

Herinrichting Vlietlaan

Reactienota enquête april 2020 ontwerpvarianten Vlietlaan Bussum

3 juli 2020



Kerngegevens

Projectmanager	Arno Booi
Afdeling	Beheer Openbare Ruimte en Gebouwen (BORG)
Datum	3 juli 2020
Projectnaam	Herinrichting Vlietlaan
Zaaknummer	1729472
Planstatus	Ontwerpfase
Opdrachtgever	Henk Groen
Assetmanager	Peter van den Boogaard
Beleidsadviseur	Eric 't Hart

Inhoudsopgave

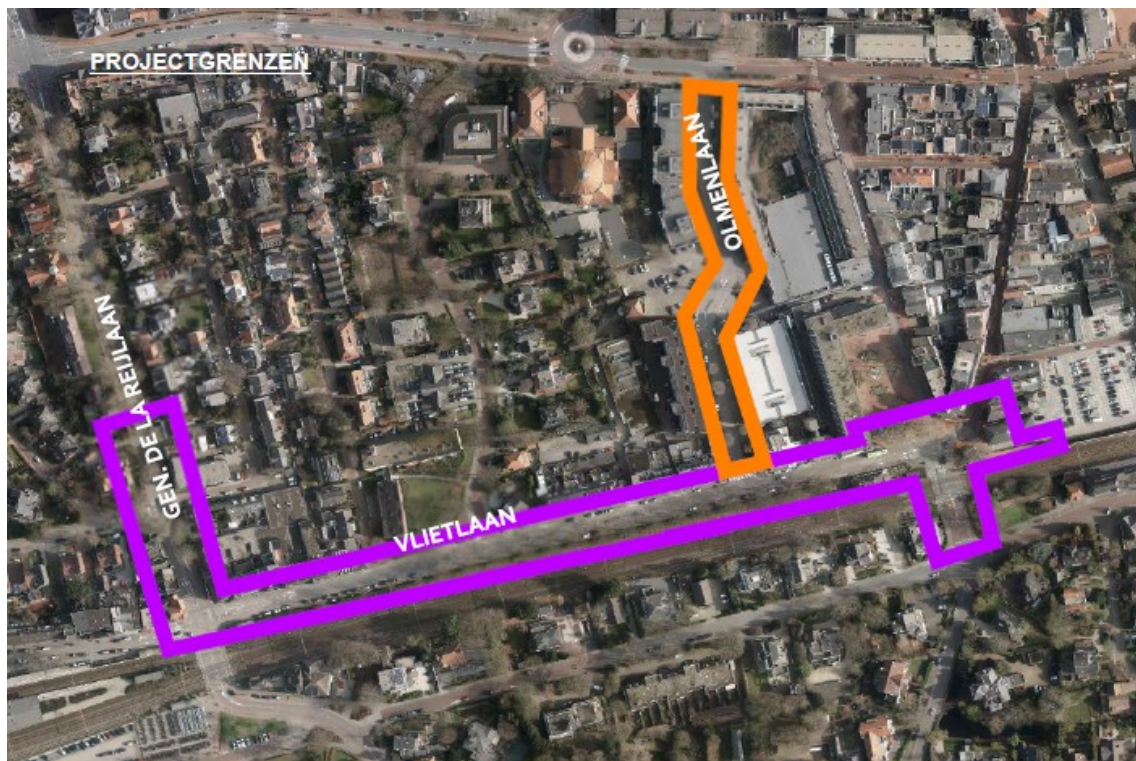
1	Inleiding	4
1.1	Projectomschrijving	4
1.2	Participatieproces	5
1.3	Besluitvorming	5
1.4	Leeswijzer	5
2	Varianten	6
2.1	Ontwerpopgave	6
2.2	Ontwerp 1 – Rijbaan twee richtingen met haaks parkeren	6
2.3	Ontwerp 2A – Losse rijbanen met langsparkeren spoorzijde	8
2.4	Ontwerp 2B – Losse rijbanen met langsparkeren en schuin parkeren	9
2.5	Vergelijking varianten	11
3	Uitkomsten enquête	12
3.1	Opzet enquête	12
3.2	Resultaten enquête per doelgroep	12
4	Reacties Enquête	14
4.1	Inleiding	14
4.2	Bomen en groen	15
4.3	Parkeren auto's	17
4.4	Parkeren fietsen	19
4.5	Verkeer en verkeersveiligheid	20
4.6	Trottoir	22
4.7	Laden en lossen	23
4.8	Overige reacties	24
5	Bijlagen	29
5.1	Bijlage 1 – Bewonersbrief online ontwerpkeuze Definitief Ontwerp Vlietlaan	29
5.2	Bijlage 2 – Toelichting ontwerpen Vlietlaan	29
5.3	Bijlage 3 – Impressies (Ontwerp 1, Ontwerp 2A en Ontwerp 2B)	29
5.4	Bijlage 4 – Kijkrichting en locaties impressies	29
5.5	Bijlage 5 – Voorlopig Ontwerp (Ontwerp 1, Ontwerp 2A en Ontwerp 2B)	29

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 vanuit 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. Nadat de werkzaamheden aan het spoor in de zomer van 2019 door ProRail zijn uitgevoerd, heeft de gemeente het ontwerpproces en participatietraject voor de herinrichtingen van de Vlietlaan en de Olmenlaan hervat.

Met het herinrichten van deze lanen 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 sluiten bij het centrum, het winkelklimaat te verbeteren en in de openbare ruimte een gewenste kwaliteitsslag te maken. Daarnaast heeft de herinrichting als doel het verbeteren van de verkeersveiligheid (waaronder veiligheid en doorstroming nabij de overwegen), het optimaliseren van parkeren en het efficiënt inrichten van de verblijfsruimte (mogelijkheid voor uitstallingen, terrassen, fiets-parkeren en ondergrondse afvalcontainers).



Vlietlaan

De Vlietlaan heeft samen met de Stationsweg een belangrijke functie als entree voor het centrum vanaf het stationsgebied. Deze wegen moeten de uitstraling krijgen van een aantrekkelijke entree-route van het station naar het centrum van Bussum. 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, parkeren voor auto's en fietsers, versterken van de groenstructuur, klimaat robuust ontwerpen van de openbare ruimte en de ondergrond. De onderhoudsstrook van ProRail tussen het geluidsscherm en de Vlietlaan betrekken we bij de nieuwe inrichting van de Vlietlaan.

Olmenlaan

De Olmenlaan krijgt een belangrijke functie als doorgaande fietsroute langs het centrum. Er worden rode fietssuggestiestroken aangebracht om de fietsers meer ruimte te geven. Andere aanpassingen aan de Olmenlaan worden op dit moment nog niet gedaan vanwege de voorgenomen herontwikkeling van parkeergarage De Olmen en de invloed daarvan op de openbare ruimte van de Olmenlaan.

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 zijn de basis voor het verdere ontwerpproces. In de periode december 2019 tot en met de zomer van 2020 werkt de gemeente het Voorlopig Ontwerp verder uit naar een Definitief Ontwerp. Bewoners en ondernemers in de omgeving Vlietlaan-Olmenlaan krijgen tijdens dit ontwerpproces opnieuw de gelegenheid om aandachtspunten in te brengen en te reageren op de uitwerking van het ontwerp.

Op 3 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. Direct na de zomer vindt er een laatste participatiemoment plaats als input voor het besluitvormingstraject.

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 Definitief Ontwerp zijn verzameld start het besluitvormingsproces voor dit project. Het college van Burgemeester en wethouders stelt het Definitief Ontwerp 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 de online enquête die in de periode tussen 17 april en 8 mei 2020 voor het project Herinrichting Vlietlaan-Olmenlaan is gehouden. Na een korte beschrijving van het project en het proces in hoofdstuk 1 is in hoofdstuk 2 te lezen op welke ontwerpvarianten voor het profiel van de Vlietlaan gereageerd kon worden. In hoofdstuk 3 zijn de resultaten van de stemming op de ontwerpvarianten terug te vinden. In hoofdstuk 4 staan alle ingekomen reacties beschreven per onderwerp. Ook is daarbij de reactie van de gemeente aangegeven en hoe de reacties verder worden meegenomen in de verdere uitwerking van het Definitief Ontwerp.

2 Varianten

2.1 Ontwerpopgave

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

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

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

In de nu voorliggende ontwerpen is de situatie op het kruispunt Generaal de la Reijlaan - Vlietlaan niet meegenomen. Het ontwerp voor een nieuwe inrichting komt in de volgende fase aan de orde. Ook dat ontwerp zal te zijner tijd aan de omgeving worden voorgelegd.

2.2 Ontwerp 1 – Rijbaan twee richtingen met haaks parkeren

Toelichting

In Ontwerp 1 wordt ingezet op het volledige behoud van de bestaande bomenrij en het aantal parkeerplaatsen (tachtig). De haakse parkeerplaatsen zijn tussen de bestaande bomen gesitueerd. Aan de winkelizijde is ruimte voor een breder trottoir (4 tot 5 meter). Bezoekers kunnen vrijer langs elkaar heen bewegen en er is plek voor bankjes en bomen.

