

Nota van beantwoording zienswijzen verkeersvisie Laren

Oktober 2025

Inleiding

De gemeenteraad van Laren heeft op 23 april 2025 besloten de ontwerp verkeersvisie Laren ter inzage te leggen. Het college heeft de ontwerp verkeersvisie vervolgens op 21 mei 2025 ter inzage gelegd via <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2025-222165.html>. Tot en met 2 juli is iedereen in de gelegenheid gesteld tot het indienen van een zienswijze. Dit is tevens bekend gemaakt via het lokale nieuwsblad Larens Journaal en de gemeentelijke website.

Deze nota stelt belanghebbenden in de gelegenheid om kennis te nemen van alle ingebrachte reacties op de ontwerp verkeersvisie, de beantwoording ervan en de beoogde aanpassingen voor de definitieve verkeersvisie Laren.

Aanpak en Leeswijzer

De ingebrachte zienswijzen zijn soms enigszins samengevat of ingekort en worden per onderdeel beantwoord. Hierbij wordt aangegeven of de zienswijze leidt tot het aanpassen van de verkeersvisie. Omdat zienswijzen soms enigszins zijn ingekort, kan het zijn dat de formulering van de zinnen iets anders is dan in de oorspronkelijke zienswijze, maar de kern en inhoud blijft gelijk. Het overzicht bevat ook overige wijzigingen, zoals het aanpassen van spellingsfouten en het verduidelijken van enkele zinnen.

Aan het einde van dit document zijn alle aanpassingen die worden aangebracht in de tekst of de verbeeldingen samengevat weergegeven.

Beantwoording zienswijzen

Er zijn zienswijzen ontvangen van:

1. Indiener, zienswijze A: ondernemer
2. Indiener, zienswijze A: ondernemer
3. Indiener, zienswijze A: ondernemer
4. Indiener, zienswijze A: ondernemer
5. Indiener, zienswijze A: ondernemer
6. Indiener, zienswijze A: ondernemer
7. Indiener, zienswijze A: ondernemer
8. Indiener, zienswijze B: ondernemer
9. Indiener, zienswijze C: ondernemer
10. Indiener, zienswijze D: ondernemer
11. Indiener, zienswijze E: bewoner
12. Indiener, zienswijze F: ondernemer
13. Indiener, zienswijze F: ondernemer
14. Indiener, zienswijze F: ondernemer
15. Indiener, zienswijze F: ondernemer
16. Indiener, zienswijze F: ondernemer
17. Indiener, zienswijze F: ondernemer
18. Indiener, zienswijze F: ondernemer
19. Indiener, zienswijze F: ondernemer
20. Indiener, zienswijze F: ondernemer
21. Indiener, zienswijze F: ondernemer
22. Indiener, zienswijze F: ondernemer
23. Indiener, zienswijze F: ondernemer
24. Indiener, zienswijze G: ondernemer (uit Bussum)

- 25. Indiener, zienswijze H: ondernemer
- 26. Indiener, zienswijze I: bewoner
- 27. Indiener, zienswijze J: bewoner
- 28. Indiener, zienswijze J: bewoner
- 29. Indiener, zienswijze K: organisatie
- 30. Indiener, zienswijze L: organisatie
- 31. Indiener, zienswijze M: bewoner
- 32. Indiener, zienswijze N: bewoner
- 33. Indiener, zienswijze O: bewoner
- 34. Indiener, zienswijze P: bewoner
- 35. Indiener, zienswijze Q: raad

- 36. Conclusie (aanpassingen verkeersvisie)

Zienwijze A: Ondernemers

	Zienswijze	Gemeentelijke reactie
1.1	1. Parkeerplaatsen schrappen is economisch onverantwoord Het voorstel om 50 tot 60 parkeerplaatsen te verwijderen uit het centrum is voor ons niet te accepteren. Het huidige aantal parkeerplekken is al onvoldoende, vooral op drukke momenten en tijdens evenementen. Juist nabij het Brinkhuis — dat veel oudere bezoekers aantrekt — is bereikbaarheid per auto essentieel. Ook voor winkelend publiek is een tekort aan parkeerplaatsen funest. Bezoekers komen vaak uit de regio en zijn aangewezen op de auto. De parkeerplaatsen 'verplaatsen' naar het hertenkamp kan mooi bedacht zijn achter de tekentafel, maar het lijkt ons lastig om daar 50 extra parkeerplaatsen bij te plaatsen. Elke vermindering of verplaatsing van het aantal parkeerplaatsen in het centrum zal direct ten koste gaan van de bereikbaarheid en leefbaarheid van het dorp én van het economische draagvlak van lokale winkels, horeca en culturele instellingen. Niet doen dus!	Vanuit de bestuursopdracht tot het opstellen van een verkeersvisie werd onder andere gevraagd te komen tot een 'autoluwer' Larens dorpscentrum. Gedachte daarachter is dat de verblijfskwaliteit van het centrum door de aanwezigheid van minder auto's verhoogt. De overtuiging daarbij is dat de aantrekkingskracht van Laren ligt in de schoonheid van het (groene) centrum en de aanwezigheid van een groot winkel- en horeca-aanbod. Op basis daarvan bepalen mensen goeddeels hun bezoek. Om te komen tot een autoluwer dorpscentrum is (o.a.) het volgende beleidsdoel opgenomen in paragraaf 3.5 Parkeren: <i>In de centra gaan we de parkeercapaciteit slim herschikken. Dat betekent in het hart van de centra iets minder parkeerplaatsen en alleen kortparkeren en het verplaatsen van langparkeren naar de randen bij de toegangswegen om automobilisten zoveel mogelijk daar op te vangen. Uitgangspunt is herschikking van de parkeergelegenheid en geen vermindering daarvan. Indien gewenst en mogelijk kan bij deze herschikking een (beperkte) uitbreiding van parkeergelegenheid aan de randen van de centra worden overwogen.</i> <u>Gezien de bezwaren van veel ondernemers en Hart van Laren halen we dit beleidsdoel uit de verkeersvisie.</u>

1.2	2. Autoluw maken is niet passend bij het karakter van Laren Laren is geen grootstedelijk centrum. Het is een bijzonder dorp met een regionale aantrekkingskracht vanwege zijn unieke karakter, winkels, galeries en horecagelegenheden. De meeste bezoekers komen met de auto. Voor hen zijn bereikbaarheid en parkeergelegenheid dichtbij cruciaal. Vergelijkbare maatregelen in andere gemeenten (zoals in Bussum en Hilversum en Baarn) hebben geleid tot leegloop van winkels en verlies van levendigheid Dit risico willen wij voor Laren koste wat kost voorkomen.	Zie het antwoord bij: 1.1.
1.3	3. Bereikbaarheid moet voorop staan — niet de auto als laatste De verkeersvisie wekt de indruk dat de auto een ongewenst vervoermiddel is. Dat is een onrealistische benadering, zeker voor Laren. Bereikbaarheid voor bezoekers, leveranciers en personeel is een essentiële randvoorwaarde voor een leefbaar en economisch gezond dorp. Alle modaliteiten — auto, fiets, openbaar vervoer en voetgangers — verdienen een evenwichtige plek in het plan. Het is onverstandig om auto's te degraderen tot ongewenste verkeersdeelnemer.	De bereikbaarheid per auto van de winkels blijft in de verkeersvisie overeind. Het maken van snelheid door auto's wordt ontmoedigd; daar heeft bestemmingsverkeer niet veel last van. Het aantal parkeerplaatsen neemt niet af, en waar parkeerplaatsen moeten verdwijnen (bijvoorbeeld bij dwars parkeren langs fietsroutes) brengen wij parkeerplaatsen zo dichtbij mogelijk terug. Daarmee wordt de vitaliteit van het dorpscentrum goed geborgd.
1.4	4. Deelvervoer en OV zijn geen realistisch alternatief in Laren Het stimuleren van deelauto's of het verwachten dat bezoekers met het openbaar vervoer komen, past niet bij de huidige situatie en schaal van Laren. Deelvervoer is in kleine dorpen nauwelijks rendabel en OV-verbindingen zijn beperkt. Laren is geen knooppunt, maar een bestemming. Daarom is gratis parkeren in of nabij het centrum	Deelvervoer en OV bieden mobiliteit op ruimte-efficiënte wijze. Naast het voorkomen van vervoersarmoede zijn deze middelen een alternatief voor autogebruik. Het belang van deze alternatieven zal in de (nabije) toekomst groter worden omdat de verkeersdrukke op hoofd- en onderliggend wegennet toeneemt (door de aanzienlijke woningbouwopgave in met name omliggende regio's; zie: Impactstudie A27/A1 Regio Gooi en Vechtstreek). OV heeft minder last van tijdverlies door

