

Toelichting ontwerpkeuzes Vlietlaan

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.

Doelstelling project

De Vlietlaan heeft samen met de Stationsweg een belangrijke functie als entree voor het centrum. Met het herinrichten van de Vlietlaan creëren we een prettige leefomgeving en een aantrekkelijke entree naar het centrum van Bussum vanuit het stationsgebied. De herinrichting geeft kansen om de Vlietlaan beter aan te laten sluiten bij het centrum, het winkelklimaat te verbeteren en in de openbare ruimte een kwaliteitsslag te maken. Daarnaast heeft de herinrichting als doel het verbeteren van de verkeersveiligheid (waaronder veiligheid en doorstroming nabij de overwegen), het optimaliseren van het parkeren en het efficiënt inrichten van de verblijfsruimte (mogelijkheid voor uitstallingen, terrassen, fiets-parkeren en ondergrondse afvalcontainers). De onderhoudsstrook van ProRail tussen het geluidsscherm en de Vlietlaan betrekken we bij de nieuwe inrichting van de Vlietlaan.

Participatie

Belangstellenden hebben in 2017 meegedacht over het Voorlopig Ontwerp voor het centrum van Bussum. De reacties en beantwoording uit het participatieproces en besluitvorming over het Kaderplan Verkeer Centrum in 2017 en de geactualiseerde Gebiedsvisie 2019 zijn de basis voor het verdere ontwerpproces. In de periode december 2019 tot en met de zomer van 2020 heeft de gemeente het Voorlopig Ontwerp verder uitgewerkt naar een Definitief Ontwerp. Bewoners en ondernemers in de omgeving Vlietlaan-Olmenlaan kregen tijdens dit ontwerpproces opnieuw de gelegenheid om aandachtspunten in te brengen en te reageren op de uitwerking van het ontwerp.

Op drie momenten in het ontwerpproces was/is er gelegenheid te reageren op het ontwerp en tussenproducten van het ontwerp. In januari 2020 vond een bewonersbijeenkomst plaats om alle belanghebbenden te informeren over de stand van zaken en informatie en aandachtspunten op te halen als input voor het ontwerpproces. In april 2020 is een online enquête gehouden met een peiling over de voorlopige ontwerpvarianten van het profiel van de Vlietlaan. Deelnemers aan de enquête konden naast het uitspreken van een voorkeur ook verbeterpunten meegeven voor de verdere uitwerking van het ontwerp. Deze reacties zijn verwerkt in een reactienota die in juni 2020 is gepubliceerd.

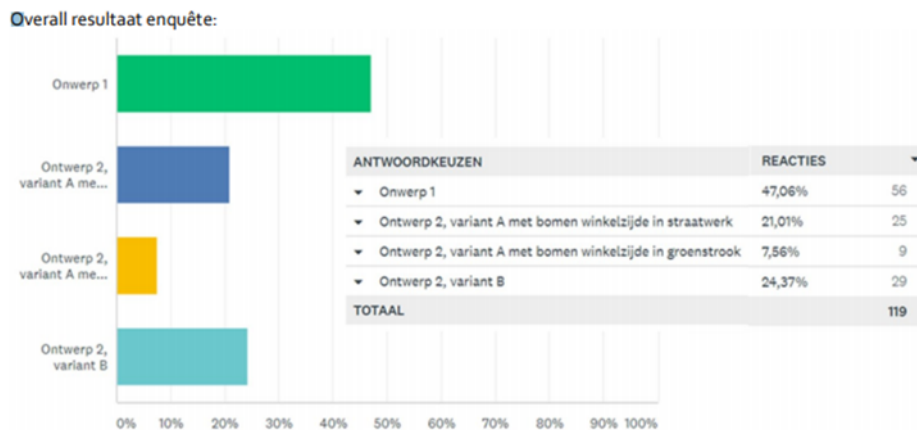
Huidige stand van zaken: In augustus en september 2020 vindt een laatste participatiemoment plaats als input voor het besluitvormingstraject. De reacties worden verwerkt in een reactienota, waarna het ontwerp ter vaststelling wordt voorgelegd aan het college van B&W en vervolgens aan de gemeenteraad ter besluitvorming voor het uitvoeringskrediet.