De toevoeging van bomen en groenstroken is niet alleen visueel een sterke verbetering, het zorgt ook voor schaduw en koelte bij warm weer en voor extra afvoer van het water in de ondergrond bij sterke regenval. De groenstrook aan de zijde van het spoor kan worden benut voor een aantrekkelijk straatbeeld en/of voor meer wateropvang. Bij de plaatsing van de nieuwe bomen zal worden gekozen voor meerdere soorten. Variëteit is goed voor de biodiversiteit en maakt de kans dat alle bomen tegelijkertijd door een bepaalde ziekte kunnen worden getroffen een stuk kleiner.

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

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

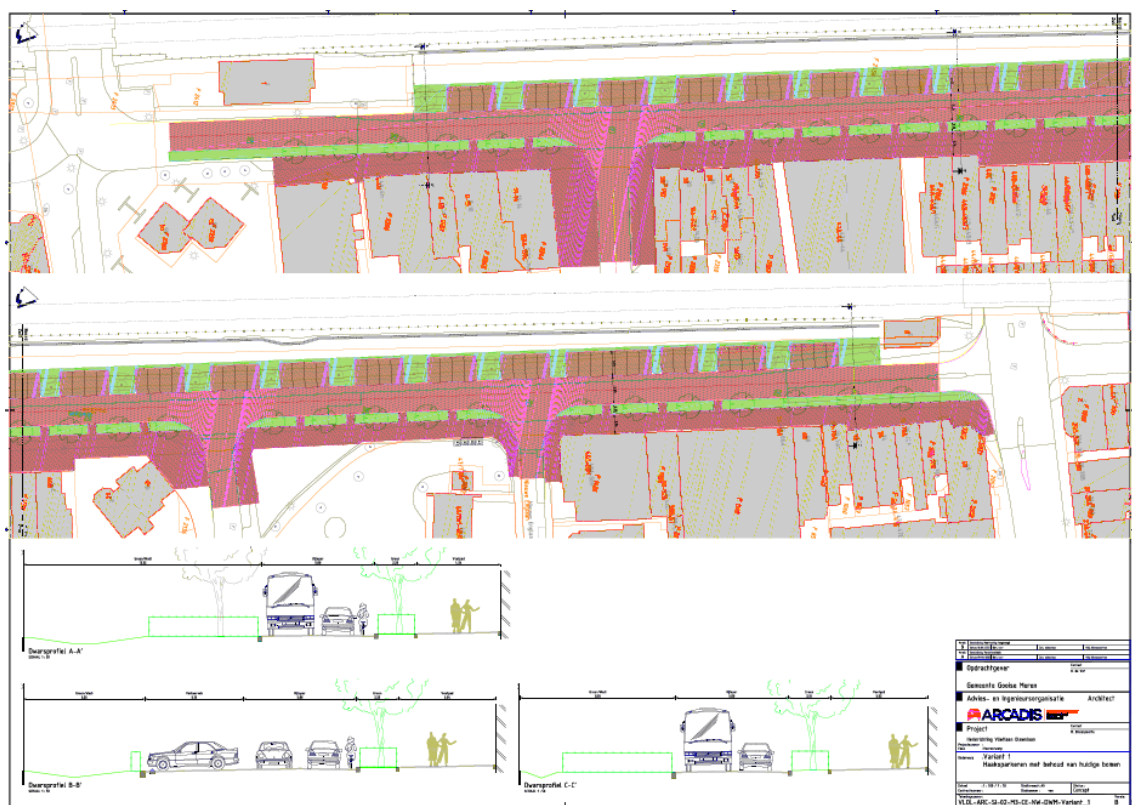
Impressie

Onderstaande impressie geeft een sfeerbeeld van de nieuwe situatie in Ontwerp 1:



Bovenaanzicht en doorsneden

Onderstaande overzichtstekening geeft een indruk van het nieuwe profiel in Ontwerp 1:



2.3 Ontwerp 2A – Losse rijbanen met langsparkeren spoorzijde

Toelichting

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

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

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

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

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

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

Ontwerp 2, variant A

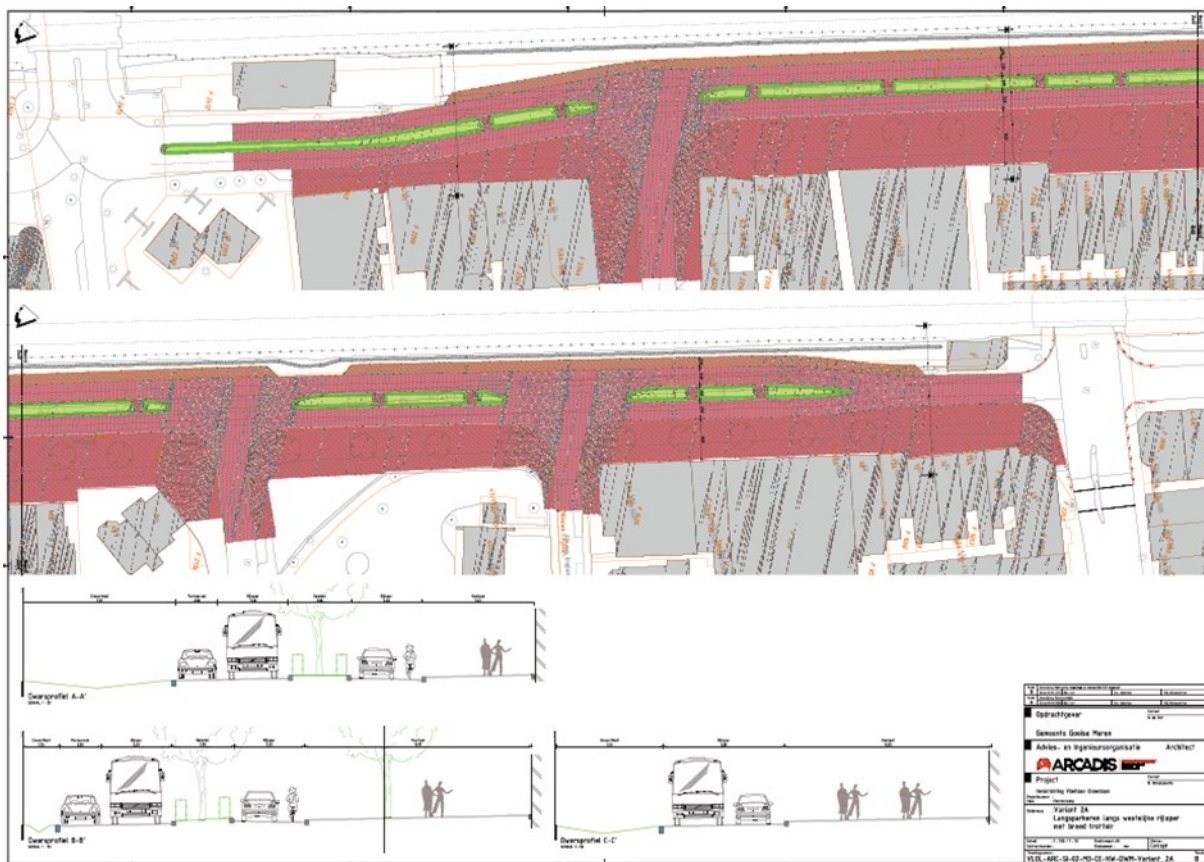
Aan de winkelszijde geen parkeerplaatsen. Bomen in de bestrating, waardoor er maximale ruimte ontstaat voor terrassen en straatmeubilair. Eventueel kunt u aangeven dat u een voorkeur heeft voor deze variant, maar dan wel met groenperken in de bomenrij (zoals in ontwerp 1).

Impressie

Onderstaande impressie geeft een sfeerbeeld van de nieuwe situatie in Ontwerp 2A:



Onderstaande overzichtstekening geeft een indruk van het nieuwe profiel in Ontwerp 2A:



