

Presentatie verkeersveiligheid door Eric van Berkum

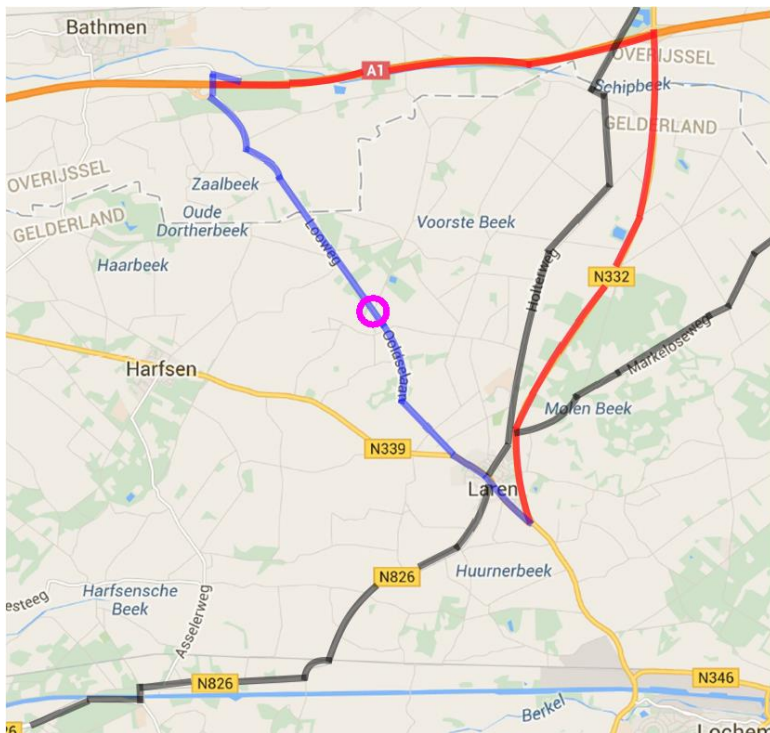
(tijdens de Algemene Ledenvergadering van 21 april 2015)

In het dorpsplan van 2010 is het bereikbaarheid voorop gesteld. Binnen deze randvoorwaarde moest worden gezocht naar zo veilig mogelijke oplossingen. Economisch belang is gelijk gesteld aan het hebben van een goede bereikbaarheid, en leefbaarheid (veiligheid, geluid, trillingen, oversteekbaarheid etc.) is dus daaraan ondergeschikt gemaakt. Nu, 5 jaar later, stellen we ons drie vragen:

1. Is aan de doelstelling voldaan?
2. Moet leefbaarheid/veiligheid niet het uitgangspunt zijn i.p.v. bereikbaarheid?
3. Is een keuze voor economisch belang wel gelijk aan maximale bereikbaarheid?

We richten ons nu op met name de eerste vraag.

Is aan de doelstelling voldaan?



Laren ligt op een kruispunt van een groot aantal belangrijke verkeersverbindingen, en aan geen van deze verbindingen is getornd, dus de bereikbaarheid is prima te noemen. Voor wat betreft leefbaarheid, en dan met name verkeersveiligheid is de situatie t.o.v. 2010 op een aantal onderdelen gewijzigd. Er is een 60 km/u zone in buitengebied ingesteld, het 30 km/u gebied in de dorpskern is uitgebreid, de Holterweg is heringericht, en het kruispunt bij kerk is aangepakt. De verkeerssituatie is daarmee veiliger geworden, maar nu is de vraag of deze aanpassingen voldoende zijn. Op gebied van verkeersveiligheid is de landelijke trend dat het aantal dodelijke verkeersslachtoffers weliswaar daalt, maar dat het aantal (ernstige) verkeersgewonden stijgt. Verder valt hierbij op dat 30% van de verkeersdoden fietsers zijn waarvan de helft ouder is dan 70 en een kwart is tussen de 50

en 70. Dus driekwart is ouder dan 50 jaar. Verder zijn 20% van alle verkeersslachtoffers kinderen van 0-14 jaar. 5% van de verkeersdoden maken deel uit van deze leeftijdsgroep, en ongeveer 1/3 van deze gevallen vindt plaats op de route van en naar school.

Zijn deze landelijke cijfers ook voor Laren van belang? Wij denken van wel. Uit deze leeftijdscategorieën zijn ook in Laren de afgelopen jaren verkeersslachtoffers gevallen, helaas ook met dodelijke afloop. Verder laten bevolkingsprognoses zien dat het aandeel 50+ ook in Laren behoorlijk gaat toenemen.

In onze visie op verkeer gaan we daarom uit van kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers en voetgangers. Verder willen we ons richten op leefbaarheid, met de nadruk op veiligheid en daarmee snelheid in het gehele Larense gebied en drukte in de dorpskern.

