

Nota van beantwoording zienswijzen verkeersvisie Blaricum

Inleiding

De gemeenteraad van Blaricum heeft op 8 juli 2025 besloten de ontwerp verkeersvisie Blaricum ter inzage te leggen. Het college heeft de ontwerp verkeersvisie vervolgens op 15 juli 2025 ter inzage gelegd via [Gemeenteblad 2025, 310109 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen](#). Tot en met 9 september is iedereen in de gelegenheid gesteld tot het indienen van een zienswijze. Dit is tevens bekend gemaakt via het lokale nieuwsblad Hei en Wei 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 Blaricum.

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.

Meerdere zienswijzen benoemen (mede) zaken die nader uitgewerkt zullen worden in een uitwerkingsprogramma. Waar dit het geval is, geven we dat aan. We nemen wel alvast kennis van de inhoud.

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

Ontvankelijkheidsbeoordeling

Alle zienswijzen en reacties zijn binnen de ter inzagetermijn binnengekomen en worden in behandeling genomen. Zienswijze H is binnengekomen als zienswijze op de omgevingsvisie (het bovenliggende beleidsstuk waarop de verkeersvisie een thematische uitwerking is). Aangezien de zienswijze hoofdzakelijk over verkeer gaat is die meegenomen in de reactienota van zienswijzen op de verkeersvisie.

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 B: ondernemer
6. Indiener zienswijze C: ondernemer
7. Indiener zienswijze D: ondernemer
8. Indiener zienswijze E: BOV
9. Indiener zienswijze F: bewoner
10. Indiener zienswijze G: bewoner
11. Indiener zienswijze H: bewoner
12. Indiener zienswijze I: buurtschap
13. Indiener zienswijze J: bewoner
14. Indiener zienswijze K: ondernemer

15. Conclusie (aanpassingen verkeersvisie)

Zienwijze A: Ondernemer

	Zienswijze	Gemeentelijke reactie
1	Maak van Blaricum geen slaap dorp die winkeliers zorgen dat het dorp leeft! Met betrekking tot de Verkeersvisie 2035 wil ik graag mijn zorgen uitspreken over het voorgestelde plan om de fietsroute door het centrum te laten lopen en daarbij parkeerplaatsen op te heffen. Ik ben van mening dat de fietsroute beter buiten het centrum om kan worden geleid. Op die manier blijft het autoverkeer naar de winkels en horeca mogelijk, en hoeven de huidige parkeerplaatsen niet te verdwijnen. Het behoud van voldoende parkeerplaatsen is cruciaal om de leefbaarheid en economische vitaliteit van het centrum te waarborgen. Als deze parkeergelegenheden verdwijnen, vrees ik voor een terugloop in bezoekersaantallen, wat negatieve gevolgen zal hebben voor het winkelbestand en de horeca. Ik verzoek u daarom dringend om de plannen hierop aan te passen.	Vanuit de bestuursopdracht tot het opstellen van een verkeersvisie werd onder andere gevraagd te komen tot een 'autoluwer' Blaricums dorpscentrum. Gedachte daarachter is dat de verblijfskwaliteit van het centrum door de aanwezigheid van minder auto's verhoogt. 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 meerdere ondernemers halen we dit beleidsdoel uit de verkeersvisie.</u> Een aantal van de overige opmerkingen (fietsroutes) wordt onderdeel van het nog op te stellen uitvoeringsprogramma. Hierover wordt in deze visie geen specifiek detail besluit genomen.

Zienswijze B: Ondernemer

	<i>Zienswijze</i>	<i>Gemeentelijke reactie</i>
2.1	3.4 Thema 4 Openbaar vervoer Het verleggen van de bushaltes aan de kruising Huizerweg - Achterom naar de locatie aan de Torenlaan ter hoogte van het Oranjewitje en het stukje weiland ter hoogte van de kruising Torenlaan – Verbindingsweg. • De huidige haltes worden eigenlijk alleen in de vroege ochtend en begin van de avond gebruikt en de mensen zijn op 1 hand te tellen en over het verdere verloop van de dag is er geen gebruik van de bushaltes. Daar in tegen creëert de locatie van de haltes wel een opstopping in combinatie met het laad en los verkeer ten behoeven van de winkeliers ter hoogte van de kruising. • Minder overlast voor omwonenden. • Ter hoogte van de kruising Huizerweg - Achterom komt er dan de gelegenheid om de stoep aan beide zijden van de Huizerweg aanzienlijk te verbreden en fietsparkeergelegenheid te creëren zonder parkeerhavens te verwijderen. • Door de nieuwe inrichting van deze kruising welke aan het begin van het dorpskern – centrum ligt zal er een organische verlaging van de gemiddelde snelheid ontstaan met een verkeersdruk daling tot gevolg.	De verkeersvisie is een beleidslijn die wij nog gaan concretiseren via het opstellen van een uitvoeringsprogramma. De genoemde zaken vormen onderdeel van het nog op stellen uitvoeringsprogramma. Hierover wordt in deze visie geen specifiek detail besluit genomen. Wat nemen de reactie mee in de overwegingen bij de uitvoeringsplannen. Wat in de verkeersvisie komt te staan, gaat niet specifiek over genoemde locatie maar meer over de vraag hoe de inrichting van bushaltes in het centrumgebied dient te zijn. Hieronder nog wel enige toelichting: Op het moment dat reconstructie van genoemde wegen noodzakelijk is, kunnen locaties voor bushaltes daadwerkelijk worden heroverwogen. Dit hangt mede af van de scope en projectplanning van de weg als geheel. Dit dient verder ook in overleg met het vervoersbedrijf te gebeuren. Ook de inrichting van fietsparkeergelegenheid en het realiseren van snelheidsremmende maatregelen zijn aspecten die een sterke afhankelijkheid kunnen hebben met groot wegonderhoud. Uiteraard worden aanwonenden (en eventuele andere belanghebbenden) via participatie bij dergelijke projecten betrokken.

