

HERINRICHTING VLIETLAAN

Ontwerptoelichting

Gemeente Gooise Meren

24 SEPTEMBER 2020

Contactpersoon

MARK BINNENPOORTE
Projectleider

M +31 6 4664 7230
E mark.binnenpoorte@arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland

INHOUDSOPGAVE

1	ALGEMEEN	5
1.1	Doelstelling project	5
1.2	Participatie	5
1.3	Ontwerpkeuzes na online enquête varianten	6
1.3.1	Profiel Vlietlaan	6
1.3.2	Groenstructuur	6
1.4	Voorkeursvariant	7
2	ONTWERPUITGANGSPUNTEN	8
2.1	Projectgrenzen	8
2.2	Nader uit te werken	9
3	STEDENBOUW & ONTWERPPRINCIPES	10
3.1	Duurzaamheid	10
4	VERKEER	11
4.1	30-kilometerzone	11
4.2	Kruising de la Reijlaan	11
4.3	Olmenlaan	12
4.4	Parkeren	12
4.4.1	Laden en lossen	12
4.4.2	Auto's	13
4.4.3	Fietsparkeren	14
4.5	Bushaltes	15
4.6	Visueel Gehandicapten	15
5	BEPLANTING	16
5.1	Bomenrijen	16
5.2	Middenberm	16
5.3	Groenstroken en ronde boomvakken in wandelroute	16
5.4	Plantvak Esiaan	17

5.5	Geluidsschermb	17
6	ONDERGRONDSE INFRA	18
6.1	Ondergrondse containers	18

Deze rapportage geeft een toelichting op het voorliggende Definitief Ontwerp (DO) voor de Vlietlaan en haar omgeving. Het geeft de lezer inzicht in de achterliggende afwegingen en hoe tot de gemaakte keuzes is gekomen.

1 ALGEMEEN

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.

1.1 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). Bovendien zorgen de huidige ontwikkelingen als gevolg van het klimaat voor nieuwe uitdagingen, zoals wateroverlast en overbelasting van het hemelwaterriool bij piekbuien en verhoogde temperaturen in stenige gebieden door tekort aan schaduw en als gevolg van straling. De onderhoudsstrook van ProRail tussen het geluidsscherm en de Vlietlaan betrekken we bij de nieuwe inrichting van de Vlietlaan.

1.2 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 is er gelegenheid te reageren op het ontwerp en tussenproducten van het ontwerp. Bij de start van het participatieproces werd uitgegaan van bijeenkomsten. Vanwege de situatie rond het corona-virus kijken we per moment in welke vorm de participatie zal 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 van 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.

Direct na de zomer vond er een laatste participatiemoment plaats als input voor het besluitvormingstraject. Reacties zijn verwerkt in een reactienota, waarop het ontwerp ter vaststelling is voorgelegd aan het college van B&W en vervolgens aan de Gemeenteraad ter besluitvorming voor het uitvoeringskrediet.

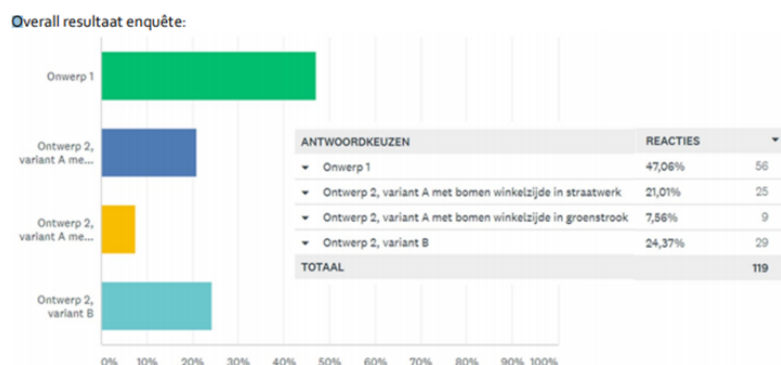
1.3 Ontwerpkeuzes na online enquête varianten

De opbrengsten van de online enquête in april 2020 zijn vastgelegd in een reactienota die gepubliceerd is op de projectwebsite Vlietlaan van de gemeente Gooise Meren. Naast een peiling over de voorlopige ontwerpvarianten konden deelnemers zich uitspreken over verbeterpunten in het ontwerp.

Het voorliggende ontwerp in de 3e participatieronde is opgesteld aan de hand van de uitgangspunten en opgaves vanuit de doelstellingen van het project waarbij de opbrengsten vanuit de participatie zo goed mogelijk zijn verwerkt, waarbij soms ook tegenstrijdige reacties moeten worden afgewogen. Vanwege het aantal functies in de beperkte openbare ruimte vraagt dit om ontwerpkeuzes die in dit document nader zijn toegelicht.

