook weer richting de nieuwe aanbesteding. D66 heb ik eigenlijk al de vragen uitgelegd. U geeft al aan, dit is eigenlijk een verlenging of een vastlegging van alle informatieavonden die we gehad hebben. Dat klopt. Het inderdaad nieuwe element in het onderhoud is dat we inderdaad besloten hebben om de toegangswegen allemaal A te doen. Dat is eigenlijk het extra wat we boven op de bestaande situatie hebben gedaan. En het budget heb ik net uitgelegd, de 185 duizend is ten opzichte van 2004. En die 60 duizend ten opzichte van 2025 is die extra dan die we de aanbesteding voor dat vegen meenemen. Dat zijn volgens mij, mijnheer de voorzitter, de antwoorden op alle vragen die gesteld zijn.

De voorzitter: We hebben één ronde afgesproken. Kan het stuk naar de raad en kan het als hamerpunt? Ja, goed. Dan gaat het als hamerpunt door naar de Raad. Dank u wel.

11. Rondvraag

De voorzitter: Dan gaan we naar de rondvraag. Mevrouw Van Dorst.

Mevrouw Van Dorst: Dank u wel, voorzitter. Wij hadden de rondvraag de vijver. Heel erg mooi. Echt, daar zijn we heel blij mee. De 17^e komen we allemaal naar de fontein kijken. We maken ons alleen een beetje zorgen. Hoe is de oplossing helemaal aan het eind van het talud? Er kwamen daar struikjes of komt daar een klein laag hekje? Daar maken we ons toch wel zorgen om. Dat is al eerder geuit, maar een duidelijk antwoord hebben we daar nog nooit eigenlijk op gehoord. Bij deze.

De voorzitter: Ik zag een vinger van mijnheer Oomkens volgens mij.

De heer Oomkens: Ik heb een vraagje voor mijnheer Van Midden. Een aantal maanden geleden hebben we het hier gehad over het bord wat de bewoners van de Henriette Schwarzlaan hebben neergepoot in gemeentegrond. Het staat er inmiddels anderhalf jaar, geloof ik. Hoelang moeten we dat nog aangluren?

De voorzitter: Helder. Dank u. Anderen? Mevrouw Timmerman.

Mevrouw Timmerman: Voorzitter, ik kreeg even geleden een bericht via mijn dochter van de Gooise School, die natuurlijk heel blij zijn met de verbouwing en zo die er allemaal gaat aankomen. Maar voor de overbrugging van vlak voor de vakantie, dat is dacht ik een maand of zo, hadden ze nog geen mogelijkheden

om de kinderen onder te brengen en de gemeente had ook geen oplossingen. Nu zijn ze ermee bezig, weet ik, maar ik weet niet of dat het al helemaal rond is. En dat wilde ik even aan de wethouder vragen.

De voorzitter: Dank. Mijnheer Vos.

De heer Vos: Een van onze steunfractieleden die heeft al een aantal keren aangeven dat op Jagerspad een heg nodig gesnoeid moet worden. Dat heeft hij al een aantal malen aangeeft via het meldpunt openbare ruimte. Want dat hadden wij hem ook geadviseerd. Maar dat reageert maar niet. Hoe kan dat nou?

De heer Hurink: Dank u wel, mijnheer de voorzitter. Even aansluitend over de Coeswaerde, want wat is hij mooi geworden. Maar is het de mogelijkheid om zitplaatsjes beneden te creëren, zodat ouders ook dichterbij hun kinderen zijn op het moment dat ze met die fantastische pomp bezig zijn?

De voorzitter: Helder. Anderen nog? Nee? Goed. Dan gaan we naar de wethouders. Waar beginnen we mee? De vijver, met een aantal vragen.

Wethouder Rood: Dank u, voorzitter. De eerste vraag begreep ik eigenlijk niet. Aan het einde van een talud hekje of plantjes is niet de bedoeling.

De voorzitter: Wat komt eromheen? Gras, bomen.

Wethouder Rood: Niks. Ja, er is beplanting. Ik weet niet precies waar wel en waar niet, maar daar komt niet een hekje of zo.

De voorzitter: En anders dan het lijkt het me goed om dat ambtelijk nog even na te vragen, een beeldkwaliteit ...

