

■ Commissienotitie

Aan de leden van de
commissie
Vergadering d.d.
Casenummer
Notitienummer

Ruimte
6 mei 2013
AB13.00312
CN2013.021

■ Gemeente Bussum

Adviseren over onderzoek verkeerssituatie Groot Hertoginnelaan

Brinklaan 35

Postbus 6000
1400 HA Bussum

Telefoon: 035 69 28 888

Fax: 035 69 28 500

Website: www.bussum.nl

E-mail:

groothertoginnelaan@bussum.nl

- Geachte leden van de commissie Ruimte,

0. SAMENVATTING

Na jarenlange klachten van bewoners over de verkeerssituatie in de Groot Hertoginnelaan is besloten hiernaar een objectief en onafhankelijk onderzoek uit te laten voeren door een extern bureau. Met dit onderzoek is de verkeerssituatie breed onderzocht. De uitkomsten van het onderzoek zijn voorgelegd aan Veilig Verkeer Nederland en op 5 maart jl. toegelicht op een informatieavond aan bewoners en belanghebbenden.

Deze commissienotitie beschrijft het resultaat van het onafhankelijk onderzoek, het oordeel daarover van Veilig Verkeer Nederland, de reactie daarop van zowel de stichting Groot Hertoginnelaan als de bewoners en onze eigen zienswijze.

De raadscommissie Ruimte wordt verzocht naar aanleiding van deze notitie advies uit te brengen aan het college van Burgemeester en wethouders over het verbeteren van de situatie op de Groot Hertoginnelaan.

Inlichtingen bij

Dhr. B. Berends

Doorkiesnummer

844

E-mail adres

groothertoginnelaan@bussum.nl

1. INLEIDING

1.1. Historie

Mede naar aanleiding van klachten over de verkeersveiligheid is de Groot Hertoginnelaan in 1999 verkeerskundig gereconstrueerd en aangewezen als erftoegangsweg (30 km/uur-zone). Hoewel de verkeersveiligheid na de herinrichting aanmerkelijk is verbeterd (significante afname van verkeersintensiteit en -ongevallen), zijn daarvoor in de plaats nieuwe klachten ontstaan: klachten over geluidsoverlast. In de afgelopen periode van ruim 12 jaar (na de herinrichting tot heden) hebben bewoners de gemeente Bussum regelmatig benaderd met klachten, in eerste instantie vooral over geluidsoverlast door (vracht)verkeer dat de snelheidsremmende plateaus passeert, later ook met klachten over (subjectieve) verkeersonveiligheid.

In de periode na de herinrichting zijn er nog een aantal aanpassingen uitgevoerd aan de laan. Tijdens de herinrichting van de wijk Spiegel Noord in 2006 zijn een viertal Maldense busdrempels aangelegd en in 2008 zijn de hellingen van de plateaus aangepast aan de CROW-richtlijn, die in 2007 is uitgebracht. Het principe van de weginrichting is na de herinrichting in 1999 niet gewijzigd. De gemeente Bussum heeft in het verleden tijdens gesprekken met bewoners meermaals gemotiveerd aangegeven (bestuurlijk) geen noodzaak en draagvlak voor aanpassing van de Groot Hertoginnelaan te zien. Wij zijn ons er daarbij steeds van bewust geweest dat sommige bewoners graag een verdere afname van het verkeer en geluidsoverlast wensen. Echter, naar onze mening is, gelet op de functie die de weg heeft, met de huidige inrichting de grens van het hoogst haalbare opgezocht als het gaat om verkeersbelasting en -veiligheid van de laan.

1.2. Onafhankelijk onderzoek

In 2011 hebben er nieuwe gesprekken plaatsgevonden tussen enkele raadsleden en de inmiddels opgerichte stichting Groot Hertoginnelaan over de overlast die door de bewoners van de Groot Hertoginnelaan wordt ervaren. Op basis hiervan is de portefeuillehouder Verkeer verzocht een voorstel uit te werken voor het verwijderen van het aanwezige snelheidsremmende plateau ter hoogte van de Boslaan / Koningin Sophielaan en het aanleggen van een wegversmalling. In plaats daarvan heeft het college van B&W op 20 maart 2012 besloten om een objectief en onafhankelijk oordeel te vragen over de problematiek van de Groot Hertoginnelaan bij een extern bureau. Ook is besloten de uitkomst van dit onderzoek voor te leggen aan Veilig Verkeer Nederland. Voor het onderzoek is een budget van € 25.000,- beschikbaar gesteld.

Er is besloten de opdracht voor het uitvoeren van het onafhankelijk onderzoek te verlenen aan Goudappel Coffeng, een gerenommeerd adviesbureau. In de periode na 20 maart 2012 is overleg gevoerd met de initiatiefnemende raadsleden over de opzet van het onderzoek. Ook is er uitvoerig overlegd met vertegenwoordigers van de stichting Groot Hertoginnelaan over de onderzoeksvragen en -opdracht. Op verzoek van de stichting is er meer tijd genomen om te komen tot overeenstemming over de opdracht en is de onderzoeksvraag verruimd. Hierna heeft de stichting ingestemd met de opdracht.

In september 2012 heeft het onderzoek daadwerkelijk plaatsgevonden. In de periode daarna is de rapportage opgesteld en conform de afspraken overlegd met de stichting Groot Hertoginnelaan en voorgelegd aan Veilig Verkeer Nederland.

