

Herinrichting Vlietlaan

Reactienota Definitief Ontwerp Vlietlaan Bussum

21 oktober 2020



Kerngegevens

Projectmanager	Arno Booij
Afdeling	Beheer Openbare Ruimte en Gebouwen (BORG)
Datum	21 oktober 2020
Projectnaam	Herinrichting Vlietlaan
Zaaknummer	1729472
Planstatus	Ontwerpfase
Opdrachtgever	Hans Mieras
Assetmanager	Peter van den Boogaard
Beleidsadviseur	Eric 't Hart

Inhoudsopgave

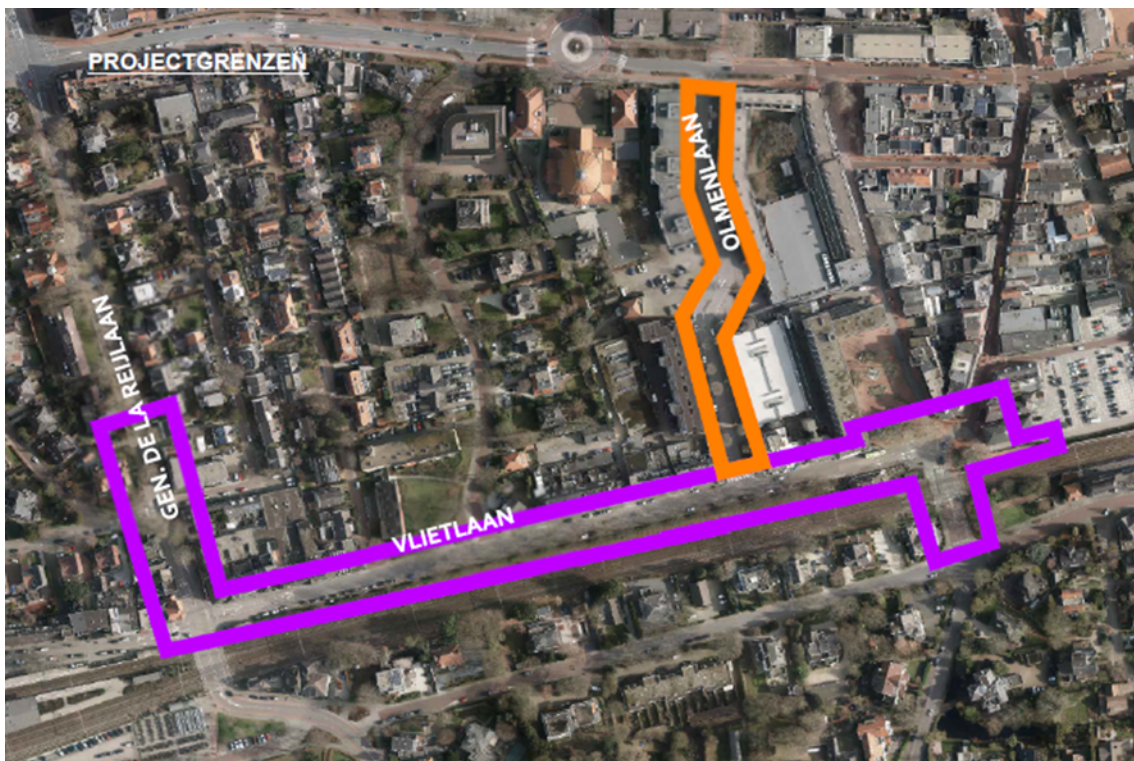
1	Inleiding	4
1.1	Projectomschrijving	4
1.2	Participatieproces	4
1.3	Besluitvorming	5
1.4	Leeswijzer	5
2	Definitief Ontwerp	6
2.1	Ontwerpopgave	6
2.2	Ontwerpkeuzes	6
2.3	Sfeerimpressie Ontwerp	7
2.4	Ontwerptekeningen	8
3	Reacties op Ontwerp	10
3.1	Inleiding	10
3.2	Reacties en beantwoording	10
3.3	Groenvoorziening	11
3.4	Parkeren / Laden en Lossen	13
3.5	Inrichting openbare ruimte	17
3.6	Overige reacties	22
4	Bijlagen	28
4.1	Bijlage 1 – Toelichting concept Definitief Ontwerp Vlietlaan	28
4.2	Bijlage 2 – Tekeningen concept Definitief Ontwerp	28
4.3	Bijlage 3 – Sfeerimpressies concept Definitief ontwerp Vlietlaan	28

1 Inleiding

1.1 Projectomschrijving

In 2017 is voor de Vlietlaan en de Olmenlaan een Voorlopig Ontwerp voor de verkeerscirculatie en herinrichting gepresenteerd. Dit ontwerp is onderdeel van het Kaderplan Verkeer Centrum Bussum dat in datzelfde jaar is vastgesteld door de gemeente. Daarna heeft de gemeente gewerkt aan een actualisatie van de gebiedsvisie voor het centrum van Bussum. De ambities en doelstellingen van de Economische visie zijn in deze gebiedsvisie vertaald naar een visie op het centrum van Bussum. De Gebiedsvisie & Centrumplan 2019 zijn begin dit jaar vastgesteld. Deze plannen zijn leidend voor de invulling en prioritering van projecten in het centrum van Bussum.

Na de voltooiing van de door ProRail uitgevoerde werkzaamheden aan het spoor in de zomer van 2019, heeft de gemeente het ontwerpproces en participatietraject voor de herinrichting van de Vlietlaan en de Olmenlaan hervat.



Afbeelding 1. Projectgrenzen Herinrichting Vlietlaan

1.2 Participatieproces

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 waren de basis voor het verdere ontwerpproces.

Op drie momenten in het ontwerpproces was er gelegenheid te reageren op het ontwerp en tussenproducten van het ontwerp. Bij de start van het participatieproces werd uitgegaan van bijeenkomsten, maar vanwege de situatie rond het corona-virus hebben we per moment moeten bekijken in welke vorm de participatie zou kunnen plaatsvinden.

In januari 2020 vond er 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. In augustus is daarop het concept Definitief Ontwerp gepresenteerd met nu ook het ontwerp voor het kruispunt Vlietlaan - Generaal de La Reijlaan. Op basis van de ingekomen reacties op het concept Definitief Ontwerp zoals verwoord in deze reactienota is een Definitief Ontwerp opgesteld ter besluitvorming.

1.3 Besluitvorming

Het project herinrichting Vlietlaan-Olmenlaan is opgenomen in de Perspectiefnota 2021-2024 van de gemeente Gooise Meren. De uitvoering van het project staat geprogrammeerd in 2021.

Nadat de reacties vanuit de participatie over het concept Definitief Ontwerp zijn verzameld en het ontwerp nogmaals is geoptimaliseerd, start het besluitvormingsproces voor dit project.

Het college van burgemeester en wethouders stelt het Definitief Ontwerp vast en verzoekt vervolgens aan de raad om een uitvoeringskrediet voor het project beschikbaar te stellen. De verwachting is dat deze besluitvorming eind 2020 is afgerond, waarna het project verder kan worden voorbereid en gerealiseerd.

1.4 Leeswijzer

Dit document betreft de reactienota van het Definitief Ontwerp voor het project Herinrichting Vlietlaan op basis van de ingekomen reacties op het gepubliceerde concept Definitief Ontwerp in de periode tussen 27 augustus en 10 september 2020.

Eerst beschrijven we in hoofdstuk 2 het concept Definitief Ontwerp waarop reacties konden worden ingediend. In hoofdstuk 3 worden de binnengekomen reacties beschreven, voorzien van het commentaar hierop van de gemeente. Ook lichten we toe of en hoe de binnengekomen reacties zijn meegenomen in het Definitief Ontwerp.

2 Definitief Ontwerp

2.1 Ontwerppogave

Met de herinrichting willen we een prettige omgeving creëren voor de bewoners, de bezoekers en de ondernemers van de Vlietlaan. Dit gaat hand in hand met het tweede hoofddoel van de herinrichting van de laan: het creëren van een aantrekkelijkere route van het station naar het centrum. De herinrichting geeft kansen om de uitstraling van de Vlietlaan aan te laten aansluiten op die van het centrum en de Stationsweg daar later in mee te nemen.

Belangrijke aspecten daarbij zijn:

- Optimalisatie van de veiligheid rond de kruispunten bij de spoorwegovergangen Meerweg en Generaal de La Reijlaan;
- Ruimte voor voetgangers en terrassen;
- een minder dominante positie voor auto's ten gunste van fietsers, voetgangers en bezoekers ;
- Parkeerruimte voor fietsers;
- Versterken van de groenstructuur;
- Klimaat-robust ontwerpen van de openbare ruimte en de ondergrond;
- 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, wat meer mogelijkheden geeft voor de inrichting en een ruimtelijker beeld oplevert.

De herinrichting van de Stationsweg volgt later, deze maakt onderdeel uit van de in bewerking zijnde visie voor het Stationsgebied en biedt kansen voor het verbreden van het trottoir aan de winkelizijde en daarmee voor het opwaarderen van de looproute tussen het station en centrum van Bussum. .

De Olmenlaan krijgt in de toekomst een belangrijke functie als doorgaande fietsroute langs het centrum. Er worden in tegenstelling tot wat eerder is aangegeven geen rode fietssuggestiestroken aangebracht. In het Mobiliteitsplan Gooise Meren wordt de Olmenlaan in de toekomstige situatie aangeduid als 30km/u-zone en ook de fietsersbond heeft geadviseerd geen fietsstroken aan te leggen. De herinrichting van de Olmenlaan wordt gekoppeld aan de herontwikkeling van parkeergarage de Olmen. De enige aanpassing aan De Olmenlaan die in het project Herinrichting Vlietlaan wordt meegenomen betreft het toevoegen van parkeerplaatsen om de afname van het aantal parkeerplaatsen in de directe omgeving van de Vlietlaan in de huidige situatie te beperken.

2.2 Ontwerpkeuzes

Het gepubliceerde concept Definitief 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. Deze afweging heeft te maken met de beschikbare ruimte tussen bestaande winkels en woningen, de bomenrij en het geluidsscherm. Maar ook met de geldende kaders en doelstellingen die zijn meegegeven aan het project Herinrichting Vlietlaan. In de openbare ruimte van de Vlietlaan moeten meerdere functies worden gecombineerd. Dit weerspiegelt zich in de gemaakte ontwerpkeuzes. Een toelichting van deze ontwerpkeuzes is bijgevoegd als bijlage 1 van deze reactienota.

2.3 Sfeerimpressie Ontwerp

De onderstaande afbeeldingen geven een sfeerbeeld van de nieuwe situatie in de Vlietlaan.. Gepubliceerde sfeerimpressies bij het concept Definitief Ontwerp zijn op volledige grootte bijgevoegd als bijlage 2.



