

Reactienota Concept Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum e.o.

(1) Openbaar Vervoer en fiets

Openbaar vervoer/bus algemeen

- Maak een vrije busbaan langs de Larenseweg van het Den Uylplein tot de Larenseweg (een éénstrooks wisselstrook ´s ochtends stad in, ´s middags stad uit).
- Ontzie de Emmastraat van bus en bevoorradsingsverkeer door een speciale doelgroepenstrook langs het spoor.
- Maak aan de grenzen van de stad Park & Ride voorzieningen.
- Naar onze mening is het wensdenken en overmoedig om te denken dat de NS bereidwillig is de intercity en 4 stops op station Noord te faciliteren. Er bestaat in het plan géén enkele zekerheid hierover.
- Waarom is in het Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o. geen regionaal openbaarvervoersplan opgenomen met aandacht voor de Gooise ringlijn, tram en HOV?

Antwoord

- De effectiviteit van een vrije busbaan langs de Larenseweg op de bereikbaarheid van het Media Park en Hilversum is gering. Als je de investering vertaalt in ´tijdwinst´ en die vertaalt in bespaarde busminuten c.q. exploitatiekosten, dan is de investering in ca. 100 jaar terugverdiend. Dit heeft vooral te maken met het feit dat er slechts een beperkt aantal bussen rijdt over de Larenseweg (2x p.u. in beide richtingen). Deze maatregel is derhalve niet kosteneffectief. De nu geldende vertraging op de Larenseweg voor de bus wordt vooral opgelost door reconstructie van het Den Uylplein.
- Een doelgroepenstrook voor de bus en bevoorradsingsverkeer langs het spoor is niet haalbaar. De benodigde grond langs het spoor bij station Sportpark is in eigendom van particulieren, die in het verleden hebben aangegeven geen doelgroepenstrook (i.c. busbaan) ter plaatse te willen.
- Gezien de ligging van Hilversum in het groen is P&R slechts op een beperkt aantal locaties voorstelbaar: Crailo, La Place en in de knoop van de op/afrit A27. Op de twee laatstgenoemde locaties kan geen substantieel aantal auto´s worden geparkeerd, zonder de natuur aan te tasten. Op de eerstgenoemde locatie op zich wel, zij het dat de gemeenten in Gooi en Vechtstreek dit terrein willen herontwikkelen tot een bedrijven/woongebied.
- Elk jaar wordt de nieuwe landelijke treindienstregeling vastgesteld. Het is correct dat bij het definitief vaststellen van het IBP niet met 100% zekerheid over de terugkomst van de intercity en vier stops op Noord kan worden gesproken. Dit hangt namelijk samen met de realisatie van een extra perron bij station Hilversum. Dit project wordt in een ander kader opgepakt (zie antwoord onder kopje ´financiën´).
- Het IBP bevat geen regionaal OV plan. Daarvoor is de scope van het project te beperkt. Aanleg van een tramverbinding kost immers vele tientallen miljoenen. Wel wordt ingezet op twee van de drie ´takken´ van de Gooise Ring, namelijk die tussen Hilversum en Bussum (door uitbreiding van het aantal treinstops op station Hilversum Noord) en tussen Hilversum en Huizen (aanpassingen stamlijn 100). De gewestgemeenten en de provincie zullen in het kader van BONR (BereikbaarheidsOffensief Noordelijke Randstad) een nieuwe HOV-studie starten. De resultaten van een vervoerwaardestudie komen begin 2006 af en geven zicht op de potenties voor een volwaardig HOV-systeem in het Gooi.

Busroute Hilversum centraal – Media Park (Lage Naarderweg, Naarderstraat)

- De oplossing voor de busroute over de Lage Naarderweg met de omdraaiing van de Naarderstraat is fundamenteel verkeerd. Maak het fietspad langs het spoor berijdbaar voor de bus (de stad in) en laat fietsers langs de huizen (Lage Naarderweg) fietsen.
- De verkeersregelinstallatie op het kruispunt Naarderstraat – Koninginneweg levert wachtende auto´s op in de straat.

