

Samenvatting gesprekken en vragenlijst toekomstige verkeerssituatie centrum Laren

De gemeente Laren werkt aan het opstellen van de Verkeersvisie. Daarin wordt het beeld geschetst hoe we willen dat de verkeerssituatie er in 2035 uit ziet. Dit doet de gemeente niet alleen, we willen dit samen met onze bewoners en ondernemers doen. Daarom hebben we op een aantal momenten tijdens het opstellen van de visie vragenlijsten, gesprekken en bijeenkomsten georganiseerd. Een van de eerste resultaten van de gesprekken was dat er brede behoefte bestaat om de dominantie van de auto in het dorpscentrum te verminderen. Daarom hebben we de zomer van 2024 een aantal mogelijke denkrichtingen gemaakt, specifiek voor de toekomstige verkeerssituatie in het centrum. Deze hebben we op drie manieren met onze bevolking besproken:

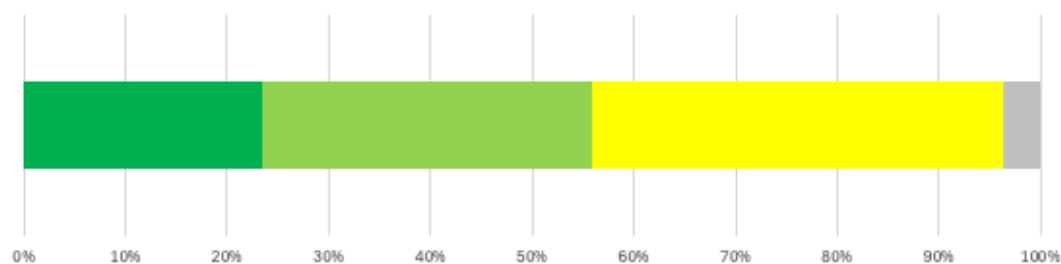
- Tijdens straatgesprekken op 31 mei 2024 op Plein 1945
- Tijdens een ondernemersavond op 4 juli 2024 op het gemeentehuis
- In een online vragenlijst die in mei en juni 2024 twee weken heeft open gestaan

In totaal hebben 489 mensen de vragenlijst ingevuld, hebben we circa 60 mensen op straat gesproken en hebben we circa 20 ondernemers gesproken op de avond. Hieronder worden de resultaten samengevat van de online vragenlijst en de avond met ondernemers.

Resultaten vragenlijst

Denkrichting 1: Meer ruimte voor verblijven door verplaatsen parkeerplaatsen

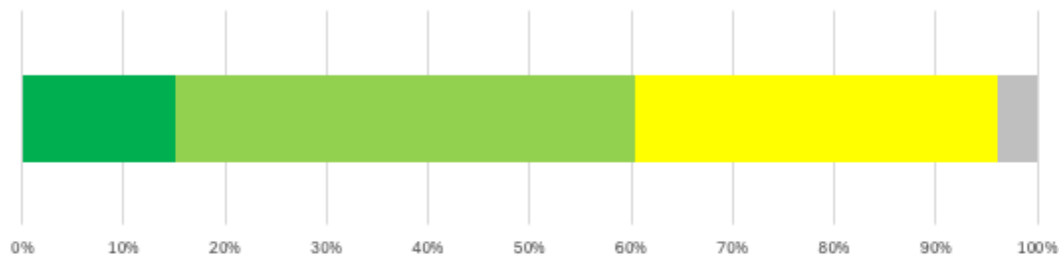
De eerste denkrichting gaat over het verplaatsen van parkeerplaatsen naar de rand van het centrum. Hierdoor ontstaat ruimte voor verblijven, (bak)fietsstallingen, groen en activiteiten. Sommige bezoekers moeten wat verder lopen naar hun auto. Welke optie spreekt jou het meest aan?