2. RAPPORT GOUDAPPEL COFFENG

In het rapport van Goudappel Coffeng is aandacht besteed aan nagenoeg alle verkeersaspecten, of aspecten die gerelateerd zijn aan verkeer. De intensiteit en veiligheid (diverse criteria) van het verkeer, geluidhinder, luchtkwaliteit en trillingshinder zijn getoetst aan de richtlijnen, c.q. het wettelijk kader en beoordeeld.

Kort samengevat stelt Goudappel Coffeng dat de situatie op de Groot Hertoginnelaan zeker niet ideaal is, maar ook niet onacceptabel. In het rapport geeft zij duidelijk aan dat de ideale situatie op de Groot Hertoginnelaan (voorlopig) ook niet te realiseren is, maar geeft zij wel aanbevelingen voor verbeteringen op de korte en lange termijn. In de volgende paragrafen worden de conclusies en aanbevelingen weergegeven.

-/-

Voor het volledige rapport verwijzen wij u naar **bijlage 1**.

2.1. Verkeersveiligheid

2.1.1. Conclusie

Vanwege de ligging en functie van de Groot Hertoginnelaan is deze te druk voor een optimale erftoegangsweg. De Groot Hertoginnelaan is een zgn. 'grijze' weg: de weg heeft een verblijfsfunctie maar ook een ontsluitende functie. Deze verkeersfunctie is logisch en onvermijdelijk omdat er binnen de huidige wegenstructuur geen geschikte alternatieven zijn. Hoewel de situatie niet ideaal is, wordt deze wel als acceptabel beoordeeld. De in het verleden gekozen weginrichting is begrijpelijk, ook de keuze voor het 30 km/uur-regiem is logisch.

2.1.2. Aanbevelingen

Korte termijn

- Vanwege de soms onduidelijke situaties in spitsperioden stelt Goudappel Coffeng dat het wenselijk is om op de kruising met de Meerweg de voorrang te regelen: de voorkeur gaat uit naar de aanleg van een microrotonde. De ruimtelijke inpasbaarheid hiervan dient echter nader onderzocht te worden. Een microrotonde moet vooral leiden tot verbetering van de veiligheid van overstekend fietsverkeer;
- Het eventueel plaatselijk toepassen van middengeleiders tussen de Boslaan en Koningin Sophielaan, waar het profiel van de weg breder is dan elders in de laan;

- Het verduidelijken en iets verplaatsen van de grens waar de Groot Hertoginnelaan (30 km/uur-zone) aansluit op de Cort van der Lindenlaan (50 km/uur-weg);
- Het plaatselijk plaatsnemen van paaltjes, daar waar het voetpad op hetzelfde niveau ligt als de rijbaan;
- Indien er de wens bestaat om aanvullend de snelheid te remmen, kan eventueel overwogen worden om extra (Maldense) busdrempels aan te leggen.

Lange termijn

- Het verder versmallen van het profiel van de Groot Hertoginnelaan, waarbij er een keuze gemaakt dient te worden tussen een grote versmalling van de rijbaan zonder toepassing van fietssuggestiestroken, of een kleinere versmalling van de rijbaan met toepassing van bredere fietssuggestiestroken dan nu het geval is;
- (Overwegen om) ter plaatse van de gelijkwaardige kruisingen van de Groot Hertoginnelaan de attentiewaarde te verhogen en (bijvoorbeeld met een aparte kleur asfalt) te benadrukken dat verkeer van rechts hier voorrang heeft.

2.2. Verkeersmilieu: luchtkwaliteit, geluidhinder en trillingshinder

2.2.1. Conclusie luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit in de Groot Hertoginnelaan is goed en vormt geen probleem voor de leefbaarheid langs de laan.

2.2.2. Conclusie geluidhinder

De berekende geluidsbelasting op de gevels is in diverse gevallen hoger dan de voorkeursgrenswaarde, maar (ruimschoots) lager dan de maximale ontheffingswaarde. Er is voor wegen in een 30 km/uur-zone geen wettelijk kader ten aanzien van de geluidszone. Om de geluidhinder in de Groot Hertoginnelaan toch te kunnen beoordelen, zijn de normen uit de Wet Geluidhinder en de binnenwaarde uit het Bouwbesluit (feitelijk is dit een waarde voor **nieuwe woningen**, die **niet geldt in bestaande situaties**), gebruikt als richtlijn. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat er ten aanzien van de geluidsniveaus nergens 'knelpunten' zijn geconstateerd. Bij verschillende woningen wordt het geluidsniveau als 'aandachtspunt' gekwalificeerd. Echter, voor een bestaande situatie zijn de berekende belastingen niet uitzonderlijk hoog. Behalve door het beperken van het verkeersaanbod (op de lange termijn ?), zijn er geen echte mogelijkheden voor het beperken van het geluidsniveau. Omdat er geen sprake is van een nieuwe of gewijzigde situatie, bestaat er ook geen formele aanleiding tot het treffen van maatregelen.

2.2.3. Conclusie trillingshinder

Naar aanleiding van metingen van de trillingshinder bij een drietal woningen op basis van de SBR-richtlijnen A en B, kan gesteld worden dat de kans op schade aan gebouwen (SBR-A) verwaarloosbaar klein is. Wel is er (in verschillende mate) sprake van hinder voor personen in gebouwen (SBR-B). In een enkel geval voldoet de trillingshinder gedurende de hele dag niet aan de SBR-richtlijn B ('hinder'), vaker wordt alleen 's nachts niet aan deze richtlijn voldaan ('matige hinder'). De trillingshinder ontstaat door de combinatie van relatief veel vrachtverkeer en de aanwezigheid van de snelheidsremmende plateaus.