Afbeelding 2. Sfeerimpressie ontwerp Vlietlaan nabij Olmenlaan



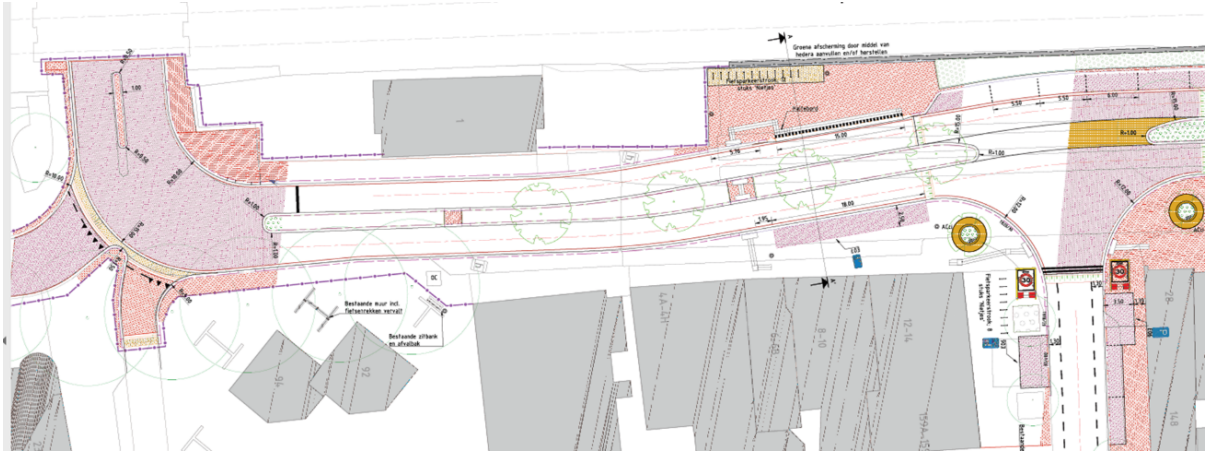
Afbeelding 3. Sfeerimpressie ontwerp Vlietlaan nabij Nieuwe Englaan



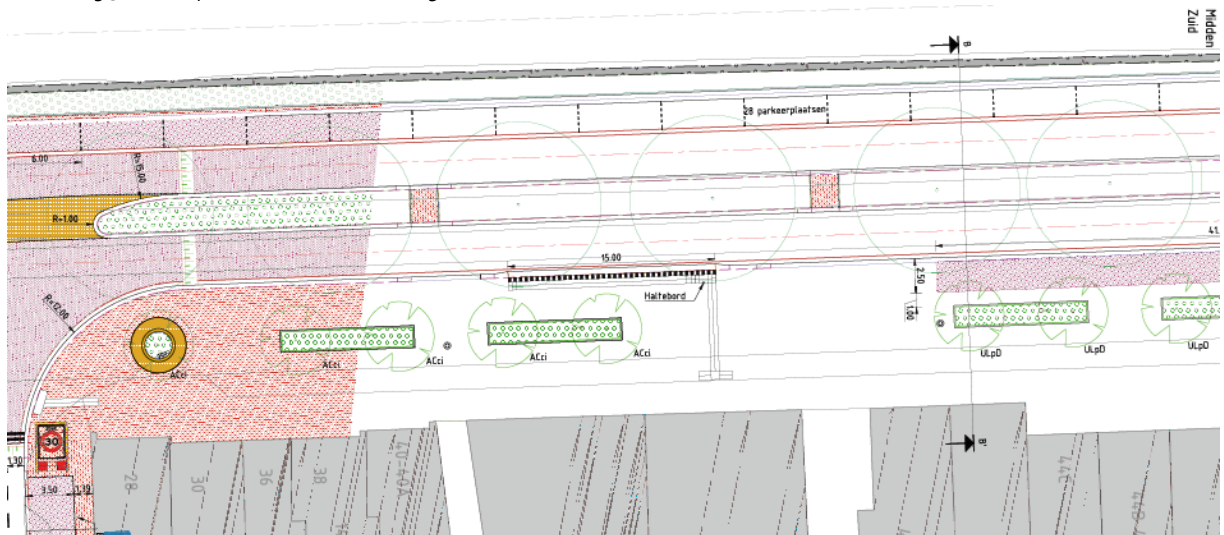
Afbeelding 4. Sfeerimpressie ontwerp Vlietlaan nabij Generaal de la Reijlaan

2.4 Ontwerptekeningen

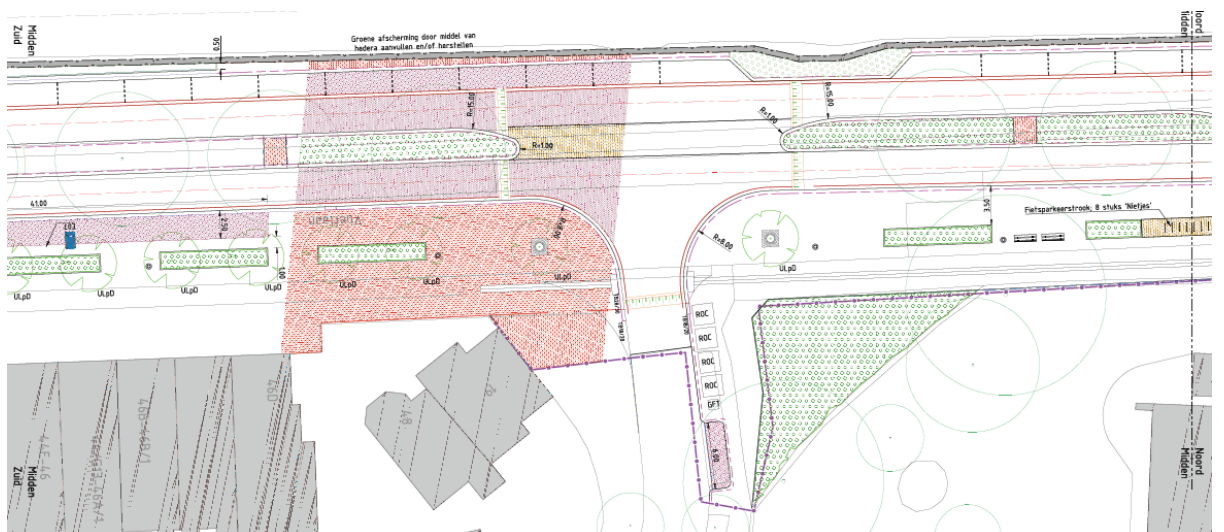
De onderstaande afbeeldingen geven een globale indruk van het Definitief Ontwerp. De gepubliceerde tekeningen van het concept Definitief Ontwerp zijn bijgevoegd als bijlage 3.



Afbeelding 5. Ontwerp Vlietlaan tussen Meerweg en Olmenlaan



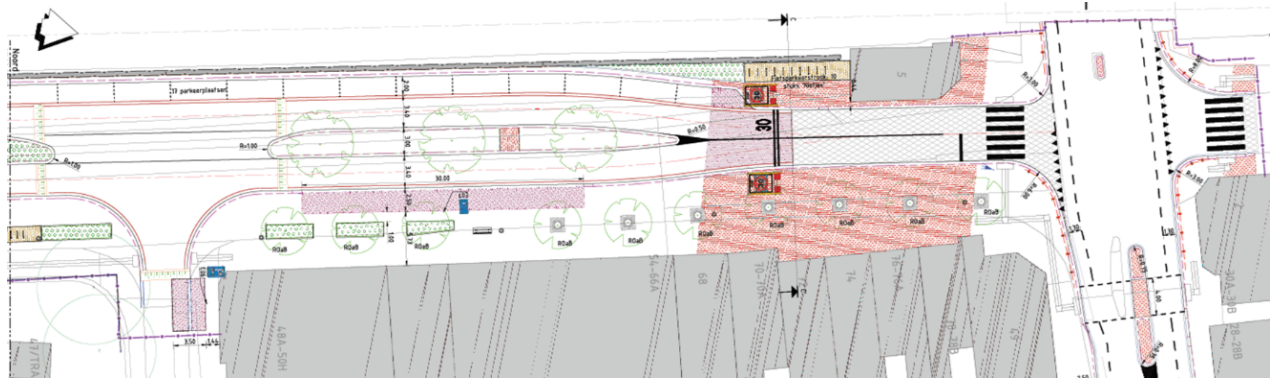
Afbeelding 6. Ontwerp Vlietlaan tussen Olmenlaan en Nieuw Englaan (1)



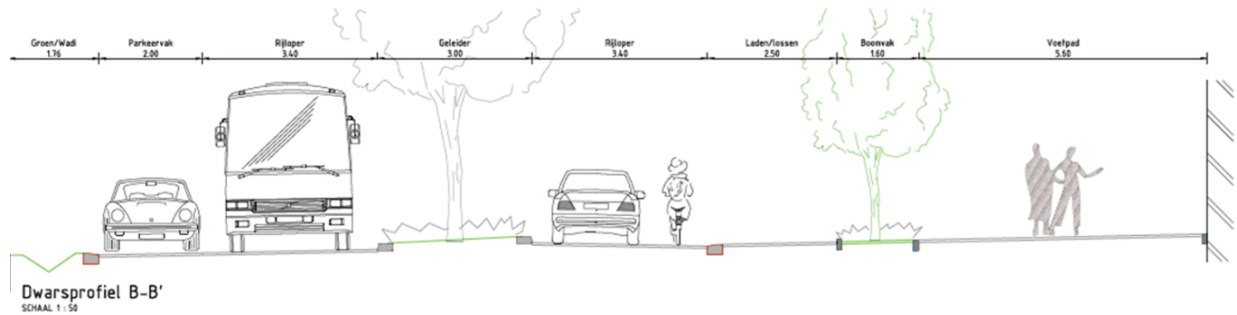
Afbeelding 7. Ontwerp Vlietlaan tussen Olmenlaan en Nieuw Englaan (2)

Herinrichting Vlietlaan

Reactienota Definitief Ontwerp Vlietlaan Bussum



Afbeelding 8. Ontwerp Vlietlaan tussen Nieuwe Englaan en Generaal de la Reijlaan



Afbeelding 9. Dwarsdoorsnede profiel Vlietlaan

3 Reacties op Ontwerp

3.1 Inleiding

Omdat er vanaf het voorjaar van 2020 vanwege het Coronavirus geen inloopbijeenkomsten gehouden konden worden en het ontwerpproces van het project Vlietlaan toch doorgang moest vinden is tweemaal gebruik gemaakt van een schriftelijke/online raadpleging van de belanghebbenden. In april 2020 is een online enquête gehouden om de reacties op meerdere ontwerpvarianten te peilen en verbeterpunten op te halen voor de verdere uitwerking. De uitkomsten hiervan zijn vastgelegd in de reactienota van juni 2020. In de periode tussen 27 augustus en 10 september 2020 was er gelegenheid om te reageren op het concept Definitief Ontwerp waarvan de uitkomsten in dit document zijn vastgelegd.