Toelichting

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

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

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

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

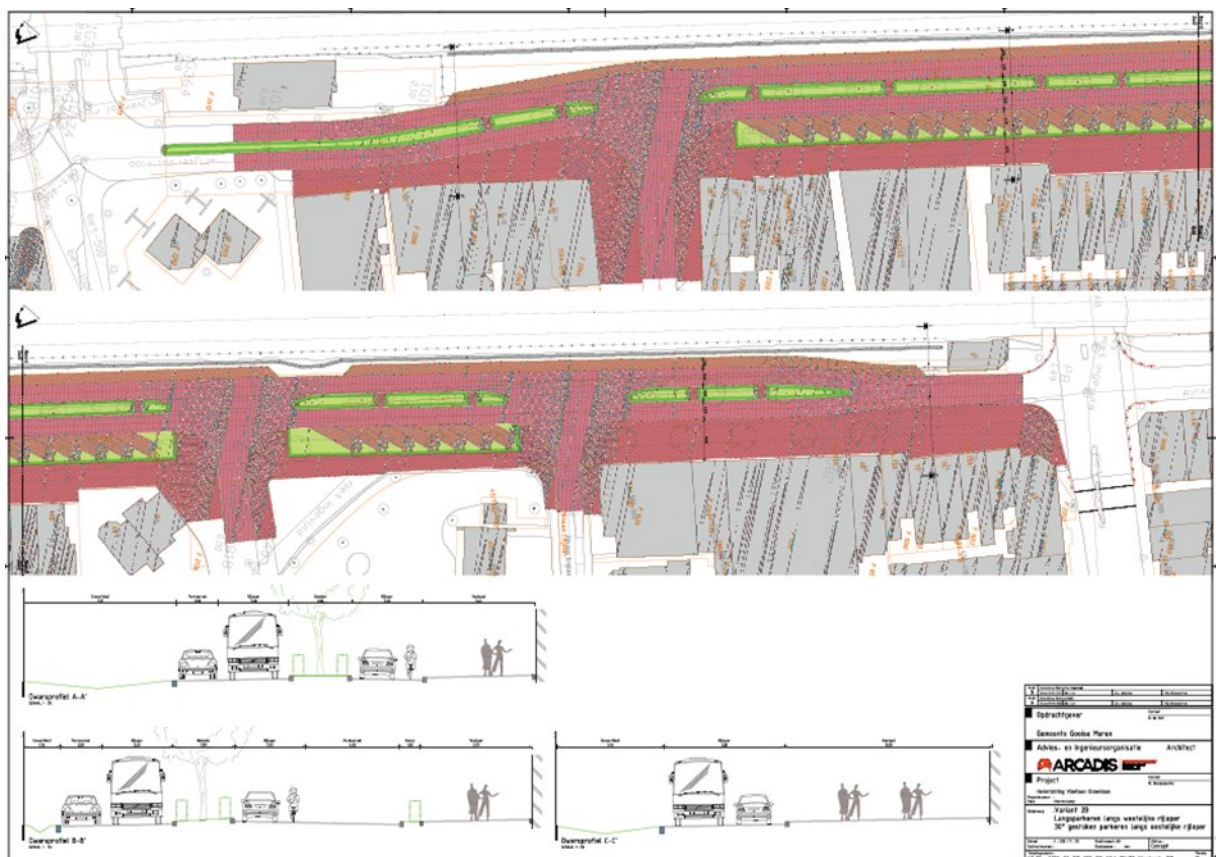
Impressie

Onderstaande impressie geeft een sfeerbeeld van de nieuwe situatie in Ontwerp 2B:



Bovenaanzicht en doorsneden

Onderstaande overzichtstekening geeft een indruk van het nieuwe profiel in Ontwerp 2B:



2.5 Vergelijking varianten

In onderstaande tabel zijn de verschillende ontwerpvarianten naast elkaar en naast de huidige situatie gezet. Per onderwerp is beschreven waarin de variant zich onderscheidt.

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

3 Uitkomsten enquête

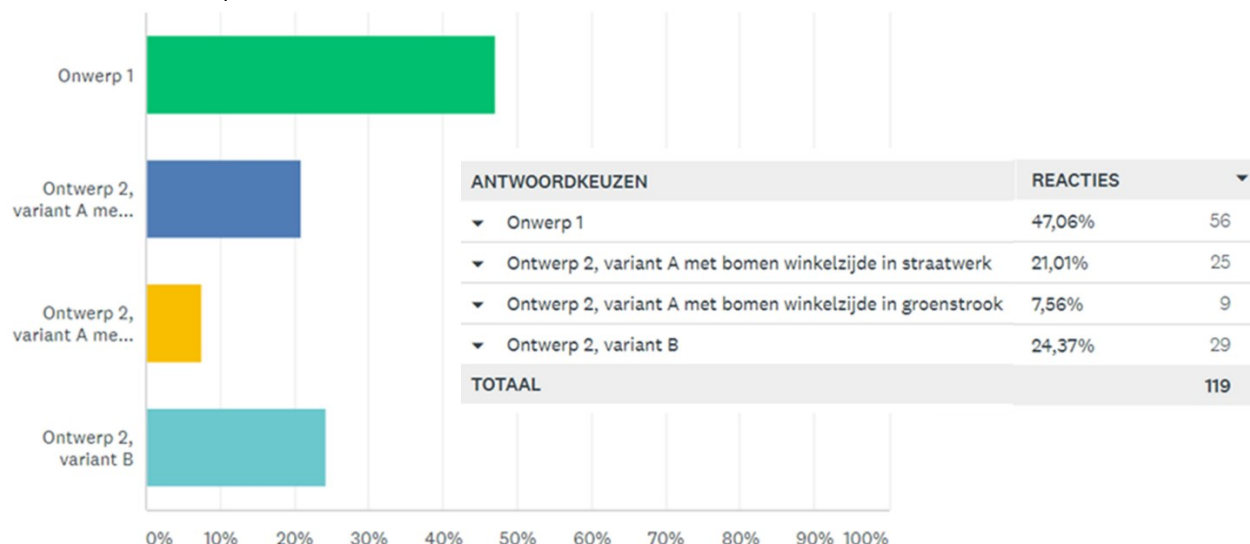
3.1 Opzet enquête

Vanwege de coronacrisis gaat alles anders dan we gewend zijn. Dat geldt ook voor het project Vlietlaan en omgeving. Omdat er vanaf het voorjaar van 2020 geen inloopbijeenkomsten gehouden konden worden en het ontwerpproces van het project Vlietlaan toch doorgang moest vinden is gebruik gemaakt van een online enquête. Door middel van deze enquête konden wij de reactie van de omgeving op de voorliggende ontwerpvarianten peilen. De deelnemers konden suggesties en verbeterpunten aangeven voor de verdere uitwerking van het ontwerp. In de periode tussen 17 april en 8 mei 2020 was er gelegenheid om te reageren.

3.2 Resultaten enquête per doelgroep

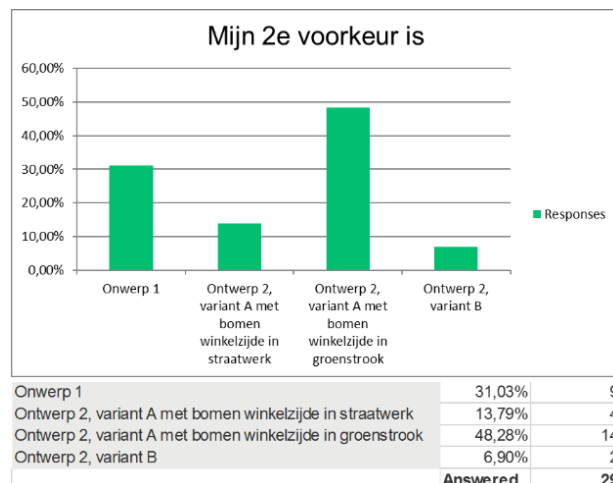
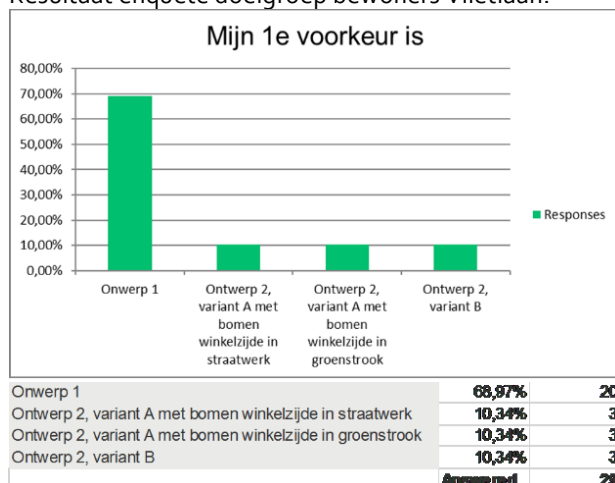
3.2.1 Alle doelgroepen

Overall resultaat enquête:



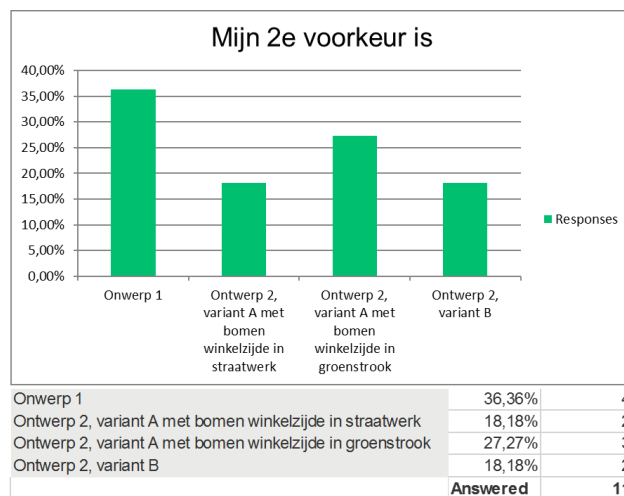
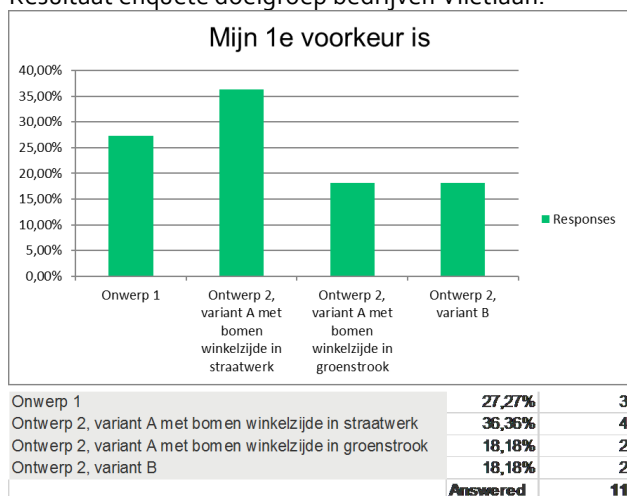
3.2.2 Doelgroep bewoners Vlietlaan