	noodzakelijk en draagt bij aan het unieke karakter van Laren.	verkeersdrukte en kan daarmee concurrerender worden met autogebruik. Recent is de bereikbaarheid per openbaar vervoer van en naar Laren verbeterd doordat de HOV-lijn 321 nu door het dorp rijdt. Binnenkort rijdt ook in het weekend elk kwartier een bus heen en weer tussen P&R Crailo en P&R Eemnes Laren, met haltes bij Singer en de Brink.
1.5	5. Fietsverkeer vraagt andere benadering dan voorrang Fietsen — zeker e-bikes — en fatbikes gedragen zich steeds meer als snelverkeer. 'Een ongenueanceerde voorrang voor fietsers brengt risico's mee voor verkeersveiligheid en belemmert de doorstroming'. Ook hier pleiten wij voor een gebalanceerde aanpak, afgestemd op de werkelijke verkeerssituatie in Laren. Laren heeft reeds vele mooie fietspaden in en rond het dorpen. Er is geen behoefte aan snelle doorfietsroutes, die ook de veiligheid in het dorp negatief zullen beïnvloeden. Doorfietsroutes prima, maar leidt deze om de dorpen heen. Zie ook 'de voetganger als paria', die we zullen bijvoegen.	De gemeente Laren hecht waarde aan realisatie van regionale doorfietsroutes in samenwerking met de regio(gemeenten) en de provincie Noord-Holland. Gedachte daarachter is dat fietsen (net als voornoemd OV gebruik) een ruimte-efficiënt alternatief is voor autogebruik. Door vergroting van het bereik dat de elektrische fiets in vergelijking met de niet-elektrische fiets heeft, liggen steeds meer bestemmingen op fietsafstand. Bij de afwegingen tot realisatie van nieuwe fietsinfrastructuur nemen we de veiligheid van alle verkeersdeelnemers in ogenschouw. Voetgangers worden daarbij niet vergeten want, zoals is aangegeven, uitgangspunt van de verkeersvisie is meer ruimte te bieden in het centrum voor fietsers én voetgangers. Uitgangspunt in de verkeersvisie is het algemeen in Nederland toegepaste STOMP-principe. Dit houdt een prioritering in: • Voetgangers (Stappen) • Fietsers (Trappen) • Openbaar vervoer • Mobility as a service (Eén platform voor alle mobiliteitsopties) • Privé auto.

		Dit principe leidt tot een aantal keuzes, die ook in de landelijk bepaalde uitgangspunten voor herkenbare weginrichtingen terugkomen. Een ervan is dat we omwille van veiligheid voor fietsers, dwarsparkeren niet toepassen naast fietsroutes die veel gebruikt worden. Data laat zien dat auto's die achteruit de parkeerplaats verlaten, fietsers soms te laat opmerken. Een andere principe is dat bij kruisingen met wegen waar veel fietsverkeer is, het de voorkeur heeft de fietser te faciliteren met een fietsstrook. Dit is iets anders dan een fietssuggestiestrook. Daar mag je bijvoorbeeld op stoppen of zelfs parkeren als er geen bord staat dat dat verbiedt. Op een fietsstrook is dat absoluut verboden. Ook krijgt een fietser op een fietsstrook voorrang op autoverkeer dat wil kruisen of de weg op wil rijden. Deze situatie is niet alleen veiliger voor de fietser, het is ook in lijn met het STOMP-beleid. Om te voorkomen dat de weg een voorrangsweg wordt (wat een signaal geeft dat je er hard mag rijden) passen we uitritconstructies toe. Dat de fietser zich geen zorgen hoeft te maken over verkeer van rechts, heeft wel als gevolg dat ook de automobilist dat niet hoeft. Om hard rijden te voorkomen, moeten we dus andere maatregelen nemen. Dat zijn bijvoorbeeld verkeersplateaus (voor bussen comfortabeler dan drempels) en een smalle rijstrook voor auto's, die dus bij tegenliggers op de fietsstrook zullen moeten gaan rijden en hun snelheid moeten aanpassen aan fietsers. Hetzelfde geldt voor auto's die achterop komen. Waar de weg breed is kan evt. ook met chicanes gewerkt worden, waar de weg smal is kan dit niet en is het ook niet nodig. Deze uitgangspunten worden overal in Nederland gebruikt voor reconstructies. De resultaten zijn goed; de snelheid daalt en de
--	--	--

		ongevalcijfers zijn laag. Doordat alle wegbeheerders met dezelfde uitgangspunten werken in soortgelijke situaties, ontstaat een herkenbaar beeld voor de weggebruiker. Er moet een hele goede reden zijn om af te wijken, omdat dit niet alleen ter plaatse verwarrend werkt, maar ook afbreuk doet aan het intuïtieve begrip van situaties elders. NB De zorg over te snel rijdende fatbikes delen wij. Hiervoor is het wachten op landelijke regelgeving over het gebruik daarvan. Vanuit de rijksoverheid is hier aandacht voor.
1.6	6. Behoud van leefbaarheid en ontmoetingsplekken Het voorstel om bankjes aan bijvoorbeeld de Nieuweweg te verwijderen, is wat ons betreft onbegrijpelijk. Deze bankjes worden intensief gebruikt door zowel bezoekers als bewoners. Ze dragen juist bij aan het karakter en de leefbaarheid van ons dorp en zijn daar, inclusief boompjes, ten tijde van de reconstructie van de Nieuweweg neergezet om meer ruimte voor voetgangers te maken. Daarnaast worden de fietsrekken beperkt gebruikt en is de noodzaak van uitbreiding niet aan de orde.	De gemeente Laren onderschrijft het belang van leefbaarheid en de ontmoetingsplekken die daarop van invloed zijn. Bankjes, groen en aanwezigheid van fietsrekken zijn elementen die de waardering van de openbare ruimte vergroten. In de uitwerking van het Centrumplan Laren wordt verder invulling gegeven aan plaatsing en onderhoud van deze elementen. Daarbij is de doorloop vanaf de verschillende parkeerterreinen en OV haltes naar het centrum een belangrijk aandachtspunt.
1.7	Conclusie: samen optrekken in een herzien plan Wij roepen het college en de gemeenteraad dan ook op om de plannen grondig te herzien en in overleg met ondernemers, bewoners en maatschappelijke organisaties tot een gedragen, realistisch en toekomstbestendig verkeersbeleid te komen. Onze oproep:	Deze nota van zienswijzen is het sluitstuk van uitgebreide participatie waarin iedere belanghebbende meermaals de gelegenheid is geboden invloed uit te oefenen op de inhoud van de verkeersvisie.