Mevrouw Van Dorst: Ja, want er is alleen maar gras ingezaaid. Sorry, voorzitter.

Wethouder Rood: Daar komen allerlei soorten, maar daar zie je nu nog niet veel van. Je ziet nu zelfs nog geen gras. Maar dat dat wordt niet af... Het gaat echt ...

Mevrouw Van Dorst: Mag ik nog één ding? Het gaat om de veiligheid. Die veiligheid daar maken we ons wel zorgen om. Daarom hebben we daar nog niet zo groot antwoord op gehad.

De voorzitter: Goed. Zitplaatsen.

Wethouder Rood: Dat is een goede suggestie, ja. Wij zijn bezig, dat is eigenlijk al een heel oud en langdurig traject, met hoe kunnen we het centrum een upgrade geven qua uiterlijk? En daar kunnen we dit soort dingen goed in meenemen. Want ik voel er weinig voor om dat ... Dit is nu klaar, maar we moeten de stap wel zetten en is een goed idee, maar dat kunnen we dan meenemen in alle andere, kleinere activiteiten die het centrum een facelift geven. En daar hebben we weer wat energie ingeblazen als college, want dat had ambtelijk nog wat extra aandacht nodig. Maar dat is wel de portefeuille van collega De Groot, maar ik ben er zeker voorstander van om bij die trap waar ook echt kleine kinderen inderdaad spelen, dichtbij moeders of vaders of opa's of oma's, dat kunnen zitten.

De voorzitter: Zo gedetailleerd hoeft nou ook weer niet, mijnheer Rood. Dan gaan we naar de Schwarzlaan.

Wethouder Van Midden: Dank u wel, voorzitter en dank, mijnheer Oomkes voor de vraag. U heeft inderdaad een aantal maanden geleden een vraag gesteld over het bord. Ik kan u zeggen dat wij in zeer intensief overleg met de inwoners zijn op dit moment.

De voorzitter: Dan Gooische School.

Wethouder Van Midden: Zal ik die meteen even ... Als ik toch ...

De voorzitter: Er is er nog altijd één die bepaalt wat de volgorde is. En niet u.

Wethouder Van Midden: Ja, mijnheer de voorzitter. Ik dacht even efficiënt te willen de tijd zijn, maar geeft niet. Ik geef de heer De Groot graag het woord.

De voorzitter: Dat zal ik dan doen.

Wethouder De Groot: Dank, voorzitter en dank, mevrouw Timmermans voor de vraag. Ik zat te twijfelen, moet ik deze mededeling nou doen in M&F of deze vergadering? Had ook in allebei gekund eigenlijk, achteraf gezien. Tot mijn grote genoegen is er solidariteit geweest onder alle scholen hier en alle stichtingen en verenigingen die zich daarmee bezighouden om te zorgen dat er adequate oplossingen komen voor de kinderen, voornamelijk in Laren of heel dicht bij Laren, zodat ze tijdens die overbruggingsperiode als fase één gedaan wordt daar die maand naar school kunnen. Dus dank ook via deze weg en al diegenen die daaraan meegewerkt hebben en dank voor deze vraag.

De voorzitter: Mijnheer de Groot gaat niet met vakantie voordat die kinderen ondergebracht zijn. Kijk nou, hebben we toch een mooi een toezegging. Als laatste de heer Van Midden over het Jagerspad.

Wethouder Van Midden: Dank u, voorzitter. Ja, het snoeien van de heggen van het Jagerspad. De meneer of mevrouw die u gesproken heeft, heeft een melding gedaan, heeft niet gereageerd. We kunnen ons vanavond gelukkig prijzen dat zowat het voltallig management van openbare ruimte bij deze vergadering aanwezig is. Dat getuigt ook van de grote betrokkenheid van zaken die de openbare ruimte raken en zij zullen ongetwijfeld spoorslags morgen aan de gang gaan om die heg te snoeien, mijnheer Vos.

12. Sluiting

De voorzitter: Het punt zal gehoord zijn. Goed, hartelijk dank. Daarmee zijn we aan het eind gekomen van deze vergadering en die sluit ik dan bij dezen en wens u allen een goede ...