From:	**DIV** <div@gooisemeren.nl>
To:	**DIV** <div@gooisemeren.nl>
Subject:	FW: reactie Ondernemersvereniging Gooise Meren op Definiteif Ontwerpplan Vlietlaan Bussum
Date:	06.10.2020 14:25:00 (+0200)
Attachments:	OVGM reactie ontwerpplan Vlietlaan 25-9-2020.pdf (4 pages), Bijlage 1 - Onderzoek RTL nieuws ongelukken bussum.pdf (5 pages), Bijlage 2 - Reactienota_herinrichting_Vlietlaan_pagina 11.pdf (1 page)

Van: Voorzitter OVGM <voorzitter@ondernemersgooisemeren.nl>
Verzonden: dinsdag 6 oktober 2020 12:03
Aan: Luijten, Alexander <a.luijten@gooisemeren.nl>; Boudewijnse, Barbara <b.boudewijnse@gooisemeren.nl>; Schimmel, Nico <n.schimmel@gooisemeren.nl>; Eijbersen, Jorrit <j.eijbersen@gooisemeren.nl>; Hendriks, Geert-Jan <g.hendriks@gooisemeren.nl>; Heegde, Ter, Han <H.TerHeegde@Gooisemeren.nl>; Heegde, Ter, Han <H.TerHeegde@Gooisemeren.nl>; Griffie Gooisemeren <Griffie@gooisemeren.nl>
CC: 'BOV Rob Nieuwenhuis' <nieu3929@planet.nl>; Bijleveld, van, Gulay <g.vanbijleveld@gooisemeren.nl>; jaap@bohegeman.nl; info@hetgooiseland.nl; 'IJssalon Dolomiti' <info@dolomitibussum.nl>; 'Patisserie De Ridder' <info@patisseriederidder.nl>; 'Peter Paul de Jong' <peterpauldejong@outlook.com>
Onderwerp: reactie Ondernemersvereniging Gooise Meren op Definiteif Ontwerpplan Vlietlaan Bussum
Urgentie: Hoog

Geacht college,

In de bijlage van deze e-mail treft u de reactie van de Ondernemersvereniging Gooise Meren (OVGM) aan op het Definitief Ontwerpplan Vlietlaan dat u heeft ontvangen of binnenkort ontvangt.

Namens allen sta ik u desgewenst graag te woord voor uitleg of beantwoording van vragen.

Met vriendelijke groet,

Brigitta M.C.Boonacker
Voorzitter

ondernemers vereniging gooise meren

www.ondernemersgooisemeren.nl
Facebook
LinkedIn

voorzitter@ondernemersgooisemeren.nl
035 200 24 79

Aan: College van B&W gemeente Gooise Meren
C.C.: Raadsleden gemeente Gooise Meren
Van: bestuur Ondernemersvereniging Gooise Meren, ondernemers Vlietlaan Bussum
Datum: 25 september 2020
Betreft: reactie op Definitief Ontwerpplan Vlietlaan

Geachte college,

Met dit schrijven geven wij onze uitgebreide reactie op het Definitief Ontwerpplan Vlietlaan Bussum zoals dat aan u gepresenteerd wordt, dan wel is.
Zowel het bestuur van de Ondernemersvereniging Gooise Meren (OVGM) als de meerderheid van de ondernemers van de Vlietlaan zijn het ontstemd over het voorliggende ontwerpplan.

Ontwerpkeuze
In het voorliggende ontwerpplan is gekozen voor ontwerp 2A met aanpassingen. Dit tot grote ontsteltenis van de ondernemers. De ondernemers zijn het bijna unaniem eens over hun ontwerp keuze: ontwerp 1.
Beide ontwerpen passen binnen de vooraf gepaalde kaders.
Bij de terugrapportage van de enquête welke gehouden is over de 3 ontwerpen heeft ontwerp 1 veruit de meerderheid van stemmen gekregen: 47%. Bij navraag waarom dan toch voor ontwerp 2A is gekozen werd als antwoord gegeven dat wanneer je de stemmen op ontwerpen 2A, 2A met een aanpassing en ontwerp 2B bij elkaar optelt dit een meerderheid van stemmen geeft. Deze zijn bij elkaar opgeteld omdat "deze alle drie beschikken over een groene middenberm en ontwerp 1 niet".
Wanneer een keuze aangeboden wordt tussen 3 ontwerpen, waarvan 1 significant anders is en de 3f andere op hoofdlijnen gelijk zijn, is het nogal logisch dat de 3 bij elkaar opgeteld een meerderheid vormen.
Wij zijn dan ook van mening dat de enquête vragen dermate sturend zijn geweest dat van een objectieve uitkomst geen sprake is en ontwerp 1 op voorhand geen kans van slagen heeft gehad.

