

Reactienota

Verwerking van de inspraakreacties op het concept KVC Bussum

definitief
1 september 2017

Kerngegevens

Projectleider	Antoinette Soede
Afdeling	Strategie & Control
Datum	1 september 2017
Behandeling	raad
Planstatus	definitief
Projectnummer	512361
Opdrachtgever	Marleen Sanderse
Identificatie	<Identificatie>

Inhoudsopgave

1	Algemene projectgegevens	4
1.1	Inleiding	4
1.2	Beoogd effect	4
1.3	Argumenten	4
1.4	Houd rekening met	4
1.5	Communicatie en participatie	4
2	Klankbordgroep	6
2.1	Inbreng klankbordgroep	6
2.2	Verwerking reacties	6
2.3	Conclusies	6
3	Brede raadpleging	7
3.1	Inbreng brede raadpleging	7
3.2	Verwerking reacties	7
4	Conclusies	8
4.1	Conclusies	8
Bijlage 1 Inbreng Klankbordgroep		9
Bijlage 2 Inbreng brede informatiebijeenkomst.....		15
Bijlage 3 Leden klankbordgroep		39
Bijlage 4 Indieners inspraakreactie		40
Bijlage 5 Inspraakreacties		41

1 Algemene projectgegevens

1.1 Inleiding

Het Kaderplan Verkeer voor het centrum van Bussum (KVC Bussum) geeft de basis en de structuur om ervoor te zorgen dat het centrum logisch bereikbaar is en blijft en dat de leefbaarheid en vitaliteit gewaarborgd blijft. De concrete invulling op het gebied van verkeer en infrastructuur vindt plaats bij de uitwerking van de afzonderlijke projecten. Het KVC Bussum dient hierbij als leidraad.

1.2 Beoogd effect

Gooise Meren heeft als doel haar inwoners een aantrekkelijke woonomgeving te bieden met een hoog voorzieningen niveau. Daarnaast wil Gooise Meren bijdragen aan het bevorderen en faciliteren van economische bedrijvigheid en een economische structuur. Hiervoor is onder andere een aantrekkelijk winkelcentrum van belang. Bussum is het grootste en belangrijkste winkelgebied van de gemeente Gooise Meren. Om het centrum leefbaar en economisch vitaal te houden, moet het uitnodigend zijn voor iedereen die hier naar toe wil komen. Daarvoor moet het centrum ook helder te lezen en vooral herkenbaar zijn.

1.3 Argumenten

In en rondom het centrum van Bussum gaan op korte termijn projecten van start. Het gaat om nieuwe inrichting van de openbare ruimte vanwege de vervanging van het riool (o.a. Vlietlaan, Herenstraat, Veldweg) en om de inrichting van de openbare ruimte rondom de herontwikkelingen van Mariënborg en het Scapinoterrein. Daarnaast gaat ook ProRail werkzaamheden aan en rondom het spoor uitvoeren. Deze aanstaande projecten geven de mogelijkheid in en rond het winkelcentrum een uitnodigende openbare ruimte te realiseren. Door deze nieuwe ontwikkelingen in samenhang te zien met de reeds aanwezige openbare ruimte kan een kader gemaakt worden, waarbinnen al nieuwe infrastructuur past.

Het KVC Bussum biedt ook de mogelijkheid om de bestaande openbare ruimte te herwaarderen en te bezien waar mogelijkheden tot verbeteringen zijn.

1.4 Houd rekening met

In de, door de raad van Bussum op 24 mei 2012, vastgestelde Gebiedsvisie Centrum zijn ambities voor het kernwinkelgebied van Bussum opgenomen. Tevens is richting gegeven aan de concrete uitwerking van de ambities. Er zijn ruimtelijke, economische, sociale en architectonische uitwerkingen voorgesteld. De ambities zijn o.a. verwerkt in de reeds door de raad vastgestelde uitgangspunten voor het KVC Bussum. De uitgangspunten zijn meegenomen bij het opstellen van het concept KVC Bussum.

1.5 Communicatie en participatie

Het voorliggende KVC Bussum is mede bepalend voor de diverse herinrichtingsprojecten. Het is daarom belangrijk om helder te communiceren met belanghebbenden gedurende het proces en het plan zorgvuldig met hen af te stemmen. De interactie met belanghebbenden dient bij te dragen aan drie procesdoelen: inhoudelijke verrijking, inspelen op de wensen uit de omgeving en op grond daarvan het creëren van draagvlak voor het te nemen besluit. Voor het opstellen van het Kaderplan Verkeer voor het centrum van Bussum is een klankbordgroep opgericht.

In eerste instantie zijn de uitgangspunten opgesteld met leden van de klankbordgroep. Na vaststelling hiervan door de raad zijn principe schetsen opgesteld in co-creatie met de leden van de klankbordgroep. De nadere uitwerking is met hen besproken op 13 maart jl. Hun opmerkingen op deze uitwerking is meegenomen in het concept KVC Bussum. Dit concept KVC Bussum is in een brede inspraakavond op 9 mei jl. met belanghebbenden en betrokkenen besproken. Men kon zienswijzen

indienen op het plan. Alle zienswijzen zijn opgenomen in de Reactienota. Deels zijn de inspraakreacties meegenomen in het voorliggende concept. Deels zijn de inspraakreacties niet verwerkt. In de Reactienota wordt per inspraakreactie aangegeven of deze is overgenomen of niet.

2 Klankbordgroep

2.1 Inbreng klankbordgroep

Op maandag 17 maart jl. heeft de Klankbordgroep zich kunnen uitspreken over het concept Kaderplan Verkeer voor het centrum van Bussum (KVC). Bij de bespreking van het concept KVC Bussum met de klankbordgroep zijn verschillende oplossingsrichtingen besproken. Deze oplossingsrichtingen zijn meegenomen bij de brede raadpleging. In dit hoofdstuk staan de reacties van de klankbordgroep vermeld en wordt per onderdeel aangegeven op welke wijze de reacties zijn verwerkt.

2.2 Verwerking reacties

In bijlage 1 wordt een overzicht getoond van de reacties door de klankbordgroep en de beantwoording daarvan.

2.3 Conclusies

In het concept KVC Bussum is al veel geregeld. Er zijn een aantal vragen die zorgen voor aanpassing van het concept KVC Bussum, deze aanpassingen worden ook voorgelegd bij de brede raadpleging. Enkele algemene vragen komen terug bij het opstellen van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) en een aantal vragen worden ter uitwerking neergelegd bij het Centrummanagement. Dit betreft voornamelijk zaken die in overleg met derden moeten worden uitgewerkt.

3 Brede raadpleging

3.1 Inbreng brede raadpleging

Op dinsdag 9 mei jl. heeft er een brede raadpleging plaatsgevonden over het concept Kaderplan Verkeer voor het centrum van Bussum (KVC).

3.2 Verwerking reacties

In bijlage 2 wordt een overzicht getoond van de reacties door de klankbordgroep en de beantwoording daarvan. Er zijn vijf categorieën van beantwoording:

1. Is reeds opgenomen in het KVC: de inspraakreactie is opgenomen in het concept KVC
2. Overnemen in ander overleg: de inspraakreactie kan niet worden opgepakt binnen het KVC, maar wel binnen andere overlegstructuren.
3. Uitwerking oppakken bij de deelprojecten: de inspraakreactie is gedetailleerd en wordt opgepakt binnen de vervolgprojecten.
4. Niet akkoord: de inspraakreactie is niet uitvoerbaar.
5. Aanhouden: Het College zal de voor- en nadelen tegen elkaar afwegen en een bestuurlijke keuze maken.

4 Conclusies

4.1 Conclusies

De conclusies die getrokken kunnen worden, zijn:

1. Veel van de ingebrachte reacties moeten verder opgepakt worden bij de uitwerking van deelprojecten. Het Kaderplan geeft het principe aan. In afzonderlijke trajecten, in overleg met belanghebbenden, wordt de definitieve inrichting bepaald.
2. Voor de volgende straten / kruispunten wordt het college gevraagd een oplossingsrichting te kiezen. Hiervoor is een separaat afwegingskader opgesteld.
 - a) Kruispunt Landstraat – Genestetlaan – Nieuwe Raadhuisstraat
 - b) Kruispunt Herenstraat
 - c) Kruispunt Vlietlaan – Generaal de la Reijlaan
 - d) Spiegelstraat

Bijlage 1 Inbreng Klankbordgroep

Kaderplan Verkeer Centrum Bussum - Algemeen

<u>Opmerking</u>	<u>Wat doen we ermee</u>	<u>Motivatatie</u>
<ul style="list-style-type: none">• Geen (grote) bomen kappen voor verkeersmaatregelen	Is reeds opgenomen in het KVC	Het concept KVC wordt nog tijdens een algemene informatieavond voorgelegd aan belanghebbenden en is dus nog aan wijzigingen onderhevig. Wij stellen voor om alleen bomen te kappen waar dit vanwege de maatregelen echt noodzakelijk is.
<ul style="list-style-type: none">• Voldoende fietsenstallingen buiten de winkelstraten	Is reeds opgenomen in het KVC	Tijdens de uitwerking van het concept ontwerp is onderzocht waar en hoeveel behoefte er in het centrum is aan stallingscapaciteit voor fietsen. Dit is verwerkt in het concept ontwerp en tevens afgestemd met een afvaardiging van de ondernemersvereniging en het Keurmerk Veilig Ondernemen. Bij de uitwerking in projecten volgt de verdere detaillering.
<ul style="list-style-type: none">• Centrum is slecht bereikbaar voor bewoners uit het Spiegel	Aanpassing KVC	Met het oog op de veiligheid rond de overwegen is het met de voorgestelde aanpassingen bij de overwegen Generaal de la Reijlaan en Meerweg niet meer mogelijk om met de auto direct na de overweg rechtsaf te slaan. Voor fietsverkeer blijft dat wel mogelijk. Het centrum blijft echter goed bereikbaar voor autoverkeer, ook voor bewoners uit het Spiegel. Voor parkeergarage 'De Nieuwe Brink' blijft de Herenstraat de kortste route, voor parkeergarage 'De Olmen' blijft de route via de Meerweg, Vlietlaan en Olmenlaan het kortst. Afhankelijk van hun bestemming in het centrum, zullen bewoners uit het Spiegel een keuze maken voor de route die zij nemen. Bovendien zijn de afstanden in het centrum zeer beperkt. Automobilisten kunnen via de 'ringwegen' rond het centrum steeds binnen zeer korte tijd elke willekeurige bestemming in het centrum bereiken, of in de directe nabijheid daarvan parkeren. <u>Aanpassing na overleg klankbordgroep:</u> Door de rijrichting van de Veldweg om te draaien, wordt het parkeerterrein aan de Veldweg beter bereikbaar.
<ul style="list-style-type: none">• Bij fietsenstallingen ook bakfietsplaatsen realiseren	Is reeds opgenomen in het KVC	Er is aandacht voor stallingsplaatsen voor bakfietsen. Zie ook punt 2, de detaillering volgt bij de uitwerking in projecten.