1.3.1 Profiel Vlietlaan

Eén van de hoofdkeuzes voor het profiel van de Vlietlaan is het al dan niet toepassen van een (groene) middenberm. In de enquête is gevraagd om een voorkeur aan te geven tussen Ontwerp 1 (zonder middenberm vergelijkbaar met 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 1.).



Figuur 1: Resultaten Online Raadpleging

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 wegindeling 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.

1.3.2 Groenstructuur

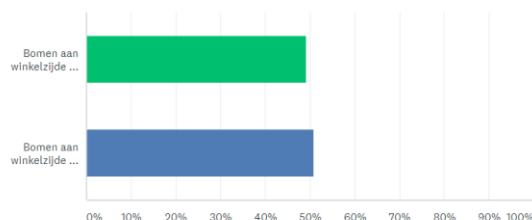
Eén van de opgaves bij de herinrichting van de Vlietlaan is het versterken van de groenstructuur. In de toelichting bij Ontwerp 2 is aangegeven dat in dit ontwerp niet alle huidige bomen kunnen blijven bestaan.

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 voorkeur aan te geven tussen een bomenrij in het straatwerk van het trottoir of 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 2.).

Heeft ontwerp 2, variant A uw 1e voorkeur? Heeft u dan liever de bomen aan de winkelszijde 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 winkelszijde in het straatwerk heeft mijn voorkeur	49,12% 28
▼ Bomen aan winkelszijde in een groenstrook heeft mijn voorkeur	50,88% 29
TOTAAL	57

Figuur 2: Resultaten Online Raadpleging t.a.v. Bomen

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

1.4 Voorkeursvariant

Het uiteindelijke ontwerp is ontwerp 2 variant 2A met daarin aanpassingen vanuit de binnengekregen enquête en reacties die ons via de mail of anderszins hebben bereikt.

Dit ontwerp is nu opnieuw gepubliceerd met de mogelijkheid te reageren. Het biedt alle betrokkenen kennis te nemen van gemaakte keuzes. Daar waar blijkt dat er aantoonbare fouten of omissies in het ontwerp zitten nemen wij deze waar mogelijk mee in de advisering en besluitvorming van College van Burgemeester & Wethouders en de Gemeenteraad.

2 ONTWERPUITGANGSPUNTEN

De ontwerp-opgave voor de Vlietlaan en haar omgeving is:

- Meer eenheid in het straatbeeld van het centrum als geheel;
- Een duidelijke looproute met uitstraling vanaf het centrum naar het station;
- Verbetering van de beeld- en verblijfskwaliteit van de Vlietlaan en omgeving;
- Verbetering van de verkeersveiligheid, met name voor fietsers en voetgangers;
- Meer fysieke ruimte voor meervoudig ruimtegebruik en functiemenging;
- Behoud van karakteristieke bomen waar mogelijk en toevoeging van hoogwaardig groen met voordelen op het gebied van fijnstof- & hittestressreductie;
- Het faciliteren van lokaal ondernemerschap door handhaving en, waar mogelijk, uitbreiding van laad- & losvoorzieningen, verbeteren van “de loop” en het bieden van fysieke ruimte voor initiatieven;
- Het benutten van de lokale bodemeigenschappen voor infiltratie van hemelwater.

Mede op basis van de reeds gemaakte keuzes in het VO en de voorkeuren die zijn uitgesproken ten aanzien van de voor raadpleging gepubliceerde varianten (zie hoofdstuk 1.2 en 1.3) zijn voor de Vlietlaan de volgende ontwerpuitgangspunten aangenomen en op de volgende manier verwerkt in het ontwerp:

- Forse verbreding van het trottoir aan de winkelzijde over de gehele lengte van de Vlietlaan. Het smalle voetpad aan de spoorzijde komt als trottoir te vervallen. Hierdoor ontstaat een robuuste ‘wandelpromenade’, waarin ook andere functies kunnen worden benut (b.v. terrassen en groen).
- Een groene boomstructuur in het profiel van de ‘wandelpromenade’: dit draagt bij aan de uniformiteit en zorgt bij hoge temperaturen voor een aangename temperatuur en beschutting voor de voetgangers en winkels.
- Versmalling van de rijbanen en een fysieke scheiding door middel van een groenstrook met bomen van het verkeer in zuidelijke en in noordelijke richting. Deze inrichting zorgt, met name in verband met de parkeerstroken aan beide zijden, voor een meer rustige en overzichtelijke verkeersafwikkeling met als gevolg meer verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers. De inrichting is gebaseerd op een inrichting voor 30km/uur gebieden (zie paragraaf 4.1).
- Handhaving van de karakteristieke lindes en hierop aansluitend een uitbreiding van de boomstructuur aan het begin en het einde van de Vlietlaan, zodat over het gehele traject eenheid in het straatbeeld ontstaat. Door de herschikking van het profiel krijgt de boomstructuur nu een plek in de groene middenberm. Dit versterkt nog meer het groene karakter van de weg(en) en zorgt in hete zomers voor verkoeling van de weggebruikers.
- Opname van een groenstrook met (kleinere) bomen voor een aantrekkelijk en schaduwrijk wegprofiel van de ‘wandelpromenade’. De groenstroken bieden tevens mogelijkheden voor het infiltreren van (een deel van) het regenwater.
- Ten aanzien van materialisatie is uitgangspunt, dat aangesloten wordt op de gebruikte bestratingsmaterialen in het centrum: gebakken klinkers in de weg, het trottoir en ter plaatse van de parkeervakken; brede trottoirbanden met een op natuursteen gelijkende textuur en kleur; terreinmeubilair, zoals banken, afvalbakken, verlichtingsobjecten, zoals ook elders toegepast in het centrum.

