

Aan : Raad  
Van : College / wethouder Schimmel  
Onderwerp : Beantwoording vragen Gesprek Vlietlaan 18 november 2020  
Datum : 23 november 2020

In het gesprek over het raadsvoorstel over krediet en herinrichting Vlietlaan zijn vragen gesteld die met dit memo worden beantwoord.

## Inleiding

Het project Herinrichting Vlietlaan betreft een herinrichting van de openbare ruimte vanuit de vervangingsopgave van riolering, verharding, groenvoorzieningen en openbare verlichting. Daarnaast is er een kwaliteitsslag gewenst zoals beschreven in het Kaderplan Verkeer Centrum Bussum en de Gebiedsvisie Bussum Centrum.

Tijdens de beeldvormende raad in het Gesprek van 4 november 2020 is ingesproken door diverse belanghebbenden van het project Herinrichting Vlietlaan. Op 18 november is in het Gesprek met de raadsleden hieraan vervolg gegeven. Naast de schriftelijke beantwoording van vragen zijn door de portefeuillehouder toezeggingen gedaan om het Definitief Ontwerp d.d. 24 september 2020 op onderdelen aan te passen. Het raadsvoorstel met zaaknummer 1968325 wordt hier op aangepast.

Het gaat om de volgende aanpassingen in het ontwerp:

1. De rijbaanbreedte van de Vlietlaan (in richting Julianaplein) wordt aangepast van 3,40m naar 3,25m en de parkeervakken voor langsparkeren worden in breedte aangepast van 2,00m naar 2,15m;
2. De rijbaanbreedte van de Vlietlaan (in de richting van het station) wordt aangepast van 3,40m naar 3,25m, met 0,15m ten gunste van het naastgelegen trottoir (en de plaatselijke laad- en loszones);
3. De ondergrondse afvaldepots in de Eslaan worden verplaatst naar de Vlietlaan ter hoogte van de blinde gevel van appartementencomplex Hessen Cassel waardoor er ruimte ontstaat voor twee extra parkeerplaatsen;
4. Het toevoegen van twee extra parkeerplaatsen op de Eslaan, waarvan één parkeerplaats voor mindervaliden direct naast het trottoir van de Vlietlaan.

Beantwoording van de vragen

## Vraag 1

Wat zijn de financiële consequenties van de gladheidsbestrijding vanwege de klinkerbestrating?

## Antwoord

De materiaalkeuze in combinatie met de bestaande en nieuwe bomen heeft geen financiële consequenties voor de gladheidsbestrijding. Het regime voor gladheidsbestrijding hoeft niet te worden aangepast als gevolg van de materiaalkeuze.

## Vraag 2

Is de wethouder bereid om het advies van de Fietzersbond over te nemen en het profiel van de rijbaan te versmallen?

## **Antwoord**

Ja, gedeeltelijk. De fietsersbond heeft per brief van 2 november en tijdens het inspreken op 4 november gevraagd of het mogelijk is de rijbaan van de Vlietlaan te versmallen van 3,40m naar 3,00m om te voorkomen dat een 'kritisch profiel' voor fietsers ontstaat.

Bij een rijbaanbreedte van 3,40m is het inhalen van een fietser met een smalle auto nauwelijks of niet mogelijk, het inhalen van een fietser met een brede auto is niet mogelijk tenzij de fietser richting de geparkeerde auto wordt gedrukt. De fietser zal zich minder veilig voelen vanwege de beperkte ruimte tussen de inhalende en geparkeerde auto's. Het inhalen met een vrachtauto is sowieso niet mogelijk, het inhalen van twee fietsers ook niet.

Versmallen tot 3,00m is niet mogelijk vanwege de benodigde breedte voor vrachtverkeer en de geldende eisen van de brandweer.

Een vrachtwagen die met een snelheid van 30 km/u rijdt heeft aan weerszijden 0,15m a 0,30m nodig voor zijdelingse bewegingen. Een vrachtwagen heeft een maximale breedte van 2,60m. De breedte van 2,60m plus (2x 0,30m) leidt tot een minimale breedte van 3,20m.