Waarom ontwerp 1 en niet ontwerp 2A, 2A met een aanpassing of 2B?
<u>Parkeren</u>
Het nu voorliggende ontwerpplan (ontwerp 2A met aanpassingen) levert een onacceptabel verlies van parkeerplaatsen (bijna 50%) op die op geen enkele wijze gecompenseerd worden. Daarbij is in het geheel niet rekening gehouden met een toename van de parkeerdruk bij het openen van de JUMBO in het eerste kwartaal van 2021.

- Het aantal parkeerplaatsen in het centrum van Bussum is op dit moment goed. Op drukke dagen en met evenementen is het wel zoeken naar een plek, maar normaliter kan men goed parkeren bij de winkels. Een feit dat wij hoog in het vaandel hebben aangezien het de bereikbaarheid, klantvriendelijkheid en gastvrijheid van Bussum uitdraagt. Een reductie van 36 parkeerplaatsen is onacceptabel voor de OVGM en ondernemers.

- Er is in het geheel niet rekening gehouden met het feit dat een hoog segment supermarkt als de JUMBO veel meer verkeersstromen met zich meebrengt en veel meer parkeerfaciliteiten nodig heeft dan een HEMA.
  Bij een fullservice supermarkt in het midden en hoog segment, zoals de JUMBO valt te kwalificeren, wordt als parkeernorm 6,8 parkeerplaats per 110 m2 bruto vloer oppervlak (bvo) gehanteerd. Voor een woonwarenhuis/woonwinkel als de HEMA wordt 2,2 parkeerplaats per 100 m2 bvo gerekend. Dit betekend dat de JUMBO 4,6 meer parkeerplaatsen per 100 m2 bvo nodig heeft.
  De JUMBO in Bussum gaat minimaal 1300 m2 bvo beslaan. De verwachting is dat dit zelfs meer wordt, aangezien er plannen liggen de JUMBO te onderkelderen. Uitgaande van de bestaande 1300 m2 bvo, betekent dat er 59,8 méér parkeerplaatsen nodig zijn bovenop de bestaande aantallen parkeerplaatsen.
- In het voorliggende plan is qua parkeren absoluut geen rekening gehouden met het feit dat parkeergarage de Olmen gerenoveerd (lees afgebroken en weer opgebouwd) gaat worden. Maar ook de Veldweg wordt (her) ontwikkeld binnen enkele jaren. In beide gevallen zal dit leiden tot een lange periode (jaren) waarin Bussum een groot verlies aan aantal parkeerplaatsen zal hebben.
- Met het bouwen van de woonwijk de Krijgsman in Muiden en het bouwen in de Bloemendalerpolser / de woonwijk Weepsersluis in Weesp ontstaat er een enorm klantpotentieel voor Bussum (en heel ondernemend Gooise Meren). Ondernemers en OVGM zetten in op dit enorme groeipotentieel. We zullen derhalve gelukkig rekening moeten houden met een toename van de parkeerbehoefte.

Reductie van parkeerplaatsen is derhalve absoluut niet bediscussieerbaar voor de OVGM en de ondernemers.

<u>Groene middenberm</u>

Wij zijn van mening dat het aanbrengen van een groene middenberm vele nadelige gevolgen heeft en derhalve absoluut onwenselijk is.