Landstraat

<u>Opmerking</u>	<u>Wat doen we ermee</u>	<u>Motivatatie</u>
<ul style="list-style-type: none">• Door introductie vluchtheuvels meer kans op omrijden lichtmasten	Is reeds opgenomen in het KVC	De toepassing van uitbuigingen en middengeleiders in de weg is een bewezen middel om de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) te verbeteren. Er

		ontstaat daarmee een rustpunt halverwege de oversteekbeweging, zodat men in twee etappes kan oversteken. In het concept ontwerp is bij vormgeving van de middengeleiders rekening gehouden met de draaicirkels van grotere voertuigen. Bovendien wordt de situatie met belijning verduidelijkt. Daarmee ontstaat een verantwoorde situatie.
<ul style="list-style-type: none"> Schooljeugd en winkelend publiek veilig laten oversteken 	Is reeds opgenomen in het KVC	De toepassing van uitbuigingen en middengeleiders in de weg is een bewezen middel om de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) te verbeteren. Er ontstaat daarmee een rustpunt halverwege de oversteekbeweging, zodat men in twee etappes kan oversteken.
<ul style="list-style-type: none"> Landstraat is het "verkeersriool" door sluipverkeer. Zeer gevaarlijk voor voetgangers 	Overnemen bij het GVVP	De Landstraat is een ontsluitingsweg, waar de verkeersfunctie prioriteit heeft. In de onderzoeksfase van het KVC zijn diverse varianten met aanpassingen in de verkeersstructuur onderzocht. Geconcludeerd is dat er in Bussum geen geschikte alternatieven zijn die (een deel van) de verkeersfunctie van de Landstraat kunnen overnemen. In het nog op te stellen Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) voor Gooise Meren wordt aandacht besteed aan sluipverkeer.
<ul style="list-style-type: none"> Bij winkelstrip van 50 km/uur naar 30 km/uur 	Niet akkoord	Passend bij de verkeersfunctie van de Landstraat hoort (conform de principes van Duurzaam Veilig) een maximumsnelheid van 50 km/uur. Bovendien is het fietsverkeer daar gescheiden van het autoverkeer. Met het concept ontwerp KVC worden in aanvulling daarop verbeterde oversteekplaatsen voor langzaam verkeer aangelegd. Vanwege de functie die deze straat in het wegennet van Bussum heeft, kan de straat niet worden ingericht als verblijfsgebied, zonder dat er nieuwe problemen ontstaan. Dat leidt namelijk tot problemen ten aanzien van de verkeersafwikkeling in het wegennet, waardoor de bereikbaarheid van Bussum in het geding komt. Bovendien gaat er meer verkeer door de Brinklaan rijden als de Landstraat een lagere maximumsnelheid krijgt (en het is juist de bedoeling dat de Brinklaan door het centrum zo veel mogelijk autoluw is).

Herenstraat / Kloosterweg

Opmerking

- Expeditieverkeer neemt toe op Kerkstraat / Kloosterweg. Aandacht voor fietsstraat

Wat doen we ermee

Is reeds opgenomen in het KVC

Motivatie

Het is gewenst om expeditieverkeer zoveel mogelijk via de wegen rond het centrum (parkeeroute, verkeersfunctie) af te wikkelen. Daarmee kan het expeditieverkeer met de minste overlast snel op de plaats van bestemming komen. Bij de in het KVC voorgestelde

inrichting van wegen is rekening gehouden met dit principe.

Vlietlaan

Opmerking

- Kan er achter de parkeerplaatsen een vrij liggend fietspad realiseren?
- Benut de loze ruimte richting spoor
- Oplossing vinden voor de vrachtwagens van de markt die op donderdag op de Vlietlaan parkeren. Deze passen niet in de voorgestelde inrichting.
- Denk aan de bevoorrading van de Hema. Zij gebruiken de parkeerplaatsen voor Bang& Olufsen.
- De belangen van de winkeliers kunnen lijden bij een inrichting met éénrichtingsverkeer (bereikbaarheid en zicht)

Wat doen we ermee

Deels aanhouden, deels reeds opgenomen in KVC

Aanhouden

Aanpassing KVC

Aanpassing KVC

Er wordt een extra optie voorgelegd. Keuze is aan het bestuur.

Motivatie

Dit is afhankelijk van het resultaat van de verwerving van deze gronden. Bovendien wordt het grootste deel van de Vlietlaan aangewezen en ingericht als verblijfsgebied (30 km/uur-zone), waar, conform de principes van Duurzaam Veilig, al het verkeer op één rijbaan wordt gemengd.

Dit is afhankelijk van het resultaat van de verwerving van deze gronden. Bij de uitwerking van de herinrichting van de Vlietlaan volgt de verdere detaillering.

Dit is een belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking.

In het concept ontwerp wordt een laad- en loshaven opgenomen op ongeveer dezelfde locatie waar in de huidige situatie ook bevoorraad wordt.

Omdat de Vlietlaan met het besproken ontwerp goed bereikbaar blijft en er vanwege de voorgestelde aanpassing nabij de overweg Generaal de la Reijlaan nauwelijks sprake is van omrijden, worden de belangen van de winkeliers aan de Vlietlaan naar onze mening niet geschaad. Daarentegen wordt de veiligheid nabij de overweg, een thema dat behoorlijk onder druk staat en waarop de gemeente al jaren wordt aangesproken, met de voorgestelde aanpassing aanzienlijk verbeterd.

Aanpassing na overleg klankbordgroep: omdat het besproken voorstel voor aanpassing van de overweg Generaal de la Reijlaan (verminderen van afslaande verkeersbewegingen) bij een aantal deelnemers van de klankbordgroep op bezwaren stuit, wordt een tweede variant voorgelegd, waarin de huidige situatie gehandhaafd wordt. Uiteindelijk dient er een bestuurlijke keuze gemaakt te worden tussen de varianten (veiligheid boven bereikbaarheid of andersom).

- | | | |
|--|--------------------------------------|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Schooljeugd en winkelend publiek veilig laten oversteken | <p>Is reeds opgenomen in het KVC</p> | <p>Met de voorgestelde inrichting van de kruising Meerweg – Nassaulaan worden – net als bij de overweg Generaal de la Reijlaan – afslaanbewegingen voor autoverkeer zoveel mogelijk voorkomen. Dat leidt tot een vereenvoudiging van de kruising en een overzichtelijker en dus veiliger situatie. Voor fietsers blijft het mogelijk om over te steken vanaf de Veerstraat naar de Meerweg, met het voorstel is er extra ondersteuning van een middengeleider. Voor voetgangers wordt op ongeveer dezelfde locatie als in de huidige situatie een oversteekplaats aangelegd.</p> |
|--|--------------------------------------|--|

Veldweg

Opmerking

- Rijrichting Veldweg aanpassen voor bereikbaarheid parkeerterrein Veldweg, ook vanuit het Spiegel.

Wat doen we ermee

Aanpassing KVC

Motivatie

Het parkeerterrein aan de Veldweg blijft goed bereikbaar voor autoverkeer. Door de rijrichting van de Veldweg om te draaien, wordt het parkeerterrein beter bereikbaar.

- Profiel Veldweg is erg smal voor verkeer en expeditie winkels

Is reeds opgenomen in het KVC

De beschikbare ruimte in de Veldweg is inderdaad beperkt. Veel winkels aan de Nassaulaan worden echter al jaren via de achterzijde aan de Veldweg bevoorrad. In het concept ontwerp is hiermee rekening gehouden.

Wilhelminaplantsoen

Opmerking

- Schooljeugd en winkelend publiek veilig laten oversteken

Wat doen we ermee

Is reeds opgenomen in het KVC

Motivatie

Ter hoogte van de Veerstraat wordt op de Brinklaan een plein aangelegd. De afwijkende inrichting hiervan (shared space) is bedoeld om automobilisten beter bewust te maken van de uitwisseling van verkeer die hier plaatsvindt. Dat moet leiden tot een veiliger situatie voor fietsers en voetgangers.

Veerstraat

Opmerking

Wat doen we ermee

Motivatie

- De inrichting van de Veerstraat moet aansluiten bij de inrichting zoals in de Nassaulaan.

Is reeds opgenomen in het KVC

Een uniforme en herkenbare uitstraling is onderdeel van het plan.

Brinklaan

Opmerking

- Schooljeugd en winkelend publiek veilig laten oversteken

Wat doen we ermee

Is reeds opgenomen in het KVC

Motivatie

De Brinklaan wordt in de voorgestelde situatie op diverse locaties, waar uitwisseling van verkeer plaatsvindt, voorzien van pleinen met een afwijkende inrichting (shared space). De aanleg van dergelijke 'centrale ruimtes' zorgt ervoor dat verkeersdeelnemers, inclusief de overstekende voetgangers, beter rekening houden met elkaar. Het leidt tot een beter bewustzijn bij automobilisten en een veiliger situatie voor fietsers en voetgangers.

- Bushaltes in de Brinklaan continueren in verband met bereikbaarheid van het centrum voor ouderen

Aanpassing KVC

De situatie voor het busverkeer blijft gelijk, de huidige halteplaatsen blijven gehandhaafd.

- Vooraankondiging "auto te gast" neerzetten (welkom in het centrum van Bussum)

Uitwerking oppakken bij de deelprojecten

Een bord auto te gast pas plaatsen als de herinrichting van de Brinklaan is voltooid. Niet zomaar een ludiek bord plaatsen, maar opteren voor het bord 'winkelert', danwel 'auto te gast'.

- Oude Brink onderdeel maken van de "Brinkenlaan". Hierdoor wordt aan deze zijde de entree van het centrum versterkt.

Niet akkoord

Dit plein wordt niet meegenomen bij de uitwerking van het KVC Bussum.

Mariënborg - park

Opmerking

- Locatie voor Bussum op IJs

Wat doen we ermee

Overnemen door het Centrummanagement

Motivatie

Hierover dienen nadere afspraken gemaakt te worden met de eigenaar van het klooster.

Bijlage 2 Inbreng brede informatiebijeenkomst

A. Kaderplan Verkeer Centrum Bussum - algemeen

<u>Opmerking</u>	<u>Voorstel afhandeling</u>	<u>Motivatie</u>
<ul style="list-style-type: none"> De rondweg rondom het centrum eenrichtingsverkeer maken met brede stoepen, parkeren bij de twee parkeergarages, Veldweg en Wilhelminaplantsoen. Rijrichting tegen de klok in. Er komt dan ook meer ruimte vrij voor fietspaden en meer ruimte voor parkeerplaatsen. 	Niet akkoord	Gedurende de planvorming zijn de effecten van meer eenrichtingsverkeer op delen van de route rond het centrum uitvoerig onderzocht. Daaruit is gebleken dat hierdoor te veel verkeer uitwijkt naar andere routes waar het verkeer niet op een goede en veilige manier kan worden afgewikkeld.
<ul style="list-style-type: none"> Graag wil ik dat de mogelijk kan worden besproken om de vergunninghouders bedrijven in de parkeergarage van de Olmenlaan op de bovenste verdieping te kunnen gebruiken. Het is van belang om de beschikbare parkeerruimte te laten gebruiken door onze consument/bezoeker. 	Overnemen in ander overleg.	Dit onderdeel kan niet geregeld worden in het Kaderplan Verkeer Centrum. We nemen dit onderwerp mee in de gesprekken met de overlegpartners binnen Centrummanagement die hiervoor een voorstel uitwerken voor de gemeente.
<ul style="list-style-type: none"> Door de voorgestelde aanpak van de centrumring wordt het voor transitverkeer aantrekkelijker om door Bussum te rijden. Verkeer vanuit Amsterdam en/of Almere gaat via afslag Naarden West dwars door het centrum van Bussum naar Hilversum en vice versa. Bij filevorming op de A1 neemt dat nog meer toe. Aan dat verkeer hebben noch bewoners, noch winkeliers iets. Het geeft alleen maar onveiligheid, geluid, stank en fijnstof. Door de aantrekkende economie en de toename van de files op de A1 is er al maanden sprake van meer sluipverkeer door Bussum. Overall gezien, staat op drukke tijden de boel vast en wordt er op rustiger tijden enorm geracet. Het gaat daarbij om Brinklaan (m.n. het noordelijke deel), Ceintuurbaan, Brediusweg/Generaal de la Reijlaan, Huizerweg, Landstraat, Nieuwstraat. De werkzaamheden aan de Groot Hertoginnelaan hebben geleid tot meer drukte op andere al overvolle wegen in Bussum. Daaruit is gebleken, dat bovengenoemde wegen zonder de omleiding al flink aan hun maximum zitten. 	Overnemen in ander overleg.	De voorgestelde aanpak lost problemen met sluipverkeer niet op, maar zorgt er evenmin voor dat de route door Bussum aantrekkelijker wordt voor sluipverkeer. Sluipverkeer is een onderwerp dat binnen het Gemeentelijk Verkeers- en vervoerplan wordt meegenomen.
<ul style="list-style-type: none"> Door het aanleggen van een centraal plein wordt de 	Is reeds opgenomen in	Het kernwinkelgebied van Bussum is opgebouwd met een winkel 8. Er is dus