	• Staak de huidige plannen en ga terug naar de tekentafel. • Voer een transparant en realistisch participatieproces met ondernemers en bewoners. Het door u gevoerde participatieproces is niet afdoende gebleken en te algemeen. • Stel bereikbaarheid, leefbaarheid en lokale economie centraal en verwijder absoluut geen 50 parkeerplaatsen in het hart van Laren. • Werk aan een breed gedragen toekomstvisie waarin Laren aantrekkelijk blijft voor inwoners, ondernemers en bezoekers.	
--	--	--

Zienswijze B: Ondernemer

	Zienswijze	Gemeentelijke reactie
2.1	Hierbij wil ik graag mijn bezwaar kenbaar maken tegen het voorstel om 50/60 parkeerplaatsen te verwijderen uit het centrum van Laren. Mijn ervaring is dat het voor onze winkel bittere noodzaak is dat een belangrijk deel van onze klanten met de auto even langs de bakker kan blijven gaan. Enerzijds omdat ze te ver van onze winkel wonen om de fiets te kunnen pakken, en anderzijds dat men van wege ouderdom of handicap afhankelijk zijn van het gebruik van hun auto. Het kort kunnen parkeren op de Nieuweweg (blauwe zone) is voor onze bedrijfsvoering van levens belang.	Zie het antwoord bij 1.1.
2.2	Mijn bescheiden advies zou zijn om te zorgen dat er een goede rondweg om Laren kan worden aangelegd met de mogelijkheid om de auto op een grote parkeerplaats net buiten het dorp te parkeren. Vanwaar men op bepaalde tijden	Samen met andere overheden is een hubstrategie vastgesteld. Die houdt voor Laren in dat we in de toekomst de P&R plaatsen bij de randen van ons dorp kunnen ontwikkelen tot hubs. De

	met een kleine shuttle bus of treintje naar het centrum kan worden gebracht.	bereikbaarheid van Laren in het weekend wordt sterk verbeterd door de inzet van een shuttlebus tussen de twee hubs.
2.3	Ook zal handhaving op de blauwe zone m.b.t. de parkeertijd ons ontzettend helpen.	De gemeente Laren onderschrijft het belang van handhaving op de parkeertijden behorende bij de blauwe zones, en zet daarop in. Hiermee wordt afgedwongen dat meer verschillende mensen van de parkeergelegenheid gebruik kunnen maken hetgeen bijvoorbeeld gunstig is voor winkelbezoekers die met de auto komen.

Zienswijze C: Ondernemer

	Zienswijze	Gemeentelijke reactie
3.1	Ik ben al 26 jaar ondernemer in Laren en heb in de loop der jaren al heel veel parkeerplaatsen zien verdwijnen Zo zijn er op de Nieuweweg fietsenrekken geplaatst waar nooit fietsen in staan en hebben daar nuttige parkeerplekken voor moeten wijken Het zou zeer onverstandig zijn om nog meer parkeerplaatsen te verwijderen, omdat we eigenlijk parkeerplaatsen tekort komen! Het grootste gedeelte van onze klanten ongeveer 80% komt niet uit Laren zelf , maar uit het hele land De gemeente Laren zou juist voor meer parkeergelegenheid moeten zorgen in het dorp met bijvoorbeeld een parkeergarage	Verwijdering van parkeergelegenheid is niet een doelstelling van de verkeersvisie. Indien gewenst en mogelijk kan een (beperkte) uitbreiding van parkeergelegenheid aan de randen van het centrum worden overwogen. Zodra er in de gewijzigde verkeersvisie parkeerplaatsen moeten verdwijnen, brengen wij deze zo nabij mogelijk terug.

	Zodat mensen heerlijk wandelend van ons fantastische dorp kunnen genieten en wij ondernemers kunnen blijven bestaan!	
--	--	--

Zienswijze D: Ondernemer

	Zienswijze	Gemeentelijke reactie
4.1	Voldoende parkeergelegenheid voor klanten en leveranciers.	Zie de antwoorden bij: 1.1, 2.3 en 3.1.
4.2	Goede aansluiting op openbaar vervoer en doorloop naar centrum.	Zie het antwoord bij: 1.6.
4.3	Duidelijke bewegwijzering en toegang tot de winkeliers.	In het vernieuwde centrumplan wordt aan verbetering van de huidige bewegwijzering gewerkt.
4.4	wegomleidingen of werkzaamheden zonder overleg met ondernemers en wij als Naarderstraat.	Het is de bedoeling dat ondernemers intensief worden betrokken bij ontwikkeling van plannen en werkzaamheden. Het kan zijn dat dit niet altijd goed wordt uitgevoerd door aannemers of opdrachtgevers. Wegafslutingen vanwege bijvoorbeeld werkzaamheden of evenementen worden door / namens wegbeheerders in het programma MELVIN kenbaar gemaakt. Hiermee worden wegafslutingen ook zichtbaar in navigatiesystemen, met het oog op het waarschuwen van de weggebruiker en het aanbieden van wenselijke verkeersomleiding.

Zienswijze E: Inwoner

	Zienswijze	Gemeentelijke reactie
--	-------------------	------------------------------

5.1	Wij zijn bang dat het ontmoedigingsbeleid om de auto's van De Brink te weren leidt tot een toename van de verkeersdrukke over de Oud Blaricummerweg en de Veldweg (de bekende sluiproute). Dus de verkeersstroom van en naar de Torenlaan/Blaricum.	De inschatting is dat het “vertragen en ontmoedigen van doorgaand (sluip)verkeer” door het centrum van Laren leidt tot het maken van de keuze voor rijden over de snelwegen in plaats van binnendoor. Als het op de A1 en de A27 structureel gaat vastlopen zoals is verwacht heeft dit meer impact op het onderliggend wegennet (door het centrum van Laren heen) dan het vertragen en ontmoedigen. Over de wijze waarop optredende problemen als gevolg van vastlopende snelwegen het hoofd te bieden, is en blijft de gemeente Laren in gesprek met de regio (gemeenten), provincie en het Rijk. Bij het realiseren van maatregelen is een dergelijke integrale aanpak nodig om die te laten slagen. Zie ook het antwoord bij 1.4.
-----	--	---

Zienswijze F: Ondernemers

	Zienswijze	Gemeentelijke reactie
6.1	Om het unieke retaillandschap, de diversiteit en de levendigheid van het dorp te behouden, is het van essentieel belang dat bezoekers Laren gemakkelijk kunnen bereiken. Goede bereikbaarheid vormt de basis voor een bloeiende Lokale economie en een aantrekkelijk winkelgebied dat bezoekers blijft aantrekken. Voor ons als ondernemers is een goede bereikbaarheid essentieel om klanten te kunnen aantrekken en behouden. Dit geldt in het bijzonder gezien het regionale en nationale karakter van veel winkels in Laren, die een breed publiek aanspreken en cruciaal zijn voor de economische vitaliteit	De gemeente Laren onderschrijft het belang van een goede bereikbaarheid voor alle vervoersmodaliteiten. Mede met het oog op een florierende middenstand in het centrum. De parkeergelegenheid en regulering daarvan met de blauwe zone in nabijheid van Singer blijft punt van aandacht. Uitgangspunt is efficiënt gebruik van de parkeergelegenheid voor zowel winkelbezoekers, Singer-bezoekers als direct omwonenden.

	van het dorp. De visie biedt geen concrete plannen om de bereikbaarheid van Laren te verbeteren. Wij missen bijvoorbeeld voorstellen voor extra parkeergelegenheid bij het parkeerterrein achter Singer of andere innovatieve en haalbare oplossingen.	
6.2	Het voorgenomen plan om het aantal parkeerplaatsen te verminderen, achten wij onacceptabel. Het ontbreken van concrete alternatieven of harde toezeggingen om deze capaciteit op een andere locatie te compenseren, maakt dit voorstel ontoereikend. Parkeergelegenheid in en rondom het centrum is van essentieel belang voor zowel bezoekers als ondernemers. Zonder adequate vervangende oplossingen dreigt de toegankelijkheid van Laren ernstig te worden aangetast, met alle negatieve gevolgen van dien voor de lokale economie en levendigheid van het dorp.	Voor wat betreft de opmerkingen over het verminderen van het aantal parkeerplaatsen zie de antwoorden bij: 1.1, 2.3 en 3.1.
6.3	In het ontwerp wordt tevens voorgesteld om een zogenaamde 'knip' aan te brengen in de verkeerssituatie rondom De Brink. Wij zien echter geen enkele noodzaak of meerwaarde van deze planologische ingreep. Deze knip dwingt gemotoriseerd verkeer om te rijden om beide zijden van het dorp te bereiken, wat niet alleen leidt tot extra belasting van het milieu, maar ook de bereikbaarheid van Laren aanzienlijk frustreert. Wij wijzen hierbij ook op de ervaringen binnen de Gemeente Hilversum, waar een vergelijkbare, 'onlogische' knip werd aangebracht. Dit leidde tot aanzienlijke weerstand en negatieve gevolgen, zoals beschreven in de Gooi en Eemlander van 28 juni 2025. Wij verzoeken de Gemeente Laren dringend om deze ervaringen	In de verkeersvisie staat aangegeven dat er momenteel onvoldoende draagvlak is voor het aanbrengen van een knip of instellen van eenrichtingverkeer.