3.2 Reacties en beantwoording

In deze reactienota zijn de ingekomen reacties weergegeven. In antwoord op deze reacties wordt onderbouwd aangegeven of en zo ja hoe deze reacties zijn/worden verwerkt in het Definitief Ontwerp. De reactienota maakt integraal onderdeel uit van de besluitvorming over project Herinrichting Vlietlaan en is een bijlage bij het college- en raadsvoorstel voor het vaststellen van het ontwerp door het college en het vrijgeven van het uitvoeringskrediet door de raad.

Op het concept Definitief Ontwerp ontvingen wij ruim veertig reacties. Er was gelegenheid aan te geven wat men van de verschillende aspecten van het ontwerp vindt. Project-overstijgende zaken zijn ondergebracht in paragraaf 3.6 (overige reacties). Daarbij bundelen we de beantwoording van gelijklopende reacties. Om reden van privacy hebben we de reacties zoveel als mogelijk geanonimiseerd weergegeven. Soms ontkomen we i.v.m. de duidelijkheid niet aan het noemen van huisnummers of bedrijfsnamen.

De reacties zijn als volgt gecategoriseerd:

- Groenvoorziening
- Parkeren / Laden en lossen
- Inrichting openbare ruimte
- Overige reacties

Aan het einde van Hoofdstuk 3 geven we enkele reacties weer waarin andere dan de zes hoofdonderwerpen worden aangesneden.

De reactie van de Ondernemersvereniging Gooise Meren geven we integraal weer. U vindt deze in paragraaf; 3.6.3 "overige reacties". Hierin geven we ook een aantal andere langere reacties waarin meerdere onderwerpen in combinatie zijn aangesneden, integraal weer.

3.3 Groenvoorziening



Bomen type ; Platanus hispanica
Hoogte variabel
Blokvorm, meer onderhoud
Verdraagt verharding



Bomen type ; Robinia ambigua 'Bellarosea' ROaB
Hoogte 6-8 meter
Kroon rond half tot open
Bloemen roze in trossen juni/augustus
Verdraagt verharding en strooizout
Drachtboom voor bijen.

3.3.1 Geluidsscherm

- De geluidswand van NS ProRail komt in de sfeerimpressie niet groen over. Er zouden grote groene beklimmers tegenaan gezet worden om zodoende de muur te maskeren.

Antwoord; De gemeente is bezig met de aankoop van het stuk strook grond van ProRail tussen het geluidsscherm en de bestaande bomenrij. Het plan is om de bestaande begroeiing langs de geluidswal daar waar nodig aan te vullen. Het streven is een volledig begroeide geluidswal aan de zijde van de Vlietlaan.

3.3.2 Bomen

- De bomen die nu getekend zijn midden op het trottoir / dicht bij de woningen in de Vlietlaan gaan licht wegnemen in onze woningen.
- De ingetekende bomen gaan de laan een nog donkerdere en guurdere uitstraling geven en zullen zeker niet bijdragen aan de uitstraling van de laan die een verbinding moet zijn tussen het station en het centrum. Een open karakter zowel voor voetgangers, fietsers als autoverkeer zal een leefbare straat creëren. Voor de bewoners betekent de komst van bomen op enkele meters afstand van de woningen minder lichtinval.

Antwoord: Bomen spelen een belangrijke rol als het gaat om het aanpassen van de omgeving aan het veranderende klimaat (hitte, regenval). De gemeente streeft naar meer groen en verkoeling aan de winkelzijde. De bomen aan de winkelzijde zijn in werkelijkheid kleiner dan in de sfeerimpressies werd gesuggereerd (zie bovenstaande afbeeldingen) en vormen geen dichte rij bomen. Hierdoor wordt de loopstrook aan de winkelzijde geen donker gebied. Een vergelijkbare type boom is te vinden in de plantvakken op de Brinklaan.

- Bomen in de middenberm welke binnen 15 tot 20 jaar net zo groot worden als de linden welke er nu staan. De bomen moeten tijdens de groei flink opgekroond worden voor het langsrijdende vrachtverkeer.

Antwoord: De bomen die we in de middenberm nieuw erbij planten zullen inderdaad uiteindelijk ongeveer dezelfde afmetingen hebben als de bestaande bomen. Bij de nieuwe bomen in de middenberm zal er rekening worden gehouden met de wettelijke profiel dat het wegverkeer nodig heeft om veilig onder bomen door te rijden. Beheer heeft onderhoudscontracten met groen aannemers die met regelmaat de bomen inspecteren en takken die onder een bepaalde hoogte hangen verwijderen.

- Wij gaan niet akkoord met het plan een middenberm met bomen tussen twee rijbanen aan te leggen. Zo wordt de straat inflexibel met alle gevolgen van dien voor de ondernemers van de Vlietlaan. Het leidt tot onveilige oversteeksituaties voor voetgangers, slechte doorstromingen en onnodige verkeersopstoppen.

Antwoord: De middenberm zorgt er juist voor dat het oversteken van de weg veiliger wordt dan voorheen doordat men halverwege een veilige tussenstop kan maken. Tevens remt het de snelheid van het verkeer, waar veel klachten over zijn.

- Wat is de status van de oversteek Kromme Englaan-Albrechtlaan, Wij hebben allemaal bezwaar aangetekend tegen het verdwijnen van parkeerplaatsen en bomen op deze hoek. Ons is toegezegd dat parkeren en groen gehandhaafd zouden blijven. Wij willen graag dat de toezegging gehandhaafd blijft. Is het zo dat er op de Gen. de La Reijlaan bomen gekapt worden op de hoek Albrechtlaan. Dit wil niemand van buurtcomité Gen. de La Reijlaan.

Antwoord: Uw verzoek is gehonoreerd, de situatie van parkeerplaatsen en bomen aan de zijde van de Albrechtlaan blijft zoals hij is. Echter de overkant voor huisnummer 45 verdwijnt één boom om ruimte te maken voor een veilige aansluiting van de fietsstrook op het vrij liggende fietspad. (zie gele vlak onderstaande schets met rechts boom die verdwijnt).



- Tot hoever uit ons pand zouden wij eventueel een terras mogen neerzetten en wordt er daarbij ook rekening gehouden met het plaatsen van de bomen? Voor ons zou het erg prettig zijn als we een groter terras kunnen creëren dan we nu hebben.

Antwoord: We zullen bij het plaatsen van bomen zoveel mogelijk rekening houden met ruimte voor terrassen. Voor het bepalen van de exacte plaats voor de (uitbreiding van) terrassen en toestemmingen daarvoor dient vergunning te worden aangevraagd.

3.3.3 Beheer en onderhoud

- Er is een slechte ervaring met de gemeente waar het groenonderhoud van o.a. bomen en hagen betreft

Antwoord: Beheer heeft onderhoudscontracten met groen aannemers die met regelmaat de bomen inspecteren en takken die onder een bepaalde hoogte hangen verwijderen.

3.4 Parkeren / Laden en Lossen



3.4.1 Parkeren Auto's

- Het is onaanvaardbaar dat er zoveel parkeerplaatsen verloren gaan in dit nieuwe plan. Aantal van 80 naar 40 parkeerplaatsen. Dit gaat een enorm tekort aan parkeergelegenheid geven. Bereikbaarheid is voor de ondernemers van de Vlietlaan maar ook voor het centrum van Bussum een belangrijk gegeven.

Antwoord: Zie hieronder.

- Wij zijn al 18 jaar ondernemer en bewoners aan de Vlietlaan. De gemeente probeert nu een plan erdoorheen te drukken en doen voorkomen of wij er volledig bij betrokken worden. Echter is dit totaal niet het geval, er wordt voorgedaan of de omgevingsmanager bij alle ondernemers is langs geweest maar dat is echter niet het geval. Het enige wat hij aangeeft is dat er kleine aanpassingen worden gedaan maar dat dit plan eigenlijk al definitief is. Als ondernemer/bewoner hebben wij dus totaal geen inspraak. Wij hebben foto's aangeleverd van de hoeveelheid vrachtwagens en geparkeerde auto's met vergunningen er dagelijks staan. Hier wordt in het nieuwe plan niets aan gedaan. Als je vraagt hoeveel parkeerplaatsen erover blijven krijg je geen antwoord.

De gemeente heeft totaal niet door hoe druk het op de Vlietlaan is. Het is dus van groot belang dat het aantal parkeerplaatsen blijft om de Vlietlaan toegankelijk te houden. Zoals eerder gezegd het is een blijft een doorgaande weg en geen wandelpark. De winkels zijn slechter bereikbaar / Wij behouden graag de parkeerplaatsen voor onze winkel i.v.m. mensen slecht ter been en laden en lossen voor onze deur. Wij ontvangen tussen de 350 en 500 klanten per week voor een kort bezoek aan onze winkel. Daar zouden wij graag parkeerruimte voor onze winkel willen blijven behouden.

Antwoord: In het ontwerp is er ten opzichte van de huidige situatie een reductie van 22 parkeerplaatsen. In onderstaande tabel is per straat het saldo parkeervoorzieningen aangegeven. De afname van 22 parkeerplaatsen wordt gecompenseerd in parkeergarage De Olmen, er is daar voldoende capaciteit. In de herontwikkeling van deze parkeergarage wordt het gebruiksgemak verbeterd en ook aan (het gevoel van) veiligheid in de parkeergarage wordt aandacht besteed. Met het Mobiliteitsplan Gooise Meren is het mogelijk om te sturen op het gebruik van parkeerplaatsen. Een mogelijkheid is bijvoorbeeld om de parkeerplaatsen alleen ter beschikking te stellen aan winkelend publiek. Dit kan betekenen dat werkgevers en werknemers dan elders moeten parkeren. Hoe precies moet eerst verder worden uitgewerkt en vastgesteld.

Daarna wordt voorafgaand aan de uitvoering van deze nieuwe parkeerregeling een goede alternatieve parkeerlocatie aangewezen of gerealiseerd. Voor de Vlietlaan zou dit de (opgeknapte) parkeergarage De Olmen kunnen betreffen.

Vanuit ruimtelijk oogpunt valt te zeggen dat met het verbreden van het trottoir en het creëren van een verblijfsgebied op de Vlietlaan de leefbaarheid wordt verbeterd en dat hierdoor de beschikbare ruimte voor winkeliers en passanten groter wordt. Het laden en lossen gebeurt in de huidige situatie over de hele Vlietlaan, zowel op de weg als in parkeervakken, voor zover deze niet bezet zijn door vergunninghouders. dit geeft een rommelige aanblik. Met de aangewezen plekken moet dit worden ingeperkt. Door de groenperken met bomen worden de laad- en losplaatsen afgeschermd van de winkels en blijft het gebruik van het trottoir aan de winkelzijde vrij en aantrekkelijk in gebruik.