2.2.4. Aanbevelingen

Korte termijn

Instellen van een nachtelijk inrijverbod voor vrachtverkeer (tussen 23.00 en 07.00 uur).

Lange termijn

Vervangen van de hellingen van de plateaus die zijn uitgevoerd in asfalt, door standaard betonelementen (zoals op de Brediusweg), die de gewenste sinusvorm beter behouden.

3. REACTIE VEILIG VERKEER NEDERLAND

Conform de opdracht is het rapport van Goudappel Coffeng voorgelegd aan Veilig Verkeer Nederland (VVN). VVN heeft ons in eerste instantie een notitie met haar reactie toegestuurd. Omdat in deze reactie naar onze mening de problematiek van de Groot Hertoginnelaan te weinig werd gezien in het licht van de Bussumse situatie, hebben wij VVN om verduidelijking gevraagd. Na een gesprek heeft VVN de reactie aangepast en is een reactie uitgewerkt, die wij hebben gepresenteerd tijdens de informatieavond van 5 maart jl. De reactie van VVN vindt u in **bijlage 2**.

-/-

3.1. Algemeen

VVN heeft het rapport van Goudappel Coffeng vooral beoordeeld ten aanzien van het veiligheidsaspect, omdat de verkeersveiligheid het enige belang is wat deze organisatie dient. De aspecten luchtkwaliteit, geluids- en trillingshinder heeft zij niet beoordeeld. VVN heeft haar reactie gebaseerd op de recent uitgebrachte CROW-publicatie 315: 'Basiskennmerken Wegontwerp' (oktober 2012). Deze publicatie vormt een nieuwe kapstok voor verkeerskundig wegontwerp, met nieuwe en deels gewijzigde inzichten.

3.2. Hoofdlijn

- VVN beaamt dat de Groot Hertoginnelaan een zogenaamde 'grijze' weg is, maar (in lijn met de CROW-publicatie 315) vindt zij dat dit slechts tijdelijk geaccepteerd mag worden;
- VVN vindt een aanpassing van de weginrichting van de Groot Hertoginnelaan daarom noodzakelijk, vanwege de verkeersveiligheid, maar ook gelet op de herkenbaarheid voor de weggebruiker;
- VVN heeft begrip voor het feit dat er binnen Bussum geen geschikte alternatieve routes zijn en realiseert zich ook dat daarom de intensiteit van het verkeer op de Groot Hertoginnelaan hoog zal blijven, maar beveelt wel aan om:
 - een compromis uit te werken waarbij de hoge intensiteit met andere maatregelen gecompenseerd wordt;
 - zoveel mogelijk de ideale weginrichting na te streven;
Uitleg: De nieuwe CROW-richtlijn beschrijft per wegcategorie een ideale en een minimale variant. Er moet zoveel mogelijk gestreefd worden naar de ideale variant, maar binnen bestaande situaties is dat niet altijd mogelijk. Daar heeft het CROW ook oog voor, daarom is ook een minimale variant weergegeven;
 - de aanpassingen uit te voeren in overleg met belanghebbenden om zo mogelijk meer draagvlak en begrip te krijgen voor het plan en de uitwerking.

3.3. Bedenkingen

Inzake de rapportage van Goudappel heeft VVN bedenkingen tegen:

- de aanleg van een microrotonde: vooral vanwege de voorrangregeling die feitelijk niet thuishoort binnen een 30 km/uur-zone (benadrukt verkeersfunctie van de weg). VVN wijst tevens op de kans dat afslaand verkeer de rotonde niet netjes 'neemt', maar de bocht (vanwege de kleine middencirkel) afsnijdt;
- het gebruik van overrijdbare middengeleiders. VVN stelt dat, wanneer er al gebruik gemaakt wordt van middengeleiders, deze zo dwingend mogelijk moeten zijn, d.w.z. met verhoogde banden worden uitgevoerd. Liever ziet VVN dat de weg versmald wordt, of dat er gebruik gemaakt wordt van asverschuivingen.

3.4. Bevestiging

De aanbevelingen van Goudappel Coffeng die door VVN worden bevestigd zijn:

- de noodzaak van de kruispuntplateaus, waarbij deze het liefst in een afwijkende kleur of verharding worden uitgevoerd. Net als Goudappel Coffeng raadt VVN het gebruik van inritconstructies in de zijstraten af (snelheidsverhogend effect);
- het verduidelijken van de poortconstructies (overgangen van 50 km/uur-weg naar 30 km/uur-zone);
- het versmallen van de rijbaan als meest essentiële wijziging, waarbij er geen aparte fietsvoorzieningen worden aangelegd.

3.5. Aandachtspunten

VVN geeft ons expliciet de volgende aandachtspunten mee:

- De aanbeveling om de hellingen aan te passen aan de CROW-richtlijn. VVN geeft aan dat de hellingen van de plateaus goed snelheidsremmend werken, maar dat er vanwege de vormgeving van de helling met name bij afrijden geluidshinder ontstaat;
- Geen plaatsing van bloembakken op de rijbaan, zodanig dat een versmalling ontstaat waar verkeer maar in één richting kan passeren. Dit leidt tijdens de spitsuren tot opstoppingen (nadelig voor verkeersafwikkeling en leefbaarheid) en tijdens de daluren (wanneer het verkeersaanbod laag is) tot een snelheidstoename.