	mee te nemen in de overwegingen en af te zien van een dergelijke maatregel.	
6.4	Hoewel wij hier specifieke bezwaren en punten benoemen ten aanzien van bereikbaarheid en parkeerbeleid, betekent dit niet dat wij impliciet akkoord gaan met de overige inhoud van de visie. Daarnaast willen wij met betrekking tot het besluitvormingsproces enkele belangrijke kanttekeningen plaatsen. Wij hechten veel waarde aan een transparant proces waarbij de input van alle betrokkenen, inclusief ondernemers, serieus wordt meegenomen. • Participatie en communicatie In de Verkeersvisie 2035 worden de stappen in participatie benoemd (pagina 2) en wordt op pagina 3 gesproken over 'uitgebreide participatie met belanghebbenden.' Helaas hebben ondernemers de inhoudelijke kwaliteit van deze stappen en participatieprocessen als onder de maat ervaren. Dit blijkt duidelijk uit meerdere brieven aan B&W in juli en augustus 2024, waarin deze bezwaren al uitvoerig zijn toegelicht. Ondanks dat deze feedback breed gedragen werd door ondernemers, heeft de Gemeente hierop nooit inhoudelijk gereageerd. Hierdoor ontstaat de indruk dat deze input niet serieus is genomen. Het College van B&W [ijkt het participatieproces voornamelijk als een formele stap te zien, zonder daadwerkelijke aandacht te besteden aan de wensen en opbouwende feedback van de ondernemers. Wij roepen de Gemeente met klem op om participatie daadwerkelijk invulling te geven, met wederzijds respect en op basis van open dialoog.	• Wij betreuren het dat de ondernemers die dat aangaven de participatie als ondermaats hebben ervaren. De beantwoording op de ingebrachte zienswijzen vindt u in deze nota. Er zit enige tijd tussen de inbreng van de zienswijze en deze beantwoording als reactie op de zienswijze. Deze tijd is nodig om goed af te wegen of de zienswijze tot aanpassing van de verkeersvisie moet leiden. Zowel bij de start van de ontwikkeling van de verkeersvisie, als tijdens de fase dat er keuzes moesten worden gemaakt over dilemma's, zijn er intensieve contacten geweest met ondernemers. Dit heeft onder andere geleid tot het afzien van structuurmaatregelen zoals afsluitingen of eenrichtingsverkeer (tenzij de maatregelen die wel worden voorgesteld de trend niet keren). Naast de gebruikelijke kanalen hebben we ook via Bijzonder Laren (Chainels) ondernemers actief uitgenodigd te reageren. Ondernemers hebben ook ingesproken bij de raadscommissie R&I. Op basis van de reacties zijn er in het voorstel voor de definitieve verkeersvisie, substantiële aanpassingen gedaan ten opzichte van het concept. • Cijfermatige onderbouwing van beleidsdoelen is deels aanwezig. Zo doet de gemeente periodiek verkeerstellingen in de gemeente om trends in de verkeersontwikkelingen te kunnen zien. Daarnaast neemt Laren, als onderdeel van de regio Gooi en Vechtstreek, deel aan regio-overleggen waarin op basis

	- Gebrek aan cijfermatige onderbouwing De visie lijkt te steunen op aannames in plaats van feitelijke data. Wij missen harde cijfers over huidige verkeersdrukte, ervaren overlast, en de meetbare effecten van voorgestelde maatregelen. Zonder deze gegevens vinden wij het onmogelijk om de voorgestelde oplossingen te beoordelen. - Financieringsonduidelijkheid Er wordt niet aangegeven hoe de voorgestelde maatregelen financieel worden gedragen. Wij verzoeken om een transparant overzicht van de kosten en de financieringswijze.	van de laatste inzichten en (wetenschappelijke) onderzoeken richting wordt bepaald op mobiliteitsontwikkelingen. Mede op basis van inzichten die daaruit voortkomen zijn beleidsdoelen in de verkeersvisie geformuleerd. De verkeersvisie benoemt mobiliteitsprincipes die gebaseerd zijn op cijfers, de laatste inzichten op mobiliteitsgebied en participatie. Urgente maatregelen krijgen voorrang in de prioritering van uitvoering. Financiering van deze maatregelen is uitwerking.
6.5	Samenvattend Wij waarderen de inzet van de Gemeente Laren voor een toekomstbestendige infrastructuur. Echter delen alle ondernemers de grote zorg over de impact van de voorgestelde maatregelen op de bereikbaarheid en economische vitaliteit van Laren. Wij kunnen de Verkeersvisie 2035 in haar huidige vorm niet ondersteunen. Wij verzoeken de gemeente om de visie te heroverwegen en samen met ondernemers, bewoners en andere belanghebbenden tot een beter afgestemd plan te komen. Wij staan open voor overleg en denken graag mee over passende oplossingen.	Zie voorgaande antwoorden en aanpassing van de verkeersvisie als gevolg daarvan.

Zienswijze G: Ondernemer

	Zienswijze	Gemeentelijke reactie
7.1	Tot onze verbazing hebben wij als direct belanghebbenden geen enkele persoonlijke kennisgeving of uitnodiging	Bij het nemen van een verkeersbesluit is de gemeente verplicht te publiceren in het digitale gemeentebblad waarbij een zienswijzentermijn van 6 weken geldt. Aanvullend daaraan

ontvangen over dit voornemen of over de mogelijkheid tot het indienen van een zienswijze op dit voornemen. Wij hebben dit puur vernomen via een huurder die actief is in Laren. Naar onze mening zou het in het kader van behoorlijk bestuur, participatie en zorgvuldigheid voor de hand hebben gelegen dat direct betrokken eigenaren en gebruikers van panden die door dit soort maatregelen direct worden geraakt, persoonlijk op de hoogte worden gebracht. Louter een publicatie in een huis-aan-huis blad of in de Staatscourant volstaat naar mijn mening niet in een dergelijk ingrijpend dossier. Zeker niet als het beleid van de gemeente participatie en lokale betrokkenheid als belangrijke uitgangspunten in haar eigen beleid benoemt. Hoewel wij dus nu formeel geen zienswijze meer kunnen indienen, wil ik u namens eigenaren verzoeken om mij, mijn compagnon en dus ons bedrijf persoonlijk en actief te informeren zodra de gemeente daadwerkelijk voornemens is om over te gaan tot de uitvoering van het verwijderen of verplaatsen van deze parkeerplaatsen door middel van een verkeersbesluit. Op die manier kunnen wij, indien nodig, tijdig en op de juiste wijze ons bezwaar maken tegen het daadwerkelijke besluit. Graag verzoek ik u vriendelijk om ons standpunt en dit schrijven alsnog te betrekken bij de verdere afwegingen rond dit dossier en zien mijn compagnon en ikzelf graag een bevestiging tegemoet dat wij in vervolg als direct belanghebbende vanaf nu persoonlijk en tijdig geïnformeerd zullen worden over eventuele vervolgstappen in deze. Dit kan via ons kantoor adres of via een persoonlijke mail naar bovenvermelde emailadressen.	overleggen wij voorafgaand verkeersbesluiten met belanghebbenden zodat zij op de hoogte zijn van maatregelen die daaruit voortkomen. Om de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen onder de aandacht te brengen maken wij (naast het digitale gemeenteblad) uit oogpunt van service gebruik van de gemeentelijke communicatiekanalen, waaronder de website en het Larens Journaal. Ook voordat de concept-verkeersvisie werd gepubliceerd is een zeer uitvoerig participatieproject doorlopen. Voor wat betreft de verdere opmerkingen over het verminderen van het aantal parkeerplaatsen zie de antwoorden bij: 1.1, 2.3 en 3.1.
--	---