"De Vlietlaan is een blijft een doorgaande weg en geen wandelpark". De inrichting van de Vlietlaan komt voort uit het vastgestelde kaderplan verkeer centrum en de gebiedsvisie Bussum centrum en het uitgangspunt om de weg af te waarderen naar een 30km verblijfsgebied zoals in het Mobiliteitsplan opgenomen.

De omgevingsmanager houdt steekproefsgewijs de vinger aan de pols bij belanghebbenden om zo, binnen de richtlijnen vanwege het coronavirus, toch op persoonlijke wijze informatie op te halen en waar mogelijk te verwerken in het ontwerp.

	Huidig		Toekomstig		Netto	
	Regulier	Mindervaliden	Regulier	Mindervaliden	Regulier	Mindervaliden
Vlietlaan	71*	3	44	0	-27	-3
Olmenlaan (Zuidzijde)	1	1	8	2	7	1
Olmenlaan (Noordzijde)	3	0	2	1	-1	1
Eslaan	2	0	1	0	-1	0
Nieuwe Englaan	0	0	0	1	0	1
Plangebied	77	4	55	4	-22	0

Tabel 1. Saldo Parkeervoorzieningen *Exclusief 4 laad- & losplekken, maar inclusief 3 vakken ter plaatse van bestaande inritten.

- Op stapel staande renovatie van de parkeergarage aan de Olmenlaan welke waarschijnlijk nog zeer lang op zich laat wachten is op dit moment geen uitkomst voor de parkeerdruk en maakt dit niet goed.
Antwoord: In de tussentijd wordt de afname van parkeerplaatsen gecompenseerd in parkeergarage de Olmen, waar vooralsnog structureel overcapaciteit is.
- Ga ervan uit dat de gemeente op de Olmenlaan belanghebbende parkeren gaat invoeren, zodat alléén bewoners uit deze straat hier mogen parkeren. Parkeerautomaat kan direct weggehaald worden met de aanpassingen, bezoekers uit ons dorp kunnen gewoon netjes een kaartje kopen voor de garage en níét voor onze flat!
Antwoord: In het centrum van Bussum geldt zowel betaald parkeren als vergunninghoudersparkeren. In het Mobiliteitsplan dat eind 2020 naar verwachting wordt vastgesteld staat benoemd dat verschillende gebieden vragen om een doelgroep benadering. Dat wil zeggen dat bepaalde doelgroepen worden geweerd en of beschermd. In woonwijken zijn dit bijvoorbeeld bewoners. Het centrum van Bussum is zowel een woongebied als winkelgebied. In een later traject wordt besloten welke doelgroep wel of niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning of minder vergunningen. Verder is er in dat plan opgenomen dat een doel is om werkgevers- en nemers buiten de centra te laten parkeren. Op deze wijze wordt er meer ruimte vrijgemaakt voor zowel bewoners als bezoekers. Het verwijderen van betaald parkeren in de Olmenlaan is geen onderdeel van zowel het project 'Herinrichting Vlietlaan' als 'Het Mobiliteitsplan'.
- Hoe zit het met parkeren na de herinrichting van de Vlietlaan? Als bewoner van de Olmenlaan kunnen wij nooit parkeren in onze eigen straat en zijn we genooddaakt uit te wijken naar de Vlietlaan en zelfs daar is het vinden van een parkeerplek moeilijk.
Antwoord: Er wordt momenteel gewerkt aan een oplossing voor dit probleem, te denken valt aan aangewezen locaties voor bewoners en werknemers, waarbij belangen van de verschillende groepen hierin worden afgewogen. Het concept Mobiliteitsplan geeft de gemeente hiervoor handvaten. De oplossing hiervoor valt buiten de scope van dit project. Zaken betreffende dit onderwerp worden via de bestuurlijke site van de gemeente gecommuniceerd op het moment dat hier een besluit over is genomen.
- De parkeergarage aan de Olmenlaan wordt als niet prettig ervaren, onder andere doorhangjongeren die daar blowen en skaten. Het is niet duidelijk wanneer daar verbetering in gaat komen. Wat te doen in de tussentijd.

Antwoord: De afdeling Openbare Orde en de afdeling parkeren zijn op de hoogte van het probleem t.a.v. hangjeugd. Er wordt dan ook aan een oplossing gewerkt voor zowel korte als lange termijn. Bij overlast vragen wij u om hier melding van te maken.

- Bedrijven met auto's met een parkeervergunning alleen parkeren in de parkeertoren Olmenlaan zodat er voldoende parkeerplaatsen overblijven voor bezoekers/winkelend publiek.

Antwoord: Een van de doelen uit het Mobiliteitsplan is het verbeteren van de verdeling van de parkeercapaciteit. Een concrete maatregel uit dat plan is werkgevers- en nemers buiten de centra te laten parkeren. Let daarbij op dat er wel eerst een goed alternatief op loopafstand moet zijn voor deze doelgroep. In het geval van de Vlietlaan wordt dit de (opgeknapte) parkeergarage de Olmen. Zie voor meer verduidelijking voorgaande antwoorden met betrekking tot dit onderwerp.

- Een betere en veilige situatie zou zijn: Dat de grond tussen de bomen en de spoorlijn gebruikt gaat worden voor een ventweg met parkeerplaatsen langs de spoorlijn en schuin inparkeren tussen de huidige bomen. Op deze manier behoud je het aantal parkeerplaatsen en kan je op een rustige en veilige manier je auto parkeren zonder dat het doorstromende verkeer er last van heeft.

Antwoord: Tussen het geluidsscherm en de bestaande bomenrij is onvoldoende ruimte voor een ventweg en schuin parkeren. In het huidige ontwerp is maximaal gebruik gemaakt van de ruimte tussen het geluidsscherm en de bestaande bomen. De Vlietlaan wordt afgewaardeerd naar verblijfsgebied met een 30 km/u- zone. Doorstroming is daarin van ondergeschikt belang. Er is gekozen voor meer ruimte voor voetgangers en groen.

3.4.2 Laden en lossen

- Geen laden en lossen op de Vlietlaan.

Antwoord: Verschillende winkels op de Vlietlaan moeten worden bevoorradt door middel van kleine of grotere voertuigen en hier moet ruimte voor zijn, zodat de rijbaan niet wordt geblokkeerd. Op basis van een inventarisatie bij de winkeliers zijn er in het ontwerp zones opgenomen voor laden en lossen. In afstemming met de winkeliers zijn nog enkele aanpassingen doorgevoerd in het Definitief Ontwerp.

- De laad- en los mogelijkheden zijn niet uitvoerbaar!

Antwoord: Er komt meer laad-losmogelijkheid terug dan in de huidige situatie, daarnaast wordt de gehele strook langs de weg met zwaardere fundering en schuine banden uitgevoerd, zodat in de toekomst bij verandering in het aanbod laad-losverkeer de indeling van de laad- en losstrook ofwel trottoir flexibel is.

- De aangegeven laad en losplaatsen zijn qua locatie niet acceptabel voor de ondernemers.

Antwoord: Bij het bepalen van de locaties voor laad- en loszones wordt rekening gehouden met de reacties op het ontwerp. In afstemming met de winkeliers zijn nog enkele aanpassingen doorgevoerd in het Definitief Ontwerp.

- Laad en losplekken opschuiven naar het stuk tussen de Eslaan en de nieuwe Englaan daar is voldoende plaats en staan de auto's niet voor winkels maar wel dichtbij.

Antwoord: Het stuk dat aan het park grenst willen we daarvoor niet inrichten. De afstanden naar de winkels worden dan ook te groot.

- Wij maken ons ernstig zorgen over de laad en los mogelijk bij ons voor de deur (Vlietlaan 12-14). / voor Vlietlaan 6-6B en 8-10 geen laden en lossen, i.v.m. veiligheid klanten. / De laad en los plek voor Dolomiti en de Medioptiek is erg groot. Wij vrezen nog steeds dat dit een plek gaat worden waar de Jumbo gaat laden en lossen, gedurende de hele dag door, met alle gevolgen van dien, ook voor bewoners.

Antwoord: De locatie van deze laad- en loszone wordt in het ontwerp aangepast, rekening houdende met de ingekomen reacties. De locatie is ingekort en verschoven richting het Julianaplein ter hoogte van Brownies en Downies, en de hifi winkel, die beiden deze zone gebruiken. Ook is het trottoir daarvoor breder gemaakt ten koste van de middenberm. Een locatie voor laden en lossen op ter hoogte van het Julianaplein is onderzocht, maar is komen te vervallen omdat de 'rode loper' naar het centrum hier aansluit op het Julianaplein en het een te grote ingreep is in de inrichting van het Julianaplein.

- Ik word ter hoogte van Vlietlaan 1-3 geregeld bevoorradt door trailers en wil dat dit mogelijk blijft en ook de vorkheftruck van de vrachtwagen bij mijn zaak kan komen via een coupure in de middenberm.

Antwoord: We zullen rekening houden met de mogelijkheid tot laden en lossen en de daarvoor benodigde aanpassing meenemen in de uitwerking naar het uitvoeringsontwerp.

- We stellen voor om de zones van kort parkeren alleen geschikt te maken voor auto's en bestelbussen voor maximaal 20 minuten. De lengte van de zone is dan maar 10 meter

Antwoord: Ter plaatse van Brownies en Downies / Hifiwinkel komt een Laad- en loszone die is ingekort Aan laden en lossen zit geen tijdslimiet, maar er dient wel zichtbaar activiteit rondom het voertuig te zijn. In de praktijk is dit zelden langer dan 20 minuten.

- Zoals aangegeven zouden wij wel graag een onderbreking willen in de laad en los strook bij ons voor de deur dit i.v.m. terras.

Antwoord: Het ontwerp is daarin aangepast, de laad- en loszone is verschoven, bomen en groenstrook zijn ook aangepast om een bepaalde mate van flexibiliteit hierin te krijgen.

3.4.3 Laden en lossen HEMA / JUMBO

- In het kader van de verkeersveiligheid: het is erg onveilig als er veel laad en losbewegingen zijn, lees meerdere keren per dag alleen al voor de Jumbo, op dit stuk van de Vlietlaan, omdat er heel veel verkeer de Vlietlaan opkomt vanaf de spooroverweg Meerweg, met name als de spoorbomen dicht zijn geweest en weer omhooggaan.

Antwoord: Zie hieronder.

