

Ontwerp Verkeersvisie BEL 2035

Gemeente Blaricum - mei 2025



Inhoudsopgave

H1	INLEIDING
1.1	Aanleiding en doel
1.2	Waarom een gezamenlijke verkeersvisie?
1.3	Hoe is de visie tot stand gekomen?
1.4	Leeswijzer

H2	VISIE EN STRATEGIE
2.1	Wat vinden belanghebbenden?
2.2	Wat voor dorpen willen we zijn?
2.3	Mobiliteitsprincipes
2.4	Hoofdindeling wegen en fietspaden
2.5	Uitvoeringsstrategie

H3	UITWERKING PER THEMA
4.1	Duurzame mobiliteit
4.2	Verkeersveiligheid
4.3	Langzaam verkeer
4.4	Openbaar vervoer
4.5	Parkeren
4.6	Kwaliteit Wegennet
4.7	Monitoring

H4	VERVOLG
-----------	----------------

BIJLAGEN	
1	Analyses verkeersstructuur
2	Analyse vervoersbezit en gebruik
3	Resultaten participatie
4	Beleidskaders rijk en provincie

COLOFON

Opgesteld door:
Mobycon
LOS · ruimte maak je samen
mei 2025*

*Deze versie is door gem. Blaricum aangepast op basis van het eerste concept en input van de raad



Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Mobiliteit biedt mensen de mogelijkheid om zich te verplaatsen tussen hun huis, werk of andere bestemmingen. Het stelt mensen in staat om allerlei activiteiten op verschillende locaties uit te voeren. Daarmee is mobiliteit geen doel op zich. Een goed georganiseerd mobiliteitssysteem faciliteert welvaart en welzijn door het verbeteren van de bereikbaarheid van werkplekken en bedrijven. Bovendien draagt het bij aan sociale inclusie door ervoor te zorgen dat mensen elkaar kunnen ontmoeten en dat alle inwoners toegang hebben tot essentiële voorzieningen zoals werk, gezondheidszorg, onderwijs en recreatie.

De BEL-gemeenten, bestaande uit Blaricum, Eemnes en Laren, staan voor een uitdaging: opgaven op het gebied van bijvoorbeeld woningbouw, duurzaamheid en verkeersveiligheid. Die zorgen ervoor dat we nu keuzes moeten maken over hoe we omgaan met mobiliteit. Daarom hebben we de afgelopen tijd gewerkt aan een toekomstbestendige Verkeersvisie 2035. Deze visie moet niet alleen inspelen op de huidige mobiliteitsbehoeften, maar ook anticiperen op toekomstige ontwikkelingen.

De Verkeersvisie 2035 heeft als doel om de kwaliteit van de leefomgeving en verkeersveiligheid in de gemeenten te waarborgen en waar mogelijk te vergroten. Daarnaast stelt de Verkeersvisie 2035 ons in staat om in te spelen op de ontwikkelingen die op ons afkomen, waarbij we het goede behouden en verbeteringen omarmen.



1.2 Waarom een gezamenlijke verkeersvisie?

De gemeenten Blaricum, Eemnes en Laren werken al een tijd intensief samen en hebben een gezamenlijke ambtelijke organisatie. Deze samenwerking zorgt ervoor dat vraagstukken efficiënter opgepakt kunnen worden. De drie gemeenten zijn echter zelfstandig gebleven, waardoor de gemeenten met hun beleid aan kunnen sluiten op de wensen van de eigen inwoners.

Tot nu toe hadden Blaricum, Eemnes en Laren afzonderlijke visies op mobiliteit. We zien echter dat verkeersnetwerken en -bewegingen niet ophouden bij de gemeentegrens: de ritten die inwoners maken om te werken, winkelen, familie te bezoeken of te sporten vinden niet enkel plaats binnen de gemeente waar deze inwoners wonen. Ook voor wat betreft de samenwerking met de regio's en provincies is een gezamenlijk standpunt helpend. Hoe spelen we bijvoorbeeld in op toenemend verkeer op de A27 als gevolg van grote gebiedsontwikkelingen in omliggend gebied. Met een gezamenlijke Verkeersvisie zorgen we voor een betere afstemming tussen de gemeenten en kunnen we opgaven doeltreffender aanpakken.

Dit neemt niet weg dat er lokale nuanceverschillen zijn. Daarom bestaat de Verkeersvisie uit een overkoepelende visie, die we vervolgens per gemeente hebben uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma. Zo werkt Eemnes op onderdelen nog verder aan haar Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan. Daarom is er vanuit deze gemeente voor gekozen alleen een uitwerking te maken op de thema's langzaam verkeer en openbaar vervoer in het uitvoeringsprogramma. Beleidsmaatregelen die onder de andere thema's benoemd zijn, hebben overwegend raakvlak met de uitgewerkte thema's of zijn vanuit overstijgend belang toch opgenomen. Op detailniveau heeft het verschil in betrokkenheid zijn weerslag in de tekst van de Verkeersvisie die daarom op onderdelen dieper ingaat op de situatie in Blaricum en Laren dan in Eemnes.

Voor Blaricum is relevant om te benoemen dat de hoofdfocus in de Verkeersvisie ligt op Blaricum dorp en in mindere mate op de Bijvanck en de Blaricummermeent. Redenen daarvoor zijn dat op het moment van schrijven de gehele openbare ruimte van de Bijvanck in reconstructie gaat. Daar is de afgelopen jaren ruim de aandacht naar uitgegaan, ook vanuit verkeerskundig oogpunt. De wijk Blaricummermeent bestaat slechts acht jaar. Hoewel er enkele aandachtspunten zijn is er ook voor deze wijk geen aanleiding tot uitgebreide aandacht in de Verkeersvisie.

Laren is qua ruimtelijke context sterk verbonden met Blaricum dorp. Bijzondere eigenschap van Laren is het levendige centrum waar veel mensen (ook van buiten het dorp) op af komen. Ook verkeer komt samen in het hart van het centrum doordat de twee hoofdwegen elkaar middenin kruisen. Logischerwijs ligt de hoofdfocus in de Verkeersvisie voor Laren daar.

Blaricum



Eemnes



Laren



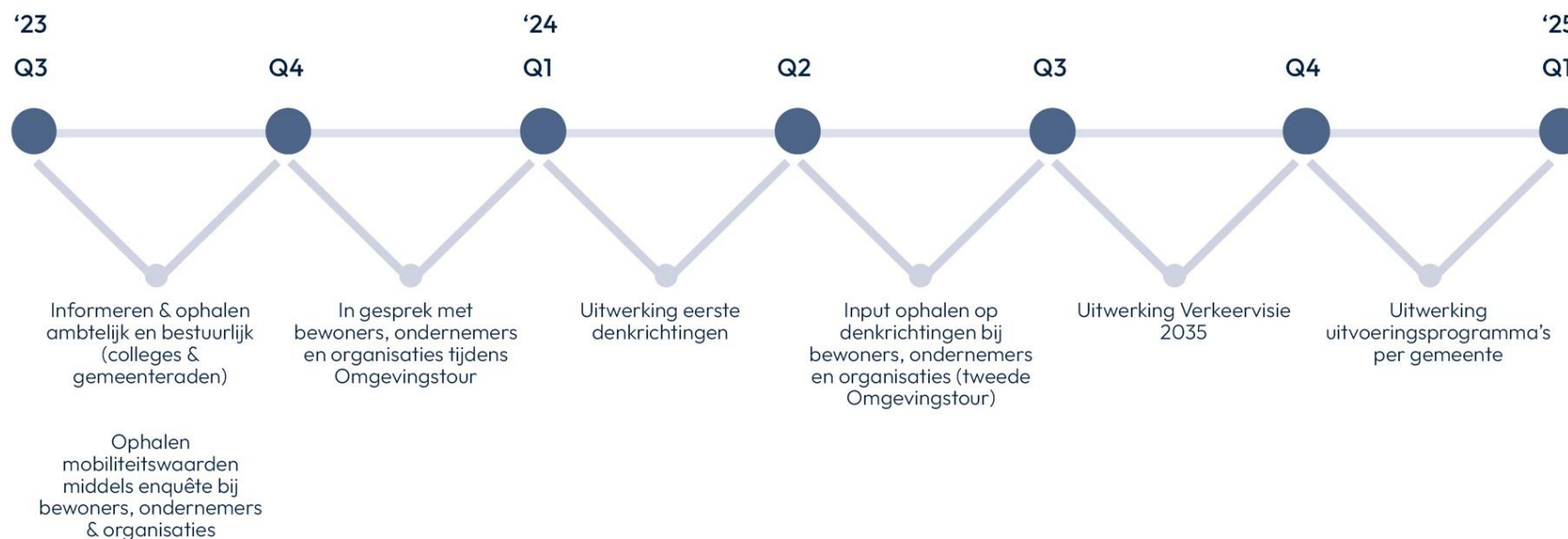
1.3 Hoe is de visie tot stand gekomen?

Om tot de Verkeersvisie 2035 en de uitvoeringsprogramma's te komen is het onderstaande proces doorlopen:

- In het najaar van 2023 zijn we gestart met het ophalen van informatie en input vanuit de politiek en ambtelijke organisatie. Vervolgens zijn we input gaan ophalen bij bewoners, ondernemers en overige stakeholders. Hiervoor is een enquête uitgezet en is een omgevingstour op straat geweest. Daarna zijn we met deze informatie en data aan de slag gegaan om een eerste analyse te maken van de huidige verkeerssituatie.
- In het voorjaar van 2024 hebben we vanuit deze analyse eerste denkrichtingen uitgewerkt. Hierin landden scenario's voor de toekomst van verkeer in de gemeenten.
- In de zomer van 2024 hebben we de denkrichtingen voorgelegd aan bewoners, ondernemers en overige stakeholders.

- Daarvoor is opnieuw een enquête uitgezet en een omgevingstour georganiseerd. Ook zijn we opnieuw in gesprek gegaan met de politiek en de ambtelijke organisatie over mogelijke denkrichtingen.
- In het najaar van 2024 zijn we verder gegaan met de uitkomsten van deze bijeenkomsten en gesprekken. Hieruit is een Verkeersvisie voor de BEL-gemeenten tot stand gekomen met tijdshorizon op 2035.
- Eind 2024 en begin 2025 is mede gewerkt aan een uitvoeringsprogramma per gemeente.

De Verkeersvisie 2035 gaat over de ontwikkeling van verkeer op hoofdlijnen. De input uit het participatietraject is zoveel mogelijk meegenomen. Daarbij ligt de focus op het algemene toekomstbeeld. In de uitvoeringsprogramma's ligt de nadruk op de couleur locale van de afzonderlijke gemeenten. In bijlage 3 is een uitgebreid verslag toegevoegd van de belangrijkste resultaten van het traject. Deze input kan worden meegenomen bij de verdere uitwerking van diverse projecten voortkomend uit de nieuwe Verkeersvisie.



1.4 Leeswijzer

De verkeersvisie is als volgt opgebouwd.

In **hoofdstuk 2** worden de visie en strategie uiteen gezet. In dit hoofdstuk gaan we in op het toekomstbeeld van de gemeenten vanuit belanghebbenden en vanuit de analyse van de huidige situatie. Met deze informatie stellen we verschillende mobiliteitsprincipes voor die de basis vormen voor de toekomst van verkeer in onze gemeenten.

In **hoofdstuk 3** beschrijven we de beleidsuitgangspunten die we volgen om deze toekomst te bereiken. Dit doen we aan de hand van verschillende thema's.

In **hoofdstuk 4** In dit hoofdstuk worden drie voorgenomen vervolgprogramma's benoemd.

In de **bijlagen** is uitgebreidere informatie te vinden over de analyse van de huidige verkeersstructuur, de data analyse, de uitkomsten van het participatieproces en de beleidsanalyse.



Hoofdstuk 2 Visie en strategie

2.1 Wat vinden belanghebbenden?

Wat vinden bewoners en andere belanghebbenden?

Er zijn enquêtes uitgezet en uitgebreid gesprekken gevoerd met bewoners, ondernemers, ambtenaren, raden en colleges om te achterhalen wat het wensbeeld is als het gaat om mobiliteit in de gemeenten. Uit de diverse participatiemomenten halen we een aantal kernpunten. Een uitgebreide toelichting op het participatieproces en de resultaten is te vinden in bijlage 3.

- Inwoners maken zich zorgen over de hoge snelheden en verkeersdruk in de centra, vooral in Laren en in iets mindere mate Blaricum. Ze willen meer snelheidsbeperkende maatregelen en een autoluwer centrum. Ondernemers daarentegen zijn bezorgd dat dergelijke maatregelen hun klanten kunnen afschrikken. Nu is het regime via bebording al vaak 30 km/u, maar is de inrichting daar nog niet op ingericht. Het naleefgedrag is daardoor laag.
- Inwoners vinden duurzaam vervoer belangrijk en staan erachter dat hier meer op in wordt gezet. Een goede ov-verbinding is hierbij belangrijk, met de ontwikkeling van de HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)-lijn wordt hier al invulling aan gegeven.
- In alle drie de gemeenten is er onder de inwoners vraag naar betere fiets- en wandelvoorzieningen. Dit omvat bredere fietspaden en trottoirs, betere verlichting, en veilige oversteekplaatsen. Vooral meer ruimte voor fiets en voetganger is een belangrijk thema waar aanzienlijk draagvlak voor is onder bewoners.
- Tegelijkertijd is er veel discussie over het weghalen van parkeerplaatsen, vooral in de centra. Over verplaatsen van parkeergelegenheid naar de randen van het centrum is minder discussie. Dat is het compromis, al wordt aandacht gevraagd voor mensen die minder goed ter been zijn. Ondernemers zijn bezorgd dat minder parkeerplaatsen en het autoluwer maken van de centra klanten zullen afschrikken. In Laren en Blaricum is er angst voor minder inkomsten door het verminderen van parkeergelegenheid nabij winkels. Tegelijkertijd is er een roep om meer groen en verfraaiing van de dorpspleinen om de aantrekkingskracht te verhogen.
- Een structurele aanpassing zoals eenrichtingsverkeer of een knip lijkt in de huidige samenleving nog niet voldoende draagvlak te hebben. We zien dat net minder dan de helft van de bewoners dit als een optie ziet.

Kortom, ondanks de spanning tussen de belangen van inwoners en ondernemers is er een brede consensus over de behoefte aan balans tussen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. De respondenten willen een minder dominante rol voor de auto in het straatbeeld, maar zien ook de noodzaak van goede bereikbaarheid voor zowel bewoners als bezoekers.

Wat is naar voren gekomen in de sessies?

Er zijn raadssessies georganiseerd met de raden van Blaricum, Eemnes en Laren om op te halen welke wensen en voorkeuren de raadsleden hebben op het gebied van verkeer. Daar zijn de volgende punten uit naar voren gekomen:

- De raden van Laren en Blaricum zien de dorpscentra graag autoluwer, maar met aandacht voor de bereikbaarheid, vooral voor ouderen.
- Verkeersveiligheid is cruciaal om de leefbaarheid te vergroten, met focus op lagere snelheden en beter gedrag van weggebruikers.
- Toegang tot HOV moet verbeteren met goede fiets- en wandelroutes.
- Fietsen en wandelen mogen meer ruimte krijgen; doorfietsroutes en fietsstraten zijn besproken, maar er is discussie over routekeuze en materialisatie. Voor bevoorrading wordt de voorkeur gegeven aan kleinere, elektrische voertuigen en het weren van vrachtverkeer uit smalle straten.
- Elektrisch vervoer en deelmobiliteit worden gezien als oplossingen om het autoverkeer te verduurzamen en verminderen.



2.2 Wat voor dorpen willen we zijn?

Binden en verbinden van generaties vanuit de omgevingsvisies

In de (concept) omgevingsvisies van de drie BEL-gemeenten staan de doelen en ambities voor behoud en ontwikkeling van de fysieke leefomgeving voor de lange termijn. Dit zijn visies op hoofdlijnen voor de diverse thema's met betrekking tot de openbare ruimte van de dorpen. De verkeersvisie is uitwerking op het thema verkeer (ook wel omgevingsprogramma genoemd). Een van de leidende principes in de omgevingsvisies is het (ver)binden van alle generaties. De sociale cohesie, gemeenschapszin en het zelforganiserende vermogen zijn sterk in de BEL-gemeenten maar staan onder druk door ontgroening, vergrijzing en individualisering. Doel is alle generaties sterk aan de dorpen te blijven binden en met elkaar te verbinden.