2.1 Projectgrenzen

De Olmenlaan is ten opzichte van het VO aan de tekening in het DO toegevoegd. De aanpassingen beperken zich daar tot fietssuggestiestroken en aanvullende parkeervoorzieningen. De Generaal de la Reijlaan wordt bovengronds zover meegenomen als nodig is om de kruispuntaanpassing correct aan te laten sluiten op de bestaande situatie.

Conform de raadsmededeling d.d. 28 april is aan de scope toegevoegd:

- Uitbreiding plangebied bij het pand De Vonk.
- Gronden van ProRail, langs het spoor (aankoop + inrichting), asfalteringswerkzaamheden op de Olmenlaan.
- Toepassen centrumkwaliteit passend bij de ambitie om een goede relatie te leggen tussen station Naarden-Bussum en het centrum.
- In de Gebiedsvisie voor het centrum van Bussum (2019) zijn ambities aangegeven op het gebied van duurzaamheid (biodiversiteit, klimaatadaptatie, energie, circulair bouwen) en toegankelijkheid.

- Enkele delen van het Julianaplein om tot een goede aansluiting van dit plan gebied op het plein mogelijk te maken.

Ter plaatse van de spoorwegovergangen gaat er bovengronds niet veel veranderen. Ondergronds is er ter plaatse van de spoorwegovergangen sprake van *relining* van de bestaande riolering.

2.2 Nader uit te werken

De volgende aspecten zijn nog niet verwerkt in dit DO:

- Verlichtingsplan → Op basis van het voorliggende DO zal door derden een verlichtingsplan worden opgesteld, wat gedurende de vervolgitwerking in de besteksfase wordt geïntegreerd.
- Nadere detaillering van de ondergrondse infrastructuur om een optimale infiltratie van het hemelwater mogelijk te maken zal worden meegenomen in de uitwerking van het bestek.

3 STEDENBOUW & ONTWERPPRINCIPES

Het DO is uitgewerkt op basis van Variant 2a, zoals voorgelegd voor participatie in de periode april / mei 2020 (zie hoofdstuk 1.2). In deze variant zijn aan de zijde van de winkels op specifieke plekken laad- & los zones opgenomen. Zie verder Hoofdstuk 4.

In de brede loopstrook worden plantvakken met een bomenrij aangeplant, die naast aankleding ook de functie regenwateropvang heeft. Deze plantvakken zijn zodanig in het 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, de boomkronen voldoende ruimte te bieden zich te ontwikkelen en tegelijkertijd en voldoende ruimte langs de laad- & losplekken resteert. De lange rechthoekige plantenvakken zijn langs de hele route centrum – kruising Generaal de la Reijlaan doorgezet. De lengte varieert van 10 tot 5 m en de breedte is bij de meeste vakken 1,50 m.

In het noordelijk deel van de Vlietlaan worden de plantvakken kleiner (5 m) en deels vervangen door gietijzeren boomroosters. Dit is vanwege de 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 met een gelijke hoogte aan het wegpeil voor wandelaars die vanaf de parkeerstroken naar de winkelside willen. De paden zijn 2 meter breed en uitgevoerd in dezelfde verharding als de trottoirs. Ter plaatse zal de band 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:

- Op de hoek Vlietlaan-Olmenlaan. Het is hier passend, o.a. vanwege de ijssalon, die hier vlakbij is.
- Op de hoek Vlietlaan- Eslaan. Het is een mooi rustpunt tussen het centrum en het station met zicht op het parkje.

In het midden van de Vlietlaan zijn extra bankjes geplaatst.

Op diverse plekken zijn prullenbakken voorzien.

3.1 Duurzaamheid

De herinrichting van de Vlietlaan en het voorliggende ontwerp dragen op de volgende wijze bij aan een duurzamere leefomgeving:

- Een verbetering van de beeld- & verblijfskwaliteit van de Vlietlaan en omgeving;
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid in het gebied, met name voor fietsers en voetgangers, bijvoorbeeld door reductie van de maximum snelheid en aanpassing van het kruispunt Generaal de la Reijlaan;
- Meer fysieke ruimte voor meervoudig ruimtegebruik en functiemenging;
- Behoud van karakteristieke bomen waar mogelijk en toevoeging van hoogwaardig groen met voordelen op het gebied van fijnstof- & hittestressreductie;
- Het faciliteren van lokaal ondernemerschap door handhaving en uitbreiding van laad- & losvoorzieningen, verbeteren van “de loop” en het bieden van fysieke ruimte voor initiatieven;
- Het benutten van de lokale bodemeigenschappen voor infiltratie van hemelwater.

