

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Gooise Meren

Afwegingen bij aanpassingen verkeerscirculatie overwegen

Datum
Kenmerk
Eerste versie

18 september 2017
BUS025/Wrij/0119.02
23 augustus 2017

1 Inleiding

In het 'Kaderplan Verkeer Centrum' ligt de nadruk op aanpassingen in het ontwerp van wegen met als belangrijkste doelstellingen om de herkenbaarheid en aantrekkelijkheid van het centrum te verbeteren en tegelijkertijd de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van het centrum te waarborgen, conform de uitgangspunten die op 15 februari 2017 door de Raad zijn vastgesteld.

In grote lijnen is in het Kaderplan Verkeer Centrum uitgegaan van de huidige verkeerscirculatie. Op twee punten zijn echter wel voorstellen gedaan om de verkeerscirculatie aan te passen om daarmee de verkeersveiligheid bij de overwegen over het spoor te verbeteren:

1. Er is voorgesteld om op de Vlietlaan tussen de Nieuwe Englaan en de Generaal de la Reijlaan eenrichtingsverkeer in te voeren van zuid naar noord.



2. Op het kruispunt Meerweg - Vlietlaan - Veldweg is ervoor gekozen om afslaand verkeer vanaf de doorgaande route Meerweg - Vlietlaan onmogelijk te maken door op de Kloosterweg/Veldweg en het Julianaplein eenrichtingsverkeer te realiseren naar het kruispunt toe (met uitzondering van fietsverkeer). Tevens is de middenberm in de Meerweg in het voorstel om de bocht doorgezet, zodat gemotoriseerd verkeer vanuit de Kloosterweg en het Julianaplein zijn weg moet vervolgen via de Vlietweg.



De voorstellen voor aanpassingen in de verkeerscirculatie leiden tot verschillende reacties. Het College van de gemeente Gooise Meren heeft daarom gevraagd om een nadere toelichting bij de gemaakte keuzes en een overzicht van de effecten (zowel voor- als nadelen). In deze notitie wordt eerst ingegaan op de problematiek van de verkeers-(on)veiligheid bij de overwegen en de mate waarin de voorgestelde aanpassingen hierin verbetering brengen (hoofdstuk 2). In de hoofdstukken daarna wordt ingegaan op de veranderingen in routes en verkeersintensiteiten die hierdoor ontstaan (hoofdstuk 3) en op de gevolgen voor de centrubereikbaarheid (het kernwinkelgebied) en het parkeren (hoofdstuk 4). De conclusies worden samengevat in hoofdstuk 5.

2 Verkeersveiligheidsaspecten

2.1 Problematiek verkeersveiligheid overwegen

Kruispunten in de directe omgeving van overwegen vormen altijd een groot risico:

- Het grootste risico ontstaat op het moment dat verkeer komt stil te staan op de spoorwegovergang, terwijl een trein nadert. Vooral het verkeer dat van de overweg komt en rechtsaf wil slaan vormt een risico: het moet doorgaand fietsverkeer voorrang verlenen, waardoor een wachtrij kan ontstaan tot op de overweg.
- Afgeleide risico's kunnen ontstaan doordat men onveiliger gaat rijden, juist om te voorkomen dat men op de spoorwegovergang stil komt te staan (bijvoorbeeld: een auto rijdt snel het spoor af en ziet daarbij een fietser over het hoofd). Ook ongelukken waarbij geen trein is betrokken, kunnen indirect dus het gevolg zijn van de nabijheid van de overweg.
- De onveiligheid wordt vergroot door de grote drukte direct nadat de spoorbomen weer open gaan. De situatie kan op drukke momenten wat rommelig zijn, waardoor onzekerheid en informeel voorrangsgedrag ontstaat.