De brandweer eist een verharding van minimaal 3,25m (bron: Bluswatervoorziening en bereikbaarheid, brandweer Nederland, september 2012). Aanvullend geldt dat de minimale ruimte tussen bijvoorbeeld twee lichtmasten 3,50m moet zijn (profiel van vrije ruimte).

Gegeven het voorgaande is de rijbaanbreedte in het ontwerp heroverwogen en wordt voorgesteld deze te versmallen naar 3,25m. Zowel de brandweer als de Fietsersbond zijn akkoord met deze gewijzigde breedte.

## **Vraag 3**

Kan de wethouder een extra parkeerplaats voor mindervaliden voor de Vlietlaan toezeggen?

## **Antwoord**

Tijdens het Gesprek is door de portefeuillehouder toegezegd om na te gaan of de parkeerplaatsen voor mindervaliden zodanig gesitueerd zijn dat deze voor de Vlietlaan kunnen worden gebruikt. Er is toegezegd om daar iets aan te doen indien dit niet het geval is.

In het ontwerp van de Vlietlaan is gekozen om de parkeerplaatsen voor minder validen te verplaatsen naar de zijstraten (Olmenlaan en Nieuwe Englaan) direct naast het trottoir van de Vlietlaan. Met deze aanpassing wordt invulling gegeven aan de wens om de ruimtelijke kwaliteit in de Vlietlaan te verhogen en blijft de openbare ruimte goed toegankelijk voor mindervaliden.

Doordat de ondergrondse afvaldepots in de Eslaan kunnen worden verplaatst ontstaat er ruimte voor twee extra parkeerplekken. Voorgesteld wordt om de dichtstbijzijnde naast het trottoir van de Vlietlaan aan te wijzen voor mindervaliden, waardoor ook het gedeelte Vlietlaan tussen de Olmenlaan en Eslaan beter bereikbaar wordt voor mindervaliden. Hiermee wordt invulling gegeven aan de eerder genoemde toezegging (toezegging T2028).

## **Vraag 4**

Waarom is niet gekozen voor de inrichting als Fietsstraat ofwel Auto te gast?

## Antwoord

De fietsstraat (auto te gast) kan worden toegepast in situaties waarin de fietser ten opzichte van het gemotoriseerde verkeer duidelijk dominant aanwezig is. Vaak is er dan sprake van een hoofdfietsroute. In de Vlietlaan is van deze situatie geen sprake. De hoofdfietsroutes lopen van oost naar west en andersom via de overwegen Meerweg en de Generaal de la Reijlaan. Een mogelijke toekomstige snelfietsroute loopt via de Lindenlaan. Door het laden en lossen en de parkeervakken rijdt er relatief veel gemotoriseerd verkeer over de Vlietlaan. De verkeerssituatie op de Vlietlaan past niet bij een Fietsstraat.

Vanuit de Mobiliteitsvisie wordt de Vlietlaan (net als in de toekomst de Olmenlaan) afgewaardeerd van een gebiedsontsluitingsweg (50 km/u) naar een erftoegangsweg (30 km/u) waarbij bestuurders van rechts voorrang hebben (gelijkwaardige kruispunten). Hier wordt één uitzondering op gemaakt: bestuurders vanuit de Meerweg die linksaf de Vlietlaan in rijden, hebben voorrang op het verkeer vanuit de Veldweg en het Julianaplein om terugslag naar de spoorwegovergang te voorkomen.

## Vraag 5

Waarom is gekozen voor de inrichting met middenberm?

## Antwoord

Door toepassing van een middenberm wordt het beeld van een brede vrijwel rechte rijbaan doorbroken. Dit heeft naast de plateau's bij de zijwegen een snelheid remmend effect op het gemotoriseerde verkeer waardoor de verkeersveiligheid wordt verbeterd.

Daarnaast verbetert de oversteekbaarheid doordat de weg in twee delen via een brede doorsteek op niveau van de weg kan worden overgestoken. In de middenberm is om de vier á vijf auto's een doorsteek opgenomen.