2.2	3.5 Thema 5 parkeren • In aanvulling op bovengenoemd voorstel stellen wij ook voor om 1 parkeerplaats voor ons perceel op te heffen, Huizerweg 10 Ijssalon De Hoop, ten behoeven van het verbreden van de stoep en het creëren van fietsparkeerplaatsen. Onze perceelgrens loopt over de stoep en dit is bij een vorige herinrichting / aanleg parkeerplaatsen aan de Huizerweg in samenwerking met de gemeente tot stand gekomen. Dit om de aanleg te optimaliseren en aan de toenmalige maatstaven en te kunnen voldoen en zoveel mogelijk auto parkeerplaatsen te realiseren in combinatie met de aanleg van een stoep. • Behoud huidige parkeer aanbod in de dorpskern. • Behoud blauwe zone maar met meer periodieke controles. • Uitbreiden parkeer aanbod aan de Bergweg en het Oranje weitje. Dit zou sowieso een eerste stap moeten zijn voordat er überhaupt wordt nagedacht over het aanpassen van het parkeer aanbod uit de dorpskern! • Meer fietsparkeerplaatsen in het centrum, momenteel niet aanwezig en een zeer groot gemis en niet meer van deze tijd. • U geeft aan CROW richtlijnen te hanteren, wat is de norm die gehanteerd wordt?	Een andere parkeerinrichting en verbreding van de stoep is (net als voornoemd verzoek met betrekking tot wijziging van de bushaltevoorziening) voorstelbaar op deze plek. Zoals aangegeven is het moment voor de afweging daartoe bij noodzakelijk groot wegonderhoud. Vanuit de verkeersvisie is het niet de intentie om het parkeeraanbod in het dorp te verminderen. We willen meer ruimte bieden om rustig, veilig en aangenaam rond te wandelen, te verblijven en elkaar te ontmoeten in het dorpscentrum. Voor uitbreiding van parkeergelegenheid zijn de zoekgebieden het parkeerterrein aan de Bergweg en / of het Oranjewitje. Zoals aangegeven in de verkeersvisie komt er in centrumgebied meer aandacht voor realisatie van fietsstallen. Logisch moment voor de plaatsing daarvan is bij groot wegonderhoud. De gemeente volgt de (meest recente) uitgave <i>Parkeerkencijfers 2024</i> van het CROW (platform voor infrastructurele toepassingen) voor de bepaling van de parkeerbehoefte.
-----	---	---

Zienswijze C: Ondernemer

	Zienswijze	Gemeentelijke reactie
3.1	1. Fietsroutes We willen u vragen de kaarten van de fietsroutes op pag 4, 35, en 43 uit de omgevingsvisie te halen. In de Omgevingsvisie staan kaarten met de Hoofdfietsroute. Door in te stemmen met de omgevingsvisie stemt u in met fietsroutes en de verregaande maatregelen daarvan. Op de kaart op pagina 4 van de Omgevingsvisie staat de Hoofdfietsroute ingetekend. De Hoofdfietsroute is ingetekend via Le Coultdreef, Bergweg, Huizerweg, Torenlaan. Aan de fietsroutes zijn “voorwaarden” verbonden. Dit is niet duidelijk op de kaart in de Omgevingsvisie te zien maar wel terug te vinden in de verkeersvisie. De kaarten uit de Omgevingsvisie zijn onlosmakelijk verbonden met kaarten en tabellen uit de Verkeersvisie. We missen de opties de fietsroute via de Naarderweg en via het Fransepad te laten lopen. Deze routes geeft Google maps als meest logische routes aan. Mijn vraag blijft dan ook waarom de huidige route als enige optie wordt genoemd en daarmee vast lijkt te staan.	Fietsen en wandelen mogen in de verkeersvisie meer ruimte krijgen; doorfietsroutes en fietsstraten zijn besproken, maar er is discussie over routekeuze en materialisatie. Daar worden in dit stadium geen besluiten over genomen. Dit wordt onderdeel van het nog op te stellen uitvoeringsprogramma op het onderdeel vaststellen van tracés voor optimale lokale en regionale fietsroutes.
3.2	2. Herinrichting De Huizerweg en Torenlaan (tot de oude ABN) staan ingetekend als type 2 wegen. Door in de stemmen met de kaarten uit de Omgevingsvisie stemt u in met de regels die bij type 2 wegen horen. Type 2: Langsparkeren, 30 km,	Het tweede hoofdprincipe van de verkeersvisie luidt: <i>Stimuleren van wandelen en fietsen voor lokale ritten.</i> De voorbeeld afbeeldingen en de wegtypes zijn zeker nog niet in beton gegoten. In het uitvoeringsprogramma zullen deze