Ontwerpkeuzes na online enquête varianten

Het voorliggende ontwerp in de 3e participatieronde is opgesteld aan de hand van de uitgangspunten en opgaves vanuit de doelstellingen van het project. De opbrengsten vanuit de participatie zijn zo goed mogelijk verwerkt, waarbij soms ook tegenstrijdige reacties moesten worden afgewogen. Die afwegingen hebben mede te maken met het feit dat in de openbare ruimte van de Vlietlaan meerdere functies moeten worden gecombineerd. Dit weerspiegelt zich in de gemaakte ontwerpkeuzes. We lichten deze hieronder toe.

Profiel Vlietlaan

Eén van de hoofdkeuzes voor het profiel van de Vlietlaan is het al dan niet aanleggen van een (groene) middenberm. In de enquête is gevraagd om een voorkeur aan te geven tussen Ontwerp 1 (zonder middenberm, vergelijkbaar met de huidige situatie) en Ontwerp 2 (met middenberm, waarbij nog een aantal keuzemogelijkheden zijn). 53% van de deelnemers kiest voor een ontwerp met middenberm tegenover 47% voor een ontwerp zonder middenberm (zie figuur A.).



Figuur A.

In het ontwerp is gekozen om op de locatie van de huidige bomenrij een middenberm aan te leggen (Ontwerp 2). De onderhoudsstrook van ProRail wordt door de gemeente aangekocht en ingericht. Verkeer in de richting van het centrum rijdt tussen de bomenrij en het geluidsscherm in en langs het geluidsscherm is een strook beschikbaar voor langsparkeren. Het verkeer in de richting van de Generaal de la Reijlaan rijdt aan de andere zijde van de bomen tussen de bomenrij en het nieuw aan te leggen brede trottoir. Het scheiden van de rijrichtingen heeft naast het toepassen van plateaus op de kruispunten een positief (afremmend) effect op de snelheid van het verkeer. De gekozen wegingdeling geeft ruimte om het trottoir aan de zijde van de winkels fors te verbreden en kwaliteit toe te voegen aan de openbare ruimte. Het gaat dan om kwaliteit in de vorm van een extra groenstructuur, meer ruimte voor voetgangers en aanvullende functies zoals uitstallingen en terrassen. Hiermee wordt invulling gegeven aan de projectdoelstelling om de Vlietlaan in te richten als hoogwaardige entree voor het centrum van Bussum.

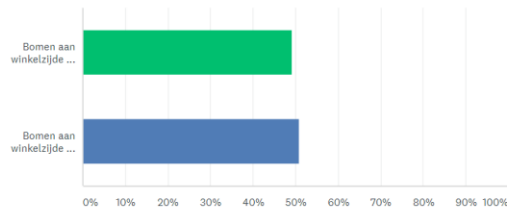
Groenstructuur

Eén van de opgaves bij de herinrichting van de Vlietlaan is het versterken van de groenstructuur. In de toelichting bij Ontwerp 2 is aangegeven dat in dit ontwerp niet alle huidige bomen kunnen blijven bestaan. Op de plekken waar het verkeer langs weerszijden van de middenberm wordt geleid komen de bestaande bomen te vervallen. Van de 21 bomen in de huidige situatie worden er 10 gekapt en komen er 7 nieuwe bomen terug in de middenberm, dus 3 minder dan in de huidige situatie. Ook komt er een extra bomenrij met 24 nieuwe bomen in het brede trottoir aan de zijde van de winkels. Het totaal aantal bomen in de nieuwe situatie komt daarmee op 42.