Duurzame, gezonde en veilige omgeving voor iedereen

De basis daarvoor is een leefomgeving die mogelijkheden biedt voor alle generaties om aangenaam te wonen, leven en werken. Dat betekent dat we de leefomgeving inrichten om zowel de vergrijzende bevolking goed te faciliteren als voldoende ruimte te bieden voor jongeren en jonge gezinnen.

Dorpshart als generatie(ver)bindende ontmoetingsplek

De dorpscentra spelen een cruciale rol als voorzieningen- en ontmoetingsplek. De komende jaren willen we de ontmoetingsfunctie van de dorpscentra voor alle generaties versterken. Het centrum als kloppend dorpshart waar elke generatie vrij en aangenaam kan verblijven en samenkomen. Dat betekent voldoende ruimte voor fietsen, wandelen, groen, parkeren en activiteiten in een veilige omgeving.

Mobiliteit cruciaal voor aangename leefomgeving

Mobiliteit is van belang om tot een duurzame, veilige en aangename omgeving te komen voor alle generaties. Het verkeer in de BEL-gemeenten loopt op een aantal vlakken tegen zijn grenzen aan, zowel gevoelsmatig (hoe het door mensen wordt ervaren) als cijfermatig. Met name voor ouderen, gehandicapten en kinderen kan de huidige verkeerssituatie op locaties als onveilig worden ervaren.

Bij de totstandkoming van deze visie hebben we eerst bepaald welke mobiliteitswaarden voor ons centraal staan bij de uitwerking van de verkeersvisie. Er zijn daarover uitgebreide gesprekken geweest in het participatietraject.



Gedeelde mobiliteitswaarden

We komen tot de volgende mobiliteitswaarden die in ons verkeersbeleid centraal staan:

- 1. Veilig, gezond en aangenaam:** we vinden het belangrijk dat onze leefomgeving voor alle generaties veilig, gezond en aangenaam is en dat betekent minder ruimte voor en overlast van verkeer (geluid, onveiligheid, luchtvervuiling).
- 2. Bereikbaar en gastvrij:** we vinden het belangrijk dat we ook voor bezoekers van buiten goed bereikbaar blijven. We zijn gastvrije gemeenten. Door de vele bezoekers van buiten hebben we een hoog voorzieningenniveau en dat willen we zo houden.
- 3. Mobiliteit voor iedereen:** we vinden het belangrijk dat iedereen mobiel kan zijn en daarmee toegang heeft tot voorzieningen. Dat betekent dat we extra aandacht hebben voor ouderen en jongeren en gehandicapten.

In de uitwerking van deze verkeersvisie staan deze mobiliteitswaarden centraal.

2.3 Mobiliteitsprincipes

Uit de mobiliteitswaarden volgen drie hoofdprincipes voor het toekomstige mobiliteitssysteem:

1. Vertragen en ontmoedigen doorgaand (sluip)verkeer

Eerste principe is het vertragen en zoveel mogelijk ontmoedigen van doorgaand (sluip)verkeer door middel van ruimtelijke inrichtingsmaatregelen (inrichting die past bij 30 km/u) in Blaricum dorp en Laren. Doel hiervan is dat de overlast en het ruimtebeslag van autoverkeer afneemt en dat doorgaand verkeer eerder de snelwegen neemt om van de ene naar de andere kant van de dorpen te komen. Voor bewoners, bezoekers en bestemmingsverkeer blijven de dorpscentra vanuit alle windrichtingen bereikbaar. Uit het participatieproces is gebleken dat momenteel onvoldoende draagvlak bestaat voor structuurmaatregelen zoals een knip of eenrichtingsverkeer. Met het principe 'vertragen door herinrichten' kunnen we meer ruimte en veiligheid creëren voor wandelen, verblijven en fietsen en toch de bereikbaarheid blijven garanderen. Gedachte daarachter is dat door een centruminrichting die meer gericht is op langzaam verkeer doorgaand verkeer vaker de keus gaat maken buitenom (via de snelwegen) te rijden.

2. Stimuleren van wandelen en fietsen voor lokale ritten

Tweede principe is het stimuleren van wandelen en fietsen voor verplaatsingen binnen en tussen de dorpen. We stellen tracés vast voor regionale doorfietsroutes. Voor de dorpscentra onderzoeken we of lopen, fietsen, klein elektrisch vervoer (o.a. scootmobielen) en verblijven meer ruimte ten koste van ruimte voor de auto kunnen krijgen. Bijvoorbeeld door een deel van het parkeren vanuit het centrum naar de randen van het centrum te verplaatsen. We onderzoeken welke capaciteitsuitbreiding daar mogelijk is. Het moet aantrekkelijk worden om minder met de auto te reizen en eerder te wandelen of fietsen. Voor gehandicapten en bezoekers van buiten blijft het centrum met de auto bereikbaar.

3. Doorontwikkelen HOV-haltes tot goed bereikbare HOV-hubs

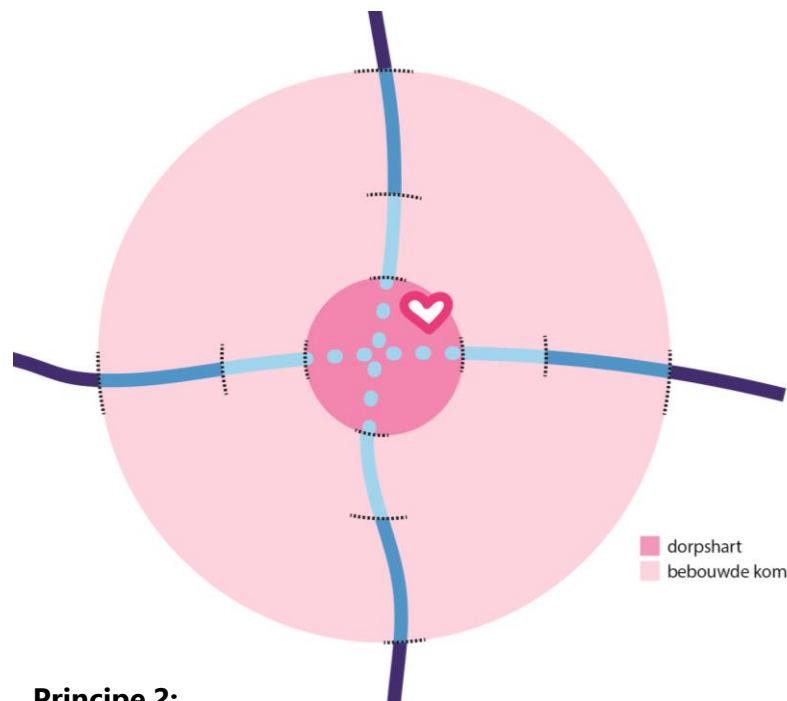
Derde principe is het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer door de HOV-haltes verder door te ontwikkelen tot brede HOV-hubs voor personen en goederen. We zorgen voor optimale wandel- en fietsroutes naar de haltes, ruim voldoende stallings- en parkeerplekken en het aanbieden van deelmobiliteit. Het moet zowel voor woon- en werkritten als recreatieve uitjes interessant en makkelijk zijn om meer met het HOV op pad te gaan. Wellicht zijn er op deze locaties mogelijkheden voor pakketdiensten en logistieke overslagpunten. Daarmee kan het vrachtverkeer in de dorpen verder teruggebracht worden.

Deze mobiliteitsprincipes vormen de basis voor de uitwerking in thema's (hoofdstuk 3).



Principe 1:

Vertragen en ontmoedigen doorgaand verkeer.



Principe 2:

Voldoende ruimte voor wandelen, fietsen en klein elektrisch vervoer voor lokale ritten.

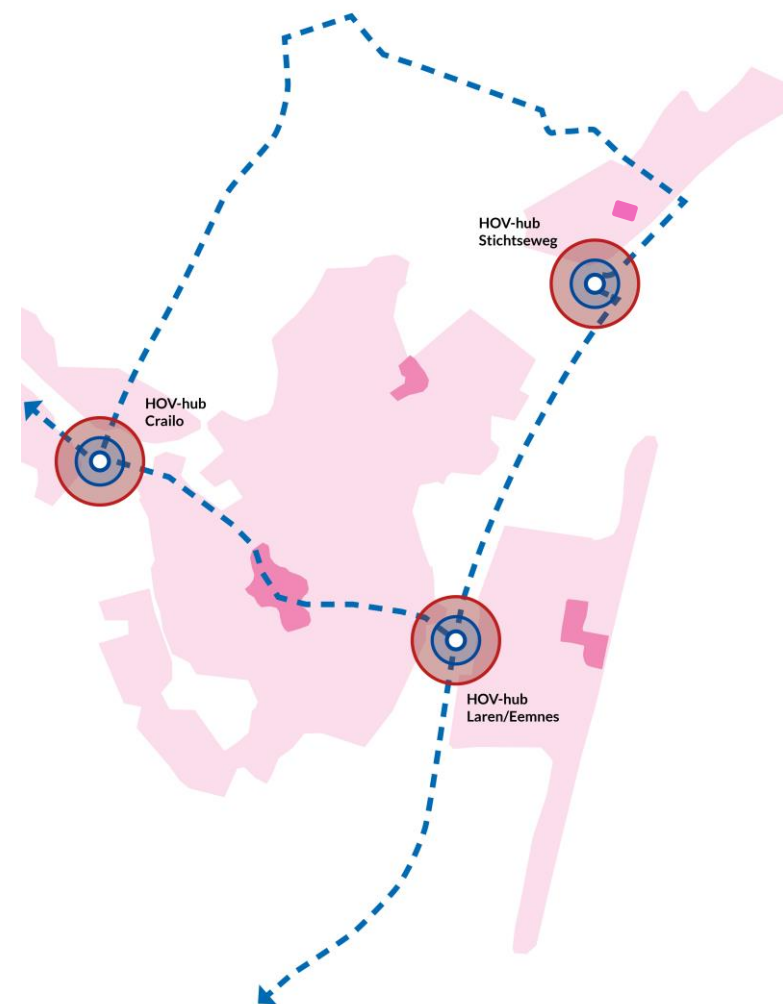
belangrijkste vervoermiddel



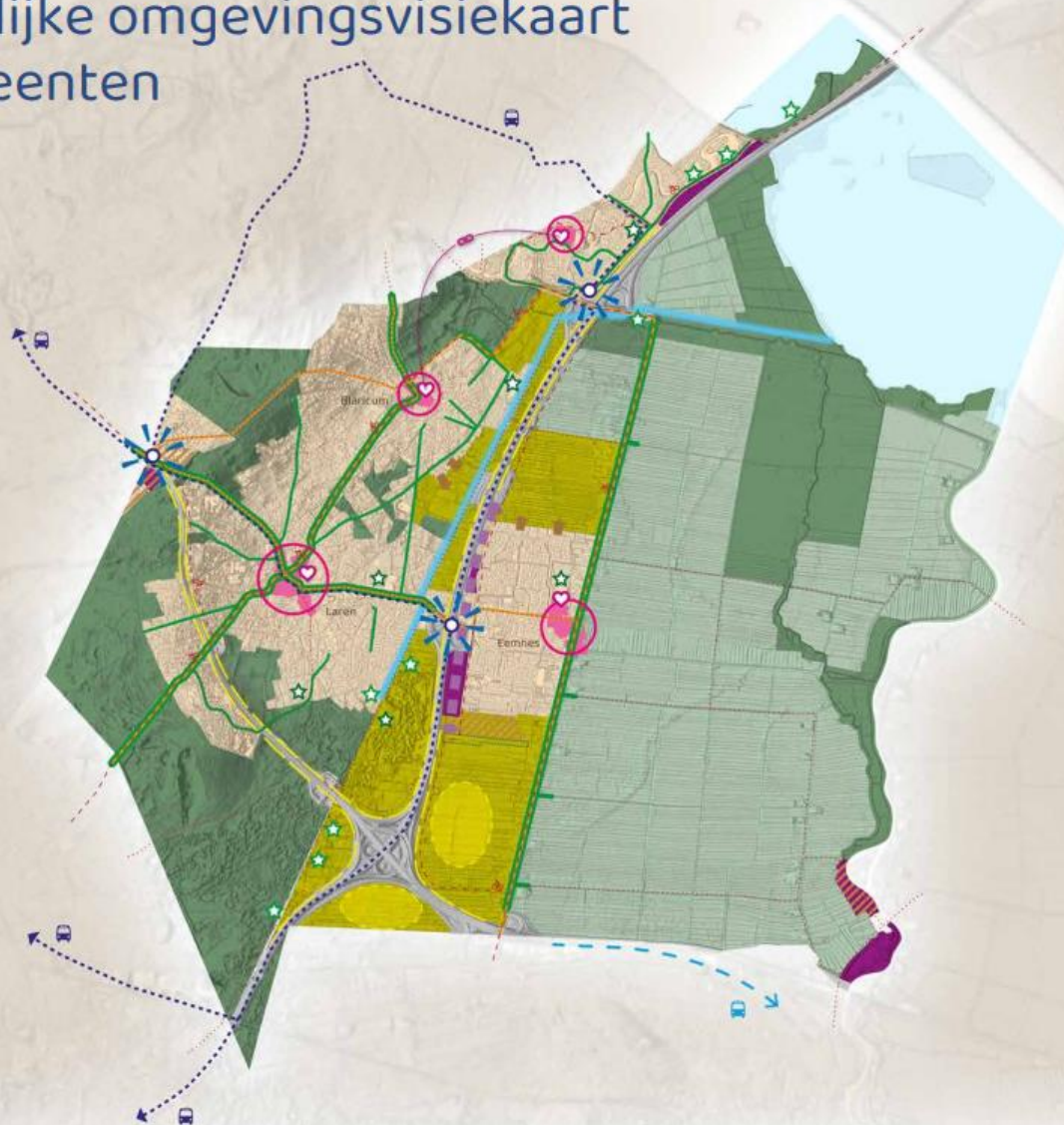
	lopen	fietsen	klein elektrisch vervoer	(h)ov	auto
binnen het dorp	●	●	●	●	●
tussen buurdorpen (o.a. Hilversum)	●	●	●	●	●
Amsterdam, Amersfoort, Utrecht, Almere	●	●	●	●	●
nationaal, internationaal	●	●	●	●	●

Principe 3:

HOV-haltes doorontwikkelen tot HOV-hubs voor personen en goederen.



Gezamenlijke omgevingsvisiekaart BEL-gemeenten



Kaart van de omgevingsvisies voor de BEL-gemeenten waarin de drie mobiliteitsprincipes zijn verwerkt.