<p>sociale cohesie in het centrum van Bussum versterkt. Bussum heeft een aantal winkelstraten die eigenlijk nergens naar toe lopen (=los zand). Het centrum van Bussum mist een echt hart ofte wel een plein met horeca en winkels in de buurt. Een plein waar je van het voorjaar tot en met oktober overdag en tot ca. 19.00 kan vertoeven, elkaar spontaan kan ontmoeten, zonder verkeer om je heen (met evt. jeu-de- boule strook voor ouderen). Waar je een hapje en een drankje op een groot terras kan nuttigen en waar in de koudere maanden winteractiviteiten kunnen plaatsvinden. Het terras van Mout in Hilversum is qua uitstraling een mooi voorbeeld. Het Plein moet makkelijk bereikbaar zijn, zowel met openbaar vervoer als met de fiets. Om overlast van fietsen te beperken, moeten de routes herkenbaar zijn in het straatbeeld, scheiding fietsen/voetgangers. Ook is het aanbevelenswaardig ivm de sociale veiligheid verschillende kleinere fietsenstallingen verspreid over het centrum te plaatsen, zodat er niet te ver in de avond gelopen hoeft te worden naar de stalling. het realiseren van een centraal plein kan een bijdrage leveren aan het verminderen van de eenzaamheid van inwoners: ca. 35 % van de volwassenen en 43% van de ouderen voelt zich eenzaam in GM (matig tot ernstig). (Gezondheidspeiling 2016).</p>	het KVC	<p>een circulatie mogelijk. Deze winkel 8 bestaat uit straten (routes) en pleinen (ontmoetingsplekken). De pleinen worden allemaal ingericht als ontmoetingsplek met mogelijkheden voor bankjes en terrasjes, ten gunste van de sociale cohesie. Door meerdere pleinen in te richten als ontmoetingsplek ontstaan verschillende gebieden met een eigen karakter.</p> <p>Het getoonde ontwerp geeft de principe-oplossing aan. De nadere uitwerking voor de verschillende pleinen wordt gedaan in de diverse herinrichtingsprojecten. In de nadere uitwerking wordt richting gegeven aan o.a. de inrichting met bankjes, groen etc.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Vervanging van de grote veelal lege of halfgevolde bussen door kleinere, die minder ruimte innemen, beter wendbaar, stiller zijn en minder fijnstof uitstoten. Wij hebben ook de gemeente Gooise Meren verzocht dit pleidooi te ondersteunen, maar kregen daar tot op heden geen antwoord op. 	Overnemen in ander overleg.	<p>De suggestie wordt ondersteund, maar leidt niet tot aanpassing van het ontwerp. De provincie Noord-Holland is in onze regio de aanbieder van openbaar vervoer, zij kan sturen op de inzet van kleinere bussen. Vanuit de voormalige gemeente Bussum is er in het verleden voorafgaand aan de aanbesteding van OV-concessies meermaals aangedrongen op het gebruik van kleiner materieel. De gemeente heeft hierin echter geen enkele beslissingsbevoegdheid.</p> <p>Gedurende de planvorming zijn de effecten van meer eenrichtingsverkeer op delen van de route rond het centrum uitvoerig onderzocht. Daaruit is gebleken</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Eénrichtingsverkeer is in het Centrumhart de enige effectieve oplossing. Vanaf de Huizerweg naar de 	Niet akkoord	

éénrichting Z-N Landstraat. Bij de Havenstraat via Achterom naar de gemeentelijke parkeergarage. Anders via éénrichting O-W Nieuwe Raadhuistraat, rechtsaf naar Naarden of linksaf via de al éénrichting N-Z Brinklaan naar het Winkelhart. Vanaf de Brinklaan, rechtsaf naar de Herenstraat, rechtdoor naar de Bussummergrindweg of linksaf naar de éénrichtingsverkeer Kerkstraat W-O via de rotonde De Clinge naar de Nieuw-straat/Laarderweg of naar de Huizerweg (of via de rotonde (weer) naar de Landstraat).

- | | |
|--|-------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • Realiseer beter toegankelijke openbare wegen en bushaltes voor invaliden. | Is reeds opgenomen in het KVC |
| <ul style="list-style-type: none"> • Meer bushaltes realiseren in het centrum t.b.v. senioren. | Overnemen in ander overleg. |
| <ul style="list-style-type: none"> • Maak fietspaden zo breed dat in geval van calamiteiten brandweer, ambulance of politie er gebruik van kunnen maken en kunnen zo nodig met twee wielen op de stoep rijden. | Is reeds opgenomen in het KVC |
| <ul style="list-style-type: none"> • Uitbreiden van het 30 km gebied t.b.v. verbetering van de verkeersdoorstroming en verkeerveiligheid voor de straten waar nu 50 km geldt. | Deels akkoord |
| <ul style="list-style-type: none"> • Maak het oversteken van de Brinklaan en de Landstraat voor fietsers en voetgangers mogelijk met een weginrichting, waarbij de Oud Bussummerweg en de Havenstraat voorrang krijgen op het verkeer op de Landstraat en Brinklaan. Maak de centrumring Brinklaan, Kerkstraat, Landstraat, Nieuwe Raadhuistraat ondergeschikt aan het verkeer van en naar het centrum c.q. de parkeervoorzieningen. Waardoor het centrum beter bereikbaar wordt. Zorg voor voorrang van de wegen | Niet akkoord |

dat hierdoor te veel verkeer uitwijkt naar andere routes waar het verkeer niet op een goede en veilige manier kan worden afgewikkeld.

Eén van onze kaders bij het ontwerpen van de openbare ruimte is het VN verdrag Toegankelijkheid. Hierdoor dienen we rekening te houden met een inclusieve samenleving en o.a. de openbare ruimte daarop in te richten. In overleg met de concessieverlener (Provincie) wordt de locatie van bushaltes vastgesteld. Er is rekening gehouden met hulpdiensten en bij de nadere uitwerking van de plannen per straat komt dit aspect ook nog terug. De ontwerpen worden dan ook nog ter beoordeling aan de hulpdiensten voorgelegd.

Er moet een zekere hiërarchie zijn, zodat auto's meer om het centrum heen gaan rijden dan er doorheen. Wel worden maatregelen genomen om op plaatsen waar veel mensen oversteken (met de fiets of lopend) de snelheid van het autoverkeer te verlagen. Een deel van de Vlietlaan wordt wel aanvullend ingericht als 30km/uur-zone. In die zin dus wel een kleine uitbreiding. De voorrangssituatie moet logisch en begrijpelijk zijn voor weggebruikers. De Landstraat heeft bijvoorbeeld een duidelijkere belangrijke functie dan de zijstraten daarvan (juist vanwege de bereikbaarheid van het centrum). De voorrangssituatie moet daarbij aansluiten, niet alleen vanwege de doorstroming van het verkeer, maar ook vanwege de verkeersveiligheid: als de voorrang anders is dan mensen logischerwijs verwachten wordt veelal geen voorrang gegeven waar dat moet en daardoor ontstaan ongelukken

naar het centrum toe, waaraan het verkeer op de centrumring voorrang moet verlenen.		
<ul style="list-style-type: none"> • Maak van de Landstraat en het deel van de Brinklaan tussen Brediusdam en Olmenlaan en tussen Kerkstraat en Prinsenstraat 30 km/u gebied. De centrumring heeft te maken met doorgaand verkeer tussen Naarden West en Hilversum. Dat mag niet gefaciliteerd worden met 50 km/u op de Landstraat! Voor bewoners, bezoekers en overstekend publiek op de Landstraat moet de snelheid omlaag naar 30 km/u. 	Niet akkoord	Er moet een zekere hiërarchie zijn, zodat auto's meer om het centrum heen gaan rijden dan er doorheen. Wel worden maatregelen genomen om op plaatsen waar veel mensen oversteken (met de fiets of lopend) de snelheid van het autoverkeer te verlagen.
<ul style="list-style-type: none"> • Maak van de Havenstraat en Oud Bussummerweg een fietsstraat. 70% van het winkelend bezoek komt op de fiets naar het centrum. Dat vindt gevaarlijke hindernissen op weg daar naar toe. Door meer straten, zoals Havenstraat en Oud Bussummerweg, als fietsstraat in te richten, wordt het centrum voor fietsers beter en veiliger bereikbaar. Het fietsgebruik zal tevens verder gestimuleerd worden. Plan spoedige aanpassingen van de Landstraat op zo kort mogelijke termijn in. 	Uitwerking oppakken bij de deelprojecten	Deze straten krijgen een vergelijkbare inrichting als de overige centrumstraten (herkenbaarheid / uniformiteit).
<ul style="list-style-type: none"> • Verplaatsing van verbodsborden, waardoor deze voor de weggebruiker beter zichtbaar worden. 	Uitwerking oppakken bij de deelprojecten	Bij de nadere uitwerking van de plannen per straat wordt dit meegenomen. Concrete voorbeelden van verkeerd geplaatste borden kunnen al eerder aangepakt worden.
<ul style="list-style-type: none"> • De overlast voor de Generaal de la Reijlaan is de afgelopen jaren aanzienlijk toegenomen naar onze ervaring. Hier spelen de afsluiting van de Prins Hendriklaan, de komst van de Action, de verkeersremmende maatregelen op de Groot Hertoginnelaan en de groei van het autoverkeer een rol. De verkeerstoename, kwantitatief, maar ook door z'n aard (toename extreem grote vrachtwagens) heeft geleid tot meer geluidshinder, toename fijnstof, opstoppingen en gevaar voor het langzaam verkeer (oversteek bij Albrechtlaan, voorsorteren bij spoorwegovergang, oversteekbaarheid van de straat). Extra verkeer door 	Aanhouden	<p>Een gedeeltelijke afsluiting van de Vlietlaan leidt niet tot veel meer verkeer op de Generaal de la Reijlaan (in de ene richting iets meer, in de andere richting iets minder verkeer).</p> <p>Het College zal de voor- en nadelen van eenrichtingsverkeer op de Vlietlaan tegen elkaar afwegen, mede in relatie tot onderzoek dat uitgevoerd wordt naar de veiligheid van de spoorwegovergangen en overleg met ProRail daarover.</p>