- optie A. We halen de helft van de parkeerplaatsen rondom De Brink weg. Op locaties aan de rand van het centrum, zoals de locatie Hertenkamp, voegen we eenzelfde aantal nieuwe parkeerplaatsen toe. De overgebleven parkeerplaatsen op de Brink blijven beschikbaar voor kortparkeren en gehandicapten. De vrijkomende ruimte op De Brink richten we in voor verblijven, spelen groen, (bak)fietsstallingen en activiteiten.
- optie B. We halen alle parkeerplaatsen rondom De Brink weg, behalve een aantal parkeerplaatsen voor gehandicapten. Op locaties aan de rand van het centrum, zoals de locatie Hertenkamp, voegen we eenzelfde aantal nieuwe parkeerplaatsen toe. De vrijkomende ruimte op De Brink richten we in voor verblijven, groen, spelen, (bak)fietsstallingen en activiteiten.
- optie C. We behouden alle parkeerplaatsen zodat de bereikbaarheid per auto niet verandert en de auto dominant blijft in het straatbeeld.
- optie D. Weet ik niet.

Denkrichting 2: Meer ruimte voor fietsen en wandelen door herinrichten straten

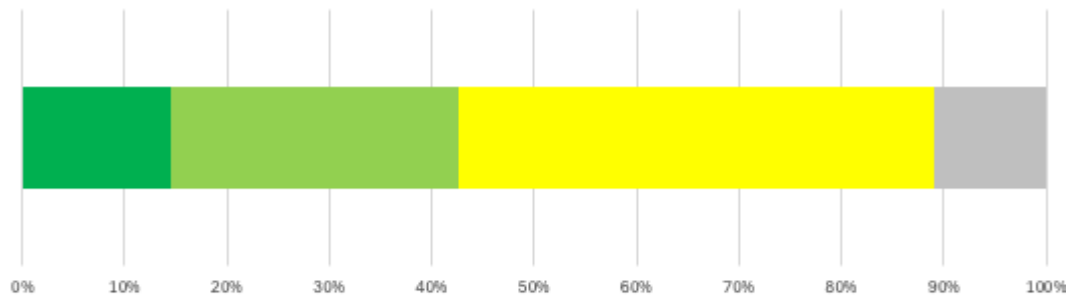
De tweede denkrichting gaat over het herinrichten en verlagen van de snelheid naar 30 km/u in de doorgaande straten van het centrum. Dit leidt tot een hogere verkeersveiligheid en meer ruimte voor fietsen, wandelen en groen. Welke optie spreekt jou het meest aan?



- ☒ optie A. We richten de regionale doorfietsroute tussen Hilversum en Huizen (Via de van Nispen Van Sevenaerstraat, De Brink en Torenlaan in Laren) veiliger en comfortabeler in voor de fietser. Er komen fietsstroken op de rijbaan en halen de parkeervakken weg die haaks op de weg zijn aangelegd. Langs deze route komt ook meer ruimte voor bredere stoepen, bomen en ander groen en oversteekplaatsen.
- ☒ optie B. We richten alle doorgaande routes in het centrum (inclusief de Eemnesserweg, en de Naarderstraat) in als 30 km/u-weg met meer ruimte voor de fietser. Er komen fietsstroken en halen de parkeervakken weg die haaks op de weg zijn aangelegd. We maken deze wegen veiliger en comfortabeler voor fietsers. Er komt ook meer ruimte voor brede stoepen, bomen en ander groen en duidelijke oversteekplaatsen.
- ☐ optie C. We behouden de huidige inrichting van de straten en er komt geen extra ruimte voor fietsers en wandelaars.
- ☐ optie D. Weet ik niet.