4 VERKEER

4.1 30-kilometerzone

De Vlietlaan wordt, conform Kaderplan Verkeer voor het centrum van Bussum (2017), getransformeerd in een 30-kilometerzone.

- Een 30km/uur-gebied wordt ook wel een 'zone 30' of 'verblijfsgebied' genoemd. Het gebied ligt meestal binnen de bebouwde kom en bestaat uit aaneengesloten erftoegangswegen met een snelheidslimiet van 30 km/uur. De gebieden hebben een verblijfsfunctie waar langzaam en gemotoriseerd verkeer mengen. Om die reden moet de snelheid laag zijn (maximaal 30 km/uur). Door bijvoorbeeld infrastructurele maatregelen op zowel wegvakken als op kruispunten (denk aan drempels, plateaus en wegversmallingen), is een dergelijke lage snelheid te realiseren. In de praktijk zijn veel gebieden sober ingericht, soms alleen met een 'Zone 30'-bord, soms met alleen snelheidsremmende maatregelen op 'gevaarlijke' locaties, bijvoorbeeld op kruispunten.
- Een goed ingericht 30km/uur-gebied heeft, in vergelijking met 50km/uur-wegen, een positief effect op de verkeersveiligheid. Maatregelen om 30km/uur-gebieden en -wegen veiliger te krijgen, zullen zich daarom vooral moeten richten op het terugdringen van de rijksnelheid, bijvoorbeeld door de gebieden goed en dus minder 'sober' in te richten.
- In 30km/uur-gebieden mengen langzaam en gemotoriseerd verkeer. Dat wil zeggen dat er in principe voor fietsers geen aparte voorzieningen zijn, en soms ook niet voor voetgangers. Een lage snelheid wordt fysiek afgedwongen door bijvoorbeeld drempels, plateaus, wegversmallingen of zigzagverleggingen van de wegas.
- Het begin en einde van een 30km/uur-gebied moeten duidelijk herkenbaar zijn door een poortconstructie: met borden, ondersteund door een in- en uitritconstructie. Binnen een 30km/uur-gebied heeft verkeer van rechts voorrang; er zijn in beginsel geen voorrangswegen of -kruispunten. Uitzonderingen hierop vormen hoofd fietsroutes en busroutes: daarop zijn voorrangskruispunten toegestaan. Bij het verlaten van een 30km/uur-gebied moet aan alle andere verkeer voorrang worden verleend.

De inrichtingsprincipes voor 30km/u gebieden wordt ook in de Vlietlaan toegepast. Daarbij zijn de volgende locatie specifieke aanpassingen doorgevoerd:

- Hoewel niet breed toegepast, zijn er in den lande diverse voorbeelden van erftoegangswegen met gescheiden rijbanen, bijvoorbeeld rondom groenpleinen en/of parken.
- Ook voor de zijwegen die uitkomen op de Vlietlaan nabij het Julianaplein geldt een 30km/u regime. In beginsel wordt hier geen voorrang geregeld. Echter, voor verkeer vanaf de spoorwegovergang kan dit een risico met zich mee brengen voor een verkeersveilige afwikkeling van de overweg (terugslag). Daarom is er hier gekozen om de aansluitingen met het Julianaplein en Nassaulaan als inrit vorm te geven
- 30km/u gebieden beginnen doorgaans 10-20 meter na een kruising. Aan de noordzijde van de Vlietlaan (kruising Generaal de la Reijlaan) is deze afstand iets groter. Hiervoor is gekozen omdat 1.) er ter plaatse van Vlietlaan 5 weinig ruimte is om de zone-aanduiding goed in te passen, 2.) er rondom deze kruising reeds diverse verkeerssignalen aanwezig zijn, waardoor de overzichtelijkheid voor gebruikers afneemt en 3.) een correcte inpassing van het zebapad niet goed mogelijk zou zijn.

Op de kruisingen met de Olmenlaan, Eslaan en Nieuwe Englaan zijn plateaus aangelegd. Deze worden ingeleid met halve sinusdrempels, hoogte 80 mm. Omdat hier veel verkeer over de plateaus gaat, zijn deze drempels ingericht conform het standaard detail voor 30-kilometerzones uit het Handboek. De 'poort' van de 30-kilometerzone in de Olmenlaan bevindt zich aan de voet van het plateau.