DEELGEBIEDEN

- Kloppend dorpshart
- Aangename woonwijk
- Vitaal bedrijventerrein
- Buitengebied type 1: beschermde natuur (groen en blauw)
- Buitengebied type 2: gemengde randzone
- Buitengebied type 3: open landbouwpolder
- Ontwikkellocatie woningbouw en bedrijvigheid

NETWERKEN

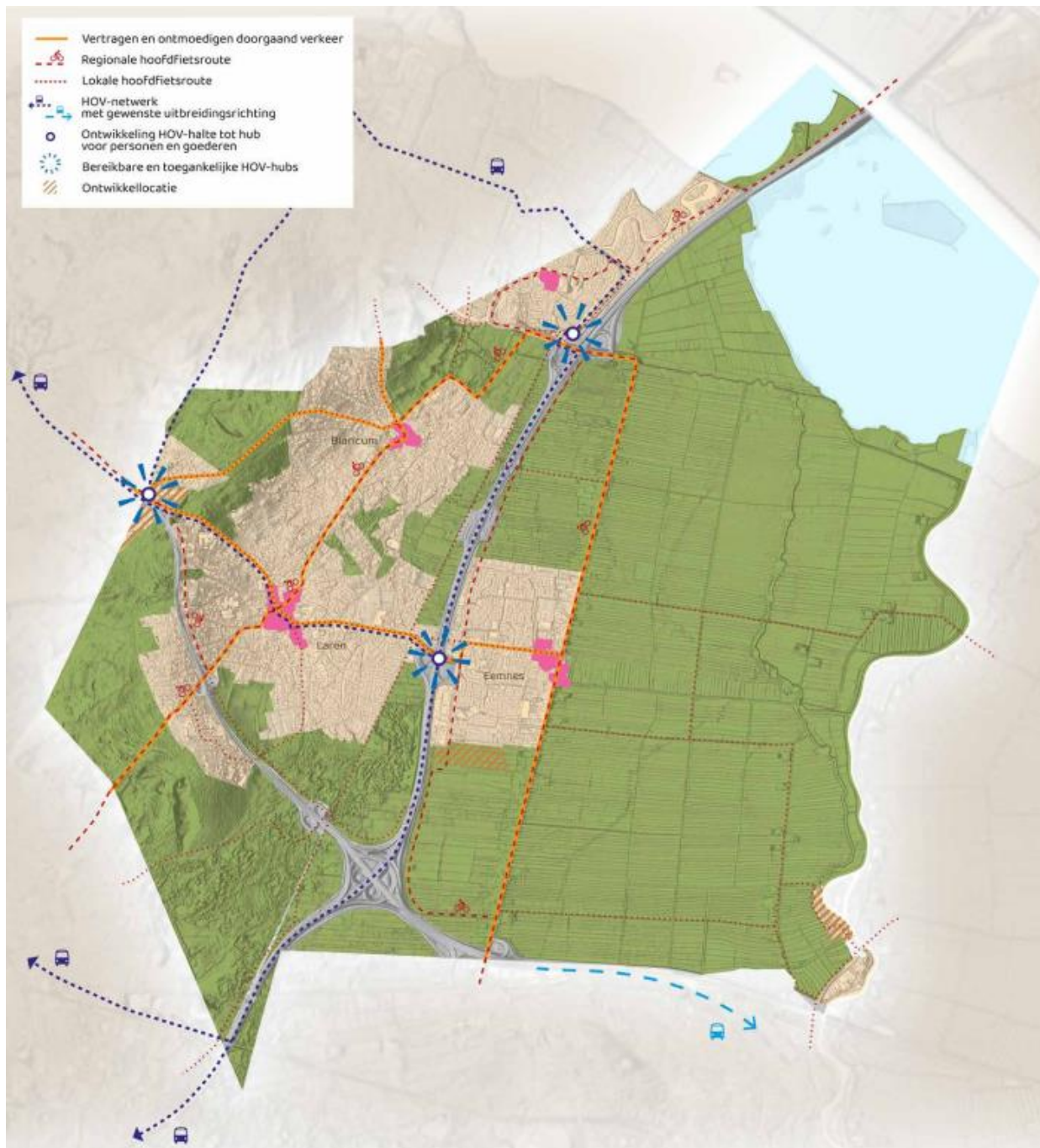
- Behoud en versterken lanen, boswegen en bomenrijen
- Vertragen en ontmoedigen doorgaand verkeer
- Regionale doorfietsroute
- Lokale Fietsroute
- HOV-netwerk met gewenste uitbreidingsrichting
- Ontwikkeling HOV-halte tot hub voor personen en goederen
- Bereikbare en toegankelijke HOV-hubs

ONTMOETINGSPLEKKEN

- Multifunctioneel dorpscentrum
- Centraal multifunctioneel dorpshuis
- Onderlinge afstemming programma en activiteiten
- ☆ Multifunctionele sportlocatie
- ☆ Recreatieve hotspot
- ☆ Mogelijkheden ontspanning in het groen (groen groeit mee)

ONTWIKKELRICHTINGEN

- Uitbreiding mogelijke woningbouwlocatie
- Versterken (geluidswerende) bedrijfszone
- Verkennen mogelijkheden zonne energie langs snelwegen
- Zoekgebied zonnevelden
- Verbeteren waterbufferend vermogen



Themakaart mobiliteit van de omgevingsvisies voor de BEL-gemeenten

- Vertragen en ontmoedigen doorgaand verkeer
- Regionale doorfietsroute
- Lokale fietsroute
- HOV-netwerk met gewenste uitbreidingsrichting
- Ontwikkeling HOV-halte tot hub voor personen en goederen
- Bereikbare en toegankelijke HOV-hubs
- Ontwikkellocatie



2.4 Hoofdstructuur wegen en fietspaden

Zes hoofdtypen in wegenstructuur

Om doorgaand (sluip)verkeer te vertragen en ontmoedigen en tegelijkertijd meer ruimte te bieden voor wandelen en fietsen, hanteren we een hoofdindeling voor onze toekomstige wegenstructuur die bestaat uit zes wegtyperingen met bijbehorende inrichtingsprincipes (zie tabel).

Vertragen op doorgaande wegen in centrumgebied

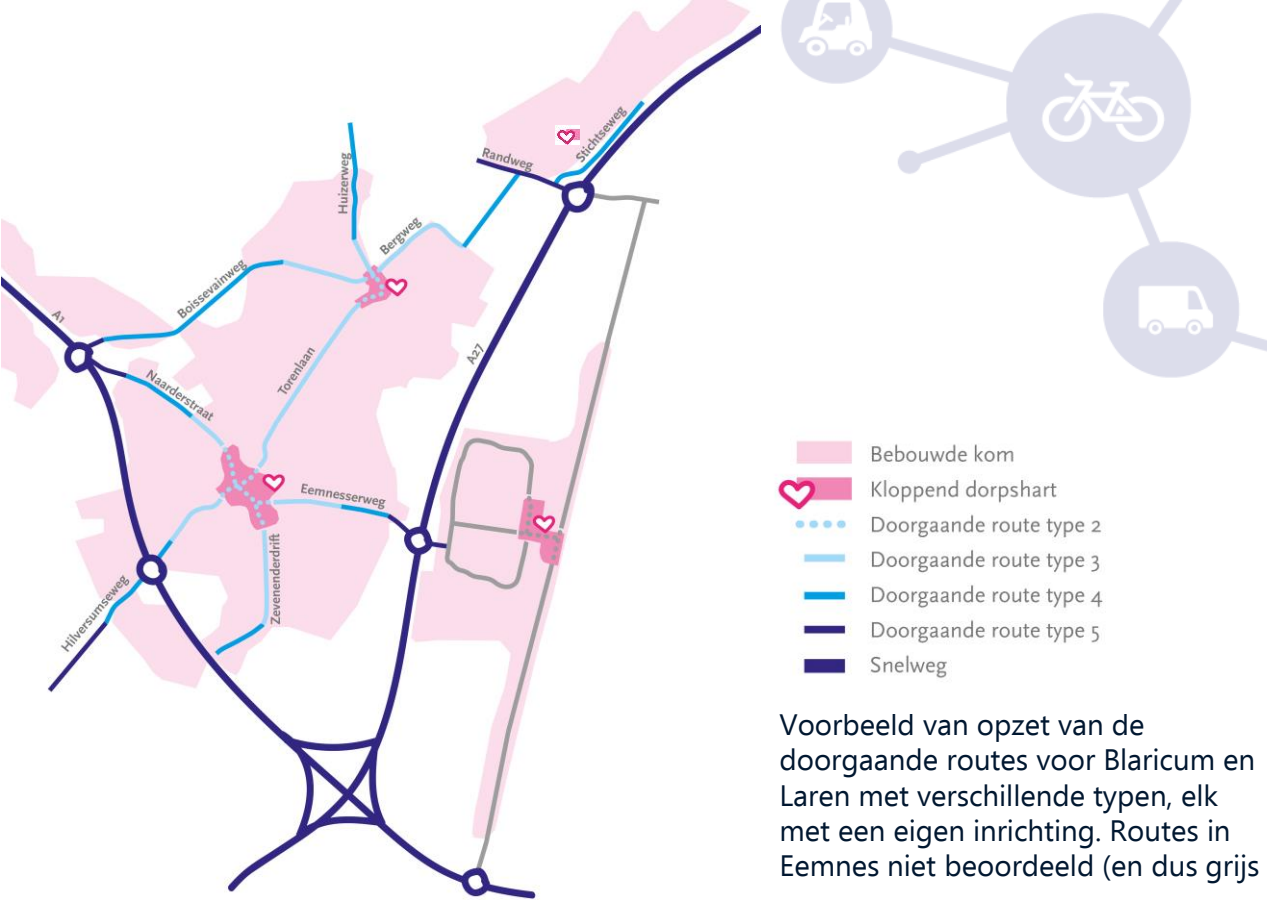
Voor de doorgaande routes onderscheiden we vier typen. Op deze wegen bieden we meer ruimte aan wandelaars en fietsers, mede ook omdat het belangrijke routes zijn van en naar HOV-haltes. Op deze routes geldt hoe verder het dorp in, hoe meer autoverkeer vertraagd wordt en hoe meer ruimte er is voor wandelen, fietsen en verblijven. Dat betekent snelheid verder omlaag tot 30 km/h en een inrichting die daarbij past waarbij de rijbaan in principe (visueel) versmald wordt. We gaan uit van het volgende straatprofiel:

- Bredere stoepen voor uitstallen, wandelen, verblijven en flaneren
- Zone met ruimte voor langsparkeren, (bak)fietsstallen, bomen en groen
- Gedeelde rijbaan met brede fietsstroken (waar mogelijk in rood)
- Goede oversteekplaatsen (waar voetgangers voorrang hebben)
- Behoud van een goede rijmogelijkheden voor de bus (geen scherpe drempels etc.)

Met deze inrichting bieden we meer ruimte om rustig, veilig en aangenaam rond te wandelen, te verblijven en elkaar te ontmoeten in de centra. We besteden aandacht aan de inpassing van fietsstroken in combinatie met parkeren. Op doorfietsroute-tracés willen we de verkeerssituatie voor fietsers veiliger maken. Op wegen buiten de doorfietsroute waar we ook de keuze maken fietsstroken in te passen, vervangen we haaks parkeren voor langsparkeren indien parkeercompensatie in directe nabijheid kan. De dorpscentra worden minder aantrekkelijk voor doorgaand autoverkeer, en de bereikbaarheid blijft gegarandeerd. Zo ontstaat daar de rust en ruimte voor alle generaties om aangenaam te verblijven en elkaar te ontmoeten.

Maatwerk

De inrichting van een weg is maatwerk. De basis inrichtingsprincipes die we hanteren proberen we daarom zoveel als mogelijk toe te passen, maar indien er uitzonderingen nodig zijn worden deze gemaakt. De uitgangspunten van een Duurzaam Veilige inrichting zijn leidend.



TYPE	FUNCTIE	LIGGING	AUTO	PARKEREN	FIETS	VOETGANGER
1	Lokale route	Woonwijk	Gedeelde rijbaan 30 km/h	Op rijbaan	Gedeeld	Smalle stoep / gedeeld
2	Doorgaande route	Centrum	Gedeelde rijbaan 30 km/h	Langsparkeren	Fietsstrook	Brede stoep / gedeeld
3		Binnen bebouwde kom	Aparte rijbaan 30 km/h	Langsparkeren	Fietsstrook of los fietspad	Smalle stoep / gedeeld
4		Binnen bebouwde kom	Aparte rijbaan 50 km/h	Geen	Vrijliggend fietspad	Smalle stoep
5		Buiten bebouwde kom	Aparte rijbaan 60 km/h	Geen	Vrijliggend fietspad	Geen
6	Lokale route	Buiten bebouwde kom	Gedeelde rijbaan 60 km/h	Geen	Fietsstrook of Vrijliggend fietspad	Geen

2.5 Uitvoeringsstrategie

Stapsgewijs invoeren en monitoren

Met de mobiliteitswaarden in het achterhoofd werken we de mobiliteitsprincipes tot 2035 stap voor stap uit met maatwerkoplossingen per locatie en situatie. We monitoren effecten aan de hand van twee indicatoren ("meten en spreken"):

- het feitelijke aantal verkeersbewegingen
- de ervaringen van mensen op straat

Voor de dorpscentra van Laren en Blaricum zetten we tot 2035 in op een substantiële verbetering van de (ervaring van) verkeersveiligheid en leefbaarheid op straat. Er komt meer ruimte voor fietsers, wandelaars en verblijven.

- Voor Blaricum geldt dat we geen toename willen van de verkeersintensiteit van doorgaand autoverkeer in het hart van het centrum tot 2035.
- Voor Laren zetten we aanvullend in op een reductie van de verkeersintensiteit van autoverkeer van 10-20% in het hart van het centrum tot 2035.
- Voor Eemnes ligt de focus op zowel de voor haar relevante punten in de Verkeersvisie als op verdere uitvoering van het GVVP (uit 2017).

Voor Blaricum en Laren meten we tussentijds door middel van verkeerstellingen (zo ook in Eemnes) en gesprekken met mensen op straat. Als blijkt dat ingrepen niet voldoende effect hebben, overwegen we maatregelen op structuurniveau in Laren en Blaricum alsnog (denk aan éénrichtingsverkeer of uitbreiding van parkeergelegenheid aan de randen van de dorpscentra).

In hoofdstuk 4 (uitvoeringsprogramma) is nader beschreven welke vervolprogramma's wij voorstellen.



Hoofdstuk 3 Uitwerking in thema's

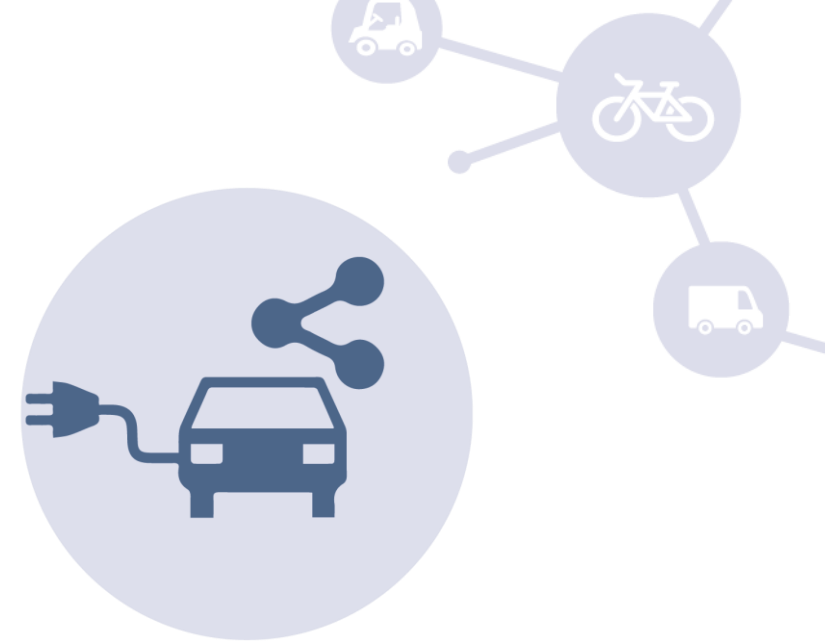
3.1 Thema 1: Duurzame mobiliteit

Zowel op landelijk als lokaal niveau is het doel om in 2050 klimaatneutraal te zijn. Mobiliteit beslaat op dit moment een groot deel van de CO₂-uitstoot. Er wordt gestreefd naar het bevorderen van milieuvriendelijke mobiliteit en het verminderen van autoverkeer in dorpskernen. Er is een groeiende trend van autoluwe of autovrije centra in Nederland. We onderzoeken in hoeverre deze ontwikkeling relevant is voor Blaricum en Laren. Daarnaast is investeren in (flexibel) openbaar vervoer en actieve mobiliteit essentieel om een transitie naar duurzame mobiliteit te realiseren. Het is belangrijk om werkgevers en bedrijven mee te krijgen in de transitie richting duurzaam vervoer. De provincie zet onder andere in op een werkgeversaanpak. Verder vindt er een elektrificatie van het wagenpark plaats, wat zorgt voor een toenemende vraag naar laadinfrastructuur, waar in Blaricum, Eemnes en Laren op wordt ingespeeld met de laadvisie.