Denkrichting 3: Minder doorgaand verkeer door instellen éénrichtingsverkeer

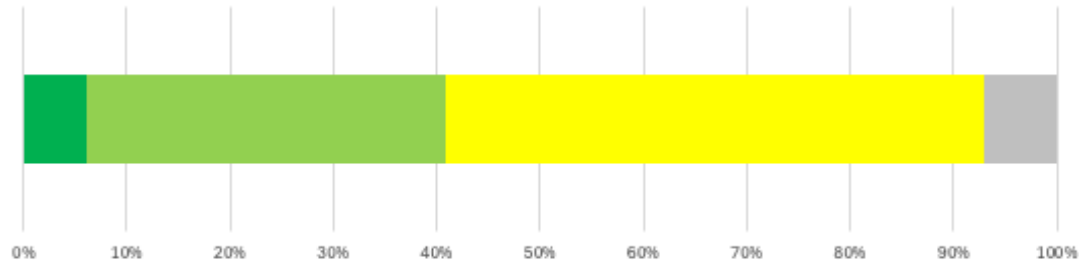
De derde denkrichting gaat over het instellen van éénrichtingsverkeer. Momenteel rijdt er veel verkeer door het centrum dat eigenlijk niet in het centrum hoeft te zijn. Door éénrichtingsverkeer in te stellen neemt de hoeveelheid doorgaand verkeer af. Daarmee neemt de verkeersoverlast af en wordt het veiliger en aangenamer voor fietsers en voetgangers. Welke optie spreekt jou het meest aan?



- ☒ optie A. We hanteren éénrichtingsverkeer in zuidelijke richting tussen de kruising bij Café 't Bonte Paard en de hoek bij Ron's Gastrobar. Het blijft mogelijk om via de oostzijde van De Brink van zuid naar noord door het centrum te rijden. Alle winkels en bedrijven blijven bereikbaar.
- ☒ optie B. We hanteren éénrichtingsverkeer in zuidelijke richting tussen de kruising bij Café 't Bonte Paard en de kruising met de Eemnesserweg. Daarmee is er door het centrum geen doorgaande route meer van zuid naar noord. Wel blijven alle winkels en bedrijven bereikbaar.
- ☐ optie C. We doen geen aanpassingen in de verkeerscirculatie en we accepteren de grote hoeveelheid doorgaand verkeer en de overlast die dat met zich meebrengt.
- ☐ optie D. Weet ik niet.

Denkrichting 4: Autovrije Brink door knip in doorgaande route

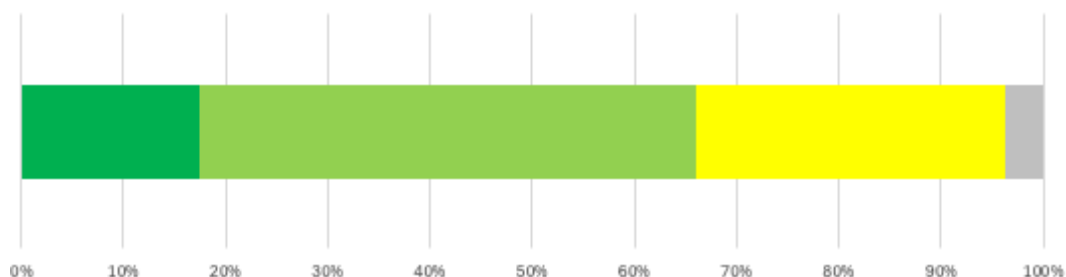
De vierde denkrichting gaat over het instellen van een 'knip' en een autovrije inrichting bij De Brink. Momenteel rijdt er veel verkeer door het centrum dat eigenlijk niet in het centrum hoeft te zijn. Door het instellen van een knip en autovrije inrichting is het niet meer mogelijk om dwars door het centrum te rijden en ontstaat op De Brink veel ruimte voor wandelen, verblijven, (bak)fietsstallingen, groen en activiteiten. Welke optie spreekt jou het meest aan?



