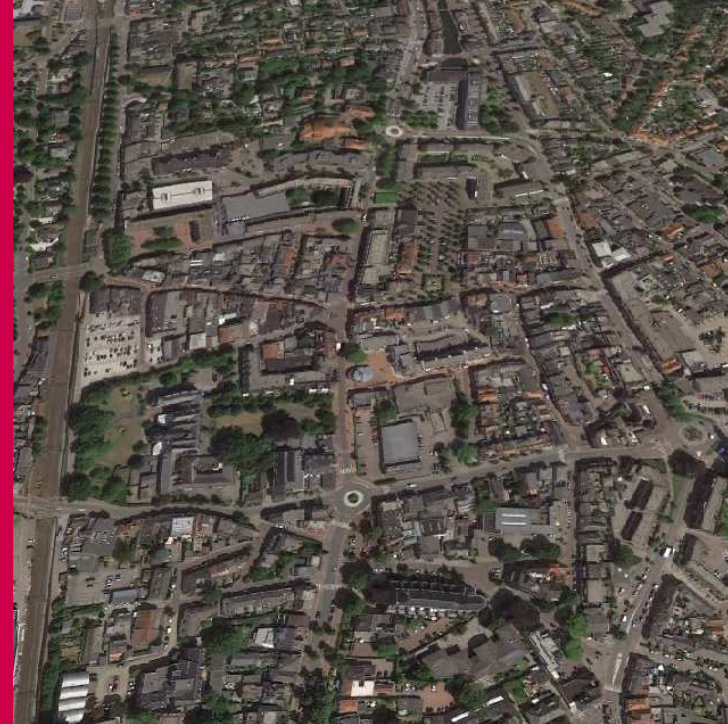


Gemeente Gooise Meren

Kaderplan verkeer centrum Bussum

Bussum vitaal en bereikbaar



Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Gooise Meren

Kaderplan verkeer centrum Bussum

Bussum vitaal en bereikbaar

Datum	26 september 2017
Kenmerk	BUS025/Wrj/0120.03
Eerste versie	1 september 2017

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Gooise Meren
Titel rapport	Kaderplan verkeer centrum Bussum Bussum vitaal en bereikbaar
Kenmerk	BUS025/Wrj/0120.03
Datum publicatie	26 september 2017
Projectteam opdrachtgever(s)	de heer B. Berends, mevrouw A. Soede e.a.
Projectteam Goudappel Coffeng	de heer J.A. Waagmeester (projectleider) en de heer J. Kuijpers
Projectomschrijving	Integraal ontwerp van wegen rond en in het centrum van Bussum.
Trefwoorden	centrum, ruimtelijke economie, bereikbaarheid, integraal ontwerp, fietsenstallingen, loopstromen

Inhoud	Pagina		
1	Doelstelling en planproces	1	4
1.1	De start	1	4.1
1.2	Van verkeerscirculatieplan naar ontwerpplan	1	4.2
1.3	Doelen en uitgangspunten	2	4.3
1.4	Onderzoeksgebied	2	4.4
1.5	Planproces	2	4.5
1.6	Kader voor toekomstige verkeersmaatregelen	3	
2	Essenties van het plan	4	Een aantrekkelijk centrum
2.1	Centrumring of 'parkeerroute'	4	De pleinen in het centrum
2.2	Aantrekkelijk centrum	5	Het profiel van de Brinklaan
2.3	Essenties van het verkeersplan	7	Het profiel van de Veerstraat
			De entrees van het centrum
			Aantal en locaties van fietsenstallingen
3	Het ontwerp van de centrumring	9	
3.1	Kruispunt Nieuwe Raadhuisstraat - Landstraat - De Genestetlaan	11	
3.2	Landstraat: oversteken Oud Bussumerweg en Havenstraat	13	
3.3	Kerkstraat: oversteek Kapelstraat en aansluiting Thierensstraat	15	
3.4	Herenstraat	17	
3.5	Kloosterweg	21	
3.6	Vlietlaan - Meerweg - Julianaplein	23	
3.7	Vlietlaan - Olmenlaan/Olmenlaan - Brinklaan	25	
3.8	<i>Buiten de Ring</i> : Vlietlaan en kruispunt met de Generaal de la Reijlaan	27	
3.9	<i>Buiten de Ring</i> : Spiegelstraat	29	

1

Doelstelling en planproces

1.1 De start

Dit 'Verkeersplan Centrum' is een concrete uitwerking van de ambities, zoals die verwoord zijn in de 'Gebiedsvisie Centrum' (mei 2012) en het 'Centrumplan Bussum' (april 2013). Hoewel het gaat om een *verkeerskundige* uitwerking, zijn de doelstellingen breder, conform de ambities uit het Centrumplan Bussum en de uitgangspunten, die op 15 februari 2017 door de Raad zijn vastgesteld. Zo wordt niet alleen gekeken naar infrastructuur, maar bijvoorbeeld ook naar mogelijkheden om de belevingswaarde te versterken, ontmoetingsplaatsen en levendigheid te creëren. Verkeer en vervoer is immers geen doel op zich. Het hoofddoel is: een economisch vitaal centrum waar het goed toeven is. Dit vraagt om een openbare ruimte die veilig, herkenbaar en bereikbaar is voor alle verkeersdeelnemers.

1.2 Van verkeerscirculatieplan naar ontwerpplan

In eerste instantie was sprake van een 'VCP' voor het centrum van Bussum: een *verkeerscirculatieplan*. Met behulp van een verkeersprognosemodel is onderzocht of met aanpassingen in de verkeerscirculatie (zoals een afsluiting van de Brinklaan of eenrichtingsverkeer op wegen rond het centrum) de leefbaarheid kan worden verbeterd en fietsers en voetgangers meer ruimte kunnen krijgen. Daaruit is echter geconcludeerd¹ dat er te weinig goede alternatieven zijn om het verkeer 'op te vangen': er ontstaan te grote verkeersstromen op wegen die daar niet voor geschikt zijn. In dit plan wordt daarom in grote lijnen uitgegaan van de huidige

¹ Stuurgroep Centrummanagement, april 2015.

verkeerscirculatie. De nadruk ligt nu op aanpassingen in het ontwerp van de wegen.

1.3 Doelen en uitgangspunten

Hoewel de nadruk van het plan verschoven is van 'verkeerscirculatieplan' naar ontwerpplan, zijn de doelen en uitgangspunten van het plan hetzelfde gebleven:

- *Verbeteren van de veiligheid van alle verkeersdeelnemers in en rond het centrum* zodat een veilige woon- werk- en leefomgeving ontstaat. De veiligheid van voetgangers en fietsers staat hierbij voorop. Bijzonder aandachtspunt vormt de veiligheid rond de spoorwegovergangen.
- *Verbeteren van de bereikbaarheid naar en in het centrum:* de bereikbaarheid voor autoverkeer moet op peil blijven, maar tegelijkertijd moet het langzame verkeer beter worden gefaciliteerd door fietsvoorzieningen (o.a. fietsparkeren). In het centrum mag het winkelend publiek (voetgangers) zo min mogelijk gehinderd worden door het autoverkeer.
- *Verbeteren van de herkenbaarheid van het centrum:* een veilige, goed ingerichte een aantrekkelijke openbare ruimte in het centrum draagt bij aan een goed vestigingsklimaat voor ondernemers. De openbare ruimte moet een logische vertaling zijn van het gebruik en een voorwaarde zijn voor de levendigheid en gezelligheid in het centrum.

De ambities omtrent het verkeer en de openbare ruimte in het centrum van Bussum zijn vertaald in uitgangspunten, die op 15 februari 2017 door de Raad zijn vastgesteld. Ze vormen de basis voor het voorliggende plan.

1.4 Onderzoeksgebied

Het plangebied bestaat uit het gebied tussen de Nieuwe Raadhuisstraat (noordzijde), Landstraat (oostzijde), Kerkstraat (zuidzijde) en de Spiegelstraat (westzijde). De Vlietlaan wordt als belangrijke aanloopstraat naar het centrum vanaf het station Naarden-Bussum meegenomen, inclusief het kruispunt met de Generaal de la Reijlaan.

1.5 Planproces

Voor de totstandkoming van dit plan is een uitvoerig proces gevoerd. In de zomer van 2014 is begonnen met een proces met participanten om de uitgangspunten vast te stellen en te verkennen aan welke oplossingsrichtingen wordt gedacht. Daarvoor is een klankbordgroep samengesteld met vertegenwoordigers uit verschillende geledingen in het centrum (waaronder ondernemers en bewoners). Daarnaast is een enquête gehouden onder het Burgerpanel waaruit een aantal verschillende aandachtspunten naar voren zijn gekomen (zie hiervoor ook hoofdstuk 2).