De volgende beleidsdoelen vormen de basis voor het thema duurzame mobiliteit:

- We bevorderen het gebruik van duurzame vervoersmiddelen zoals fietsen, wandelen, en openbaar vervoer door de inzet van het STOMP-principe (eerst Stappen, dan Trappen, OV, Mobility as a Service, dan de Particuliere auto).
- Er wordt rekening gehouden met bereikbaarheid bij ruimtelijke ontwikkelingen.
- We introduceren en stimuleren deelvervoersoplossingen zoals deelauto's en deelfietsen. In eerste instantie zien we de hubs bij HOV-haltes als meest kansrijke locaties om deze te introduceren.
- We faciliteren de overgang naar elektrisch vervoer door het uitbreiden van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. In lijn met de Laadvisie werken we hierbij vraag- en datagestuurd. We zetten in op een toegankelijke, dekkende, betaalbare en veilige laadinfrastructuur.
- Wij staan ook open voor het faciliteren van andere (bewezen en veilige) vormen van emissievrij vervoer.
- We onderzoeken of logistiek, pakketdiensten en bevoorrading slimmer zijn te organiseren. We onderzoeken hoe we het laden en lossen een betere plek in de ruimte kunnen geven, bijvoorbeeld door het realiseren van speciale laad- en loshavens. Daarnaast zetten we in op dorpslogistiek zoals pakketkluizen (onbemande afhaalpunten voor pakketten).
- We werken samen met de provincie Noord-Holland, Breikers (een organisatie die werkgevers helpt bij hun mobiliteitstransitie) en GoedOpWeg aan het uitrollen van een werkgeversaanpak om onder lokale werkgevers, werknemers en in de logistiek duurzame mobiliteit te stimuleren.
- We ontwikkelen en verbeteren fiets- en wandelroutes (zie thema 3.3).

Thema geldt voor: Blaricum, Laren



3.2 Thema 2: Verkeersveiligheid

Op het gebied van verkeersveiligheid wordt zowel landelijk als lokaal toegewerkt naar een risicogestuurde aanpak. Dit betekent dat locaties, weginrichtingen of doelgroepen waar een verhoogd risico is op ongevallen, het vertrekpunt vormen voor het nemen van maatregelen. Regio's en gemeenten bepalen zelf in welke volgorde deze worden aangepakt. Om veilig gedrag te stimuleren wordt vanuit de provincie Noord-Holland ingezet op verkeerseducatie van scholieren en ouders en zijn diverse verkeersveiligheidscampagnes uitgerold zoals BOB, AAN in het donker, Snelheid en MONO. Blaricum en Laren zetten in op duurzame mobiliteit, dit betekent dat meer ruimte en een veilige situatie voor deze vervoersvormen moet worden gecreëerd. Ook het vertragen van autoverkeer speelt daarin een belangrijke rol.

De volgende beleidsdoelen vormen de basis voor het thema verkeersveiligheid:

- Het uitgangspunt binnen bebouwde kom wordt '30, tenzij...'. Dit betekent dat de snelheid van 30 km/u de norm wordt, en dat indien de functie van de weg daarom vraagt er kan worden afgeweken naar 50 km/u. Voor wegen die zowel een ontsluitende als een verblijfsfunctie hebben introduceren we GOW30 (gebiedsontsluitingsweg 30). Vorm en functie van dergelijke wegen sluiten zo beter aan bij het gebruik zodat het passend aanvoelt voor automobilist en fietser.
- We werken met de risico-gestuurde aanpak om de verkeersveiligheid in de centra, woonwijken en buitengebieden te verbeteren. Dit doen we door risicovolle locaties of inrichting in kaart te brengen en te onderzoeken welke maatregelen er kunnen worden genomen. Ook (bewoners)meldingen blijven van belang als input voor het doen voor verbetervoorstellen.
- We gaan door met het hanteren van het ontwerpprincipe 'Duurzaam Veilig' bij het inrichten van de openbare ruimte.
- We zetten in op een verbeterde verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers (zie de beleidsdoelen onder thema 3 (langzaam verkeer).
- We verbeteren de verkeersveiligheid voor kwetsbaarste doelgroepen, onder andere door een focus op veilige schoolomgevingen.
- We sluiten aan bij de provinciale aanpak op het gebied van verkeerseducatie en bewustwordingscampagnes. Zo worden inwoners en weggebruikers geïnformeerd over verkeersveiligheid en wordt verantwoord rijgedrag bevorderd.



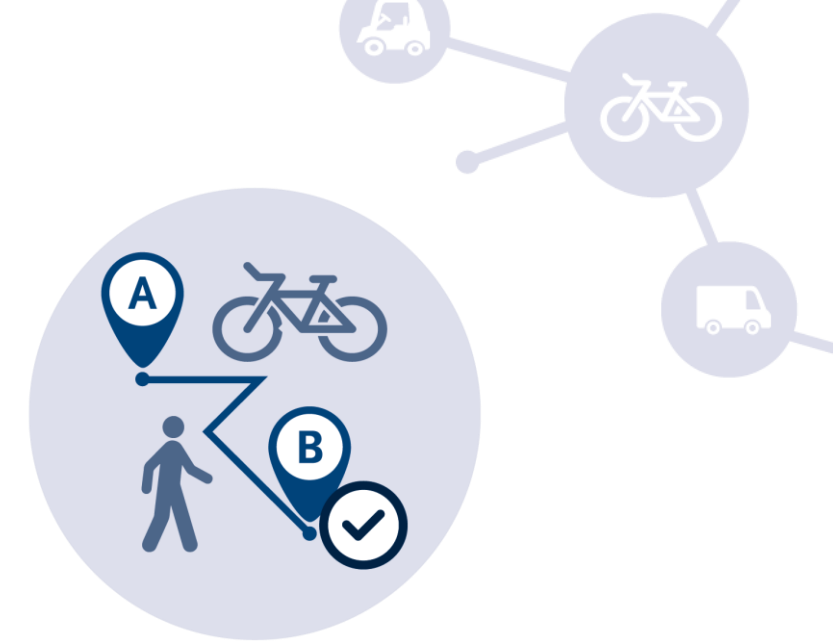
Thema geldt voor: Blaricum, Laren

3.3 Thema 3: Langzaam verkeer

Het STOMP-principe (zie uitleg paragraaf 2.3 Mobiliteitsprincipes - 2 en 3) wordt door steeds meer overheden, zowel landelijk als regionaal, gehanteerd als uitgangspunt. Hierbij wordt voor korte afstanden prioriteit gegeven aan langzaam verkeer ten opzichte van de privéauto. Dit betekent onder andere investeren in infrastructuur voor fietsen en wandelen. Voor de Gooi- en Vechtstreek wil de provincie Noord-Holland de komende jaren extra (door)fietsroutes co-financiëren. Veel dorpen streven daarnaast naar een hogere leefbaarheid door het verminderen van verkeersdrukke en het creëren van veiligere en aangenamere openbare ruimtes. Het dorp(scentrum) aantrekkelijk maken voor voetgangers en fietsers is ook een wens van Blaricum, Eemnes en Laren. Door de aantrekkingskracht van de gemeenten worden daarnaast (met name in Laren) veel recreanten aangetrokken. Ook voor hen is het bereikbaar en beschikbaar houden van voorzieningen belangrijk.

De volgende beleidsdoelen vormen de basis voor het thema langzaam verkeer:

- We ontwikkelen en verbeteren fiets- en wandelroutes om het gebruik van deze actieve vervoersmiddelen te stimuleren. We hanteren hierbij de landelijke ontwerpprincipes voor fietsinfrastructuur (aaneengesloten, direct, goed verlicht, breed genoeg en comfortabel).
- We werken samen met de regio's en provincies voor de realisatie van regionale doorfietsroutes en leggen deeltracés door onze gemeenten vast (zie rode routes in figuur rechts).
- Bij ontwikkeling van de doorfietsroutes: Hilversum – Huizen (via Laren en Blaricum) & Laren – Bussum (via Crailo) zetten we ook in op het verminderen van de barrièrewerking van de A1 voor fietsers.
- Op overige belangrijke fietsroutes bieden we (indien mogelijk) meer ruimte, comfort en verlichting aan de fietser als reconstructie of groot onderhoud aan de orde komt (zie blauwe routes in figuur rechts).
- Specifiek voor fietspaden hanteren we zoveel mogelijk de maximale maatvoering en richten deze zo comfortabel mogelijk in voor fietsers. Asphalt levert het meeste comfort op voor fietsers en is voor sommige vormen van cofinanciering zoals van doorfietsroutes een eis.
- Door het toepassen van de nieuwe wegcategorie GOW30 (zie thema 3.6) komt er meer ruimte voor langzaam verkeer op de weg. Daarnaast houden we bij ontwerp rekening met het 8 tot 80 jaar principe, waarbij kinderen en ouderen comfortabel en veilig moeten kunnen bewegen. Bij ruimtegebrek gaat dit ten koste van de mogelijkheden voor autoverkeer om ongehinderd door te rijden.
- Ook geven we rondom belangrijke voorzieningen voorrang aan voetgangers en fietsers, waardoor deze groepen prioriteit krijgen in het straatbeeld. Het uitgangspunt is dat op doorfietsroutes (en waar mogelijk op hoofd fietsroutes) de fiets meer voorrang krijgt waar de doorstroming het toelaat.
- Voetpaden worden indien mogelijk aangelegd aan de hand van de landelijke ontwerpprincipes voor voetpaden. Ook is hierbij aandacht voor de kwaliteitseisen van oversteekvoorzieningen op basis van het Duurzaam Veilig principe.



3.4 Thema 4: Openbaar vervoer

Een hoogwaardig en dekkend ov-netwerk is belangrijk voor de transitie richting duurzaam vervoer. Tegelijkertijd staan lokale ov-verbindingen onder druk vanwege vershraling van het netwerk. Er wordt daarom steeds meer ingezet op vraaggestuurd vervoer en flexibele vervoersopties, zoals deelmobiliteit. Mensen reizen steeds vaker multimodaal, oftewel gebruikmakend van een combinatie van verschillende vervoerswijzen tijdens een reis. Hierdoor is een goede overstap essentieel en wordt ingezet op de ontwikkeling van locaties waar vervoersstromen samenkomen. De regio Gooi- en Vechtstreek zet met de komst van de HOV-lijn in op een snelle, frequente en betrouwbare busverbinding met grote steden. Ook de provincie Utrecht zet hierop in met toekomstige plannen voor een snelwegbuslijn. Daarbij hoort het doorontwikkelen van de ov-knooppunten.

De volgende beleidsdoelen vormen de basis voor het thema openbaar vervoer:

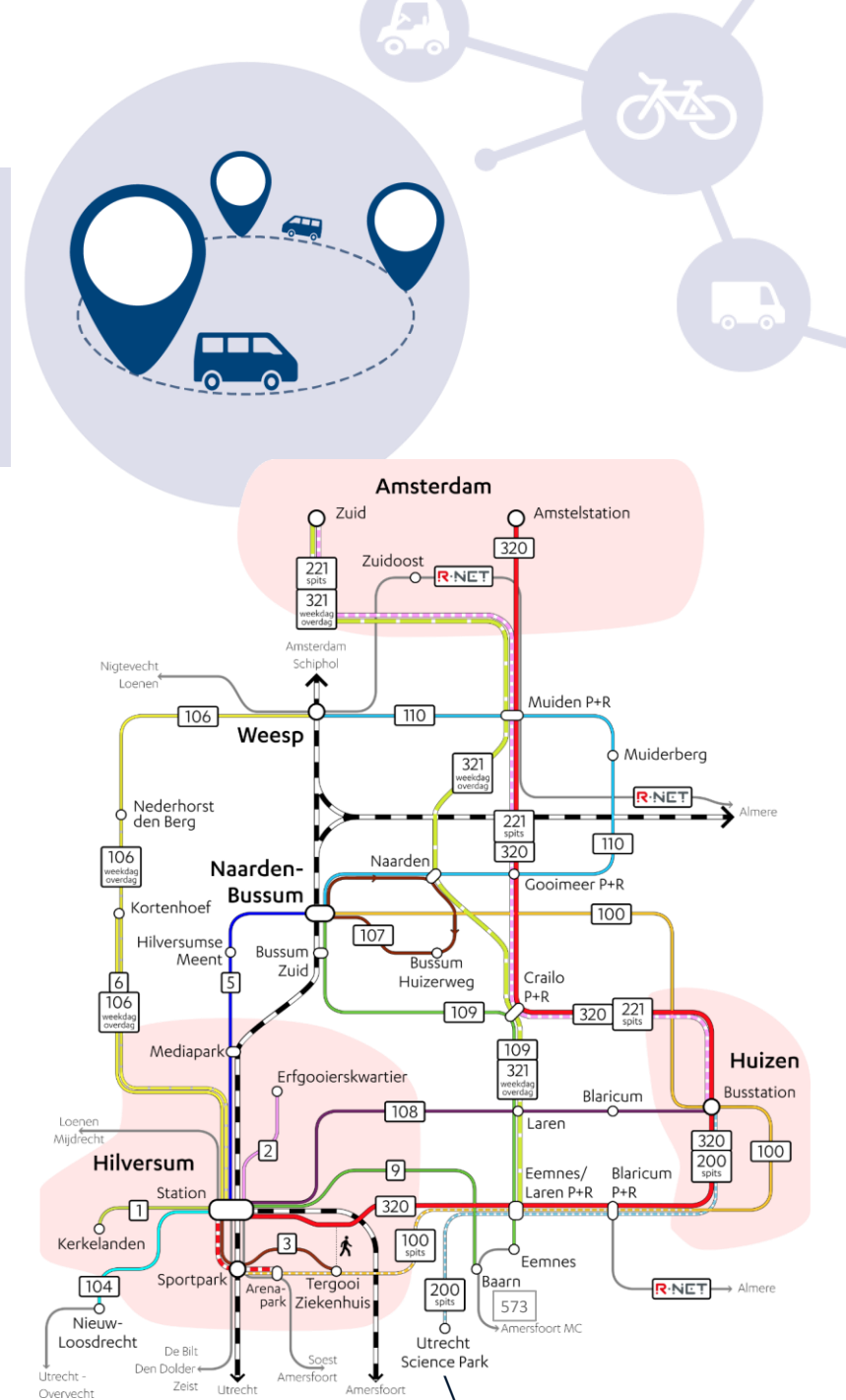
Regionaal HOV-systeem

- Met de komst van de nieuwe HOV-route zijn de ov-busverbindingen van de BEL-gemeenten met andere kernen verbeterd. Zo is de ov-busverbinding tussen Eemnes / Laren en Hilversum / Amsterdam verbeterd. Ook wordt grote waarde gehecht aan de HOV buslijn (200) richting Utrecht. In de toekomst zetten we in op het behouden van deze (nieuwe en lokale) verbindingen.
- We ontwikkelen samen met de provincie de nieuwe HOV-haltes door tot HOV-hubs, die niet alleen uitstekende parkeer- en stallingsmogelijkheden bieden, maar ook voorzieningen voor deelvervoer (deelauto's en deelfietsen), pakketdiensten en lokale logistiek.
- We onderzoeken deelvervoersoplossingen zoals deelauto's en deelfietsen. In eerste instantie zien we de hubs bij HOV-haltes als meest kansrijke locaties om deze te introduceren. Ook de dorpscentra zijn het onderzoeken waard.
- We gaan in samenwerking met marktpartijen logistiek, pakketdiensten en bevoorrading slimmer organiseren door bevordering van het gebruikmaken van de HOV-hubs.
- Goede (wand- en) fietsroutes naar deze hubs zijn essentieel om het gebruik van HOV te optimaliseren.
- In de verdere toekomst is er een wens om een betere ov-verbinding richting Almere te realiseren. We blijven hiervoor pleiten bij de betreffende vervoerder en provincie.

Lokaal vraaggestuurd openbaar vervoer

- Op lokaal niveau werken we in samenwerking met de provincie aan een nieuw, flexibel en toekomstbestendig openbaar vervoerssysteem dat aansluit op de HOV-hubs en de dorpscentra goed bedient.
- We faciliteren initiatieven voor kleinschalige, flexibele vervoersoplossingen die beter aansluiten op de behoeften van onze inwoners, zoals vraaggestuurde busdiensten. Bijvoorbeeld om Blaricum Dorp, en Laren in het weekend met de Singer Expres, te verbinden met de HOV hubs.