4. REACTIE STICHTING GROOT HERTOGINNELAAN

Op 11 januari jl. hebben wij het rapport van Goudappel Coffeng besproken met de stichting. In hun reactie heeft de stichting aangegeven niet tevreden te zijn met de beoordeling door Goudappel Coffeng en de conclusies en aanbevelingen in het rapport. De stichting betwijfelt de uitkomsten van metingen, in bepaalde gevallen wenst zij nieuwe of aanvullende metingen. Ook interpreteert zij de conclusies uit het rapport soms op haar eigen manier en blijft zij vasthouden aan al eerder geuite wensen. Er is weinig begrip voor het feit dat de gemeente ten aanzien van de verkeersafwikkeling meerdere belangen heeft te wegen en daarin een zorgvuldige afweging dient te maken. De stichting ziet het als een bestuurlijke verantwoordelijkheid van Bussum om het verkeer op de Groot Hertoginnelaan aanzienlijk te beperken. Het al eerder geconstateerde verschil van inzichten en standpunten dat Bussum en de stichting met elkaar hebben, is nadrukkelijk nog steeds aan de orde. De reactie van de stichting Groot Hertoginnelaan en de antwoorden daarop van Goudappel Coffeng vindt u in **bijlage 3**.

-/-

5. REACTIE BELANGHEBBENDEN (informatieavond)

Tijdens een informatieavond op 5 maart jl. is zowel de rapportage van Goudappel Coffeng als de reactie van Veilig Verkeer Nederland gepresenteerd aan alle belanghebbenden en zijn hun reacties gepeild.

De wensen en reacties van bewoners zijn als volgt samen te vatten:

- Het weren van vrachtverkeer door instellen van een inrijverbod en handhaving;
- Het verlagen van de snelheid van het verkeer (door bijvoorbeeld de weg te versmallen of asverspringingen toe te passen) en handhaven hiervan;
- Het verminderen van geluidsoverlast door aanpassing van de hellingen van de plateaus (hellingen in asfalt eventueel vervangen voor hellingen in betonelementen);
- Het duidelijker aangeven van de 30 km/uur-zone.

-/-

Het volledige verslag van de informatieavond vindt u in **bijlage 4**.

6. KANTTEKENINGEN BUSSUM bij onderzoeken en reacties

6.1. Rapportage Goudappel Coffeng

Wij beoordelen het rapport van Goudappel Coffeng als een goed en helder rapport met grotendeels haalbare aanbevelingen. Het onderzoek van Goudappel Coffeng bevestigt voor een belangrijk deel onze eigen bevindingen; ten aanzien van de verzamelfunctie die de weg vervult (zie GVVP 2006: 'grijze weg') en het feit dat er geen alternatieve routes voorhanden zijn. Deze constatering is een belangrijk gegeven bij een eventuele aanpassing aan de Groot Hertoginnelaan.

Wij hebben de volgende kanttekeningen bij de aanbevelingen van Goudappel Coffeng:

- Ten aanzien van de aanleg van een microrotonde op de kruising met de Meerweg, dient eerst zorgvuldig gecheckt te worden of deze ter plaatse inpasbaar is. De beschikbare ruimte op de kruising is beperkt waardoor de rotonde erg klein wordt en er mogelijk een kans op dodehoek-ongevallen ontstaat. Bovendien zal vanwege de beperkte maat de middencirkel voor vrachtverkeer waarschijnlijk volledig overrijdbaar moeten zijn (nieuwe bron van geluidshinder?). Het risico hierbij is

tevens dat de snelheid op de kruising in alle richtingen toeneemt, wat bij foutieve voorrangverlening kan leiden tot meer letselschade bij fietsers;

- Voor een goed werkend principe van een inrijverbod voor vrachtverkeer is regelmatige handhaving noodzakelijk. Aangezien de gemeente een dergelijk verbod zelf slechts beperkt kan handhaven, zijn wij hiervoor grotendeels afhankelijk van de politie. De praktijk leert dat de politie geen capaciteit en prioriteit geeft aan dergelijke verkeershandhaving. Een verbod dat (mogelijk massaal) wordt overtreden is zinloos en leidt eerder tot nog meer klachten van omwonenden, die de gemeente hierop zullen aanspreken. Omdat de gemeente hier vervolgens niet op kan sturen (de praktijk wijst dat uit!), neemt de onvrede alleen maar toe. Daarmee is het een theoretische oplossing die in de praktijk geen oplossing zal blijken te zijn. Wij zien (voorzichtig) wel mogelijkheden voor het maken van vrijwillige afspraken met bedrijven in de regio (o.a. gevestigd aan de Loodijk en in 's-Graveland) die de Groot Hertoginnelaan bij gebrek aan een alternatief veelvuldig gebruiken. In regionaal verband wordt er in samenwerking met vervoerders momenteel gewerkt aan een convenant voor vrachtverkeer waarin ook afspraken gemaakt worden over de routing van dit verkeer. Daarbij is er mogelijk draagvlak onder de lokale ondernemers om de Groot Hertoginnelaan tussen 23.00 en 07.00 uur te mijden;
- In het algemeen hebben drempels en plateaus naast een groot positief effect op de veiligheid ook nadelige effecten. Zo ontstaat er geluidsoverlast bij het passeren van de hellingen, maar ook door afremmend en optrekkend verkeer. Toepassen van betonelementen in de hellingen geeft geen garantie op afname van geluidsoverlast. Betonelementen behouden de exacte sinusvorm weliswaar beter dan asfalt, maar de aansluitingen van de betonelementen op de rijbaanverharding geven extra kans op geluidsoverlast. Zodoende is ook bij gebruik van betonelementen in de plateaus geluid bij passeren van verkeer te verwachten. Tevens vraagt een constructie van losse elementen gemiddeld meer onderhoud dan een gesloten asfaltconstructie.

