

Bijlage bij bijeenkomst 26 november 2015

Stand van Zaken Verkeer en Verkeersveiligheid i.r.t. aanpassing Dorpsplan

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. Moeten leefbaarheid en veiligheid niet een hogere prioriteit krijgen?
3. Is een keuze voor economisch belang wel gelijk aan maximale bereikbaarheid?

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 op dat er met name in de groepen 'fietsers van 50+' en 'fietsers jonger dan 14 jaar' relatief veel slachtoffers vallen. Voor de laatste groep geldt verder dat 1/3 van de ongevallen plaats vindt 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. Voor deze bijeenkomst ligt de nadruk op de situatie in de dorpskern.

Observaties

De Dorpsstraat is een 30 km/u weg, waar overdag periode een ruime meerderheid te hard rijdt (2012: 80% en 2014: 70%, 2015: nnb). De weg is niet als een 30 km/u weg ingericht, wat maakt dat de politie niet handhaaft. Bijvoorbeeld voorrangregelingen zijn niet conform een 30 km/u gebied, want de aansluitingen met Huenderstraat, Holterweg en Zutphenseweg-Verwoldseweg zijn voorrangskruisingen. Vooral in de spitsperioden is het erg druk en de oversteekbaarheid is een groot probleem, vanwege drukte en snelheid. Onlangs hebben we een inventarisatie uitgevoerd naar de rolstoeltoegankelijkheid in de dorpskern. Dit blijkt een

groot probleem, met name vanwege te hoge stoepranden. Oversteekbaarheid van de Dorpsstraat voor deze doelgroep is nog meer een probleem dan voor een reguliere voetgangers of fietsers. Overigens bleek tijdens deze inventarisatie ook dat de toestand van het wegdek op sommige plaatsen zodanig slecht is dat voor rolstoel en scootmobiel kantelen dreigt.

Hoe nu verder?

Naar onze mening is de situatie op de Dorpsstraat op dit moment duidelijk in beeld gebracht. Ook duidelijk is dat we de situatie aldaar met recht problematisch kunnen noemen. Hierbij willen we alle belangrijke partijen betrekken. Belangrijk uitgangspunt hierbij kan een eventuele herbezinning zijn over wat nu werkelijk het economisch belang van Laren, een belangrijke toeristische bestemming die zichzelf profileert als fietsdorp, het meest dient. 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 we voor, met in het achterhoofd economisch belang en leefbaarheid, ook minder traditionele oplossingen 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 één 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.

Een andere richting is met een zebepad voetgangers een mogelijkheid te geven om makkelijker over te kunnen steken. Ook kunnen snelheidsdisplays worden geplaatst (bijv. met *smiley's*). Daarbij zouden voorrangregels kunnen worden gewijzigd conform wat gebruikelijk is in een 30km/u gebied, d.w.z. overal gelijkwaardige kruisingen, dus rechts heeft voorrang.