In 2015 is verder nagedacht over de ruimtelijke invulling van diverse deelgebieden in het centrum. Hiervoor zijn zogenaamde 'Functional Ambiance' sessies gehouden, met zowel de stuurgroep als de participanten. In deze sessies wordt vastgesteld op welke punten de ambitie veel afwijkt van de huidige situatie. Daaruit is onder andere naar voren gekomen dat de Brinklaan weer echt een 'Brinkenlaan' moet worden (met meer pleinfuncties).

Met de resultaten van deze sessies zijn we in nauw overleg met een multidisciplinaire projectgroep verder gegaan met het ontwerpen van concrete oplossingen. Op 28 november 2015 is daarnaast nog een fietsparkeeronderzoek uitgevoerd om beter te kunnen vaststellen waar behoefte is aan meer fietsparkeerplaatsen.

Het nu voorliggende VO is weer besproken met de klankbordgroep op 13 maart 2017. De resultaten hiervan zijn verwerkt in het nu voorliggende conceptplan. Het conceptplan is met alle belangstellenden in de gemeente gedeeld tijdens een gemeentebrede bijeenkomst op 9 mei 2017. Het resultaat van deze brede raadpleging wordt verwerkt in een reactienota die samen met het plan wordt voorgelegd aan de Raad.

1.6 Kader voor toekomstige verkeersmaatregelen

Dit verkeersplan Centrum is niet het einde van het planproces. Het plan geeft een concreet beeld van de gewenste verkeersstructuur in en rond het centrum, maar het plan zal niet in één keer worden gerealiseerd. Voor elk te realiseren onderdeel zal in overleg met omwonenden en andere belanghebbenden nog een definitief ontwerp worden gemaakt.

Het nu voorliggende ontwerp geeft daar echter wel richting aan: het garandeert dat de keuzes die in de toekomst voor verschillende onderdelen gemaakt moeten worden, tot één samenhangend en herkenbaar beeld leiden. Om het centrum leefbaar en economisch vitaal te houden, moet het centrum immers een eenheid vormen. Dit kaderplan geeft aan hoe dit bereikt kan worden. Het is geen 'blauwdruk' voor de toekomst, maar geeft wel een duidelijk kader voor toekomstige verkeersmaatregelen in het centrum. Een kader voor een economisch vitaal, goed bereikbaar en aantrekkelijk centrum.

2

Essenties van het plan

Als uitwerking van de doelstellingen en uitgangspunten op hoofdlijnen zijn een aantal meer concrete aandachtspunten geformuleerd. Deze zijn in samenspraak met belanghebbenden tot stand gekomen. Er wordt onderscheid gemaakt in:

- aandachtspunten voor de ring (parkeerroute) om het centrum heen (paragraaf 2.1);
- aandachtspunten voor de centrumstraten binnen de ring (paragraaf 2.2).

Deze twee onderdelen vragen gezien hun functie om een ander soort inrichting. Voor beide onderdelen gelden de door de Raad vastgestelde uitgangspunten, maar op de route rond het centrum ligt de nadruk iets meer op *veiligheid* en *bereikbaarheid*, terwijl voor de centrumstraten binnen de ring meer nadruk ligt op het *versterken van het verblijfsklimaat en de herkenbaarheid*

Op basis hiervan worden in paragraaf 2.3 de essenties van het centrumplan verwoord.

2.1 Centrumring of 'parkeerroute'

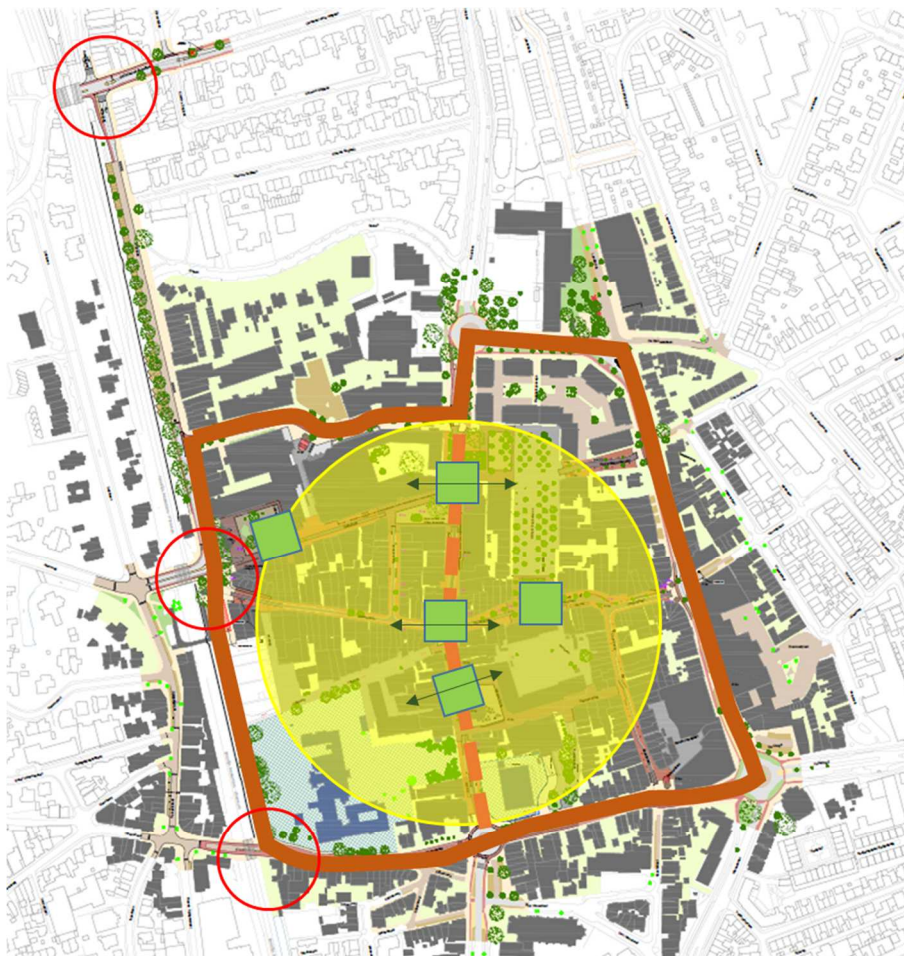
- De bereikbaarheid van het centrum moet voor alle vervoerwijzen, dus ook voor autoverkeer, op peil blijven.
- Niet alleen in het centrum zelf, maar ook in de Spiegelstraat en de aanloopstraten naar het centrum is een goede bereikbaarheid voor alle vervoerwijzen uitgangspunt.
- De parkeervoorzieningen voor het centrum moeten goed aangesloten zijn op de routes rond het centrum. Zij moeten voor bezoekers duidelijk en eenvoudig te vinden zijn.

- De doorstroming en verkeersveiligheid rond de spoorwegovergangen vormen een specifieke aandachtspunt en vormen een randvoorwaarde bij het ontwerp.
- De Olmenlaan wordt aantrekkelijker gemaakt als alternatief voor fietsroutes door het centrum heen. Ook de Genestetlaan wordt in het alternatief betrokken.
- De oversteekbaarheid van de wegen rond het centrum (specifiek Landstraat en Kerkstraat) dient op peil te blijven.
- Te nemen maatregelen dienen positief bij te dragen aan de verkeersveiligheid. Functie, vormgeving en gebruik van wegen zijn zo veel mogelijk in overeenstemming met elkaar om aan Duurzaam Veilig-richtlijnen te voldoen.
- Op de ring rond het centrum is specifieke aandacht nodig voor de verkeersveiligheid van langzaam verkeer, in het bijzonder op de Herenstraat.




2.2 Aantrekkelijk centrum

- De inrichting van straten en pleinen draagt bij aan de ontmoetingsfunctie van het centrum.
- Bestrating, straatmeubilair en groenstructuur dragen bij aan de herkenbaarheid en belevingswaarde van het centrum.
- Behoud van voldoende levendigheid op de Brinklaan: verkeersmaatregelen en ruimtelijk-economische maatregelen moeten elkaar versterken.
- In een eerdere fase in de planvorming is de keuze gemaakt om de Brinklaan van zuid naar noord open te houden voor autoverkeer. Voetgangers en fietsers moeten zich echter veilig voelen op de Brinklaan.

- Alle bestemmingen (winkels, bedrijven, woningen) in het centrum moeten altijd bereikbaar blijven voor hulpdiensten.
- Het centrum moet goed bereikbaar blijven per openbaar vervoer. Bushaltes sluiten aan op looproutes in het centrum.
- Er is meer aandacht nodig voor de dwarsrelaties voor voetgangers over de Brinklaan. In het bijzonder moet de voetgangersrelatie tussen de beide delen van de 'winkel-8' logisch en aantrekkelijk zijn.
- De Veerstraat wordt zodanig heringericht dat fietsers meer rekening gaan houden met voetgangers.
- Fietsenstallingen worden zodanig gesitueerd dat bestemmingsverkeer verleid wordt om de fiets aan het begin van het centrumgebied te stallen en niet door het centrum heen te rijden.
- Specifieke aandachtspunten voor voetgangers zijn:
 - de verbinding tussen Nassaulaan en Havenstraat;
 - de oversteekbaarheid van de Landstraat;
 - de looproutes vanaf parkeerterreinen/-garages naar winkels;
 - goede toegankelijkheid van het centrum voor voetgangers (met of zonder lichamelijke beperking).