	Ter onderbouwing van onze bezwaren verwijzen wij nadrukkelijk nog even naar: • De bestaande parkeerplaatsen zijn al decennialang aanwezig en vormen een vast onderdeel van de feitelijke situatie, waarop bewoners, bezoekers, ondernemers en instellingen hun hele leven al hebben kunnen vertrouwen. • Deze parkeerplaatsen zijn essentieel voor de bereikbaarheid van diverse publieke en commerciële functies, waaronder ons multi-tenant kantoorpand, de kerk, de bibliotheek en meerdere horecazaken. • Er ontbreekt een onderbouwde analyse van de noodzaak voor deze maatregel: er is geen sprake van aantoonbare en aanhoudende verkeersveiligheidsproblemen of lage parkeerdruk die het opheffen van deze parkeerplaatsen op deze locatie eventueel zou kunnen rechtvaardigen. • De gemeente legt normaliter bij ruimtelijke ontwikkelingen strikte parkeernormen (CROW) op aan initiatiefnemers, maar lijkt hier zelf van af te wijken zonder aan te tonen waar en hoe het verlies van parkeercapaciteit wordt gecompenseerd danwel enorm verbeterd in de zeer directe omgeving van ons bezit. • In jurisprudentie is bevestigd dat het abrupt beëindigen van een lang bestaande situatie (waar hier sprake van is) zonder zwaarwegende gronden sowieso in strijd is met het vertrouwensbeginsel. • In vergelijkbare gevallen is meermaals geoordeeld dat ondernemersbelangen niet zomaar kunnen worden genegeerd en dat verkeersmaatregelen	
--	--	--

	zorgvuldig gemotiveerd moeten worden, ook met afweging van de economische schade in de ruimste zin van belanghebbenden. • Deze maatregel leidt tot een ernstige aantasting van het karakter en de aantrekkelijkheid van ons bezit EN het centrumgebied van Laren en raakt daarmee niet alleen vele ondernemers, maar het gehele dorpsleven en ervaren verkeersbeleving. Als er werkelijk sprake was geweest van vooruitdenken, verbetering en visie, dan had de gemeente destijds bij de herinrichting van de vijver kunnen overwegen om daar een ondergrondse parkeergarage aan te leggen. Zo'n structurele oplossing had zowel de leefbaarheid als de bereikbaarheid van het centrum kunnen versterken, zonder functies tegen elkaar uit te spelen. Wij verzoeken u dan ook met klem om af te zien van het verwijderen dan wel verplaatsen van deze parkeerplaatsen, of om met ons en andere belanghebbenden in een constructieve dialoog te treden over alternatieven die alsnog recht doen aan álle betrokken hun belangen.	
--	---	--

Zienswijze H: Ondernemer

	Zienswijze	Gemeentelijke reactie
--	------------	-----------------------

8.1	Wij willen graag onze zorgen uitspreken over het mogelijke voornemen om parkeerplekken in het dorpshart te schrappen. Graag lichten we onze bezwaren toe: • Verplaatsing van het probleem Door parkeerplekken in het centrum weg te halen, verleg je de parkeerdruk naar de woonwijken. Dat is onwenselijk. • Bereikbaarheid voor klanten Onze klanten komen veelal met de auto, vaak voor een doelgerichte aankoop. Als er geen directe parkeermogelijkheid is in of nabij het centrum, haken mensen af. • Economische gevolgen voor ondernemers Minder parkeergelegenheid betekent minder aanloop, en dat gaan wij voelen in de portemonnee. • Structurele druk door evenementen Jaarlijks zijn er grote evenementen op de Brink die voor een forse en langdurige toename in parkeerdruk zorgen. Deze evenementen vragen al veel van de beperkte parkeerruimte – het is dus onbegrijpelijk om in zo’n situatie parkeerplaatsen te schrappen. • Wie vraagt hier eigenlijk om? Voor zover wij begrijpen, komt het initiatief tot deze maatregel vooral vanuit bewoners, niet vanuit ondernemers. Wij (meerdere ondernemers) willen duidelijk maken dat wij tegen het verwijderen van parkeerplekken in het centrum zijn.	Zie de antwoorden bij: 1.1, 2.3, 3.1 en 4.4. De belangen van ondernemers en bewoners zijn inderdaad deels tegengesteld. Voor bewoners weegt leefbaarheid en verblijfskwaliteit veelal het zwaarst. Voor ondernemers weegt parkeergelegenheid en bereikbaarheid (met het oog op economische vitaliteit) veelal het zwaarst.
-----	--	--

Zienswijze I: Bewoner

Zienswijze	Gemeentelijke reactie
------------	-----------------------

9.1	Graag bij het uitwerken van de Verkeersvisie 2035 ook het sluipverkeer naar het centrum door de Sint Janstraat ontmoedigen door verkeersbelemmerende maatregelen danwel onmogelijk maken.	We delen de zorg over de Sint Jansstraat. Er zijn meer verkeersbewegingen dan wenselijk, gezien de aard van de weg. Naar aanleiding van deze zienswijze zal het college uitvoeringsagenda aanpassen met een analyse en vervolgens implementatie van mogelijke maatregelen. Zie ook de antwoorden bij: 1.4 en 5.1.
-----	---	---

Zienswijze J: Bewoner

	Zienswijze	Gemeentelijke reactie
10.1	Wij stellen voor om de gehele Eemnesserweg te categoriseren als een 30-kilometerzone, omdat: - Er extreem hard wordt gereden op deze weg. De recent vernieuwde verkeerssituatie, inclusief lage drempels en het verwijderen van verkeerslichten, heeft dit probleem versterkt; - De Eemnesserweg intensief wordt gebruikt door kinderen die deze oversteken om sportclubs zoals tennis, hockey, het zwembad en judo te bereiken. Het ontbreken van (verlichting boven) zebrapaden en het verwijderen van verkeerslichten bemoeilijken de veiligheid aanzienlijk; - Het verkeer steeds intensiever wordt door de komst van 'nieuwe' voertuigen zoals fatbikes, elektrische (bak)fietsen en kleine elektrische autootjes. - Geluidsoverlast, vooral tijdens de zomermaanden, een probleem vormt. Toeristen en opgevoerde voertuigen, zoals motorfietsen en auto's, veroorzaken onrust voor bewoners van de woonwijk langs de Eemnesserweg. Wij zijn van mening dat het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/uur op de gehele weg de leefbaarheid en overzichtelijkheid aanzienlijk zou verbeteren. Bovendien laat	Deze zienswijze op de verkeersvisie past eigenlijk beter bij het project tot herinrichting van de Eemnesserweg. Het 50km deel van deze weg is inmiddels heringericht, waarbij geen wijziging in het snelheidsregime is gedaan. Wijzigingen die wel zijn doorgevoerd bij deze herinrichting zijn definitief, het project is afgerond. Uit een meting na herinrichting (eind nov. / begin dec. 2024) blijkt dat verkeer zich veelal aan de maximum toegestane snelheid houdt (er wordt gemiddeld 42km/u gereden tussen Melkweg en Graafland). Vorbereiding voor herinrichting van het 30km deel van de Eemnesserweg is in volle gang. Intentie daarbij is, in lijn met de verkeersvisie, meer ruimte te bieden aan fietsers en voetgangers door (o.a.) realisatie van brede fietsstroken in rood asfalt, een voorrangregeling en goed verlichte oversteekplaatsen. Daarnaast is er ruime aandacht voor snelheidsremmende maatregelen en reductie van geluid door de materiaalkeuze.

	onderzoek van de Gemeente Amsterdam (Minder ongelukken en meer veiligheid op 30-kilometerwegen - Gemeente Amsterdam) zien dat: - Het aantal ongevallen met motorvoertuigen met 11 procent is afgenomen op 30-kilometerwegen. Dit vertaalt zich in een daling van 926 in 2023 naar 823 in 2024. - Ongelukken tussen motorvoertuigen en (elektrische) fietsers en voetgangers zelfs met 15 procent zijn afgenomen. - Het verkeersgeluid gemiddeld met 1,5 decibel is verminderd. Wij verzoeken u vriendelijk om deze punten in overweging te nemen en het principe ‘30, tenzij...’ toe te passen op de gehele Eemnesserweg. Dit zal niet alleen de veiligheid verbeteren, maar ook bijdragen aan een aangename woon- en verkeersomgeving. Bijgaand treft u een kort overzicht van de verschillende verkeerssituaties ter ondersteuning van onze zienswijze.	
--	--	--