- Ik ben benieuwd als de Jumbo hier komt en alle grote vrachtwagens op de Vlietlaan / Olmenlaan gaan uitladen wat dat met ons fijne woongenot gaat doen.

Antwoord: Zie hieronder.

- Wat gebeurt er in de tussentijd en wat zijn de parkeergevolgen bij de komst van een supergigant als de Jumbo?

Antwoord: Zie hieronder.

- De komst van de Jumbo op het Julianaplein moet niet het probleem van de Vlietlaan gaan worden!

Antwoord: Zie hieronder.

- Het vele laden en lossen met vrachtauto's moet anders ingedeeld worden aan het begin van de Vlietlaan. De Hema en andere leveranciers beladen en lossen al veel aan de Vlietlaan en deze druk zal tweemaal zo groot worden met de komst van de Jumbo. Komst Jumbo moet niet het probleem van de Vlietlaan worden.

Antwoord: De gemeente realiseert zich dat het ongewenst is om de bevoorrading van een supermarkt vanaf de zijde van de Vlietlaan af te wikkelen. De Gemeente Gooise Meren heeft, nadat bekend werd dat er een supermarkt komt, dit bestuurlijk opgepakt en is hierover in overleg met de beoogde ondernemer. Zodra daar nieuws over te melden is zal de gemeente Gooise Meren hierover met de belanghebbenden communiceren.

- Waarom kan de Jumbo geen gebruik maken van die laad en los plek achter de AH?

Antwoord: Dit maakt onderdeel uit van de besprekingen tussen de gemeente en de toekomstige ondernemer van de supermarkt.

3.4.4 Parkeren fietsen

- Fietzersbond:

Wij hebben het idee dat de huidige invulling onvoldoende is doordacht. Op 4 locaties zijn voorzieningen ingepland, 2 aan de spoorzijde en 2 aan de winkelzijde. Alle locaties zijn niet overdekt. Voor het winkelend publiek pleiten wij dan ook voor meer en gespreide stallingsvoorzieningen aan de winkelzijde. Wij denken dat dit ook in het voordeel van de winkeliers daar ter plekke is. Het is ons niet bekend hoe groot de stallingsbehoefte is voor de bewoners. Hier zou verder naar gekeken kunnen worden, waarbij aan overdekte faciliteiten kan worden gedacht.

Antwoord: Hier is naar gekeken, In het (aangepaste) plan zullen de stallingvoorzieningen worden verdeeld over de Vlietlaan, zowel aan de winkelzijde als aan de spoorzijde. Er is voor gekozen om vooralsnog geen overkappingen in het ontwerp mee te nemen.

Na realisatie van het plan kan het fiets parkeren op dat moment worden geëvalueerd en waar nodig worden bijgestuurd.

3.4.5 Vergunningenbeleid/Parkeerbeleid

- Bedrijven met auto's met een parkeervergunning alleen parkeren in de parkeertoren Olmenlaan zodat er voldoende parkeerplaatsen overblijven voor bezoekers/winkelend publiek. Tevens vinden wij betaald parkeren niet klantvriendelijk, in omliggende dorpen hoeft je nergens te betalen. Op sommige plekken blauwe zones is een beter idee.

Antwoord: In Bussum geldt, net als in Muiden en delen van Naarden, betaald parkeren gecombineerd met vergunninghoudersparkeren. Bezoekers gebruiken de betaalautomaten om te parkeren en bewoners en werkgevers hebben een vergunning. Een blauwe zone voor bezoekers kan enkel worden toegepast wanneer er geen andere vorm van regulering is. In het geval van het centrum is dat wel het geval, namelijk vergunninghoudersparkeren. Wanneer we wel een blauwe zone zouden realiseren dan wordt het doel (kort parkeren voor bezoekers) niet behaald omdat andere doelgroepen hier gebruik van zouden maken. Denk hierbij aan bewoners/werkgevers zonder vergunning of langparkeerders die een blauwe schijf doordraaien. Ervaring leert dat fraude met het gebruik van een blauwe kaart veel voorkomend is. Het parkeren in Bussum is in verhouding tot andere gemeenten relatief goedkoop. Uit onderzoek blijkt dat het gratis maken van parkeren geen extra winkelend publiek of een vergroting in koopkracht tot gevolg heeft.

- Als onderdeel van het plan kan ook opgenomen worden het aanpassen van het vergunningenbeleid. Op dit moment staat de Vlietlaan vol met vergunninghouders mede van werknemers van bedrijven welke in de ochtend parkeren en om 18:00 weer naar huis gaan en werkzaam zijn in het centrum. Per bedrijf mogen er drie vergunningen aangevraagd worden. Bewoners reken ik hier persoonlijk niet in mee zij hebben dit recht als aanwonende. Toen een parkeervergunning euro 500,- koste was dit niet het geval.

Antwoord: Met het Mobiliteitsplan Gooise Meren is het mogelijk om te sturen op het gebruik van parkeerplaatsen. Een mogelijkheid is bijvoorbeeld om de parkeerplaatsen alleen ter beschikking te stellen aan winkelend publiek. Dit kan betekenen dat werkgevers en werknemers dan elders moeten parkeren. Hoe precies moet eerst verder worden uitgewerkt en vastgesteld. Daarna wordt voorafgaand aan de uitvoering van deze nieuwe parkeerregeling een goede alternatieve parkeerlocatie aangewezen of gerealiseerd. Voor de Vlietlaan zou dit de (opgeknapte) parkeergarage De Olmen kunnen betreffen.

3.5 Inrichting openbare ruimte



3.5.1 Kruispunt Generaal de la Reijlaan

- OVGM; het rechts afslaan de Vlietlaan in komende vanaf de spoorwegovergang bij de Generaal de la Reijlaan moet mogelijk blijven.
Antwoord: Zie hieronder.
- Het verkeer wat over het spoor uit het Spiegel komt moet rechtsaf de Vlietlaan op kunnen blijven gaan. Hierdoor voorkom je onnodige verkeersdruk in de rest van het dorp. Ik ben het niet eens dat verkeer niet rechtsaf mag slaan de Vlietlaan in vanuit het Spiegel. Dit is een belangrijke routing naar het centrum en de winkels in de Vlietlaan. Hierdoor ontstaat er een soort Hilversum eenrichtingsverkeer model waarbij automobilist een rondje moeten om op de plaats van bestemming te komen.
Antwoord: Zie hieronder.

- Vraag Gen de La Reijlaan aangezien die niet eerder aan de orde is geweest. Het lijkt er nu op dat dit in één keer wordt meegenomen met de Vlietlaan. Zou toch graag nader overleg willen over de oplossingen die nu voorliggen voor de spoorwegovergang. Het weghalen van de linksaf strook richting het Spiegel, wat zijn hiervoor de gevolgen voor het verkeer, extra filevorming?

Antwoord: Zie hieronder.

- Wij gaan niet akkoord met de verkeersrouting zoals aangegeven op het ontwerpplan. Het verkeer vanuit het Spieghele, Nieuwe 's Gravelandseweg, mag hierin niet rechtsaf slaan, terwijl dit een belangrijke route is naar de winkels op de Vlietlaan. Automobilisten moeten zodoende een extra ronde rijden om op de plaats van bestemming te komen.

Antwoord: Uit simulaties blijkt dat het opheffen van de opstelstroken voor het link afslaan verkeer op de Vlietlaan en Generaal de la Reijlaan amper effect heeft op de verkeersafwikkeling op het kruispunt Vlietlaan – Generaal de la Reijlaan. De lengtes van de wachtrijen op de Vlietlaan en de Generaal de la Reijlaan nemen nauwelijks toe en de zogenaamde verliestijden blijven nagenoeg gelijk. Zelfs als in de simulaties het verkeersaanbod fors wordt verhoogd, is dit het geval.

Als voertuigen komende vanaf het spoor rechtsaf willen slaan de Vlietlaan in, moeten zij voorrang verlenen aan de rechtdoor gaande fietsers. Vooral net na het open gaan van de spoorbomen kan dit leiden tot een situatie waarin auto's op het spoor terecht komen tijdens het wachten op de fietsers. Dit is een ongewenste situatie, zeker gezien het hoge aantal treinen dat deze spoorwegovergang passeert. Een bijkomend voordeel van het niet meer naar rechts mogen rijden vanaf de spoorwegovergang is dat op de Vlietlaan een zebrapad kan worden gerealiseerd. Het aan voetgangers verlenen van voorrang komende vanaf het spoor is immers niet meer aan de orde. Door de realisatie van het zebrapad wordt de voetgangersstroom tussen de Vlietlaan / centrum en het station nog beter gefaciliteerd.

Verkeer vanuit het Spiegel kan ook via de Meerweg de Vlietlaan bereiken. Het eventueel moeten omrijden via de Brinklaan en de Olmenlaan past in de visie dat deze straten in tegenstelling tot de Vlietlaan een gebiedsontsluitende functie hebben.

- Oversteek Vlietlaan, -Stationsstraat, komt daar een zebra?

Antwoord: Nee, hiervoor is de afstand tot aan de spoorwegovergang veel te kort. Er is geen ruimte om te kunnen wachten als voetgangers oversteken.

- Op de hoeken bij Murphy' en Spaggetiamo worden hekken geplaatst. Goed voor de veiligheid op het trottoir, maar rechtstreekse oversteek Generaal de La Reijlaan van en naar station daardoor niet mogelijk. Suggestie: opening in hekwerk op de hoek. Kan voetganger meteen doorlopen.

Antwoord: De hekwerken worden geplaatst omdat is gebleken dat voetgangers te vaak de oversteekplaatsen negeren waardoor gevaarlijke situaties ontstaan.

- De fietsroute Generaal - Spiegel wordt na de overweg met stippels aangegeven tot deze doorgaat in het vrij liggend fietspad (beide zijden). Graag ook met kleur (rood) markeren. Moet echt veel duidelijker zijn dat dit hier fietsers rijden. Wij leren onze kleinkinderen: rood is voor fietsers, grijs voor voetgangers. Logisch om dan ook de kleur rood voort te zetten voor stroken die voor fietsers gelden. Dat maakt de aansluiting op de fietspaden zichtbaar en geeft het overig verkeer helderheid: deze strook is voor fietsers bedoeld.

Antwoord: In de verdere uitwerking naar een uitvoeringsontwerp wordt onderzocht welke materialisatie voor deze fietssuggestiestroken wordt toegepast.

3.5.2 Middenberm

- OVGM: Wij zijn van mening dat twee afgescheiden rijstroken leidt tot een slechte doorstroming, onnodige verkeersopstoppen en onveilige oversteeksituaties. Twee gescheiden rijstroken leidt tot een bizar inflexibele inrichting van de straat die verre van toekomstbestendig is. Het voorliggende plan zal naar de mening van de OVGM leiden tot klantverlies voor de ondernemers.