- Twee rijrichtingen / rijbanen gescheiden door een groene middenberm resulteert in nodeloze opstoppingen. Er hoeft maar 1 auto, vrachtauto, vuilniswagen stil te staan en al het verkeer erachter staat stil. Dit zien we dagelijks gebeuren op de Huizerweg. In het geval van de Vlietlaan is daar een gevaarlijke component bij te voegen: de spoorweg overgangen. Bij opstoppingen staan te snel auto's stil op de spoorwegovergang en daar om heen.
- Al jaren propageren wij een beleid van flexibel inrichten van straten. Een straat renoveren en herinrichten is een zeer kostbare aangelegenheid. De geschiedenis leert dat herinrichten van straten en gebieden eens in de 20 jaar tot 30 jaar gebeurd. Echter, in 20 tot 30 jaar verandert de wereld, de economie, vraag en aanbod enorm. De OVGM propageert daarom in alle commissies, stukken en documenten in te zetten op flexibiliteit: op die manier kan je met eenvoudige middelen en lage kosten iedere keer makkelijk en goed inspelen op de vraag van de tijd, de klant, de bezoeker, de inwoner en dus de ondernemer. De ondernemer staat hier als laatste aangezien hij alle partijen bedient en van al de vooraf genoemde partijen afhankelijk is. De ondernemer is dus onmisbaar voor een vitaal en levendig centrum.
  Echter met het aanbrengen van een groene middenberm richt men de Vlietlaan alles

behalve flexibel in en is aanpassing naar de vraag van de tijd alleen met uiterst hoge kosten mogelijk,

- Een scheiding van rijbanen met een groene middenberm maakt de spoorwegovergangen aan weerszijde van de Vlietlaan alleen maar onoverzichtelijker en onveiliger.
- De projectgroep stelt dat een groene middenberm ook zal leiden tot het afremmen van verkeer: verkeer zou dan makkelijker langzamer rijden.
  De ervaringen op de Huizerweg, met een lange groene middenberm, zijn echter anders: er ontstaat een uiterst overzichtelijk racebaan waar voetgangers oversteekplaatsen met veel (stop) lichten en grote borden moeten worden aangegeven omdat voetgangers anders van de spreekwoordelijke sokken worden gereden.

Het aanbrengen van een groene middenberm is derhalve voor de OVGM en de overgrote meerderheid van de ondernemers niet aanvaardbaar.

<u>Kruising Generaal de la Reij – Vlietlaan</u>
Op het allerlaatste moment, bij het voorleggen van het Concept Definitief Ontwerp Vlietlaan in september is, naar de mening van de OVGM én de ondernemers, als een konijn uit de hoge hoed, aan het plan toegevoegd dat rechts afslaan naar de Vlietlaan komende vanuit het Spiegel/Nw 's Gravelandseweg op de Kruising Generaal de la Reijlaan – Vlietlaan niet meer mogelijk wordt gemaakt.
De OVGM en de ondernemers zijn hier absoluut tegenstander van.

- Het verbod op rechts afslaan maakt dat bezoekers van het centrum gedwongen worden rechtdoor te rijden naar de Kruising Brinklaan – Generaal de la Reijlaan. De verkeersdruk op en bij deze kruising zal daarmee significant toenemen. Echter juist deze kruising – Brinklaan – Generaal de la Reijlaan – is de gevaarlijkste kruising van Bussum, waar de meeste ongelukken gebeuren. [1] Toename van verkeer is derhalve uiterst onwenselijk.
- Het verbod op rechts afslaan maakt dat bezoekers van het centrum gedwongen worden rechtdoor te rijden naar de Kruising Brinklaan – Generaal de la Reijlaan, vervolgens rechtsaf de Brinklaan op en rechtsaf de Eslaan dan wel de Olmenlaan in om zo weer op de Vlietlaan te komen. Er ontstaat op deze manier een uiterst onwenselijk "rondje". Onwenselijk omdat bezoekers/klanten die op zoek zijn naar een parkeerplaats geen rondjes gaan rijden. Kortom: verlies van klanten, zij gaan namelijk ergens anders parkeren en winkelen.
  Maar ook uiterst onwenselijk aangezien hiermee de verkeersdruk op de Brinklaan, Eslaan en Olmenlaan toeneemt en deze wegen en de bijbehorende kruisingen hierop niet berekend zijn.

Het aanbrengen van een verbod op rechts afslaan op de Kruising Generaal de La Reij – Vlietlaan is voor de OVGM en de ondernemers onaanvaardbaar.