6.2. Reactie Veilig Verkeer Nederland

Zoals aangegeven heeft VVN haar reactie vrijwel alleen gericht op de veiligheid. Gezien het doel en belang van VVN is dat begrijpelijk, maar in eerste instantie had VVN naar onze mening te weinig oog voor het feit dat er in plaats van de Groot Hertoginnelaan geen geschikte alternatieve routes beschikbaar zijn. Er werd vrij gemakkelijk gesteld dat het aandeel 'doorgaand' (vracht)verkeer te hoog is en er meer spreiding is gewenst. Die reactie was vooral gebaseerd op verkeerskundige theorie, die overigens op zichzelf juist is, maar waarmee een te eenzijdige oplossingsrichting wordt geschetst met te weinig oog voor de werkelijkheid. Die stelling getuigt niet van inleving in de mogelijkheden die er in het omliggende wegennet zijn (of beter gezegd: *niet* zijn) en bovendien ook niet van het besef dat het in de Bussumse situatie leidt tot verdrijving van verkeer naar andere minder geschikte routes waar (onder andere) de veiligheid dan zal afnemen. Nadat wij VVN in een gesprek om verduidelijking hebben gevraagd en de feiten hebben weergegeven, heeft VVN haar reactie enigszins genuanceerd. Overigens bevat de reactie van VVN bruikbare aanbevelingen voor een eventuele verbetering van de situatie op de Groot Hertoginnelaan.

6.3. Eindoordeel Bussum

De uiteindelijke doelstelling van het door Goudappel Coffeng gehouden onderzoek en het voorleggen van de uitkomsten daarvan aan VVN was om objectief en onafhankelijk antwoord te krijgen op de volgende centrale vraag:

“Zijn er maatregelen mogelijk, gewenst, of noodzakelijk om de situatie aan de Groot Hertoginnelaan te verbeteren?”

Geconstateerd kan worden dat die doelstelling is behaald: het proces tot op heden heeft bijgedragen aan een antwoord op deze centrale vraag. Dat antwoord is meervoudig.

Aanpassingen aan de Groot Hertoginnelaan zijn:

- Niet noodzakelijk: er is geen wettelijk kader dat voorschrijft dat er (binnen afzienbare tijd) aanpassingen uitgevoerd moeten worden. Vanwege de in 1999 uitgevoerde herinrichting is de situatie verbeterd, de intensiteit van verkeer is gedaald en er doen zich sindsdien (nagenoeg) geen letselongevallen meer voor. De destijds

gemaakte keuzes zijn, mede gelet op de richtlijnen die er toen waren, logisch. De klachten die zijn ontstaan na de herinrichting zijn, gelet op de onvermijdelijke verzamel functie (hoge intensiteit) die de laan heeft, in zekere zin ook onvermijdelijk. Gesteld kan worden dat de situatie op de Groot Hertoginnelaan zeker niet ideaal is, maar wel acceptabel;

- Wel gewenst: bewoners ervaren sinds de herinrichting overlast, de gehouden geluid- en trillingsmetingen bevestigen dat er sprake is van (matige) hinder. De verkeersintensiteit op de Groot Hertoginnelaan is ondanks de afname in het verleden te hoog, het is gewenst en mogelijk om het karakter van woonstraat meer te benadrukken.

6.4. Belangrijke constatering

Een belangrijk gegeven is de zeer recent uitgebrachte nieuwe CROW-publicatie 315: 'Basiskennmerken Wegontwerp'. Deze CROW-publicatie bevat gewijzigde inzichten, juist ten aanzien van de inrichting van grijze wegen, wegen zoals de Groot Hertoginnelaan. Deze nieuwe richtlijnen en gewijzigde inzichten zijn onder andere tot stand gekomen op basis van de ervaringen en evaluaties met het programma Duurzaam Veilig in de afgelopen jaren. De eerste principes van Duurzaam Veilig zijn eind jaren '90 ingevoerd, ongeveer in de periode dat de herinrichting van de Groot Hertoginnelaan is voorbereid. De keuzes die in 1999 zijn gemaakt ten aanzien van de weginrichting van de Groot Hertoginnelaan, zijn onder andere gebaseerd op de toen geldende handboeken met richtlijnen die dateren van de periode rond de invoering van Duurzaam Veilig. Deze handboeken zijn inmiddels vervallen. Publicatie 315 wordt een-op-een overgenomen in de nieuwe versie van het ASVV, zijnde hét handboek voor verkeerskundigen in Nederland. Dit laatste geeft al aan dat deze nieuwe publicatie van groot belang is. Deze nieuwe richtlijnen bieden handvatten om de Groot Hertoginnelaan in te richten naar de eisen van de huidige tijd en daarmee de situatie te verbeteren. Niet voor niets refereren zowel Goudappel Coffeng als VVN in hun aanbevelingen aan de nieuwe CROW-richtlijn. In de grond van de zaak verschillen hun aanbevelingen daarom ook niet wezenlijk.