Resultaat enquête doelgroep bewoners Vlietlaan:



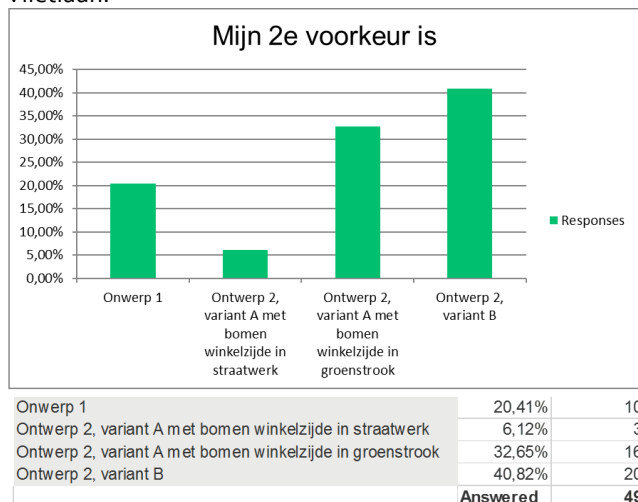
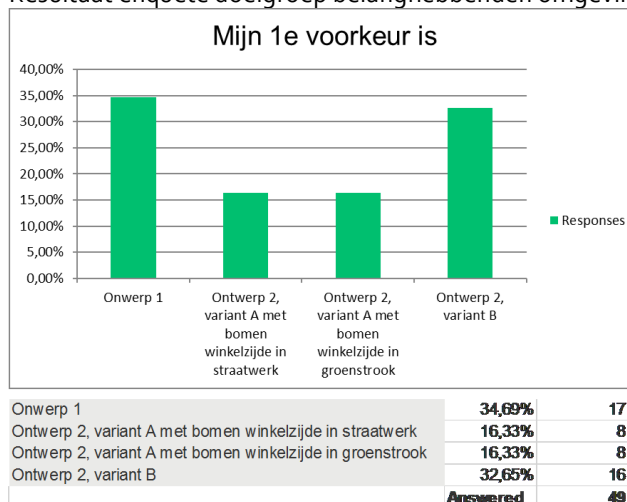
3.2.3 Doelgroep bedrijven Vlietlaan

Resultaat enquête doelgroep bedrijven Vlietlaan:



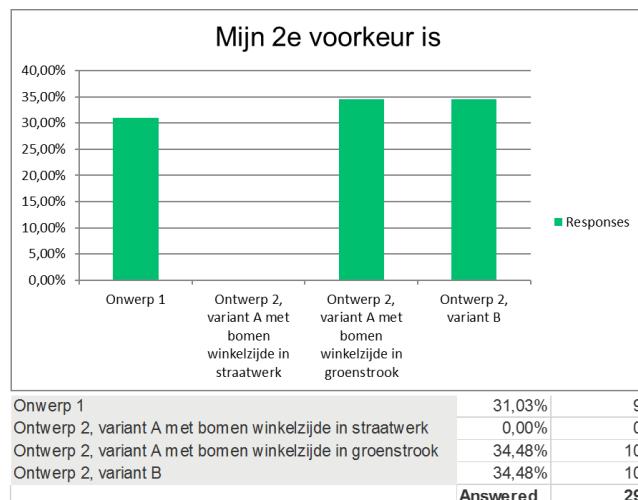
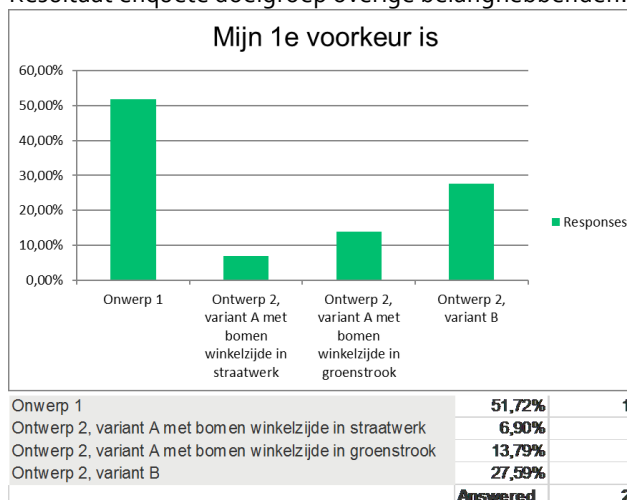
3.2.4 Doelgroep belanghebbenden omgeving

Resultaat enquête doelgroep belanghebbenden omgeving Vlietlaan:



3.2.5 Doelgroep overige belanghebbenden

Resultaat enquête doelgroep overige belanghebbenden:



4 Reacties Enquête

4.1 Inleiding

In april 2020 konden inwoners en ondernemers via een online enquête hun reactie geven op drie ontwerpen voor de herinrichting van de Vlietlaan in Bussum. We ontvingen ruim honderd reacties. Men kon aangeven welk ontwerp men het beste vindt. Daarnaast kon men via de enquête aandachtspunten en suggesties inbrengen om het voorkeursontwerp nog verder te verbeteren. Heel vaak werd deze mogelijkheid benut om opmerkingen te maken die een specifiek ontwerp overstijgen en eigenlijk betrekking hebben op de herinrichting in het algemeen.

Om hieraan recht te doen hebben we ervoor gekozen de indeling van dit document niet te baseren op de drie ontwerpen, maar de gemaakte opmerkingen te categoriseren in zes hoofdonderwerpen. Dit levert de volgende onderverdeling per onderwerp op:

- Bomen en groen
- Parkeren auto's
- Parkeren fietsen
- Verkeer en verkeersveiligheid
- Het trottoir
- Laden en lossen
- Overige reacties

De binnengekomen opmerkingen worden meegenomen bij de uitwerking van het definitieve ontwerp. In dit document geven we per onderwerp onze reactie op de ingebrachte aandachtspunten en suggesties. Het zou in het kader van dit document te ver voeren om op elk ingebracht punt afzonderlijk te reageren.

De reactie van de Ondernemersvereniging Gooise Meren geven we integraal weer. U vindt deze in paragraaf 5.8 van dit document. In deze paragraaf geven we ook een aantal andere langere reacties waarin meerdere onderwerpen in combinatie zijn aangesneden, integraal weer. Aan het einde van paragraaf 5.8 geven we ook nog enkele reacties weer waarin andere dan de zes hoofdonderwerpen worden aangesneden.



Ontwerp 1.



Ontwerp 2A.



Ontwerp 2B.

4.2 Bomen en groen



4.2.1 Ingekomen reacties deelnemers enquête

- De geluidswand van NS ProRail helemaal groen en niet zo bruin naar voren laten komen.
- De strook tussen de geluidswal en de parkeervakken biedt o.i. een gelegenheid om de 'aankleding' van het straatbeeld verder (met groen) te verfraaien, bijvoorbeeld door struiken, 'vertical gardens', een aantrekkelijk wandelpaadje, fietspad (eenrichting) of een uitlaatstrook.
- De verpauperde uitstraling heeft nu lang genoeg geduurd. Ik hoop dat er grotere beplanting tegen de geluidswal wordt geplant, nu oostblokland uitstraling, er zijn destijds te kleine planten geplaatst.
- Huidige bomen vervangen. In de zomer is er erg veel luis. Als je geparkeerd staat, krijg je de autodeur nauwelijks open van de plak.
- Als ik het goed zie blijven de bomen die al aan de Vlietlaan staan gespaard. Daar ben ik het mee eens.
- Wat ik héél belangrijk vind is dat de bestaande, grote, prachtige bomen aan de spoorzijde (die met de verlichting) blijven in Ontwerp 2A. Indien dat niet het geval is kies ik direct voor Ontwerp 1, waarbij de garantie van het behoud van de bomen gegeven is in het schema met de drie situatieschetsen + huidige situatie naast elkaar.
- We zouden het op prijs stellen als er meer groen komt aan de winkelzijde, eventueel in de vorm van bomen met daaronder struiken. We vertrouwen erop dat de grote bomen allen behouden blijven in het belang van de uitstraling van het winkelgebied en de laan, zodat het niet het uiterlijk krijgt van een winkelstraat in Almere.
- Voor mij is het belangrijk dat voor mijn winkel de stoep breed is en dat ik geen laden en lossen voor mijn deur heb. Graag zou ik ook zien dat de geluidswal begroeid is met groen.
- Allerbelangrijkste in deze tijd, is behoud van ALLE bomen. Er sneuvelen al te veel bomen om geld voorrang te geven. En gezien de coronacrisis, hebben we deze hard nodig voor onze longen.
- Erg veel groen erbij! Ik mis dat in het centrum van Bussum erg!
- Goed om te zien dat er meer groen komt in het centrum en daarbij meer kansen voor ondernemers om beter te ondernemen in de Vlietlaan.
- Ik vind het behoud van de bomen in de Vlietlaan heel erg belangrijk.