Voorts wordt maximaal gebruik gemaakt van de aan te kopen strook grond van ProRail aan de zijde van het spoor. Doordat het parkeren en de rijbaan in de richting van het Julianaplein aan de spoorzijde van de bestaande bomenrij komt is het trottoir aan de winkelizijde zo breed mogelijk. De rijbaan in de richting van het station komt dan direct langs de middenberm met bestaande bomen. Naast de rijbaan komt op het trottoir een overrijdbare strook die plaatselijk gebruikt kan worden voor laden en lossen.

Hierdoor vindt het laden en lossen naast de rijbaan plaats waardoor onveilige situaties voor fietsers worden voorkomen. De fietsers hoeven immers niet meer zoals in de huidige situatie om de stilstaande voertuigen heen te rijden. Dit geldt ook voor het gemotoriseerde verkeer.

De parkeerplaatsen aan de spoorzijde blijven bereikbaar vanaf de Stationsweg en de Generaal de la Reijlaan vanuit de richting Brinklaan. Het draaien om de middenberm heen ter hoogte van de kruispunten (U-bocht) is toegestaan. Zo kunnen de parkeervakken ook vanaf de Meerweg of de Olmenlaan worden bereikt.

## Vraag 6

Zijn er tellingen beschikbaar van kruispunt Vlietlaan-Generaal de la Reijlaan?

## Antwoord

Ja, deze zijn als bijlage aan deze memo toegevoegd. In de kruispunttelling van 6 februari 2020 is te zien dat in de ochtendspits 24 motorvoertuigen van de Nieuwe 's-Gravelandseweg afslaan in de richting van de Vlietlaan. In de avondspits gaat het om 36 motorvoertuigen in deze richting.

## **Vraag 7**

Zijn er ongevallencijfers beschikbaar van kruispunt Vlietlaan-Generaal de la Reijlaan?

## **Antwoord**

In de periode 1 januari 2014 – 25 november 2020 zijn op dit kruispunt vijf ongevallen gebeurd waarbij één gewonde is gevallen (Bron: VIA Statistiek Ongevallen). Gemiddeld betekent dit minder dan één ongeval per jaar.

## **Vraag 8**

Waarom is gekozen voor een verbod om rechtsaf te slaan de Vlietlaan in komende vanaf de Nieuwe 's-Gravelandseweg?

## **Antwoord**

Direct na het openen van de spoorwegbomen rijden zeker overdag veel fietsers het spoor over richting de Generaal de la Reijlaan. Gelijktijdig wordt de wachtrij met gemotoriseerde voertuigen afgewikkeld waarbij ook deze voertuigen richting de Generaal de la Reijlaan rijden.

Als een automobilist naar rechts af wil slaan de Vlietlaan in, dan moet de automobilist voorrang verlenen aan de rechtdoor gaande fietsers. Het achteropkomende gemotoriseerde verkeer wordt geblokkeerd (inhalen kan niet i.v.m. tegenliggers vanaf de Generaal de la Reijlaan, ook hier wordt een wachtrij afgewikkeld) waarbij de wachtrij al heel snel op de spoorwegovergang terecht komt. Dit kan leiden tot zeer gevaarlijke situaties, zoals ook door ProRail is bevestigd.

Het risico is gelijk aan kans keer gevolg. De kans dat een automobilist vanuit het Spiegel rechtsaf wil slaan de Vlietlaan in, is klein gegeven de omvang van deze verkeersstroom. Daar staat weer een hoge kans tegen over dat er een trein nadert: de spoorwegbomen zijn per uur 25 minuten dicht. De gevolgen kunnen zoals gezegd zeer groot zijn als een trein in botsing komt met een auto die geen kant meer op kan.

Gegeven het voorgaande weegt het sterk verkleinen van het risico door het instellen van een verbod om rechtsaf te slaan (fietsers uitgezonderd, vrachtverkeer mag in de huidige situatie al niet naar rechts af slaan) zeker op tegen het moeten omrijden van het gemotoriseerde verkeer via de Generaal de la Reijlaan, Brinklaan en Olmenlaan.

Door het verbod wordt in combinatie met het opheffen van twee opstelstroken (linksaf vanuit de Generaal de la Reijlaan en linksaf vanuit de Vlietlaan) de situatie op dit kruispunt eenvoudiger. Dit sluit aan bij het feit dat een deel van de weggebruikers het kruispunt als onveilig ervaren.

