

Zaaknummer	1968325
Portefeuillehouder	De heer N. Schimmel, wethouder
Voorstel	Herinrichting Vlietlaan, Definitief Ontwerp en Uitvoeringskrediet 4-11-2020
Datum	

Aan de raad,

1. Beslispunten

1. Kennis te nemen van het definitief ontwerp voor project Herinrichting Vlietlaan, versie definitief d.d. 24 september 2020;
2. Een krediet van € 3.121.572 beschikbaar te stellen voor de realisatie van deze maatregelen en de begroting 2021 hierop te laten aanpassen;
3. De bijbehorende gemiddelde kapitaallasten over de jaren 2022-2025 ad. € 136.160 te verwerken in de begroting 2021.

2. 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. Het project is opgenomen in het verbreed gemeentelijk rioleringsplan, de beheerplannen en de perspectiefnota 2021-2024. Inmiddels is de herinrichting van de Vlietlaan één van de projecten die enerzijds vanuit de restlevensduur en anderzijds vanuit de wijkagenda en centrummanagement Bussum hoge prioriteit heeft. Het College is zich bewust van de investeringskosten die dit project met zich mee brengt en heeft in het ontwerpproces bewuste keuzes gemaakt binnen de gestelde ambities.

Na het vaststellen van het Kaderplan Verkeer Centrum Bussum in 2017, de actualisatie van de Gebiedsvisie in 2019 en de door ProRail uitgevoerde grootschalige aanpassingen aan het spoor in de zomer van 2019 heeft de gemeente het ontwerpproces van de Vlietlaan hervat. Vertrekpunt was het voorlopig ontwerp uit het Kaderplan Verkeer Centrum Bussum met de aandachtspunten uit de reactienota en besluitvorming in de raad, waaronder een amendement over de verkeersveiligheid bij de spoorwegovergang Generaal de la Reijlaan.

In januari 2020 startte het ontwerp- en participatieproces om te komen tot een Definitief Ontwerp voor project Vlietlaan. In een brede informatieavond zijn de actuele onderwerpen en aandachtspunten voor het ontwerp opgehaald bij de belanghebbende bewoners en ondernemers. Op basis hiervan zijn voor het profiel van de Vlietlaan 3 varianten uitgewerkt die in een online enquête als peiling zijn voorgelegd aan de diverse belanghebbenden. Naast voorkeuren voor varianten konden de deelnemers verbeterpunten aangeven. Met deze opbrengsten is een Definitief Ontwerp opgesteld. In dit ontwerp zijn ook de uitkomsten betrokken van het verkeerskundig onderzoek en de beantwoording van het amendement over de spoorwegovergang Generaal de la Reijlaan van april 2020.

Met dit voorstel wordt aan de Gemeenteraad gevraagd kennis te nemen van het Definitief Ontwerp en een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen voor de voorbereiding en realisatie van de herinrichting van de Vlietlaan.

3. Beoogd effect

De herinrichting van de Vlietlaan komt voort uit het verbreed gemeentelijk rioleringsplan en de gemeentelijke beheerplannen. De riolering moet worden vernieuwd en het huidige gemengde rioolstelsel wordt vervangen door een gescheiden stelsel. Door het aanbrengen van nieuwe riolering worden de hydraulische en technische eigenschappen op de lange termijn gewaarborgd. Gelijktijdig wordt de bovengrondse inrichting vernieuwd en de openbare ruimte duurzaam veilig heringericht als 30 km/u zone in lijn met het Mobiliteitsplan Gooise Meren. Vanuit het Kaderplan Verkeer Centrum Bussum en de Gebiedsvisie Bussum Centrum zijn kaders meegegeven om de openbare ruimte van de Vlietlaan kwalitatief te verbeteren.

De Vlietlaan heeft samen met de Stationsweg een belangrijke functie als entree voor het centrum. Met het herinrichten van de Vlietlaan creëren we een prettige leefomgeving en een aantrekkelijke entree naar het centrum van Bussum vanuit het stationsgebied. De herinrichting geeft kansen om de Vlietlaan beter aan te laten sluiten bij het centrum, het winkelklimaat te verbeteren en in de openbare ruimte een kwaliteitsslag te maken. Daarnaast heeft de herinrichting als doel het verbeteren van de verkeersveiligheid (waaronder veiligheid en doorstroming bij de overwegen), het optimaliseren van het parkeren (ook laden en lossen) en het efficiënt inrichten van de verblijfsruimte (looproute en zichtlijn naar het centrum, mogelijkheid voor uitstallingen, terrassen, fietsparkeren en ondergrondse afvalcontainers). De onderhoudstrook van ProRail tussen het geluidsscherm en de bestaande bomenrij op de Vlietlaan betrekken we bij de nieuwe inrichting van de Vlietlaan.



Afbeelding 1: Huidige situatie Vlietlaan

4. Argumenten en onderbouwing

Het Definitief Ontwerp van de Vlietlaan bestaat uit meerdere documenten. De tekeningen zijn als bijlage 1 toegevoegd aan dit voorstel. Sfeerimpressies van de nieuwe situatie van de Vlietlaan zijn toegevoegd als bijlage 2. Naast onderstaande onderbouwing wordt verwezen naar de meer gedetailleerde onderbouwing en toelichting op het Definitief Ontwerp in bijlage 3.