- Geen bomen aan de winkelzijde. Alleen laag groen zodat het een licht, open voetpad wordt. Bomen in modderstroom van de rijweg. Volgens mij is dat nu wel ook zo getekend?
- Het beeld van de Vlietlaan verandert drastisch, de beeldkwaliteit wordt duidelijk beter, en er komt meer groen. Ontwerp 2B scoort hierop het hoogst: er komt een groenstrook tussen trottoir en straat, de straat wordt gesplitst in twee rijrichtingen met een groenstrook ertussen (zie Huizerweg, na de rotonde, richting oost) en er blijft een groenstrook met bomen aan de spoorzijde.

4.2.2 Reactie Gemeente

Alle drie de ontwerpen hebben als uitgangspunt: zoveel mogelijk behoud van de bestaande bomen. Bomen zijn belangrijk voor de beleving en de uitstraling van de straat. Ook spelen ze een belangrijke rol als het gaat om het aanpassen van de omgeving aan het veranderende klimaat (hitte, regenval). Het is mogelijk dat op enkele plekken een paar bomen moeten verdwijnen. Bijvoorbeeld om verkeerstechnische redenen of vanwege de aanleg of vervanging van kabels en leidingen. In dat geval planten we er nieuwe bomen bij. Bovendien kijken we naar mogelijkheden om het geluidsscherm te vergroenen. Indien ProRail hierop akkoord geeft wordt een groene invulling voor de geluidswal in de uitvoering meegenomen. We zijn bezig met de aankoop van deze strook grond.

4.3 Parkeren auto's



4.3.1 Ingekomen reacties deelnemers enquête

- Wij wonen verdeeld over 31 appartementen aan de Vlietlaan en willen graag geen auto's aan tuinkant geparkeerd zien.
- Met betrekking tot Ontwerp 2A: Op verschillende plekken lees ik (of interpreteer ik) verschillende opties. Het zou mooi zijn als de langspaarkeerstrook tussen de bestaande bomen gerealiseerd kan worden. Daarnaast denk ik dat je met 50 parkeerplekken voldoende moet hebben, zeker bij het streven naar een autoluw centrum. Verder staat het nooit vol (ter hoogte van de Eslaan) want daar liggen de winkels niet direct aan de parkeerstroken. Bij Ontwerp 2B vind ik daarom ook dat de parkeerhavens (die schuine) niet nodig zijn ter hoogte van Eslaan 16 tot 76, want die worden toch niet/nauwelijks gebruikt. Verder wil ik u graag attenderen op de bewoners van deze flat; wij waren niet op de hoogte van deze vorderingen met betrekking tot de Vlietlaan.
- De parkeerplaatsen ter hoogte van Hessen Cassel worden vrijwel alleen gebruikt door bezoekers van horeca in de avond. Dat geeft overlast. Het zou goed zijn als de bezoekers de nieuwe parkeerruimte achter het station zouden gebruiken. Daarnaast is het parkje een van de weinige groene plekken in de straat, houd dat in stand.
- Een groot (optisch) nadeel van ontwerp 2A en 2B is dat de parkeervakken dermate dicht op de geluidswal staan, dat de geluidswal goed zichtbaar wordt. Dat is geen visitekaartje en komt het straatbeeld niet ten goede. Bovendien zullen er een aantal volgroeide bomen sneuvelen (die optisch niet worden gecompenseerd door de nieuwe boompjes op het trottoir). De extra parkeervakken zijn ook niet nodig. Dat constateer ik dagelijks door uit mijn raam te kijken, er zijn altijd voldoende parkeerplekken. Veel van de ondernemers trekken ook geen grote aantallen bezoekers (massieurs, kappers, beautysalon, postzegelhandel, B&O speciaalzaak, makelaars). De enige zaak die veel mensen trekt is Dolomiti en die komen veelal lopend of op de fiets. De parkeergarage aan de Olmenlaan heeft bovendien ook voldoende capaciteit (om de hoek).
- Schuine parkeervakken aan spoorzijde van de weg voor meer parkeerplek.
- Voldoende parkeerplaatsen, zodat de klanten bij de winkels kunnen komen.

- Ontwerpen 2A en 2B zijn beide onaanvaardbaar door het gebrek aan (voldoende) parkeerplekken voor bewoners en ondernemers.
- Parkeren aan de kant van de winkels. De overkant is gevaarlijk met uitrijden, omdat er te weinig zicht is op aankomend verkeer.
- Waarom zou de Vlietlaan van parkeerplaatsen ontdaan moeten worden? Er is ruimte genoeg om daar parkeerplaatsen te maken. Parkeerdrempels en andere obstakels kunnen het verkeer beter leiden. Geen auto's betekent het einde van de winkels die er nu zijn.
- Parkeren in variant 1 en 2B is gevaarlijk door het achteruit weggrijden in relatie met rijdende fietsers. Variant 1 is qua parkeren nog gevaarlijker doordat men uitrijden naar twee richtingen kan.
- De parkeervakken schuin maken.
- Insteek parkeren vanaf een weg langs het spoor zoals in februari gepresenteerd. 2: laad- en losplaats achter de wereldwinkel. 3: let op insteek opritten voor garages achter de winkels.
- Ontwerp 1 is een bijzonder onlogische keuze qua parkeren. Haaks parkeren op een versmalde weg zal leiden tot ongelukken. Het houdt overig verkeer op bij in- en uit parkeren, is onoverzichtelijk bij uit parkeren. Bij de beide varianten zal dit minder het geval zijn
- De ruimtes boven de winkels zijn in het verleden ontwikkeld voor woningen, of dit dient nog te gebeuren. Ik bent toentertijd op kosten gejaagd met ruim 40.000 euro om aan de parkeernorm te voldoen. Huurders van mij hebben een auto en hiervoor een vergunning. Bij opheffen van parkeervakken, dient ook deze parkeernorm losgelaten te worden als ze willen dat de ruimtes boven de winkels kwalitatief ontwikkeld worden. Daarnaast zou voor dezelfde kosten van een parkeervergunning, een parkeerplek voor bewoner in de nabije garage aangeboden moeten worden.
- Parkeerplaatsen van 2.000 mm breed is voor de huidige auto's aan de krappe kant. 2.200mm (of meer) is realistischer, niet iedereen kan goed parkeren. Gaten in de haag om bij de auto te komen. Landschapsarchitect raadplegen voor invulling van het groen.

4.3.2 Reactie gemeente

De totale parkeersituatie wordt beoordeeld. Hierbij worden alle verschillende belangen tegen elkaar afgewogen.

Momenteel wordt er gewerkt aan het Mobiliteitsplan van de gemeente Gooise Meren. Hierin wordt ook gesproken over de parkeernormen en toekomstige ontwikkelingen. Het op een veilige wijze verlaten van de parkeerplaats wordt mogelijk doordat de snelheid 30km/u wordt en er snelheid remmende maatregelen in het ontwerp worden meegenomen. Veiligheidsaspecten en de voor P-vakken voorgeschreven afmetingen zullen worden meegenomen in de overwegingen voor de uiteindelijke keuze. Overigens heeft langsparkeren wel de voorkeur. De in- en uitritten zullen op tekening worden aangegeven en in de verdere uitwerking van het ontwerp worden meegenomen.

4.4 Parkeren fietsen



4.4.1 Ingekomen reacties deelnemers enquête

- Wat ik mis, is dat er een aantal parkeervakken voor fietsen zouden moeten zijn. Zoals bij shoarmatent Can en Murphy's komen veel jongeren, met fiets, die ze nu de hele tijd op de stoep en straat kwakken (okay, nu even niet met de crisis). Een aantal parkeervakken opofferen voor fietsen zou dit hopelijk op kunnen lossen. Waarvoor gewaakt moet worden is dat snelweg Vlietlaan, parkeerterrein Vlietlaan wordt.
- Nette fietsenrekken aan spoorkant helpt misschien fietsoverlast bij café Murphy's en kamerverhuur erboven op de stoepen etc. te verminderen.
- Fietsenrekken (nietjes e.d.) zodat je kettingslot aan het rek vastgemaakt kan worden.
- Graag meer en overdekt fiets parkeren apart voor de bewoners die veelal een bovenwoning hebben. In huidig ontwerp gaan fietsparkeerplaatsen waarschijnlijk vooral voor bezoekende jongeren worden, met risico op schade aan de fietsen. Het wordt in ieder geval heeeel mooi en veel beter dan nu!! Bij parkeerfaciliteiten graag ook aandacht voor laadpalen voor elektrische auto's. Verder: er is nu - terecht - veel aandacht voor het verkeersprobleem. Graag ook aandacht voor overige leefbaarheids-issues zoals beperken van overlast door jongeren en het zwerfafval
- Overdekte fiets parkeren exclusief voor bewoners, afgesloten dus.

4.4.2 Reactie gemeente

Fietsparkeerruimte zal in het ontwerp worden meegenomen.

We nemen een overdekte fietsenstalling aan de zijde van het spoor in onze overwegingen bij de verdere uitwerking van het ontwerp mee, echter niet exclusief voor bewoners.