Zienswijze K: Organisatie

	Zienswijze	Gemeentelijke reactie
11.1	De leden van de Fietzersbond in Laren delen graag hun zienswijze op de Verkeersvisie zoals deze ter inzage is gelegd. De Fietzersbond heeft deze zienswijze eerder als inspraakbijdrage bij de behandeling van de Verkeersvisie in de commissie Ruimte en Infrastructuur naar voren gebracht. De Fietzersbond ondersteunt het uitgangspunt het centrum van Laren beter toegankelijk te maken voor het langzaam verkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers. Tegelijkertijd vraagt de Fietserbond aandacht voor de realisatie van de doorfietsroute F27 tussen Hilversum en Huizen via Laren en Blaricum.	De gemeente Laren onderschrijft het belang van een doorfietsroute als snelle en veilige regionale verbinding voor fietsers als alternatief voor het gemotoriseerd vervoer met het oog op veiligheid, gezondheid en duurzaamheid zoals de Fietzersbond omschrijft. In overleg met de regio(gemeenten) en de provincie Noord-Holland is o.a. de doorfietsroute tussen Huizen en Hilversum via Blaricum en Laren uitvoerig besproken. De in het Masterplan doorfietsroutes opgenomen route is de ambtelijk

Criteria voor een doorfietsroute Het belang van een doorfietsroute is een snelle en veilige regionale verbinding voor fietsers tot stand te brengen, om van het gebruik van de fiets een alternatief te maken voor het gemotoriseerd vervoer, met het oog op veiligheid, gezondheid en duurzaamheid. Voor de inrichting van doorfietsroutes geeft CROW richtlijnen die zijn gebaseerd op vijf hoofdeisen: samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Dit resulteert ondermeer in een ontwerpsnelheid van 30 km/h binnen de bebouwde kom, 40 km/h buiten de bebouwde kom en een effectieve trajectnelheid van poort tot poort van 25 km/h. Stops in het traject (bijvoorbeeld bij verkeerslichten) worden zoveel mogelijk vermeden. De doorfietsroute die in de verkeersvisie wordt geschetst kan op geen enkele wijze voldoen aan deze ontwerpcriteria. Er is onvoldoende ruimte in de centra van Laren en Blaricum om aan de inrichtingseisen van een doorfietsroute te voldoen en de routing brengt doorfietsers in conflict, niet alleen met het gemotoriseerd verkeer, maar ook met de langzame en kwetsbare verkeersdeelnemers waarvoor ruimte gemaakt wordt. Op de verbindingsroute tussen Laren en Blaricum over de Torenlaan is de verkeersdruk te hoog om conflicten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer te voorkomen. De leden van de Fietzersbond in Laren stellen voor om het tracé over de N525 vanaf de fietstunnel onder de A1 niet aan te sluiten op de Hilversumseweg, maar op de doorfietsroute Laren-Crailo over de RijkswegOost. Vanaf deze route de F27 te leiden over de Houtweg, Werkdroger, Oude Drift, Oosterend en Tafelbergweg om de aansluiting te maken op de	afgestemde route. In de komende jaren is voor realisatie van deze route subsidie beschikbaar. Hoewel andere doorfietsroute-tracés door Laren ook mogelijk zijn, is uitvoering daarvan minder realistisch. De door de Fietzersbond voorgestelde route ligt weliswaar deels parallel aan de voorgestelde route tracés alleen rijden daar minder fietsers. Ook is de route ten opzichte van de voorgestelde route minder direct (want circa 700 meter langer). Daarnaast wijkt de fietsinfrastructuur die passend is bij een doorfietsroute te sterk af van de gebruikelijke weginrichting met klinkers in de genoemde woonstraten (Houtweg, Werkdroger, Oosterend, Tafelbergweg en Noolseweg) of is het nu zelfs grotendeels onverhard (Oude Drift) .
---	---

	Noolseweg (zie ook het bijgevoegde kaartje). Deze route wordt hiervoor heringericht. Deze aantrekkelijke route is goed ingepast in het regionale fietsnetwerk en kan in tegenstelling tot de centrumroute voldoen aan de criteria voor een doorfietsroute. Vanaf deze route is het centrum van Laren nog steeds snel bereikbaar. Bijkomend voordeel is dat de route een snelle ontsluiting biedt voor het regionale fietsverkeer richting het Singer en daarmee het bezoek van het Singer per fiets vanaf de regionale verkeersknooppunten stimuleert.	
--	--	--

Zienswijze L: Organisatie

	Zienswijze	Gemeentelijke reactie
12.1	Wij reageren -in ieder geval- op 2 onderdelen van het ontwerp Verkeersvisie 2035, nl.: Het voornemen om 50 parkeerplaatsen weg te halen voor het Brinkhuis en rond de Brink én het mogelijk omleiden van verkeer van het grote kruispunt naar voor het Brinkhuis langs (zijnde 8.522 autobewegingen per dag bovenop de huidige 1.445) De combinatie van die 2 voorgestelde aanpassingen zijn sowieso ongewenst: Druk fiets- en wandelverkeer van veelal ouderen en jonge gezinnen combineren met sterk toenemend doorgaand autoverkeer levert oi gevaarlijke situaties op. Het gewenste effect om een autoluwe Brink te realiseren wordt daarmee ook niet bereikt.	Voor wat betreft de opmerkingen over parkeren zie de antwoorden bij: 1.1, 2.3 en 3.1. Voor wat betreft het omleiden van verkeer (via een knip of eenrichtingverkeer) zie het antwoord bij: 6.3.

	Onafhankelijk van elkaar zijn de voorgenomen aanpassingen ook ongewenst: - Het verplaatsen van 50 parkeerplaatsen naar 450 m verderop (= 8 min. lopen met 3 oversteekpunten) is voor een flink deel van onze bezoekers niet redelijk haalbaar. Zonder voor onze burens Gooise Academie voor Beeldende Kunst en Flash Studio (samen ook 200-300 bezoekers per dag) te praten, weten wij dat ook deze organisaties deels afhankelijk zijn van kort parkeren faciliteiten en geheel niet gehoord/geraadpleegd zijn. - Het omleiden van ruim 8.500 auto's voor het Brinkhuis langs levert gevaarlijke situaties op.	
--	---	--

Zienswijze M: Bewoner

	Zienswijze	Gemeentelijke reactie
13.1	Met belangstelling dit document gelezen. Doel van de visie is de kwaliteit van de leefomgeving en de verkeersveiligheid te verbeteren. Uit de visie lees ik dat hiervoor op diverse momenten de mening van diverse stakeholders zijn (en zeer waarschijnlijk nog worden) opgehaald. De bewoners geven hierin duidelijk aan dat zowel de snelheid als de hoeveelheid autoverkeer omlaag moet worden gebracht en dat het centrum autoluw moet worden ingericht. De raad - zo lees ik - komt tot dezelfde conclusie en geeft ook aan dat het centrum autoluw moet worden ingericht.	Deze zienswijze representeert wat in de participatie voorafgaand aan de publicatie van de ontwerp verkeersvisie meermaals ook is aangegeven door (andere) bewoners. Deze zienswijze legt de nadruk op de leefbaarheid, verblijfskwaliteit en de verkeersveiligheid. Ook de gemeente heeft oog voor deze zaken.