- Omdraaien van de rijrichting van de Naarderstraat levert sluipverkeer op vanaf de A27 naar het Media Park. Dit wijkt af van Plan Wegen.
- De inrichting van de Lage Naarderweg conform Plan Wegen (als éénrichtingsradiaal stad in) is in 1998, 2001 en nu in 2005 uitgesteld. De gemeente Hilversum betoont zich hiermee een onbetrouwbare overheid.
- Waarom wordt van Plan Wegen afgeweken door de Naarderstraat om te draaien en daarmee de route vanaf de A27 naar het Media Park mogelijk te maken?
- Is een busverbinding wel nodig als het station Hilversum en het Media Park op 10 minuten loopafstand van elkaar liggen en er een rechtstreeks fietspad wordt aangelegd?
- De gemeente Hilversum laat het Goudappel Coffeng onderzoek d.d. 21 maart 2001, dat ronduit ongunstige effecten voor de Lage Naarderweg voorspelde (verkeers-, trillings- en geluidsoverlast en verkeersoverveiligheid), bewust links liggen.
- Slechts een klein percentage van de automobilisten die op de Lage Naarderweg komen te rijden bij tweerichtingsverkeer moeten richting Media Park. Kortom: de gemeente Hilversum misleidt haar burgers door keiharde ingrepen te verbergen achter een rookgordijn van hooggestemde idealen.
- De Lage Naarderweg wordt door deze plannen een racebaan. Kunt u een fietsstoplicht plaatsen aan beide zijden van de Koninginneweg. Het is nu al 's morgens een gekkenhuis met fietsers die zonder nadenken zomaar oversteken?
- Hoe gaat de bus rijden over het Media Park?
- Zou er niet ook HOV moeten komen naar het Havenkwartier en de bedrijven op de Franciscusweg e.o.?
- Is het een optie de bus over het fietspad langs het spoor heen te laten rijden naar het Media Park en terug over de bestaande infrastructuur (Lage Naarderweg / Koninginneweg)?
- Zijn er betere alternatieven voor de bus zodat de Lage Naarderweg en de Naarderstraat conform Plan Wegen kunnen worden uitgevoerd?
- Is het eerder gedane voorstel (omdraaien Koninginneweg) een betere optie, met name voor de leefbaarheid van de Groest en het Langgewenst?
- Het kruispunt kleine spoorbomen: hier stelt u voor een VRI aan weerszijden van het spoor te maken. De NS zal hiervoor geen toestemming verlenen, het verkeer van de overweg moet vrijelijk kunnen afrijden.

Antwoord

- Het voorstel voor busgebruik van de Lage Naarderweg en het omdraaien van de rijrichting van de Naarderstraat komt voort uit de noodzaak om de busroute tussen station Hilversum en het Media Park substantieel te bekorten. Op dit moment draagt de busroute over de Hoge Naarderweg slechts marginaal bij aan de bereikbaarheid van het Media Park. Zeker met de terugkomst van de intercity is aanvullend busvervoer met een hoge frequentie tussen station en Media Park noodzakelijk om de bereikbaarheid van het Media Park te verbeteren. Een van de belangrijkste kenmerken voor goed busvervoer is dat de bus in twee richtingen dezelfde route rijdt. Reizigers raken anders gedesoriënteerd. Een splitsing tussen de route stad-in en stad-uit is niet verstandig.
- Uit het onderzoek met het verkeersmodel blijkt dat de verkeersregelinstantie nodig is om het verkeer te reguleren en de doorstroming van de bus te garanderen. Uit het model blijkt geen onacceptabele wachtrijen in de Naarderstraat.
- Omdraaien van de rijrichting van de Naarderstraat levert naar verwachting geen massaal sluipverkeer op vanaf de A27 richting het Media Park. Als er al sluipverkeer ontstaat, is dat van bewoners van de omgeving Soestdijkerstraatweg die via het centrum Noordwaarts rijden. De hoeveelheid verkeer vanaf de Soestdijkerstraatweg wordt in de hand gehouden door het nieuwe verkeerslichten op de kruispunten Van Riebeeckweg/Soestdijkerstraatweg en Utrechtseweg/Soestdijkerstraatweg, zodat bussen ongehinderd het station kunnen bereiken en de centrumring en Naarderstraat niet meer belast worden dan redelijkerwijs mogelijk is.
- In het plan wordt maximaal ingezet op gebruik van alternatieve vervoerwijzen voor de auto. Pas bij maximaal faciliteren, druk door werkgevers en een zekere mate van keuzevrijheid voor de werknemer voor het meest praktische alternatief (maatwerk), wordt een effect verwacht. Zowel van de busvoorziening als van de fietsvoorziening wordt een positief effect verwacht.