- optie A. We maken een knip halverwege De Brink. Daarmee weren we het doorgaand verkeer, maar blijft de westzijde van De Brink wel bereikbaar. De busverbinding en fietsroutes blijven behouden.
- optie B. We richten het westelijk deel van De Brink (tussen de kruising bij 't Bonte Paard en de hoek bij Ron's Gastrobar) in als autovrij gebied. Alle winkels en bedrijven blijven bereikbaar voor laden en lossen. De busverbinding en fietsroutes blijven behouden. De vrijkomende ruimte op De Brink richten we in met groen, (bak)fietsstallingen, verblijven, speelruimte, terrassen en voor activiteiten.
- optie C. We maken geen knip in de verkeerscirculatie en we accepteren de grote hoeveelheid doorgaand verkeer en de overlast die dat met zich meebrengt.
- optie D. Weet ik niet.

Denkrichting 5: Nieuweweg inrichten als voetgangersgebied

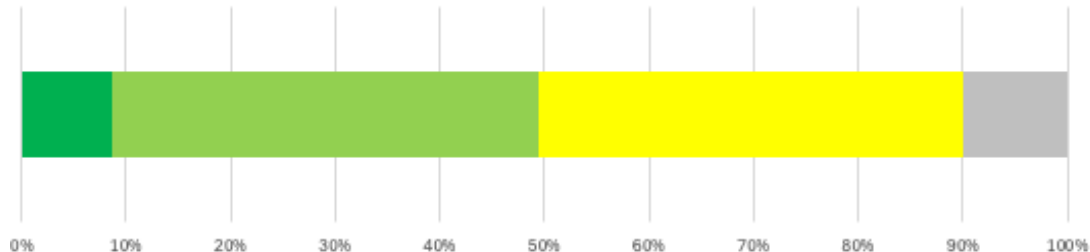
De vijfde denkrichting richt zich op de inrichting van de Nieuweweg. Dit is een veel bezochte winkelstraat waar vooral boodschappenwinkels zitten (zoals de HEMA en het Kruidvat). Door deze straat in te richten als autovrij gebied wordt de straat aantrekkelijker om te wandelen, fietsen en verblijven. Welke optie spreekt jou het meest aan?



- optie A. We richten het oostelijke deel van de Nieuweweg in als autovrije straat. Voor het bevoorraden van winkels gelden venstertijden. Dit deel van de Nieuweweg wordt een aangenamere winkel- en verblijfsstraat.
- optie B. We richten de hele Nieuweweg in als autovrije straat. Voor het bevoorraden van winkels gelden venstertijden. De hele Nieuweweg wordt een aangenamere winkel- en verblijfsstraat.
- optie C. De huidige verkeerssituatie van de Nieuweweg blijft ongewijzigd.
- optie D. Weet ik niet.

Denkrichting 6: Minder verkeersgeluid door alternatieve bestrating

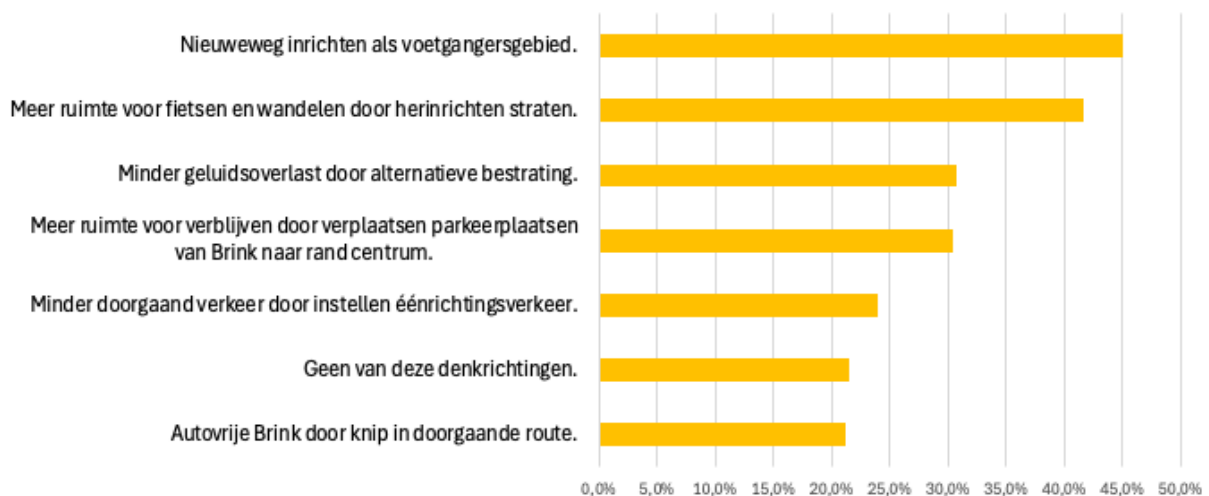
De laatste denkrichting richt zich op de afname van geluidsoverlast. De huidige gebakken klinkers op doorgaande routes dragen bij aan het karakteristieke beeld van ons dorp, maar leiden ook tot geluidsoverlast en zijn duur in het onderhoud. Als we straten gaan herinrichten, kunnen we andere bestrating toepassen. Met een ander materiaal neemt het verkeersgeluid af en wordt het centrum aantrekkelijker om te verblijven. Welke optie spreekt jou het meest aan?