	Ik concludeer hieruit dat het de brede wens van de inwoners en haar vertegenwoordigers is om het vele autoverkeer (uiteraard doorgaand, maar ook met bestemming centrum) te verminderen. Om dit te realiseren worden parkeerplaatsen aan de randen van het centrum voorgesteld (inclusief diverse OV hubs, deelfietsen etc.) en meer ruimte aan fiets en voetganger gegeven. Dit alles lijkt een logische aanzet om tot het doel te komen: creëren van een autoluw centrum.	
13.2	Met verbazing lees ik echter nergens in de Verkeersvisie een woord/hoofdstuk over de grootste 'auto magneet' van Laren : Plein 1945/Kermisterrein. Ik ben van mening dat alle voorgestelde maatregelen in de verkeersvisie (en de vele discussies daarbuiten) om tot een autoluw centrum te komen geen tot weinig effect zullen hebben zolang we automobilisten blijven uitnodigen om grootschalig (> 300 onbetaalde parkeerplekken) en onbeperkt te komen parkeren midden in het centrum van Laren. Mijn oproep is dan ook om “De olifant in de kamer van Laren” te durven benoemen en specifiek over deze locatie een echte integrale (omgevings) visie te schrijven. Hoe mooi zou het zijn indien deze enorme openbare ruimte in het centrum van Laren - uiteraard met behoud van de markt en de jaarlijkse kermis - wordt heringericht met ruimte voor (sociale) woningbouw, ondernemers en kort (betaald) parkeren.	Plein 1945 is in de verkeersvisie benoemd als zoekgebied voor optimalisatie van het centumparkeren. Herschikking van de parkeergelegenheid bij een herinrichting of een variatie in de parkeerregulering behoren tot de mogelijkheden. Daarnaast leent het plein zich goed voor plaatsing van deelvoertuigen, laadpalen en extra fietsparkeergelegenheid. Een gebiedsontwikkeling is niet voorzien op het plein en is ook geen onderwerp voor in de verkeersvisie.

	Ik snap heel goed dat dit - zo vlak voor de verkiezingen- gevoelig ligt, maar daag de politiek uit om hier haar nek eens echt over uit te steken.	
--	---	--

Zienswijze N: Bewoner

	Zienswijze	Gemeentelijke reactie
14.1	Samenvatting deel 1: reactie op de gepresenteerde ontwerp verkeersvisie De ontwerp verkeersvisie kent geen deugdelijke cijfermatige onderbouwing voor de stelling dat het dorp ook cijfermatig tegen grenzen aanloopt. Ook wordt geen rekening gehouden met extra verkeersdruk door woningbouw. Een analyse van de oorzaken van de toegenomen verkeersintensiteit zou overwogen moeten worden omdat de voorgestelde maatregelen voor een deel het karakter van het dorp aantasten. Ik denk daarbij aan bredere voetpaden en rode fietspaden. Waar de maatregelen nu gericht zijn op verkeersremming kan ook gekeken worden of de ‘magneten’ in het dorp die het verkeer aantrekken kunnen worden teruggebracht. Dan hoeft je niet in te grijpen in het dorpsgezicht. Deel 2: mijn zienswijze Inleiding In mijn zienswijze benader ik passage uit par. 2.2: ‘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.’ vanuit het karakter van het dorp. Weliswaar gaat deze paragraaf over wat voor	Deel 1. Voor wat betreft de “cijfermatige onderbouwing” zie het antwoord bij: 6.4. Deel 2. Het eerste mobiliteitsprincipe in de verkeersvisie luidt: Vertragen en ontmoedigen van doorgaand (sluip)verkeer. Dat realiseren we vooral door meer ruimte te reserveren voor fietsers en voetgangers in het centrum. Dat resulteert bijvoorbeeld in het aanbrengen van brede fietsstroken in asfalt op ontsluitende wegen. De analyse in de zienswijze dat er enerzijds de wens is het voorzieningenniveau (m.n. de verscheidenheid aan winkels) in stand te houden en anderzijds minder doorgaand verkeer in het centrum te hebben is juist. Dat leidt tot een compromis* waarin weliswaar de genoemde extra ruimte aan fietsers en voetgangers wordt gegeven maar de huidige autoparkeer-situatie grotendeels intact blijft. In de verkeersvisie staat verder ook aangegeven dat er momenteel onvoldoende draagvlak is voor het aanbrengen van een knip of instellen van eenrichtingverkeer.

dorp we willen zijn maar de thema's die besproken worden kunnen op iedere VINEX-locatie worden toegepast. Ik zie in de ontwerp verkeersvisie vooral dat gezocht wordt naar een mix van terugdringen van de verkeersintensiteit maar tegelijk het faciliteren van deze verkeersintensiteit. Enerzijds wegen versmallen en een lagere maximum snelheid maar tegelijk ook gastvrij en voldoende parkeerplaatsen (zo nodig aan de rand van het centrum). Ik heb het gevoel dat geen echte keuze wordt gemaakt. Een oud dorp kan de moderne verkeersintensiteit niet aan. Dan kun je proberen dat slim aan te pakken of je snijdt in de 'magneten' die het verkeer aantrekken. Tegen dit laatste wordt dan ingebracht: 'Door de vele bezoekers van buiten hebben we een hoog voorzieningenniveau en dat willen we zo houden.' Voor deze stelling wordt verder geen onderbouwing gegeven. Niet duidelijk is over welke voorzieningen het hier gaat en hoe hun relatie met verkeersintensiteit is. Het voorzieningenniveau waar de inwoners van het dorp tevreden mee zijn, zou dan ook een centrale vraag moeten zijn. Het huidige voorzieningenniveau heeft een keerzijde in de vorm van een grote verkeersintensiteit. Willen de inwoners dat wel? Welke voorzieningen raken we kwijt als we minder gastvrij worden, als we autoluwer worden en als we minder parkeerplaatsen hebben? En, wat verandert er dan in het dorpsbeeld? In de kern is dat wat onderzocht moet worden en aan de inwoners moet worden voorgelegd. Dat is de wezenlijke vraag achter de vraag wat voor dorp wel willen zijn. Afhankelijk van de uitkomst krijgen we misschien een stiller dorp of een dorp met brede stoepen en brede	* Het compromis komt voort uit het rekening houden met tegengestelde belangen van enerzijds bewoners en anderzijds ondernemers en organisaties. Zie ook het antwoord bij: 8.1.
---	---

	rode fietspaden. Dat laatste zal wel ingrijpend zijn in het straatbeeld. En dat straatbeeld is ook onderdeel van de vraag wat voor dorp wel willen zijn. In de ontwerp verkeersvisie is deze paragraaf ‘Wat voor dorp willen we zijn?’ vooral opgenomen om te laten zien dat het college het dorp willen behouden maar het gebrek aan keuzes die gemaakt worden, toont aan dat dit slechts voor de Bühne is. In de ontwerp verkeersvisie moet het dorp immers gastvrij blijven, een hoog voorzieningenniveau handhaven en ja, zonodig parkeerplaatsen erbij. De wijze waarop deze ontwerp verkeersvisie is aangevlogen, is in mijn ogen niet juist. Teveel wordt uitgegaan van het terugdringen van de huidige verkeersintensiteit en het doen van aanpassingen aan de wegen. Maar daarbij moeten we wel gastvrij blijven omdat anders ons voorzieningenniveau inzakt. Ik zou deze verkeersvisie juist willen aanvliegen vanuit de vraag bij welk voorzieningenniveau we het beeld van ‘Wat voor dorp willen we zijn?’ realiseren. Door de voorzieningen terug te schroeven (die best wel erg groot zijn voor een dorp), dring je ook de verkeersintensiteit terug en behoud je het straat beeld. Er zijn immers geen rode fietspaden e.d. nodig. Ook in sociaal opzicht kunnen inwoners elkaar weer makkelijker ontmoeten. Je komt weer bekenden op straat tegen! De ontwerp verkeersvisie zegt dat we gastvrij moeten zijn om het voorzieningenniveau te behouden, maar onderbouwt dit niet. Evenmin is duidelijk om welke voorzieningen het gaat. Bij gebrek aan deze onderbouwing verdient het aanbeveling om eens te onderzoeken wat er	
--	--	--

	gebeurt als we het voorzieningen niveau verlagen. Wat levert dat voor een dorp op en is dat dan niet het dorp dat we willen zijn (als inwoners)?	
--	--	--