[1] Zie bijlage, onderzoek RTL nieuws 2019 – aantal ongelukken Bussum

Vergroening

Een van de kaders voor de het Ontwerpplan Vlietlaan was en is dat er sprake van vergroening van de Vlietlaan zou moeten zijn.
Op pagina 11 van de Reactienota herinrichting Vlietlaan[2] valt te lezen dat in de huidige situatie ca. 2000 m2 groen aanwezig is op de Vlietlaan. De kwaliteit is slecht en het is slecht zichtbaar, dat wel.
Ontwerp 1 heeft 1910 m2 kwalitatief groen, met een hoge beeldkwaliteit. Ontwerp 2A, 1180 m2 kwalitatief groen van hoge beeldkwaliteit en ontwerp 2B, 1515 m2 kwalitatief groen van hoge beeldkwaliteit.
Gekozen is dus voor het ontwerp met het minste groen. Het ontwerp waar de OVGM en de overgrote meerderheid van de ondernemers achterstaan, ontwerp 1, heeft het grootst aantal m2 kwalitatief groen.

Conclusie

De OVGM en de overgrote meerderheid van de ondernemers op de Vlietlaan zijn het niet eens met de keuze voor ontwerp 2A. Wij zijn van mening dat ontwerp 1 op alle fronten de belangen van ondernemers en bewoners dient, voldoet aan de kaders, het economisch potentieel, de bereikbaarheid, de levendigheid, flexibiliteit én vergroening van de Vlietlaan in alle opzichten beter dient. Tevens zijn wij van mening dat door de wijze van participatie en enquêteren ontwerp 1 nooit een kans van slagen heeft gehad.
De OVGM en de ondernemers zullen als wat in hun vermogen ligt doen om te voorkomen dat het aantal parkeerplaatsen wordt gereduceerd, er een groene middenberm wordt aangelegd en er een verbod op rechts afslaan voor de kruising Generaal de la Reijlaan – Vlietlaan komt.

Voor nadere toelichting en informatie zijn wij altijd bereikbaar,
Namens allen,
Met vriendelijke groet,

Brigitta M.C.Boonacker
Voorzitter

Voorzitter@ondernemersgooisemeren.nl
06-45194291

[2] Bijlage 2, pagina 11 uit de Reactienota herinrichting Vlietlaan

https://www.rtlnieuws.nl/zoek-het-op/datavisualisatie/2019-kruispunt-verkeersveiligheid-ongeluk-ongeval-gevaarlijk-verkeer-botsing-gewond-dode/5af21667da35a3fabe6087f7c7c944ad/bussum