Antwoord: Zie hieronder.

- Twee richting verkeer zonder middenberm is van groot belang voor het vrachtverkeer wat moet laden en lossen op de Vlietlaan. Aangeven laad en losplekken heb je dan niet nodig want het verkeer kan er dan nog langs heen rijden.

Antwoord: Zie hieronder.

- Wij gaan niet akkoord met het plan een middenberm met bomen tussen twee rijbanen in aan te leggen. Zo wordt de straat inflexibel. Het leidt tot onveilige oversteeksituaties voor voetgangers, slechte doorstromingen en onnodige verkeersopstoppen.

Antwoord: De Vlietlaan wordt een 30km/u- zone en verblijfsgebied, waarin doorstroming een ondergeschikte rol speelt. Er zijn voldoende alternatieve routes in de directe omgeving van de Vlietlaan.

Door toevoeging van de middenberm verbetert de verkeersveiligheid tijdens het oversteken en heeft een afremmende werking op de snelheid, waar veel klachten over zijn. Tevens wil de gemeente meer ruimte geven aan groenstructuren en verblijfsgebied/loopzones.

De laad- en loszones zijn zodanig gekozen dat daar waar nodig plaatselijk 2 vrachtwagens gelijktijdig kunnen laden en lossen. Daarnaast wordt de gehele strook waarin de laad- en loszones liggen tussen de rijbaan en de bomenrij zodanig uitgevoerd (gefundeerd) dat deze zone flexibel is in de toekomst en uit te breiden indien daar aanleiding toe is.

- De doorstroming van het verkeer zal belemmerd worden door in en uitvoegende parkeerders.
Antwoord: invoegende parkeerders houden tijdelijk met achteruitparkeren het verkeer op. In een verblijfsgebied is dit acceptabel. Uitvoegende auto's belemmeren het verkeer niet of nauwelijks.
- Fietzersbond: Gekozen is voor 2 gescheiden rijbanen met een breedte van 3,40 m. Dit wegprofiel is erg smal. Een auto kan daar ternauwernood één fietser inhalen. Wanneer een bus gaat inhalen ontstaat al snel een voor de fietser gevaarlijke situatie. Een fietser die een fietsend kind begeleidt zal zich daar zeker niet veilig voelen. Een oplossing waarbij auto's kunnen uitwijken op de andere weghelft heeft onze voorkeur.

Antwoord: Met deze maatvoering kan een auto een fietser veilig passeren. Het altijd kunnen inhalen van fietsers past niet bij het beoogde verblijfskarakter van de Vlietlaan.

- De spoorwegovergang Vlietlaan/Meerweg waar in het verkeer circulatieplan al veel om te doen is geweest, wordt alleen maar gevaarlijker met de aanleg van de middenberm. Tijdens het laden en lossen van twee vrachtwagens, wat vaak voorkomt, stroopt het verkeer op in de nieuwe situatie richting de spoorwegovergang met alle gevolgen van dien.

Antwoord: Het laden en lossen mag in de nieuwe situatie uitsluitend worden uitgevoerd op een daarvoor in te richten laad- en losstrook die naast de rijbaan ligt.

3.5.3 Weginrichting en verkeer

- De Vlietlaan is en blijft een aanrijroute.
Antwoord: De Vlietlaan is ingedeeld als 30km/u-zone verblijfsgebied, waarin doorstroming een ondergeschikte rol heeft. Ook zijn er voldoende alternatieve routes in de directe omgeving van de Vlietlaan. Door toevoeging van de middenberm verbetert de verkeersveiligheid tijdens het oversteken en heeft een afremmende werking op de snelheid, waar veel klachten over zijn. Tevens wil de gemeente meer ruimte geven aan groenstructuren en verblijfsgebied/loopzones.

- De slangenhals die opeens ingetekend is aan het einde van de Vlietlaan zorgt voor een beperkte doorstroming. De bocht naar rechts maken komende vanuit de Vlietlaan wordt door de middenberm op de Generaal de la Reijlaan voor iets groter verkeer zeer bemoeilijkt. Ik zie het nut ook niet van deze versmalling in het baanvak.

Antwoord: Er is in het ontwerp rekening gehouden met de rijcurves van een lijnbus.

Het huidige ontwerp is tot stand gekomen middels praktijktesten met bussen en rijsimulaties waarbij we bussen en vrachtwagens als uitgangspunt voor de vormgeving van boogstralen hebben genomen. De nieuwe situatie is in dit opzicht juist een aantoonbare verbetering. De ruimte die beschikbaar komt wordt gebruikt om het trottoir te verbreden ten gunste van de verblijfsruimte en looproute van het station naar het centrum.

- Fietzersbond; In de Olmenlaan geen fietssuggestiestroken aangegeven.
Antwoord: Advies Fietzersbond overgenomen, De fietssuggestiestroken in de Olmenlaan komen te vervallen.
- Fietzersbond; Ten aanzien van de vormgeving van de weg houdt de gemeente vast aan de gescheiden rijbanen met een breedte van 3,40 meter. Ik heb aangegeven dat ik mij hierover zorgen maak. Om die rede heb ik hierover advies gevraagd bij het landelijk bureau van de Fietzersbond. Zij delen mijn mening dat 3,40 meter te smal is. Dit wordt nog versterkt door de langspaarvakken, waarvan de diepte ook kleiner is dan wordt geadviseerd. Omdat op de parkeerstroken veelvuldig zal worden gewisseld, is het risico van openslaande deuren of andere conflicten met fietsers verre van denkbeeldig.

Antwoord: De breedte van 3,40 meter voor een rijloper waarop gemotoriseerd verkeer en fietsers in 1 richting rijden binnen een 30 km/u – zone waarbij naast de rijloper langspaarvakken zijn gesitueerd, voldoet aan de normen zoals gesteld in het ASVV. Het breder maken van de rijloper leidt tot hogere snelheden van het gemotoriseerde verkeer waardoor de situatie minder veilig wordt. Ook past een verbreding niet binnen een 30-km/u-zone, het verblijfskarakter van de Vlietlaan wordt dan aangetast. Voorts kan het breder maken van de rijloper niet voorkomen dat automobilisten zonder te kijken het

portier van hun auto openen. Hier ligt naar mening van de gemeente de verantwoordelijkheid bij de automobilist.

Als twee fietsers naast elkaar rijden, dan kan de auto deze fietsers niet passeren. De maximale afstand waarover niet kan worden ingehaald is ongeveer 140 meter. Bij de kruispunten kunnen de fietsers wel worden gepasseerd. De genoemde afstand is acceptabel, fietsers met een snelheid van 15 km/u doen hier slechts ongeveer 30 seconden over.

Los van het voorgaande is het gegeven de ruimte die grote bomen nodig hebben sowieso niet mogelijk om de ruimte tussen de parkeerstrook en het geluidsscherm te verbreden. Aan de zijde van het geluidsscherm wordt een uitstapstrook toegevoegd met een breedte van 30 cm achter de betonband zodat er voldoende ruimte is om aan die kant uit te kunnen stappen.

Volgens het ASVV is de minimale breedte van een parkeervak 1.80 meter en de lengte 5.50 meter. De toekomstige parkeervakken langs de Vlietlaan hebben een breedte van 2.00 meter en een lengte van 6.00 meter. Met deze maatvoering wordt het in- en uitparkeren vergemakkelijkt. Met een parkeerverbod voor vrachtwagens wordt voorkomen dat vrachtauto's die breder zijn op de parkeerstrook gaan parkeren. (Dus ook de vrachtwagens die er nu op marktdagen staan komen in die strook niet meer terug, hiervoor is reeds een andere locatie gevonden).

3.5.4 Trottoir en terrassen

- Ik mis de uitbreiding voor de terrassen.

Antwoord: Het trottoir is zodanig ruim opgezet zodat er naast een looproute ruimte is voor uitstallingen en terrassen. In de strook voor de gevel en in de strook van de bomenrij, tussen de looproute en de zone voor laden en lossen, is ruimte voor terrassen. Hiervoor dient vergunning te worden aangevraagd.

- Komt er terras op de verlengde stoep voor Murphy's?

Antwoord: Er is in de nieuwe situatie meer ruimte voor terrassen waarbij wel rekening moet worden gehouden met de toegankelijkheid. Hiervoor dient vergunning te worden aangevraagd.

- Vlietlaan 52. Tot hoever uit ons pand zouden wij eventueel een terras mogen neerzetten en wordt er daarbij ook rekening gehouden met het plaatsen van de bomen? Waar komen de laad en los plekken De sfeerimpressie ziet er wel prachtig uit.

Antwoord: De strook voor laden en lossen en de locatie van de bomen is aangepast in het ontwerp. Voor wat betreft het terras zie antwoord hierboven.

- Ik heb sterk de indruk dat het om de terrassen van de Horeca gaat en niet over de mensen die vanaf het station komen. Die worden platgereden omdat ze over de straat moeten lopen! Of ze moeten flink omlopen! Waanzin, ik zie de logica niet.

Antwoord: Er is in het ontwerp zowel rekening gehouden met voetgangers (en hun veiligheid) als ruimte voor uitstallingen en terrassen voor winkeliers/ondernemers. Momenteel lopen voetgangers kriskras over het kruispunt met de Gen. de La Reijlaan en staan bezoekers van horecagelegenheden geregeld op straat. Door middel van hekwerken in de bocht van de kruising en bredere trottoirs willen we de verkeersveiligheid verbeteren.

- Wat ik minder geslaagd vind is dat het brede trottoir niet doorgetrokken is tot het Julianaplein. Het stukje trottoir tussen Olmenlaan en Julianaplein versmald zich zodanig dat van de 'brede rode loper' trottoir voor de voetganger niet veel meer overblijft. De reden is wel duidelijk, de weg moet daar afgebogen worden. Mijn idee is om de middenberm aldaar te minimaliseren tot het hoogstnoodzakelijke (uitvoering zonder de geplande bomen!) en de daarbij gewonnen breedte geheel toe te kennen aan het trottoir aan de oostzijde (winkelzijde) zodat de versmalling van het trottoir aldaar zo klein mogelijk wordt. Hierdoor blijft de 'brede rode loper' idee (uitgangspunt van het plan) aldaar nog enigszins van toepassing.

Antwoord: Goed idee, we gaan op dat punt de ruimte voor het trottoir optimaliseren door de breedte van de middenberm op dit smalle stuk aan te passen.

- Voor ons huis bevindt zich een trappetje/muurtje dat direct tegen ons huis vastzit en ooit is aangebracht om rolstoelbezoekers toegang te verschaffen tot ons huis. Wij zouden graag deze - inmiddels in onbruik geraakte - rolstoeltoegang willen 'vergroenen' om de overlast te beperken en het aanzicht van ons huis (en de Vlietlaan) te verbeteren. Ik ben graag bereid een en ander nader toe te lichten.