Essenties van het plan

-  Een herkenbare verkeersstructuur voor auto's en fietsers, goede oversteekmogelijkheden
-  Binnen de ring: meer eenheid, prioriteit voor winkelend publiek
-  Brinklaan: auto te gast, primaat bij fietsers en voetgangers
-  Pleinen brengen verschillende delen van het centrum bij elkaar: levendigheid, gezelligheid
-  Verbetering verkeersveiligheid spoorwegovergangen

2.3 Essenties van het verkeersplan

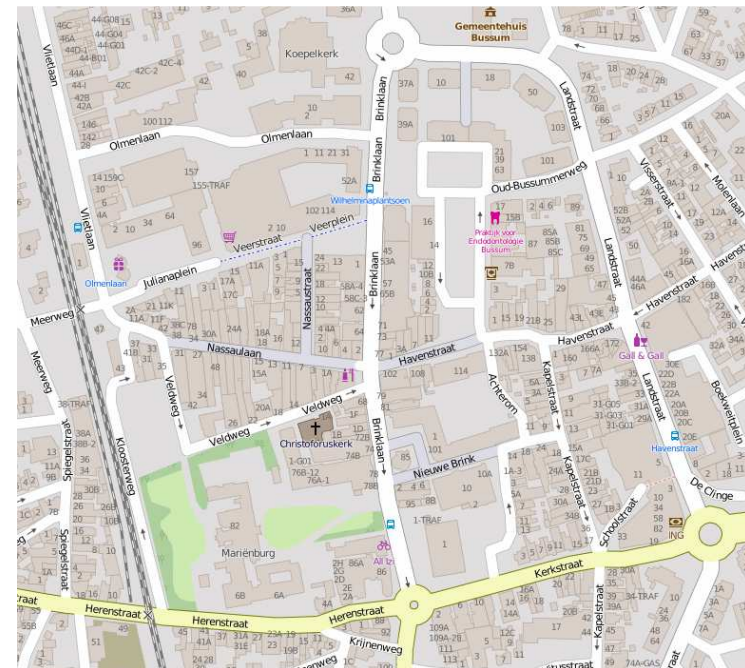
Met alle input uit het planproces en de geformuleerde uitgangspunten is een plan gemaakt voor het hele centrum. De verschillende onderdelen van dit plan worden in de volgende hoofdstukken in beeld gebracht en toegelicht. Dit is de grote lijn van het plan:

- De ring rond het centrum (de parkeerroute) wordt duidelijker gemaakt en de positie van fietsers op de ring wordt verbeterd, zodat het ook voor doorgaand fietsverkeer aantrekkelijker wordt om *langs* in plaats van *door* het centrum te fietsen.
- Hoewel de ring een duidelijke verkeersfunctie heeft, mag deze geen barrière vormen voor voetgangers, die naar het centrum willen. Daarom wordt de oversteekbaarheid van de ring vergroot.
- Bij de spoorwegovergangen wordt prioriteit gegeven aan de verkeersveiligheid.
- In het centrum wordt de verblijfskwaliteit verhoogd door een aantal duidelijk herkenbare pleinen te maken.
- Op de Brinklaan ligt de eerste prioriteit bij overstekende voetgangers ter hoogte van de pleinen, de tweede prioriteit bij de fietsers en de derde bij gemotoriseerd verkeer: de Brinklaan blijft open voor autoverkeer, maar auto's zijn 'te gast'.
- De Veerstraat krijgt een profiel waar fietsers en voetgangers meer gelijkwaardig aan elkaar zijn. Fietsers blijven welkom op de Veerstraat, maar moeten meer rekening houden met voetgangers, die van dezelfde ruimte gebruikmaken.
- De essentie van de voorstellen in het centrum is dat verschillende verkeersdeelnemers minder 'eigen ruimte' hebben, maar meer rekening met elkaar moeten houden.

3

Het ontwerp van de centrumring

In dit hoofdstuk worden de voorgestelde aanpassingen aan de centrumring beschreven. Daarbij wordt de ring 'met de klok mee' gevolgd, beginnend bij de Nieuwe Raadhuisstraat naar de Landstraat en vervolgens de Kerkstraat, Herenstraat, Kloosterweg, Vlietlaan en Olmenlaan en het gedeelte van de Brinklaan tussen Olmenlaan en Landstraat.





Variant 1



Variant 2

3.1 Kruispunt Nieuwe Raadhuisstraat - Landstraat - De Genestetlaan

De problematiek

Het kruispunt Nieuwe Raadhuisstraat - Landstraat - De Genestetlaan wordt ervaren als gevaarlijk. Daarvoor zijn verschillende oorzaken:

- De bocht in de Landstraat - Nieuwe Raadhuisstraat is vrij ruim en kan dus met een vrij grote snelheid genomen worden.
- Er steken veel fietsers over richting de Genestetlaan.
- Er is eigenlijk sprake van twee kruispunten vlak bij elkaar: een voorrangskruispunt (Nieuwe Raadhuisstraat-- Landstraat) en een gelijkwaardig kruispunt (Landstraat - De Genestetlaan).

Voortuitlopend op dit plan heeft het College van B&W begin 2015 besloten om op de landstraat al enkele drempels aan te leggen bij dit punt.

De oplossing, variant 1: optimalisatie huidige vormgeving

De situatie wordt in deze variant verbeterd door de doorgaande asfaltstrook op de route Nieuwe Raadhuisstraat - Landstraat te versmallen. Zo wordt de snelheid van het verkeer teruggebracht en ontstaat in de middenberm meer ruimte voor overstekend langzaam verkeer. De extra benodigde breedte voor afslaand vrachtverkeer wordt uitgevoerd als rammelstrook.

² Vrachtauto's kunnen alleen vanuit zuidelijke richting achteruit het expeditiehof van de Vomar inrijden (dit omdat de vrachtauto alleen aan de bestuurderszijde goed uitzicht heeft op het expeditiehof). In de huidige situatie rijdt de chauffeur vanaf de Nieuwe Raadhuisstraat de vrachtauto naar de linker rijstrook zodat het tegemoetkomende verkeer wordt geblokkeerd. Vervolgens kan de vrachtauto achteruit rijden naar de

De oplossing, variant 2: rotonde

Een meer structurele en optimaal veilige oplossing voor de waargenomen problemen is om dit kruispunt om te bouwen tot rotonde:

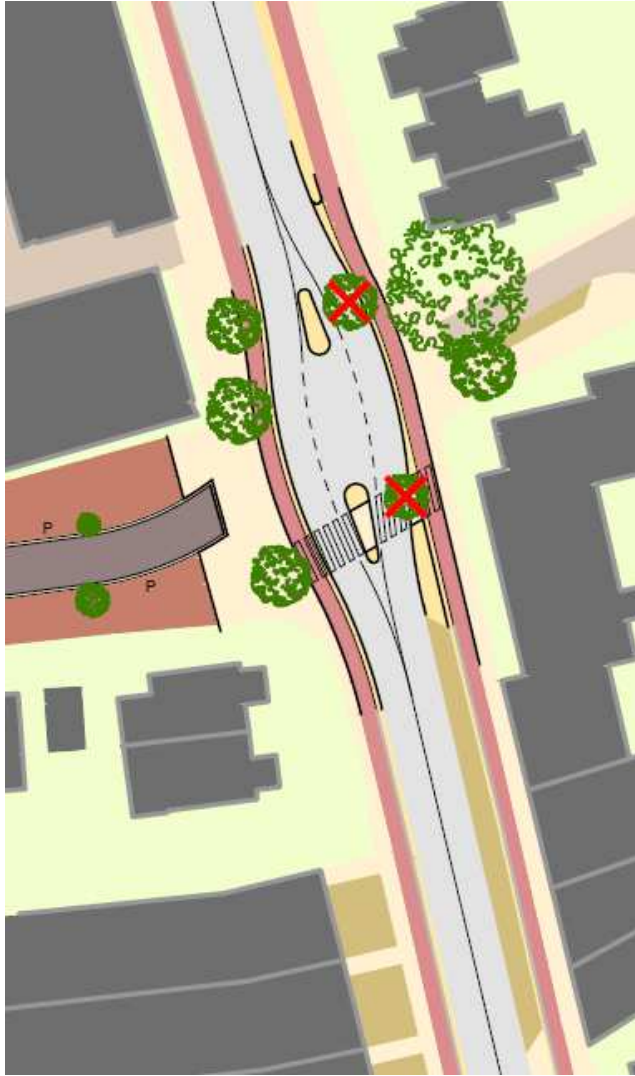
- De snelheid van het autoverkeer wordt beperkt.
- Fietsers kunnen veilig en met voorrang oversteken.
- De beide kruispunten worden samengebracht tot één rotonde.