- Het onderzoek van Goudappel Coffeng van 21 maart 2001 is door Goudappel Coffeng (die de onderzoeken voor het Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o. heeft uitgevoerd) vanzelfsprekend meegenomen. De maatregel op de Lage Naarderweg is onderdeel van een pakket van maatregelen. De aanpassingen aan de buitenring van Hilversum en belangrijke toeleidende wegen werden in 2001 niet voorzien. Zo ging het rapport van maart 2001 nog niet uit van doserende verkeerslichten op de kruispunten Van Riebeeckweg/Soestdijkerstraatweg en Utrechtseweg/Soestdijkerstraatweg. Hierdoor is de nieuwste prognose van het verkeersaanbod in 2020 fors lager dan de prognose uit 2001 voor het jaar 2015. Uitgangspunt voor de maatregelen is dat zij voldoen aan alle wettelijke eisen op het gebied van milieu (leefbaarheid) en veiligheid.
- In de voorgestelde verkeersregelinstantie wordt ook de oversteek door fietsers geregeld.
- De pendelbus zal pendelen tussen station Hilversum, station Hilversum Noord, het Media Park v.v. De route over het Media Park start bij de ingang aan de Sumatralaan en voert in 1 richting over de ´randweg West´ van het Media Park, richting de Wereldomroep. Afhankelijk van bijdrage van de Wereldomroep aan de exploitatie van de pendelbus verlaat de bus het Media Park via de Witte Kruislaan of via de nieuwe ingang, zoals genoemd onder 2.1. In het laatste geval moet er een busuitgang naast de nieuwe ingang worden gemaakt. De pendelbus rijdt terug naar station Hilversum via de Lage Naarderweg en Koninginneweg.
- De vraag naar hoogwaardig openbaar vervoer naar het Havenkwartier en bedrijven op de Franciscusweg e.o. past niet binnen de scope van het IBP. Het is overigens onwaarschijnlijk dat hoogwaardig openbaar vervoer naar het Havenkwartier zich goed verhoudt met de aard van de bedrijvigheid (grootschalige detailhandel, productie). Nog los van de benodigde investeringen in de verkeersinfrastructuur is het maar zeer de vraag of er voldoende vervoervraag tussen station en Havenkwartier is om HOV rendabel te exploiteren. Het bedrijventerrein Franciscusweg e.o. wordt verondersteld goed ontsloten te zijn door buslijn 1 (rechtstreekse route, hoge frequentie), ook na 10 december 2005.
- Het is technisch en ruimtelijk mogelijk om de bus over het fietspad langs het spoor heen te laten rijden naar het Media Park en terug over de bestaande infrastructuur. Verwacht wordt echter dat de aanwezigheid van langzaam verkeer de snelheid van de bus op het traject richting het Media Park fors zal drukken, zodat een eventuele tijdwinst verdampt. Bovendien wordt gebruik van het fietspad onaantrekkelijker voor fietsers en kost de aanleg meer dan de nu voorgestelde oplossing zonder de bus. Tenslotte moet opgemerkt worden dat er een officieel raadsbesluit ligt dat op de strook langs het spoor géén busbaan wordt aangelegd, dus ook niet in één richting.
- Er zijn geen betere alternatieven (d.i. kostenefficiënter – snelheid tegenover investeringskosten en reizigersopbrengsten – of substantieel sneller en betrouwbaarder) voor de busroute richting Media Park.
- De rijrichtingen van de Koninginneweg (in) en de Naarderstraat (uit) zijn niet uitwisselbaar. Als de bus richting centrum namelijk over de Naarderstraat zou rijden, dan moet de bus vervolgens een rondje centrumring rijden (Melkpad, ´s-Gravelandseweg, Langestraat, Schapenkamp) om bij het centraal station te komen.
- Prorail beheert de spoorwegovergang. Met Prorail zal worden overlegd over de precieze vormgeving van de verkeersregelinstantie nabij de kleine spoorbomen en de interactie /koppeling met de slagbomen. De verkeersveiligheid op de spoorkruising blijft te allen tijde gewaarborgd: hiervoor zijn Prorail en de gemeente Hilversum samen verantwoordelijk.