Antwoord: Contact hierover is gelegd. In de uitwerking naar een uitvoeringsontwerp wordt onderzocht en besproken wat de mogelijkheden hiervoor zijn.

3.5.5 Ondergrondse afvalcontainers

- Waar komen de ondergrondse containers? / Ik lees in de nota dat er mogelijk afvaldepots in de Eslaan worden geplaatst. Ik heb Tijdens de eerste plenaire discussieavond mijn bezwaren kenbaar gemaakt t.a.v. deze afvaldepots (waaronder een 'luidruchtige' glasbak), die toen mogelijk voor mijn huis geplaatst zouden worden.

Antwoord: Op dit moment wordt in overleg met de GAD, VVE Hessel Cassel en de bewoners van de hoekwoning Eslaan-Vlietlaan naar een alternatief gezocht. In de uitwerking naar een uitvoeringsontwerp wordt onderzocht en besproken wat de mogelijkheden hiervoor zijn.

3.5.6 Snelheid remmende plateau's

- Het toepassen van meerdere plateau's als snelheidsremmers op een bus route leidt tot bezwaren. Er ontstaat trillinghinder voor omwonenden en hinder voor de gebruikers van de bus. Andere oplossingen leiden tot minder trillinghinder. Het toepassen van flauwe hellingen bij de plateau's (1 : 30) voorkomt veel van deze hinder.

Antwoord: We onderschrijven uw reactie. Bij de uitvoering van de plateaus wordt rekening gehouden met het feit dat dit een route is voor een lijnbus.

3.5.7 Bushaltes

- Connexxion: Het verplaatsen van de bushalte op de route richting station tot een locatie voorbij de Olmenlaan gaat leiden tot bezwaren bij de reizigers. Zij willen graag uitstappen op een plek zo dicht mogelijk bij de winkels (Julianaplein, Nassaulaan)

Antwoord: De bushalte wordt verschoven naar de hoek net voor de Olmenlaan dichtbij het centrum, maar nog ver genoeg van de overweg om het gevaar van terugslag van het verkeer op de overweg te voorkomen.

- We wachten op kleine elektrische busjes!

Antwoord: Connexxion heeft aangegeven van plan te zijn om vanaf eind 2021 volledig elektrische bussen in te zetten in het nieuwe vervoerscontract dat zij tot 2030 hebben verkregen.

3.5.8 Stationsweg

- Wat is de reden dat de Stationsweg helemaal niet meegenomen lijkt in het beeld van de "Rode Loper" naar het centrum?"

Antwoord: De stationsweg is een apart project op basis van de gebiedsvisie stationsgebied. Qua materialisatie en vormgeving worden beide projecten op elkaar afgestemd, om zo inderdaad 'de rode loper' verder uit te rollen naar het station.

- Ik ben zou graag zien dat wij op de Stationsweg ook meer terrasruimte krijgen.

Antwoord: Zie vorige antwoord.

3.5.9 Materiaalgebruik

- Klinkers of asfalt Vlietlaan?

Antwoord: Er worden rode klinkers gebruikt voor de rijbaan zoals dat ook in andere 30km zones wordt toegepast.

- In het nieuwe plan wordt uitgegaan van klinkers op de rijbaan, echter hebben wij daar bezwaar tegen vanwege geluidsoverlast. Er wordt aangegeven dat klinkers idd meer geluid geven maar de auto's mogen toch maar 30 km. Dat zijn natuurlijk fabels want niemand rijdt 30 km op de Vlietlaan.

Antwoord: De inrichting van het nieuwe profiel met middenberm heeft een snelheid remmend effect, eveneens doordat er plateaus worden aangelegd. Ook komt de rijbaan verder van de woningen af te liggen.

- Rode klinkers uit het centrum blijken glad te worden bij de minste of geringste vorst. Dus ik hoop dat u rekening kan houden met het aanleggen van de brede stoep en een minder glad wordende klinker gaat gebruiken.

Antwoord: Bedankt voor het aangeven van dit aandachtspunt. We zullen eisen stellen aan de stroefheid van het materiaal op het trottoir.

3.5.10 Verlichting

- Gezellige sfeer door de kerstverlichting in de bomen. Ik hoop dat die verlichting niet verloren gaat. / De stroomvoorziening van deze bomen gaat nu boven de weg langs, deze zien wij graag onder de grond door als de straat toch opengaat of via een centraal Electra punt waar dan ook de AED-kast kan komen. Tevens zouden alle lantaarnpalen waar feestverlichting aan hangt moeten worden voorzien van geschakelde stroom. Zodat deze in de nacht uit kunnen en overdag/in de avond branden.

Antwoord: In overleg met de winkeliers zal een aansluitmogelijkheid voor feestverlichting worden aangebracht. Dit wordt meegenomen in de verdere uitwerking naar een uitvoeringsontwerp.

3.6 Overige reacties



3.6.1 Diverse onderwerpen

- Betreft de participatie met bewoners en ondernemers, vind ik deze beperkt. Er worden mededelingen en reacties gevraagd maar de uitkomst lijkt van tevoren al vast te liggen anders was de keuze van de basis tekening anders geweest naar aanleiding van de inschrijvingen.

Antwoord: De gemeente betreurt dat dit zo wordt ervaren. In de periode januari tot september 2020 is er op een bewonersavond en met twee schriftelijke momenten gelegenheid geweest om mee te denken en te reageren op het ontwerp van de Vlietlaan. We hebben de reacties zorgvuldig bekeken en waar mogelijk verwerkt in het ontwerp. Daarnaast zijn steekproefsgewijs ondernemers actief benaderd over onderwerpen als laden en lossen en bereikbaarheid van de winkels. Met de individuele ondernemers en de ondernemersvereniging zijn meerdere overleggen geweest om de ontwerpkeuzes en standpunten van beide zijden toe te lichten.

- Ik sluit me aan bij de plannen v.d. gemeente over de Vlietlaan.

Antwoord: Dank voor uw reactie.

- Tekeningen zeer slecht leesbaar

Antwoord: Is tijdens de publicatie aangepast. Op verzoek kan de tekening ook in pdf worden toegestuurd.

- De keuze van dit ontwerp terwijl deze niet het merendeel van de stemmen betrof. Het argument dat het gemiddelde van de drie tekeningen gekozen heeft voor een middenberm is makkelijk te verklaren wanneer er in twee van de drie tekeningen een middenberm getekend is.
Antwoord: Zie hieronder.
- OVGM> het voorliggende ontwerp (2A) wordt door de meerderheid van de ondernemers niet gedragen. Ontwerp 1 wel
Antwoord: Zie hieronder.
- Wij gaan niet akkoord met de keuze van dit plan, met deze tekeningen. Deze betreffen niet het merendeel van de stemmen. Het argument dat het gemiddelde gekozen heeft voor een middenberm is vrij logisch, immers, in twee van de drie tekeningen is een middenberm getekend.
Antwoord: De online enquête is niet ingestoken als verkiezing maar als peiling van de mening van de omwonenden en ondernemers zodat in de verdere uitwerking van het ontwerp rekening kon worden gehouden met de aangedragen verbeterpunten.
De reacties op de enquête waren divers en liepen per doelgroep flink uiteen. De gemeente heeft de verantwoordelijkheid de diverse belangen af te wegen tegen de achtergrond van de doelstellingen van het project. Door de gekozen inrichting ontstaat een flink breder profiel en trottoir waardoor er meer ruimte is voor groenstructuren, verblijfsruimte en looproutes waardoor de kwaliteit van de openbare ruimte wordt verbeterd.
- Ik vind de keuze voor variant 2a een goede keuze. Voetganger en fietser hebben in deze variant voorrang op het autoverkeer en de veiligheid voor deze twee groepen staat voorop.
Antwoord: Dank voor uw reactie.
- Is het niet verstandig om dit - niet essentiële - project even te bevriezen? En wel tot de 'rekening' van de Corona-epidemie binnen is!
Antwoord: Het betreft een noodzakelijke vervangingsinvestering vanuit het gemeentelijk rioleringsplan en beheerplan wegen/ov/groen, gecombineerd met een investering op basis van de gebiedsvisie Bussum Centrum. Het project is opgenomen in de wijkagenda Bussum Centrum en de perspectiefnota 2021-2024.
- Naar aanleiding de enquête herinrichting Vlietlaan en Generaal de la Reijlaan heb ik indirect vernomen dat er een "tegen enquête" van de bewoners / ondernemers Julianaplein omgeving is ingediend. Dit verbaast mij, er was namelijk toch al in het begin van het project op diverse tijden de mogelijkheid om mee te denken en te praten in het traject? Nu is er een mooi plan gekozen naar goed intern overleg en toch wordt het weer opnieuw besproken met een ondernemersvereniging? Ik hoop ten eerste dat er geen veranderingen komen waar wij als ondernemers en bewoners van de Vlietlaan/Gen. de la Reijlaan last van zullen hebben.
Ook moet ik mededelen dat er totaal geen vorm van communicatie is geweest met bewoners / ondernemers van de "andere" kant van de Vlietlaan,
Antwoord: De binnengekomen enquête vertegenwoordigd een deel van de meningen over dit plan, niet alle. Het zou goed zijn als men ook met elkaar in gesprek zou gaan hierover, om elkaar hierin te versterken en beter te begrijpen. Er is aangegeven dat iedereen die verbinding graag zou zien.
- Vanmiddag zijn wij de ondernemers van "onze kant van" de Vlietlaan langsgeslagen.
Deze ondernemers zijn net als wij erg blij maakt de tekeningen zoals ze er nu zijn.
Antwoord: Dank voor uw reactie.
- Wens horeca; kunnen er rondom het kruispunt Gen. de La Reijlaan camera's geplaatst worden voor de openbare veiligheid.
Antwoord: Dit punt valt buiten de scope van het project Vlietlaan. Wellicht kunt u hier via de ondernemersvereniging aandacht voor vragen in het overleg Centrum Management.
- Graag zie ik ook dat er nagedacht wordt in welke fases een plan gerealiseerd gaat worden zodat de winkels zo kort mogelijk onbereikbaar zullen zijn. De sfeerimpressie ziet er wel prachtig uit. Met vriendelijke groet
Antwoord: Nadere uitwerking van een plan Bereikbaarheid, Veiligheid, Communicatie en Leefbaarheid tijdens de uitvoeringsfase vindt plaats in de voorbereidingsfase na het vaststellen van het Definitief Ontwerp. Eén van de uitgangspunten is het beperken van de hinder en het bereikbaar blijven van de woningen en winkels. Bij de selectie van aannemers is het beperken van hinder één van de criteria waarop geselecteerd gaat worden. (Overige aspecten van uw brief zijn te vinden onder de verschillende deelonderwerpen).