In februari 2017 heeft de gemeenteraad de uitgangspunten vastgesteld voor het "Verkeersplan voor het centrum van Bussum". Deze uitgangspunten waren (op hoofdlijnen):

1. Verbeteren van de veiligheid van de verkeersdeelnemers (vooral voor langzaam verkeer) in en rond het centrum.
Dit gaat over meer ruimte voor voetganger en fietser en veilige spoorwegovergangen waar verkeer niet gevangen kan worden tussen de spoorbomen.
2. Verbeteren van de bereikbaarheid naar en in het centrum.
Dit gaat over uitbreiding van voorzieningen voor voetganger en fietser, zonder daarbij de bereikbaarheid met de auto te verminderen.
3. Verbeteren van de herkenbaarheid van het centrum.
Dit gaat over een gezellige inrichting van het winkelgebied waarmee de aantrekkingskracht van het centrum wordt vergroot.

Projecten in het centrumgebied, waaronder de Vlietlaan, geven ons de kans om straten en pleinen zodanig vorm te geven dat het winkelcentrum wordt versterkt. In de Vlietlaan is er daarom voor gekozen om de voetganger meer ruimte te geven om de winkelzone een fraaier uiterlijk te geven. Meer groen en minder parkeren draagt daaraan bij. Het beschikbare profiel laat vanwege deze keuzes, geen ruimte voor het handhaven van alle parkeergelegenheid. Met dit plan wordt de vitaliteit en de leefbaarheid van het centrum verhoogd. Ook het winkelklimaat krijgt een impuls door het beteren van de verblijfsfunctie. Dit komt overeen met de missie van Gooise Meren.

Rode Loper

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. Dit heeft te maken met de huidige uitstraling van de laan en de dominante aanwezigheid van de brede rijbaan met parkeerstroken en het smalle trottoir. In de ontwerpkeuzes die aan het Definitief Ontwerp ten grondslag liggen, speelt het creëren van deze 'rode loper' een belangrijke rol.

Wegindeling Vlietlaan

Het aanpassen van de inrichting van de openbare ruimte vraagt om een balans tussen aspecten als: ruimte voor groen, ruimte om aangenaam te verblijven, ruimte om te parkeren en een veilige en aangename situatie voor fietsers, winkelend publiek en wandelende passanten. In het ontwerp is ervoor gekozen om op de locatie van de huidige bomenrij een middenberm aan te leggen. De rijbanen liggen aan weerszijden van de middenberm. De onderhoudsstrook van ProRail wordt door de gemeente aangekocht en ingericht. Verkeer in de richting van het centrum rijdt tussen de bomenrij en het geluidsscherm. Langs het geluidsscherm is een strook beschikbaar voor langsparkeren.

Het verkeer in de richting van de Generaal de la Reijlaan rijdt aan de andere zijde tussen de bomenrij en het nieuw aan te leggen brede trottoir. Het scheiden van de rijrichtingen heeft net als het toepassen van plateaus op de kruispunten een positief (afremmend) effect op de snelheid van

het verkeer en verbetert de oversteekbaarheid van de weg. De gekozen wegingdeling geeft ten opzichte van de eerder gepresenteerde varianten de meeste ruimte om het trottoir aan de zijde van de winkels te verbreden en kwaliteit toe te voegen aan de openbare ruimte. Het gaat dan om kwaliteit in de vorm van een extra groenstructuur, meer ruimte voor voetgangers en aanvullende functies zoals uitstallingen en terrassen. Hiermee wordt invulling gegeven aan de doelstelling om de Vlietlaan in te richten als hoogwaardige entree voor het centrum van Bussum.



Afbeelding 2. Impressie nieuwe wegingdeling Vlietlaan

Kruispunt Generaal de la Reijlaan

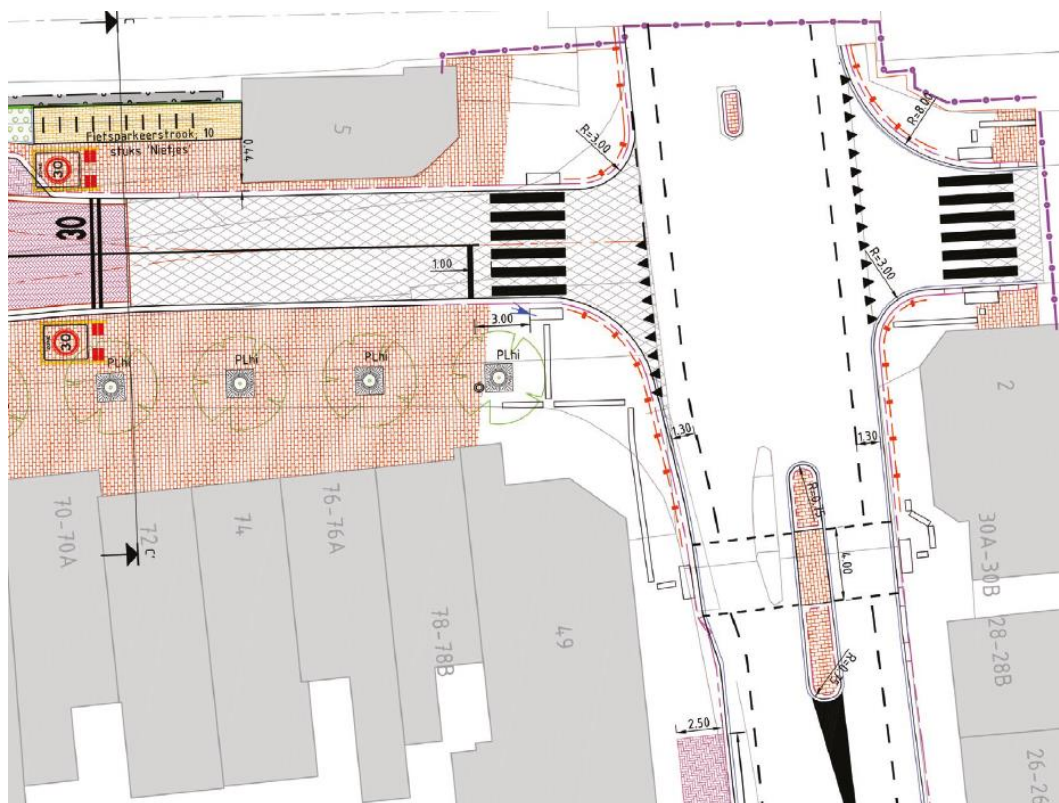
In het Definitief Ontwerp is de vormgeving van het kruispunt Generaal de La Reijlaan aangepast. Hoofddoel van deze aanpassingen is om de verkeerssituatie bij de overweg veiliger te maken, de looproute tussen het station en het centrum beter te faciliteren en de bocht voor de lijnbussen beter in te passen. De opstelvakken op de Vlietlaan en Generaal de la Reijlaan zijn verwijderd om meer ruimte te creëren. Ook is de rechtsaf-beweging vanaf de overweg naar de Vlietlaan niet meer toegestaan voor gemotoriseerd verkeer, zoals dat in de huidige situatie geldt voor het vrachtverkeer. Voor fietsers blijft rechts afslaan naar de Vlietlaan wel mogelijk. Ook vanaf de Stationsweg en de Generaal de la Reijlaan vanaf de richting Brinklaan blijft het mogelijk om de Vlietlaan in te rijden.