<p>gedeeltelijke afsluiting Vlietlaan verergert naar onze stellige mening deze situatie.</p>		
<ul style="list-style-type: none"> • Er kan een fietsers opstel vak gemarkeerd worden voor de overwegbomen, zodat wachtende fietsers zich daar kunnen verzamelen (wat nu ook al gebeurt) zonder dat een ongeduldige automobilist daar tussen gaat staan. De rode lichten in de Stationsweg, op de Generaal de la Reijlaan en de Vlietlaan zorgen ervoor dat automobilisten moeten wachten voor de daar aanwezige brede streep over de weg wanneer de bomen gaan sluiten. M.a.w. de kruising en het fiets opstel vak vrijhouden. De mogelijkheid om een kleine vertraging (b.v. 5-10 seconden) in te bouwen bij de rode lichten bij het openen van de overwegbomen, zodat fietsers ook even de ruimte krijgen om als eerste over te steken. 	<p>Uitwerking oppakken bij de deelprojecten</p>	<p>De plannen voor de overwegen binnen het KVC voorzien hierin. Bij de nadere uitwerking van de plannen wordt dit meegenomen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Laat eerst de spoorweg overgang Generaal de La Reijlaan ondertunnelen en laat dan de spoorweg overgang Comeniuslaan verwijderen. Daarna de spoorovergang Herenstraat laten ondertunnelen en dan de spoorwegovergang bij de Hema laten verwijderen. 	<p>Niet akkoord</p>	<p>Eindbeeld blijft verdiept spoor. Voor de tussentijd zijn diverse varianten met tunnels ter plaats van kruisende overwegen onderzocht, maar deze bleken niet goed inpasbaar. Daarom wordt voor de tussenliggende periode gezocht naar mogelijkheden om de verkeerssituatie bij de overwegen te optimaliseren.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Maak in het centrum een verbod voor vrachtwagens langer dan 12 m. Voor de leefbaarheid en veiligheid in het centrum is het in elk geval noodzakelijk dat er een beperking tegen trucks met opleggers e.d. en grote touringcars komt. 	<p>Overnemen in ander overleg.</p>	<p>Dit onderdeel kan niet geregeld worden in het Kaderplan Verkeer Centrum. We nemen dit onderwerp mee in de gesprekken met de overlegpartners binnen Centrummanagement, die hiervoor een voorstel uitwerken voor de gemeente.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Handhaaf alle parkeerregels in het centrum. Door de veranderde bevoorrading van de winkels en bezorgingen van internetbestellingen is er aangaande het vrachtverkeer en de bestelauto's van pakketdiensten een grote toename ontstaan. Doordat personenauto's laad- en losplaatsen misbruiken, kunnen vrachtwagens en bestelauto's daar niet staan en blokkeren vervolgens doorgaande routes. Doordat chauffeurs van vrachtwagens en bestelauto's ook zelf 	<p>Overnemen in ander overleg.</p>	<p>Dit onderdeel kan niet geregeld worden in het Kaderplan Verkeer Centrum. We nemen dit onderwerp mee in de gesprekken met de overlegpartners binnen Centrummanagement, die hiervoor een voorstel uitwerken voor de gemeente.</p>

<p>parkeerovertredingen plegen, blokkeren zij daarmee ook de doorgaande wegen en is de verkeerschaos regelmatig compleet.</p>		
<ul style="list-style-type: none"> • Stel venstertijden in voor bevoorrading van het centrum en andere hoofdroutes, zoals de Huizerweg. 	<p>Overnemen in ander overleg.</p>	<p>Dit onderdeel kan niet geregeld worden in het Kaderplan Verkeer Centrum. We nemen dit onderwerp mee in de gesprekken met de overlegpartners binnen Centrummanagement, die hiervoor een voorstel uitwerken voor de gemeente.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Breid het nachtelijk verbod voor vrachtverkeer op Brinklaan Noord uit voor het gehele centrum. 	<p>Overnemen in ander overleg.</p>	<p>Dit onderdeel kan niet geregeld worden in het Kaderplan Verkeer Centrum. We nemen dit onderwerp mee in de gesprekken met de overlegpartners binnen Centrummanagement, die hiervoor een voorstel uitwerken voor de gemeente.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Wat is het uitgangspunt m.b.t. plaatsing ondergrondse containers (normale/maximale loopafstand, hinder, minimale afstand tot gevel woning/winkel). Ook de ruimte op de stoep voor de ondergrondse GAD containers die onlangs werden aangekondigd lijkt nog niet overal in de tekeningen verwerkt- dus straks mogelijk nog minder parkeerplaatsen dan momenteel? 	<p>Uitwerking oppakken bij de deelprojecten</p>	<p>Met de GAD zijn afspraken gemaakt om zoveel mogelijk locaties aan te wijzen voor de opslag van het ondergrondse afval. Dit heeft te maken met loopafstanden en de ruimte om het afval op de wagen te laden. De huidige posities zijn indicatief.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Richels en randjes door verschillende soorten bestrating of kleine hoogteverschillen in de rijrichting zijn gevaarlijk voor de stabiliteit van fietsen, zoals de molgoot op de Brinklaan ter hoogte van de Nieuwe Brink. 	<p>Uitwerking oppakken bij de deelprojecten</p>	<p>Bij de uitwerking van de plannen wordt hier rekening mee gehouden.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • De vele fiets rekken, onder meer op de brinklaan, maken alternatief/flexibel gebruik van de ruimte onmogelijk (braderie) tenzij deze makkelijk demontabel zijn of onder een marktkraam passen en zodat daarbij een acceptabele verdeling van de openbare ruimte ontstaat. 	<p>Uitwerking oppakken bij de deelprojecten</p>	<p>Aantal en locatie van fietsparkeerplaatsen wordt in het KVC geoptimaliseerd, mede naar aanleiding van fiets-parkeerdrukmetingen (afgesteld met ondernemers en Keurmerk Veilig Ondernemen).</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Ik zie erg veel standaard (lange rijen) fietsenstallingen, ben bezorgd dat grote aantal afwijkende fietsen dat ik in Bussum zie (breed krat, bakfiets met 3 wielen, lange bakfiets met 2 wielen, fiets met aanhanger) onvoldoende gefaciliteerd worden in deze opzet en ook in de praktijk de capaciteit van de fietsenrekken beduidend vermindert wordt door de brede sturen of kratten. 	<p>Uitwerking oppakken bij de deelprojecten</p>	<p>Bij de uitwerking van de plannen wordt hier aandacht aan besteed.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Ook de groene ijzeren hekken langs de stoep bij de spoorovergangen en stalen paaltjes (fietspad veerstraat) 	<p>Uitwerking oppakken bij de deelprojecten</p>	<p>Stalen palen in fietspaden worden bij herinrichting zoveel mogelijk vervangen door flexibele palen (zoals bij Havenstraat). De groene ijzeren hekken bij</p>

<p>zijn gevaarlijk voor fietsers, in tegenstelling tot de plastic paaltjes bij het begin van de havenstraat. Fietsers zullen meer rijbaan breedte gebruiken bij zulke gevaarlijke obstakels en er ruim omheen rijden.</p>		<p>spoorwegovergangen zijn conform de daarvoor geldende richtlijnen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> De (horeca, lunchroom) huurders willen meer ruimte voor terras hebben Ook ruimte voor links-afslaand verkeer in uitvoegstrook(of bredere vluchtheuvel in midden) kan de veiligheid en doorstroming verbeteren, zoals bij kruising landstraat en de genestetlaan zodat ook fietser de oversteek in 2 delen kunnen maken. 	<p>Uitwerking oppakken bij de deelprojecten Is reeds opgenomen in het KVC</p>	<p>Per locatie zal moeten worden gezien in hoeverre hiervoor ruimte is.</p> <p>Dit kruispunt wordt aangepast: de rijloper wordt versmald en de aanvullende ruimte die voor vrachtauto's nodig is, wordt met keien verhard (niet hinderlijk voor grote vrachtautobanden, wel voor gewoon personenverkeer). Hierdoor ontstaat ook meer ruimte voor fietsers om in twee delen over te steken.</p>
<ul style="list-style-type: none"> De problematiek van auto's die direct na een spoorovergang rechtsaf willen slaan (gen de la Reijlaan en Meerweg overgangen voor auto's komend vanuit het Spiegel) is oplosbaar door een rechtsaf strook voor auto's te maken en eventueel de spoorovergang voor voetgangers door middel van makkelijk te verwijderen rubber platen die tussen de rails passen te verbreden, zodat er- beschikbare- ruimte vrijkomt voor deze extra rijbaan. 	<p>Niet akkoord</p>	<p>Er is geen ruimte voor verbreding van spoorwegovergangen. Daarnaast zijn voorsorteerstroken op overwegen ongewenst, omdat deze de suggestie geven dat men hier veilig kan stilstaan, terwijl automobilisten de overweg juist moeten vrijhouden.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Gelijkvormige pleinen is een luxeprobleem, niet nodig om hier geld aan te besteden. 	<p>Niet akkoord</p>	<p>In het belang van een vitaal centrum is de herkenbaarheid van het centrum van groot belang. Door gelijksoortige straten en pleinen te ontwerp, bereik je dit effect.</p>

Landstraat

Opmerking

- Vanwege de bevoorrading van de VOMAR is dit kruispunt veel te ruim ingericht. Dat leidt tot te hard rijden in de bocht en gevaar voor kruisend verkeer. Maak met de VOMAR afspraken over de aanrijroute via de Huizerweg en vertrek via de Nieuwe Raadhuistraat.
- Verklein het kruispunt van de Landstraat met De Genestetlaan en Nieuwe Raadhuistraat tot een meer verkeersremmende kruising en betere oversteekbaarheid.

Voorstel afhandeling

Is reeds opgenomen in het KVC

Is reeds opgenomen in het KVC

Motivatie

Dit kruispunt wordt aangepast: de rijloper wordt versmald en de aanvullende ruimte die voor vrachtauto's nodig is, wordt met keien verhard (niet hinderlijk voor grote vrachtautobanden, wel voor gewoon personenverkeer).

Dit kruispunt wordt aangepast: de rijloper wordt versmald en de aanvullende ruimte die voor vrachtauto's nodig is, wordt met keien verhard (niet hinderlijk voor grote vrachtautobanden, wel voor gewoon personenverkeer).

KerkstraatOpmerking

- De verkeerssituatie door eventuele verplaatsing van Albert Heijn naar de Kerkstraat heeft grote gevolgen zal hebben voor de bereikbaarheid van het centrum en de leefbaarheid in de directe omgeving. De 19e eeuwse infrastructuur in Bussum met haar smalle wegen, karakteristieke bebouwing en de wenselijkheid van versterking van het groen in het centrum verdraagt geen grootschalige ontwikkelingen aan de Kerkstraat. Wij hebben dit naar voren gebracht bij de inspraak over de Centrumplan, dat leidend is voor het verkeersplan voor het centrum. Verplaatsing leidt niet tot vermindering van de verkeersproblemen in het centrum maar juist een vergroting daarvan. Dat kan en mag ons inziens niet de bedoeling zijn.
- Ook op de Kerkstraat is een probleem als auto's linksaf de parkeergarage of Thierensstraat in willen rijden
- De Kerkstraat is nog niet zo lang geleden heringericht, waarom dan nu veranderen?

Voorstel afhandeling

Uitwerking oppakken bij de deelprojecten

Is reeds opgenomen in het KVC

Niet akkoord

Motivatie

Het besluit rondom de mogelijke verplaatsing van de AH van Veerstraat naar Kerkstraat is geen onderdeel van het Kaderplan Verkeer Centrum.

Het Kaderplan houdt wel rekening met de mogelijkheid van een nieuwe invulling op het Scapino terrein. In de berekeningen voor de verkeersbewegingen is een mogelijke ontwikkeling meegenomen.

In de plannen wordt deze situatie verbeterd door de aanleg van een linksafstrook vanaf de rotonde Kerkstraat-Landstraat. Voor voldoende uitbuiging van het fietspad (zodanig dat een auto zich tussen het fietspad en de rijbaan kan opstellen) is onvoldoende ruimte. De wijzigingen betreffen de oversteekbaarheid, gebleken is dat dit voor voetgangers en fietsers lastig is.

KloosterwegOpmerking

Draai de rijrichting van de Kloosterweg om, leg ook hier naastgelegen fietspaden aan.

Voorstel afhandeling

Niet akkoord

Motivatie

Het omdraaien van de rijrichting op de Kloosterweg is niet goed mogelijk i.v.m. de veiligheid van de overwegen. Het is ook logisch om op de Kloosterweg van zuid naar noord te kunnen rijden, aangezien de rijrichting op de Brinklaan al van noord naar zuid is. Voor vrijliggende fietspaden is niet gekozen, vanwege de beperkte beschikbare ruimte. Met de voorgestelde inrichting als 'fietsstraat' wordt de positie van fietsverkeer aanzienlijk

versterkt.