Deze oplossing kent echter ook een aantal duidelijke nadelen:

- De rotonde heeft een grote ruimtelijke impact en gaat ten koste van bomen.
- Bij deze oplossing moet een aparte voorziening gemaakt worden voor vrachtauto's die bij de Vomar moeten laden en lossen².

De Genestetlaan krijgt in het voorstel een iets aangepast profiel waarin meer ruimte komt voor fietsers ten koste van parkeerplaatsen.

Landstraat noord en vervolgens naar het expeditiehof. Dit is in de huidige situatie al geen optimale situatie (beperkt zicht op fietsers), maar bij een rotonde kan dit zeker niet meer. Daarom moet bij de Landstraat noord een insteekhaven worden gemaakt, van waaruit de chauffeur recht achteruit het expeditiehof in kan rijden.



3.2 Landstraat: oversteken Oud Bussumerweg en Havenstraat

De problematiek

De Landstraat is een relatief drukke weg en vormt daarmee (zeker gevoelsmatig) een barrière voor voetgangers en fietsers vanuit de oostelijke woonwijken naar het centrum. De snelheid van het gemotoriseerde verkeer op de Landstraat versterkt dit gevoel.

De oplossing

Bij de Oud Bussumerweg en de Havenstraat wordt een middengeleider gemaakt, zodat voetgangers en fietsers in twee keer kunnen oversteken. Deze oplossing zorgt voor een aanzienlijke verbetering van de oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid. Door het 'rustpunt' in het midden ontstaan meer oversteekmogelijkheden en kan men sneller oversteken. Doordat het autoverkeer geremd wordt (door uitbuiging van de rijbaan) is oversteken ook veiliger.

Om deze oplossing mogelijk te maken, moeten wel enkele bomen worden verplaatst en vervallen enkele parkeerplaatsen.



3.3 Kerkstraat: oversteek Kapelstraat en aansluiting Thierensstraat

De problematiek

Op de Kerkstraat zijn twee punten waar een oplossing voor gevraagd is:

- Ter hoogte van de Kapelstraat steken relatief veel voetgangers en fietsers over die naar het centrum willen. Net als bij de Landstraat is de wens om de oversteekbaarheid en veiligheid hier te verbeteren.
- De toegang tot de garage Nieuwe Brink/Thierensstraat ligt op vrij korte afstand van de rotonde Kerkstraat - Brinklaan. Verkeer dat (vanuit westelijke richting) linksaf wil slaan naar de parkeergarage, moet wachten op tegemoetkomend verkeer. Daardoor kan een wachtrij op de Kerkstraat ontstaan, die terugslaat tot op de rotonde.

De oplossing

Voor de oversteek bij de Kapelstraat wordt, net als bij de Landstraat, een middengeleider gemaakt zodat het makkelijker wordt om in twee keer over te steken. In verband met de beschikbare ruimte kan hier echter geen fysiek middeneiland gemaakt worden: voor vrachtverkeer moet het middengedeelte overrijdbaar zijn om de bocht te kunnen maken.

Voor het afslaande verkeer vanaf de rotonde Kerkstraat - Brinklaan naar de parkeergarage Nieuwe Brink en de Thierensstraat kan een korte linksafstrook worden gemaakt. Ten oosten van de rotonde Kerkstraat - Brinklaan is daar voldoende ruimte voor beschikbaar. Het doorgaande verkeer wordt daardoor minder gehinderd en de rotonde Kerkstraat - Brinklaan wordt niet geblokkeerd. Verder naar het oosten versmalt het profiel van de Kerkstraat echter. Dat betekent dat de toegang tot de

garage Nieuwe Brink en Thierensstraat iets naar het westen moet worden verschoven.

Bijkomend voordeel is dat expeditieverkeer makkelijker kan draaien (aan de zijde van de Thierensstraat) en achteruit naar het expeditiehof kan rijden zonder het autoverkeer naar de parkeergarage te hinderen. Ook het achteruitsteken door vrachtauto's vanaf de Kerkstraat is hierdoor niet meer nodig.



3.4 Herenstraat

De problematiek

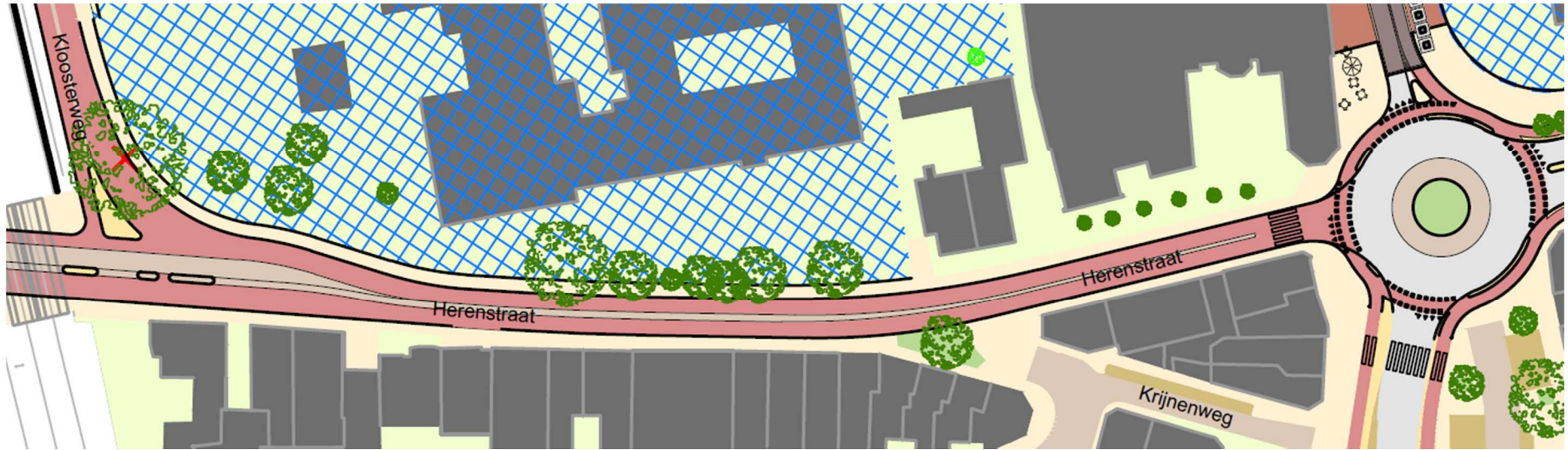
De Herenstraat is smal. Vooral op het oostelijke deel van de Herenstraat is er weinig ruimte. Daarom zijn er geen fietsvoorzieningen, terwijl dat gezien de verkeersintensiteit op de Herenstraat wel wenselijk zou zijn.

De oplossing, variant 1: gebruik Krijnenweg en plein bij Brinklaan

De eerste oplossing die getekend is, houdt in dat op het smalste deel van de Herenstraat eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd van oost naar west. Het verkeer in de tegenrichting rijdt via de Krijnenweg. Er ontstaat dan ruimte voor fietsstroken.

Bij deze oplossing wordt ook de rotonde Herenstraat - Brinklaan - Kerkstraat aangepast: er komt in deze optie één groter plein, waar ook de Krijnenweg op wordt aangesloten.

Het grotere plein gaat wel ten koste van de parkeer- en verblijfsruimte ten zuiden van de huidige rotonde. Het idee sluit goed aan bij het voornemen om ook op dit punt een plein te maken, maar het is de vraag in hoeverre de vrijkomende ruimte benut kan worden om de verblijfskwaliteit te verhogen: er blijft veel verkeer rijden en het middeneiland is niet zo geschikt voor verblijfsfuncties. Om die reden is een tweede variant uitgewerkt voor de Herenstraat.



De oplossing, variant 2: fietsstraat

De tweede optie blijft wat dichterbij de huidige verkeersstructuur, maar versterkt de positie van de fiets ten opzichte van de auto. Gezien het smalle profiel is het nu al zo dat automobilisten achter fietsers moeten blijven bij tegemoetkomend verkeer. Gevoelsmatig is de Herenstraat echter het domein van het autoverkeer (door het grijze asfalt). Fietsers krijgen daardoor soms te weinig ruimte. Door een herinrichting als fietsstraat (met rood asfalt en een bolgestrate middenstrook³) wordt duidelijk aangegeven dat de prioriteit bij de fietsers ligt en dat auto's achter fietsers moeten blijven.