Aan de noordzijde van de Vlietlaan ligt de 'poort' voor de 30-kilometerzone net ten zuiden van het gebouw aan de spoorzijde. De rijbaanverharding in klinkers loopt door tot het begin van de kruising met de Generaal de la Reijlaan.

4.2 Kruising de la Reijlaan

In het ontwerp zijn aanpassingen opgenomen aan het kruispunt. 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.

Vanuit het Kader Plan 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 volgens het verzoek in het amendement. 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 mee brengt 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.

Ook zijn de opstelvakken op de Vlietlaan en Generaal de la Reijlaan verwijderd. Uit tellingen blijkt dat dit een beperkt effect heeft op de doorstroming en tegelijkertijd een positieve bijdrage levert aan de verkeersveiligheid. Door het verwijderen van deze opstelvakken ontstaat namelijk 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. Uit de tellingen blijkt ook dat voetgangers in de huidige situatie kris-kras de kruising over steken. Naast het verbeteren van de loopzone voor voetgangers worden er in de bogen van de kruising ook hekwerken geplaatst om foutief oversteken te voorkomen, zoals dat in de huidige situatie ook al aan de spoorzijde het geval is. Ook blijkt uit de tellingen, uitgevoerd in februari gedurende de ochtend- & avondspits, dat een significant deel van de fietsers vanaf het kruispunt de Stationsweg in rijdt. Dit ondanks het (ook voor fietsers) ingestelde éénrichtingsverkeer.

Het ontwerp voorziet in bovenstaande door de volgende maatregelen:

- Door de combinatie van rijstroken ontstaat er ruimte om trottoirs van extra breedte te voorzien;
- Op basis van rijcurve-analyse (op basis van de huidige busafmetingen, zie de details in de tekeningen) is het voetgangeiland +oversteek zo dicht mogelijk tegen het kruispunt aan geprojecteerd;
- Om ongewenste oversteken te ontmoedigen zullen de hoeken worden voorzien van hekjes
- De oversteek van de Generaal De la Reijlaan wordt voorzien van kanalisatiestroken. Voor de Generaal de la Reijlaan is een zebrapad niet mogelijk als gevolg van mogelijke terugslag van voertuigen tot op het spoor. Voor de Vlietlaan geldt dit in mindere mate (betreft alleen fietsers), vandaar dat hier wel gekozen is voor het toevoegen van een zebrapad. Het zebrapad in de Stationsweg blijft gehandhaafd.

Voor een toelichting op de laad- & losplek langs de Generaal de la Reijlaan, zie paragraaf 4.4.

4.3 Olmenlaan

Vanuit het Mobiliteitsplan dat eind 2020 ter besluitvorming wordt voorgelegd zijn er inmiddels nieuwe inzichten om de Olmenlaan af te waarderen tot 30km zone (nu 50km/u). Daarnaast is in de perspectiefnota 2021 inmiddels de herontwikkeling van de parkeergarage De Olmen opgenomen. Vanwege deze twee ontwikkelingen blijven de aanpassingen op de Olmenlaan beperkt. Op de Olmenlaan worden wel extra parkeerplaatsen aangebracht om de afname van het aantal parkeerplaatsen in ieder geval tot het moment van de herinrichting van de Olmenlaan en herontwikkeling van parkeergarage De Olmen.

4.4 Parkeren

4.4.1 Laden en lossen

Op basis van de ingekomen reacties is gezocht naar een mogelijkheid om 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 op de strook parkeerplaatsen en het aantal (grote) vrachtwagens voor de bevoorrading van de winkels.

Omdat er een middenberm wordt toegepast kan het laden en lossen niet meer vanaf de rijbaan. In het ontwerp zijn er op het brede trottoir zones aangewezen voor laden en lossen. Daarbij is uitgegaan van het huidige gebruik, maar ook dubbelgebruik van zones op verschillende tijdstippen, om het aantal zones en daarmee afbreuk van de beeldkwaliteit te beperken. 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. Deze *dedicated* laad- & loszones dragen bij aan een meer zekere, veilige logistiek voor de winkeliers en geeft meer ruimte voor klanten om spullen in en/of uit te laden.

Op basis van gesprekken met diverse ondernemers en bekende gebruiksgegevens zijn laad- en losplekken bepaald. Op basis van de laad- en losbewegingen zijn vier laad- & loszones langs de Vlietlaan opgenomen in het plan. Deze variëren in lengte, kennen een breedte van 2.50m. Bomenrijen worden ter plaatse van deze laad- & loszones niet onderbroken, maar de bomen worden wel op een zodanig afstand geplaatst (1.00m) dat er rondom de zones voldoende manoeuvreerruimte beschikbaar is.