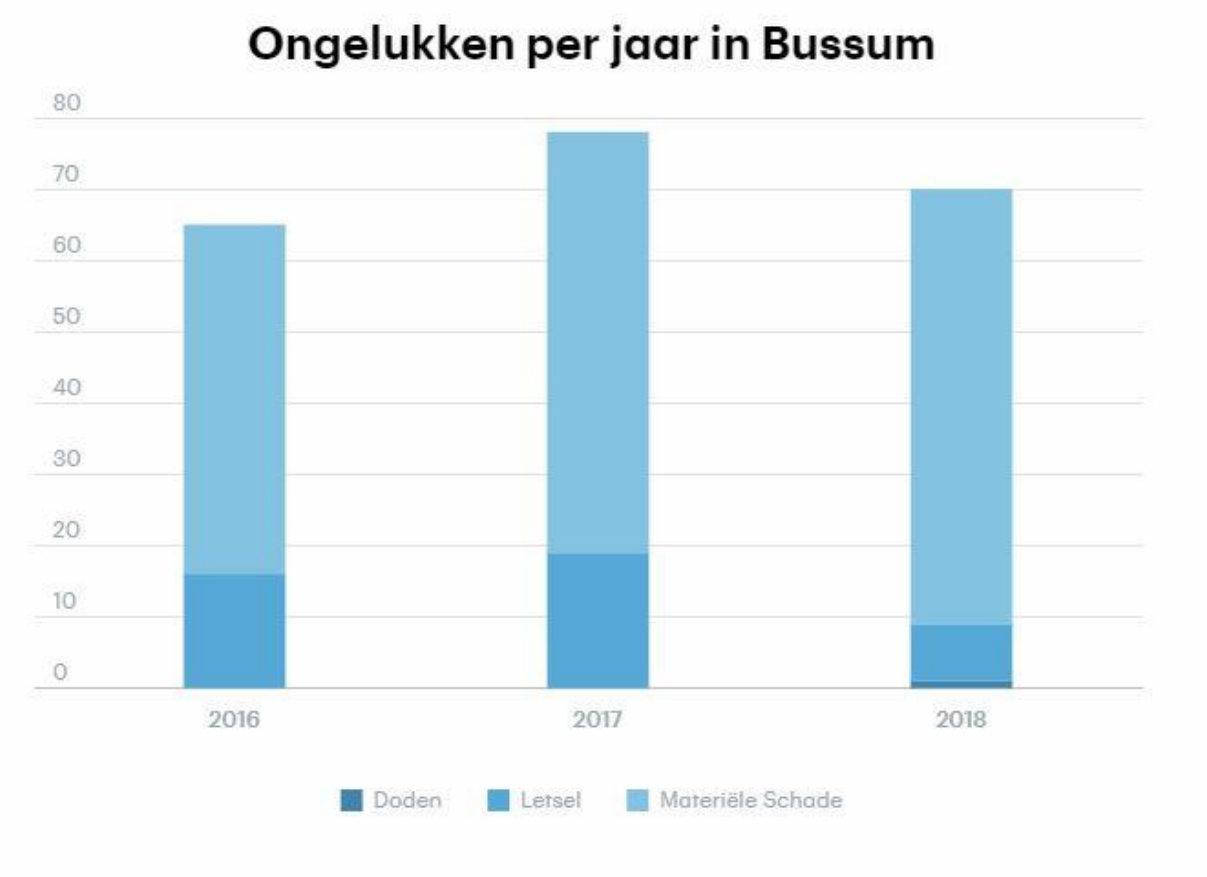
Veel ongelukken met bromfietsers in Bussum

13 november 2019 06:25Aangepast: 13 november 2019 06:25



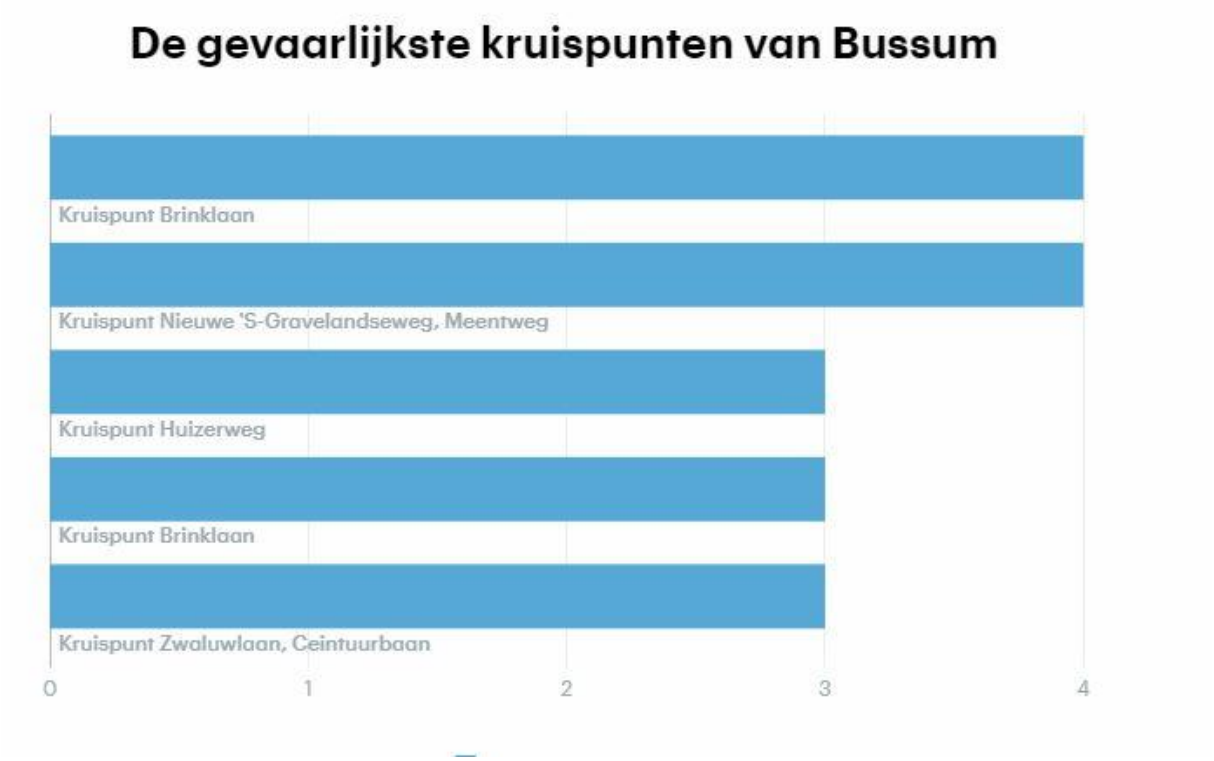
In drie jaar tijd zijn in Bussum 213 ongelukken geteld. Er was één dodelijk ongeval, 43 keer moesten er slachtoffers naar het ziekenhuis.