Vlietlaan

Opmerking

- Geen éénrichtingsverkeer aan het einde van de Vlietlaan zoals eerder in een algemene stemming onder de ondernemers is aangegeven. Dit zal leiden tot minder bezoekers aan de Vlietlaan. Ook voor de veiligheid (poltie, brandweer) van onze inwoners is tweerichting, verkeer essentieel. En aangezien heel veel winkels in de binnenstad waaronder wij goederen aangevoerd krijgen via immense trailers is het een noodzaak dat ze de Vlietlaan via Gen. de la Reijlaan weer kunnen verlaten!!!
- Fietzers laten passeren achter haaks geparkeerde auto's vier rij dik is vragen om moeilijkheden.. Fietspad aanleggen voor de geplande parkeerplaatsen, langs de geluidkering van het spoor. Met zo nodig gemarkeerde oversteek plaatsen voor de fietsers.
- Door eenrichtingsverkeer van de Vlietlaan, richting spoorwegovergang Generaal de la Reijlaan in te stellen wordt het voor gemotoriseerd verkeer onmogelijk via de Vlietlaan naar het centrum te komen. Dat verkeer wordt gedwongen om te rijden via de Generaal de la Reijlaan, Brinklaan en zo verder naar Olmenlaan, Veldweg of Herenstraat. Dit betekent een onwenselijke extra belasting voor deze straten.
- Het belang voor de Vlietlaan maar ook voor het hele centrum is om weer aanzien en uitstraling te krijgen en weer de aantrekkingskracht te vergroten. Hoe wordt visueel het wandelgebied vanaf het station naar het centrum langs de Vlietlaan weergegeven. Bijvoorbeeld door het gebruik van gekleurde bestrating.
- Bestaande lindebomen zijn te groot gegroeid voor het

Voorstel afhandeling

Aanhouden

Niet akkoord

Aanhouden

Uitwerking oppakken bij de deelprojecten

Uitwerking oppakken bij

Motivatie

Het College zal de voor- en nadelen van eenrichtingsverkeer op de Vlietlaan tegen elkaar afwegen in relatie tot het onderzoek dat nu uitgevoerd wordt naar de veiligheid van de spoorwegovergangen en het overleg met omwonenden en Prorail hierover.

De Vlietlaan wordt ingericht als 30 km/h-straat waar gemengd verkeer veilig mogelijk is.

Het College zal de voor- en nadelen van eenrichtingsverkeer op de Vlietlaan tegen elkaar afwegen in relatie tot het onderzoek dat nu uitgevoerd wordt naar de veiligheid van de spoorwegovergangen en het overleg met omwonenden en Prorail hierover..

De routing van Station Naarden-Bussum richting het centrum is belangrijk.

Het getoonde ontwerp geeft de principe-oplossing aan. Bij de uitwerking van het plan wordt (in overleg met belanghebbenden) de definitieve inrichting bepaald. In de nadere uitwerking wordt ook samen met hen nagedacht over o.a. de materialisatie.

Het getoonde ontwerp geeft de principe-oplossing aan. Bij de uitwerking van

<p>straatbeeld ook gezien de wortelomvang in de bestrating. Verder komt er bij wind veel dood hout uit de kruin en geven de bomen vooral in de zomer veel overlast van een plakkerige substantie op de onderstaande voertuigen. Dit vertaalt zich doordat in de zomer veel bezoekers liever hun auto parkeren aan de zijde van de winkels. Hiervoor in de plaats kunnen wel kleinere bomen of andere groenvoorziening terug komen</p>	de deelprojecten	het plan wordt (in overleg met belanghebbenden) de definitieve inrichting bepaald. Daarbij wordt ook de precieze invulling voor het groen meegenomen.
<ul style="list-style-type: none"> • Veel aandacht voor de aankleding van het straatmeubilair 	Uitwerking oppakken bij de deelprojecten	Het getoonde ontwerp geeft de principe-oplossing aan. Bij de uitwerking van het plan wordt (in overleg met belanghebbenden) de definitieve inrichting bepaald. Daarbij wordt ook een keuze gemaakt voor het straatmeubilair. Het straatmeubilair wordt uitgevoerd conform het handboek openbare ruimte, waardoor ook hierdoor aansluiting ontstaat bij het centrum.
<ul style="list-style-type: none"> • Parkeerplaatsen Vlietlaan laten als in huidige situatie. 	Niet akkoord	Aan de zijde van de winkels wordt de verblijfskwaliteit verbeterd door brede trottoirs te maken en haakse parkeervakken te maken aan de overzijde van de straat.
<ul style="list-style-type: none"> • Eenrichtingsverkeer Vlietlaan bij aansluiting op de Generaal de La Reijlaan. Dat heeft een enorme positieve bijdrage in de overzichtelijkheid en mogelijke verkeersstromen op de kruising. Er hoeven bij gesloten overwegbomen geen auto's door de wachtende fietsers heen te slalommen vanuit de Stationsweg de Vlietlaan in. Vanuit de Stationsweg kun je dan alleen rechts het spoor over of linksaf de Generaal de la Reijlaan in. Door alleen linksaf slaan en niet ook rechtdoor is er een onbelemmerde doorstroom vanuit de Stationsweg de Generaal de la Reijlaan in bij gesloten overwegbomen. Mocht er een bus zijn die rechtdoor de Vlietlaan op rijdt, dan kan die nu linksaf de Generaal de la Reijlaan in. Betere doorstroom bij gesloten overwegbomen. 	Aanhouden	Het College zal de voor- en nadelen van eenrichtingsverkeer op de Vlietlaan tegen elkaar afwegen in relatie tot het onderzoek dat nu uitgevoerd wordt naar de veiligheid van de spoorwegovergangen en het overleg met omwonenden en Prorail hierover.
<ul style="list-style-type: none"> • Het linksaf voorsorteer vak op de Generaal de la Reijlaan kan verdwijnen, waardoor er meer ruimte voor de fietsers richting de overweg ontstaat. 		

<ul style="list-style-type: none"> Graag de stoep voor De Gasterij breed houden. Wij zijn de enige horecazaak op de Vlietlaan en hebben zeer veel profijt van een brede stoep. 	Uitwerking oppakken bij de deelprojecten	Ook als niet gekozen wordt voor eenrichtingsverkeer zal bij de nadere uitwerking gekeken worden in hoeverre de stoep ook nabij de Generaal de la Reijlaan nog wat kan worden verbreed.
<ul style="list-style-type: none"> De parkeerplaatsen voor De Gasterij zijn ook verdwenen. Aangezien er op de Stationsweg ook veel horeca is en daar bijna geen parkeerplaatsen zijn, wordt er op de Vlietlaan voor onze deur veel geparkeerd. Hoe wordt dat opgelost? 	Uitwerking oppakken bij de deelprojecten	Het getoonde ontwerp geeft de principe-oplossing aan. Bij de uitwerking van het plan wordt (in overleg met belanghebbenden) de definitieve inrichting bepaald. Daarbij kan ook de exacte locatie van parkeerplaatsen nog wijzigen. Overigens kan ook in de huidige plannen al op korte afstand worden geparkeerd.
<ul style="list-style-type: none"> Kunnen de ondergrondse afvalcontainers t.p.v. onze onderneming / woningen verplaatst worden. Het terras heeft hierdoor overlast. 	Uitwerking oppakken bij de deelprojecten	Het getoonde ontwerp geeft de principe-oplossing aan. Bij de uitwerking van het plan wordt (in overleg met belanghebbenden) de definitieve inrichting bepaald. Daarbij kan ook de exacte locatie van ondergrondse afvalcontainers nog wijzigen.
<ul style="list-style-type: none"> Parkeren op de Vlietlaan voor vrachtauto's van de markt zou meer naar het noorden moeten, zoals dat nu ook is. Zij zijn dit gewend en de andere parkeerplaatsen zijn dicht bij het centrum en dus beter geschikt voor winkelend publiek. 	Uitwerking oppakken bij de deelprojecten	Het getoonde ontwerp geeft de principe-oplossing aan. Bij de uitwerking van het plan wordt (in overleg met belanghebbenden) de definitieve inrichting bepaald. Daarbij kan ook de exacte locatie van de parkeerplaatsen voor de vrachtwagens nog wijzigen..
<ul style="list-style-type: none"> Kunnen de parkeerplaatsen voor vrachtauto's van de markt niet naar een andere locatie? De werkzaamheden van de ondernemers op de markt en aanverwante vrachtverkeer belemmeren de commerciële bezoekers van de winkels aan de Vlietlaan. Misschien bestaat de mogelijkheid om die wagens te parkeren op de marktdag op de plaats waar op zaterdag de marktwagens van de markt in Naarden staan. 	Niet akkoord	Daar zijn geen mogelijkheden voor in de nabijheid van het centrum van Bussum.
<ul style="list-style-type: none"> Parkeer plaatsen laten doorlopen tot aan de rozentuin van Het Gooise Land. Dit om meer capaciteit te realiseren. Het in en uit parkeren van voertuigen is nooit een belemmering geweest voor het doorgaande verkeer 	Uitwerking oppakken bij de deelprojecten	Het getoonde ontwerp geeft de principe-oplossing aan. Bij de uitwerking van het plan wordt (in overleg met belanghebbenden) de definitieve inrichting bepaald. Daarbij kan ook de exacte locatie van de parkeerplaatsen nog wijzigen.
<ul style="list-style-type: none"> Kunnen er in de Vlietlaan 2 grote trailers elkaar passeren zonder dat de veiligheid van fietsers in het geding komt. Een iets bredere weg dan 6 meter zou wenselijk/veiliger zijn. 	Niet akkoord	Twee vrachtauto's kunnen elkaar passeren, zij het langzaam. Een bredere weg leidt tot hogere snelheden van het autoverkeer en is daarmee niet veiliger.

<ul style="list-style-type: none"> • Verbetering van het aantal fietsparkeerplaatsen. 	Uitwerking oppakken bij de deelprojecten	Het getoonde ontwerp geeft de principe-oplossing aan. Bij de uitwerking van het plan wordt (in overleg met belanghebbenden) de definitieve inrichting bepaald. Daarbij kan ook de exacte locatie van fietsparkeerplaatsen nog wijzigen.
<ul style="list-style-type: none"> • De geplande laad en los plaatsen meer richting spoorovergang verplaatsen. Bijvoorbeeld naast Downies & Brownies aangezien daar geen ingang van de zaak aanwezig is en voor de toeleveranciers makkelijk bereikbaar. Andere mogelijkheid het stuk achter de wereldwinkel langs de Vlietlaan. Hierdoor kan de brede stoep doorgetrokken worden. Of dubbelgebruik van de laad- en losplaats. 	Uitwerking oppakken bij de deelprojecten	Het getoonde ontwerp geeft de principe-oplossing aan. Bij de uitwerking van het plan wordt (in overleg met belanghebbenden) de definitieve inrichting bepaald. Daarbij kan ook de exacte locatie van de laad- en losplaats nog wijzigen.
<ul style="list-style-type: none"> • De invalideparkeerplaats bij Dolomiti verplaatsen, niet voor de deur van de ijssalon. 	Uitwerking oppakken bij de deelprojecten	Het getoonde ontwerp geeft de principe-oplossing aan. Bij de uitwerking van het plan wordt (in overleg met belanghebbenden) de definitieve inrichting bepaald. Daarbij kan ook de exacte locatie van de mindervalide parkeerplaats nog wijzigen.
<ul style="list-style-type: none"> • Snelheid van het verkeer naar beneden brengen. Te vaak wordt de Vlietlaan gezien als racebaan. Eventueel oversteekplaatsen realiseren om de parkeerplaatsen te bereiken aan de overkant van de straat. Dit zorgt voor afname van de snelheid betreft het doorgaande verkeer 	Is reeds opgenomen in het KVC	De Vlietlaan wordt ingericht als 30 km/h-sstraat. (De precieze manier waarop dat gebeurt, is onderdeel van het project "Herinrichting Vlietlaan".)
<ul style="list-style-type: none"> • Kruispunt Vlietlaan/Olmenlaan verkleinen. Veel verkeer kruist achterlangs bij het oversteken van het zebrapad, met menig ongeval tot gevolg. 	Uitwerking oppakken bij de deelprojecten	Het getoonde ontwerp geeft de principe-oplossing aan, waarbij de kruising ten opzichte van de huidige situatie iets krappier wordt. Bij de uitwerking van het plan wordt (in overleg met belanghebbenden) de definitieve inrichting bepaald. Daarbij kan ook de exacte vormgeving van het kruispunt nog wijzigen.
<ul style="list-style-type: none"> • Wat is het uitgangspunt ten aanzien van parkeerplaatsen, ik zie namelijk een reductie van het aantal parkeerplaatsen op de vlietlaan, ondanks het dwars parkeren! Aan de spoorzijde tel ik 70 parkeerplaatsen, deels visgraat, deels haaks (58 nu) terwijl aan de winkelzijde alle bestaande parkeerplaatsen en laden en lossen plekken (8+17) zijn verdwenen! Netto vermindering van 83-70= 13parkeerplaatsen! 	Uitwerking oppakken bij de deelprojecten	Het getoonde ontwerp geeft de principe-oplossing aan. Bij de uitwerking van het plan wordt (in overleg met belanghebbenden) de definitieve inrichting bepaald. Daarbij kan ook de exacte locatie van en de hoeveelheid van de parkeerplaatsen nog wijzigen.