Ook in de Generaal de la Reijlaan is een plek gecreëerd ten behoeve van laden en lossen. Hiervoor is voldoende ruimte op het trottoir beschikbaar. Wel zijn er twee aanvullende maatregelen noodzakelijk voor een goede inpassing:

- De rijbaan en fietssuggestiestroken buigen licht uit om zoveel als mogelijk ruimte op het trottoir te behouden, zodat ook bij laden en lossen de doorgang voor voetgangers mogelijk is.
- Om het in- en uitparkeren mogelijk te maken en de rijbanen en/of fietsstroken van voldoende breedte te kunnen inpassen dienen enkele aanwezige bomen verwijderd te worden.

4.4.2 Auto's

De keuze voor het verder uitwerken van Ontwerp 2A betekent een afname van het aantal parkeerplaatsen van 71 naar 44 parkeerplaatsen. Deze 71 plekken zijn exclusief 4 bestaande laad- & losplekken, maar inclusief 3 bestaande plekken die zijn gelegen voor inritten. De oorzaak van de afname is gelegen in de keuze voor langsparkeren naast het geluidsscherm om zo veel mogelijk bestaande bomen te behouden en vervallen van de parkeerstrook aan de zijde van de winkels om zo ruimte te maken voor een breed trottoir met groenstructuur en toevoegen van kwaliteit in de openbare ruimte door auto's minder dominant aanwezig te laten zijn in het beeld van de Vlietlaan.

De gemeente is van mening dat er met het oog op de herontwikkeling van parkeergarage De Olmen in de toekomst voldoende alternatieven zijn om in de omgeving te parkeren. Om de afname van het aantal parkeerplaatsen te beperken is er voor gekozen om in de Olmenlaan, totdat deze gelijktijdig met de herontwikkeling van de parkeergarage wordt heringericht, extra parkeerplaatsen toe te voegen.

Het aantal invalideparkeerplaatsen blijft gelijk aan het huidige aantal.

Naast de parkeerstrook aan de spoorzijde van de Vlietlaan (volledige lengte waar beschikbaar, $27 + 17 = 44$ plekken) zijn er op de volgende locaties extra parkeerplaatsen voor auto's opgenomen:

- Olmenlaan (zuidzijde): 1 mindervalidenplek en 8 extra reguliere parkeerplaatsen en 1 her in te richten mindervalidenplek (in overleg).
- Nieuwe Englaan: 1 extra mindervalidenplek.

Op de Eslaan (Noordzijde) vervalt door de reservering van de ondergrondse afvalbakken hier 1 parkeerplaats. Aan de noordzijde van de Olmenlaan wordt een reguliere parkeerplek vervangen door een mindervalidenplek.

In de volgende tabel is bovenstaande weergegeven.

	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.

De parkeerstroken zijn op verschillende manieren vormgegeven:

1. Parkeerstrook spoorzijde: de zware trottoirband loopt via de achterzijde van de parkeervakken. Tussen het groen en de band is een uitstapstrook van 0,30 m van straatbakstenen opgenomen. In totaal is dit ca. 0,60 m. Plaatselijk wordt deze strook iets smaller.
2. Laad- en losplekken winkelzijde: de zware trottoirband zakt ter plaatse van de laad- & losplekken tot maaiveld. De parkeerstroken liggen op gelijke hoogte met het trottoir en de rijbaan. Door minimale markering wordt in het trottoir aangegeven waar deze zones beginnen en eindigen, zonder dat het kwalitatieve beeld van één doorgaande rode loper wordt onderbroken.
3. Parkeervakken Olmenlaan: hierop wordt voorgesorteerd op een toekomstige inrichting met parkeren "op het trottoir". Scheiding tussen de rijbaan en het parkeervak is middels een geleideband, 70x200 mm. Om ruimte te maken voor de zuidelijke parkeervakken wordt het vierkante verhoogde plantvak verwijderd. Bij de toepassing van 1 mindervalidenplek kunnen de bomen gehandhaafd blijven.
4. Parkeervak in de Eslaan: de trottoirband 18/20x250 mm loopt om het parkeervak, zoals ook de overige parkeervakken in deze straat zijn vormgegeven.
5. Parkeervak in de Nieuwe Englaan: het parkeervak is vak binnen de rijbaan, voorzien van een andere materiaalsoort, in dit geval betonstraatstenen, keiformaat, kleur donker grijs. Deze inrichting is conform de overige vakken in deze straat.

4.4.3 Fietsparkeren

Voor fietsers worden er bij het centrum, halverwege de Vlietlaan en bij de Generaal de La Reijlaan extra zones toegevoegd waarin fietsen geparkeerd kunnen worden. Het fietsparkeren worden gecentreerd nabij de kop en staart van de Vlietlaan, nabij de bestemmingen Station en Centrum. Op deze plekken ontstaat ruimte, in de oksel tussen het geluidsscherm en de bebouwing, doordat de gescheiden rijbanen hier weer naar elkaar toe lopen.

Ter plaatse van de parkeervoorzieningen zal aan beide zijde één parkeerplek minder gerealiseerd kunnen worden, doordat deze locaties van een goede toegang dienen te worden voorzien. Om eventuele schades en wildparkeren te voorkomen worden de locaties omheind met hekjes. In deze twee voorzieningen is plek voor 10 respectievelijk 12 plekken.