Dat blijkt uit cijfers van Rijkswaterstaat, die RTL Nieuws heeft geanalyseerd. Mogelijk is het aantal ongelukken nog groter. Niet elk ongeluk wordt namelijk geregistreerd en van een deel van de ongelukken is niet bekend waar deze precies plaatsvonden.



Kruispunten

Uit de onderzochte ongelukkencijfers blijkt dat Rijkswaterstaat in de afgelopen drie jaar in Nederland een toename ziet van het aantal dodelijke ongevallen op kruispunten. Het merendeel van de dodelijke ongevallen gebeurt op kruispunten binnen de bebouwde kom.


De gevaarlijkste kruispunten van Bussum
Kruispunt Brinklaan
Kruispunt Nieuwe 'S-Gravelandseweg, Meentweg
Kruispunt Huizerweg
Kruispunt Brinklaan
Kruispunt Zwaluwlaan, Ceintuurbaan
0
1
2
3
4


Slochterenlaan
Stationsweg
Albrechtlaan
aal de la Reijlaan
BLACKSPOT
DODELIJK
GEWOND
MATERIELE SCHADE

Bromfietsers de klos

In Bussum gebeuren relatief veel ongelukken met bromfietsers. In de afgelopen drie jaar zijn bij 11 van de ongevallen bromfietsers betrokken. Dit aandeel is meer dan twee keer hoger dan het Nederlands gemiddelde.

Bij 63 procent van de ongevallen in Bussum zijn personenauto's betrokken. Flankongevallen komen het meest voor. Bij 54 procent van de ongelukken waarvan de soort bekend is, gaat het om flankongevallen.

Dit artikel is gebaseerd op alle geregistreerde ongelukken in Bussum, niet alleen die op kruispunten. Van alle ongevallen in Nederland gebeurt wel liefst 40 procent op een kruising. Op de kaart hieronder vind je alle kruispunten met ongelukken in de buurt van Bussum.

Benieuwd naar ongelukken in andere plaatsen? Klik hier om opnieuw te zoeken.

Verantwoording

Voor dit onderzoek heeft de onderzoeksredactie van RTL Nieuws gebruik gemaakt van het bestand geregistreerde ongevallen Nederland (BRON) van Rijkswaterstaat.

De meest recente gegevens uit dat bestand, van 2016, 2017 en 2018, zijn gebruikt. Alleen ongelukken waarvan een exacte locatie bekend is, zijn meegenomen. Alle ongevallen binnen de administratieve grenzen van een dorp of stad zijn meegenomen. Ook die op snelwegen.

Het bovenstaande verhaal is geschreven door redactierobot ADAM (Automatische Data Artikel Machine), die door RTL Nieuws is ontwikkeld. Het verhaal is gebaseerd op data die door een journalist zijn verzameld, geanalyseerd en bewerkt. De robot heeft vervolgens voor elke plaats in Nederland een eigen en uniek verhaal geschreven.

Heb je tips over gevaarlijke plekken in jouw buurt? Of zie je dingen in de robottekst die niet kloppen? Laat het ons dan weten via onderzoek@rtl.nl.

2.5 Vergelijking varianten

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

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