4.5 Verkeer en verkeersveiligheid



4.5.1 Ingekomen reacties deelnemers enquête

- Is overwogen op de Vlietlaan éénrichtingsverkeer in te stellen (van de Hema naar het station, en eventueel de Lindelaan ook, zodat er een soort rotonde ontstaat? Daarmee zou veel ruimte ontstaan voor fietsers en voetgangers, en zou de kruising bij de Generaal de la Reijlaan overzichtelijker en vooral ook veiliger kunnen worden.
- Weg lijkt in ontwerp 2B wel heel erg smal te worden voor tweerichtingsverkeer.
- Ik zou van de weg éénrichtingsverkeer maken. De kans bestaat dat door de groene strook tussen de twee banen auto's harder gaan rijden, wat potentieel gevaarlijk kan worden. Ik wil wel graag kwijt dat alle drie voorstellen een enorme verbetering zijn. Goed bezig!
- Graag zou ik een plan gerealiseerd willen zien worden waarbij alle bomen worden behouden en de auto 'te gast' is in de straat.
- Verstandig deze straat qua rijverkeer smaller te maken en meer groen toe te voegen. Dat komt de uitstraling en veiligheid ten goede.
- Ontwerp 2A doet het meest recht aan hetgeen beoogd wordt: een 'rode loper' van station naar het centrum. Geeft de voetganger eindelijk de voorrang die in een tijd dat we meer met fiets en als voetganger het centrum moeten gaan bezoeken gewenst is! Uitvoering van fietssuggestiestroken in Ontwerp 2A zou helpen om de veiligheid van fietsen ook te vergroten en de auto meer als een 'gedoogd' object te zien.
- Er is in alle ontwerpen te weinig ruimte voor een veilige verkeerssituatie voor fietsers. Ik zie graag in alle ontwerpen iets terug waaruit blijkt dat er wel degelijk rekening gehouden is met hen.
- Er wordt momenteel regelmatig zeer hard (80+!!) over de Vlietlaan gereden. Welke variant het uiteindelijk ook zal gaan worden, het zou fijn zijn als de snelheid eruit gehaald kan worden.
- Duidelijk (rood) gemarkeerde fietsstrook o.i.d.
- Ik mis in alle varianten geaccentueerde en veilige fietspaden zoals die wel zijn beschreven voor de Olmenlaan. Er wordt namelijk ook erg veel gefietst van station naar centrum via de Vlietlaan en ook is het van belang dat gestimuleerd wordt om het centrum en de Vlietlaan per

fiets te bereiken i.p.v. met de auto. Alternatief dat ik wil voorstellen is daarom om de Vlietlaan eenrichtingsverkeer te maken (van centrum richting station en terug via de Generaal de la Reijlaan/Brinklaan/Olmenlaan of via de Lindelaan) zodat er ruimte ontstaat voor twee gescheiden fietspaden plus een breder trottoir.

- Wat betreft veiligheid scoort Ontwerp 2B eveneens beter: parkeren langs het trottoir bij de winkels blijft mogelijk, in beide andere varianten vervalt dat. Als je met de auto zou komen (taxi's, mensen die slecht ter been zijn) moet je dus de hele straat oversteken. Aan de Vlietlaan zitten ook voorzieningen (kappers, vervoersmiddelen) die juist ook voor deze groep belangrijk zijn. Bij niet gescheiden rijbanen stelt de gemeente voor snelheid remmende maatregelen aan te brengen. Bij gescheiden rijbanen hoeft dat niet. Waarnemingen op de Huizerweg bevestigen de indruk dat op gescheiden rijbanen met een tussenliggende groenstrook minder hard gereden wordt en minder aanleiding is om even snel 'gas te geven'.
- Wordt overwogen om ook van de Generaal de la Reijlaan een 30 km/u zone te maken? Ik woon hier namelijk met mijn gezin en er wordt regelmatig zeer hard gereden/opgetrokken door auto's in onze straat. Dit is gevaarlijk en zorgt voor geluidsoverlast.

4.5.2 Reactie gemeente

Er is in de periode voor 2017 inderdaad overwogen om éénrichtingsverkeer in stellen. Dit is echter na protesten definitief teruggedraaid bij de vaststelling van het Kaderplan Verkeer Centrum Bussum in 2017. Er komt dus geen éénrichtingsverkeer.

Wel gaan we ter hoogte van de kruising met de Generaal de la Reijlaan de situatie zodanig aanpassen dat er meer ruimte ontstaat voor voetgangers en zij veilig kunnen oversteken.

De hele Vlietlaan wordt een 30km/u - zone. Hierbij passen geen fietssuggestiestroken.

Wel wordt om de 30km/u te accentueren de bestrating in rood uitgevoerd. Alle verkeersdeelnemers zijn gelijkwaardig. Om de snelheid laag te houden worden op alle kruisingen plateaus toegepast. Alle verkeersdeelnemers zijn gelijkwaardig. Om de snelheid laag te houden worden er mogelijk nog aanvullende maatregelen genomen.

Er zijn op dit moment geen plannen om ook van de Generaal de la Reijlaan een 30km/u - zone te maken.

Problematiek kruispunt Generaal de la Reijlaan is bekend en zal in ontwerp worden meegenomen en t.z.t. worden voorgelegd.

4.6 Trottoir



4.6.1 Ingekomen reacties deelnemers enquête

- Met name bredere stoepen is gewenst, men kan nu elkaar nauwelijks passeren (kinderen schieten zo de weg op). Nu in deze coronatijd moet men op de straat lopen om te passeren. Wat gevaarlijk is. Tevens willen wij als ondernemer een klein terras starten en dat is nu helemaal niet mogelijk. Gelegenheid voor parkeren fietsen voor uitgaand volk. Nu veel overlast.
- Voor ons is het erg belangrijk, zeker met de alsmaar groeiende horeca in Bussum, om een breder trottoir te krijgen, zodat we een breder terras kunnen maken en het daardoor aantrekkelijker is om bij ons te komen eten. En net zo belangrijk is dat die snelheid uit de straat gaat. Het lijkt soms wel een circuit.
- Geen horeca op het trottoir. Er zijn al genoeg drink-eetgelegenheden bij het station. Hierdoor is er al genoeg overlast voor de bewoners. Even doorlopen en dan kun je op het plein voor de HEMA op terrasjes zitten!
- Voor een flexibele lange termijn oplossing is een breed trottoir nodig, zodat bij eventuele ontwikkeling van de Vlietlaan op termijn ook geveltuinen voor woningen mogelijk zijn.
- Een voorkeur voor Ontwerp zB, vanwege de volgende argumenten: Een breder trottoir dan het huidige is wenselijk, je kan elkaar op sommige stukken momenteel nauwelijks passeren. Vergeleken met de andere varianten is het trottoir in oplossing zB voldoende breed, bij zA is het zo breed dat er mogelijk nieuwe hangplekken gaan ontstaan, zeker als er ook straatmeubilair als bankjes worden geplaatst. Gevaar voor meer overlast, in combinatie met de horeca, is niet denkbeeldig.
- Hebben coronamaatregelen nog een gunstig effect op de inrichting nu we er tijdig op kunnen anticiperen? Meer ruimte door een breder trottoir maak het houden van afstand in toekomstige situaties beter mogelijk.

4.6.2 Reactie gemeente

De Vlietlaan is sinds lang een laan met winkels en horeca. De extra ruimte voor het trottoir zal echter niet alleen ruimte geven voor terrassen, maar ook voor meer groen en voor laden en lossen.

4.7 Laden en lossen



4.7.1 Ingekomen reacties deelnemers enquête

- Laad-los en losplaats t.b.v. de HEMA. Dat kan niet meer, in geen van de varianten. Moet samen met het plan voor AH en de parkeergarage. Een gezamenlijke laad- en losplaats scheelt ook ruimtegebruik!
- De laad- en losplaats voor de HEMA aan de Vlietlaankant moet opgeheven worden. Ik begreep dat er plannen waren om HEMA om te bouwen naar een Jumbo/HEMA. In dat kader kan gelijk de huidige laad- en losplek verplaatst worden naar de plek waar nu al een laad- en losplaats is voor AH. Gezien ook dat er plannen zijn voor een ingrijpende verbouwing van AH kan een gezamenlijke laad- en losplaats (AH/JUMBO-HEMA) daarin ook gelijk meegenomen worden.
- Ik zie geen laad- en losplaats ingetekend. In de bijlage wordt aangegeven dat er één laad- en losplaats is terwijl dit er twee zijn. De Hema laadt en lost dagelijks soms tweemaal. Brownies & Downies krijgt tweemaal per week een vrachtwagen. Nu wordt de Hema een Jumbo-supermarkt, wat zal betekenen dat er nog meer trailers zullen laden en lossen (interne info van onderhuurder voormalige Hema). Vaak staan er vrachtauto's dubbel op de weg omdat er geen plaats is. Meermaals staan er twee vrachtauto's tegelijk te laden en lossen. Bij Ontwerp 2 A en 2 B is dit al helemaal niet wenselijk aangezien een vrachtauto dubbel geparkeerd het verkeer op de enkele rijstrook zowel heen als terug langdurig ophoudt. Hierdoor zal de opstopping opstropen tot over het spoor. In het begin is er sprake geweest van laad- en losplaatsen ter hoogte van de wereldwinkel.

4.7.2 Reactie gemeente

We nemen de laad- en los problematiek mee in het definitieve ontwerp.

Wij zijn ons bewust van de kwetsbare situatie waarin veel bedrijven zich, zeker op dit moment, bevinden.