Halverwege de Vlietlaan worden 8 plekken gerealiseerd. Deze liggen in lijn met de groenelementen, waardoor zij minder in het zicht staan. Door zoveel als mogelijk parkeerplekken op deze locaties te projecteren kan de doorgaande wandeloper zoveel als mogelijk vrij gehouden worden van fietsen. Aan de kop van de Olmenlaan worden ook 8 nietjes ingepast.

Bij de herinrichting wordt een deel van de nu op het Julianaplein aanwezige fietsvoorzieningen vervangen door fietsparkeerplekken die zowel qua positionering als wat betreft beeldkwaliteit beter aansluiten bij de kwaliteit van de rode loper.

4.5 Bushaltes

In de huidige situatie halteert de bus op de rijbaan. Omdat er nu geen middenberm is kunnen fietsers en auto's de halterende 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, voor verkeer vanaf de spoorwegovergang kan dit een risico met zich mee brengen voor een verkeersveilige afwikkeling van de overweg (terugslag).

De gemeente heeft de ambitie om een sterke rode loper van station naar Julianaplein te realiseren. De bushaltes bevinden zich momenteel op één van de meest smalle zones binnen deze loper. Met inachtneming van de wens om terugslag op het spoor te allen tijde te voorkomen en de kwaliteit van de rode loper zo hoog mogelijk te houden, is er voor gekozen om de bushalte aan de centrumzijde richting het noorden op te schuiven. Op deze manier is er meer ruimte voor een kwalitatieve inpassing, bestaat er geen risico op terugslag en wordt er ook ruimte gecreëerd voor een goed in te passen laad- & loszone nabij het Julianaplein.

Voor een betere inpassing (het creëren van meer (functionele) ruimte op het trottoir) wordt de bushalte aan de spoorzijde ook naar het noorden opgeschoven. Deze inpassing gaat ten kosten van 3 parkeerplaatsen.

Vanwege de relatief lage bedieningsfrequenties, de principes van 30km/u zones en de aanzienlijke ruimtelijke impact van haltekomen (minus 6 parkeerplaatsen) is voorgesteld om uit te gaan van halteren op de rijbaan. De bushaltes in het zuiden van de Vlietlaan zijn min of meer op dezelfde locaties geprojecteerd. De bushalte aan de spoorzijde schuift door de gewijzigde wegas in westelijke richting (richting het spoor). Hierdoor vervalt een linde. De boom is mogelijk geschikt voor herplant.

De bushaltes worden ingericht met leiconperronbanden.

4.6 Visueel Gehandicapten

Geleidestroken voor slechtzienden zijn op vergelijkbare wijze in het ontwerp opgenomen als in de huidige situatie. In zuidelijke richting sluiten deze aan op de oversteekplaats in afwijkende verharding. Op basis van de inspraak is naar voren gekomen dat het de wens is om niet de gevel als gidslijnen te benutten, maar de nieuw aan te brengen bomerrij plus bijbehorende groenvakken daarvoor te benutten. Hierdoor ontstaat er vóór de gevels meer ruimte voor (bijvoorbeeld) winkeliers om terrasjes of uitstallingen op de rode loper mogelijk te maken. Op plekken waar er sprake is van een oversteek van zijstraten, of wanneer geen sprake is van een geleidend groen en/of bomen, zijn ook geleidestroken aangebracht.

Ter plaatse van het Julianaplein wordt een extra oversteek in de 30 km/u-zone gemarkeerd om een veilige oversteek richting de bushalte te creëren.

5 BEPLANTING

5.1 Bomenrijen

Waar mogelijk worden bomen in de toekomstige middenberm gespaard en ingepast in het ontwerp. Aan de zuidzijde van de Vlietlaan wordt de rij aangevuld met 4 nieuwe lindes en aan de noordzijde met 3 nieuwe lindes: *Tilia tomentosa* 'Doornik'. De plantafstand is ongeveer gelijk aan de bestaande bomenrij: ca. 14-15 m.

In het trottoir aan de winkelzijde komen plantvakken waarin de *Platanus hispanica* wordt toegepast. Hiervoor is gekozen omdat uit de omgeving de nadrukkelijk wens naar voren is gekomen om te voorkomen dat deze bomen "te groot" zouden worden en er overdaad aan schaduwwerking zou ontstaan.