Vanuit het Kaderplan Verkeer Centrum zijn reacties binnengekomen over de verkeersstromen op deze kruising. Ook is door de raad in een amendement gevraagd om de situatie bij de overweg nader te onderzoeken. In april 2020 is dit amendement beantwoord en heeft het college van B&W op basis van verkeerskundig onderzoek en nadere afstemming met ProRail besloten om geen verder onderzoek uit te voeren naar het aanleggen van een extra opstelstrook bij de overweg. De raad is hierover in een raadsmededeling geïnformeerd.

In dit verkeerskundig onderzoek is aangegeven dat de rechtsaf-beweging voor gemotoriseerd verkeer vanaf de overweg naar de Vlietlaan risico's met zich meebrengt voor een verkeersveilige afwikkeling van de overweg. In de conclusies is aangegeven: *"De beste manier om het kruispunt structureel veiliger te maken is niet om het kruispunt uit te breiden, maar juist om het te*

vereenvoudigen door het aantal mogelijke afslagbewegingen te beperken.” Dit is eveneens in lijn met het eerdere collegevoorstel over het Kaderplan Verkeer Centrum waarin éénrichtingsverkeer op de Vlietlaan is voorgesteld, echter bij vaststelling van dit plan door de raad is besloten tweerichtingsverkeer te handhaven.

Uit verkeerstellingen en een verkeerssimulatie van het nieuwe kruispunt blijkt dat de voorgestelde aanpassingen nauwelijks effect hebben op de doorstroming en tegelijkertijd een positieve bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. Voor de afwikkeling van het verkeer zijn voldoende alternatieven in de directe omgeving van de Vlietlaan. Door het verwijderen van de opstelvakken ontstaat ruimte voor de bocht van de lijnbussen en meer ruimte voor voetgangers. Daarmee wordt in lijn met de projectdoelstellingen de looproute tussen het station en het centrum beter gefaciliteerd. Naast het verbeteren van de loopzone voor voetgangers worden er in de bogen van de kruising hekwerken geplaatst om foutief oversteken te voorkomen, wat nu tot gevaarlijke situaties leidt. Uit camerabeelden die tijdens de verkeerstellingen zijn gemaakt bleek dat voetgangers in de huidige situatie kriskras de kruising oversteken.



Afbeelding 3. Ontwerp Kruispunt Generaal de la Reijlaan

Aanpassingen Olmenlaan

In de Olmenlaan zijn vanuit het Kaderplan Verkeer Centrum fietssuggestiestroken voorgesteld, om het fietsverkeer over de Olmenlaan beter te faciliteren als alternatief voor de Veerstraat.

Inmiddels zijn er vanuit het Mobiliteitsplan inzichten om de Olmenlaan af te waarderen naar een 30-km zone (nu 50 km/u). Daarnaast is in de Perspectiefnota 2021-2024 de herontwikkeling van de parkeergarage De Olmen als project opgenomen. De Fietzersbond heeft in reactie op het concept Definitief Ontwerp negatief geadviseerd over de toepassing van fietssuggestiestroken op de

Olmenlaan. Vanwege deze ontwikkelingen zijn de fietssuggestiestroken geschrapt uit het Definitief Ontwerp en blijven de aanpassingen op de Olmenlaan beperkt tot het creëren van extra parkeerplaatsen om de afname van het totaal aantal parkeerplaatsen in de directe omgeving van de Vlietlaan te beperken.

Parkeren

In het Definitief Ontwerp is er ten opzichte van de huidige situatie een reductie van 22 parkeerplaatsen. In onderstaande tabel is per straat het saldo parkeervoorzieningen aangegeven. De afname van 22 parkeerplaatsen wordt gecompenseerd in parkeergarage De Olmen, er is daar voldoende capaciteit. In de herontwikkeling van deze parkeergarage wordt het gebruiksgemak verbeterd en ook aan (het gevoel van) veiligheid in de parkeergarage wordt aandacht besteed.