2.2 Inventarisatie ongevallen en bijna-ongevallen

Afwegingen bij aanpassingen verkeerscirculatie overwegen

datum	locatie	toedracht
mei 2009	Generaal de la Reijlaan	vrouw opgesloten op overweg, door scholieren in veiligheid gebracht
19 augustus 2009	Generaal de la Reijlaan	scootmobiel opgesloten tussen bomen van overweg
17 maart 2012	Meerweg	dodelijk ongeval (vrouw door trein overreden) precieze oorzaak onbekend
15 oktober 2013	Generaal de la Reijlaan	auto raakt opgesloten tussen spoorbomen, trein ramt auto, vader en zoontje komen ternauwernood vrij
2 november 2013	Generaal de la Reijlaan	twee touringcars keren op kruising Generaal de la Reijlaan - Vlietlaan en blokkeren daarmee de overweg
25 september 2014	Generaal de la Reijlaan	afslaande vrachtwagen ziet fietser over het hoofd met letsel tot gevolg
3 september 2015	Generaal de la Reijlaan	aanrijding trein met vrachtwagen die rechtsaf wil slaan van overweg richting Vlietlaan

Tabel 2.1: Recente (bijna-)ongevallen op basis van persberichten

De situatie waarbij kerende touringcars de overweg blokkeren (op 2 november 2013) is in de krant gekomen, maar staat niet op zichzelf. In 2002 heeft een dodelijk ongeval plaatsgevonden, doordat een chauffeur van McDonalds aan de verkeerde zijde van de middengeleider het spoor is opgereden, met als doel om vervolgens achteruit de Veerstraat in te kunnen rijden. Eenzelfde beweging is vaker geconstateerd door een chauffeur van het Kruidvat (als de palen aan de zijde van de Brinklaan nog omhoog staan, wordt vanaf de zijde van de Vlietlaan achteruit aangereden). Hieruit blijkt dat ook professionele chauffeurs niet altijd het gevaar inzien van een situatie waarin de overweg kan worden geblokkeerd.

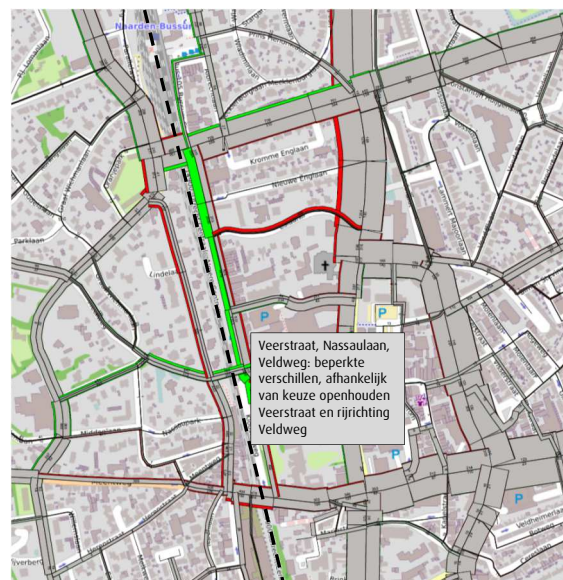
De hier gegeven inventarisatie omvat uiteraard alleen vastgelegde of gemelde ongevallen. Uit waarnemingen blijkt dat bijna-ongevallen of situaties die in potentie zeer gevaarlijk zijn, met enige regelmaat voorkomen. Het meest voorkomend zijn:

- Stilstaand verkeer op de overweg doordat verkeer niet kan afrijden, omdat afslaand verkeer doorgaande fietsers voorrang moet geven.
- Een blokkade van de kruising door oprijdende voertuigen vanuit de zijstraten (bij de de Generaal de la Reijlaan verkeer vanaf de Vlietlaan of Stationsweg, bij de Meerweg verkeer vanaf de Nassaulaan). Deze zijstraten hebben weliswaar geen voorrang, maar na een periode dat de bomen gesloten zijn, ontstaat informeel voorrangsgedrag (men neemt of geeft voorrang om lange wachttijden te voorkomen).

3 Veranderingen in verkeersintensiteiten

Aanpassingen in de verkeerscirculatie leiden altijd tot verandering van routekeuzes en dus worden sommige straten drukker en andere rustiger. Om daarvan een goed beeld te krijgen, zijn de voorgestelde aanpassingen in de verkeerscirculatie met een verkeersmodel doorgerekend. In de figuur hier naast is de wegenstructuur rond het centrum weer gegeven (met de spoorlijn als stippellijn). In deze figuur geeft de dikte van de grijze balken de hoeveelheid verkeer aan, rood duidt op een toename van verkeer en groen op een afname van verkeer als gevolg van de voorgestelde circulatiemaatregelen. Uit de modelanalyses kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- Het eenrichtingsverkeer op een deel van de Vlietlaan zorgt op deze straat uiteraard voor minder verkeer van noord naar zuid. Deze verkeersstroom verschuift deels naar de Brinklaan en deels naar de Lindelaan.
- In oost-westrichting zien we een verschuiving van verkeer van de Meerweg naar de Herenstraat. De Generaal de la Reijlaan wordt per saldo niet drukker: enerzijds rijdt wat meer verkeer naar de Brinklaan toe, anderzijds rijdt minder verkeer naar de Vlietlaan toe.
- In het model is alleen uitgegaan van eenrichtingsverkeer op het gedeelte van de Vlietlaan tussen de Eslaan en de Generaal de la Reijlaan. Daardoor kiest het verkeer een route via de Eslaan naar de Vlietlaan.