Observaties

Wij zijn al enige tijd in gesprek met de gemeente over dit onderwerp en als gevolg zijn snelheidsmetingen verricht op de Ooldselaan ter hoogte van de Oude Deventerweg en op de Dorpsstraat, tussen de aansluitingen met Holterweg en Verwoldsweg. Verder hebben we gesproken met de politie, en een aantal belangrijke betrokken partijen, onder meer Buurt Comité Ooldselaan, bewoners Westermark, ouderraad Branink, Toeristenbelang Laren en bewoners van Ruempol.

De Ooldselaan is aangemerkt als hoofd fietsroute en is een 60 km/u weg, die niet als zodanig is ingericht. Verder valt op dat in tegenstelling tot alle andere wegen in de 60 km/u zone hier elke aansluiting een gereguleerde voorrangssituatie heeft. De Ooldselaan is een drukke weg, met name vanwege sluipverkeer van

en naar de A1, maar op basis van de categorisering is de weg niet *te* druk. Snelheidsmetingen laten zien dat 80% te hard rijdt, 30% rijdt zelfs harder dan 80 km/u met uitschieters tot 125 km/u. Niet alleen door bewoners wordt de Ooldselaan als *z  r* onveilig ervaren. Ook hebben volgens ons de wegversmallingen geen (of zelfs *averechts*) effect vanwege te lage intensiteiten en een dominante richting in beide spitsen. De Dorpsstraat is een 30 km/u weg, waar gedurende de dagperiode 60% te hard rijdt. Net als bij de Ooldselaan is ook hier de voorrangregeling niet conform een 30 km/u gebied, want de aansluitingen met Holterweg en Verwoldselaan zijn voorrangskruisingen. Vooral in de spitsperioden is het erg druk en de oversteekbaarheid is een groot probleem, vanwege drukte en snelheid.



Hoe nu verder?

Naar onze mening is de situatie op Ooldselaan en Dorpsstraat op dit moment duidelijk in beeld gebracht. Ook duidelijk is dat we beide situaties met recht problematisch kunnen noemen, maar ook is gebleken dat er zich ook op andere wegen in het buitengebied problemen met te hard rijden voordoen. Vooralsnog concentreren we ons eerst op de Ooldselaan en de Dorpsstraat. Hoewel de discussie over de Ooldselaan al vele jaren geleden is gestart en er tot nu toe geen bevredigende oplossing is gevonden, willen we toch nog eens op zoek naar oplossingen definiëren met een zo groot mogelijk draagvlak en deze vervolgens voorleggen aan de gemeente. Hierbij willen we alle belangrijke partijen betrekken (dit zijn de eerder genoemde partijen maar ook LTO en de Larense ondernemers). Belangrijk uitgangspunt hierbij kan zijn een eventuele herbezinning over wat nu werkelijk het economisch belang van Laren, een belangrijke toeristische bestemming die zichzelf profileert als fietsdorp, het meest dient. Want in wezen worden met de huidige inrichting van de wegen in Laren automobilisten zo goed mogelijk gefaciliteerd om zo snel mogelijk, zonder enig obstakel, door Laren heen te rijden. Bijvoorbeeld op de route tussen Lochem en de A1, via Dorpsstraat en Ooldselaan heeft het verkeer altijd voorrang en kan dus ongestoord door Laren heen rijden. We pleiten er nu niet voor om obstakels op te werpen, maar stellen voor, met in het achterhoofd economisch belang en leefbaarheid, ook minder traditionele oplossingen te overwegen, ook in combinatie met het inrichten van een Dorpsplein.

Zo'n mogelijke oplossingsrichting is bijvoorbeeld "*shared space*". Uitgangspunt hierbij is dat publieke ruimte een ruimte is die we delen met vele andere mensen en ook met (vele) andere functies. Verkeer is dan maar   n van die functies. Verkeren, in de betekenis van verblijven is een heel andere functie. Als we ook dit willen nastreven is het opeens minder voor de hand liggend om doorgaand verkeer zo veel mogelijk te faciliteren.

Een mogelijke denkrichting is om het gebied rond de Dorpsstraat in te richten als *shared space*. In zo'n gebied zijn geen regels meer, iedereen is gelijkwaardig. Dit geldt zowel voor de gemotoriseerde weggebruiker als ook voor fietsers en voetgangers. Doordat men niet goed weet waar men aan toe is,

ontstaat oogcontact tussen verkeersdeelnemers en men zal snelheid minderen. Shared space lijkt in eerste instantie misschien minder veilig, maar juist daardoor let men beter op, gebeuren er minder ongelukken en wordt het gemakkelijk om over te steken.