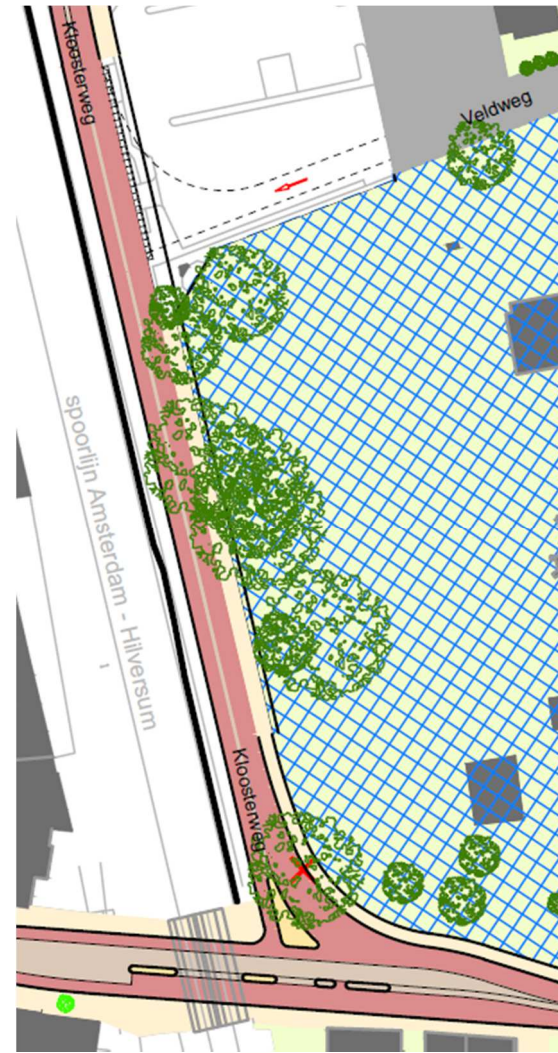
Voorbeeld: Dorpsstraat Castricum

Idealiter is op fietsstraten sprake van lagere auto-intensiteiten dan op de Herenstraat. Maar op de Dorpsstraat in Castricum functioneert een soortgelijke fietsstraat goed, ondanks een hoge auto-intensiteit (nog iets hoger dan in Bussum).



³ De bolgestrate middenstrook wordt toegepast op fietsstraten waar niet alleen veel fietsers, maar ook nog vrij veel auto's rijden. Op straten met minder autoverkeer wordt meestal geen bolgestrate middenstrook

toegepast. Bij de definitieve inrichting van de fietsstraat zal worden aangesloten bij de meest recente richtlijnen van het CROW. Deze zijn op dit moment in ontwikkeling.



3.5 Kloosterweg

De problematiek

De kloosterweg is nu een ondergeschikt onderdeel van de ring rond het centrum:

- De Kloosterweg is in de huidige situatie niet geschikt voor vrachtverkeer of bussen.
- De Kloosterweg is smal en niet aantrekkelijk voor fietsers.

De oplossing

Het voorstel is om de Kloosterweg iets te verbreden en in ieder geval in de richting van noord naar zuid fietsstrook aan te leggen (de richting die niet toegankelijk is voor autoverkeer). In het geval de Herenstraat als fietsstraat wordt ingericht (zie optie 2 voor de Herenstraat) zou een vergelijkbaar profiel kunnen worden doorgezet op de Kloosterweg.

De ruimte die voor fietsers gerealiseerd kan worden, is mede afhankelijk van het nog te nemen besluit over het pand Nassaulaan 43. Dit pand is door de gemeente aangekocht, maar het besluit over eventuele sloop van dit pand is aangehouden.

In het schetsontwerp is onderzocht wat de verkeerskundige voordelen zijn, indien het genoemde pand gesloopt zou worden:

- De Kloosterweg krijgt een logischer aansluiting op de Vlietlaan.
- De weg komt op grotere afstand van de keerwand van de spoorweg-onderdoorgang te liggen, waardoor de weg geschikt wordt voor zwaar verkeer.
- Er ontstaat meer ruimte voor langzaam verkeer.

Indien het pand Nassaulaan 43 niet gesloopt wordt, zal in de nadere uitwerking van het plan binnen de nu beschikbare ruimte een optimale oplossing gezocht moeten worden.



Optie: inrijden toegestaan voor gemotoriseerd verkeer

3.6 Vlietlaan - Meerweg - Julianaplein

De problematiek

Het kruispunt Vlietlaan - Meerweg - Julianaplein is een relatief druk kruispunt waarbij vooral de nabijheid van de spoorwegovergang een probleem vormt. Afslaand verkeer vanaf de Meerweg naar de Veldweg of het Julianaplein moet wachten op doorgaande fietsers. Achter dit afslaand verkeer kunnen auto's op de spoorwegovergang stil komen te staan. Dit kan leiden tot gevaarlijke situaties. Verder is de positie van fietsers hier zwak, omdat fietsvoorzieningen ontbreken.

De oplossing

De situatie bij de spoorwegovergang is een al lang bestaand knelpunt dat niet eenvoudig op te lossen is zonder aanpassingen in de verkeerscirculatie. Om de situatie hier te vereenvoudigen is ervoor gekozen om afslaand verkeer vanaf de doorgaande route Meerweg - Vlietlaan naar de Veldweg en het Julianaplein onmogelijk te maken: de Kloosterweg/Veldweg en Julianaplein worden beide straten met eenrichtingsverkeer naar het kruispunt toe (met uitzondering van fietsverkeer). De middenberm in de Meerweg wordt om de bocht doorgezet, met alleen een doorsteekje voor fietsers. Dat betekent dat verkeer vanuit de Kloosterweg en het Julianaplein zijn weg moet vervolgen via de Vlietweg.

Doordat de voorsorteerstrook in de Vlietlaan niet meer nodig is, ontstaat ook meer ruimte om fietsstroken te realiseren op dit deel van de centrumring.

De voorgestelde oplossing heeft een relatie met de verkeerscirculatie voor zowel de Veldweg als de Veerstraat.

Relatie met de Veldweg

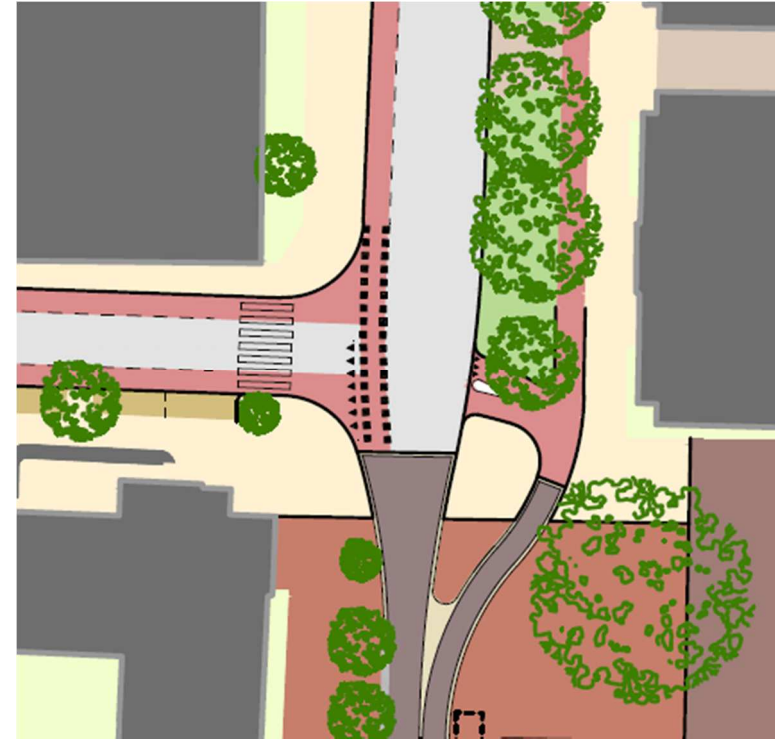
Een consequentie van de aanpassingen aan het kruispunt Vlietlaan - Meerweg - Julianaplein is dat het parkeerterrein aan de Veldweg niet meer rechtstreeks vanaf dit kruispunt bereikbaar is. In verband hiermee wordt overwogen om de rijrichting op de Veldweg om te draaien: Vanuit noordelijke richting kan het parkeerterrein dan via de Brinklaan en de Veldweg bereikt worden en vanuit zuidelijke richting via de Kloosterweg. Verkeer dat vanuit het parkeerterrein Veldweg weer weg wil rijden in zuidelijke richting, moet dan echter wel iets omrijden (via de Olmenlaan). Voor de beleving van de bereikbaarheid is echter belangrijker dat men via een directe route naar een parkeerterrein toe kan rijden, dan dat men er via een directe route ook weer weg kan rijden.

Relatie met de Veerstraat

Voor de Veerstraat zijn er twee mogelijkheden:

- Eenrichtingsverkeer op de hele straat van oost naar west;
- Behoud van de huidige situatie waarbij de straat vanaf de westkant in- en uitgereden kan worden (met paaltjes bij de oostelijke toegang van de straat).