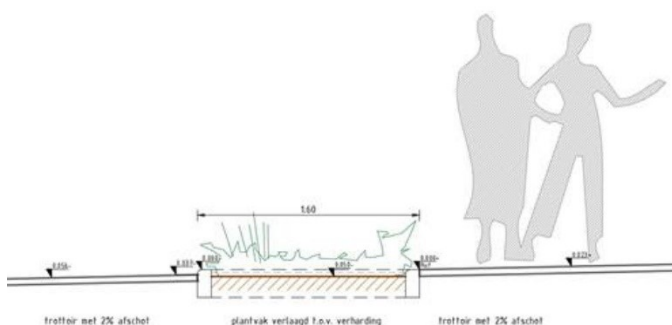
In het Programma van Eisen is vastgelegd om per blok tussen de zijstraten verschillende bomen toe te passen. Omdat er in het huidige ontwerp soms slechts per blok een enkele boom wordt geplant, is gekozen om hier van af te wijken. Er wordt nu voor één soort gekozen. Dit draagt bij aan de herkenbaarheid van de wandelpromenade.

5.2 Middenberm

De middenberm wordt ingericht met grassen gecombineerd met makkelijk te onderhouden vakvullende vaste planten. In het huidige ontwerp is de middenberm omgeven door een trottoirband. De berm heeft dus geen functie m.b.t. infiltreren van regenwater vanaf de weg. Een belangrijke voorwaarde voor de beplantingskeuze is droogteresistentie. In het VO is eerder de suggestie gedaan om hagen rondom de middenberm te planten. Hier is in het DO van afgezien, omdat hagen relatief veel onderhoud vragen. In combinatie met de ligging van de vakken, midden in de Vlietlaan, is dit een risico op het gebied van 'veilig werken'. Bovendien wordt met vaste planten en grassen een aantrekkelijker beeld gerealiseerd in overeenstemming met de wandelpromenade.

5.3 Groenstroken en ronde boomvakken in wandelroute

De groenstrook met bomen in de wandelroute heeft naast een klimaatadaptieve functie, ook een functie voor de opvang van regenwater. Daarvoor worden de banden van de rechthoekige vakken als volgt toegepast: aan de winkelzijde een grasband, waarover het regenwater het vak in kan lopen. Aan de kopse eind en de straatzijde ligt de grasband met de ronde zijde aan de buitenzijde en ontstaat er door het afschot in het trottoir richting de weg een klein hoogteverschil met het straatpeil van het trottoir. Dit effect zal vergroot worden door de teelgrond in het plantvak lager te leggen dan de aansluitende verharding. Zie figuur 3:



Figuur 3: Plantvak met waterbergende functie

In de groenstroken en binnen de ronde parkbanken (met boom) worden vaste planten – of grassen aangebracht. Vaste planten en grassen geven met hun bloei en variatie van bloeiwijze een aantrekkelijk beeld aan de wandelpromenade. Bovendien dragen ze bij aan de biodiversiteit, onder andere ten behoeve van insecten, vogels en andere kleine stadsdieren. Met het oog op de te planten bomen, warmte en droogte in deze steenachtige omgeving is het advies om droogte minnende vaste planten en grassen toe te passen. Het is niet de verwachting dat er met de doorlatende ondergrond lang water in het plantvak zal blijven staan bij hevige regenbuien.

5.4 Plantvak Eslaan

Het plantvak in de Eslaan is nu ingericht met één soort vaste planten of heesters. De beplanting is nog vitaal. Daarom is er voor gekozen om de beplanting hier niet aan te passen.

5.5 Geluidsscherm

De gemeente heeft de intentie om het beeld op het geluidsscherm te verzachten door, waar ruimte is, plantvakken met opgaande heesters voor het geluidsscherm aan te brengen. Het voorstel is om hier een afwisselende beplanting van heesters en vaste planten aan te brengen. Dit zorgt voor een gevarieerd beeld, waarbij het geluidsscherm niet overal even veel aanwezig is in het straatbeeld. Hoewel de stroken relatief smal zijn, hebben deze ook voor de biodiversiteit van deze omgeving een (beperkte) waarde. Verder wordt de bestaande klimop (Hedera) tegen het geluidsscherm zoveel mogelijk gehandhaafd en waar nodig aangevuld. In overleg met eigenaar Prorail worden exacte afspraken gemaakt over locatie, beheer en onderhoud van zowel geluidsscherm.

De uitwerking ten aanzien van hemelwaterinfiltratie hangt mede af van de keuze om al dan niet infiltratieverharding toe te passen. Zie hoofdstuk 6.

6 ONDERGRONDSE INFRA

De gemeente overweegt infiltratieverharding toe te passen. In de komende periode vindt aanvullende uitwerking en keuzes rondom hemelwaterafvoer en infiltratie plaats. Op basis hiervan wordt de ondergrondse infrastructuur nader uitgewerkt en wordt de toegevoegde waarde van eventuele extra waterbergende maatregelen beoordeeld.

6.1 Ondergrondse containers

In het ontwerp is een reservering voor enkele (grotendeels ondergrondse) containers opgenomen in de Eslaan. De exacte locatie wordt in overleg met GAD bepaald. De bestaande container in het zuidelijk deel van de Vlietlaan wordt ook in overleg met GAD verplaatst.