In de enquête is gevraagd om bij Ontwerp 2 een keuze te maken tussen een bomenrij in het straatwerk van het trottoir en een bomenrij in een groenstrook in het trottoir. 51% van de deelnemers kiest voor een ontwerp met bomen in een groenstrook tegenover 49% voor bomen zonder groenstrook (zie figuur B.).

Heeft ontwerp 2, variant A uw 1e voorkeur? Heeft u dan liever de bomen aan de winkelijde in het straatwerk zoals op de tekening of in een groenstrook? (alleen invullen als ontwerp 2, variant A uw 1e voorkeur is)

Answered: 57 Skipped: 62



ANTWOORDKEUZEN	REACTIES	
▼ Bomen aan winkelijde in het straatwerk heeft mijn voorkeur	49,12%	28
▼ Bomen aan winkelijde in een groenstrook heeft mijn voorkeur	50,88%	29
TOTAAL		57

Figuur B.

De ingekomen reacties hebben zeker invloed op het verder uitwerken van de gekozen variant. Voorbeelden daarvan zijn: verkeersveiligheid kruispunt met de Generaal de La Reijlaan, mogelijkheden laden en lossen aan de winkelijde voor leveranciers en klanten (zonder dat het doorgaande verkeer hier hinder van ondervindt), fietsparkeren, begroeiing geluidswal, etc. Voor het parkeren wordt in de zijstraten van de Vlietlaan gezocht naar mogelijkheden om parkeervakken in het ontwerp op te nemen.

Het uiteindelijke ontwerp is ontwerp 2 variant 2A, met daarin aanpassingen op basis vanuit de binnengekomen reacties op de enquête en reacties die ons via de mail of anderszins hebben bereikt. Dit ontwerp zal weer worden gepubliceerd met de mogelijkheid te reageren. Voor de duidelijkheid: eventuele wijzigingen worden alleen doorgevoerd als blijkt dat er aantoonbare fouten of omissies in het ontwerp zitten.

Stedenbouwkundige ontwerpprincipes

In de op punten aangepaste variant 2A zijn aan de zijde van de winkels op specifieke plekken laad- en loszones opgenomen. In de brede loopstrook aan de winkelijde wordt een bomenrij aangeplant in plantvakken. Deze plantvakken zijn zodanig in de loopstrook gepositioneerd, dat er langs de gevels van de panden voldoende ruimte is om te wandelen of eventueel andere (tijdelijke) functies op het trottoir mogelijk te maken. Ook is er voldoende ruimte voor de boomkronen om zich te ontwikkelen en tegelijkertijd voldoende ruimte voor het laden en lossen. De lange rechthoekige plantenvakken zijn langs de hele route centrum – kruising Generaal de la Reijlaan doorgezet.

De lengte varieert van 10 tot 5 meter en de breedte is bij de meeste vakken 1,50 meter.

In het noordelijk deel van de Vlietlaan worden de plantvakken kleiner (5 m) en deels vervangen door gietijzeren boomroosters. Dit heeft te maken met de beperkte breedte van de wandelstrook en het verspringen van de rijbaan in dit deel van het traject.

In de middenberm zijn op verschillende plekken doorsteekjes gemaakt op gelijke hoogte met de weg voor wandelaars die vanaf de parkeerstroken naar de winkels willen. De paden zijn 2 meter breed en uitgevoerd in dezelfde verharding als de trottoirs. Ter plaatse zal de trottoirband worden verlaagd ten behoeve van een goede rolstoeltoegankelijkheid. Bij de positionering van de doorgangen is, waar mogelijk, rekening gehouden met bestaande inritten, doorgangen en ruimtes tussen de bestaande bomen.

Op enkele locaties zijn zitelementen (in combinatie met bomen) toegepast en op diverse plekken zijn prullenbakken voorzien.