	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	1	0	-1	0
Nieuwe Englaan	0	0	0	1	0	1
<i>Plangebied</i>	<i>77</i>	<i>4</i>	<i>55</i>	<i>4</i>	<i>-22</i>	<i>0</i>

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

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

Laden en Lossen

Bevoorrading vindt nu hoofdzakelijk plaats op de rijbaan, met alle risico's voor de veiligheid van fietsers. In de huidige situatie is het aantal laad en losmogelijkheden beperkt, mede vanwege de geparkeerde auto's langs het trottoir.

Het laden en lossen wordt in het Definitief Ontwerp mogelijk gemaakt op de verschillende laad en los stroken aan de kant van de winkels. Op deze manier kan het overige verkeer (waaronder de lijnbus) doorstromen en is de veiligheid van alle weggebruikers gewaarborgd. Naast de verbetering in verkeersveiligheid is de aanwezigheid van deze stroken een logistieke verbetering voor de bereikbaarheid van de winkels bij het leveren en ophalen van goederen.

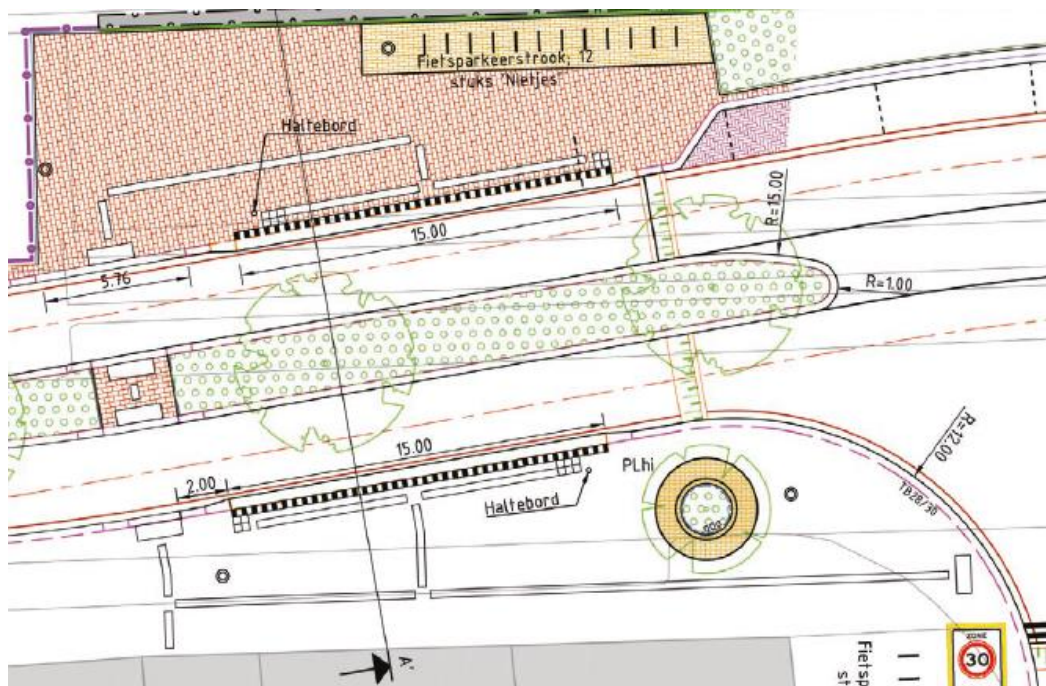
Groenvoorziening

Eén van de opgaves bij de herinrichting van de Vlietlaan is het versterken van de groenstructuur. De beplanting tegen het geluidsscherm wordt plaatselijk aangevuld zodat het betonnen geluidsscherm geheel verandert in een groene wand.

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

Locatie Bushaltes

In de huidige situatie stopt de bus voor het instappen en uitstappen van reizigers op de rijbaan. In het Definitief Ontwerp is een middenberm opgenomen, waardoor auto's in de nieuwe situatie de bus niet meer kunnen passeren. Voor verkeer naar het centrum heeft dit een beperkt effect op de doorstroming, voor verkeer vanaf de spoorwegovergang bij de Meerweg kan dit een risico met zich meebrengen voor een verkeersveilige afwikkeling van de overweg (terugslag). Om deze reden is de bushalte aan het Julianaplein verschoven richting de Olmenlaan zodat wanneer de lijnbus halteert (1x per uur) er vanaf de spoorwegovergang voldoende ruimte is voor wachtende auto's. De rijbaan is voldoende breed gemaakt zodat fietsers de bus kunnen passeren. De halte aan de kant van het spoor is ook in de richting van de Olmenlaan verplaatst omdat daar meer ruimte is dankzij de aankoop van de onderhoudsstrook van ProRail. Daardoor is het mogelijk de bushalte beter in te passen met een breed trottoir en extra stallingsmogelijkheid te creëren voor fietsen.



Afbeelding 4. Nieuwe locatie bushaltes

5. Houd rekening met en onderbouwing Variantenkeuze

In april 2020 is een online enquête gehouden over verschillende ontwerpvarianten voor de Vlietlaan die waren uitgewerkt op basis van het Voorlopig Ontwerp bij het Kaderplan Verkeer Centrum, de reactienota daarbij en de opbrengsten vanuit de brede bewonersavond in januari 2020. De enquête is gehouden als peiling van de mening van diverse doelgroepen over deze varianten en het ophalen van verbeterpunten voor het vervolg van het ontwerp.

De uitkomsten zijn vastgelegd in de Reactienota Ontwerpvarianten Vlietlaan van 3 juli 2020 en is bijgevoegd als bijlage 4.