Bereikbaarheid en laden en lossen zijn belangrijke issues zowel tijdens de uitvoering als na die tijd. We zullen daarmee dan ook rekening houden. De uiteindelijke planning en maatregelen die genomen worden om de winkels bereikbaar te houden zullen vooraf met betrokkenen worden gecommuniceerd als we het ontwerp gereed hebben. De stoep zal breder gemaakt worden en plaats moeten bieden aan de doorloop, terrassen en laad- en losplaatsen. Verder wordt de gehele Vlietlaan 30km/u - zone en zal de keuze van het ontwerp en de inrichting zodanig zijn dat hard rijden wordt ontmoedigd (snelheid remmende maatregelen). Wat betreft het laden en lossen van bedrijven en klanten aan de zijde van de winkels is de aangeleverde informatie doorgegeven aan het ontwerp bureau en zal dit in het definitieve ontwerp worden meegenomen.

Laden en lossen moet straks zonder het blokkeren van de doorgaande rijstrook mogelijk worden.

4.8 Overige reacties



4.8.1 Ondernemersvereniging Gooise Meren

Ingekomen reactie Ondernemersvereniging Gooise Meren

Wij geven ons advies op basis van de mening van onze leden en belanghebbenden. Daarbij houden wij nadrukkelijk rekening met het algemeen ondernemersbelang van heel het centrum van Bussum. Vanuit die visie is voor ons alleen variant 1 gewenst. Verder willen wij nadrukkelijk opmerken dat al het rechts afslaand verkeer vanaf de spoorwegovergang bij de Generaal de la Reijlaan de Vlietlaan in mogelijk moet blijven. In eerdere plannen is eventueel sprake geweest om een rechts afslaan verbod in te stellen aldaar. Met een verbod op rechts afslaan wordt het meest gevaarlijke kruispunt van Bussum (verderop, Brinklaan – Generaal de la Reijlaan) buitensporig belast alsmede de afslagmogelijkheid naar de Albrechtlaan. Deze wordt door de toename van verkeer uiterst gevaarlijk. Buiten het toenemen van het gevaar op genoemde kruisingen is voor de meeste ondernemers in de Vlietlaan de doorstroming van verkeer voor hun winkel langs van groot belang om zich goed in de spreekwoordelijke kijker te kunnen plaatsen. Desgewenst zullen wij ons standpunt nader toelichten.

Reactie gemeente

Het uiteindelijke ontwerp moet recht doen aan uiteenlopende aspecten als de beeldkwaliteit van de straat, de uitstraling, de belevingswaarde voor bezoekers en passanten, klimaatadaptatie, duurzaamheid, parkeren (ook voor invaliden), de bereikbaarheid van bedrijven en hun mogelijkheden om goederen te laden en te lossen.

De Vlietlaan blijft tweerichtingsverkeer. De gehele Vlietlaan wordt vanaf de Meerweg tot aan de Generaal de La Reijlaan een 30 km/u -zone.

Er is onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid rond de overweg en het kruispunt Generaal de La Reijlaan. Dit onderzoek wordt betrokken in de verdere uitwerking van het ontwerp en eventuele aanpassingen aan de kruispuntconfiguratie zullen in dat ontwerp nader worden onderbouwd.

Er heeft een inventarisatie plaatsgevonden van het laden en lossen i.s.m. verschillende bedrijven aan de Vlietlaan. De uitkomsten moeten nog een plaats krijgen in het ontwerp.

Vanuit Centrum Management Bussum is de toezegging gedaan om een separaat overleg in te plannen tussen de gemeente en de ondernemersvereniging over de herinrichting van de Vlietlaan.

4.8.2 Reactie winkelier Vlietlaan

Ingekomen reactie winkelier Vlietlaan

In ontwerp 2B zijn geen inritten ingetekend. Onze oprit direct naast onze winkel wordt volledig geblokkeerd door de haag met de schuine parkeervakken erachter. Hetzelfde geldt bij de inrit van Woonland. Wij worden 2 tot 3 keer per week bevoorrad met zware rolcontainers via de oprit naast onze winkel. Echter kan er in dit ontwerp nergens een grote vrachtwagen parkeren. Ook niet in de andere ontwerpen. Graag zouden wij dezelfde bestrating die wordt gebruikt voor de stoep ook doorgetrokken zien worden op onze inrit naast onze winkel, om het een eenheid te maken. Wij zien ook graag dat de bewoners met een parkeervergunning niet in de schuine vakken mogen parkeren, zodat er voldoende parkeerruimte overblijft voor winkelend publiek. Dit is in de huidige situatie een behoorlijk irritatiepunt bij ons. Mensen slecht ter been moeten nu altijd aan de spoorzijde parkeren omdat het aan de kant van de winkels altijd vol staat met auto's van bewoners met een parkeervergunning. Op het moment zijn er ook veel te weinig moderne betaalautomaten, wat vaak leidt tot irritatie bij onze klanten. Die willen bij ons altijd geld wisselen. Wij zijn geen grenswisselkantoor. Wat voor straatverlichting gaat er gebruikt worden? Dit is niet duidelijk te zien in de ontwerpen. Wij verzorgen tevens stroom voor de feestverlichting in de bomen langs het spoor. Deze kabel hangt nu bovenlangs over de weg heen. Deze zien wij graag in de grond gewerkt als toch de hele straat eruit gaat. Of een centrale elektrakast die de bomen van stroom voorziet en tevens de lantaarnpalen feestverlichting. Wellicht kan bij deze centrale elektra kast ook de AED-kast gemaakt worden. Waar komen de ondergrondse vuilcontainers? Wij zien ze graag om de hoek in de Eslaan. Worden de winkels/woning op de nieuwe regenwater opvang aangesloten? In de voorstellen wordt veel over groen gesproken echter zien wij in de huidige situatie dat er weinig tot geen aandacht/onderhoud aan de geluidswal wordt geschonken. Om straks een mooier groen aanzicht te hebben verdient de hederda op dit moment wel wat meer aandacht/voeding. Via de Olmenlaan/Vlietlaan rijden veel auto's naar het Spiegel (doorgaand verkeer) Dit stukje wordt nu als een racebaan gebruikt als je daar 50 mag blijven rijden. Graag zien wij vanaf de rotonde bij de kerk het begin van de 30 km/u -zone. We kunnen vast nog wel meer bedenken, hopen dat we daar nog de kans voor krijgen om samen tot een mooi resultaat te komen.

Reactie gemeente

Wij zijn ons bewust van de kwetsbare situatie waarin veel bedrijven zich, zeker op dit moment, bevinden.

Bereikbaarheid en laden en lossen zijn belangrijke issues, zowel tijdens de uitvoering als na die tijd. We zullen daarmee dan ook rekening houden. De uiteindelijke planning en maatregelen die genomen worden om de winkels bereikbaar te houden zullen vooraf met betrokkenen worden gecommuniceerd. De stoep zal breder gemaakt worden en plaats moeten bieden aan de doorloop, terrassen en laad- en losplaatsen. Verder wordt de gehele Vlietlaan 30km/u - zone en zal de nieuwe inrichting zodanig zijn dat hard rijden wordt ontmoedigd. Wat betreft het laden en lossen van bedrijven en klanten aan de zijde van de winkels: de aangeleverde informatie wordt doorgegeven aan het ontwerp bureau en wordt in het definitieve ontwerp meegenomen. Laden en lossen moet straks zonder het blokkeren van de doorgaande rijstrook mogelijk worden. Bij de drie varianten was nog niet op detailniveau ingezoomd, dit zal in de volgende slag wel gebeurd zijn. Voor de feestverlichting zullen we in overleg met de winkeliers nagaan wat we hiervoor kunnen

4.8.3 Ingekomen reactie vertegenwoordiging winkeliers Vlietlaan

Ingekomen reactie vertegenwoordiging winkeliers Vlietlaan

Ik zie geen laad- en losplaats ingetekend. In de bijlage wordt aangegeven dat er één laad- en losplaats is terwijl dit er twee zijn. De Hema laad en lost dagelijks soms tweemaal. Brownies & Downies krijgt tweemaal per week een vrachtwagen. Nu wordt de Hema een Jumbo supermarkt wat zal betekenen dat er nog meer trailers zullen laden en lossen (interne info van onderhuurder voormalig Hema). Vaak staan er vrachtauto's dubbel op de weg omdat er geen plaats is. Meermaals staan er twee vrachtauto's tegelijk te laden en lossen. Bij ontwerp 2 A en 2 B is dit al helemaal niet wenselijk aangezien een vrachtauto dubbel geparkeerd het verkeer op de enkele rijstrook zowel heen als terug het verkeer langdurig ophoudt. Hierdoor zal de opstopping opstropen tot over het spoor. In het begin is er sprake geweest van laad en losplaatsen ter hoogte van de wereldwinkel. * Tweede punt betreft de bomen aan de spoorzijde van de Vlietlaan. Dit zijn lindebomen welke door de luizen de gehele zomer een plakkerige substantie laten vallen waardoor bewoners en bezoekers niet graag eronder parkeren. Dit is toentertijd een foute keuze in boomsoort geweest in mijn ogen. Deze bomen hebben een kroon van 30 meter boven de grond en ditzelfde als wortelgestel onder de grond. Wat inhoudt dat binnen de kortste keren een nieuwe bestrating omhoog gedrukt wordt. De verlichting brand nog drie jaar en dan is deze technisch afgeschreven. Budget voor nieuwe verlichting is er momenteel niet. Ik zeg bomen rooien en opnieuw beginnen aan beide zijde voor het beoogde laan effect met een boomsoort welke beheersbaar is. Grote bomen hebben vaak een grote aaibaarheidsfactor zonder dat men soms beseft dat er een verkeerde keuze in soort dan wel onderhoud geweest is. Op dit moment komt er al regelmatig dood hout uitvallen met schade aan auto's. Gemeld of niet, zelf heb ik dit tweemaal zelf gezien. * In het plan zijn bomen aan de kant van de bewoning ingetekend zonder op detail te letten. Onder andere staan deze pal voor in/uitrit garageboxen. Ook hier is de uiteindelijke climaxstadium van de boom door de jaren bepalend voor de soort en plaats bepaling. * In eerdere overleggen is gesproken om de groenstrook achter de bomenrij langs het spoor te gebruiken als parkeer gelegenheid gezien de ruimte. * In de begeleidende tekst wordt het mogelijk gebruik van een terras aangehaald waarbij één horecagelegenheid en één ijsalon gebruik zullen maken. Hier moet bij de invulling bekeken worden in hoeverre dit de doorgang op straat van passanten zal belemmeren bij de uitvoering.