- optie A. Bij de herinrichting van straten op doorgaande routes in het centrum gebruiken we geluidsarme materialen, ook al leidt dat tot een ander straatbeeld. We voeren bijvoorbeeld rijbanen en fietsstroken in asfalt uit.
- optie B. Bij de herinrichting van straten op doorgaande routes in het centrum gebruiken we alternatieve bestratingstypes die minder geluid veroorzaken én zorgen voor behoud van het karakteristieke straatbeeld. Denk aan 'streetprint' (uitstraling van klinkers, maar gemaakt van asfalt) of 'geluidsarme klinkers' (gemaakt van beton).
- optie C. Bij de herinrichting van straten blijven we de originele klinkerbestrating gebruiken. We accepteren het verkeersgeluid en de hoge investerings- en onderhoudskosten voor de gemeente.
- optie D. Weet ik niet.

Meest kansrijke denkrichtingen

Je hebt ons zojuist laten weten hoe jij denkt over de zes denkrichtingen. Om tot een aangenaam en autoluwer dorpshart te komen ligt het voor de hand om te kijken naar een combinatie van denkrichtingen. Welke denkrichtingen spreken jou het meest aan? (Meerdere antwoorden mogelijk)



Samenvatting ondernemersavond

Op de ondernemersavond waren circa 20 ondernemers aanwezig. Met hen zijn de verschillende denkrichtingen besproken. Per denkrichting kunnen de gesprekken als volgt worden samengevat.

Denkrichting 1: Meer ruimte voor verblijven door verplaatsen parkeerplaatsen

Ondernemers geven aan dat een groot deel van de klanten van verder weg komen en doelgericht een of meer winkels bezoeken. Het is cruciaal om deze groep goed te faciliteren en daar hoort voldoende parkeren op korte afstand bij. Ondernemers vragen nadrukkelijk aandacht voor behoud van de parkeercapaciteit op korte afstand omdat dat voor de levensvatbaarheid van hun bedrijfsvoering, en daarmee ook voor het uitzonderlijk hoge voorzieningenniveau en de aantrekkelijkheid van het dorp als geheel, essentieel is. Ook is geen draagvlak voor bijvoorbeeld het invoeren van betaald parkeren. Gratis parkeren is gastvrij en dat willen we als Laren zijn. Variëren met de parkeerduur lijkt mogelijk voor ondernemers wel een optie te zijn. Bijvoorbeeld korter in het hart van het centrum en langer aan de randen van het centrum. Een aantal ondernemers zien ook wel mogelijkheden om bezoekers van buiten bij de invalswegen aan de rand van het centrum op te vangen met een parkeerplaats en vandaar een paar minuten te laten lopen. Maar dit werkt alleen als je daar voldoende parkeerplaatsen kunt maken zodat je ze daar goed kunt opvangen. Verder komt de toenemende parkeerdruk door Singer aan bod. Deze zou verlaagd moeten worden door bijvoorbeeld een parkeergarage of parkeren en pendel bij Tergooi.