Gekozen is voor de verdere uitwerking van een variant met middenberm naar een Definitief Ontwerp, waarbij de verschillende verbeterpunten uit de enquête zijn afgewogen. Ondanks het overall resultaat van de enquête waarbij 47% koos voor Ontwerp 1 zonder middenberm, is uit de nadere beschouwing van de resultaten per doelgroep te herleiden dat de meningen tussen de doelgroepen onderling zeer verdeeld zijn (zie bijlage 4. Hoofdstuk 3.2): bewoners aan de Vlietlaan kozen voor Ontwerp 1 zonder middenberm, ondernemers aan de Vlietlaan kozen voor Ontwerp 2A met middenberm, belanghebbenden uit de directe omgeving van de Vlietlaan waren zeer verdeeld tussen Ontwerp 1 en 2B, overige belanghebbenden niet direct gelinkt aan het projectgebied kozen voor Ontwerp 1 zonder middenberm. Los van de verbeterpunten die door de deelnemers van de enquête zijn genoemd.

Dit laat zien dat de uitkomsten van de enquête als peiling geïnterpreteerd moeten worden en niet als een verkiezingsuitslag. Van belang is het om de inhoudelijke reacties af te wegen tegen de kaders en projectdoelstellingen en deze een plek te geven in het Definitief Ontwerp. Dit heeft geresulteerd in het Definitief Ontwerp waarbij een verbeterde versie van Ontwerp 2 met middenberm verder is uitgewerkt. Deze variant zet maximaal in op het verbreden van het trottoir aan de zijde van de winkels en het verplaatsen van de rijbanen richting het spoor met als doelstelling de leefbaarheid en de uitstraling van het gebied te verbeteren. Met name de afname van het aantal parkeerplaatsen zorgt voor weerstand bij een deel van de ondernemers van de Vlietlaan en de ondernemersvereniging Gooise Meren.

Inbreng Convenantpartners

In het participatieproces voor het Definitief Ontwerp is ook ruimte geweest voor de convenantpartners van de gemeente om zich uit te spreken over het ontwerp. In het Definitief Ontwerp zijn aanpassingen doorgevoerd op basis van de reacties van de hulpdiensten, de fietsersbond en het platform Gooise Meren toegankelijk. Ook de Ondernemersvereniging Gooise Meren heeft gereageerd op de online enquête van april 2020 en publicatie van het concept Definitief Ontwerp in september 2020. Daarnaast hebben er enkele overleggen met de ondernemersvereniging plaatsgevonden, zowel ambtelijk als bestuurlijk, mede in het kader van Centrum Management Bussum. In de reactienota's van 3 juli en 25 september zijn de reacties en standpunten van de ondernemersvereniging integraal opgenomen. Voor de integrale reactie op de ontwerpvarianten zie Bijlage 4, Hoofdstuk 4.8.1. Voor het integrale standpunt op het Definitief Ontwerp zie Bijlage 5, Hoofdstuk 3.6.3

Samengevat is de ondernemersvereniging het niet eens met het fundament van het ontwerp van de Vlietlaan waarbij de maximale verbreding van het trottoir aan de winkelzijde (toevoeging van kwaliteit en leefbaarheid) ten kosten gaat van het aantal parkeerplaatsen in de Vlietlaan. Een oorzaak van dit bezwaar zit ook in het feit van de bezetting van de huidige parkeerplaatsen door vergunninghouders. Daarnaast vindt men het ontwerp onvoldoende toekomst-vast en inflexibel vanwege de middenberm in de nieuwe situatie. En men heeft grote bezwaren tegen het verbieden

van rechtsaf-slaand verkeer vanaf de spoorwegovergang Generaal de La Reijlaan richting de Vlietlaan. Al deze punten in het belang van de bereikbaarheid van de winkels met de auto.

Vanwege deze kernpunten kan de ondernemersvereniging zich niet vinden in het Definitief Ontwerp. De ondernemers op de Vlietlaan zelf zijn verdeeld: waar de ondernemers aan de kant van de Generaal de la Reijlaan positief zijn over het nieuwe ontwerp delen een aantal van de ondernemers in de omgeving van de Olmenlaan het standpunt van de ondernemersvereniging.

Onderhoudsstrook ProRail

In de huidige situatie bevindt zich tussen de bestaande bomenrij en het geluidsscherm naast het spoor een strook grond in eigendom van ProRail die niet wordt gebruikt. Het betreft een onderhoudsstrook die is afgeschermd met een hekwerk.

De gemeente heeft met ProRail een principeafspraken gemaakt over de aankoop van deze gronden zodat deze betrokken kunnen worden in de herinrichting van de Vlietlaan. De gronden zijn getaxeerd en kunnen voor een beperkt bedrag van € 1,- per m² worden aangekocht. Deze kosten zijn meegenomen in de raming van het Definitief Ontwerp. De uitbreiding van het gemeentelijk areaal als gevolg van deze aankoop wordt meegenomen in de actualisatie van de beheerplannen.

Vrachtwagen-parkeren op marktdagen

In de huidige situatie worden vrachtwagens van de markt geparkeerd op de Vlietlaan. In het Definitief Ontwerp van de Vlietlaan wordt dit niet meer gefaciliteerd met het oog op het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en het beperken van het aandeel 'blik op straat'.

In overleg met de marktmeester en marktkooplui is hiervoor een alternatieve locatie gevonden op de parkeerplaats Abri in Naarden. Transport tussen deze locatie en de markt wordt in samenspraak met de marktmeester geregeld.