Thema geldt voor: Blaricum, Eemnes en Laren



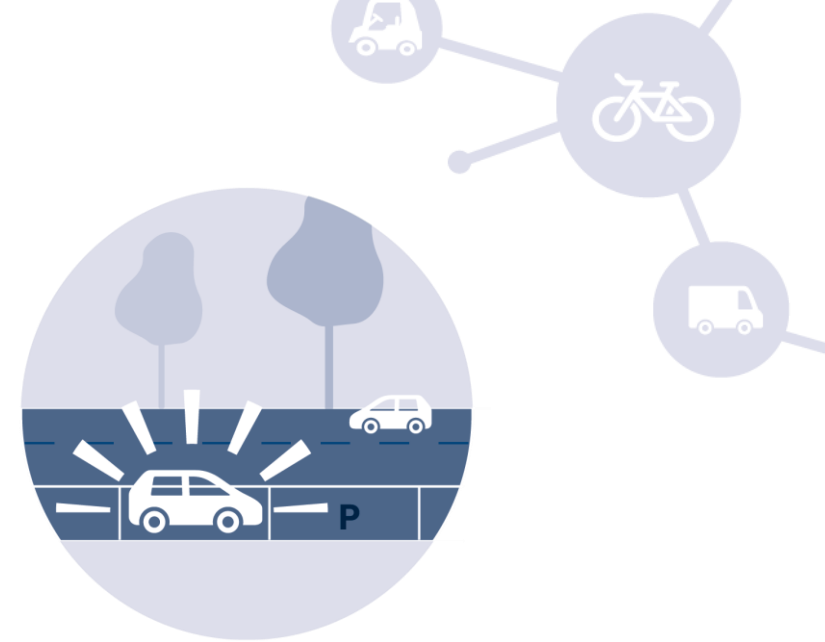
3.5 Thema 5: Parkeren

Regionale en lokale overheden zijn bezig met duurzame en toekomstbestendige gebiedsontwikkelingen. Zowel bij toekomstige ontwikkelingen als bestaande gebieden speelt de ruimte die parkeren krijgt een belangrijke rol. De komende jaren krijgen Blaricum en Laren ook te maken met de ontwikkeling van nieuwe woongebieden zoals Craibosch en Crailo of knooppunten. Tot 2030 zullen er naar verwachting circa 1250 woningen bij komen. Door de aantrekkelijkheid van de regio worden daarnaast veel bezoekers aangetrokken. In de huidige situatie zien we dat beide dorpen al te maken hebben met parkeerdruk in het centrum. Er is momenteel sprake van beperkte parkeerregulering via blauwe zones. Met de bestaande drukte, toekomstige gebiedsontwikkelingen en aantrekkingskracht van de gemeenten is het de vraag hoe de parkeerdruk zich gaat ontwikkelen en hoe daarop ingespeeld moet worden met beleid.

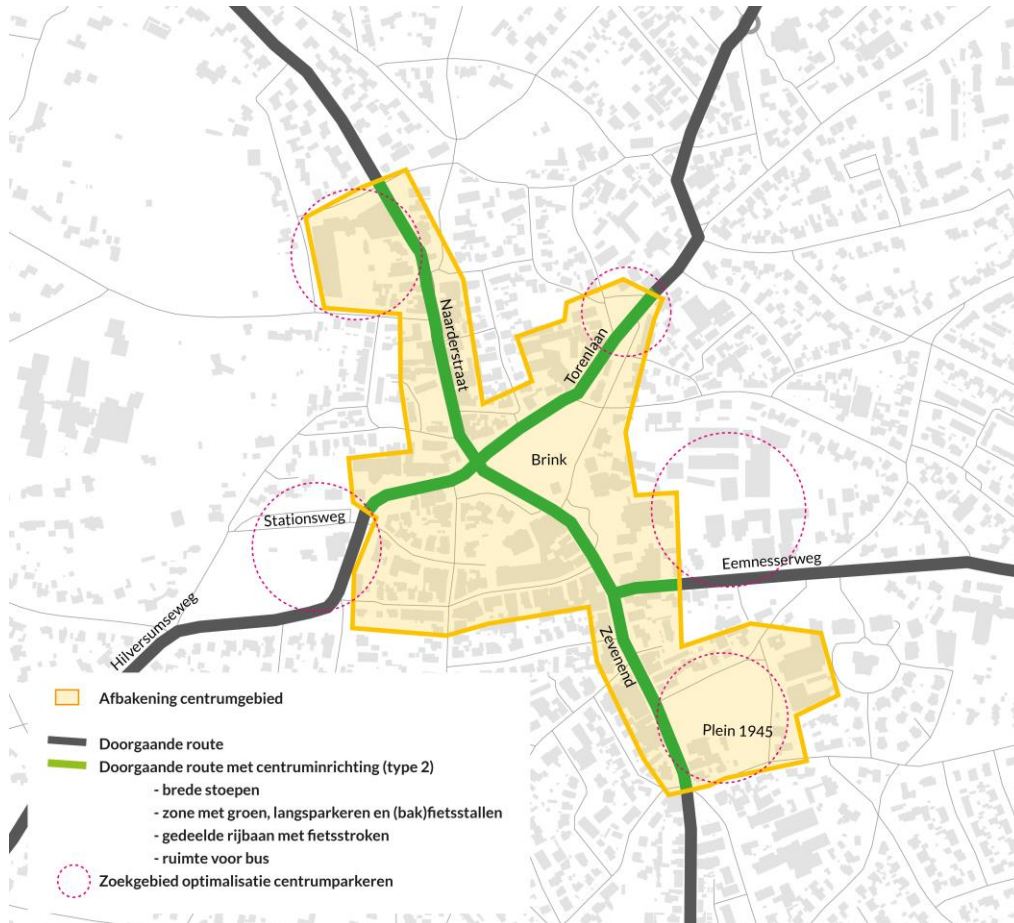
De volgende beleidsdoelen vormen de basis voor het thema parkeren:

Parkeren passend bij bezoekmotief

- We blijven inzetten op parkeerbeleid dat past bij het bezoekmotief. We willen bezoekers, bewoners en werknemers van ondernemingen stimuleren om niet (lang) in de kern van de centra te parkeren. Parkeren is namelijk van economisch belang voor ondernemers. Daarom moeten in de centra voldoende kortparkeermogelijkheden beschikbaar blijven voor winkelbezoekers.
- Met het onderscheid tussen kort- en langparkeren door middel van differentiatie van parkeerduur via blauwe zones is betaald parkeren op korte termijn niet nodig.
- We besteden aandacht aan de inpassing van fietsstroken in combinatie met parkeren. Op doorfietsroute-tracés willen we de verkeerssituatie voor fietsers veiliger maken. Op wegen buiten de doorfietsroute waar we ook de keuze maken fietsstroken in te passen, vervangen we haaks parkeren voor langsparkeren indien parkeercompensatie in directe nabijheid kan. Waar mogelijk met een kleine capaciteitsuitbreiding ten behoeve van (winkel)bezoekers.
- Op de lange termijn, als bovenstaande niet genoeg effect heeft, wordt ingezet op verdere parkeerregulering. Hierbij wordt gekeken naar differentiatie in parkeertijden bij bestaande blauwe zones of betaald parkeren.
- We passen onze huidige werkwijze met parkeernormen aan en hanteren daarbij de CROW (het kennisplatform voor infrastructurele toepassingen) uitgave 'Toekomstbestendig parkeren' (of opvolger). We passen reductie op parkeernormen toe in nabijheid van HOV-hubs en / of -haltes en bij de inpassing van deelauto concepten.
- We realiseren meer hoogwaardige fietsparkeerplaatsen in de centra. Daarbij houden we ook rekening met afwijkende fietssoorten, zoals bakfietsen, elektrische fietsen etc.
- We volgen de meest recente ontwikkelingen van het CROW als het gaat om fietsparkeernormen en hanteren deze in ieder geval bij nieuwe ontwikkelingen.



- In de centra onderzoeken we of we de parkeercapaciteit slim kunnen herschikken (zie figuren hieronder). Dat betekent in het hart van de centra (zie afbakeningen centrumgebieden) iets minder parkeerplaatsen en alleen kortparkeren en het verplaatsen van langparkeren naar de randen bij de toegangswegen (zie zoekgebieden) om automobilisten zo veel mogelijk daar op te vangen. Uitgangspunt is herschikking van de parkeergelegenheid en geen vermindering daarvan. Indien gewenst en mogelijk kan bij deze herschikking een uitbreiding van parkeergelegenheid aan de randen van de centra worden overwogen.



Dorpscentrum Laren: zoeklocaties voor optimalisatie centрупarkeren.



Dorpscentrum Blaricum: zoeklocaties voor optimalisatie centрупarkeren.

3.6 Thema 6: Kwaliteit wegennet

Thema geldt voor: Blaricum, Laren

Op landelijk niveau is steeds meer aandacht voor een nieuwe wegcategorie 'GOW30' (gebiedsontsluitingsweg met fietsvoorziening en een maximumsnelheid van 30km/u), vanuit de landelijke trend om binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk 30km/u als standaard te hanteren. Daarnaast is ook op provinciale wegen en wegen in het buitengebied een tendens gaande van snelheidsverlagingen. Een belangrijke voorwaarde bij een dergelijke verlaging is dat de inrichting van de weg aansluit bij de functie en snelheidslimiet. Diverse gemeenten zijn momenteel bezig met het implementeren en herinrichten van GOW30 wegen. Dit past bij de ambitie van Blaricum en Laren om in het centrum de snelheid en intensiteit van het autoverkeer te verlagen. Diverse wegen sluiten in de huidige inrichting niet goed aan bij CROW richtlijnen voor inrichting.

De volgende beleidsdoelen vormen de basis voor het thema kwaliteit wegennet:

- We stellen met de verkeersvisie een nieuwe wegategorisering vast voor Blaricum en Laren volgens het principe '30, tenzij...', waarbij we GOW30 (gebiedsontsluitingsweg 30) waar mogelijk toepassen op wegen die nu nog een maximumsnelheid van 50 km/u hebben en die zowel een ontsluitende als een verblijfsfunctie hebben.
- De nieuwe wegencategorisering wordt passend uitgevoerd om de kwaliteit van het wegennet en verkeerveiligheid te verbeteren.
- We werken samen met het Rijk, Provincies en regionale partners aan een beter hoofdwegennet van en naar de Gooi en Vechtstreek en Eemland.
- Doorgaande routes worden stapsgewijs heringericht. We zorgen ervoor dat de inrichting van straten comfortabeler wordt voor langzaam verkeer. Dit doen we door het vertragen en ontmoedigen van doorgaand verkeer door meer ruimte te bieden voor wandelen en fietsen.
- We hanteren een aantal typen basis straatprofielen die bestaan uit het versmallen van rijbanen (waar mogelijk), het toevoegen of verbreden van fietsstroken, het verbreden en vergroenen van trottoirs en het minimaliseren van parkeren langs smalle en drukke wegen. Deze basisprincipes werken we in elke straat uit naar de specifieke mogelijkheden aldaar.
- Bij herinrichting van ontsluitende 30km wegen maken we een afweging tussen het toepassen van klinker- en / of vormen van asfaltverharding. Daarbij wegen we mee de mate van geluidsbelasting per type verharding, de nabijheid van woningen ten opzichte van het wegdek en het aantal verkeersbewegingen.
- Bij de herinrichting van woonstraten in Blaricum en Laren blijven we bij voorkeur gebruik maken van gebakken klinkers.





Tabel CROW inrichtingsrichtlijnen

TYPE		FUNCTIE	LIGGING	SNELHEID	KRUISPUNT	AUTO	PARKEREN	BUS	FIETS	VOETGANGER	VERHARDING
1	ETW30	Lokale route	Woonwijk	30	Gelijkwaardig	Gedeelde rijbaan	Op rijbaan	Nee	Gedeeld	Smalle stoep / gedeeld	Klinkers
2	GOW	Doorgaande route	Centrumgebied	30	Voorrangskruispunt of Uitritconstructie	Gedeelde rijbaan	Langsparkeren	Ja	Fietsstrook	Brede stoep / gedeeld	Klinkers / Asphalt
3			Binnen bebouwde kom	30	Voorrangskruispunt of Uitritconstructie	Aparte rijbaan	Langsparkeren	Ja	Fietsstrook of Vrij liggend fietspad	Smalle stoep / gedeeld	Klinkers / Asphalt
4			Binnen bebouwde kom	50	Voorrangskruispunt of Uitritconstructie	Aparte rijbaan	Geen	Ja	Vrij liggend fietspad	Smalle stoep	Asfalt
5			Buiten bebouwde kom	60	Voorrangskruispunt (met VRI) of rotonde	Aparte rijbaan	Geen	Ja	Vrij liggend fietspad	Geen	Asfalt
6	ETW60	Lokale route	Buiten bebouwde kom	60	Gelijkwaardig met plateau	Gedeelde rijbaan	Geen	Nee	Fietsstrook of Vrij liggend fietspad	Geen	Asfalt

3.7 Monitoring

Door de huidige intensiteiten van gemotoriseerd verkeer ervaren mensen (met name) in Laren en (in mindere mate) Blaricum al verkeersoverlast, vanwege geluid, luchtvervuiling en verkeersonveilige situaties. Landelijk wordt er de komende jaren verwacht dat het autogebruik blijft groeien. Zo is de inschatting dat er een autonome groei plaatsvindt van circa 1,5% op jaarbasis. Tegelijkertijd biedt de elektrische fiets mogelijkheden voor mensen om meer en langere afstanden te fietsen. Ook de komst van de HOV-lijn in de regio biedt een verbeterd alternatief voor autogebruik. Om de ambities uit de verkeersvisie te behalen zijn in het uitvoeringsprogramma diverse maatregelen opgenomen. De komende jaren houden we met monitoring in de gaten welke maatregel op welk moment passend is.

Voor alle 6 thema's geldt dat we het effect van de maatregelen op het behalen van de beleidsdoelen monitoren. Zoals eerder genoemd zullen we stapsgewijs veranderingen doorvoeren. Monitoren is daarbij van essentieel belang. Als we merken dat de huidige aanpak onvoldoende effect heeft gaan we opnieuw rond de tekentafel en onderzoeken we maatregelen op structuurniveau.

Voor het monitoren geldt dat we aan de hand van twee indicatoren monitoren, namelijk 'meten' en 'spreken'. Zo toetsen we op zowel de cijfers als het gevoel onder de mensen.

We hanteren hierbij als volgt:

- We werken naar een afname van de huidige intensiteiten van gemotoriseerd verkeer in het centrum van Laren toe. Het uitgangspunt is in 2035 een afname van 10-20% van de verkeersintensiteiten ten opzichte van 2025. Voor het centrum van Blaricum werken we toe naar limitering van de intensiteiten van doorgaand autoverkeer. Dat betekent dus 0% groei in deze intensiteiten tot aan 2035 ten opzichte van 2025. We monitoren dit door de twee- en vierjaarlijkse tellingen te blijven uitvoeren.
- Op de korte afstanden (tot 7,5 km) werken we toe naar een afname van 5% van het autogebruik. Dit monitoren we periodiek door het analyseren van de modal split (verdeling van vervoerswijzen).
- We monitoren de parkeerdruk periodiek en nemen maatregelen om bij te sturen indien nodig.
- We streven naar een zo laag mogelijk ongevallencijfer en meten dit door de jaarlijkse ongevallendata te analyseren.



Hoofdstuk 4 Vervolgacties

Vervolgacties

Het verkeersbeleid heeft aldus met deze ontwerp verkeersvisie een actualisatieslag ondergaan. De ambities en thema's uit het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan zijn aangescherpt. Leidraad daarbij is dat we graag een dorp zijn en blijven dat verkeersveilig en bereikbaar is voor alle generaties, zoals ook is opgenomen in het coalitieakkoord en de concept omgevingsvisie. Met dat als achtergrond en vanuit omschreven gedeelde mobiliteitswaarden

zijn er drie hoofdzaken waarover besluiten genomen moeten worden:

1. Vertragen en ontmoedigen doorgaand (sluip)verkeer, met name door meer 30-km wegen.
2. Stimuleren van wandelen en fietsen voor lokale ritten, mede door het vaststellen van geprefereerde fietsroutes.
3. Het verzekeren van aantrekkelijke en levensvatbare dorpscentra, met name door het verzekeren van voldoende parkeerruimte voor bestemmingsverkeer.

Als we op deze hoofdzaken een helder beeld hebben, kan dat de basis vormen voor een vierde hoofdzaak, namelijk het bestuderen van eventuele verdergaande maatregelen in de dorpskernen.