Bij toepassing van eenrichtingsverkeer zal af en toe een busje of taxi door de straat rijden (vrachtverkeer is gebonden aan venstertijden), maar omdat men bij aan het einde van de straat verplicht moet afslaan naar de Vlietlaan/Olmenlaan zal het om weinig verkeer gaan. De huidige situatie leidt tot wat meer afslagbewegingen op het kruispunt bij de spoorwegovergang en keerbewegingen op de Veerstraat.



3.7 Vlietlaan - Olmenlaan/Olmenlaan - Brinklaan

De problematiek

Voor de beide kruispunten Vlietlaan - Olmenlaan en Olmenlaan - Brinklaan geldt dat uit de vormgeving niet goed blijkt dat de Olmenlaan onderdeel is van de centrumring:

- Het kruispunt Vlietlaan - Olmenlaan is een gelijkwaardig kruispunt.
- Op het kruispunt Olmenlaan - Brinklaan heeft het rechtdoorgaande verkeer op de Brinklaan voorrang.

Vanuit de visie op de 'centrumring' ligt het voor de hand om de voorrangssituatie te wijzigen, zodat je voorrang hebt als je op de ring blijft rijden. Probleem is echter dat de meeste fietsers rechtdoor fietsen. Dit geldt zowel op de Brinklaan als op de Vlietlaan.

De oplossing

De mogelijkheid om de voorrang aan te passen zodat verkeer van en naar de Olmenlaan voorrang krijgt, is op beide kruispunten onderzocht, maar dit bleek meer nadelen dan voordelen te hebben. Het idee is niet alleen nadelig voor rechtdoorgaande fietsers, maar kost ook veel ruimte. Voor overstekende fietsers zouden minimaal middeneilanden aanwezig moeten zijn (zodat in twee keer overgestoken kan worden). Met middeneilanden moeten de bochten echter verbreed worden, omdat anders grote vrachtauto's de bocht niet kunnen nemen. Het ruimtebeslag gaat ten koste van bomen en van de ruimtelijke kwaliteit bij deze entrees van het centrum.

Op beide kruispunten is er daarom voor gekozen om dicht bij de bestaande situatie te blijven. Wel worden de fietsvoorzieningen verbeterd. Op de Olmenlaan komen fietsstroken.



Oplossing voor parkeren vrachtauto's op marktdagen



3.8 *Buiten de Ring: Vlietlaan en kruispunt met de Generaal de la Reijlaan*

De problematiek

De Vlietlaan heeft op dit moment een vrij breed asfaltprofiel met een maximumsnelheid van 50 km/h en langsparkeren aan weerszijden van de rijbaan. Daardoor domineert de verkeersfunctie terwijl de Vlietlaan ook een winkelstraat is.

De aansluiting van de Vlietlaan op de Generaal de la Reijlaan levert ook problemen op. Hier speelt de nabijheid van de spoorwegovergang weer een rol. Verkeer dat vanaf de Nieuwe 's Gravelandseweg komt en wil afslaan naar de Vlietlaan moet rechtdoorgaande fietsers voor laten gaan, waardoor achteropkomend verkeer op de spoorwegovergang stil kan komen te staan. Ook het linksafslaand verkeer vanaf de Generaal de la Reijlaan zorgt soms voor blokkades van het kruispunt.

De oplossing voor de Vlietlaan

Om de Vlietlaan meer kwaliteit te geven als winkelstraat wordt voorgesteld om aan de westzijde van het profiel haakse parkeerplaatsen te maken, zodat aan de oostzijde van het profiel een veel breder trottoir kan worden gerealiseerd en de winkels niet meer achter een rij geparkeerde auto's schuilgaan. In het ontwerp is er nu vanuit gegaan dat een kleine strook grond langs het spoor verworven kan worden. Als dat niet mogelijk is, schuift het profiel iets naar het oosten op, waardoor het trottoir wat smaller wordt, maar nog altijd duidelijk breder dan in de huidige situatie.

In het ontwerp is er rekening mee gehouden dat op marktdagen ook vrachtauto's moeten kunnen parkeren op de Vlietlaan. Daartoe zijn de

zuidelijke parkeerplaatsen niet haaks, maar schuin gemaakt en zijn deze parkeerplaatsen verlengd: op marktdagen kan hier op de plaats van twee 'gewone' parkeerplaatsen één vrachtauto parkeren.

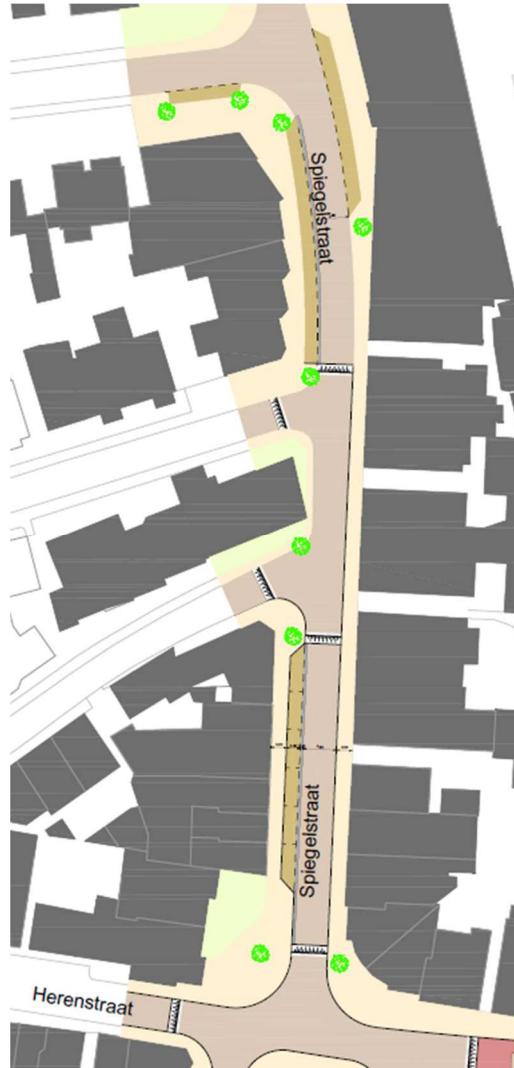
Oplossing voor de overweg, variant 1: optimale veiligheid

Het voorstel is om het noordelijke deel van de Vlietlaan (ten noorden van de Eslaan) eenrichtingsverkeer te maken (van zuid naar noord). Hierdoor kan het kruispunt Vlietlaan - Generaal de la Reijlaan aanzienlijk vereenvoudigd worden. Het grote voordeel daarvan is dat de kans op blokkade van het kruispunt geminimaliseerd wordt, zodat ook voorkomen wordt dat er verkeer op de overweg stil komt te staan (denk hierbij bijvoorbeeld aan auto's die rechtdoorgaande fietsers voor moeten laten gaan). Met deze oplossing wordt de verkeersveiligheid rondom de spoorwegovergang structureel verbeterd.

Oplossing voor de overweg, variant 2: optimale bereikbaarheid

Ondernemers op de Vlietlaan hebben aangegeven dat zij erg hechten aan het behoud van tweerichtingsverkeer op de Vlietlaan. Dan blijft de situatie op het kruispunt in grote lijnen gelijk aan de huidige situatie. Daarbij is het voor vrachtverkeer verboden om vanaf de spoorwegovergang rechtsaf te slaan richting de Vlietlaan. Dit afslagverbod zou ook voor personenauto's kunnen worden ingesteld, maar dat is moeilijk te handhaven. Met fysieke aanpassingen (verwijderen boogstraat) kan duidelijk gemaakt worden dat men hier niet mag afslaan, maar het kan voor personenauto's niet fysiek onmogelijk gemaakt worden. Als men dan toch rechtsaf slaat, ontstaan voor overig verkeer onverwachte en daarmee opnieuw onveilige situaties.

Variant 1



Variant 2



3.9 Buiten de Ring: Spiegelstraat

De Raad heeft het College in een motie gevraagd om ook de Spiegelstraat te betrekken bij het Kaderplan verkeer voor het centrum van Bussum, dit vanwege het bijzondere karakter van deze straat, die direct grenst aan het centrum.

De problematiek

Voor de Spiegelstraat is een afzonderlijke 'Functional Ambiance' sessie gehouden met belanghebbenden in de Spiegelstraat. Daaruit is naar voren gekomen dat men graag meer ruimte wil voor verblijfsfuncties in de straat. Maar er is ook gebleken dat men er sterk aan hecht dat er geen parkeerplaatsen verloren gaan en dat het gemotoriseerde verkeer in twee richtingen door de straat kan blijven rijden. Daarom zijn deze wensen als uitgangspunt voor het ontwerp genomen. Binnen dit uitgangspunt zijn er echter weinig mogelijkheden om meer ruimte voor andere functies te maken.

De oplossing, variant 1: optimalisering van het huidige profiel

In deze variant blijft het wegprofiel in grote lijnen gelijk aan de huidige situatie, zij het dat de verdeling tussen rijloper en parkeervakken wat wordt aangepast zodat de parkeervakken een reële breedte krijgen (die zijn nu smaller dan de ruimte die nu nodig is om een auto te parkeren).