	gedeelte rijbaan, fietsstrook, klinkers/ asfalt. Ook de Dorpsstraat staat in de verkeersvisie ingetekend als type 2 weg. Consequentie: een verlies van 20 van de in totaal 38 parkeerplaatsen aan de Huizerweg en Dorpsstraat. In de Dorpsstraat blijven er 8 van de 25 parkeerplaatsen over bij invoering langsparkeren. Wij hebben eerder ingesproken en onze zorg uitgesproken over deze gevolgen en missen nog steeds de onderbouwing van deze enige hoofdfietsroute en gekoppelde maatregelen. We hebben vanochtend, nadat we dit in februari ook al hebben gedaan, de situatie nogmaals opgemeten en komen niet tot een andere conclusie dat er 20 parkeerplaatsen verloren gaan met deze plannen. Met het herinrichten en langsrij parkeren kunnen bomen en privé inritten namelijk niet worden verplaatst. De parkeerplaatsen zijn bij herinrichting, rekening houdend met de bomen, niet meer effectief in te richten. De Dorpsstraat is geen nieuwbouwwijk waar blanco kan worden ingetekend. Langs de Huizerweg zijn privé opritten waar hetzelfde geldt waardoor het langsrij parkeren niet kan worden doorgezet richting de bushalte. De praktijk is anders dan aan de tekentafel.	opmerkingen met zorg meegenomen en afgewogen moeten worden. Zie ook het antwoord bij: 2.1, 2.2 en 3.1.
3.3	3. Planning Wanneer er bij uitvoering van de voorliggende plannen 20 parkeerplaatsen verdwijnen staat in de visie dat er “parkeercompensatie in de directe nabijheid wordt gerealiseerd”. Wat is directe nabijheid? Wordt met directe	Een exacte planning en fasering van zaken die uitgevoerd gaan worden in lijn met de verkeersvisie is er nog niet. Concretisering van beleid vindt plaats via het op te stellen uitvoeringsprogramma. Zaken daarin worden opgesteld in samenhang met projectmatige uitvoering van groot onderhoud

nabijheid het terrein van Bellevue bedoeld? Zo ja dan missen we hiervoor een planning en fasering in de visie. Voor uitbreiding van Bellevue is een bestemmingsplanwijziging nodig en kan niet zomaar worden uitgerold. Daarnaast zijn de 40 plaatsen die gerealiseerd kunnen worden op het terrein van Bellevue nu al nodig zonder dat er 20 plaatsen worden weggehaald uit het centrum. Het ontbreken van een plan en fasering voor de parkeercompensatie is een recept voor een probleem! We willen u vragen een koppeling tussen 1e fase uitbreiding, 2e fase herinrichting van straten, toe te voegen aan de visie. De gemeente zet zichzelf, zonder deze koppeling, klem en inwoners en ondernemers gaan hiervan de gevolgen ondervinden. Wanneer er zoveel parkeerplaatsen verdwijnen, juist in de straten waar de behoefte aan parkeren groot is, mist een planning of fasering hoe deze plaatsen te compenseren. Daarnaast voelt het niet goed dat er in de afgelopen periode geen reactie is gegeven op alle oplossingen die de gezamenlijke ondernemers hebben gegeven. Het voelt alsof er een maar 1 kant op kan worden gewerkt. Wij zijn absoluut niet tegen veranderingen en het veiliger en nog fraaiër maken van ons dorp maar staan niet achter de visie zoals hij nu voor ligt. Ook zien we de planning niet helemaal helder, wij zien een groot probleem ontstaan wanneer de visie wordt uitgerold terwijl er nog geen uitbreiding op Bellevue is.	aan wegen binnen de gemeente. Leidend bij de volgorde van uit te voeren projecten is de meerjaren onderhoudsplanung van wegen. Zie verder ook het antwoord bij: 1.
---	--

Zienswijze D: Ondernemer

	Zienswijze	Gemeentelijke reactie
4	Met betrekking tot de Verkeersvisie 2035 willen wij graag onze zorgen kenbaar maken over het voorgestelde plan om een fietsroute door het centrum te laten lopen, waarbij parkeerplaatsen komen te vervallen. Wij zijn van mening dat het wenselijker is om de fietsroute buiten het centrum om te leiden. Op deze manier blijft het centrum goed bereikbaar voor autoverkeer, met name ten behoeve van bezoekers aan winkels en horecagelegenheden en kunnen de bestaande parkeerplaatsen behouden blijven. Voldoende parkeergelegenheid is immers van groot belang voor de leefbaarheid en economische vitaliteit van het centrum. Het opheffen van deze parkeerplaatsen kan naar onze overtuiging leiden tot een daling van het aantal bezoekers, wat directe negatieve gevolgen zal hebben voor zowel het winkelaanbod als de horeca. Als makelaarskantoor zijn wij daarbij ook afhankelijk van voldoende aanloop langs onze etalage. Een afname in passanten betekent voor ons minder zichtbaarheid en dus een verslechtering van onze zakelijke positie. Wij verzoeken u daarom dringend om het plan te heroverwegen en de fietsroute zodanig aan te passen dat het centrum toegankelijk blijft voor gemotoriseerd verkeer en bestaande parkeervoorzieningen behouden blijven.	Zie het antwoord bij: 1, 2.1, 2.2 en 3.1.