Herontwikkeling gebouw De Vonk

Het Definitief Ontwerp is afgestemd met het project Herontwikkeling gebouw De Vonk. In het Kaderplan Verkeer Centrum zijn voorstellen gedaan om de verkeerscirculatie van de Kloosterweg, Nassaulaan en Veldweg aan te passen. In het Definitief Ontwerp blijven de verkeersstromen ongewijzigd. De aansluiting van de Nassaulaan en het Julianaplein op de Vlietlaan wordt uitgevoerd als uitritconstructie om ervoor te zorgen dat het verkeer op de Vlietlaan goed afgewikkeld kan worden met het oog op veilige afwikkeling van de spoorwegovergang Meerweg.

Herontwikkeling parkeergarage de Olmen

In het Definitief Ontwerp is rekening gehouden met de voorgenomen herontwikkeling van parkeergarage De Olmen. De herinrichting van de Olmenlaan wordt beperkt tot het aanbrengen van extra parkeerplaatsen. De volledige herinrichting van de Olmenlaan als 30km/u-zone wordt vanwege de nauwe samenhang gekoppeld aan de herontwikkeling van de parkeergarage.

6. Duurzaamheid

Er wordt in dit project aandacht besteed aan het thema Duurzaamheid en Klimaatadaptatie. Door verschillende opgaven te combineren, beperken we de overlast voor inwoners en gaan we efficiënt om met de benodigde investeringskosten. Zo verduurzamen we Gooise Meren op een verstandige manier.

People

- We zorgen voor een toegankelijke inrichting: alle gebruikers, waaronder mensen met een beperking, kunnen zich makkelijk en veilig verplaatsen in de openbare ruimte;
- We verbeteren de functionaliteiten en (verkeers)veiligheid bij de herinrichting van de openbare ruimte;
- We verbeteren de kwaliteit van de openbare ruimte waardoor het gebied aantrekkelijk wordt als entree en om te verblijven.
- Om hittestress tegen te gaan voegen we extra groenstructuren toe zoals een extra bomenrij en plantvakken in het trottoir voor de infiltratie van regenwater;

Planet

- We gebruiken duurzame materialen of duurzaam geproduceerd materiaal;
- Vrijkomende oude materialen worden zoveel mogelijk hergebruikt in het projectgebied en anders gerecycled en hergebruikt als grondstof in de wegenbouw;
- We vervangen het oude riool en gaan regenwater van afvalwater scheiden en infiltreren in de ondergrond, zodat we én hevige regenbuien beter kunnen opvangen én het schone natuurwater makkelijker kunnen hergebruiken, bijvoorbeeld in tijden van droogte.
- We gebruiken de rijbaan en parkeerplaatsen in de zone naast het spoor als bufferfunctie voor water op straat bij hevige regenbuien;
- De groenstructuur wordt versterkt door het aanplanten van extra bomen en plantvakken, zodat er meer schaduwplekken zijn in tijden van hitte;
- We stimuleren de lokale natuur en variëteit aan planten en dieren door een gevarieerde soortenkeuze in de groenvoorziening;
- De openbare verlichting wordt vervangen door duurzame dimbare LED-verlichting zodat wordt bespaard op het verbruik.

Profit

- De gekozen inrichting heeft een aantrekkende werking als looproute en verblijfsgebied en versterkt de entree voor het centrum van Bussum;
- Het ontwerp voor de riolering en verharding is degelijk en onderhoudbaar voor de lange termijn;
- De openbare ruimte is gericht op gebruiksgemak en goed te beheren.

7. Financiële onderbouwing

Kosten:

In 2019 is voor de herinrichting van de Vlietlaan een globale raming opgesteld op basis van het Voorlopig Ontwerp, het aantal m² openbare ruimte binnen het plangebied, de voorgenomen rioolvervanging en het kwaliteitsniveau materialisatie centrumgebied.

Daaruit volgde een totaal investeringsbedrag van circa € 3,8 miljoen, waarvan circa € 2,8 miljoen aan bouwkosten. De bedragen in de perspectiefnota 2021-2024 zijn hier destijds op aangepast.

Op basis van het Definitief Ontwerp is de SSK-raming geactualiseerd met als uitkomst een totale investeringsbedrag van circa € 3,5 miljoen, waarvan € 2,4 miljoen aan bouwkosten.

Bij de uitwerking van het ontwerp zijn bewuste keuzes gemaakt om binnen de gestelde ambities de investeringskosten te beperken. Per onderdeel is nog eens goed gekeken naar de noodzakelijke werkzaamheden en begrenzing daarvan. Dat heeft geleid tot een besparing van € 4 ton ten opzichte van het genoemde investeringsbedrag in de perspectiefnota. Bij de verdere uitwerking blijven we kritisch op de kosten en proberen we risico's vroegtijdig te elimineren. Naast het beperken van de netto investeringskosten door het aanvragen van subsidies, zie opbrengsten.

Onderstaand een samenvatting van de kosten per onderdeel, een verdere specificatie van de SSK-raming is bijgevoegd als bijlage 6.

