

Toelichting op ontwerpen voor herinrichting Vlietlaan Bussum

Inleiding

De Vlietlaan in Bussum loopt van station Naarden-Bussum naar het Julianaplein, omgevingen die beide in hoge mate bijdragen aan de levendigheid en uitstraling van het centrum van Bussum. Met zijn gezellige winkeltjes en restaurants ademt de Vlietlaan ook zelf levendigheid. In potentie is de laan daarom voor bezoekers van Bussum een ideale route van het monumentale station naar het fraaie centrumplein. Als het ware een 'rode loper' waar bezoekers graag overheen lopen en waarop ze aanvoelen dat ze onderweg zijn naar het centrum of zelfs meteen al 'het centrumgevoel' ervaren. De potentie van een hoge belevingswaarde geldt natuurlijk ook in de omgekeerde richting.

Jammer genoeg komt deze potentie in de huidige situatie onvoldoende uit de verf. Dat heeft te maken met de inrichting en de uitstraling van de laan. In de afgelopen periode zijn op basis van de input van ondernemers en bewoners mogelijkheden voor verbeteringen in kaart gebracht. Daarbij gaat het om het creëren van een optimale balans tussen aspecten als: ruimte voor groen, ruimte om aangenaam te verblijven, ruimte om te parkeren en een veilige en aangename situatie voor fietsers, winkelend publiek en wandelende passanten.

De mogelijke verbeteringen zijn uitgewerkt in twee ontwerpen. Deze hebben elk een eigen balans tussen de genoemde aspecten. Het tweede ontwerp bestaat uit twee varianten (A en B). A en B kennen onderling accentverschillen maar de basis is hetzelfde.

In de nu voorliggende ontwerpen is de situatie op het kruispunt Generaal de la Reijlaan - Vlietlaan niet meegenomen. Het ontwerp voor een nieuwe inrichting komt in de volgende fase aan de orde. Ook dat ontwerp zal te zijner tijd aan u worden voorgelegd. We concentreren ons nu eerst op het profiel van de Vlietlaan. Er zijn twee ontwerpen gemaakt. Binnen Ontwerp 2 kan een keuze worden gemaakt uit twee varianten.

Ontwerp 1

In Ontwerp 1 wordt ingezet op het volledige behoud van de bestaande bomenrij en het aantal parkeerplaatsen (tachtig). De haakse parkeerplaatsen zijn tussen de bestaande bomen gesitueerd. Aan de winkelzijde is ruimte voor een breder trottoir (4 tot 5 meter). Bezoekers kunnen vrijer langs elkaar heen bewegen en er is plek voor bankjes en bomen. De toevoeging van bomen en groenstroken is niet alleen visueel een sterke verbetering, het zorgt ook voor schaduw en koelte bij warm weer en voor extra afvoer van het water in de ondergrond bij sterke regenval. De groenstrook aan de zijde van het spoor kan worden benut voor een aantrekkelijk straatbeeld en/of voor meer wateropvang.

Bij de plaatsing van de nieuwe bomen zal worden gekozen voor meerdere soorten. Variëteit is goed voor de biodiversiteit en maakt de kans dat alle bomen tegelijkertijd door een bepaalde ziekte kunnen worden getroffen een stuk kleiner.

Aan het begin en het einde van de laan komt aan de spoorzijde ruimte voor het parkeren van fietsen. Verder is er ruimte voor invalide-parkeerplaatsen en een zone om te laden en te lossen.

In dit ontwerp krijgen de voetgangers aan de winkelzijde meer ruimte. Toch blijven auto's het beeld van de straat sterk bepalen. Door zijn breedte blijft de weg een overheersend element in het profiel. En de weg grenst dicht aan het trottoir.

Ontwerp 2

Ontwerp 2 kijkt juist op het laatstgenoemde punt – de dominantie van de auto's – af van Ontwerp 1. In plaats van de auto's bepalen de voetgangers het straatbeeld. Dit is te danken aan twee belangrijke verschillen met Ontwerp 1:

- Het trottoir wordt nog een stuk breder
- De komst van een middenberm waarmee de twee rijbanen van elkaar worden gescheiden.

Naast verbetering van het straatbeeld, draagt de middenberm eraan bij dat automobilisten zich ook echt aan de snelheidslimiet van 30 km/u houden. In de middenberm komen doorsteken voor voetgangers.

Net als in Ontwerp 1 blijft de bomenrij aan de kant van de spoorlijn zoveel als mogelijk behouden. Deze bomen zullen in dit ontwerp in de middenberm komen te staan. Door de verbreding van het trottoir ontstaat aan de winkelzijde meer ruimte voor nieuwe bomen en groenperken. Net als in Ontwerp 1 wordt gekozen voor variëteit in de boomsoorten.

Net als in Ontwerp 1 is er aan het begin en aan het eind van de laan aan de spoorzijde ook ruimte voor het parkeren van fietsen. En ook in dit ontwerp wordt voorzien in parkeerplaatsen voor invaliden en een zone om te laden en te lossen.

Ontwerp 2 kent twee varianten: 2A en 2B. Hieronder gaan we gedetailleerder op de twee varianten in en komen ook de verschillen aan de orde.