- De snelheid van het autoverkeer dient nodig aangepast te worden, misschien wel eerder dan in de nieuwe situatie.
- De bushalte levert ons veel overlast op. Graag zouden wij zien dat de bushalte verplaats kan worden naar voor de rozentuin waar ook de tegels op de stoep aangeven waar de bus eigenlijk zou moeten stoppen. Sigarettenpeuken, blikjes die tussen de planten gegooid worden, broodzakjes ed. Tot aan kinderen die aan de planten staan te plukken. Misschien is het ook een mogelijk gezien de lage bezetting van deze buslijn om met een kleinere bus te rijden, de geluidsoverlast bij het wachten voor de overgang en de uitstoot is dermate als wij met klanten op de stoep staan.
- Haaks en visgraat parkeren is onveilig ten aanzien van fietsers omdat uitzicht voor bestuurders zeer gering is als men vooruit is ingeparkeerd of bv naast een busje staat. Daarom wordt voorgesteld de parkeerplaatsen via de Vlietlaan ingereden worden en men via een nog aan te leggen straat langs het spoor wegrijdt en dan bij de Olmenlaan weer op de vlietlaan uitkomt.
- Let op de buslijnen, voor ouderen zijn deze zeer belangrijk. Extra bushalte plaatsen bij de hoek Vlierlaan / Olmenlaan en bij de Meerweg richting station.

Is reeds opgenomen in
het KVC

Overnemen in ander
overleg.

Niet akkoord

Overnemen in ander
overleg.

De Vlietlaan wordt ingericht als 30 km/h-sstraat.

In overleg met de concessieverlener (Provincie) wordt de locatie van bushaltes vastgesteld.

De Vlietlaan wordt ingericht als 30 km/h-straat waar haaks parkeren op een veilige manier mogelijk is.

In overleg met de concessieverlener (Provincie) wordt de locatie van bushaltes vastgesteld.

Generaal de La Reijlaan

Opmerking

- Voorstel voor een veilige overweg Generaal de La Reijlaan: een verbod op afslaan van vrachtverkeer vanuit het Spiegel naar de Vlietlaan (punt 2 van ons voorstel van oktober 2015) en het verwijderen van de linksafstrook op de generaal de la Reijlaan naar de Vlietlaan (punt 5 van ons voorstel). Dat laatste biedt onder meer als voordeel dat ruimte ontstaat voor het doortrekken van de vrij

Voorstel afhandeling

Aanhouden

Motivatie

Het College zal de voor- en nadelen van eenrichtingsverkeer op de Vlietlaan tegen elkaar afwegen in relatie tot het onderzoek dat nu uitgevoerd wordt naar de veiligheid van de spoorwegovergangen en het overleg met omwonenden en Prorail hierover.

Als besloten wordt tot tweerichtingsverkeer op de Vlietlaan, blijft de linksafstrook op de generaal de la Reijlaan in stand. Zo niet, dan zal deze

liggende fietspaden op dit gedeelte van de Generaal de la Reijlaan waardoor de veiligheid voor fietsers verbetert.		verdwijnen.
<ul style="list-style-type: none"> Eenrichtingsverkeer op de Vlietlaan genereert meer verkeer op de Generaal de La Reijlaan. 	Aanhouden	Het College zal de voor- en nadelen van eenrichtingsverkeer op de Vlietlaan tegen elkaar afwegen in relatie tot het onderzoek dat nu uitgevoerd wordt naar de veiligheid van de spoorwegovergangen en het overleg met omwonenden en Prorail hierover.
<ul style="list-style-type: none"> Wel, zoals op de tekening een voorsorteer vak voor rechtsaf de Generaal de la Reijlaan in en linksaf de overweg op. Bij gesloten overwegbomen een onbelemmerde doorstroom naar rechts mogelijk laten. M.a.w. kan het getekende wegbeeld meer richting spoor verschuiven. 	Uitwerking oppakken bij de deelprojecten	Het plan voorziet in een afzonderlijk voorsorteevak voor rechtsafslaand verkeer van de Vlietlaan naar de Generaal de la Reijlaan. Het dwarsprofiel wordt nader gedetailleerd bij de uitwerking van het plan voor de Vlietlaan.
<ul style="list-style-type: none"> Plaats een hek + oversteekplaats na de overweg (zijde Centrum op de Vlietlaan) waardoor voetgangers meer veiligheid / overzicht hebben bij het oversteken 	Uitwerking oppakken bij de deelprojecten	Het profiel wordt nader gedetailleerd bij de uitwerking van het plan voor de overwegen.
<ul style="list-style-type: none"> Brede vluchtheuvel vlak voor spoorbomen gen de la Reijlaan maakt dat auto's niet kunnen uitwijken voor fietsers- onnodig/zinloos, eventueel plastic paaltjes? 	Niet akkoord	De vluchtheuvels zijn smal en dienen ervoor om confrontaties tussen verkeer uit verschillende richtingen op de overweg te voorkomen. Ook wordt op deze vluchtheuvels verlichting/bebording geplaatst.

Olmenlaan

Opmerking

- Er lijken 2 invaliden parkeerplaatsen te zijn verdwenen naast de ingang van de parkeergarage, ook is hier nu nog ruimte voor meer parkeerplaatsen. Ook lijkt de wegas iets verplaatst richting parkeergarage, wat de draai naar de ingang nog lastiger maakt.

Voorstel afhandeling

Is reeds opgenomen in het KVC

Motivatie

Op de Olmenlaan worden alleen fietsstroken toegevoegd. Het is niet de bedoeling parkeerplaatsen te schrappen. Deze worden in het definitieve plan weer toegevoegd. De wegas wordt niet verplaatst.

Spiegelstraat

Opmerking

- Voorkeur voor alles gelijkvloers en terrassen in de tekening intekenen

Voorstel afhandeling

Uitwerking oppakken bij de deelprojecten

Motivatie

De nadere uitwerking voor de Spiegelstraat wordt gedaan in het project "Herinrichting Spiegelstraat". In de nadere uitwerking wordt richting

- | | | |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Is het plantsoentje b.v. niet in te richten als kinderspeelplaats vlak naast het centrum? (Wel risico van hangplek in de middag, avond en nachtelijke uren. De tunnel is te klein voor een bewaakte fietsenstalling? Afsluitbare binnenspeelplaats voor kinderen? | <p>Uitwerking oppakken bij de deelprojecten</p> <p>Uitwerking oppakken bij de deelprojecten</p> | <p>gegeven aan o.a. de locatie van de terrassen.</p> <p>De nadere uitwerking voor de Spiegelstraat wordt gedaan in het project "Herinrichting Spiegelstraat". In de nadere uitwerking wordt richting gegeven aan o.a. de invulling van het plantsoentje.</p> <p>De nadere uitwerking voor de Spiegelstraat wordt gedaan in het project "Herinrichting Spiegelstraat". In de nadere uitwerking wordt richting gegeven aan o.a. de verbetering van de fietstunnel.</p> |
|--|---|--|

Brinklaan

Opmerking

- Brinklaan afsluiten.

Voorstel afhandeling

Niet akkoord

Motivatie

Gedurende de planvorming zijn de effecten van afsluiting van de Brinklaan uitvoerig onderzocht. Daaruit is gebleken dat hierdoor te veel verkeer uitwijkt naar andere routes waar het verkeer niet op een goede en veilige manier kan worden afgewikkeld.

- Uitbreiding en verplaatsing van de voetgangersoversteekplaatsen op de Brinklaan-Nassaulaan-Havenstraat. Of verkeerslichten plaatsen met een minimale wachtduur van 5 minuten ten gunste van voetgangers /fietsverkeer. Die wachttijd zal zoal het doorgaande, zowel zakelijk verkeer als het doorgaande burgerverkeer, "naturel" sterk doen verminderen.

Niet akkoord

Ter plaatse van deze oversteekplaats is gekozen voor een oplossing conform het regime shared space. Hierbij wordt een plein over het kruispunt gelegd, waarbij alle verkeersdeelnemers op elkaar moeten letten.

- Plaats een zebra van de Havenstraat naar de Nassaulaan voor een veilige oversteek

Niet akkoord

Ter plaatse van deze oversteekplaats is gekozen voor een oplossing conform het regime shared space. Hierbij wordt een plein over het kruispunt gelegd, waarbij alle verkeersdeelnemers op elkaar moeten letten.

- Trek het vrij liggende fietspad vanaf de rotonde met de Raadhuisstraat rechtdoor de Brinklaan in.

Niet akkoord

In het centrum is geen ruimte voor vrijliggende fietspaden en het is de bedoeling om de scheiding tussen het oostelijke en het westelijke deel van het centrum juist te beperken.

- Plaats de fietsenrekken t.p.v. de Etos in de Nassaulaan onder de luifel bij de Etos.

Uitwerking oppakken bij de deelprojecten

Het getoonde ontwerp geeft de principe-oplossing aan, bij de uitwerking van het plan wordt (in overleg met belanghebbenden) de definitieve inrichting bepaald. Daarbij kan ook de exacte locatie van de fietsenrekken nog wijzigen.

Veldweg

Opmerking

- In het Kaderplan Verkeer wordt voorgesteld de Nassaulaan voor autoverkeer richting Veldweg af te sluiten. Daarmee wordt het parkeerterrein achter LOS niet meer rechtstreeks vanuit het Spiegel bereikbaar. Dat leidt tot omrijden over de Vlietlaan, Olmenlaan, Eslaan of Generaal de la Reijlaan, en zo via de Brinklaan weer terug naar het centrum. Dat zijn onnodige kilometers, een aantasting van het woonklimaat en tegenstrijdig genoeg: meer verkeer op de Brinklaan waar autoverkeer zich juist als 'gast' moet gaan gedragen. Zo'n situatie is niet gebaat bij meer verkeer. Wij stellen dan ook voor de situatie te laten zoals die nu is, het parkeerterrein (dat dicht tegen het centrum aan ligt, in een grote behoefte voorziet en geen visuele hinder voor het centrum oplevert) bereikbaar te houden en extra aandacht te besteden aan afslaand verkeer dat recht doorgaand fietsverkeer kan kruisen.
- Waarom kunnen de grote vrachtwagens niet parkeren op de Veldweg en met elektrische trolleys hun goederen bij de klant afleveren? Op deze manier is dat milieuvriendelijk en de doorstroming verkeer op de Brinklaan wordt niet onderbroken.
- Het parkeerterrein veldweg wordt voor (groot?) gedeelte door bewoners/verkeer uit richting Spiegel (Hilversumse Meent) gebruikt. Het verkeer vanuit de Kloosterweg (de Vonk wordt gesloopt?) zou mogelijk kunnen keren op de vlietlaan indien op de kruising met de olmenlaan een kleine rotonde wordt gemaakt.
- De problematiek van auto's die vanuit de veldweg parkeerterrein (of tzt veldweg garage) en mogelijk ook Mariënborg parkeergarage (gecombineerd?) weg willen dienen nu- door de omkering rijrichting veldweg- nu via

Voorstel afhandeling

Niet akkoord

Overnemen bij ander overleg.