Omschrijving	Wegen	Riolering	Groen	OVL	Totaal
Bouwkosten	€ 949.675	€ 1.229.693	€ 162.494	€ 59.710	€ 2.401.572
Vastgoedkosten	€ 2.091	€ 6.984	€ 677	€ 249	€ 10.000
Engineeringskosten	€ 94.103	€ 314.261	€ 30.448	€ 11.188	€ 450.000
Bijkomende kosten	€ 64.826	€ 216.491	€ 20.975	€ 7.708	€ 310.000
Risico's en onvoorzien	€ 62.735	€ 209.507	€ 20.298	€ 7.459	€ 300.000
Totaal	€ 1.173.431	€ 1.976.936	€ 234.891	€ 86.314	€ 3.471.572

Tabel 2. Samenvatting kostenraming (bedragen exclusief btw, prijspeil 2020)

Opbrengsten:

Vanuit de provincie Noord-Holland en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn regelingen beschikbaar voor projecten waarin maatregelen worden genomen ter verbetering van de verkeersveiligheid. Het project Vlietlaan is aangemeld voor onderstaande regelingen:

- SPV Rijksbijdrage, aanvraag ingediend € 189.437,50 medio oktober toewijzingen bekend
- BDU kleinschalige infrastructuur aanvraag vóór 2 nov 2020, € 151.550,-.

In de huidige begroting is vooralsnog uitgegaan van € 150.000,- aan opbrengsten.

Dekking:

In de programmabegroting 2021 zijn ten aanzien van de herinrichting Vlietlaan de volgende posten opgenomen waar de kosten van deze maatregelen kunnen worden gedekt:

Kapitaalgoed	Totaal	2020	2021
Wegen (kostenplaats)	€ 863.559	€ 130.000	€ 733.559
Openbare verlichting (kostenplaats)	€ 307.659	€ 17.659	€ 290.000
Groen (kostenplaats)	€ 479.272	€ 24.272	€ 455.000
Riolering	€ 2.168.200	€ 170.000	€ 1.998.200
Verhoging voorbereidingskrediet	€ - 250.000		-€ 250.000
Totaal	€ 3.568.690	€ 341.931	€ 3.226.759

Tabel 3. Investerings herinrichting Vlietlaan volgens programmabegroting 2021-2024

Kredietaanvraag:

Eerder is een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld van € 100.000. In het tweede voortgangsverslag 2020 wordt gevraagd het reeds verleende voorbereidingskrediet te verhogen naar € 350.000 om het project verder te brengen naar een Definitief Ontwerp inclusief participatie om op basis daarvan een uitvoeringskrediet aan te vragen. De verhoging van het

voorbereidingskrediet wordt in mindering gebracht op de uitvoeringskredieten van het project Vlietlaan, zoals vermeld in de Perspectiefnota 2021-2024.

In de perspectiefnota 2021-2024 is na het actualiseren van de kostenramingen en herprioritering van projecten voor de jaren 2022-2025 rekening gehouden met een gemiddelde kapitaallast van ad. € 169.244 voor het project Herinrichting Vlietlaan, die gebaseerd was op een hoger investeringskrediet van ca. € 3,8 mln., waarbij de werkzaamheden gepland waren om in 2021 af te ronden. Als gevolg van een lager investeringskrediet en dat de werkzaamheden nu in 2022 worden afgerond zijn de gemiddelde kapitaallasten nu over deze jaren € 136.160.

Aan de raad wordt verzocht een krediet beschikbaar te stellen van € 3.121.572 voor de voorbereiding en realisatie van het project Herinrichting Vlietlaan.

Het bedrag van de kredietaanvraag is als volgt opgebouwd:

Omschrijving	Totaal
Kostenraming herinrichting Vlietlaan	€ 3.471.572
Gevoteerde voorbereidingskrediet RV 992941, Programmabegroting 2019-2022	€ -100.000
Aanvraag verhoging voorbereidingskrediet	€ - 250.000
Totaal	€ 3.121.572

Tabel 4. Onderbouwing kredietaanvraag herinrichting Vlietlaan

Beheerlasten:

Vooralsnog wordt uitgegaan van een bedrag van € 9/m² voor een oppervlak van 3.422m² voor de areaaluitbreiding met de onderhoudsstrook van ProRail als openbare ruimte. Dit betekent een toename aan jaarlijkse beheerlasten van € 30.798. Deze toename van beheerlasten voor dit project wordt meegenomen in de actualisatie van de beheerplannen voor het gehele areaal binnen de gemeente Gooise Meren.

8. Communicatie en participatie

Belangstellenden hebben in 2017 meegedacht over het Voorlopig Ontwerp voor het centrum van Bussum. De reacties en beantwoording uit het participatieproces en besluitvorming over het Kaderplan Verkeer Centrum in 2017 en de geactualiseerde gebiedsvisie 2019 zijn de basis voor het verdere ontwerpproces. In de periode december 2019 tot en met de zomer van 2020 werkte de gemeente het Voorlopig Ontwerp verder uit naar een Definitief Ontwerp. Bewoners en ondernemers in de omgeving Vlietlaan-Olmenlaan kregen tijdens dit ontwerpproces opnieuw de gelegenheid om aandachtspunten in te brengen en te reageren op de uitwerking van het ontwerp.

Op 3 momenten in het ontwerpproces is er gelegenheid geweest 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 hebben we per moment bepaald in welke vorm de participatie zou 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. De reactienota is als bijlage 4 bijgevoegd.

Gedurende het ontwerpproces is op basis van de ingekomen reacties voor specifieke onderwerpen contact gezocht met de belanghebbenden voor de verdere uitwerking van het ontwerp. In augustus 2020 is het concept Definitief Ontwerp gepubliceerd en konden alle belanghebbenden reageren.