Zienswijze O: Bewoner

	Zienswijze	Gemeentelijke reactie
15.1	De Eemnesserweg vormt een grote barrière voor fietsers tussen de wijken Laren Zevenend, Laren Omloop en twee kanten van Laren-Centrum. In de verkeersvisie wordt gekozen voor '30 tenzij'. Desondanks kiest u ervoor om de Eemnesserweg tussen de Rotonde bij de Gooiergracht en de Kerklaan op 50 km/u te laten. <i>Waarom is ondanks het uitgangspunt '30, tenzij' gekozen voor 50 km/u op de Eemnesserweg tussen de Gooiergracht en de Kerklaan?</i> <i>Is er getoetst op veiligheid van voetgangers en met name fietsers bij het bepalen van deze uitzondering op het 30 km/u principe?</i>	Het 50km deel van de Eemnesserweg is opnieuw geasfalteerd in 2024. Op dat moment was de participatie voor de verkeersvisie nog niet afgerond. De destijds gemaakte keuze is wel in lijn met de ontwerp verkeersvisie zoals die vervolgens ter inzage is gelegd. Het eerste mobiliteitsprincipe in de verkeersvisie luidt: Vertragen en ontmoedigen van doorgaand (sluip)verkeer. Hoe dichterbij het dorpscentrum hoe meer vertragen nodig is. Dat komt tot uiting in paragraaf 2.4 waarin de hoofddopzet van doorgaande wegen is gecategoriseerd. Het oostelijk deel van de Eemnesserweg is gecategoriseerd als type 4 (50km/u met vrij liggende fietspaden) en het westelijke deel als type 3 (30km/u met fietsstroken). Doordat wegdelen in nabijheid van het centrum veelal versmallen is er geen ruimte om vrijliggende fietspaden te realiseren. Daar past dan ook alleen 30km/u als snelheid. Buiten het centrum is die ruimte er wel en is 50km/u passender. Zowel bij het al heringerichte deel als het nog herin te richten deel van de Eemnesserweg heeft de veiligheid van voetgangers extra aandacht.
15.2	<i>Hoe verhoudt het STOMP principe zich tot de keuze om de Eemnesserweg op 50 km/u te laten in de verkeersvisie?</i> <i>Hoe verhoudt het STOMP principe zich tot het gebrek aan veilige oversteekplaatsen over de Eemnesserweg voor fietsers?</i>	Het tweede mobiliteitsprincipe in de verkeersvisie luidt: Stimuleren van wandelen en fietsen voor lokale ritten. In het dorpscentrum krijgen lopen, fietsen, klein elektrisch vervoer (o.a. scootmobielen) en verblijven meer ruimte ten koste van

		ruimte voor de auto. Buiten het dorpscentrum krijgt de auto meer de ruimte en mag met hogere snelheid worden gereden. Zie ook het antwoord bij: 15.1.
15.3	Met name de kruising bij de Graafland en de Eemnesserweg baart ons veel zorgen. Deze kruising is het meest onoverzichtelijk voor fietsers. Ook kunnen er tegelijkertijd fietsers vanuit de Blaricummertol aan de hoek omkomen, die totaal niet zichtbaar zijn vanwege de krappe ruimte en hoge heg. Daarnaast wil ik aandacht vragen voor de kruising bij de Barbiersweg, Schoolpad en Pastoor Hendrikspark. Door het ontbreken van veilige oversteekplaatsen wordt door sommige ouders van kinderen op de Binckhorst-St. Jan gekozen om binnendoor te fietsen en pas bij school over te steken.	Bij de kruising met Graafland kunnen fietsers, zoals voorheen, gefaseerd oversteken met behulp van de aanwezige middeneilanden. De heg op de oostelijke hoek Eemnesserweg / Blaricummertol aan is inmiddels gehalveerd. Zoals aangegeven is er bij herinrichting van het westelijk deel van de Eemnesserweg extra aandacht voor oversteekvoorzieningen. Met name op het vlak van verlichting is daar winst te behalen wat dan ook de doelstelling is.

Zienswijze P: Bewoner

	Zienswijze	Gemeentelijke reactie
16.1	Ik beperk me tot het volgende A) de verkeersvisie schiet ernstig tekort door het niet meenemen van de Sint Janstraat. Drukke toegangsweg naar het centrum. Veel vrachtverkeer (vooral AH en soms Jumbo, ook veel busje met aanhanger bouwverkeer). Die vrachtauto's rijden zich regelmatig vast, De weg is niet ingericht op 30 km. Ooit is er in een maand twee keer een snelheid van meer dan 100 km door de gemeente gemeten. Er wordt veel te hard gereden. Auto's parkeren op de stoep	Zie de reactie bij: 9.1.

	waardoor voetgangers op straat moeten lopen. Levensgevaarlijk. De kruising met de Hilversumseweg is verkeerd aangelegd . Er is geen ruimte tussen fietspad en de weg zodat iedereen die de weg op wil op het fietspad stil staat. Al weer jaren geleden is er een fietser dodelijk verongelukt.	
16.2	B) het centrum verkeersluw maken is zinloos zolang er allerlei gebeurtenissen en zaken zijn die juist auto's aantrekken (kermis, festiviteiten, supermarkten) Dus om te beginnen verplaats AH en Jumbo naar de Gooyergracht. Meerdere plekken beschikbaar, ik weet dat het Eemnes is maar dat is geen enkele belemmering. (Bijkomend voordeel: in het centrum kunnen 2x 20 woningen voor jongeren/startes gebouwd worden)	Verplaatsing van de AH en of Jumbo naar Eemnes is niet aan de orde.
16.3	C) verwijder alle borden met een stopverbod. Niemand houdt zich eraan en controle ontbreekt volledig.	Hoewel de pakkans laag is, geeft de bebording een signaal af voor wat het wenselijke gedrag is. De inschatting is dat de meeste mensen zich gedragen naar de gestelde regel.
16.4	D) verbeter en intensiveer het BOA toezicht	Handhaving is van belang voor naleving van de regels. De gemeente geeft hier prioriteit aan. Bijvoorbeeld door extra aandacht te besteden aan parkeerexcessen. De aandacht is steekproefsgewijs.
16.5	E) ter onderbouwing, kijk eens naar de MOR meldingen op de Sint Janstraat. Niet alleen actueel maar ook de historie	Zoals aangegeven heeft de verkeerssituatie op de Sint Janstraat de aandacht van de gemeente.

Zienswijze Q: Raad

	Zienswijze	Gemeentelijke reactie
17.1	Er is onvoldoende aandacht voor vrachtverkeer in de verkeersvisie.	Diverse raadsleden hebben onder meer bij de behandeling van de concept verkeersvisie, aangedrongen op meer aandacht voor het weren van doorgaand vrachtverkeer. Hoewel het aantal verkeersbewegingen van vrachtverkeer niet hoger is dan richtgetallen, bestaat de indruk dat niet alle vrachtauto's per se in Laren moeten zijn. Met name verkeer richting Blaricum lijkt nog wel eens binnendoor te rijden. Het doen van verkeerstellingen en de overstap naar een nieuw verkeersmodel, waar ook omliggende gemeenten aan meedoen, kan duidelijk maken of deze indruk juist is. Dan zal het college een afsluiting voor vrachtverkeer zonder ontheffing, overwegen. Dit is lastig te handhaven, maar het voordeel is dat de navigatiesystemen de route door Laren vermijden. Nadeel van een vrachtwagenverbod met ontheffingensysteem is dat het de kosten bij de BEL verhoogt en deze kosten via leges terechtkomen bij de ondernemers. Als het aantal vrachtverkeerbewegingen inderdaad hoog is, weegt dit nadeel niet op tegen een rustiger en veiliger Laren. De analyse en opvolging wordt toegevoegd aan de uitvoeringsagenda op basis van de verkeersvisie. NB De suggestie van venstertijden is eerder overwogen; voor de Nieuweweg gelden al venstertijden. Dit instellen in andere delen van het centrum zal weinig effectief zijn. Uit participatie voor de verkeersvisie is gebleken dat supermarkten AH en Jumbo tot vijf maal per dag worden bevoorraadt in Laren. Voor deze bedrijven zijn venstertijden niet werkbaar. Dit is in een eerder stadium als raadsinformatiebrief gedeeld met de raad.

--	--	--

Conclusie

In de beantwoording van de zienswijzen is naar voren gekomen dat er een beleidsdoel in de verkeersvisie geschrapt gaat worden.

Aanpassing

De naar voren gebrachte zienswijzen leiden tot de volgende aanpassing van de verkeersvisie:

- In paragraaf 3.5 Parkeren het beleidsdoel over verminderen en verplaatsen van parkeergelegenheid in het centrum (zie reactie bij: 1.1).