Een ander zeer belangrijk gegeven is de verzamel functie die de Groot Hertoginnelaan heeft en ook na eventuele aanpassingen zal houden. Die verzamel functie wordt ingegeven door de ligging van de laan ten opzichte van een aantal wijken en dorpen in de omgeving. Die functie is daarom logisch, de laan heeft de functie ook al van oudsher. Tijdens het proces voor het opstellen van het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan in de periode 2005 – 2006 is er gezocht naar de mogelijkheden voor de aanleg van nieuwe wegen met een ringstructuur rond Bussum, waardoor de verkeersdruk op wegen binnen de kern van Bussum afneemt. Omdat deze nieuwe wegen voornamelijk in natuurgebieden zouden komen te liggen, is destijds al geconcludeerd dat dit te weinig draagvlak heeft om een reële oplossing te zijn. Om die reden is dit niet uitgewerkt. Met dit gegeven zien wij geen geschikte alternatieve routes binnen het Bussumse wegennet, die (een deel van) de verzamel functie van de Groot Hertoginnelaan kunnen overnemen. Te zware maatregelen (zoals afsluiting) leiden bovendien tot een ongewenste verdrijving van verkeer naar andere wegen (Meentweg, Statenlaan, Koningslaan, Herenstraat), die nog minder geschikt zijn voor de afwikkeling van (vracht)verkeer. Een aanpassing aan de Groot Hertoginnelaan heeft mogelijk nog wel een kleine afname van verkeer tot gevolg, maar de verkeersintensiteit op de Groot Hertoginnelaan blijft, ook na aanpassing van de laan, hoger dan idealiter gewenst is.

Het is dus belangrijk dat besluitvormers zich realiseren dat, ook wanneer de uitgebrachte aanbevelingen tot aanpassing van de Groot Hertoginnelaan (die hoge kosten met zich meebrengen) worden overgenomen, de ideale situatie op de Groot Hertoginnelaan voorlopig niet en misschien wel helemaal niet te realiseren is. Tenzij er een beter alternatief voor de verkeersafwikkeling wordt gerealiseerd (= aanleg van een nieuwe weg), zullen omwonenden mogelijk niet volledig tevreden zijn. Het gaat er vooral om, met het besef dat belanghebbenden aan het eind van het gestarte proces niet geheel tevreden zijn, te bepalen tot welke prijs de situatie op de Groot Hertoginnelaan (beperkt) verbeterd kan worden.

7. INTEGRALE AFWEGING

7.1. Mogelijke verbeteringen

Samenvattend kan gesteld worden dat de aanbevelingen van Goudappel Coffeng en VVN én de nieuwe richtlijnen van het CROW voldoende handvatten bieden om de Groot Hertoginnelaan verkeerskundig aan te passen aan de huidige inzichten ten aanzien van een 'grijze weg'. Tevens kan geconstateerd worden dat er veel draagvlak is onder belanghebbenden om de verkeerssituatie daadwerkelijk te verbeteren.

Wij zien op dit moment (globaal) de volgende maatregelen als beste mogelijkheden ter verbetering van de verkeerssituatie:

- Het versmallen van de rijbaan naar 5,5 – 6,0 m, waarbij er geen aparte fietsstroken worden aangelegd;
- Het aanbrengen van toegankelijke trottoirs aan beide zijden van de weg;
- Het verduidelijken van de grens van de 30 km/uur-zone (o.a. plaatsen borden 30 km-zone in portaalconstructies aan beide zijden van de weg);
- Het aanbrengen van geoptimaliseerde kruispuntplateaus (afwijkende kleur / verharding, hellingen al dan niet in betonelementen);
- Het zo mogelijk aanbrengen van snelheidsremmende voorzieningen in het horizontale vlak (asverspringingen);
- Met de inrichting van de laan zoveel mogelijk het karakter van 'woonstraat' benadrukken. Het toepassen van een klinkerverharding ondersteunt dit principe, maar leidt in het geval van de Groot Hertoginnelaan (hoge verkeersintensiteit) tot een te grote toename van de geluidsbelasting. Het toepassen van streetprint (asfalt met een klinkerpatroon) is mogelijk wel een passende maatregel;
- Het maken van afspraken over het mijden van de route door vrachtverkeer in de avond- en nachturen.

Een compleet Programma van Eisen voor herinrichting kan overigens pas opgesteld worden na een uitgebreide inventarisatie als onderdeel van integrale planvoorbereiding.

Feit is echter dat het merendeel van deze maatregelen ingrijpend en kostbaar zijn. Een groot deel van de verharding dient hiervoor te worden verwijderd, bandenlijnen te worden verzet, de wegverkanting en waterafvoer te worden aangepast (o.a. kolken verplaatsen) en opnieuw verharding te worden aangebracht. Om dit kwalitatief goed te kunnen uitvoeren is eigenlijk een complete bovengrondse herinrichting nodig.