Zienswijze E: BOV Blaricum

	Zienswijze	Gemeentelijke reactie
5	Namens de Blaricumse Ondernemers Vereniging (BOV) enkele overwegingen, in relatie tot het nieuwe verkeersplan voor de gemeente Blaricum. Een verkeersplan, welk al tot veel onrust bij verschillende leden van de BOV gezorgd heeft. Een leefbaar Blaricum stoelt in belangrijke mate op zijn voorzieningen, waar de aanwezige middenstand, horeca en gevestigde ondernemers, al of niet in de dienstverlening of zorg een zeer belangrijk onderdeel van uitmaken. Zonder deze wordt het dorp "gedevalueerd" tot sec een woonomgeving, mooi maar niet praktisch en leefbaar. Niet economisch, bruisend, welvarend maar ook niet gewenst. De in de beleidsnotities genoemde fietsroutes brengen nogal wat verplichte regelgeving met zich mee. Regelgeving welke direct invloed heeft op de huidige vorm van en het aantal parkeerplaatsen in het centrum van Blaricum. Maar juist die parkeerplaatsen, zijn van wezenlijk belang voor de verschillende ondernemers in Blaricum! Het verminderen, veranderen, verplaatsen of opheffen van die parkeerplaatsen, kan direct grote economische gevolgen hebben, voor de hierdoor getroffen, ondernemers. De Huizenweg en Torenlaan zijn drukke wegen, mede als doorgaande weg tussen Huizen, Blaricum en Laren. Ook vanuit dat oogpunt en de kwetsbaarheid/veiligheid van fietsers, lijkt een vermijden van deze drukke wegen door de fietsroute's, een verstandige keuze!	Zie de antwoorden bij: 1, 2.2, 3.1, 3.2 en 4. Het uitvoeringsprogramma dat ingaat op de genoemde gebieden doorloopt de gebruikelijke route via inspraak, college en raad. Dat is dus inclusief de BOV.

	Wij verzoeken u om, gelet op bovenstaande, de fietsroute's dan ook zo te (ver)plaatsen, dat het geen gevolgen heeft voor de plaats, vorm en locaties van de huidige parkeerplaatsen! Graag wordt de BOV op de hoogte gehouden omtrent de verdere ontwikkelingen c.q. veranderingen w.b.t. het nieuwe verkeersplan. Indien nodig ,willen we ook graag input geven, om tot een goede besluitvorming te komen voor betreft het verkeersplan en zijn implementatie.	
--	--	--

Zienswijze F: Ondernemer

	Zienswijze	Gemeentelijke reactie
6	Met betrekking tot de ter inzage gelegde Verkeersvisie Blaricum wil ik graag mijn zienswijze indienen over de verkeersveiligheid rondom de IJssalon de Hoop en de nabijgelegen bushalte. In de huidige situatie parkeren veel kinderen en ouders met grote bakfietsen hun fiets op de stoep vlak bij de bushalte. Dit leidt, met name in de zomermaanden, tot gevaarlijke situaties wanneer de bus stopt en reizigers moeten in- en uitstappen. De bushalte is daardoor moeilijk toegankelijk en overzicht wordt beperkt. Een mogelijke oplossing is om de bushalte te verplaatsen naar de parkeerplaats bij de hoek Bergweg – Torenlaan. De huidige parkeerhaven van de bus kan in dat geval	Zie de antwoorden bij: 2.1 en 2.2.

	worden ingericht als trottoir, waardoor er voldoende ruimte ontstaat om fietsen op een veilige en ordelijke manier te stallen. Dit komt zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming van voetgangers en busreizigers ten goede. De loopafstand van de huidige bushalte naar deze nieuwe locatie bedraagt bovendien slechts 1 minuut en 16 seconden. Daarnaast wordt de ingang van het voormalige bankgebouw momenteel vaak gebruikt als fietsenstalling. Dit zorgt voor onveilige en onprettige situaties. Dit aspect wordt extra relevant omdat in maart 2026 in dit pand een nieuwe kliniek wordt geopend. Een structurele oplossing voor het fietsparkeren in dit gebied is daarom wenselijk. Ik verzoek de gemeente vriendelijk om deze punten in de verdere uitwerking van de Verkeersvisie mee te nemen en te zoeken naar een oplossing die de verkeersveiligheid en leefbaarheid in dit gebied vergroot.	
--	--	--

Zienswijze G: Ondernemer

	Zienswijze	Gemeentelijke reactie
7	Graag wil ik wederom de 50km op de Huizerweg aankaarten, ivm geluidsoverlast en gevaarlijke situaties met oversteken. Zo zijn fietsende kinderen niet altijd veilig met het voorbij razende verkeer.	Landelijk is er een trend waarneembaar in met name grote steden om 30 km/u binnen de bebouwde kom als norm te hanteren. De praktijk wijst echter uit dat alleen een verkeersbord plaatsen onvoldoende is om automobilisten daadwerkelijk langzamer te laten rijden. Dit komt ook doordat het beleid van de politie is om alleen op 30km/u te handhaven als de weginrichting daarmee overeenstemt. Een effectieve verlaging van de snelheid vraagt dus om een andere

