

## **BESLISVOORSTEL RAAD BLARICUM**

**Besluitvormend orgaan**

Gemeente Blaricum – Gemeenteraad

**Gemeentecode**

Blaricum

**Onderwerp**

Vaststellen Verkeersvisie 2035

**Portefeuillehouder**

Cornelis, F.

**Openbaar**

Ja

**Korte inhoud**

In 2023 is gestart met het proces dat leidt tot nieuw beleid op het thema verkeer en vervoer met als doel (o.a.) een verkeersveilige en bereikbare gemeente. Daartoe is de ontwerp Verkeersvisie 2035 Blaricum (op 15 juli 2025) voor een periode van 8 weken vrijgegeven voor het indienen van zienswijzen. Belanghebbenden zoals bewoners, ondernemers en organisaties hebben de gelegenheid gehad een zienswijze in te dienen. Met inachtneming van de wijzigingen ten gevolge van de binnengekomen zienswijzen wordt de gemeenteraad voorgesteld de Verkeersvisie 2035 vast te stellen.

**De raad besluit:**

1. De reactienota van zienswijzen op de Verkeersvisie 2035 vast te stellen;
2. De Verkeersvisie 2035, met inachtneming van de wijzigingen ten gevolge van de binnengekomen zienswijzen, vast te stellen.

**Aanleiding voorstel**

In het coalitieakkoord is aandacht besteed aan mobiliteit. Daarbij gaat het om verkeersveiligheid, bereikbaarheid (voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en autoverkeer), autoluwere centrumgebieden en aandacht voor verduurzaming. Vastgesteld is dat het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan uit 2017 zijn einde nadert en dat nieuw beleid moet worden opgesteld. Omdat aandachtspunten op het vlak van mobiliteit vergelijkbaar zijn en omdat er al vergaande samenwerking is, trekken de BEL gemeenten samen op in de actualisatie van beleid. Hieronder is kort aangegeven welke stappen zijn gezet in de participatie die heeft geleid tot de ter inzagelegging van het ontwerp van de Verkeersvisie 2035 en het opstellen van de reactienota van zienswijzen daarna.

### *Eerste enquête*

Het begon (in september 2023) met het uitzetten van een enquête waarbij inwoners is gevraagd naar het eigen vervoersgebruik en naar wat zij belangrijk vinden met betrekking tot (de toekomst van) verkeer en vervoer binnen de gemeente Blaricum.

### *Eerste omgevingstour*

In de daaropvolgende omgevingstour (eind 2023 / begin 2024) zijn meningen van inwoners gepeild tijdens straatgesprekken op drukbezochte openbare locaties. Voor ondernemers en andere belangenorganisaties zijn daarvoor apart inloopavonden georganiseerd. Hierbij is verder gesproken en gereflecteerd op de uitkomsten van de bewonersenquête en de belangen van de verschillende stakeholders.

### *Twee raadsbijeenkomsten verkeersvisie*

In de eerste helft van 2024 zijn er twee raadsbijeenkomsten geweest.

In de eerste bijeenkomst zijn de belangrijke punten uit de eerste fase van de participatie teruggekoppeld. Er is onder meer gesproken over – en gereflecteerd op – een autoluwer dorpscentrum, verkeersveiligheid, toegankelijkheid voor ouderen, betere fietsvoorzieningen (waaronder doorfietsroutes), winkelbevoorrading en (elektrisch) deelfervoer.

Op basis van een analyse van hetgeen aan informatie is opgehaald in de eerste fase van de participatie en de raadsbijeenkomst, is er opnieuw een omgevingstour gedaan en zijn denkrichtingen bepaald voor de beleidsvorming. Hierover is in de commissievergadering het gesprek gevoerd. De denkrichtingen zijn ook voorgelegd aan inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Dit is gedaan aan de hand van een tweede (online) enquête en via een nieuwe ronde straatgesprekken met inwoners in omgevingstour twee.

### *Ter inzagelegging ontwerp Verkeersvisie*

Op basis van de participatie is uiteindelijk de ontwerp Verkeersvisie opgesteld en op 15 juli 2025 ter inzage gelegd. Gedurende de zienswijzetermijn zijn veertien zienswijzen ingediend door zowel ondernemers, inwoners als organisaties. Deze zienswijzen zijn allemaal beantwoord in een reactienota van zienswijzen.