7.2. Overige voorzieningen / onderhoud

Voor het uitvoeren van aanpassingen aan de Groot Hertoginnelaan dient er, behalve met de wens voor aanpassingen aan de weginrichting, ook rekening gehouden te worden met wensen voor of onderhoud aan andere voorzieningen in de openbare weg. Daarbij spelen voor de korte en lange termijn de volgende overwegingen een rol:

- Asfaltverharding: er is op korte termijn kleinschalig onderhoud nodig aan het asfalt vanwege scheurvorming en vorstschade op diverse plaatsen. Ook rond inspectieputten zijn reparaties nodig, de putkoppen verkeren in een slechte staat;
- Openbare verlichting: deze is per 2013 afgeschreven en binnen afzienbare tijd aan vervanging toe. Conform beleid wordt bij vervanging LED-verlichting aangebracht;
- Overstortleiding riolering: vanuit het Basis Rioleringsplan en Gemeentelijk Rioleringsplan is voorzien dat op korte termijn een aparte overstortleiding voor het hemelwaterriool van het Spiegel aangelegd moet worden. Daarmee moet een einde komen aan wateroverlast op straat dat na hevige regenval regelmatig optreedt in delen van de wijk Het Spiegel. Het tracé van deze overstortleiding ligt in het westelijk deel van de Meerweg, maar voor de aanleg dienen ook de aansluitende wegvakken van de Groot Hertoginnelaan opengebroken te worden;
- Vervangen riolering / uitvoeren groot onderhoud: het vervangen van de totale riolering (hoofdriool en huis- en kolkaansluitingen) en het uitvoeren van groot onderhoud aan de laan is voorzien voor het jaar 2025;
- Toegankelijkheid trottoirs: de toegankelijkheid voor voetgangers op de Groot Hertoginnelaan laat te wensen over. Allereerst is er niet overal langs het wegtracé een trottoir aanwezig. Daar waar wel een trottoir aanwezig is, wordt de toegankelijkheid beperkt door de aanwezige bomen. Deze staan in het midden van

het trottoir, waardoor er onvoldoende breedte resteert. De boomspiegels zijn erg klein, bovendien drukken de boomwortels de aanwezige verharding op. Uit oogpunt van toegankelijkheid is dit voor de lange termijn geen houdbare situatie.

7.3. Afweging

In paragraaf 7.1 is geconcludeerd dat voor de gewenste weginrichting een complete bovengrondse herinrichting nodig is. Een dergelijke herinrichting is echter pas voorzien rond het jaar 2025, omdat in dat jaar de vervanging van de riolering is gepland. Het nu uitvoeren van alleen een bovengrondse herinrichting leidt in 2025 tot kapitaalvernietiging, aangezien de bovengrondse inrichting over 12 jaar opnieuw grotendeels verwijderd moet worden om het riool te kunnen vervangen. Vanuit technisch oogpunt en kostenefficiëntie is het dus niet verstandig om tussentijds (grootschalig) aanpassingen te doen aan de bovengrondse inrichting. Het is beter om bovengrondse aanpassingen te combineren met groot onderhoud, waarbij gelijktijdig het riool vervangen wordt. Voor groot onderhoud en rioolvervanging is op dit moment echter geen geld beschikbaar. In het GRP 2013 – 2016, dat momenteel wordt voorbereid en in juni ter vaststelling aan de raad wordt voorgelegd, is wel voorzien in het aanleggen van de overstortleiding in de Meerweg in 2014.

Kortom, er is sprake van een dilemma: aanpassingen zijn niet noodzakelijk maar wel gewenst en als daartoe besloten wordt kunnen deze het best gecombineerd worden met grootschalig onderhoud. Hiervoor is echter op dit moment geen geld beschikbaar. Wij zien drie opties voor een vervolg.

Optie 1: Uitvoeren benodigd onderhoud en kleine verbeteringen

Met het uitvoeren van het merendeel van de gewenste verbeteringen aan de Groot Hertoginnelaan wordt gewacht tot het jaar van de geplande herinrichting. Dit jaar wordt alleen noodzakelijk onderhoud (wat geen uitstel duldt) uitgevoerd, verder blijft de huidige situatie tot 2025 gehandhaafd. De volgende verbeteringen kunnen wel op korte termijn doorgevoerd worden, of gecombineerd worden met het onderhoud:

- Verduidelijken van de grens van de 30 km/uur-zone (o.a. portaalconstructies);
- Het maken van afspraken met vervoerders in een convenant over het mijden van de route door vrachtverkeer in de avond- en nachturen (overleg is gaande).

Voordelen:

- Er wordt gebruikt gemaakt van de huidige restlevensduur van voorzieningen;
- Er is voldoende dekking voor de kosten van de noodzakelijke werkzaamheden binnen de beschikbare en gereserveerde financiële middelen.

Nadelen:

- De overlast voor bewoners wordt op korte termijn slechts beperkt verminderd;
- Doordat werkzaamheden niet worden gecombineerd maar in aparte projecten worden uitgevoerd, is er sprake van (licht) financieel nadeel (beperkt dubbel werk).

Optie 2: Uitvoeren benodigd onderhoud en aanpassen hellingen plateaus

In combinatie met het benodigd onderhoud op korte termijn, worden de huidige hellingen van de plateaus vervangen door betonnen elementen. Er wordt voor gekozen om alleen de hellingen in de doorgaande richting van de Groot Hertoginnelaan aan te passen en niet de hellingen in de zijstraten. De geluidsoverlast neemt naar verwachting af, maar verdwijnt niet volledig. Voor de toekomst worden hogere onderhoudskosten geaccepteerd. Ook in deze variant kan het verduidelijken van de grens van de 30 km/uur-zone en het maken van afspraken met vervoerders meegenomen worden.

Voordeel:

- De geluidsoverlast neemt naar verwachting af.

Nadelen:

- Er is sprake van een extra investering (ca. € 100.000), die niet is voorzien;
- Er is sprake van een minder efficiënte investering, omdat over 12 jaar alle plateaus weer opgebroken worden in verband met de geplande rioolvervanging;
- De toekomstige onderhoudskosten zijn hoger.