3.6.2 Toegankelijkheid en inclusie



- Platform Gooise Meren Toegankelijk: Geleide lijnen zouden langs de kruising Gen. de La Reijlaan eigenlijk parallel met het hekwerk moeten lopen. Dat heeft minder verstoring in het looppad voor deze mensen en houdt men afstand van de gasten die op het terras zitten.
Antwoord: Punten worden meegenomen in het ontwerp.
- Platform Gooise Meren Toegankelijk; Geleide lijnen volgens de laatste normen aanbrengen, geheel doorlopend langs de Vlietlaan (om zo de looproute vrij te houden van obstakels). Geen fietsenstallingen of andere obstakels langs de geleidelijn positioneren. Noppentegels zo aanbrengen dat ze de richting aangeven van de tegenoverliggende geleidelijn ! De doorgaande geleidelijn tussen de groenstructuur op het trottoir en de bebouwing op drietegels (60cm) uit de groenzone aanbrengen. Bij oversteeklocaties tevens rolstoelvriendelijke passages aanbrengen.
Antwoord: Punten worden meegenomen in het ontwerp.
- Platform Gooise Meren Toegankelijk: Er loopt een initiatief met blauwe attentietegels. Deze worden geplaatst op plekken waar mensen fietsen en uitstallingen te dicht op de geleidelijnen zouden kunnen plaatsen met tekst "houd de lijn vrij". Kunnen die ook hier geplaatst worden.
Antwoord: die tegels kunnen inderdaad ook in de Vlietlaan worden toegepast. In het centrum van Bussum worden ze vanaf eind september aangebracht.
- Platform Gooise Meren Toegankelijk: hoe zit het met het aantal invalide P-plaatsen?
Antwoord: In de huidige situatie zijn er op de Vlietlaan 3 parkeerplaatsen voor mindervaliden. Vanwege het ruimtegebruik is er in het ontwerp voor gekozen om deze te verplaatsen naar de zijstraten Olmenlaan en Nieuwe Englaan, nabij de kruispunten met de Vlietlaan en dichtbij de looproute naar het centrum. Samen met de al bestaande parkeerplaats voor mindervaliden op de Olmenlaan komt het in totaal op 4 plaatsen in het projectgebied.

3.6.3 Ondernemersvereniging Gooise Meren

Los van de reactie van de ondernemersvereniging op het gepubliceerde concept Definitief Ontwerp zoals verwerkt in de reactienota (zie toevoeging OVGM) heeft er naar aanleiding van deze reactie op 17 september 2020 een overleg plaatsgevonden waarin vanuit de gemeente een toelichting is gegeven op het huidige ontwerp en waarin de ondernemersvereniging haar standpunt verder kon toelichten. Met de ondernemersvereniging is afgesproken dat dit standpunt integraal wordt opgenomen in de documenten bij de besluitvorming over het Definitief Ontwerp Vlietlaan.

Weergave standpunt Ondernemersvereniging:

Ondernemersvereniging Gooise Meren (OVGM) is voorstander van de herinrichting van de Vlietlaan, maar kan zich niet vinden in het door de gemeente gepresenteerde concept Definitief Ontwerp.

De kritiek richt zich met name op de volgende vier punten:

- A. De forse vermindering in de Vlietlaan van het aantal parkeerplaatsen ten opzichte van de huidige situatie.
- B. De scheiding van de twee rijrichtingen door een middenberm.
- C. Het verbod op het rechtsaf slaan van het autoverkeer de Vlietlaan in, na het passeren van de spoorwegovergang bij het station.
- D. De locatie van de laad- en loszone bij de hoek Vlietlaan-Olmenlaan.

Ad A., B. en C.:

Het ontbreken van voldoende parkeerplekken voor klanten en het ontmoedigen van het autoverkeer, zullen ertoe leiden dat diverse ondernemers failliet gaan.

Ad A.:

De door de gemeente geschetste compensatie via het beter benutten van parkeergarage Olmenlaan en het aanpassen van het parkeerregime voor vergunninghouders is niet realistisch:

- Een parkeergarage is niet rendabel te maken met een hoog aantal plekken voor vergunninghouders. Dat zal leiden tot onaanvaardbaar hoge parkeertarieven buiten de parkeergarage.
- Met de komst van supermarkt Jumbo wordt de parkeerdruk nog een stuk hoger. De verwachting is dat hiervoor zeventig plekken nodig zijn.
- Voordat de verbouwing van de parkeergarage voltooid is, zijn we jaren verder. Dat gaat voor de ondernemers veel te lang duren.

Ad B.:

Een middenberm op de Vlietlaan gaat ten koste van de doorstroming. Dit maakt de Vlietlaan een stuk minder aantrekkelijk voor klanten die per auto komen. Bovendien wordt de laan onveiliger. Zonder middenberm creëer je voor het verkeer veel meer flexibiliteit in situaties van opstoppingen.

Ad C.:

Met het verbod op rechtsaf slaan moet het autoverkeer met bestemming Vlietlaan een extra lus maken. Dat maakt het minder aantrekkelijk om naar de Vlietlaan te gaan en leidt ook tot meer filevorming elders in het centrum. Het verbod op rechtsaf slaan maakt het kruispunt niet veiliger. Dat zou wel zo geweest zijn in de oude situatie, toen er veel meer sporen waren.

Ad D.:

De beoogde plek voor laden en lossen bij de hoek Vlietlaan-Olmenlaan is onaanvaardbaar voor de ondernemers aldaar.

De genoemde bezwaren gelden niet voor het in de eerste ronde (april 2020) door de gemeente gepresenteerde Ontwerp 1.

De ondernemersvereniging steunt wel het idee om van de Vlietlaan een 30 kilometerzone te maken. Sterker nog: de OVGM adviseert de gemeente om op de Brinklaan de 30 kilometerzone al bij de rotonde bij het gemeentehuis te laten beginnen.

Ook is de ondernemersvereniging blij met de aanpassingen die de gemeente naar aanleiding van de reacties op het concept DO wil doen waar het de locatie van de laad- en loszone bij de hoek Vlietlaan-Olmenlaan betreft.

Reactie gemeente per onderdeel:

- A. Samengevat is de ondernemersvereniging het niet eens met het fundament van het ontwerp van de Vlietlaan waarbij de maximale verbreding van het trottoir aan de winkelzijde (toevoeging van kwaliteit en leefbaarheid) ten kosten gaat van het aantal parkeerplaatsen in de Vlietlaan. Een oorzaak van dit bezwaar zit ook in het feit van de bezetting van de huidige parkeerplaatsen door vergunninghouders. In het Definitief Ontwerp is er ten opzichte van de huidige situatie een reductie van 27 parkeerplaatsen. In de Vlietlaan en Olmenlaan gaat het van 96 naar 69 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden gecompenseerd in parkeergarage de Olmen, er is daar voldoende capaciteit. In de herontwikkeling van parkeergarage De Olmen wordt het gebruiksgemak verbeterd en ook aan (het gevoel van) veiligheid in de parkeergarage wordt aandacht besteed.
- Met het Mobiliteitsplan Gooise Meren is het mogelijk om te sturen op het gebruik van parkeerplaatsen. Een mogelijkheid is bijvoorbeeld om de parkeerplaatsen alleen ter beschikking te stellen aan winkelend publiek. Dit kan betekenen dat werkgevers en werknemers dan elders moeten parkeren. Hoe precies moet eerst verder worden uitgewerkt en vastgesteld. Daarna wordt voorafgaand aan de uitvoering van deze nieuwe parkeerregeling een goede alternatieve parkeerlocatie aangewezen of gerealiseerd. Voor de Vlietlaan zou dit de (opgeknapte) parkeergarage De Olmen kunnen betreffen.
- B. Het aanpassen van de inrichting van de openbare ruimte vraagt om een 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. In het ontwerp is gekozen om op de locatie van de huidige bomenrij een middenberm aan te leggen met aan weerszijden rijbanen. 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. Langs het geluidsscherm is een strook beschikbaar voor langsparkeren.
- C. 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 en verbetert de oversteekbaarheid van de weg. De gekozen wegingdeling geeft ten opzichte van de eerder gepresenteerde varianten de meeste ruimte om het trottoir aan de zijde van de winkels 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 doelstelling om de Vlietlaan in te richten als hoogwaardige entree voor het centrum van Bussum. In het Definitief Ontwerp is de 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 lijnbussen beter in te passen. De opstelvakken op de Vlietlaan en Generaal de la Reijlaan zijn verwijderd om meer ruimte te creëren. Ook is de rechtsaf-beweging vanaf de overweg naar de Vlietlaan niet meer toegestaan voor gemotoriseerd verkeer, zoals dat in de huidige situatie geldt voor het vrachtverkeer. Voor fietsers blijft rechts afslaan naar de Vlietlaan wel mogelijk. Ook vanaf de Stationsweg en de Generaal de la Reijlaan vanaf de richting Brinklaan blijft het mogelijk om de Vlietlaan in te rijden.
- In verkeerskundig onderzoek dat is uitgevoerd vanwege een amendement op het Kaderplan Verkeer Centrum isesignaleerd dat 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 de conclusies is aangegeven: *"De beste manier om het kruispunt structureel veiliger te maken is niet om het kruispunt uit te breiden, maar juist om het te vereenvoudigen door het aantal mogelijke afslagbewegingen te beperken."*
- Uit verkeerstellingen en een verkeerssimulatie van het nieuwe kruispunt blijkt dat de voorgestelde aanpassingen nauwelijks effect hebben op de doorstroming en tegelijkertijd een

positieve bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. Voor de afwikkeling van het verkeer zijn voldoende alternatieven in de directe omgeving van de Vlietlaan. Door het verwijderen van de opstelvakken ontstaat ruimte voor de bocht van de lijnbussen en meer ruimte voor voetgangers. Daarmee wordt in lijn met 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 verkeerstellingen zijn gemaakt bleek dat voetgangers in de huidige situatie kriskras de kruising oversteken.

- D. De locatie van deze laad en los zone is in het Definitief Ontwerp aangepast en verschoven in de richting van het Julianaplein.

4 Bijlagen

Alle genoemde bijlagen zijn te downloaden via de website van de gemeente Gooise Meren via de volgende link: <https://bestuur.gooisemeren.nl/plannen-en-projecten/dossier/vlietlaan-en-olmenlaan/>

- 4.1 Bijlage 1 – Toelichting concept Definitief Ontwerp Vlietlaan**
- 4.2 Bijlage 2 – Tekeningen concept Definitief Ontwerp**
- 4.3 Bijlage 3 – Sfeerimpressies concept Definitief ontwerp Vlietlaan**