De oplossing, variant 2: alles op één niveau

Een tweede mogelijkheid is om het hele profiel op één niveau te brengen, zoals bijvoorbeeld op de Marktstraat in Naarden (zie voorbeeldfoto). Dat heeft als voordeel dat er wat flexibeler met de ruimte omgegaan kan worden. Op mooie dagen kunnen er bijvoorbeeld

wat stoeltjes op het trottoir worden gezet en lopen voetgangers daaromheen over de rijbaan. Het totaal geeft een rustig beeld, terwijl er toch sprake is van een relatief smal profiel.



De oplossing heeft echter ook nadelen. Bij een combinatie van een smal profiel en een hoge parkeerdruk kan een indeling zonder stoepanden ertoe leiden dat auto's juist dicht tegen de gevels gaan parkeren (om de kans op schade aan spiegels e.d. te verkleinen). Daardoor neemt de ruimte voor voetgangers juist af. Ook lokt een inrichting à niveau sneller uit tot foutparkeren. Bij een keuze voor deze variant is daarom bijzondere aandacht nodig voor details zoals paaltjes en plaatsing van straatmeubilair. Deze elementen kunnen een fysieke barrière vormen om het gewenste gebruik van de openbare ruimte zeker te stellen.

4

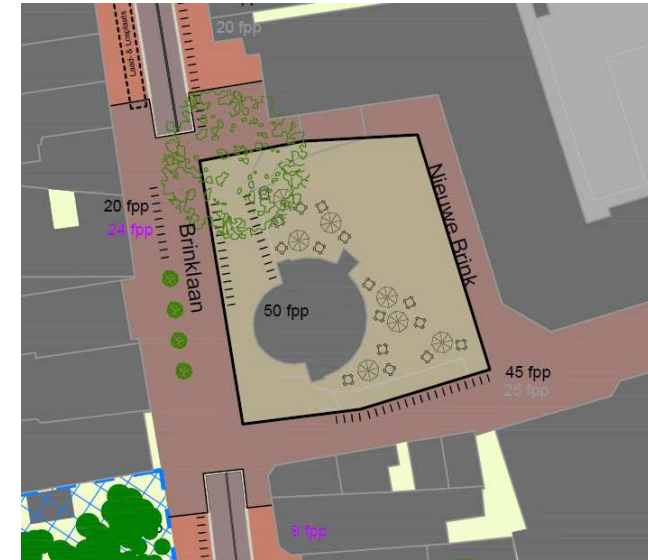
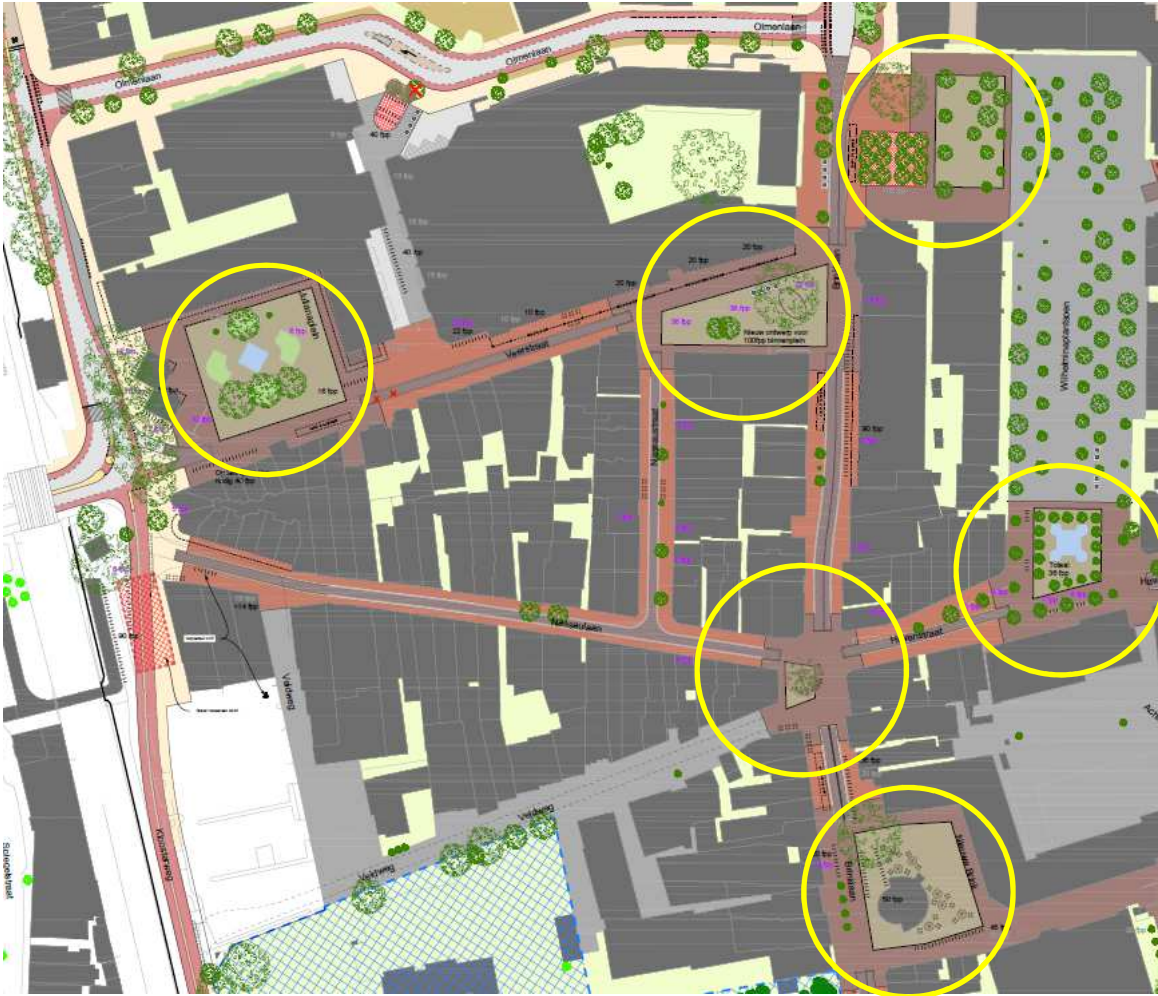
Een aantrekkelijk centrum

Waar op de ring de nadruk ligt op verkeersdoorstroming en bereikbaarheid, ligt de nadruk binnen de ring op aantrekkelijkheid en verblijfsklimaat. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste onderdelen daarvan beschreven:

- de pleinen in het centrum;
- het profiel van de Brinklaan;
- het profiel van de Veerstraat;
- de entrees van het centrum;
- aantal en locaties van fietsenstallingen.

Twee vergrote voorbeelden van pleinen met 'binnenplein' en 'buitenplein':

1. Brinklaan ter hoogte van Nieuwe Brink



2. Julianaplein



4.1 De pleinen in het centrum

De problematiek

Het centrum van Bussum heeft veel potentie, maar er is behoefte aan meer duidelijke verblijfsruimten, terrassen. Ook is er behoefte aan meer eenheid tussen de verschillende delen van het centrum. Voor het economisch functioneren moeten de verblijfsfuncties versterkt worden en mag de verkeersfunctie op sommige plekken wat minder dominant aanwezig zijn.

De oplossing

De belangrijkste open ruimten in het centrum worden ingericht als herkenbare pleinen. In nauw overleg met de stedenbouwkundigen van de gemeente Gooise Meren zijn in het centrum een zestal pleinen onderscheiden, waarbij de vormgeving steeds vergelijkbaar is:

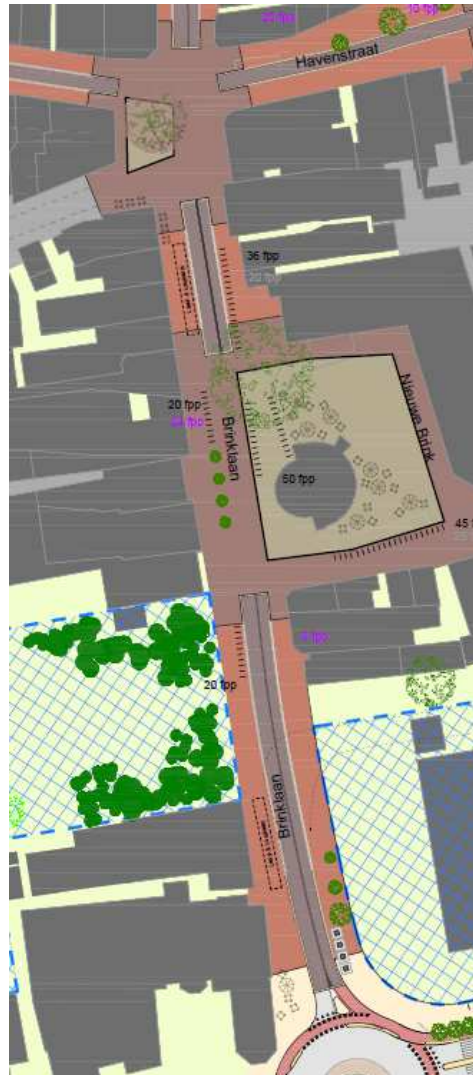
- Er is een 'binnenplein' dat specifiek wordt ingericht voor voetgangers en verblijfsfuncties (bijvoorbeeld terrassen).
- Daaromheen komt een buitenplein: een rand die ook gebruikt kan worden door andere verkeersdeelnemers (fietsers, auto's). Er is daar sprake van gemengd gebruik (shared space).