De hoofdprincipes vormen de basis voor de uitwerking van het beleidsonderwerp verkeer en vervoer in zes thema's:

1. Duurzame mobiliteit
2. Verkeersveiligheid
3. Langzaam verkeer
4. Openbaar vervoer
5. Parkeren
6. Kwaliteit wegennet

Voor alle 6 de thema's geldt dat we het effect van de maatregelen op het behalen van de beleidsdoelen monitoren. Als we aan de hand daarvan merken dat de huidige aanpak onvoldoende effect heeft, gaan we opnieuw rond de tekentafel en onderzoeken we maatregelen op structuurniveau.

De ontwerp verkeersvisie wordt (na definitieve vaststelling) ons beleidskader voor de komende jaren; het geeft de beleidsdoelen en -maatregelen weer en daarmee de gemeentelijke inzet op het gebied van verkeer en vervoer. In geval van noodzakelijk onderhoud aan gemeentelijke wegareaal of bijvoorbeeld nieuwe ruimtelijke initiatieven geeft het beleidsstuk richting aan de te maken keuzen voor de verkeersinrichting.



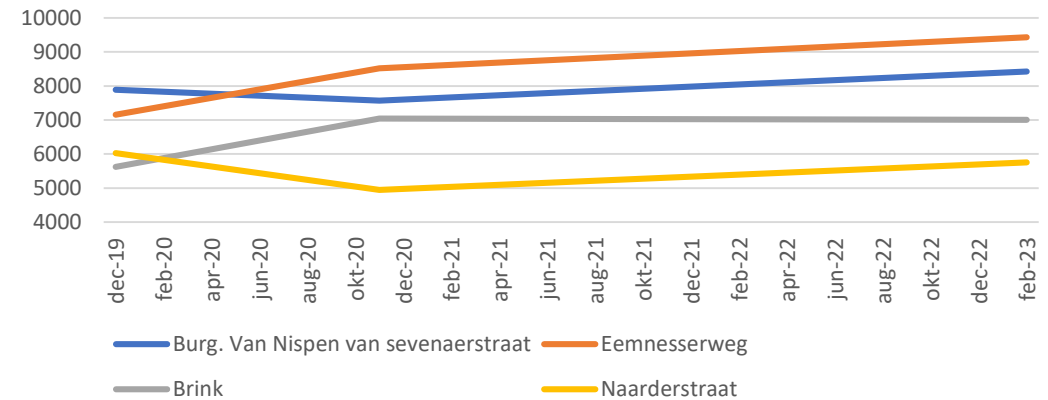
Bijlagen

Bijlage 1 Analyses verkeersstructuur

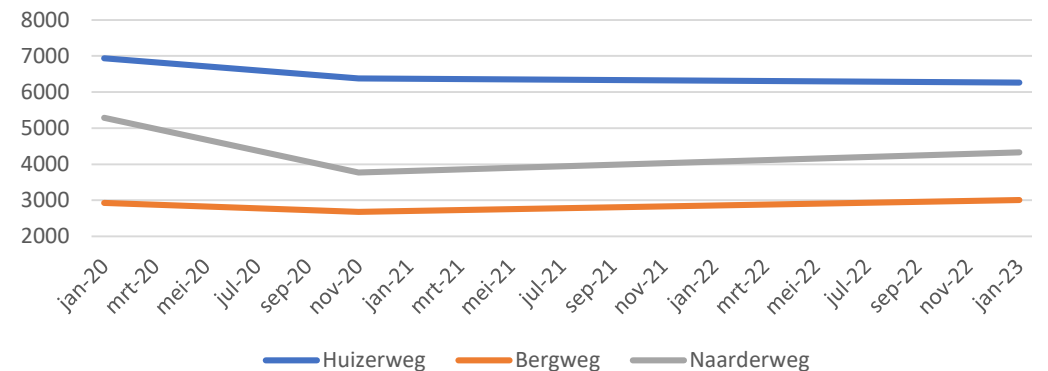
Autoverkeer

- De drie gemeenten worden doorkruist door twee snelwegen: de A1 van west naar oost en de A27 van noord naar zuid. Hoewel deze snelwegen knelpunten opleveren wat betreft geluid, luchtkwaliteit en sluipverkeer, bieden deze wegen ook kansen voor een snelle ontsluiting vanuit de drie dorpen. Laren en Blaricum worden beide doorkruist door 4 wegen met een gebiedsontsluitende functie die in de centra samenkomen. De uitstraling van deze klinkerwegen is bepalend voor het authentieke dorpse karakter van Laren en Blaricum, maar de klinkers veroorzaken ook geluidsoverlast. Voor Eemnes ontsluiten de Singels de woonwijken en loopt de Laarderweg door het centrum. Vooral in de woongebieden wordt op dit moment een hoge verkeersdruk ervaren.
- Het autobezit is relatief hoog in de BEL-gemeenten en auto's worden steeds groter en zwaarder. De dorpen hebben een organisch gegroeid stratenpatroon met doorgaande wegen die door de dorpscentra lopen. Deze doorgaande routes vormen ook een verbinding tussen snelwegknooppunten waardoor er sluipverkeer ontstaat. De aanwezigheid van publiekstrekkers zoals het Singer museum, detailhandel, horeca en recreatiegebied, leidt tot veel bezoekers.
- De meeste wegen door de dorpscentra (met name in Laren en Blaricum) hebben een ontsluitende functie, maar hebben niet altijd een bijpassende inrichting. Dit leidt tot onveilige situaties en geluidsoverlast (vanwege klinkerbestrating in de dorpen). De auto is dominant in het straatbeeld en neemt relatief veel ruimte in ten opzichte van fietsers en wandelaars. Er is verspreid over de gemeente veel parkeerruimte. (Haaks) parkeren langs ontsluitende wegen kan bovendien opstopping en conflictsituaties met fietsers veroorzaken.
- Rondom het centrum van Laren worden de maximaal acceptabele intensiteiten van gemotoriseerd verkeer overschreden. Ook op andere plaatsen, zoals op de Torenlaan (Blaricum) speelt dit. Verkeersintensiteiten liggen relatief hoog in relatie tot de locatie, ruimte en inrichting van wegen. De verkeersdruk blijft bovendien toenemen (na een daling tijdens corona). Dit blijkt niet alleen uit de cijfers, maar ook bewoners merken de verkeersdruk en ervaren op verschillende manieren overlast. Zowel in Laren als Blaricum is er een discrepantie tussen de huidige wegfunctie en inrichting, waardoor verkeersveiligheid en leefbaarheid in het geding kan komen.

Ontwikkeling intensiteiten Laren

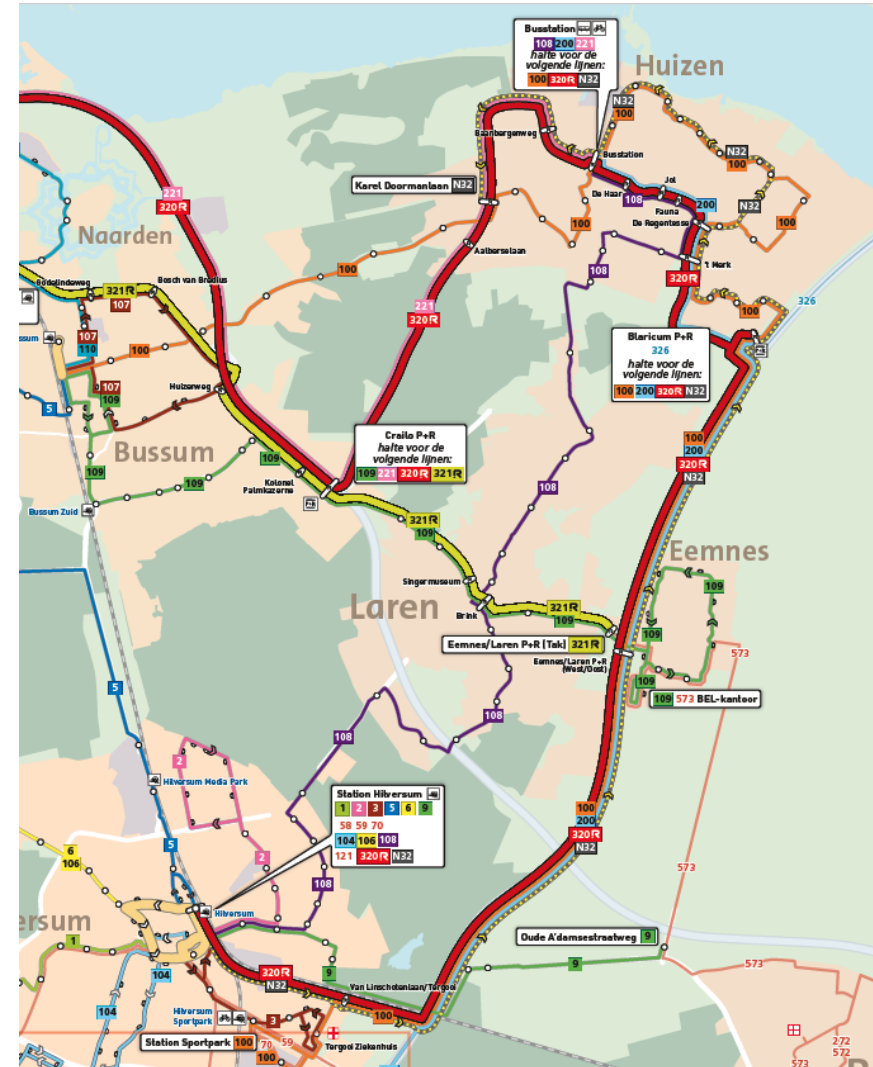


Ontwikkeling intensiteiten Blaricum



Openbaar vervoer

- Nevenstaande afbeelding bevat de lijnennetkaart van de BEL-gemeenten. Lijn 573 (buurtbus tussen Amersfoort en Eemnes) wordt uitgevoerd door Keolis, de overige buslijnen vallen onder de concessie van Transdev. De R-lijnen 320 en 321 zijn de belangrijkste lijnen die de gemeenten direct verbinden met omliggende steden.
- Het nieuwe HOV-traject tussen Huizen en Hilversum is sinds juli 2024 gaan rijden. Daarnaast zal er vanaf december 2024 een nieuwe verbinding gaan rijden tussen de grote steden zoals Amsterdam en Hilversum, waardoor de verbinding verbeterd en sneller wordt. De P+R-locaties Crailo, Blaricum en Eemnes/Laren (onlangs geopend) zijn belangrijke overstappunten van of naar onze dorpen.
- Naast de grote lijnen (die vooral de snelwegen volgen en niet de dorpen ingaan) zijn er een aantal andere buslijnen die de centra van de dorpen aandoen, namelijk lijn 100, 108 en 109. Deze lijnen hebben over het algemeen een iets lagere frequentie dan de R-lijnen.
- Lijn 109 wordt vanaf december 2024 in 2 delen opgeknipt, zodat de bus efficiënter kan gaan rijden. Daarbij gaat de bus ook in een ronde rijden rond Eemnes.



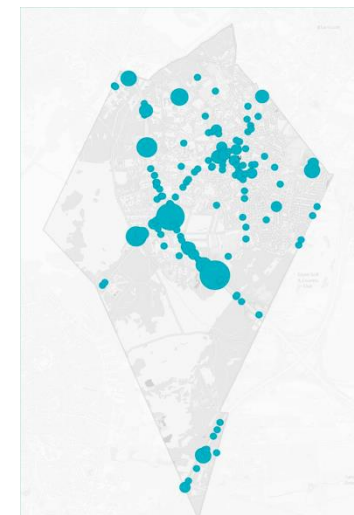
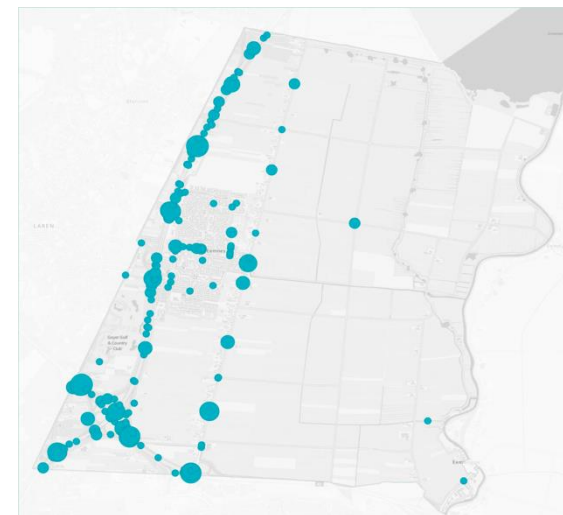
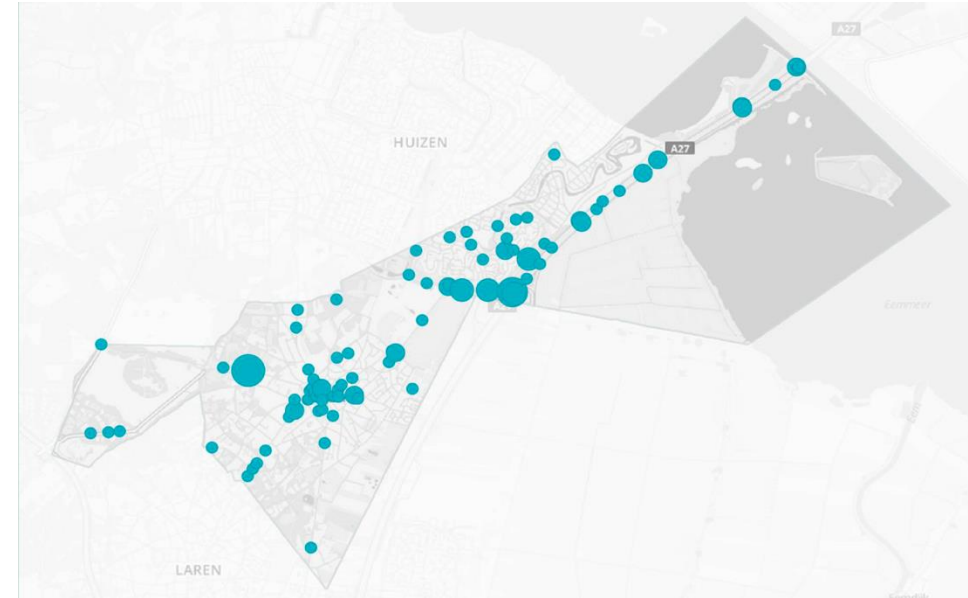
Fiets- en voetgangersnetwerk

- Er zijn een aantal doorfietsroutes en hoofdfietsroutes aangewezen die door de gemeenten lopen. Vanuit de BEL gemeenten is de voorgestelde route tussen Blaricum en Laren via de Bergweg-Torenlaan-Brink zoals ingetekend in de kaart.
- De afstanden binnen en tussen de dorpskernen bieden mogelijkheden voor de fiets. Voorzieningen zijn over het algemeen binnen redelijke afstanden. De komst van de HOV-lijn geeft ook een verbeterde situatie voor de ketenreis met fiets en ov.
- Toch is het huidige netwerk niet optimaal ingericht voor fietsers. In een aantal gevallen is er een vrijliggend fietspad aanwezig. Dit is alleen regelmatig smal, met tegelverharding en in sommige gevallen in slechte staat.
- De wegen waar fietsstroken aanwezig zijn hebben regelmatig te maken met hoge intensiteiten van motorvoertuigen, met name in de dorpscentra van Laren en Blaricum. Met de smalle fietsstroken en hoge intensiteiten ontstaat er een onveilig gevoel onder fietsers.
- Voor recreatieve fietsers zijn er een aantal populaire routes rondom de natuurgebieden en langs de fietsknooppuntenroute (zie kaart rechts).
- Voor voetgangers zien we een vergelijkbare situatie als met het fietsnetwerk. Ook hier is de kwaliteit en ruimte voor voetgangers wisselend.