Niet akkoord

Niet akkoord

Motivatie

Om het parkeerterrein Veldweg ook vanuit noordelijke richting bereikbaar te houden wordt de rijrichting op de Veldweg omgedraaid. We erkennen dat de nieuwe situatie ook nadelen heeft, maar vinden een vereenvoudiging van de verkeerssituatie bij de overweg Meerweg van groot belang om de veiligheid ter plekke te verbeteren.

Dit onderdeel kan niet geregeld worden in het Kaderplan Verkeer Centrum. We nemen dit onderwerp mee in de gesprekken met de overlegpartners binnen Centrummanagement en hiervoor een voorstel uitwerken voor de gemeente.

Een rotonde is hier niet op een goede manier inpasbaar.

Om het parkeerterrein Veldweg ook vanuit noordelijke richting bereikbaar te houden wordt de rijrichting op de Veldweg omgedraaid. We erkennen dat de nieuwe situatie ook nadelen heeft, maar vinden een vereenvoudiging van de verkeerssituatie bij de overweg Meerweg van groot belang om de veiligheid

de veldweg en vlietlaan (richting Spiegel alleen mogelijk via gen de la rey spoorovergang!) en via olmenlaan verder te rijden wat veel al drukke wegvakken extra verkeersbelasting oplevert – risico op infarct op zaterdag reëel. Momenteel rijdt men vanuit het parkeerterrein via de brinklaan en Herenstraat –de minst gesloten- spoorovergang weer richting Spiegel terwijl de route via gen de la Rey overgang (veel gesloten) langs 2 scholen loopt!

- 2-richting verkeer- auto te gast?
- Benut ongebruikte ruimte voor extra fietsparkeerplaatsen
- Sloop pand De Vonk

Niet akkoord

Uitwerking oppakken bij de deelprojecten

Aanhouden

ter plekke ter verbeteren.

Een gedeeltelijke afsluiting van de Vlietlaan leidt niet tot veel meer verkeer op de Generaal de la Reijlaan (in de ene richting iets meer, in de andere richting iets minder verkeer).

Gezien het smalle profiel is gekozen voor handhaving van eenrichtingsverkeer op de Veldweg.

Het getoonde ontwerp geeft de principe-oplossing aan, bij de uitwerking van het plan wordt (in overleg met belanghebbenden) de definitieve inrichting bepaald. Daarbij kan ook de exacte locatie van de fietsenrekken nog wijzigen.

Dit wordt een separate discussie.

Kapelstraat

Opmerking

- Ondergrondse afvalcontainers combineren /verplaatsen naar fietsparkeerplaats begin Schoolstraat in plaats van direct voor winkel
- Zorg voor goede bollards

Voorstel afhandeling

Uitwerking oppakken bij de deelprojecten

Uitwerking oppakken bij deelprojecten

Motivatie

Het getoonde ontwerp geeft de principe-oplossing aan, bij de uitwerking van het plan wordt (in overleg met belanghebbenden) de definitieve inrichting bepaald. Daarbij kan ook de exacte locatie van ondergrondse containers nog wijzigen.

Het getoonde ontwerp geeft de principe-oplossing aan, bij de uitwerking van het plan wordt (in overleg met belanghebbenden) de definitieve inrichting bepaald.

Havenstraat

Opmerking

- Maakt vanaf de Havenstraat ten westen van de fontein nog een doorsteek voor de fietsers naar het Wilhelminaplantsoen combineren /verplaatsen naar fietsparkeerplaats begin Schoolstraat in plaats van direct voor winkel.

Voorstel afhandeling

Is reeds opgenomen in het KVC

Motivatie

.Over het zogenaamde 'buitenplein' kunnen fietsers doorsteken vanaf de Havenstraat naar het Wilhelminaplantsoen.

- Ondergrondse afvalcontainers Havenstraat verplaatsen naar brede deel stoep bij kruising Kapelstraat

Uitwerking oppakken bij de deelprojecten

Het getoonde ontwerp geeft de principe-oplossing aan, bij de uitwerking van het plan wordt (in overleg met belanghebbenden) de definitieve inrichting bepaald. Daarbij kan ook de exacte locatie van ondergrondse containers nog wijzigen.

Nieuwe Brink

Opmerking

- Niks aan doen of slopen

Voorstel afhandeling

Niet akkoord

Motivatie

Het plein aan de Brinklaan ter hoogte van de Nieuwe Brink wordt één van de pleinen op de Brink(en)laan en is belangrijk voor de hele uitstraling van de Brinklaan.

- Vergroting parkeerdek denkbaar op niveau flats.

Overnemen bij ander overleg.

Deze suggestie valt buiten de scope van dit plan. We kunnen dit onderwerp bespreken met de eigenaren van de parkeergarage.

Wilhelminaplantsoen

Opmerking

- Maak een doorgang van het Wilhelminaplantsoen naar de Brinklaan ter hoogte van de bibliotheek. Met vrijliggende fietspaden.
- Leg aan de oost en westzijde van het Wilhelminaplantsoen een fietspad aan dat ook aansluit op de omliggende fietspaden.
- Ondergrondse afvalcontainers lijken midden op weg te staan of is inrichting Wilhelminaplantsoen gewijzigd?

Voorstel afhandeling

Niet akkoord /
Uitwerking oppakken bij de deelprojecten

Niet akkoord

Uitwerking oppakken bij de deelprojecten

Motivatie

Over het zogenaamde 'buitenplein' kunnen fietsers doorsteken vanaf het Wilhelminaplantsoen naar de Brinklaan. Er is hier gekozen voor een meer informele route om doorgaand fietsverkeer te stimuleren om het centrum heen te rijden. De prioriteit ligt hier bij de voetgangers. Het Wilhelminaplantsoen blijft hoofdzakelijk in gebruik als parkeerterrein en niet als hoofdfietsroute.

Het getoonde ontwerp geeft de principe-oplossing aan, bij de uitwerking van het plan wordt (in overleg met belanghebbenden) de definitieve inrichting bepaald. Daarbij kan ook de exacte locatie van ondergrondse containers nog wijzigen.

Oud Bussumerweg

Opmerking

- Maak hier een éénrichtingsverkeer van met naastgelegen fietspaden.

Voorstel afhandeling

Niet akkoord

Motivatie

De Oud Bussumerweg is een belangrijke ontsluiting voor de parkeerplaatsen op het Wilhelminaplantsoen. Bij een inrichting als 30 km/h-gebied is gemengd verkeer veilig mogelijk.

NassaulaanOpmerking

- Eenrichtingsverkeer instellen.
- Stuk Nassaulaan richting Veldweg afsluiten

Voorstel afhandeling

Is reeds opgenomen in het KVC
Is reeds opgenomen in het KVC

Motivatie

Wanneer de omringende straten zijn aangepast, kan de rijrichting van de Nassaulaan worden ingesteld: vanaf de Brinklaan naar de Vlietlaan. Deze achterzijde van de diverse winkels moet nog wel bereikbaar blijven voor expeditieverkeer.

AchteromOpmerking

- De gemeentelijke parkeergarage aan de smalle Kerkstraat is ook te bereiken via het (inderdaad) "Achterom". Als u de achterzijde van die parkeergarage beziet, blijkt die "open" te zijn met zelfs een van bovenaf zichtbare hellingbaan voor parkeren van uit de kelder. Er is een goede mogelijkheid om de ingang van de gemeentelijke parkeergarage aan de Kerkstraat te laten vervallen, (eventueel te beperken tot uitrijden) en de ingang naar Achterom te verplaatsen. Dit voor een logisch éénrichtingsverkeer in het Centrumhart. Het GROTE vóórplein aan de Kerkstraat van de gemeentelijke parkeergarage kan dan groen worden. Daardoor kan het Scapino-terrein beter, hoe dan ook met etages bebouwd worden.
- Onduidelijk is wat de voorziene status is van de route Thierensstraat naar Wilhelminaplantsoen (mogelijk, maar auto te gast?) gezien de zwarte lijnen dwars op de straat (brandweer/nood-uitgang parkeergarage via achterom?)

Voorstel afhandeling

Niet akkoord

Motivatie

De parkeergarages, waaronder de parkeergarage De Nieuwe Brink, dienen ontsloten te worden via de parkeeroute rond het centrum, zodat verkeer zo efficiënt mogelijk wordt afgewikkeld en de smalle centrumstraatjes niet onnodig belast worden met verkeer.

Deze route blijft als informele route open.

VeerstraatOpmerking

- Verleg het fietspad naar bijvoorbeeld de Olmenlaan of de Eslaan. Hiermee verminder je de druk op de spoorwegovergang bij de Meerweg. Om eenheid in het centrum te kunnen maken is het naar onze mening van groot belang dat het fietspad op het Veerplein en de Veerstraat verdwijnt. Het winkelend publiek dan uit de Nassastraat komt ervaart het trottoir het fietspad als een barrière. Vaak gebeuren er ook ongelukken omdat mensen niet zien dat er een fietspad loopt, waardoor er botsingen ontstaan. Tevens zou het de gezelligheid van de Veerstraat en het Veerplein ten goede komen, wanneer de bestrating van de Nassastraat zou doorlopen tot aan de gevels van de winkels aan de Veerstraat en het Veerplein. Hierdoor wordt ook veel meer eenheid geschapen. Ook ontstaat er hierdoor veel meer ruimte voor het creëren van terras voor detaillisten die hier al sinds jaar en dag een winkelruimte huren.
- Op de Veerstraat alleen bestemmingsverkeer rijden. (Bevoorrading voor de winkels).
- Fietsenstalling ter plaatse van hoek Julianaplein spoorwegovergang zou ideaal zijn, dit is ook een voordeel wanneer Veerstraat en Veerplein fietsvrij worden gemaakt.
- Maak het fietspad op de Veerstraat / Julianaplein smaller

Voorstel afhandeling

Is reeds opgenomen in het KVC

Niet akkoord

Is reeds opgenomen in het KVC

Motivatie

In de Veerstraat vervalt het huidige fietspad en op de Olmenlaan komen fietsstroken. Hiermee wordt doorgaand fietsverkeer een alternatieve fietsroute geboden en wordt dit fietsverkeer gestimuleerd om het centrum heen te rijden. Het zal echter niet te voorkomen zijn dat er ook door de Veerstraat gefietst wordt. Fietsers zullen hier echter meer rekening met voetgangers moeten houden (i.p.v. andersom, zoals in de huidige situatie).

De rijrichting van de Veerstraat en de mogelijkheid tot alleen rechts afslaand verkeer op de Vlietlaan zorgt ervoor dat alleen bestemmingsverkeer (bevoorrading) en eventueel taxi's De Veerstraat gaan gebruiken. Het getoonde ontwerp geeft de principe-oplossing aan. Bij de uitwerking van het plan wordt (in overleg met belanghebbenden) de definitieve inrichting bepaald. Daarbij kan ook de exacte locatie van de fietsenrekken nog wijzigen.

In de Veerstraat vervalt het huidige fietspad en op de Olmenlaan komen fietsstroken. Hiermee wordt doorgaand fietsverkeer gestimuleerd om het centrum heen te rijden. Het zal echter niet te voorkomen zijn dat er ook door de Veerstraat gefietst zal worden. Fietsers zullen hier echter meer rekening met voetgangers moeten houden (i.p.v. andersom, zoals in de huidige situatie).

Buiten het plangebied KVCOpmerking

- Graag een opstelstrook voor afslaand verkeer bij Archibald (vanaf Brinklaan naar Generaal de LaReijlaan)

Voorstel afhandeling

Niet akkoord

Motivatie

Dit kruispunt valt niet binnen het plangebied. Overigens is deze kruising in 2008 na grondig onderzoek geoptimaliseerd, waarbij de veiligheid voor fietsers de hoogste prioriteit heeft gekregen. Als gevolg daarvan zijn op alle aansluitende wegen fietspaden en ter hoogte van de kruising aparte opstelplaatsen voor fietsers aangelegd, waarvoor enkele voorsorteerstroken voor autoverkeer zijn opgeheven. Doordat fietsers ook een aparte fase in de verkeersregeling hebben gekregen, is de veiligheid op de kruising enorm verbeterd. Het aanleggen van een extra linksafstrook op de Brinklaan, zou weer ten koste gaan van de noodzakelijke fietsvoorzieningen.