Optie 3: Uitvoeren vervroegde totale herinrichting

Het in 2025 geplande grootschalig onderhoud (rioolvervangings en bovengrondse herinrichting) wordt in tijd naar voren getrokken en uitgevoerd met een herinrichting op korte termijn. Via een projectmatige aanpak (Bussumse werkwijze) dient dan een integraal voorstel uitgewerkt te worden, waarin alle werkzaamheden worden gecombineerd. Via deze gestructureerde werkwijze stelt de raad aan de voorkant van het proces met een startnotitie de kaders, randvoorwaarden en het procesplan (met o.a. de vorm van burgerparticipatie) vast, waarna een Voorlopig Ontwerp en Definitief Ontwerp uitgewerkt worden. De voorbereiding van het project kan eerst in 2014 opgestart worden, waarna uitvoering naar verwachting dan vanaf medio 2015 volgt.

Voordelen:

- De overlast voor bewoners wordt op korte termijn zo adequaat mogelijk aangepakt;
- De rioolvervangings en herinrichting van de Groot Hertoginnelaan kunnen in één project gecombineerd worden met de aanleg van de overstortleiding in de Meerweg;
- Alle voorzieningen kunnen beter ingepast worden en al het benodigd onderhoud wordt in één keer uitgevoerd (o.a. toegankelijke trottoirs, LED-verlichting);
- Grootschalig onderhoud in één project levert (licht) financieel voordeel op ten opzichte van het uitvoeren van werkzaamheden in aparte projecten;
- Er wordt geprofiteerd van het huidige gunstige aanbestedingsklimaat.

Nadelen:

- De restwaarde van de huidige constructie en voorzieningen dient vervroegd te worden afgeschreven (zijnde een extra last van ca. € 50.000);
- Aangezien er niet voldoende financiële middelen beschikbaar zijn, dient er voor de dekking van de kosten extra geld uitgetrokken te worden, of dienen andere geplande investeringen geschrapt te worden.

Voorkeur college

Gelet op het feit dat de situatie op de Groot Hertoginnelaan niet ideaal maar wel acceptabel is (aanpassingen zijn niet noodzakelijk), het ontbreken van voldoende financiële middelen én de gestelde bezuinigingsdoelstellingen hebben wij een voorkeur voor optie 1. In het volgende hoofdstuk zijn de geraamde kosten en de financiële consequenties per optie aangegeven.

8. FINANCIËLE ASPECTEN

Vanwege de scope van dit voorstel heeft er geen gedetailleerde kostencalculatie plaatsgevonden. De onderstaande kosten zijn globale ramingen en exclusief BTW.

Optie 1: Uitvoeren benodigd onderhoud en kleine verbeteringen

Onderhoud Groot Hertoginnelaan (2013)	€ 100.000
Aanleg overstortleiding Meerweg (gepland 2014)	€ 1.500.000
Extra projectkosten (beperkt dubbel werk)	€ 50.000 +
Totaal	€ 1.650.000

In de begroting is rekening gehouden met de kosten voor de aanleg van de overstortleiding in de Meerweg. In het budget 'Onderhoud Wegen: planmatig beheer' zijn middelen beschikbaar voor de kosten voor onderhoud aan de Groot Hertoginnelaan.

➔ **Tekort / geen dekking: € 0**

Optie 2: Uitvoeren benodigd onderhoud en aanpassen hellingen plateaus

Onderhoud Groot Hertoginnelaan (2013)	€ 100.000
Aanpassen hellingen doorgaande rijrichting (2013)	€ 100.000
Aanleg overstortleiding Meerweg (gepland 2014)	€ 1.500.000
Extra projectkosten (beperkt dubbel werk)	€ 50.000 +
Totaal	€ 1.750.000

Voor het aanpassen van de hellingen is momenteel geen dekking.

➔ **Tekort / geen dekking: € 100.000**

Optie 3: Uitvoeren vervroegde totale herinrichting	
Rioolvervanging / herinrichting Groot Hertoginnelaan (2015)	€ 1.560.000
Aanleg overstortleiding Meerweg (te verschuiven naar 2015)	€ 1.500.000
Restant kapitaal	€ 50.000 +
Totaal	€ 3.110.000

In de begroting is rekening gehouden met de kosten voor de aanleg van de overstortleiding in de Meerweg. Voor de overige kosten is momenteel geen dekking.

→ **Tekort / geen dekking: € 1.610.000**

9. VOORSTEL / VERZOEK

Het college verzoekt de commissie:

- Kennis te nemen van het rapport van Goudappel Coffeng inzake het onderzoek naar de verkeerssituatie in de Groot Hertoginnelaan en de reactie daarop van Veilig Verkeer Nederland;
- Kennis te nemen van de reactie van de stichting Groot Hertoginnelaan op het rapport van Goudappel Coffeng;
- Kennis te nemen van de reacties van belanghebbenden die zijn gegeven tijdens de gehouden informatieavond op dinsdag 5 maart jl.;
- Advies uit te brengen over het voorstel van het college van Burgemeester en wethouders om de situatie op de Groot Hertoginnelaan te verbeteren:
 - Door dit jaar alleen noodzakelijk onderhoud en beperkte verbeteringen uit te voeren;
 - Door in 2025 een herinrichting uit te voeren in combinatie met het geplande grootschalig onderhoud.

Burgemeester en wethouders van Bussum,
de gemeentesecretaris, de burgemeester,

D.J. van Huizen

mw. drs. R. Kruisinga