Verkeersveiligheid

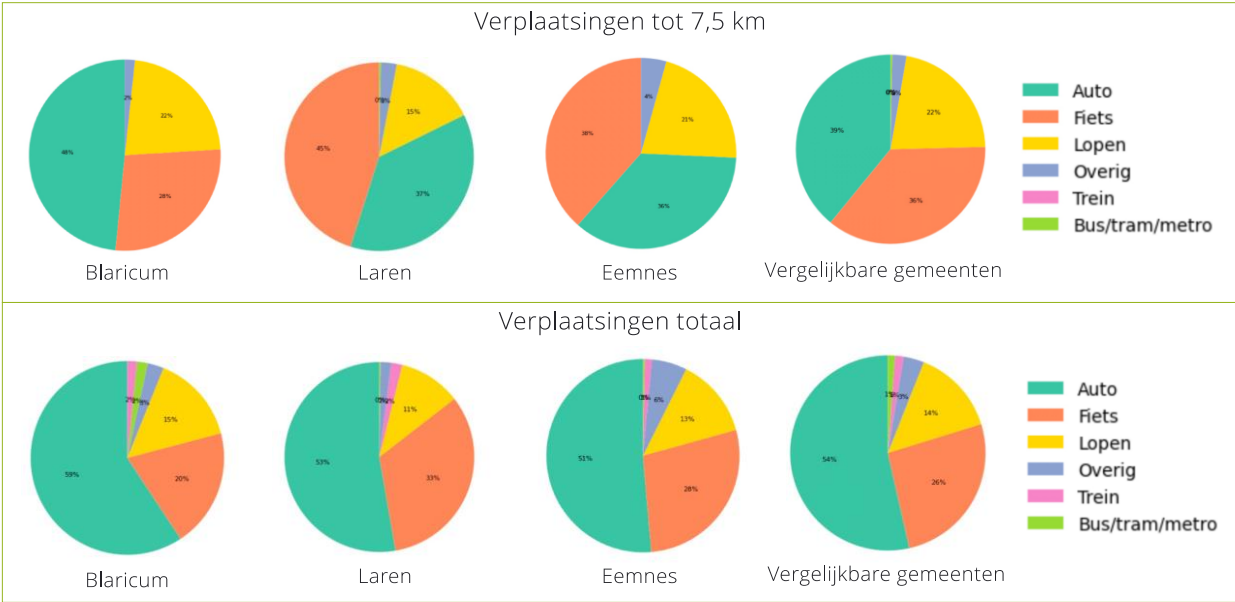
- Het aantal jaarlijkse ongevallen in de gemeenten kende een lichte toename tot aan 2020. In 2020 is in alle gemeenten een daling te zien (vermoedelijk vanwege COVID). Vanaf 2020 is het aantal ongevallen in Blaricum en Laren per jaar weer toegenomen. Inmiddels zitten beide gemeenten bijna op hetzelfde niveau als voor COVID. In Eemnes is vanaf 2020 een lichte daling te zien. Het onderwerp vraagt in alle drie de gemeenten aandacht om een stijgende trend tegen te gaan of te voorkomen.
- Op kaartbeelden hiernaast zijn de locaties van de geregistreerde ongevallen in alle drie de gemeenten weergegeven. De snelwegen buiten beschouwing latend, valt op dat er in de centra (vooral op de doorgaande wegen) de meeste ongevallen plaatsvinden. Door inwoners worden dit soort doorgaande wegen met een ontsluitende functie vaak als onveilig ervaren, al dan niet vanwege de hoge snelheden die hier worden gereden.



Bijlage 2 Analyse vervoersbezit en gebruik

De cirkeldiagrammen in onderstaande figuur tonen de modal split (de verdeling van vervoerswijzen) van inwoners van Blaricum, Laren en Eemnes voor verschillende reisafstanden (op basis van data van ODIN). Ook is een gemiddelde van vergelijkbare gemeenten opgenomen in de figuur. Hierbij is gekeken naar gemeenten met een vergelijkbare dichtheid en afstand tot grote steden. Wat opvalt is dat op korte afstanden (<7,5 km) in Laren en Eemnes relatief veel wordt gefietst. In Eemnes komt het aandeel voetgangers overeen met het gemiddelde. In Laren is dit aandeel een stuk lager. Voor Blaricum geldt dat de helft van alle korte ritten met de auto worden gedaan. Het aandeel fietsers is hier een stuk lager dan gemiddeld. Voor het totale aantal verplaatsingen (de onderste rij van cirkeldiagrammen) komen de drie gemeenten meer in de buurt van het landelijke gemiddelde, met voor Blaricum het autogebruik en voor Laren het fietsgebruik als uitschieters. Onderstaande tabel toont het gemiddelde autobezit van de gemeenten ten opzichte van het landelijke gemiddelde. Hier valt op dat dit hoger ligt dan het landelijk gemiddelde en gemiddelde in de provincies.

Gebied	Gemiddeld autobezit
Blaricum	1,37
Eemnes	1,30
Laren	1,34
Provincie Noord-Holland	0,89
Provincie Utrecht	1,17
Landelijk	1,08

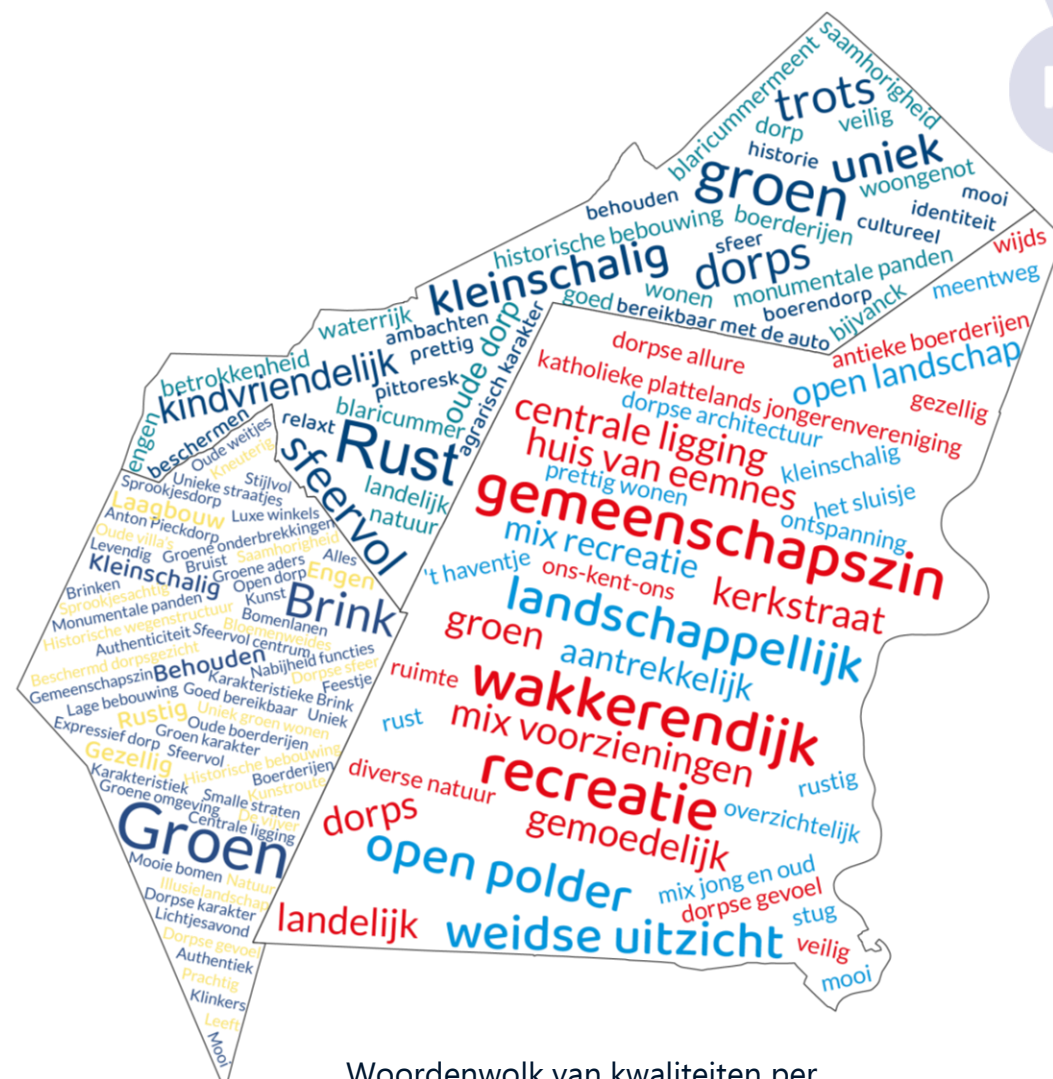


Bijlage 3 Resultaten participatie

Kwaliteiten van de gemeenten

In het participatieproces rondom de verkeersvisie is samen opgetrokken met het proces van de omgevingsvisie. We zijn de participatie gestart met een aantal opgehaalde kwaliteiten en kernwaarden van de verschillende gemeenten.

Blaricum, Eemes en Laren zijn fijne dorpen om te wonen en behoren tot de top 50 aantrekkelijkste woongemeenten van Nederland. Er is een hoog voorzieningenniveau, een actieve ondernemende bevolking en de dorpen hebben een centrale ligging tussen Amsterdam, Utrecht en Amersfoort. De dorpen hebben elk hun eigen authentieke dorpse karakter met veel groen en rijke cultuurhistorie. Men waardeert het wonen en leven in deze dorpen enorm. Niet alleen de ruimtelijke kwaliteiten, maar ook de sterke gemeenschapszin en het zelforganiserend vermogen. De kwaliteit van de gemeenten wordt gekoesterd, maar is ook onderdeel van een dynamische omgeving die leidt tot een aantal opgaven in de leefomgeving, waaronder ook op het gebied van verkeer.



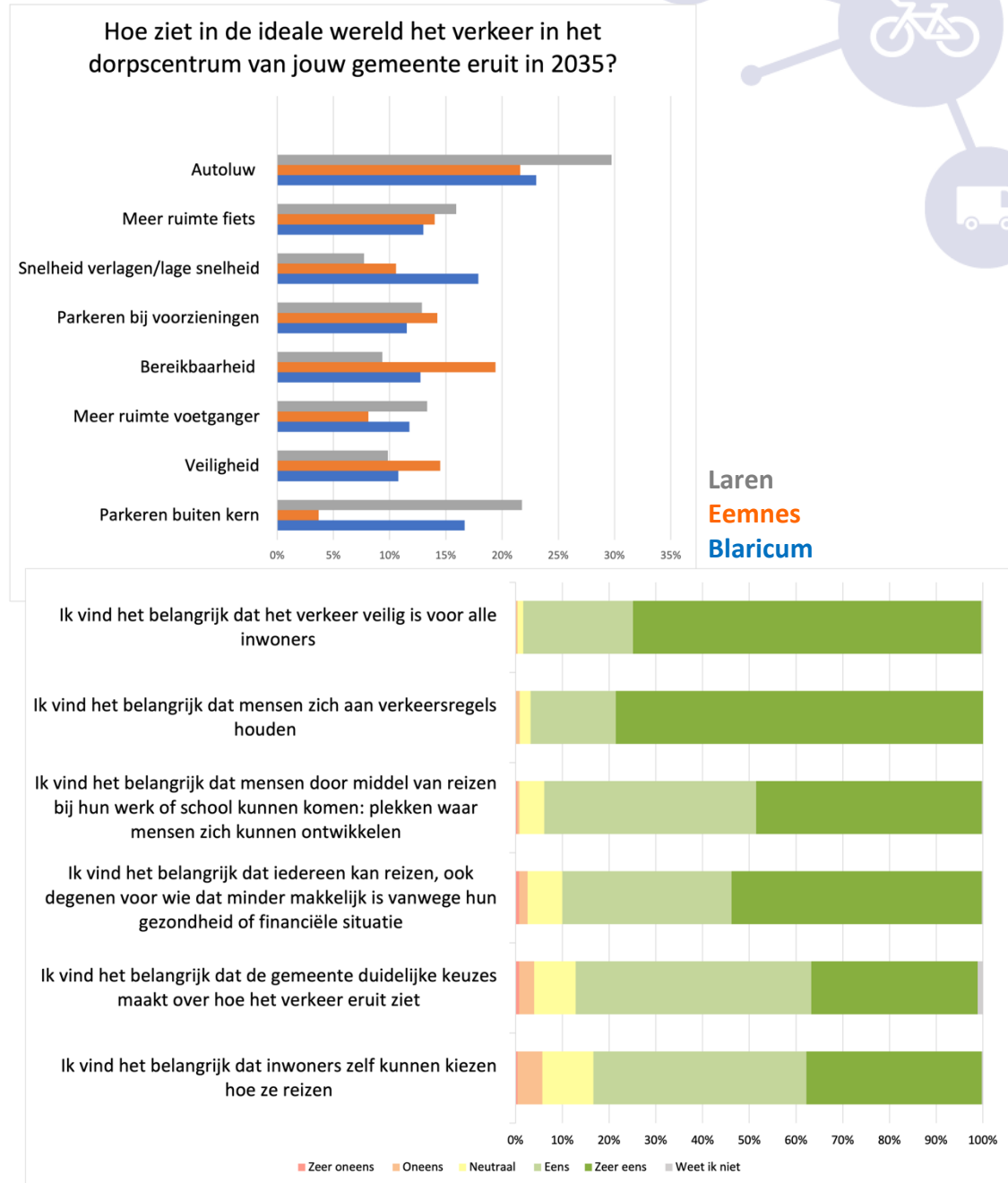
Woordenwolk van kwaliteiten per gemeente, genoemd door bewoners

In het proces zijn er verschillende participatiemomenten geweest. In deze bijlage lichten we de resultaten toe.

Enquête 1

In het najaar van 2023 is een enquête uitgezet onder inwoners van Blaricum, Laren en Eemnes. In totaal zijn er 1255 reacties gekomen, redelijk verdeeld over de gemeenten. Hierin hebben we vragen opgenomen over het vervoersgebruik van bewoners en wat zij belangrijk vinden als het gaat om verkeer en de toekomst van verkeer. Een aantal van de belangrijkste conclusies zijn als volgt:

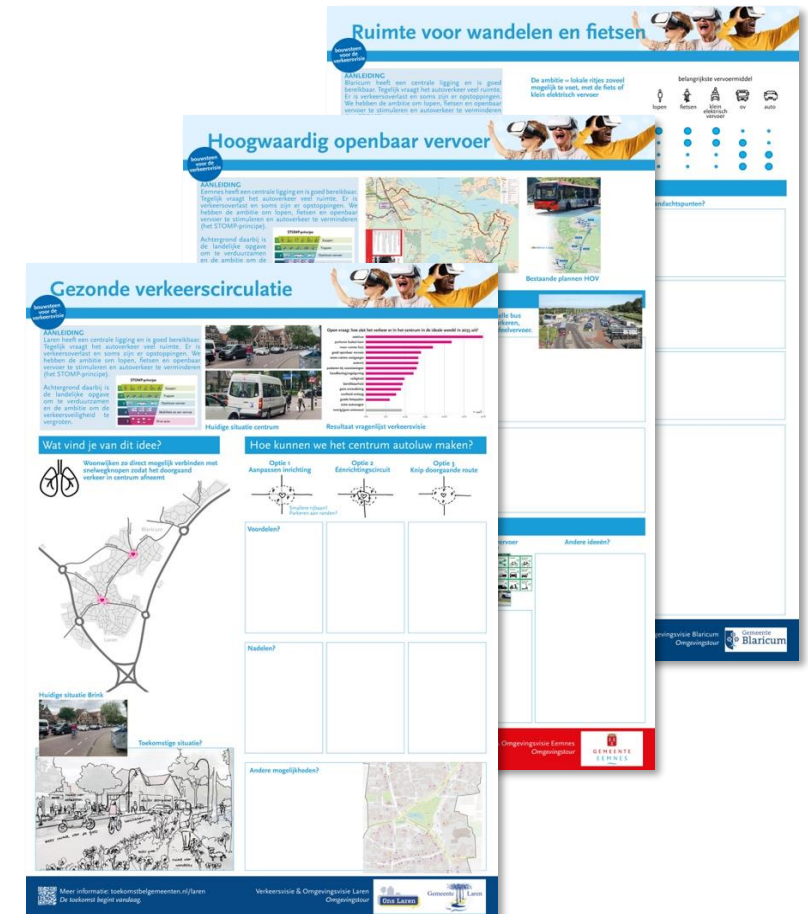
- Autobezit ligt relatief hoog in de drie gemeenten. Daarnaast ligt het gebruik van de auto onder de respondenten in Blaricum en Eemnes relatief hoog. De (elektrische) fiets wordt door de respondenten het vaakst gebruikt voor ritjes binnen de gemeenten.
- Bij iedere gemeente staat bovenaan dat inwoners het belangrijk vinden dat het verkeer veilig is voor alle inwoners en dat iedereen zich aan de verkeersregels houdt. De thema's veiligheid en regelgeving staan dus voor veel inwoners bovenaan als het gaat om verkeer.
- De stellingen die vervolgens als belangrijk worden geacht gaan over de mogelijkheden om je te ontwikkelen (ontplooiing) en om te kunnen reizen (gelijkheid). Deze sociale thema's vinden inwoners dus ook belangrijk als het gaat om verkeer.
- Inwoners vinden het belangrijk dat de gemeente duidelijke keuzes maakt over het verkeer, maar willen wel zelf de keuze hebben over hoe ze reizen.
- Voor de toekomst zijn er uiteenlopende wensen. In het dorpscentrum zien we dat het thema 'autoluw' vaak wordt genoemd door respondenten. Daarnaast voor Laren en Blaricum dat parkeren meer buiten de kernen wordt georganiseerd. Voor Eemnes is bereikbaarheid een belangrijk thema. In Blaricum wil men dat de snelheid uit van vervoersmiddelen omlaag gaat. Veiligheid, meer ruimte voor voetganger en fiets vinden bewoners van alle drie de gemeenten belangrijk voor de toekomst.