De randen van de binnenpleinen geven enige geleiding voor het verkeer (herkenbaarheid doorgaande route), maar er wordt op de buitenpleinen geen onderscheid gemaakt in aparte ruimtes voor voetgangers, fietsers en auto's. Daardoor zijn alle verkeersdeelnemers gelijkwaardig aan elkaar. Fietsers zullen meer moeten opletten op voetgangers, automobilisten (vooral op de Brinklaan) hebben op de pleinen geen 'eigen' ruimte meer, maar moeten die delen met overstekende voetgangers en fietsers. Dit leidt tot een meer aangepast

verkeersgedrag (minder hoge snelheden van het verkeer). Auto's zijn duidelijk 'te gast'.



Voorbeeld: plein met gemengd verkeer in Steenstraat, Arnhem



4.2 Het profiel van de Brinklaan

De problematiek

De Brinklaan is nog een vrij drukke weg. Ook is de snelheid van het autoverkeer vooral op rustige tijden hoog. Auto's rijden in één richting van zuid naar noord, maar fietsers mogen in twee richtingen over de Brinklaan door het centrum rijden. Als een automobilist fietsers inhaalt en er ook fietsers uit de tegenrichting aankomen, krijgen fietsers vaak weinig ruimte. Ze worden als het ware 'naar de kant gedrukt' door de auto's.

De oplossing

In paragraaf 4.1 is al aangegeven dat de Brinklaan op een aantal punten wordt 'onderbroken' door een plein met een 'shared space'-inrichting. Tussen deze pleinen in houdt de Brinklaan ongeveer hetzelfde profiel als in de huidige situatie, maar voor verkeer van zuid naar noord wordt duidelijker aangegeven dat er ook fietsers uit de tegenrichting komen. De ruimte voor de fietsers uit de tegenrichting wordt aangegeven door een brede natuurstenen band (ca. 25 cm). Deze band is juridisch gezien geen doorgetrokken witte streep, dus auto's mogen fietsers wel inhalen. Maar de band geeft wel duidelijk aan dat de ruimte links van de band niet zomaar 'opgeëist' mag worden als er fietsers uit de tegenrichting komen.

In het bijgaande voorbeeld in Haarlem is een vergelijkbaar profiel aangeduid als fietsstraat. In Bussum wordt de Brinklaan echter onderbroken door pleinen, waar sprake is van optimale menging van verkeer en meer ruimte voor voetgangers. Daarom is het niet logisch

om voor de Brinklaan te spreken van een fietsstraat. Wel wordt op een vergelijkbare manier de positie van de fiets verduidelijkt.



Voorbeeld: Kruisstraat in Haarlem



4.3 Het profiel van de Veerstraat

De problematiek

De Veerstraat is nu vooral ingericht als fietspad. De ruimte daarnaast is op verschillende plaatsen te beperkt voor voetgangers. Voor terrassen is eigenlijk onvoldoende ruimte. Doordat de inrichting aangeeft dat de meeste ruimte voor fietsers is gereserveerd, claimen fietsers deze ruimte ook: er kan hard door de Veerstraat worden gefietst en voetgangers moeten op hun eigen domein blijven.

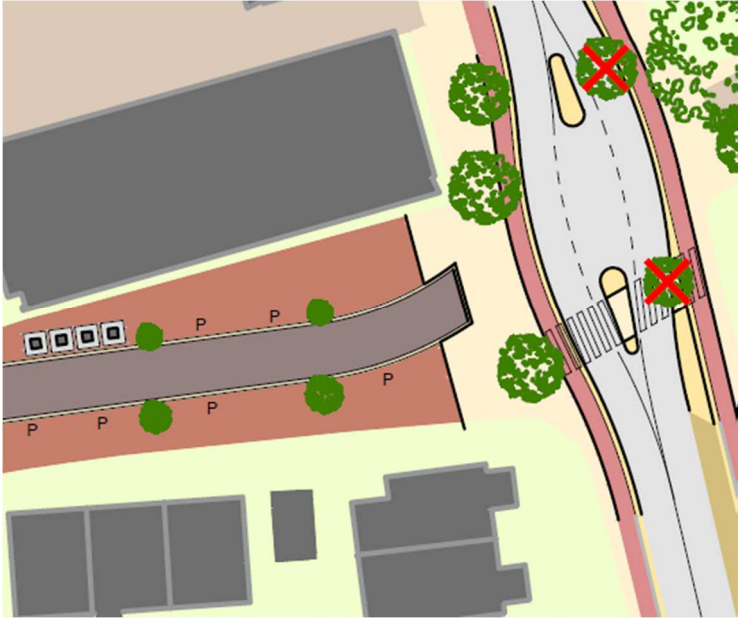
De oplossing

Uit de inventarisatie en participatie blijkt dat weinigen erin geloven dat fietsers helemaal uit de Veerstraat kunnen worden geweerd. Daarom zoeken we de oplossing in iets anders. Enerzijds wordt het aantrekkelijker gemaakt om via de Olmenlaan te fietsen (zie hoofdstuk 3), anderzijds wordt de Veerstraat niet meer als fietspad ingericht, maar met het standaard centrumprofiel, zoals bijvoorbeeld op de Nassaustraat. Behalve op de 'pleinen' blijft er wel sprake van een rijloper, maar hoogteverschillen verdwijnen en het rode asfalt maakt plaats voor gebakken klinkers. Daarmee wordt het verblijfskarakter meer benadrukt en wordt de grens tussen ruimte voor de fiets en de voetganger minder scherp. Fietsers en voetgangers worden meer gemengd: voetgangers kunnen ook op straat lopen, fietsers kunnen zo nodig makkelijker even uitwijken.

Een andere belangrijke wijziging is dat er geen verkeer in twee richtingen meer zal zijn in een deel van de straat, maar eenrichtingsverkeer in de gehele straat. Doordat er bij de aansluiting op de Vlietlaan een verplichte rijrichting rechtaf geldt, zal de intensiteit van autoverkeer laag blijven (voornamelijk bevoorradingsverkeer).



Voorbeeld: Langestraat in Amersfoort



Eén van de entrees van het centrum met uitritconstructie

4.4 De entrees van het centrum

De problematiek

De entrees van het centrum zijn niet overal even herkenbaar.

De oplossing

Er is gezocht naar mogelijkheden om de entrees herkenbaarder te maken. Daartoe wordt de vormgeving van de entrees geüniformeerd. Daarvoor wordt vooral gekeken naar niet-verkeerskundige elementen, zoals straatlantaarns omgeven door hagen bij alle toegangen tot het centrum. Daarnaast worden de centrumprofielen bijna overal als uitritconstructie aangesloten op de ring, maar daar zijn wel enkele uitzonderingen op. Aan beide kanten van de Brinklaan en bij de Veerstraat is geen uitritconstructie, omdat we hier in de vormgeving willen laten zien dat het gaat om doorgaande straten (Brinklaan ook voor autoverkeer, Veerstraat voor fietsers).

4.5 Aantal en locaties van fietsenstallingen

De problematiek

Er zijn veel klachten over een tekort aan fietsenstallingen op verschillende plaatsen in het centrum. Fietsen die buiten de rekken zijn geplaatst, leiden soms ook tot hinder onder het winkelend publiek.

De oplossing

In het centrum zijn op een drukke zaterdag tellingen uitgevoerd van alle gestalde fietsen, zowel binnen als buiten de rekken. Daaruit is een duidelijk beeld naar voren gekomen waar te weinig fietsenrekken zijn en waar rekken leeg blijven. In het plan proberen we het aanbod van fietsenstallingen beter te laten aansluiten op de feitelijke behoefte. Een zekere concentratie van fietsenrekken bij de entrees van het centrum is wenselijk, maar er zullen ook altijd fietsers zijn die hun fiets meenemen tot vlakbij de winkel. Daarom blijven ook daar fietsenrekken aanwezig. Getracht wordt op strategische plekken voldoende stallingscapaciteit te bieden. Vanwege de beperkte ruimte voor voetgangers in de Nassastraat en de Nassaulaan wordt voorgesteld deze vooralsnog vrij te houden van fietsparkeren.

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
Goudappel
Coffeng