Verkeerkundige ontwerpprincipes

Vlietlaan

De Vlietlaan wordt, conform het “Kaderplan Verkeer voor het centrum van Bussum” en anticiperend op het Mobiliteitsplan Gooise Meren getransformeerd in een 30-km zone. De verkeersstromen blijven in twee richtingen, maar het is voor voertuigen niet langer toegestaan om komende vanaf de overweg richting Generaal de La Reijlaan rechtsaf de Vlietlaan in te gaan. Dit lichten we hieronder toe onder het kopje Kruispunt Generaal De La Reijlaan.

Behalve door de inrichting met een middenberm en de uitvoering van de verharding met “rode” klinkers wordt de 30-km inrichting nog ondersteund door snelheidremmende verkeersplateau’s op de kruisingen met de Olmenlaan, Eslaan en Nieuwe Englaan.

Kruising Generaal De La Reijlaan

Vanuit het Kaderplan Verkeer Centrum zijn reacties binnengekomen over de verkeersstromen op deze kruising. Ook is door de raad in een amendement gevraagd om de situatie bij de overweg nader te onderzoeken. In april 2020 is dit amendement beantwoord en heeft het college van B&W op basis van uitgevoerd onderzoek en afstemming met ProRail besloten om geen verder onderzoek uit te voeren naar een extra opstelstrook bij de overweg.

Met verkeerskundig onderzoek (rapportage Goudappel Coffeng) is aangetoond dat het faciliteren van de rechtsaf-beweging voor gemotoriseerd verkeer vanaf de overweg naar de Vlietlaan risico’s met zich meebrengt voor een verkeersveilige afwikkeling van de overweg. In het aangepaste ontwerp van het kruispunt Generaal de la Reijlaan is dan ook gekozen om deze rechtsaf-beweging niet meer toe te staan voor gemotoriseerd verkeer. Voor fietsers blijft dit wel mogelijk.

In het ontwerp is de hele vormgeving van het kruispunt Generaal de La Reijlaan aangepast. Hoofddoel van deze aanpassingen is om de verkeerssituatie bij de overweg veiliger te maken, de looproute tussen het station en het centrum beter te faciliteren en de bocht voor de bussen beter in te passen. Daarbij zijn de opstelvakken op de Vlietlaan en Generaal de la Reijlaan verwijderd. Uit tellingen blijkt dat de voorgestelde aanpassingen een beperkt effect hebben op de doorstroming en tegelijkertijd een positieve bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid.

Door het verwijderen van deze opstelvakken ontstaat ruimte om de bocht voor de bussen beter in te passen en meer ruimte voor voetgangers. Daarmee wordt conform de projectdoelstellingen de looproute tussen het station en het centrum beter gefaciliteerd. Naast het verbeteren van de loopzone voor voetgangers worden er in de bogen van de kruising hekwerken geplaatst om foutief oversteken te voorkomen, wat nu tot gevaarlijke situaties leidt. Uit camerabeelden die tijdens de verkeersstellingen zijn gemaakt bleek dat voetgangers in de huidige situatie kris-kras de kruising oversteken.

Olmenlaan

Om het fietsverkeer over de Olmenlaan beter te faciliteren als alternatief voor de Veerstraat (uitgangspunt Kaderplan Verkeer Centrum) zijn fietssuggestiestroken opgenomen in het ontwerp. Vanuit het Mobiliteitsplan dat eind 2020 ter besluitvorming wordt voorgelegd zijn er inmiddels nieuwe inzichten die aanleiding geven om van de Olmenlaan een 30-km zone (nu 50 km/u) te maken. Daarnaast is in de Perspectiefnota 2021 inmiddels de herontwikkeling van de parkeergarage De Olmen opgenomen. Vanwege deze twee ontwikkelingen worden de aanpassingen op de Olmenlaan beperkt tot het aanbrengen van een markering (belijning, geen gekleurd asfalt) van deze stroken.