## **Doel**

De vaststelling van de Verkeersvisie 2035 betekent een actualisatie van het verkeersbeleid. De ambities en thema's uit het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan zijn aangescherpt. Leidraad daarbij is dat we graag een dorp zijn en blijven dat verkeersveilig en bereikbaar is voor alle generaties, zoals ook is opgenomen in het coalitieakkoord en de omgevingsvisie.

## **Toelichting besluit (argumenten)**

*1.1 Een prettige bestuurlijke en ambtelijke samenwerking hebben geleid tot één gezamenlijke ontwerp verkeersvisie voor Blaricum en Laren en op onderdelen voor Eemnes.*

Zoals omschreven in de aanleiding van dit voorstel zijn er (veelal) vergelijkbare aandachtspunten op het vlak van verkeer en vervoer bij de BEL Gemeenten, en werken Blaricum en Laren binnen de regio G&V samen op dit beleidsthema. Ook met Eemnes is er al samenwerking via de organisatie BEL Gemeenten waardoor het een logische en efficiënte stap is om één gezamenlijke ontwerp verkeersvisie op te stellen. Zowel bestuurlijk als ambtelijk is deze samenwerking als prettig ervaren.

Eemnes werkt op onderdelen nog verder aan haar Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (uit 2017). Daarom is er vanuit deze gemeente voor gekozen alleen een uitwerking te maken op de thema's langzaam verkeer en openbaar vervoer. Op detailniveau heeft het verschil in betrokkenheid zijn weerslag in de tekst van de ontwerp verkeersvisie die daarom op onderdelen dieper ingaat op de situatie in Blaricum en Laren dan in Eemnes.

*1.2 De verkeersvisie is in lijn met hetgeen is opgehaald in de participatie, de raadsbijeenkomst en het coalitieakkoord.*

Door uitgebreide participatie met belanghebbenden is duidelijk in beeld gebracht welke richting de ontwerp verkeersvisie moest krijgen. De raad is via de raadsbijeenkomst tussentijds ook betrokken om te kunnen reflecteren op de belangrijke inhoudelijke aspecten.

Het verkeersbeleid heeft aldus met deze verkeersvisie een actualisatieslag ondergaan. De ambities en thema's uit het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan zijn aangescherpt. Leidraad daarbij is dat we graag een dorp zijn en blijven dat verkeersveilig en bereikbaar is voor alle generaties, zoals ook is opgenomen in het coalitieakkoord en de concept omgevingsvisie. Met dat als achtergrond en vanuit omschreven gedeelde mobiliteitswaarden zijn er drie hoofdzaken waarover besluiten genomen moeten worden en waarvoor dieper uitgewerkte vervolg voorstellen zullen komen:

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

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

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

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

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

De verkeersvisie wordt (na definitieve vaststelling) ons beleidskader voor de komende jaren; het geeft de beleidsdoelen weer en daarmee de gemeentelijke inzet op het gebied van verkeer en vervoer.

*2. Op basis van de reactienota van zienswijzen die is opgesteld is de Verkeersvisie op een enkel punt aangepast.*

Na uitgebreide participatie in het voortraject zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld om op de ontwerp verkeersvisie een zienswijze in te dienen. Veertien zienswijzen zijn ingediend door zowel ondernemers, inwoners als organisaties.

In het voortraject gaven veel inwoners aan dat verplaatsing van parkeergelegenheid vanuit het hart van het centrum naar de rand van het centrum een goed idee is om het verblijven in het centrum te veraangename. Een andere belangrijke reden is om meer ruimte beschikbaar te hebben voor fietsers en voetgangers, mede gezien de verkeersveiligheid. Ondernemers hebben gedurende zienswijzentermijn echter veelvuldig aangegeven dat alle parkeergelegenheid in het centrum gehandhaafd moet worden. Zij vrezen dat het verdwijnen van parkeergelegenheid de (winkel)bereikbaarheid aantast en dit negatieve economische gevolgen heeft.