- Uitbreiding en verplaatsing van de voetgangersoversteekplaatsen op de Brinklaan-Singel, Gooibergstraat / Laarderweg – Singel / Landstraat – Oud Bussumerweg.

Overnemen bij ander overleg.

- Struik bij voetgangersoversteekplaats op Kort van de Lindenlaan te Naarden bij spoorwegovergang gedeeltelijk verwijderen, zodat voetgangers die willen oversteken voor autorijders zichtbaar zijn.

Overnemen bij ander overleg.

Dit kruispunt valt niet binnen het plangebied. We zullen dit voorstel voorleggen aan de adviseurs verkeer. Een mogelijke uitwerking wordt meegenomen bij het opstellen van het GVVP.

Dit kruispunt valt niet binnen het plangebied. We zullen dit voorstel voorleggen aan de adviseurs verkeer. Een mogelijke uitwerking wordt meegenomen bij het opstellen van het GVVP.

Algemene informatieOpmerking

- Wat is het uitgangspunt invaliden-parkeerplaatsen (locatie, frequentie)?
- Wat is het uitgangspunt voor laadpalen voor elektrische auto's (locatie, frequentie)

Voorstel afhandeling

Ter kennisname

Ter kennisname

Motivatie

Maatwerk, naar behoefte. Uitgangspunt daarbij is dat het centrum van verschillende kanten goed bereikbaar is voor invaliden.

Particuliere aanvragen voor laadpalen worden getoetst aan de Beleidsregels Openbare oplaadpalen gemeente Gooise Meren (waarbij de parkeerplaatsen wel openbaar blijven). Daarnaast legt de gemeente bij openbare voorzieningen verspreid over Gooise Meren elektrische oplaadpunten aan. Oplaadpalen worden binnen de gemeente Gooise Meren via Metropool Regio Amsterdam Elektrisch (MRA-E) gerealiseerd.

- Wat is het uitgangspunt laad en los havens, want vooral

Ter kennisname

In het KVC is rekening gehouden met diverse laad- en losplaatsen verspreid

<p>bij gebrek aan laad en los havens ontstaan vaak onveilige situaties voor fietsers en tevens vaak verkeersopstoppen die ook - door opstuwning verkeer - effect kunnen hebben op spoorwegovergangen.</p>		<p>over het centrum, conform de huidige situatie. Daarmee worden dergelijke voorzieningen zoveel mogelijk aangeboden op plaatsen waar er behoefte aan is.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Posities van bushaltes (op rijbaan of uitvoegend) al of niet in combinatie met vluchtheuvels maakt de doorstroming soms veel minder- als er veel (oudere)mensen instappen die kaartje kopen. 	Ter kennisname	<p>Dit is bekend, maar niet altijd te voorkomen: er is niet altijd ruimte voor een bushaltehaven.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • De locatie van zebra's op kruisingen heeft nu vaak als effect dat een rechts afslaande auto het fietspad/strook blokkeert, ik stel voor de zebra 4m te verplaatsen zodat een auto hiervoor kan wachten zonder het doorgaande fietsverkeer te blokkeren of plaatselijk de brede stoep te versmallen zodat er min of meer een uitvoegstrook ontstaat 	Is reeds opgenomen in het KVC	<p>De zebrapaden worden conform richtlijnen aangelegd op logische voetgangersroutes. Waar dit kan, of nodig is, worden de zebrapaden in het voorgestelde KVC enige meters van de kruising teruggelegd, zodat autoverkeer zich tussen het zebrapad en de aansluitende weg kan opstellen en overstekende voetgangers dus niet hoeft te hinderen. Vergelijk hiervoor het ontwerp op de aansluitingen van de Olmenlaan met Brinklaan en Vlietlaan en ook de positie van de zebrapaden op rotondes.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • ik zie niet goed of er voldoende aandacht voor robuustheid van het wegennet is, zodat ook bij wegonderhoud of calamiteit er genoeg alternatieve wegen zijn om het verkeer over af te wikkelen. Ook laden en lossen/verhuizingen/verbouwingen, zeker in straten met fietspaden zonder parkeerhavens zoals Kerkstraat of landstraat leidt dit al snel tot problemen ten aanzien van de doorstroming. Wegafsluitingen/versmallingen dienen makkelijk weg neembaar te zijn zodat zonder grote kosten of veel tijd deze met vrachtauto + kraan deze verwijderd kunnen worden indien nodig. 	Ter kennisname	<p>Binnen de kaders die er zijn (beschikbare ruimte, noodzaak voor aparte fietsvoorzieningen en parkeerplaatsen, e.d.) zijn de wegen in het centrum zo robuust mogelijk ingericht. Overigens vragen wegonderhoud of calamiteitenbestrijding ook vanwege veiligheidsregels al snel om aanvullende verkeersmaatregelen en omleidingen. Daarmee hebben wij Bussum tot op heden altijd nog goed bereikbaar kunnen houden.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Het zou goed zijn als er voor alle kruisingen en wegvakken van de centrumring + Generaal de La Reijlaan /Brediusweg/Ceintuurbaan/Brinklaan een actie plan klaarligt om bij calamiteiten/groot onderhoud/gesloten spooroverweg direct actie te kunnen nemen om verkeer te informeren en om te leiden. 	Ter kennisname	<p>Bij wegafsluitingen e.d. worden in overleg met de politie alternatieve routes vastgesteld. Dit is afhankelijk van de specifieke omstandigheden en daarom maatwerk. Bij situaties die vaker voorkomen, wordt uiteraard wel teruggrepen op eerdere ervaringen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • is er voldoende duidelijk hoe deze plannen zich verhouden tot een actief parkeerwijzigingssysteem en 	Ter kennisname	<p>De route rond het centrum dient juist als verdeelroute: de verschillende parkeerplaatsen in het centrum dienen vanaf de ring goed bereikbaar te zijn.</p>

<p>de mogelijkheid om alternatieve parkeerlocaties te bereiken zonder de ring overmatig te belasten als een parkeergelegenheid vol is.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Waar ik mij in Bussum soms zorgen over maak is dat door de vele rotondes en de vele fietsen (mogelijk meer dan volgens landelijke normen?) zij een onvoorziene hindernis vormen voor het doorgaande autoverkeer om de rotonde te kruisen waardoor prognoses niet uitkomen. 	Ter kennisname	<p>Het is het voor een veilig en leefbaar centrum juist niet gewenst om doorgaand autoverkeer te faciliteren. Bij het uitwerken van het KVC lag er vooral een uitdaging om de bereikbaarheid van het centrum voor autoverkeer op orde te houden, maar tegelijkertijd het langzame verkeer (fietsers en voetgangers) beter te faciliteren, zodat voor hen de veiligheid en bereikbaarheid daadwerkelijk verbetert.</p> <p>Rotondes zijn fietsvriendelijke en relatief veilige kruispuntoplossingen, omdat de snelheid van het verkeer laag is. De verliestijden bij rotondes zijn voor het autoverkeer over het algemeen bovendien lager dan bij verkeerslichten. In de prognoses wordt de capaciteit en de vorm van de kruispunten overigens meegenomen.</p> <p>Omdat dit gebied nog herontwikkeld zal worden, is het gearceerd: de invulling is mede afhankelijk van de herontwikkeling.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Wat er met arcering scapino en weg er achterom naar brinklaan wordt bedoeld is ook onduidelijk terwijl op andere plaatsen juist een oude onderlegger wordt gebruikt. 	Ter kennisname	
<ul style="list-style-type: none"> • Speeltuin achter koperen kraan is nog parkeerterrein 	Ter Kennisname	<p>Dit valt buiten het plangebied en wordt niet verwerkt op de tekeningen.</p>

Bijlage 3 Leden klankbordgroep

Albert Heijn Veerstraat	De heer J.M. Dorland
BPV Centrum Bussum	De heer F. Zonneberg
Brandweer Gooi & Vechtstreek	De heer T. Kors
Brandweer Gooi & Vechtstreek	De heer B. Derriks
Brasserie Njoyz	De heer T. Geniets
Bussumse Ondernemers Vereniging	De heer A. Haye
Bussumse Ondernemers Vereniging	Mevrouw B. Boonacker
Bussumse Ondernemers Vereniging	De heer A. Niessen
Bussumse Ondernemers Vereniging	De heer R. Nieuwenhuis
Connexion	De heer B. Dietvorst
EVO	De heer R. Ton
Fietzersbond	De heer C.C.M. Flink
Fietzersbond	De heer B. Bakker
Fietzersbond	De heer A. Vijn
Grondstoffen en Afvalstoffendienst	Mevrouw N. Vermeulen
Historische Kring Bussum	Mevrouw D. Luykx
Keurmerk Veilig Ondernemen	De heer M.J. van Weel
McDonalds	De heer J. Bakker
McDonalds	De heer M. Engelbert
Milieuraad	Mevrouw P. Olgers
Milieuraad	De heer R. van Baal
Milieuraad	De heer R. van Heijningen
Ned. Vereniging van Blinden en Slechtienden	De heer J. Sanders
OFGV	De heer A. Roeten
Politie Gooi & Vechtstreek	De heer J.D. van Brakel
Politie Gooi & Vechtstreek	De heer M. Ernst
Politie Gooi & Vechtstreek	De heer J. Koops
RAV Gooi en Vechtstreek	De heer M. Roos
Seniorenraad	De heer J. Johan
Stichting Pro Bussum	Mevrouw E. Hazenberg
Stichting Pro Bussum	Mevrouw E. van Vossen
Stichting Seniorenraad Bussum	De heer M. Engelkes
Transport Logistiek Nederland	De heer J. Verkiel
Veilig Verkeer Nederland Secretariaat	De heer P. Smit
Verkeersraad	De heer E. Jonkman
Verkeersraad	De heer M. Koren
WMO Platform	Mevrouw A. van Voorst
WMO Platform	De heer J. Grasso

Bijlage 4 Indieners inspraakreactie

Nr.	Datum indienen	
01	14-04-2017	Stichting Pro Bussum (Ellen van Vossen)
02	01-05-2017	M. Theo Smits
03	01-05-2017	W. Bijvoets
04	03-05-2017	Jan Weerdenburg
05	09-05-2017	Akke Walma
06	09-05-2017	Anoniem
07	09-05-2017	Arno Haye (50 plus)
08	09-05-2017	Brownies and Downies (Niels de Lange)
09	09-05-2017	De Gasterij (Kim Scheepers)
10	09-05-2017	Michiel Craandijk
11	09-05-2017	Rob Kuipers en Paul Mathot
12	09-05-2017	Roel Kamphuis
13	09-05-2017	Theo Smits
14	09-05-2017	W.Sickens de Wal
15	09-05-2017	Dolomiti
16	09-05-2017	H. Scheepers (de Gasterij, alleen tekeningetje????)
17	16-05-2017	Michael Plas
18	20-05-2017	Bang & Olufsen Hegeman (Jaap Hegeman)
19	21-05-2017	Buurtcomité gen. de la Reijlaan eo (L. Mees en B. de Veth)
20	22-05-2017	BPV Centrum Bussum (F. Zunneberg)
21	22-05-2017	Elvestia Beleggingen (Kim Panday)
22	22-05-2016	Verkeersraad Bussum (F. Zunneberg)
23	22-05-2017	Woonland (H. en M. van der Vliet) en Crystal vloeren en gordijnen (R. Gulten)
24	23-05-2017	Het Gooise Land (Berry Vermeulen)
25	24-05-2017	GGD Gooi- en Vechtstreek (Edith Sikking)
26	12-06-2017	Familie Wennink

Bijlage 5 Inspraakreacties

Separaat bijgevoegd.