Omgevingstour 1

Inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden van alle drie de gemeenten zijn gesproken tijdens de Omgevingstour in het najaar van 2023 en tijdens sessies in het voorjaar van 2024. Bij de omgevingstour zijn we met circa 300 bewoners in gesprek gegaan. Onderstaande punten vatten samen hoe de mobiliteit op dit moment wordt ervaren door deze groepen.

- In alle drie de gemeenten zijn er zorgen over de hoge snelheden en verkeersdrukten in de centra. In Blaricum en Eemnes wordt de snelheid te hoog ervaren, vooral in het centrum en op hoofdwegen zoals de Laarderweg in Eemnes. Er is vraag naar meer **snelheidsbeperkende maatregelen en een autoluwer centrum**.
- Het huidige openbaar vervoer wordt in alle gemeenten als onvoldoende ervaren, met een lage frequentie en beperkte verbindingen. Er is behoefte aan **betere en frequentere verbindingen**, inclusief nachtbusen, om het OV aantrekkelijker te maken dan de auto. Ook worden verbeteringen aan HOV-haltes en de introductie van pendeldiensten voorgesteld.
- In alle drie de gemeenten is er vraag naar **betere fiets- en wandelvoorzieningen**. Dit omvat bredere fietspaden en trottoirs, betere verlichting, en veilige oversteekplaatsen. In Laren wordt specifiek genoemd dat fietsers en voetgangers zich onveilig voelen door de drukte en grote auto's in het centrum.
- Er is veel discussie over parkeren, vooral in de centra. Er wordt gepleit voor het **verplaatsen van parkeergelegenheden naar de rand** van de centra en voor betere parkeermogelijkheden voor mensen die slecht ter been zijn. Tegelijkertijd ervaren ondernemers in Blaricum en Laren weerstand tegen het verminderen van parkeerplaatsen in het centrum.
- Ondernemers zijn bezorgd dat minder parkeerplaatsen en het autoluwer maken van de centra klanten zullen afschrikken. In Laren en Blaricum is er angst voor **minder inkomsten door het verminderen van parkeergelegenheid** nabij winkels. Tegelijkertijd is er een roep om meer groen en verfraaiing van de dorpspleinen om de aantrekkingskracht te verhogen.
- Er is een brede consensus over de behoefte aan **een balans tussen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid**. De meeste mensen willen een minder dominante rol voor de auto in het straatbeeld, maar zien ook de noodzaak van goede bereikbaarheid voor zowel bewoners als bezoekers. Er wordt gepleit voor meer ruimte voor fietsers en voetgangers, betere OV-voorzieningen, en slim parkeermanagement.



Enquête 2 & omgevingstour 2

In de zomer van 2024 is een tweede ronde (bewoners)participatie georganiseerd. De participatie was alleen gericht op de dorpen Blaricum en Laren. Hierbij hebben we de denkrichtingen, voortkomend uit de eerste analyse en ophaal fase, voorgelegd aan bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Dit is gedaan aan de hand van een online enquête die is aangevuld met straatgesprekken uit de tweede omgevingstour. Voor Blaricum is er input geleverd door 430 bewoners en voor Laren door 489 bewoners.

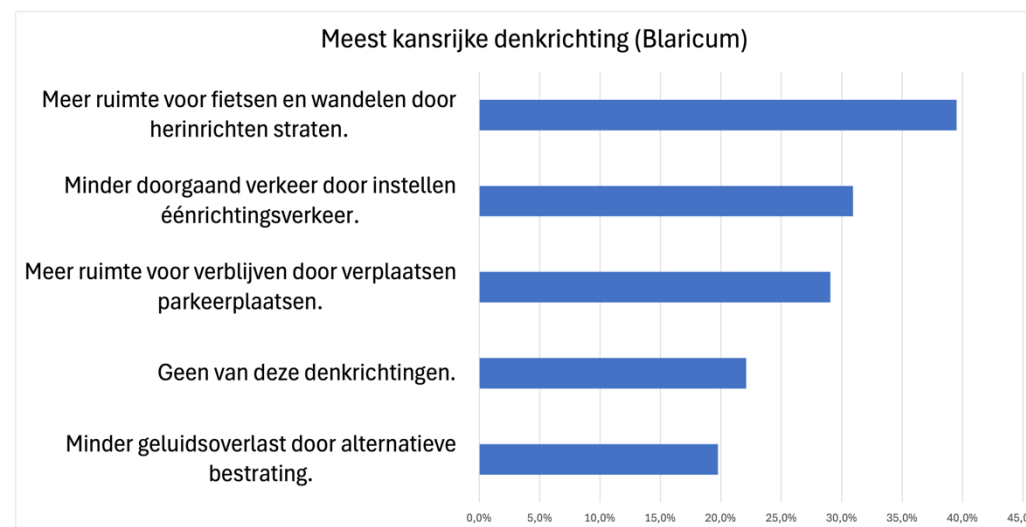
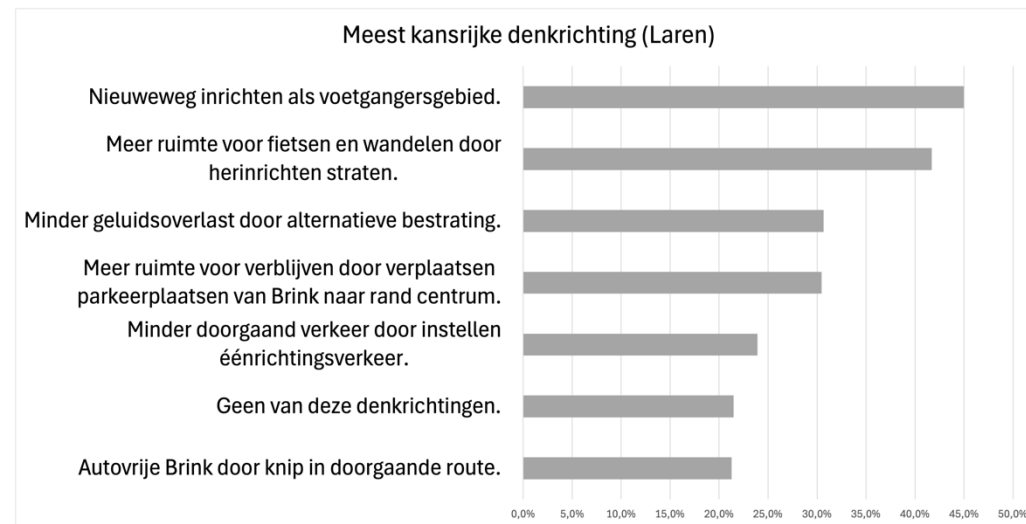
Een aantal van de belangrijkste conclusies zijn als volgt:

- Er is verdeeldheid over het verplaatsen van parkeren naar de randen van de dorpen. In Blaricum is het draagvlak groter om een gedeelte van de parkeerplaatsen in het centrum weg te halen dan in Laren. Meer dan de helft van de bewoners is voorstander van het verplaatsen van (een gedeelte van de) parkeerplaatsen. Tegelijkertijd wil tussen de 35 en 40% van de bewoners dat er niks verandert aan de huidige situatie.
- Het creëren van meer ruimte voor fietser en voetganger en het herinrichten naar 30 km/u is een uitwerking waar een meerderheid van de bewoners (60-65%) zich in kan vinden.
- Voor een aanpassing in de verkeersstructuur zoals eenrichtingsverkeer of een autovrije zone (knip) is beperkt draagvlak. In Laren is ongeveer de helft van de bewoners tegenstander van deze aanpassingen en in Blaricum 45% van de bewoners.

In Laren is:

- er een duidelijke wens om bij herinrichting van straten te kiezen voor klinkerbestrating of een alternatief met dit aanzicht. Er is tegenstand tegen het gebruik van asfalt;
- circa 65% van de bewoners voorstander van het inrichten van (een gedeeltelijk) voetgangersgebied in de Nieuweweg.

Ook is bewoners gevraagd wat ze de meest kansrijke denkrichting vinden. In de figuren rechts zijn de resultaten weergegeven.



Raadsbijeenkomsten

In februari 2024 zijn er raadsbijeenkomsten gehouden over de Omgevingsvisie en de Verkeersvisie. Wat betreft verkeer zijn de volgende punten aan de orde gekomen.

- Alle raden erkennen het belang van het beperken van doorgaand autoverkeer in de centra van hun dorpen. Men ziet de voordelen van autoluwere centra, zoals een gezelliger en veiliger dorpskern, maar er zijn zorgen over de bereikbaarheid, vooral voor ouderen en minder mobiele mensen. Er zijn verschillende ideeën geopperd, zoals het invoeren van eenrichtingsverkeer en het verminderen van parkeerplaatsen in het centrum. Laren gaat hierin verder door te pleiten voor parkeren aan de rand van het centrum, met elektrische voertuigen om mensen te vervoeren.
- Verkeersveiligheid is een terugkerend thema. De raden willen de snelheid van het verkeer terugdringen, vooral in de centra en op 30 km/u-wegen die nu niet goed zijn ingericht. Er is ook aandacht voor het gedrag van weggebruikers, waarbij het aanpassen van het verkeersgedrag belangrijker wordt geacht dan alleen het verminderen van de hoeveelheid verkeer.
- Het belang van het aantrekkelijk en levensvatbaar houden van de dorpscentra voor ondernemers wordt onderstreept.
- Toegankelijkheid, vooral voor ouderen, is een belangrijk punt. In Blaricum bijvoorbeeld wonen veel ouderen verder van voorzieningen, waardoor de auto vaak noodzakelijk blijft. Ook is er aandacht voor een betere aansluiting op HOV, met goede fiets- en wandelroutes als oplossingen voor mensen die verder van OV-haltes wonen.
- Alle raden willen meer inzetten op fietsvoorzieningen, waaronder doorfietsroutes en fietsstraten. Er is echter discussie over waar deze routes moeten komen: door het centrum of juist daarbuiten. Het STOMP-principe wordt omarmd als richtlijn voor een duurzame inrichting van verkeer en vervoer.
- Bevoorrading van winkels met grote vrachtwagens is een zorgpunt, vooral in de smallere dorpsstraten. Er wordt gepleit voor het gebruik van kleinere, elektrische voertuigen voor bevoorrading, en men wil het vrachtverkeer weren uit bepaalde straten. In Laren wordt bijvoorbeeld geopperd om winkels te bevoorraden via elektrische voertuigen die buiten het dorp worden beladen.
- Hoewel elektrisch vervoer een minder uitgebreid besproken thema is, zijn er wel suggesties gedaan, zoals het gebruik van elektrische voertuigen voor bevoorrading en de invoering van deelfietsen en deelauto's. Dit wordt gezien als een oplossing voor het terugdringen van autoverkeer en het verbeteren van de mobiliteit in de dorpen.



Bijlage 4 Beleidskaders rijk en provincie

Verschillende landelijke, regionale en gemeentelijke documenten vormen de kaders waarbinnen de verkeersvisie wordt opgesteld. Hier vatten we samen welke punten vanuit het huidige beleid als basis gelden voor de nieuwe Verkeersvisie.

Op nationaal niveau zijn er een aantal beleidsontwikkelingen die van belang zijn voor het verkeersbeleid in onze gemeenten:

De ambitie is om met het toekomstige mobiliteitssysteem te zorgen voor een duurzame, gezonde, bereikbare en veilige leefomgeving. Hierbij is van belang dat verschillende ververmiddelen beter op elkaar aangesloten moeten worden (*uit: Mobiliteitsvisie 2050*).

De Nederlandse overheid committeert zich aan verschillende doelen op het gebied van duurzaamheid. In de Omgevingsvisie onderschrijven de BEL-gemeenten het nationale doel om in 2050 klimaatneutraal te zijn. Een transitie naar duurzame mobiliteit is cruciaal in het behalen van deze doelen. Naast het verminderen van emissies is er ook de ambitie om leefbare en goed bereikbare woongebieden te behouden en ontwikkelen, slimme en optimale doorstroming in de steden en het ontwikkelen van een toegankelijk, betaalbaar, veilig, comfortabel en gezond mobiliteitssysteem (*uit: Klimaatakkoord*).

Op het gebied van verkeersveiligheid wordt toegewerkt naar een risicogestuurde aanpak. Dit betekent dat voortaan de locaties waar het risico op een ongeval het hoogst is het vertrekpunt zal zijn voor het nemen van maatregelen, ongeacht of er een incident is geweest. Daarnaast worden een aantal gedragingen en doelgroepen vastgesteld als risicovol. Regio's bepalen zelf welke risico's het belangrijkst zijn om op te pakken (*uit: Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030*).



Vanuit de provincies Utrecht en Noord-Holland en de regio Gooi- en Vechtstreek zijn de volgende beleidsdoelen van belang voor de Verkeersvisie:

Provincie Noord-Holland wil inzetten op duurzame, veilige en gezonde mobiliteit door 1) de groei van mobiliteit te voorkomen, 2) een transitie naar duurzame mobiliteit en 3) het beter benutten van beschikbare infrastructuurnetwerken (*uit: Perspectief Mobiliteit*).

Provincie Noord-Holland en provincie Utrecht zetten in op meer actieve mobiliteit, onder andere door fietsinfrastructuur te ontwikkelen en op te waarderen en de mogelijkheden voor een ketenreis te verbeteren. Voor de Gooi- en Vechtstreek wil provincie Noord-Holland 98 km extra fietsroutes ontwikkelen en 229 km aan fietsroutes opwaarderen tot 2027 (*uit: Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027; Regionaal Toekomstbeeld Fiets Noord-Holland & Utrecht*).

Provincie Noord-Holland gaat investeren in snelle, frequente, betrouwbare HOV-busverbindingen. Voor de BEL gemeenten is het traject Huizen – Hilversum relevant. De bus rijdt langs de drie gemeenten met in Blaricum een halte bij de Stichtseweg en voor Laren en Eemnes is onlangs een halte bij de P+R langs de A27 geopend (*uit: HOV in 't Gooi*).

Er zijn vanuit provincie Utrecht plannen om in de toekomst (2035-2050) een doorgroei te maken van de snelwegbuslijn naar een U-liner voor traject USP-Eemnes-Almere (*uit: Ov netwerkperspectief 2025-2035*).

De ontwikkeling van ov-knooppunten en de HOV-lijn is belangrijk voor de mobiliteit in de regio Gooi- en Vechtstreek. Bij nieuwe ontwikkellocaties dient te worden gefocust op een goede bereikbaarheid. Knooppunten zoals stations en P+R's dienen uitgebreid te worden qua voorzieningen (*uit: Koersdocument Gooi- en Vechtstreek*). Voor recreatieve mobiliteit dient te worden ingezet op het stimuleren van actieve mobiliteit en de verbetering van de voorzieningen hiervoor (*uit: Visie recreatie en toerisme Gooi- en Vechtstreek*).

Er zijn plannen voor een doorfietsroute die via Blaricum en Laren loopt. Vanuit de provincie is een andere route aangewezen dan de voorkeursroute van de gemeente (zie bijlage 1).

Regio Gooi- en Vechtstreek wil knooppunt Crailo verder optimaliseren en een veilige route voor fietsers en voetgangers creëren. De ontwikkeling van het knooppunt is belangrijk voor de ontsluiting van nieuwe woonwijken.