In tabel 3.1 zijn de veranderingen in verkeersintensiteiten op de belangrijkste wegen in- en rond het centrum weergegeven.

- De toe- en afnames van verkeer in het noordelijke deel van het centrum (Vlietlaan, Lindelaan, Generaal de la Reijlaan) komen vooral door eenrichtingsverkeer op de Vlietlaan.
- De veranderingen in het zuidelijke deel van het centrum (Spiegelstraat, Herenstraat, Brinklaan in het centrum) worden vooral veroorzaakt door de aanpassing van de verkeerscirculatie rond het kruispunt Meerweg - Vlietlaan - Veldweg.
- De verkeersintensiteit op de Brinklaan in het centrum hangt ook af van de keuze hoe het parkeerterrein Veldweg wordt ontsloten: bij eenrichtingsverkeer op de Veldweg van west naar oost (zoals nu) zal het zuidelijke deel van de Brinklaan wat drukker worden, bij eenrichtingsverkeer van oost naar west wordt het noordelijke deel van het centrum drukker (zie ook hoofdstuk 4).

Wegvak	toe- of afname
Vlietlaan	- 1.000 tot - 2.300
Lindelaan / Spiegelstraat	+ 500
Generaal de la Reijlaan	- 400
Brinklaan ten noorden van centrum	+ 600 tot + 1.400
Brinklaan in centrum	+ 500, afhankelijk van ontsluiting parkeerterrein Veldweg
Meerweg	- 800
Landstraat, Kerkstraat	+ 300 tot + 400
Herenstraat	+500
Spoorwegovergangen:	
- Generaal de la Reijlaan	- 500
- Meerweg	- 900
- Herenstraat	+ 1.200

Tabel 3.1: veranderingen in verkeersintensiteiten per etmaal op de belangrijkste wegen in en rond het centrum

De veranderingen in verkeersintensiteiten leiden niet tot een wezenlijke verandering van karakter of van functies van wegen. De verkeersintensiteiten op de Lindelaan en de Eslaan blijven op een niveau dat past bij een woonstraat. En op de hoofdontsluitingswegen leiden de veranderingen in verkeersintensiteiten niet tot wezenlijke verschillen in bijvoorbeeld verkeersdoorstroming of geluidshinder.

4 Centrumbereikbaarheid en parkeren

Op basis van onderzoek en ervaringen in andere plaatsen kan in zijn algemeenheid wel aangegeven worden wat de belangrijkste redenen zijn om voor een bepaald winkelgebied te kiezen:

- Bij de keuze voor een winkelgebied zijn met name de omvang en diversiteit van het winkelaanbod en de sfeer belangrijke aspecten. Bereikbaarheid en parkeren worden minder als doorslaggevende factor genoemd voor de keuze van een winkelcentrum. Ook uit de resultaten van het gemeentelijke Burgerpanel over parkeren (in 2016) komt dat naar voren.
- Voor dagelijkse boodschappen is daarnaast ook nabijheid van belang. Een goede bereikbaarheid met de fiets is voor de dagelijkse boodschappen echter minstens zo belangrijk als een goede bereikbaarheid met de auto.

De Vlietlaan ligt niet in een duidelijke winkelroute en is ook geen belangrijke doorgaansweg. Gezien de ligging van de Vlietlaan ligt het daarom voor de hand dat de meeste bezoekers van winkels en andere ondernemingen in de Vlietlaan *bewust* naar de desbetreffende winkel toegaan. Een beperkte omrijbeweging zal naar ons oordeel weinig invloed hebben op de keuze van bezoekers om de Vlietlaan te bezoeken.