Eerder werd het argument genoemd dat het een verbindingsweg betreft, maar volgens mij is dit achterhaald. Amsterdam heeft al bewezen dat 30km prima werkt en dit voorbeeld is inmiddels dan ook door meerdere steden en dorpen opgevolgd. Zie bijgevoegd bericht daarover in de media. https://www.volkskrant.nl/binnenland/de-opmars-van-de-30-kilometerzones-na-amsterdam-gaan-steeds-meer-dorpen-en-steden-overstag~be0dcc33/ Ben daarom benieuwd hoe de gemeente Blaricum daar ondertussen naar kijkt. Staat veiligheid niet ten alle tijden voorop? Bovendien zal met 30km de rust voor buurtbewoners bevorderen en heeft het milieu er baat bij. Nog in aanvulling op onderstaande, begreep ik van de buurt dat mogelijk vrijwel heel Blaricum 30km zone kan worden, behalve de Huizerweg. Ik vind onbegrijpelijk dat de Huizerweg daar niet in wordt mee genomen, gezien	weginrichting. Daarnaast dient per locatie de vraag te worden gesteld wat een logische weginrichting en snelheidsregime is. De verkeersvisie bevat uitgangspunten, maar nog geen concrete plannen. Na vaststelling van de verkeersvisie wordt een uitvoeringsprogramma opgesteld. Dat richt zich onder andere nadrukkelijk op het uitbreiden van het aantal wegdelen waar 30 km/u gereden mag worden, waaronder deels op de Huizerweg. Er is één illustratie opgenomen in de visie, maar hierbij wordt expliciet vermeld dat dit slechts een voorbeeld betreft. Ter toelichting nog het volgende: Voor de uitwerking van de visie is op het punt van eventuele wijziging van het snelheidsregime op locaties verkeerskundig onderzoek noodzakelijk. Daarnaast is recentelijk een diepgaandere regionale studie verschenen over het drukker worden van A27 en de A1 en het daardoor te verwachten sluipverkeer in onder andere Blaricum, die ook meegewogen wordt. Zie: Impactstudie A27/A1 Regio Gooi en Vechtstreek. Andere aspecten die van invloed zijn op het al dan niet wijzigen van het snelheidsregime zijn: • Besluiten over het verlagen van de snelheid vergt een integrale afweging tussen verschillende belangen waarbij hulpdiensten, openbaar vervoer en belangrijke fietsroutes eveneens meewegen. • Afstemming met buurgemeenten is essentieel. Als maatregelen namelijk niet op elkaar aansluiten, bestaat het risico dat de situatie verslechtert in plaats van verbetert. • De politie is belast met de taak om te handhaven op snelheid, gemeentehandhaving is daartoe niet bevoegd. Als de maximum
---	---

	het feit dat huizen hier zo dicht op de weg staan (m.a.w. geluidsoverlast en gevaar voor kwetsbare verkeersdeelnemers).	toegestane snelheid niet in lijn is met de ontwerprichtlijnen voor weginrichting horende bij die snelheid, handhaaft de politie niet. Het louter plaatsen van borden met een lagere snelheid zonder de weginrichting te veranderen (zoals in veel steden gebeurt) is gezien voorgaande niet de intentie van de gemeente Blaricum.
--	--	---

Zienswijze H: Ondernemer

	Zienswijze	Gemeentelijke reactie
8.1	Op 14 juli 2025 is de Omgevingsvisie voor de gemeente Blaricum ter inzage gelegd, een dag later is aangekondigd dat gedurende zes weken nadien een reactie hier op mag worden gegeven. De ter inzagelegging op die datum met een beperkte termijn om te reageren lijkt aan te geven dat de gemeente wellicht niet heel veel prijs stelt op een visie. Anders was wel de niet-vakantie of een langere inzage termijn gekozen. Doel is Blaricum ook in de toekomst een prettige plek te houden om te wonen en te werken. Als al eerder aangegeven leidt deze visie tot een uitwerking die juist het wonen en werken lijkt aan te tasten. Hierbij is de zware reductie van het aantal parkeerplekken maar ook de verlaging van de snelheid op de doorgaande	Deze zienswijze is ingediend op de omgevingsvisie maar gaat hoofdzakelijk over verkeer. Daarom volgt hier de reactie daarop. Zowel de verkeersvisie als de omgevingsvisie zijn voor een periode van acht (in plaats van zes) weken ter inzage gelegd voor het indienen van zienswijzen. Dit vanwege de zomervakantie die binnen deze termijn viel. Reductie van het aantal parkeerplaatsen is geen doel van de verkeersvisie. Zie het antwoord bij: 2.2. In aanloop naar het opstellen van de verkeersvisie heeft uitgebreide participatie plaatsgevonden. De enquêtes die daartoe zijn uitgezet en de gesprekken die zijn gevoerd met inwoners, organisaties en ondernemers hebben een beeld gegeven van wat belanghebbenden belangrijk vinden. Voor de