De reacties en beantwoording zijn opgenomen in de reactienota die als bijlage 5 is bijgevoegd bij dit raadsvoorstel. Onderstaand een globale samenvatting van de inspraakreacties op het Definitief Ontwerp:

Ondernemersvereniging (zie ook bij 5. houd rekening met en onderbouwing):

- Afname parkeerplaatsen niet acceptabel -> *oplossen na vaststelling Mobiliteitsplan door aanpassing regime vergunninghouders c.q. doelgroep parkeren;*
- Profiel middenberm inflexibel in toekomst, doorstroming -> *keuze middenberm ten gunste van optimaal ruimtegebruik en breedst mogelijke trottoir;*
- Kruispunt Gen. de la Reijlaan, aanpassing rijrichtingen -> *rechtsafbeweging niet toestaan ten gunste van afwikkeling en verkeersveiligheid bij overweg;*

Ondernemers tussen Julianaplein en Eslaan:

- Laden lossen versus terras Dolomiti, -> *locatie is verschoven in het Definitief Ontwerp;*
- Angst laden lossen Jumbo -> *oplossen in vergunning/onderhandeling Jumbo;*

Ondernemers tussen Eslaan en Gen. De la Reijlaan:

- Positief over het ontwerp;
- Laden lossen en blinde geleide lijnen versus ruimte voor terras -> *deels aangepast in het Definitief Ontwerp, deels maatwerk in de verdere uitwerking;*

Busmaatschappij Connexxion:

- Locatie bushalte dicht bij Julianaplein? -> *locatie is in het Definitief Ontwerp verplaatst in de richting van het Julianaplein;*

Fietsersbond:

- Breedte rijbaan en profiel middenberm minder fijn voor fietsers -> *breedte rijbaan voldoet aan de richtlijnen, keuze middenberm ten gunste van optimaal ruimtegebruik en breedst mogelijke trottoir;*
- Fietsparkeren meer spreiden en dicht bij winkels -> *is aangepast in het Definitief Ontwerp;*
- Fietssuggestiestroken Olmenlaan geen meerwaarde -> *is vervallen in Definitief Ontwerp, anticiperend op afwaardering 30km-zone (Mobiliteitsplan);*
- Overdekte fietsenstallingen -> *niet opgenomen in plan i.v.m. horecagebied en sociale veiligheid;*

Individuele bewoners/ondernemers:

- Losse verbetervoorstellen -> *deels aangepast in het Definitief Ontwerp, deels maatwerk in de verdere uitwerking.*

Na vaststelling in het college en ter voorbereiding op de behandeling in de gemeenteraad is het aangepaste Definitief Ontwerp gepubliceerd op de projectwebsite van de gemeente. Voorafgaand aan de uitvoering van het project worden de bewoners op de hoogte gesteld van de fasering en de uitvoeringsplanning. In deze brief worden de belangrijke zaken tijdens de uitvoering uitgelegd en hoe zij de contactpersonen van de gemeente kunnen bereiken. Ook worden de directe omwonenden en ondernemers voorafgaand aan de daadwerkelijke afsluiting door middel

van een brief persoonlijk op de hoogte gesteld. Informatie over het project is beschikbaar op de projectwebsite, onder de link plannen en projecten, project 'Herinrichting Vlietlaan'.

9. Uitvoering / tijdpad / evaluatie

Het beperken van hinder tijdens de uitvoering is een belangrijke eis bij de aanbesteding van dit project. Tijdens de verdere uitwerking naar een contract zal de gemeente de direct belanghebbende raadplegen om zo eisen te kunnen formuleren voor in het contract. Specifiek voor dit project is er aandacht voor de bereikbaarheid van het centrum, de bereikbaarheid van de winkels op de Vlietlaan en bevoorrading daarvan.

Tijdens de aanbestedingsfase zal aan de te selecteren aannemers een (BLVC-)plan worden gevraagd om aan te geven hoe zij de werkzaamheden gaan aanpakken. Dit maakt onderdeel uit van de selectie op basis van EMVI (Economisch meest voordelige inschrijving). Bij het inplannen van de werkzaamheden wordt rekening gehouden met het beperken van werkzaamheden in de periode voorafgaand aan de feestdagen.

Planning:

- Bestuurlijke besluitvorming: 4e kwartaal 2020
- Contractvoorbereiding: 4^e kwartaal 2020
- Aanbesteding en opdrachtverlening: 1e kwartaal 2021
- Start werkzaamheden: 2e kwartaal 2021
- Oplevering/einde werkzaamheden: 1^e kwartaal 2022

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Gooise Meren,

M. Voorhorst
Gemeentesecretaris

drs. H.M.W. ter Heegde
Burgemeester

Bijlage(n):

1. Tekeningen Definitief Ontwerp Vlietlaan d.d. 24 september 2020
2. Sfeerimpressies Definitief Ontwerp Vlietlaan
3. (Technische) Ontwerptoelichting bij Definitief Ontwerp Vlietlaan
4. Reactienota Ontwerpvarianten d.d. 3 juli 2020
5. Reactienota Definitief Ontwerp d.d. 25 september 2020
6. Kostenraming bij Definitief Ontwerp Vlietlaan

De Raad Gooise Meren

Gelezen het voorstel " met zaaknummer 1968325 van het college van burgemeester en wethouders,

Besluit

1. Kennis te nemen van het definitief ontwerp voor project Herinrichting Vlietlaan, versie definitief d.d. 24 september 2020;
2. Een krediet van € 3.121.572 beschikbaar te stellen voor de realisatie van deze maatregelen en de begroting 2021 hierop te laten aanpassen;
3. De bijbehorende gemiddelde kapitaallasten over de jaren 2022-2025 ad. € 136.160 te verwerken in de begroting 2021.

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van de gemeente Gooise Meren,
gehouden op *(datum wordt ingevuld door de griffie)*

De griffier

De voorzitter

Mevrouw drs. M.G. Knibbe

drs. H.M.W. ter Heegde