

INFORMATIENOTA RAAD LAREN

Van het college van B&W
Aan Gemeente Laren – Gemeenteraad
Portefeuillehouder Rood, N.
Informatie bij D. van Straten,
Beleidsmedewerker Ruimtelijke Ontwikkeling

Onderwerp

Terugkoppeling uitkomst verkeerstellingen centrum Laren – nov 2024

Portefeuillehouder

Rood, N.

Openbaar

Ja

Kennisnemen van

De resultaten van de verkeerstellingen die in het centrum van Laren zijn uitgevoerd met betrekking tot de verkeersintensiteit en –snelheid op verschillende doorgaande wegen. Uitkomst is een cijfermatige weergave van het centrumverkeer met tekstuele duiding daarbij.

Aanleiding (inleiding)

In de gemeenteraadsvergadering van 18 december 2024 stelde raadslid Vos in het vragenhalfuurtje namens Groen Laren vragen over de verkeerstellingen. Het college zegde toe de resultaten van de tellingen tot nu toe te delen en te voorzien van enige duiding. Omdat parallel het concept voor de verkeersvisie wordt besproken, wordt bespreking van de kaart en deze toelichting geagendeerd tezamen met dit concept.

Kernboodschap

De cijfers geven per telpunt aan wat de verkeersintensiteit en –snelheid is, maar geven nog geen volledig beeld.

Het college is voornemens om samen met een aantal omliggende gemeenten, waaronder Hilversum, gebruik te gaan maken van een nieuw te ontwikkelen verkeersmodel. Op dit

moment is er geen actueel verkeersmodel voorhanden. Dit maakt gedetailleerde prognoses met betrekking tot de verkeersontwikkeling onmogelijk. Evenwel wordt de volgende duiding gegeven aan de resultaten van de verkeerstellingen waarbij ingegaan wordt op enkele straten (zie bijlage voor de kaart met verkeersintensiteiten en – snelheden).

Eemnesserweg

Dagelijks rijden 9.433 auto's op het deel van de Eemnesserweg ten oosten van de Melkweg. Een deel daarvan dat vanuit Eemnes komt, slaat rechtsaf richting Jagersweg want daar is de intensiteit op het westelijke deel (waar verkeer aanrijdt via Kerklaan en Schoolpad) 2.071. In theorie zou dit ontmoedigd kunnen worden; maar dit zou de drukte op het kruispunt Brink dusdanig verhogen dat daar problemen ontstaan. De verkeersvisie zet daarom in op het ontmoedigen van doorgaand verkeer dat ook de snelwegen zou kunnen kiezen. Helpen de voorgestelde maatregelen onvoldoende, dan zijn in de toekomst verdergaande (structuur-)maatregelen nodig.

Bewoners hebben met goede reden vaak aandacht gevraagd voor de problemen met betrekking tot geluidsoverlast in samenhang met de verkeersintensiteit. Vooral aanwonenden van het smalle westelijke deel, waar de huizen dicht op de Eemnesserweg staan, zien liever minder verkeer. Grote voertuigen die er met enige regelmaat rijden in combinatie met oude bestrating en maat-onvaste gebakken klinkers leiden tot overschrijding van geluidsnormen. Er is echter geen realistisch alternatief voor autoverkeer. Daarom kiest het college voor bestrating met geluidsarme klinkers. Asphalt is nog stiller, maar remt minder af. Het is de bedoeling dat doorgaand verkeer gedwongen wordt langzaam te rijden, zodat het duidelijk sneller is om via de snelwegen te rijden. Het afremmen wordt ook bereikt door meer ruimte te geven aan fietsers door te voorzien in brede fietsstroken (bij tegenliggers moet de automobilist achter de fietser blijven). Bij de voorbereidingen voor de herinrichting van het westelijk deel van de Eemnesserweg, die inmiddels zijn gestart, wordt daarmee rekening gehouden.

Kruispunt Brink

Over het kruispunt Brink rijden vele duizenden auto's in vier richtingen. In 2022 is de VRI geoptimaliseerd, o.a. met detectie-ontruiming. Hier is weinig winst meer in te realiseren. In de ontwerp Verkeersvisie nemen we op, dat de stijgende trend voor autoverkeer moet worden omgebogen. Lukt dat onvoldoende, dan stelt de ontwerp verkeersvisie voor om alsnog eenrichtingsverkeer in te voeren. Verkeer uit de Sint Janstraat zou dan verplicht rechtsaf moeten slaan voor het Brinkhuis langs, ook als men naar Bussum of Hilversum wil. Dit verlaagt de verkeersintensiteit op het deel van de Brink tussen de VRI en de poffertjeskraam hetgeen in het hart van het dorpscentrum ligt. Enerzijds wordt verblijven daar prettiger. Anderzijds leidt het wel tot enigszins omrijden, zeker in de richtingen Naarderstraat en Burgemeester van Nispen van Sevenaerstraat. Bus en hulpdiensten zouden dan eventueel wel rechtdoor kunnen.