wegen (zoals de Torenlaan naar Laren) een punt dat Blaricum als plek voor bedrijvigheid onder druk zet. Het beroep op de gehouden enquête onder de bevolking kan hierbij niet als onderbouwing dienen, omdat er hier sprake is van een heel beperkt aantal van personen die gereageerd hebben en de vraagstelling naar een sociaal wenselijk antwoord leiden maar niet vraagt of de personen de gevolgen willen dragen van de keuze. Iedereen is voor een groen hart, maar als de mensen meerdere honderden meters moeten lopen voordat ze de (drukke) parkeerplek kunnen bereiken zal zonder meer tot vermindering van de bezoekers aan de winkelvoorzieningen gaan leiden. Het is mij niet helder waarom die vraag niet is gesteld, anders dan dat het antwoord gevreesd wordt. Tevens wordt verwezen naar het zelf organiserend vermogen van de verschillende verenigingen. Een evenement als het Old Timer Festival zoals dat vandaag in het dorp plaatsvond wordt een stuk moeilijker als de parkeerplaatsen worden opgeheven. Voor kantoorgebouwen als waarin het notariskantoor is gevestigd is zowel voldoende parkeergelegenheid als een makkelijke bereikbaarheid noodzakelijk. Dit erkent de gemeente ook maar lijkt dan toch te zwichten voor modegevoelige ingrepen. Dat steekparkeren gevaarlijker is dan langsparkeren blijkt niet uit de praktijk.	beleidsvorming is dat een essentiële stap omdat daarmee duidelijk is geworden waar de aandacht naar uit diende te gaan. Voor het nog op te stellen uitvoeringsprogramma op de verschillende onderdelen wordt concreter uitgewerkt tot welke maatregelen dit leidt. Zie ook de antwoorden bij: 2.1, 3.1, 3.3 en 7.
---	---

8.2	Een punt dat de fietspaden langs de Torenlaan worden verlegd naar de weg omdat de bomen voor een breed fietspad in de weg staan is een gevolg van de keuzes die in deze visie worden gemaakt. Dit is voor fietsers nodeloos gevaarlijk en leidt tot een beperking van de mobiliteit van hen die niet zonder auto kunnen. Een reden tot aanpassing van de huidige situatie is niet helder. Als het doel is dat er geen doorgaand verkeer door Blaricum komt is dit ook niet goed te volgen en keert dit zich tegen Blaricum als Laren hetzelfde doet. Hoe bewoners met auto's dan naar Hilversum kunnen is niet helder. Verbinden van generaties lijkt uit te monden op het verminderen van mobiliteit van ouderen.	Wijzigingen met betrekking tot inpassing van fietsinfrastructuur dienen niet te leiden tot een afname van de bereikbaarheid. Zie het antwoord bij: 4.
8.3	Het gebrek aan reflectietijd leidt bij jammer genoeg tot een beperkte reactie, dat ik niet onder de indruk ben van het omgevingsplan en de daar gemaakte keuzes. De 30 kilometer in het dorp ten aanzien van de doorgaande wegen als Torenlaan, Huizerweg, Naarderweg en Randweg is niet verstandig en zou bij een referendum geen meerderheid krijgen. Hetzelfde geldt voor het parkeerbeleid in het centrum van het dorp.	Het eerste hoofdprincipe van de verkeersvisie luidt: <i>Vertragen en ontmoedigen doorgaand (sluip)verkeer</i>. Zie ook het antwoord bij 7 (en het daar genoemde rapport). 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. Ten aanzien van de genoemde Torenlaan, Huizerweg en Naarderweg gaan wij in het kader van het nog op te stellen uitvoeringsprogramma onderzoeken in hoeverre een (gedeeltelijke) verlaging van de

		maximumsnelheid wenselijk is. Dat is niet van toepassing voor de Randweg.
--	--	---

Zienswijze I: Bewoner

	Zienswijze	Gemeentelijke reactie
9.1	1. Allereerst achten wij het van groot belang dat uw plannen die in ontwikkeling zijn beter afgestemd worden met <u>iedere</u> winkelier in het centrum. Een direct dialoog met hun aangaan om tot een kwalitatief juiste oplossing te komen, lijkt ons noodzakelijk. Het kan niet zo zijn dat de door u voorgestelde veranderingen bedreigend zijn voor hun voortbestaan. U zult de angst en zorgen hiervoor moeten wegnemen. Wij vinden het voortbestaan van de winkels belangrijker voor het dorpscentrum dan het autoluw maken van het centrum.	In de uitgebreide participatie voorafgaand aan het opstellen van de verkeersvisie zijn de verschillende belangen in beeld gebracht. Zie ook het antwoord bij: 1.
9.2	2. Wij raden u af grote wijzigingen aan te brengen in het huidige parkeeraanbod. Het toevoegen van extra parkeerplaatsen heeft een aantrekkende werking voor nog meer autoverkeer. Noch een uitbreiding bij Bellevue, noch bij de Dorpskerk (Oranjewitje), achten wij wenselijk. Het verplaatsen van parkeerplaatsen aan de Dorpstraat en de Schoolstraat naar de randen van het centrum achten wij niet in het belang van de winkeliers in het centrum. De uitspraak van de Raad van State waarbij het plan voor een grootschalige parkeerplaats op het Oranjewitje bij de Dorpskerk	Zie de antwoorden bij: 1, 2.1, 2.2, 3.2, 3.3 en 8.1.