Parkeren

Het gekozen ontwerp levert meerdere belangrijke verbeteringen op:

- een veel betere uitstraling (beeldkwaliteit)
- verbetering van de verkeersveiligheid
- meer ruimte voor groen
- meer ruimte voor voetgangers
- meer ruimte om op prettige wijze in de openbare ruimte te verblijven
- meer plekken om te laden en te lossen bij winkels, zodat deze beter bereikbaar worden.
- meer ruimte voor fietsparkeren

Onvermijdelijk gaat dit alles gepaard met een verlaging van het aantal parkeerplekken in de Vlietlaan. Hier gaat het aantal parkeerplekken van 81 naar 45, oftewel een daling met 36. Er is echter ook gekeken naar

kansen voor extra parkeerplekken in de zijstraten om dit zoveel mogelijk te compenseren. Dit heeft geresulteerd in totaal 9 extra parkeerplekken in met name de Olmenlaan. Uitgaande van het huidige aantal parkeerplekken binnen het projectgebied van 96 stuks naar 69 stuks betekent dit dat het aantal parkeerplaatsen met 28 % afneemt.

De gemeente is van mening dat dit voldoende kan worden gecompenseerd door de parkeerruimte in de zeer directe omgeving beter te benutten. Dit betreft in het bijzonder de parkeergarage in de Olmenlaan, die thans onderbezet is. De herontwikkeling van de parkeergarage zal helpen om dat op te lossen. Tot het zover is, wordt het aantal parkeerplaatsen in de Olmenlaan zelf met negen uitgebreid. Daarnaast is de gemeente in overleg met de ondernemersvereniging over aanpassingen in het parkeerregime voor vergunninghouders. Daarnaast werkt de gemeente naar aanleiding van gesprekken met de ondernemersvereniging en binnengekomen reacties, aan mogelijke oplossingen om bepaalde groepen vergunninghouders op een andere locatie dan de Vlietlaan te laten parkeren. Dit is echter een beleidsmatig proces dat terug zal komen in de besluitvorming over het Mobiliteitsplan Gooise.

Laden en lossen

Op basis van de binnengekomen reacties is gezocht naar een mogelijkheid om aan de winkelizijde zones voor laden en lossen in te passen in het ontwerp. In de huidige situatie is dit een knelpunt vanwege de aanwezige geparkeerde auto's (vergunninghouders) die voor de winkels parkeren. Bevoorrading vindt nu hoofdzakelijk plaats op de rijbaan, met alle risico's voor de veiligheid van fietsers. Daarbij speelt ook de bevoorrading door (grote) vrachtwagens van grote winkelketens nog een rol, alsmede de vrachtwagens van de markt op donderdag.

Omdat er een middenberm wordt aangelegd kan het laden en lossen van bedrijven en particulieren niet meer vanaf de rijbaan. In het ontwerp zijn er op het brede trottoir zones aangewezen voor laden en lossen. Door de bomenrij langs de zone voor laden en lossen te plaatsen is er zoveel mogelijk ruimte voor trottoir maar blijft de strook tussen de bomen en de rijbaan flexibel te gebruiken in de toekomst. Bij eventuele calamiteiten kunnen de hulpdiensten gebruik maken van deze zone naast de rijbaan. Verder krijgen de vrachtwagens van de markt een andere locatie toegewezen en vinden er vanuit de gemeente gesprekken plaats over de toekomstige situatie, waarin de Jumbo in het pand van de Hema komt.

Bushaltes

In de huidige situatie stopt de bus voor het instappen en uitstappen van reizigers op de rijbaan. Omdat er nu geen middenberm is kunnen fietsers en auto's de stilstaande bus passeren. In het ontwerp is een middenberm opgenomen, waardoor dit in de nieuwe situatie niet meer kan. Voor verkeer naar het centrum heeft dit een beperkt effect op de doorstroming, voor verkeer vanaf de spoorwegovergang bij de Meerweg kan dit een risico met zich meebrengen voor een verkeersveilige afwikkeling van de overweg (terugslag). Om deze reden is de bushalte aan het Julianaplein verschoven tot voorbij de Olmenlaan.