

Gemeenteraad Gooise Meren

Informatieve vragen van feitelijke/technische aard

Van	:	Charles Wiss, PvdA
Datum indiening	:	14 november 2017
Betreft	:	Raadsvoorstel KVP Bussum, 22 november 2017
Vraag en beantwoording is openbaar	:	(hier aangeven als u dit niet wilt!)
Datum toezending antwoord	:	15 november 2017

Vragen:

1. Wanneer kan een besluit verwacht worden over de toekomst van gebouw de Vonk, Nassaulaan 42.
2. Waarom is het cruciale kruispunt Brinklaan- Brediusweg niet meegenomen in dit plan?

Toelichting: Een van de belangrijkste toegangswegen vanuit noordelijke richting tot het centrum is de Brinklaan en de kruising met de Brediusweg. Dit kruispunt vormt door het hoge verkeersaanbod een probleem met lange files op de Brinklaan als gevolg. In het voorstel KVP Bussum wordt de Vlietlaan (ged.) éénrichtingverkeer. Dit heeft onmiskenbaar effecten op deze genoemde kruising en de verkeersdruk op de Brinklaan/Eslaan/Olmenlaan.

3. Wat gaat u doen om de doorstroming in de spitsuren op het kruispunt Brinklaan/Brediusweg/Generaal De la Reijlaan te verbeteren nu dit kruispunt geen onderdeel uitmaakt van dit KVP?
4. Heeft men zich ook kunnen uitspreken over het afwegingskader, lees: de nadere keuzes van het college?
5. p. 1. Afwegingen Goudappel. "Er is voorgesteld om op de Vlietlaan tussen de Nieuwe Englaan en de Generaal de la Reijlaan eenrichtingsverkeer in te voeren " In het raadsvoorstel staat Eslaan. Welke van de twee wordt bedoeld?
- 6a. Kunt u in enig detail aangeven wat de inrichtingsproblemen zijn bij de spoorwegovergang Generaal de la Reijlaan/Vlietlaan die het onmogelijk maken om, bij een Vlietlaan die twee-richting blijft, het rechtsafslaand verkeer (muv (brom-)fietsers) vanaf het spoor richting Vlietlaan onmogelijk te maken?
- 6b. Wat moet er gebeuren om dit wél mogelijk te maken?

Antwoorden college

1. Het college heeft besloten de besluitvorming rondom de toekomst van het gebouw De Vonk (Nassaulaan 43) op een ander tijdstip te voeren. Deze besluitvorming wordt integraal opgepakt, waarbij naast de cultuurhistorische waarde ook de verkeerscirculatie en de inrichting van het openbare gebied rondom de Vonk wordt meegenomen. Er zullen meerdere scenario's aan de raad worden voorgelegd: sloop en renovatie.. Hierin wordt ook een advies opgenomen of het pand nog in de oorspronkelijke staat kan worden hersteld en wat de kosten daarvoor zouden zijn? De uitvraag hiervoor wordt momenteel uitgezet. De besluitvorming volgt in 2018.
2. Omdat dit kruispunt buiten het centrum ligt en dus buiten de scope van het KVC Bussum valt. Het KVC Bussum heeft betrekking op het winkelgebied en de wegen die daar direct omheen liggen. Later zijn daar de Vlietlaan en de Spiegelstraat als belangrijke aanloopstraten aan toegevoegd. In de memo van Goudappel Coffeng staat dat de verandering in verkeersintensiteiten niet tot een wezenlijke verandering van karakter of van functies van wegen leiden. De verkeersintensiteiten op de hoofdonthoudingswegen leiden niet tot wezenlijke verschillen in bijvoorbeeld verkeersdoorstroming of geluidhinder.
3. Binnen de beschikbare ruimte zijn er weinig mogelijkheden om de doorstroming op dit kruispunt te verbeteren. De aanpassingen in de verkeerscirculatie hebben echter nauwelijks effect op de doorstroming op dit kruispunt: Sommige stromen worden iets drukker, andere iets minder druk, per saldo zijn de verschillen klein.
4. Het Afwegingskader van het college is gebaseerd op het concept KVC Bussum, de reactienota met alle inspraakreacties en de memo van Goudappel Coffeng. Het Afwegingskader is niet voorgelegd aan belanghebbenden en of andere betrokken partijen.
5. Het voorstel voor éénrichtingsverkeer op de Vlietlaan betreft het gedeelte tussen de Nieuwe Englaan en de Generaal de La Reijlaan van zuid naar noord. .
6. a. Door geen bochtstraal te maken, maar een haakse bocht, kan in de inrichting duidelijk gemaakt worden dat men hier niet rechtsaf mag slaan (fietsers kunnen een apart doorsteekje krijgen). Het probleem is echter dat weggebruikers afslagverboden vaak niet begrijpen ("waarom mag ik hier nu niet afslaan?") en het afslagverbod negeren. Ook bij een haakse aansluiting is het niet fysiek onmogelijk te maken om met een personenauto alsnog de Vlietlaan in te draaien (omdat de wegbreedte ook voor vrachtauto's voldoende moet zijn). Als men toch rechtsaf slaat, hoewel daar geen mooie boogstraal voor gemaakt is, zal dat minder makkelijk gaan. Dat kost meer tijd en het zal door ander verkeer mogelijk ook onverwacht komen. De kans dat achteropkomend verkeer op de spoorwegovergang stil komt te staan neemt toe als de rechtsafslaande auto meer tijd nodig heeft voor de afslagbeweging en het achteropkomend verkeer niet verwacht dat hier iemand afslaat. Dat wordt echter wel lastiger en daarmee ook gevaarlijker.
b. Het college ziet geen veilige mogelijkheden om dit wel mogelijk te maken.