	naar de prullenbak is verwezen zegt voldoende en ook voor de aanleg van de parkeerplaats aan het Bergweg zijn al grote stukken groen verdwenen.	
9.3	3. Wij zijn het met u eens dat er maatregelen getroffen moeten worden om de verkeersveiligheid in het centrum te verhogen. In dit kader zal er meer aandacht moet komen voor in eerste instantie <u>voetgangers</u> (bijvoorbeeld de bereikbaarheid van het Dorpshuis voor mensen die wat minder goed ter been zijn), en in tweede instantie <u>fietzers</u>. Het is lang niet evident welke van de door u voorgestelde maatregelen het meest effectief zijn. Een stapsgewijs experimenteren met verschillende en gecombineerde oplossingen en het analyseren van de gevolgen van de geïmplementeerde maatregelen door metingen lijkt nodig om de discussie omtrent de effectiviteit van maatregelen te objectiveren (meten = weten) en geeft ook de mogelijkheid te sturen op onverwachte en ongewenste consequenties. Wij denken dat de volgende maatregelen (mogelijk gecombineerd) kunnen bijdragen aan een verhoging van de verkeersveiligheid in het centrum: (i) het aanleggen van snelheid beperkende maatregelen zoals het verbreden van voetpaden en het aanbrengen van brede fietsstroken en extra verkeersdrempels; (ii) het implementeren van een eenrichtingsverkeer voor de Huizerweg; (iii) het herinrichten van de parkeervakken aan de Huizerweg om het onveilige achteruitrijden op deze drukke weg te voorkomen. Het Buurtschap is zoals u weet, bereid om met u	Verkeersveiligheid is inderdaad wat wij nastreven. Daarbij is er vanuit de verkeersvisie extra aandacht voor fietsers en voetgangers (en in het bijzonder diegenen met een handicap). Gedeeltelijk eenrichtingverkeer instellen op het centrumdeel van de Huizerweg was een denkrichting in de participatie voorafgaand aan het opstellen van de verkeersvisie. Uit het participatieproces is echter gebleken dat momenteel onvoldoende draagvlak bestaat voor structuurmaatregelen zoals een knip of eenrichtingsverkeer. Zie ook het antwoord bij: 1. De verdere details zijn onderwerp van het uitvoeringprogramma op de verschillende thema's (waarin die zeker aan bod komen) en niet van de verkeersvisie zelf. Herinrichten van parkeervakken (bijvoorbeeld) op de Huizerweg kan worden afgewogen op het moment dat groot onderhoud aan de orde komt. Zie ook het antwoord bij: 2.2.

	de voor en tegens van iedere maatregel te evalueren en te bespreken.	
9.4	4. Wij achten het belangrijk dat het dorpse karakter behouden blijft. Het introduceren van asfalt (inclusief streetprint) staat hier haaks op. Wij achten het hergebruiken van de klinkers juist maar zijn niet tegen geluidsarme klinkers indien deze meetbaar het geluidsniveau ook bij lage snelheden reduceren. Het zou redelijk logisch zijn om de oplossing die, na nodige discussies, voor de Bergweg is gekozen verder te volgen: gebakken stenen gelegd in kruisverband, behoud van de dorpse uitstraling en verlaging van het geluid.	Ook dit valt onder het uitvoeringsprogramma. Maar ter toelichting – het huidige beleid is dat de gemeente Blaricum het behoud van het dorpse karakter en het gebruik van klinkerverharding in relatie daartoe onderschrijft, en bijvoorbeeld met betrekking tot de Bergweg / Meentzoom die keuze ook heeft gemaakt.
9.5	5. Wij constateren dat het verkeer in het smalle deel van de Meentweg voor de visboer (tussen Dorpsstraat en Burgermeester Heerschop weg in) vaak vastloopt. Het Buurtschap adviseert te overwegen dit deel eenrichtingsverkeer te maken (in dezelfde richting als de denkrichting voor de Huizerweg) om sluipverkeer te voorkomen. Hierbij zal tevens de ingang van het parkeerterrein van Albert Heijn kunnen worden verplaatst van het Achterom naar de Meentweg en de uitgang naar het Achterom. Deze maatregel gecombineerd met het aanbrengen van een stoep voor voetgangers kan het frequente foutparkeren op de hoek Meentweg/Burgermeester	Bij de verbouwing van de Albert Heijn zijn ook wijzigingen in de weginrichting gedaan. De genoemde suggestie tot verplaatsing van de ingang van de AH is geen beleidsvoornemen en het is ons ook niet bekend als voornemen van de supermarkt zelf. Instellen van eenrichtingsverkeer op genoemd deel van de Meentweg is een aspect op detailniveau dat niet aan de orde is. Het zou kunnen worden onderzocht bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma maar het is voorbarig om daar iets over te melden omdat het vooralsnog geen doel is van de gemeente Blaricum.