De voorgestelde aanpassingen in de verkeerscirculatie bij de overweg Meerweg, leiden vooral tot een minder directe bereikbaarheid van het parkeerterrein Veldweg, vooral vanuit het Spiegel:

- Als de huidige rijrichting op de Veldweg behouden blijft, is met name de route naar de Veldweg toe lastig. Men moet dan omrijden via de Olmenlaan - Brinklaan, of de rotonde Herenstraat - Brinklaan rondrijden (om vervolgens rechtsaf te slaan naar de Kloosterweg).
- Als de rijrichting op de Veldweg omgedraaid wordt (van Brinklaan naar Kloosterweg), kan men het parkeerterrein Veldweg gemakkelijker vanuit noordelijke richting bereiken, maar ontstaat op de terugweg een langere route.
- Eventueel kan ook overwogen worden om op de Veldweg verkeer in twee richtingen mogelijk te maken.
- De keuze hoe het parkeerterrein op de Veldweg bereikbaar wordt gemaakt, heeft uiteraard ook invloed op de verkeersintensiteit op de Brinklaan door het centrum. Het verkeersmodel is echter te grof om dit precies te prognosticeren. Op basis van de omvang en het gebruik van het parkeerterrein Veldweg verwachten we echter dat de hoeveelheid verkeer op de Brinklaan gemiddeld zo'n 500 mvt/etm drukker wordt (circa 10% extra verkeer).

Het parkeerterrein Veldweg heeft een functie voor het gehele centrum. Het is (naast de parkeergarage Olmenlaan) de enige grote parkeervoorziening aan de westzijde van de Brinklaan. Een iets minder goede bereikbaarheid van het parkeerterrein aan de Veldweg zal er niet direct toe leiden dat bezoekers het centrum van Bussum gaan mijden, maar het kan er wel toe leiden dat de bezoekersstromen zich minder evenwichtig over het centrum verdelen: er komt meer druk op de parkeervoorzieningen aan de oostkant van de Brinklaan (bijvoorbeeld het Wilhelminaplantsoen), terwijl het parkeerterrein Veldweg minder gebruikt wordt. Dit heeft ook enige invloed op de loopstromen in het centrum. Indien dit effect daadwerkelijk optreedt, zijn er echter wel mogelijkheden om het effect te compenseren door aanvullende maatregelen te nemen om het parkeren op de Veldweg aantrekkelijker te maken.

5 Samenvattende conclusies

1. Op basis van de overwegkenmerken behoren de overwegen Generaal de la Reijlaan en Meerweg beide tot de meest onveilige overwegen in het overwegen-register van ProRail. Uit de geregistreerde ongevallen en persberichten blijkt echter dat de feitelijke onveiligheid bij de overweg Generaal de la Reijlaan wel aanzienlijk groter is dan bij de overweg Meerweg.
2. De voorgestelde veranderingen in de verkeerscirculatie leiden tot andere routes en dus tot veranderingen in verkeersintensiteiten op diverse wegen. De veranderingen in verkeersintensiteiten zijn echter niet zo groot dat deze leiden tot een wezenlijke verandering van karakter of van functies van wegen.
3. Uit onderzoek en ervaringen in andere plaatsen kan in zijn algemeenheid worden geconstateerd dat kleine aanpassingen in de verkeerscirculatie weinig invloed hebben op de keuze van een winkelgebied. De minder directe bereikbaarheid van het parkeerterrein Veldweg beschouwen wij als een groter nadeel dan de (beperkte) omrijbeweging die ontstaat door het eenrichtingsverkeer op de Vlietlaan. Het kan er namelijk toe leiden dat de parkeervoorzieningen rond het centrum minder gelijkmatig worden gebruikt en loopstromen in het centrum iets naar het oosten verschuiven. Als dat daadwerkelijk plaatsvindt, kan overwogen worden aanvullende maatregelen te treffen om het parkeerterrein aan de Veldweg aantrekkelijker te maken.

In het Kaderplan Verkeer Centrum Bussum is de keuze om de verkeerscirculatie aan te passen gebaseerd op de doelstelling om de verkeersveiligheid rond overwegen te verbeteren. Hoewel uit deze analyse blijkt dat nabij de overweg Meerweg feitelijk minder ongevallen gebeuren dan bij de overweg Generaal de la Reijlaan, is de kans op ongevallen - ook hier - wel groot, en ongevallen bij overwegen hebben vaak een ernstige afloop en veroorzaken grote schade.