Op basis van de noodkreet van ondernemers is een actieve vermindering van parkeergelegenheid in het hart van het centrum uit de ontwerp verkeersvisie verwijderd. Uitzonderingen waarop wel autoparkeergelegenheid uit het centrum kan worden verplaatst of verwijderd zijn in relatie tot de fietsveiligheid en/of als alternatieve parkeergelegenheid (zoals voor tweewielers en/of deelmobiliteit) daarvoor in de plaats komt. Dit sluit aan bij een van de hoofdprincipes in de verkeersvisie, namelijk de stimulering van actieve mobiliteit.

Zie voor de reactienota van zienswijzen bijlage 1.

### **Duurzaamheid**

Een van de beleidsthema's in de ontwerp verkeersvisie is duurzame mobiliteit. Dit vloeit voort uit het landelijke en lokale doel om te komen tot een klimaatneutrale samenleving in 2050. Ten behoeve daarvan zijn verschillende beleidsdoelen geformuleerd. De ontwerp verkeersvisie maakt daarmee een koppeling met landelijk, provinciaal en regionaal beleid waarin verduurzaming van mobiliteit ook een belangrijk doel is.

### **Vastgesteld wettelijk- en beleidskader**

Wegenverkeerswet (1994), Omgevingswet (2024), Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (2017).

### **Relatie BEL-gemeenten en BEL Combinatie**

Blaricum en Laren maken deel uit van de provincie Noord-Holland en de deelregio Gooi & Vechtstreek, en werken in die regio intensief samen op onder andere het gebied van verkeer en vervoer.

Hoewel de gemeente Eemnes zich in de provincie Utrecht bevindt en samenwerkt met de regio Amersfoort is er toch voor gekozen de ontwerp verkeersvisie zoveel mogelijk gezamenlijk tot stand te brengen. Vanwege de ambtelijke samenwerking tussen de drie gemeenten en de grote onderlinge (geografische en verkeerskundige) verbondenheid is dat heel logisch.

### **Kanttekeningen**

*2. Aanpassing van de verkeersvisie door het laatste beleidsdoel van het thema 3.5 te verwijderen druist in tegen hetgeen veel mensen (m.n. bewoners) willen.*

Iets minder parkeergelegenheid in het hart van het centrum en verplaatsing naar de rand van het centrum vinden veel bewoners een aantrekkelijke gedachte als dat ten goede komt van de verblijfskwaliteit en de verkeersveiligheid in het centrumhart. Omdat ondernemers vrezen dat verplaatsing van parkeergelegenheid een enorm nadelig effect heeft op de klandizie en daarmee de economische levensvatbaarheid van winkels/horeca onder druk komt te staan, wordt op een enkel punt de verkeersvisie aangepast. Het belang van het behoud van een levendig dorp door aanwezigheid van winkels/horeca wordt daarbij als zwaarwegender beoordeeld.

### **Financiën**

Instemmen met de Verkeersvisie heeft geen financiële gevolgen. Daarin staan weliswaar beleidsmaatregelen benoemd die financiële gevolgen zullen hebben. Maar bij nadere uitwerking daarvan worden, op het moment dat het aan de orde komt, in het betreffende

voorstel van dat onderwerp de financiële gevolgen uitgewerkt met gedegen kostenramingen als basis voor de aanvraag voor budget.

**Begrotingswijziging nodig?**

Nee

**Uitvoering**

De naar aanleiding van de zienswijzen aangepaste Verkeersvisie 2035 wordt na vaststelling door de raad het richtinggevende beleidsdocument op dit thema voor Blaricum.

De vastgestelde verkeersvisie wordt de basis voor het nog op te stellen uitvoeringsprogramma door het college.

**Communicatie**

Het besluit wordt op de gebruikelijke wijze gepubliceerd. De definitieve Verkeersvisie 2035 wordt op de website van de gemeente Blaricum gezet.

**Bijlagen**

1. Reactienota van zienswijzen
2. Verkeersvisie 2035
3. Raadsbesluit

**Steller**

D. van Straten(dstra).

**Registratiedatum**

31 oktober 2025