Zevenend / Zevenenderdrift

Over Zevenend gaan relatief veel fietsers, maar ook meer dan tweeduizend auto's. De weg is met name breder dan het noordelijk deel van Zevenenderdrift wat de meer directe noord-zuid route is. Aanwonenden van dit smalle deel ervaren overlast van verkeer omdat ook hier woningen her en der dicht op de weg staan. Het voorstel is te onderzoeken of een eenrichting circuit (driehoekje met Zevenenderdrift) overlast kan verminderen. De bussen rijden al zo.

Kerklaan

Op het westelijke eenrichtings-deel van de Kerklaan rijdt relatief weinig gemotoriseerd verkeer (gemiddeld 718 motorvoertuigen per werkdag/etmaal). Opvallend is dat het aandeel (brom)fietsers (628) hier vrijwel in evenwicht is met het gemotoriseerde verkeer. Aannemelijk is dat dit te maken heeft met de aanliggende scholen. Een dergelijke gelijke verdeling van verkeer kan aanleiding geven hier bij een herinrichting meer ruimte te geven aan fietsers. Bijvoorbeeld door toepassing van een fietsstraatinrichting.

Burgemeester van Nispen van Sevenaerstraat

Op de Burgemeester van Nispen van Sevenaerstraat is de verkeersintensiteit (8.469) vergelijkbaar met de Brink (zuid). Maar op slechts een klein deel van de weg geldt een maximumsnelheid van 30km/u. Op het 50km deel is fietsverkeer gescheiden van gemotoriseerd verkeer door aanwezigheid van vrijliggende fietspaden. Dit maakt dat deze weg de verkeersintensiteit beter kan verwerken dan de Brink (zuid) die relatief smal is en slechts voor fietsers in noordelijke richting een vrijliggend fietspad heeft. De overige fietsers mengen hier met het overige verkeer (inclusief de bus). Om minder bestemmingsverkeer voor Laren door het centrum te laten rijden zou verplaatsing van parkeergelegenheid rond de Brink naar de Stationsweg, zoals opgenomen in de ontwerp verkeersvisie, helpend zijn. Verkeer vanaf de Hilversumseweg met de bestemming Laren kan zodoende in grotere mate worden afgevangen voor parkeren zonder dat het centrum ingereken hoeft te worden.

Vrachtverkeer

Hoewel het geen specifiek onderdeel van de vraag van Groen Laren was, wordt toch stil gestaan bij ervaren overlast van vrachtverkeer. Vrachtverkeer maakt immers onderdeel uit van de totale verkeersintensiteit. En ook omdat in het coalitieakkoord het volgende is opgenomen: *“De kleine straten in Laren zijn niet berekend op de grote vrachtwagens die nu veel winkels bevoorraden. Een autoluw centrum betekent dat we de hoeveelheid grote en zware vrachtwagens willen terugdringen, zeker op momenten dat er veel bezoekers zijn”*.

Expliciet benoemd in het coalitieakkoord is het autoluw maken op zaterdag en koopzondag- en het terugdringen van zwaar vrachtverkeer op de Nieuweweg in overleg met ondernemers. Hoewel dit winkelgebied betreft, wordt ook overlast ervaren in sommige woonstraatjes waar wel eens zwaar vrachtverkeer rijdt. Een voorbeeld daarvan is ervaren overlast in omgeving van de Veldweg en de Oud Blaricummerweg waar op momenten vrachtverkeer doorsteekt vanaf de Naarderstraat richting Torenlaan. Andere straat die regelmatig genoemd wordt is Mauvezand. Op deze straatjes zijn in 2024 geen verkeerstellingen gedaan dus daar kunnen nu geen uitspraken over gedaan worden.

Wat wel duidelijk is dat op alle wegen waar nu geteld is het aandeel vrachtverkeer op het totale verkeer per dag nergens hoger uitkwam dan wat te verwachten valt op basis van het normale dagpatroon voor verkeersintensiteiten. Het aandeel vrachtverkeer is gesteld op een maximum van circa 7% van het totaal op wegen binnen de bebouwde kom. Het hoogste percentage op de telpunten betrof 4,2% op de Torenlaan. Dat neemt niet weg dat ondanks deze relatief lage gemeten percentages voor vrachtverkeer, ervaren overlast op bepaalde locaties toch onacceptabel kan zijn. Ook piekbelasting kan hier een rol in spelen. Waar de problematiek aangetoond wordt met data, gaan we aan de slag met het verminderen, mede (en indien nodig) in afstemming met buurgemeenten. Dat betreft maatwerk waarbij we het devies uit het coalitieakkoord “experimenteren en kijken of ’t kan” volgen.

Consequenties

–

Duurzaamheid

–

Communicatie

Na uw besluit wordt de raadsinformatiebrief verzonden.

Vervolg

We blijven de verkeersintensiteiten monitoren via het telprogramma en indien uit data blijkt dat maatregelen nodig zijn, experimenteren we daarmee.

Bijlagen

1. Overzicht verkeersintensiteiten centrum Laren 2024