Reactie gemeente

Zie onze reactie op vergelijkbare vragen in de paragrafen 4.2 (bomen en groen), 4.6 (trottoir) en 4.7 (laden en lossen).

4.8.4 Ingekomen reactie deelnemer enquête

Ingekomen reactie deelnemer enquête

Te verbeteren aan Ontwerp 2A: 1. aanwezigheid van bijpassende afvaldepotpunten "groene prullenbakken" zoals die elders in het dorp zijn geplaatst. 2. Sfeer-straatverlichting met eventuele diverse modes (LED). 3. posities waar tijdens kerst overdwars van straatbeeld kerstverlichting kan worden geplaatst. 4. Bij treinstation Naarden-Bussum en Bussum-Zuid: een duidelijke, eenvoudige plattegrond (ook in de Engelse taal). Misschien ook elektronisch met printmogelijkheid van de plattegrond. Daarop kunnen diverse bezienswaardigheden van Bussum worden weergegeven met fiets- en wandelroutes. Mocht het mogelijk zijn, dan zou ik graag mee willen praten over de inrichting van kruispunt Generaal de la Reijlaan - Vlietlaan. Dit vooral omdat er dagelijks val partijen/(bijna) ongelukjes op het smalle stukje bij de ingang van mijn café plaatsvinden. (Erg onoverzichtelijk en geen duidelijke route voor voetgangers en fietsers.)

Reactie gemeente

Er komen op de Esiaan en in de Olmenlaan extra ondergrondse afvaldepots, afvalbakken worden samen met het overige straatmeubilair in de volgende ontwerpronde meegenomen. Problematiek kruispunt Generaal de La Reijlaan is bekend en zal in ontwerp worden meegenomen en t.z.t. worden voorgelegd. Zie voor het onderwerp 'feestverlichting' onze reactie hierboven op 'reactie winkelier' (in paragraaf 4.8.2).

4.8.5 Ingekomen reactie deelnemer enquête

Ingekomen reactie deelnemer enquête

Komt er ook een plan voor het herbouwen van het Julianaplein? Het is naar mijn mening een erg lelijk plein, dat wel veel potentie kan hebben.

Reactie gemeente

Dit onderwerp valt buiten de kaders van dit project.

4.8.6 Ingekomen reacties deelnemers enquête

Ingekomen reacties deelnemers enquête

- Het moet duidelijker worden waar er zebrapaden zijn.
- Ruime, duidelijke parkeerplaatsen. Deze lijken nu niet heel duidelijk en in de huidige situatie levert het gevaarlijke situaties op. Tevens een zebrapad halverwege extra toevoegen is misschien een idee, aangezien het toch winkelgebied is.
- Een drempelverhoogd kruispunt ter hoogte van de Eslaan.

Reactie gemeente

De hele Vlietlaan wordt 30km/u -zone. Daarbij wordt vanuit die inrichting gekeken naar de veiligheidsaspecten van voetgangers en dit verder uitgewerkt in het volgende ontwerp. Om de snelheid laag te houden worden er mogelijk nog aanvullende snelheid remmende maatregelen genomen. De parkeerplaatsen voor langsparkeren zullen met witte stenen/belijning worden aangegeven.

4.8.7 Ingekomen reactie deelnemer enquête

Ingekomen reactie deelnemer enquête

- Mooie houten banken rond de bomen.
- Óf ronde banken rond solistische bomen óf losse banken/ duo-stoelen her en der.
- Het scheiden van de weg en de stoep met groen zou mooi zijn, de Vlietlaan zou op deze manier wellicht een leuke plek worden voor horeca met terras.
- De Vlietlaan is onderdeel van de busroute van lijn 105 en 109 met een centrumhalte voor lijn 105. Ontwerp 1 is niet geschikt als busroute omdat de totale rijbaanbreedte van 5,8 meter te krap is. Als twee grote voertuigen (bus + vrachtauto bijvoorbeeld) elkaar tegenkomen raken de spiegels elkaar of raken ze de stoeprand of een geparkeerde auto. Ook bij variant 2 zijn de rijstroken erg krap. Voor alle varianten geldt dat de kruising met de Generaal de La Reijlaan te krap is vormgegeven. In de huidige situatie is het voor chauffeurs al passen en meten om de bocht te halen en in de ontwerpen is de kruising nog krappere vormgegeven. Ook hier is naar onze mening een aanpassing nodig.

Reactie gemeente

Zodra het ontwerp voor de Vlietlaan bekend is, wordt een ontwerp gemaakt voor het kruispunt van de Vlietlaan en de Generaal de la Reijlaan. Er zijn reeds met Connexxion proefritten gemaakt om de problematiek die u terecht schetst nader te bekijken en ook de verkeersstromen op het kruisingsvlak zijn onderzocht. De boogstralen zullen ruimer worden in het uiteindelijke ontwerp. Dit gebeurt in overleg met Connexxion.

4.8.8 Ingekomen reactie deelnemer enquête

Ingekomen reactie deelnemer enquête

- Verhoogde stoeprand tussen autoweg en trottoir.

Reactie gemeente

Afhankelijk van het uiteindelijke ontwerp zal waar nodig een verhoogde stoeprand worden aangebracht. (Bijvoorbeeld in bochten, om te voorkomen dat zwaar verkeer de stoep meepakt zoals op dit moment bij Murphy's gebeurt.)

4.8.9 Ingekomen reactie deelnemer enquête

Ingekomen reactie deelnemer enquête

- Helaas zie ik door tijdsdruk een minder integrale benadering van de situatie, mede gezien verkeersfunctie OV, kruising met Generaal de la Reijlaan, parkeerbehoefte, terrassen, aankoop grond NS/ProRail, kruisende regionale snelfietsvoorziening, verkeerscirculatie, herbouw parkeergarage Olmenlaan, parkeerroute veldweg, kruising veldweg / meerwegovergang etc. Zie eerdere correspondentie, ook over spoor en oversteekbaarheid i.v.m. onnodige tijd dat bomen gesloten blijven en ook robuust wegnen met aandacht voor alternatieve routes/makkelijk verwijderbare obstakels.

Reactie gemeente

Tijdsdruk is geen reden om zaken anders aan te pakken dan voor dit project nodig is en zal dat ook niet worden.

De keuze voor het ontwerpprofiel is de eerste stap in het ontwerpproces. Daarna zal dit in detail moeten worden uitgewerkt. Zodra de keuze van het ontwerp gemaakt is, zetten we de volgende stap: de vormgeving van het kruispunt Generaal de la Reijlaan – Vlietlaan. Ook bij dat ontwerp gaan wij de inwoners en ondernemers betrekken. Na het gereedkomen van het gehele plan zal dit nogmaals worden gepresenteerd.

Er is nog geen uitgewerkt plan voor de herbouw/renovatie van de Olmengarage, daarom zal de Olmenlaan ook nog niet in zijn geheel worden heringericht. Wel worden er fietssuggestiestroken aangebracht en kan het zijn dat er maatregelen komen om invalide-parkeren en/of laden en lossen te faciliteren.

De hele Vlietlaan blijft tweerichtingsverkeer, om de bereikbaarheid te waarborgen en te voorkomen dat er verkeersdruk op andere punten ontstaat.

De gehele Vlietlaan wordt een 30km/u -zone (en niet zoals eerder voorgesteld alleen tussen de Olmenlaan en de Generaal de la Reijlaan). Er komt extra ruimte door de aankoop van de onderhoudsstrook van ProRail. De inrichting wordt zodanig dat hoge snelheden bijna niet meer mogelijk zijn.

Voor de terrassen/groene invulling zal ook meer ruimte komen, hierbij wordt ook gekeken naar het smalle trottoir aan het einde van de Vlietlaan nabij de Generaal de La Reijlaan.

5 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/>

5.1 Bijlage 1 – Bewonersbrief online ontwerpkeuze Definitief Ontwerp Vlietlaan

5.2 Bijlage 2 – Toelichting ontwerpen Vlietlaan

5.3 Bijlage 3 – Impressies (Ontwerp 1, Ontwerp 2A en Ontwerp 2B)

5.4 Bijlage 4 – Kijkrichting en locaties impressies

5.5 Bijlage 5 – Voorlopig Ontwerp (Ontwerp 1, Ontwerp2A en Ontwerp 2B)