Denkrichting 2: Meer ruimte voor fietsen en wandelen door herinrichten straten

Over het algemeen staat men positief tegenover meer ruimte creëren voor wandelen en fietsen in het centrum. Breed wordt wel gedeeld dat de ruimte voor voetgangers en fietsers en verblijven beter kan. Stoepen zijn nu soms smal, bestrating ligt scheef, fietsers hebben maar weinig ruimte. Er lijkt ook breed draagvlak te zijn voor het instellen van 30 km/h met bijbehorende inrichting op de wegen waar dat nog niet het geval is. Dit zou de mogelijkheid bieden om fietsers meer ruimte te bieden en het autoverkeer wat te vertragen. Eerder zijn op initiatief van ondernemers plannen gemaakt voor herinrichting van de Naarderstraat. Deze plannen zouden prima passen in deze denkrichting en al een mooie concrete invulling ervan kunnen zijn. Oproep aan de gemeente: ga met deze plannen aan de slag.

Denkrichting 3: Minder doorgaand verkeer door instellen éénrichtingsverkeer

Er is bij ondernemers geen draagvlak voor structuurmaatregelen zoals het instellen van éénrichtingsverkeer. Ondernemers geven aan dat dit een flinke aantasting zou betekenen van de bereikbaarheid van een groot deel van het centrum. Dit is slecht voor de bedrijfsvoering en daarmee voor het voorzieningenniveau en aantrekkelijkheid van het dorp als geheel. Bovendien wordt aangegeven dat dit leidt tot een toename van zoekverkeer, onduidelijkheid en chaos.

Denkrichting 4: Autovrije Brink door knip in doorgaande route

Er is bij ondernemers geen draagvlak voor structuurmaatregelen zoals het instellen van een knip. Ondernemers geven aan dat dit een flinke aantasting zou betekenen van de bereikbaarheid van een groot deel van het centrum. Dit is slecht voor de bedrijfsvoering en daarmee voor het voorzieningenniveau en aantrekkelijkheid van het dorp als geheel.

Bovendien wordt aangegeven dat dit leidt tot een toename van zoekverkeer, onduidelijkheid en chaos.

Denkrichting 5: Nieuweweg inrichten als voetgangersgebied

Het eventueel autovrij maken van de Nieuweweg zou volgens ondernemers de doodsteek betekenen voor de ondernemers die daar zitten. Als voorbeeld werd genoemd de bakker die daar zit waar mensen af en aanrijden. Daarnaast de Expert waar mensen witgoed aanschaffen. Klanten komen niet meer als ze dat niet meer voor de deur in de auto kunnen laden. De Nieuweweg moet dus toegankelijk blijven voor autoverkeer volgens ondernemers. De straat heeft voor een groot deel een doelgerichte functie en daarvoor is parkeren en bereikbaarheid essentieel.

Denkrichting 6: Minder verkeersgeluid door alternatieve bestrating

Deze denkrichting is tijdens de ondernemersavond nauwelijks aan bod geweest.

Algemeen

Ingebracht wordt ook dat je eigenlijk eerst moet kijken naar je (economische) visie op het centrum als geheel. Wat voor centrum willen we zijn? En dan daar verkeerssituatie op aanpassen. Benoem eerst heel goed wat je kernkwaliteiten zijn als centrum en ga vanuit daar redeneren. Wat zijn die dan? Tijdens de gesprekken kwamen deze kwaliteiten aan bod:

- Gastvrij
- Groen
- Beeldkwaliteit
- Bereikbaar
- Uniek aanbod
- Dorps sfeer met een 'kek' randje. Een dorp met stadse allures.