	Heerschopweg verhinderen. Overigens heeft dit deel, net als de Schoolstraat of overige delen van het centrum geen aandacht in uw denkrichtingen voor het autoluw maken van het Centrum.	
9.6	6. Als gevolg van het nemen van maatregelen kan er meer zoekverkeer en sluiproutes in en door de kleine straatjes van het dorp kunnen ontstaan. Het Buurtschap vraagt zich af welke flankerende maatregelen u bedacht heeft om dit tegen te gaan.	Ook de mate van zoekverkeer is wellicht een onderdeel van hetgeen in het uitvoeringsprogramma wordt onderzocht. Het maakt als afzonderlijk punt geen onderdeel uit van de verkeersvisie.

Zienswijze J: Bewoner

	Zienswijze	Gemeentelijke reactie
10	3.2 Thema 2: Verkeersveiligheid De visie richt zich vooral op de dorpskernen. Bij dit onderdeel worden ook de schoolomgevingen genoemd. Graag wil ik benadrukken, dat ook de veiligheid van de kinderen rond de scholen in de Bijvanck net zoveel aandacht verdient als die in de dorpskernen. Dan nog een paar opmerkingen op de bijlagen: 1. Pag. 30, bijlage 1: bij de kaartjes van de verkeersintensiteiten ontbreekt de toelichting bij de verticale as. Gaat het om de verkeersintensiteit per 24 uur? 2. Pag. 31, bijlage 1: Openbaar vervoer: het kaartje bevat nog de oude route voor lijn 320 van de HOV.	Schoolomgevingen krijgen in de hele gemeente Blaricum dezelfde aandacht. Per opmerking de volgende reactie: 1. Het gaat om de etmaalintensiteit van het aantal motorvoertuigen. 2. De schematische weergave van ov-buslijnen in de regio onder thema 3.4 is wel actueel.

	Tegen de tijd dat de visie wordt vastgesteld wordt er al gereden via de Stroomzijde i.p.v. via Het Merk. 3. Pag. 32, bijlage 1: Fiets- en voetgangersnetwerk: het kaartje met de fietsroutes is zeer onduidelijk evenals de toelichting: wat is die dikke gele lijn met code HH20? En hoe loopt de route HH26 in de Bijvanck? Graag duidelijker kaart toevoegen.	3. Dit kaartje geeft een impressie van mogelijke fietsroutes in de regio. Zie verder het antwoord bij: 1 en 3.1.
--	--	---

Zienswijze K: Ondernemer

	<i>Zienswijze</i>	<i>Gemeentelijke reactie</i>
11.1	1. Dertig procent van de parkeerplekken zou verdwijnen; aanwezige bomen verhinderen voor een belangrijke deel langsparkeren. Een belangrijk beleidsdoel is om haaks parkeren te vervangen voor langsparkeren in verband met fietsverkeer. Echter, het besef lijkt te ontbreken dat dit meebrengt dat – in de Dorpsstraat en Huizerweg - zo'n dertig procent(!) van de huidige parkeerplaatsen in het binnenste centrum verdwijnt.	Zie de antwoorden bij: 1 en 3.1.
11.2	2. Parkeercompensatie aan de rand van het centrum biedt geen soelaas. De plannen om parkeerplaatsen in het binnenste centrum te verminderen en naar de rand te verplaatsen houden er geen rekening mee dat bezoekers niet ver willen lopen met zware tassen. Voor zover het vervangen van haakse plekken wordt ingegeven door het thans over de Huizerweg voorziene	De gemeente Blaricum is van mening dat de uitbreiding van de parkeergelegenheid aan de rand van het centrum wel soelaas biedt. Uitbreiding van het parkeerterrein in de hoek van de Bergweg / Huizerweg wordt reeds voorbereid. Meer parkeergelegenheid daar is in het voordeel van bijvoorbeeld winkel- en theaterbezoekers. En deze uitbreiding leidt naar verwachting tot minder straatparkeren op de Bergweg hetgeen bevorderend is voor de verkeersveiligheid.

	doorfietsroute-tracé, geven wij uw college in overweging om het tracé anders te laten lopen. In dit verband geldt dat vanaf de Bergweg de Torenlaan niet alleen bereikt kan worden via de Huizerweg, maar evenzeer via de Naarderweg, Piepersweg, Noolseweg en Bussumerweg. Ter hoogte van de protestantse kerk zou dan dus de Torenlaan fietsend – het tracé volgend - opgereden kunnen worden.	Voor wat betreft de opmerking over de fietsrouting zie de antwoorden bij: 1 en 3.1.
11.3	3. Parkeercompensatie lijkt hoe dan ook te laat te worden gerealiseerd.	Zie het antwoord hierboven.
11.4	4. Sowieso handhaving op langparkeerders nodig.	De gemeente Blaricum onderschrijft het belang van handhaving op langparkeerders binnen de blauwe zone ten behoeve van meer parkeeruitwisseling.
11.5	5. Albert Heijn overweegt een slagboom te plaatsen.	Het staat Albert Heijn vrij deze keuze te maken.
11.6	6. Overigens: houd Burgemeester Le Coultredreef tijdens de herinrichting deels open.	De intentie van de gemeente Blaricum is de verkeershinder tijdens de werkzaamheden tot een minimum te beperken.
11.7	7. Conclusie: de haakse parkeerplekken behouden.	Zie het antwoord bij: 1.

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).
- De omgevingsvisiekaarten onder paragraaf 2.3 zijn uit de verkeersvisie gehaald omdat die ook niet meer zo in de omgevingsvisie zijn opgenomen.