Door het verbod wordt het mogelijk om in de Vlietlaan een zebrapad te realiseren. Dit sluit aan bij het streven om de voetgangersstromen tussen de Vlietlaan/centrum en het station zo goed mogelijk te faciliteren.

Het verbod was al opgenomen in het Kaderplan Verkeer Centrum 2017. Bij vaststelling door de raad is een amendement aangenomen waarin het college wordt verzocht nader onderzoek uit te voeren naar een extra opstelstrook voor het rechtsaf slaand verkeer vanuit het Spiegel en een aangepast ontwerp voor het kruispunt. Dit amendement is na afstemming met ProRail en nader verkeerskundig onderzoek in april 2020 beantwoord.

In dit onderzoek wordt aanbevolen het kruispunt zo veel mogelijk te versimpelen en bij voorkeur het rechtsaf slaan helemaal te verbieden. Uit tellingen blijkt dat het aantal auto's dat rechtsaf slaat gering is (iets meer dan tien per uur tijdens de spitsperiodes) waardoor het effect op de doorstroming en bereikbaarheid gering is. Het omliggend wegennet biedt voldoende alternatieven in de directe omgeving. Vanwege het grote veiligheidsrisico (kans maal gevolg) wordt ondanks dit geringe aantal voertuigen toch geadviseerd om het rechtsaf slaan helemaal te verbieden.

## Vraag 9

Waarom worden de ondergrondse afvaldepots bij de nieuwe Englaan verplaatst?

## Antwoord

Op basis van de ingekomen reacties op het Definitief Ontwerp van 24 september 2020 en de beantwoording in de reactienota bij het DO is in overleg met bewoners van de Eslaan, de VVE van appartementencomplex Hessen Cassel en de GAD gezocht naar een alternatieve locatie voor de ondergrondse afvaldepots bij de Eslaan.

De alternatieve locatie is gevonden in de Vlietlaan ter hoogte van de blinde gevel van appartementencomplex Hessen Cassel. Deze locatie is goed bereikbaar voor de GAD en levert in de Eslaan twee extra parkeerplaatsen op. Voorgesteld wordt om deze nieuwe locatie op te nemen in het ontwerp voor de Vlietlaan.

## Vraag 10

Hoeveel parkeerplaatsen komen er terug in het plan?

## Antwoord

In onderstaande tabel is per straat het saldo parkeervoorzieningen aangegeven na verwerking van de voorgestelde ontwerpaanpassingen (aanpassingen in rood weergegeven).

	Huidig		Toekomstig		Netto	
	Regulier	Mindervaliden	Regulier	Mindervaliden	Regulier	Mindervaliden
Vlietlaan	71*	3	44	0	-27	-3
Olmenlaan (Zuid)	1	1	8	2	7	1
Olmenlaan (Noord)	3	0	2	1	-1	1
Eslaan	2	0	2	1	0	1
Nieuwe Englaan	0	0	0	1	0	1
Plangebied	77	4	56	5	-21	1

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

## Vraag 11

Hoeveel bomen komen er terug in het plan?

## Antwoord

Van de bestaande bomenrij langs het spoor moet een deel worden gekapt om de verbinding te maken met het nieuwe profiel met middenberm. Van de 21 bomen in de huidige situatie worden er 10 gekapt. Door toevoeging van 7 nieuwe bomen komen er totaal 18 bomen terug in de middenberm. Dit zijn bomen van groot formaat.

In het Definitief Ontwerp is een bomenrij met 24 bomen (deels in plantvakken) toegevoegd in het brede trottoir aan de zijde van de winkels. Hierbij moet gedacht worden aan het type bomen met een beperkte hoogte dat in de plantvakken van de Brinklaan is toegepast.



Afbeelding 1. Situatie Brinklaan als voorbeeld voor toe te passen bomen in trottoir Vlietlaan

Het totaal aantal bomen in de nieuwe situatie op de Vlietlaan is dan 42 en daarmee een verdubbeling van het huidige aantal bomen.

## Bijlagen

- Tellingen kruispunt Vlietlaan-Generaal de la Reijlaan d.d. 6 februari 2020