Ontwerp 2, variant A

Aan de winkelzijde geen parkeerplaatsen. Bomen in de bestrating, waardoor er maximale ruimte ontstaat voor terrassen en straatmeubilair. Eventueel kunt u aangeven dat u een voorkeur heeft voor deze variant, maar dan wel met groenperken in de bomenrij (zoals in ontwerp 1).

Ontwerp 2, variant B

Het verschil met variant A is dat in variant B aan de winkelzijde parkeervakken worden toegevoegd (gestoken parkeren onder 30 graden) die omringd zijn door een groenzone. Daardoor is er in deze variant vergeleken met variant A aanzienlijk minder ruimte voor aanvullende functies als terrasjes.

	Ontwerp 1	Ontwerp 2A	Ontwerp 2B	Huidige situatie
Algemeen	Eén rijbaan Haaksparkeren met behoud van huidige bomen en wegstructuur	Gescheiden rijbanen Aan weerszijden bomenstructuur evt. met groenstrook en breed trottoir	Gescheiden rijbanen aan weerszijden bomenstructuur met extra parkeren en groen	Gescheiden rijbanen en Langsparkeren aan beide zijden
Parkeerplaatsen	Haaksparkeren Enkelzijdig ± 80 plekken, waarvan 3 invaliden P-plaatsen 1 laad en losplaats Fietsparkeren	Langsparkeren Dubbelzijdig ± 50 plekken, waarvan 3 invaliden P-plaatsen 1 laad en losplaats Fietsparkeren	Langs / gestoken parkeren Dubbelzijdig ± 75 plekken 3 invaliden P-plaatsen 1 laad en losplaats Fietsparkeren	Langsparkeren dubbelzijdig. 80 plekken (55 spoorzijde 25 winkelijde), waarvan 3 invaliden P-plaatsen 1 laad en losplaats Geen fietsparkeren
Verkeer	Niet gescheiden rijbanen > aanvullende snelheid remmende maatregelen Tweerichtingsverkeer Max. snelheid; 30km/h	Gescheiden rijbanen > bevordert lagere snelheid Tweerichtingsverkeer Max. snelheid; 30km/h	Gescheiden rijbanen > bevordert lagere snelheid Tweerichtingsverkeer Max. snelheid; 30km/h	Niet gescheiden rijbanen Geen snelheid remmende maatregelen Tweerichtingsverkeer Max. snelheid; 50km/h
Groen	Bestaande bomenrij handhaven. Extra bomenrij in groenvakken langs winkels. Variatie in boomsoorten / biodiversiteit	Bestaande bomenrij grotendeels handhaven in 3 m brede middenberm. Extra bomenrij in verharding / groenstroken langs winkels. Variatie in boomsoorten / biodiversiteit	Bestaande bomenrij grotendeels handhaven in 3 m brede middenberm. Extra bomenrij in groenstroken langs winkels. Variatie in boomsoorten / biodiversiteit	Bestaande bomenrij aan spoorzijde.
Klimaat adaptatie	Infiltratieriool P-vakken waterdoorlatende bestrating	Infiltratieriool Wadi P-vakken waterdoorlatende bestrating	Infiltratieriool Wadi P-vakken waterdoorlatende bestrating	Geen infiltratieriool geen doorlatende bestrating
Strook grond langs het spoor (geluidsscherm)	Groenstrook en Parkeren	rijbaan + langsparkeren	rijbaan + langsparkeren	braakliggend / groen zonder beeldkwaliteit
Trottoirbreedte	Ruim 4 tot 5 meter. Geen of slechts beperkte ruimte voor toevoegen van andere gebruiksfuncties (bijv. terras).	Trottoirbreedte zonder groenstrook gemiddeld 9 meter, heeft een aanzienlijke breedte waardoor terras of overige functies mogelijk zijn.	Ruim 5 tot 10 meter. Op deellocaties aanvullende functies mogelijk.	Huidige breedte 2-4 meter
Beeldkwaliteit	Weg + Parkeren blijft dominant in beeld. Strook langs het spoor gebruikt voor extra groenstrook. Opp. kwalitatief groen HOGE beeldkwaliteit; 1910 m2 (in de strook langs het spoor en tussen weg en voetpad)	Parkeren verdwijnt uit het zicht aan de winkelijde achter de bomen en het groen. Trottoir niet veel breder dan nu. Opp kwalitatief groen HOGE beeldkwaliteit; ca. 1180 m2 (in de middenberm en strook langs het spoor)	Trottoir, groen en parkeren (centrumzijde) zijn ruimtelijk uitwisselbaar. Aandacht voor verhouding groen / verharding Opp kwalitatief groen HOGE beeldkwaliteit; ca. 1515 m2 (in de middenberm, strook langs het spoor en aanvullend groen bij de winkels)	Parkeren aan winkelijde, vrijwel geen groen Smalle trottoirs Geen visuele verbinding met het centrum Vrijwel geen zichtbaar groen Het groen dat aanwezig is (ca 2000 m2) heeft een lage kwaliteit en geen visuele connectie met plangebied.