Busroute ArenaPark

- Laat ook het autoverkeer tijdens de avondspits gebruik maken van de route over het ArenaPark, om de afwikkeling van de grote verkeersstroom vanuit het centrum via de Emmastraat en de Soestdijkerstraatweg te verbeteren.

- Stamlijn 100 van Station via ArenaPark naar de A27 moet twee keer de verkeersstroom kruisen, dit belemmert de doorstroming (zowel op het Oostereind als op de Soestdijkerstraatweg). Is het mogelijk de verkeersregelininstallatie bij het ArenaPark alleen voor de bus te gebruiken?
- Het voorgestelde traject over de Arena levert geluidsoverlast en negatieve milieueffecten (luchtkwaliteit zal door de toename van dit zware verkeer ernstig verslechteren) op voor bewoners die langs de Soestdijkerstraatweg wonen.
- Zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid zijn in gevaar omdat de Arena, parallel aan de Soestdijkerstraatweg, te smal is om twee bussen elkaar te laten passeren. Tevens gebruiken veel kinderen en hardlopers het parkje naast de Arena en veel bedrijven de Arena als laad- en losstrook (Krooijmans, Van Oosterom).
- Waarom is de nieuwe buslijn niet over de Marathon via Athene naar Arena geprojecteerd? Dit is toch veel logischer omdat de meeste kantoorpanden, de sporthal en het ROC langs deze route liggen.

Antwoord

- Uit het onderzoek blijkt dat de gekozen oplossing voor het kruispunt Soestdijkerstraatweg/Oostereind voldoende capaciteit biedt om de verkeersstromen vanuit het centrum over de Emmastraat en Soestdijkerstraatweg te verwerken.
- De verkeersregelininstallatie op het Oostereind bij het Arena Park wordt voor een belangrijk deel gebruikt om de bus prioriteit te geven, zodat het reistijdverlies minimaal is. Het is technisch mogelijk om de installatie alleen voor de bus te gebruiken. De praktijk moet uitwijzen in hoeverre dit praktisch mogelijk is.
- Voor de bewoners langs de Soestdijkerstraatweg levert het omleggen van de busroute van de Soestdijkerstraatweg over het Arena Park geen extra negatieve milieueffecten op. Hooguit een verplaatsing van de voorzijde naar de achterzijde van de woning. Vanaf 10 december 2005 zal vervoerder Connexxion met nieuw materieel rijden, dat fors stiller is en minder schadelijke stoffen uitstoot. Dit betekent dat de belasting van de bus op de woningen aan de Soestdijkerstraatweg fors zal afnemen.
- Wij voorzien in het praktisch gebruik (veiligheid, laden en lossen) geen onoverkomelijke conflicten. De weg is voldoende breed voor twee bussen, er is sprake van scheiding van verkeerssoorten (geen conflicten tussen hardlopers en gemotoriseerd verkeer) en eventuele vertraging van bussen door laden en lossen is marginaal, omdat bij laden en lossen de rijbaan nog steeds voldoende breed is om te passeren.
- Door het verplaatsen van de busroute van de Soestdijkerstraatweg naar Arena, vallen alle kantoorpanden in het zuiden van het Arena Park en de voorzieningen rondom ROC Dudok onder de invloedssfeer van de bushaltes (d.i. loopafstand). De alternatieve route over Athene zal naar verwachting nauwelijks extra reizigers opleveren, terwijl doorgaande reizigers (dit is de grootste groep reizigers) een fors reistijdverlies voor de kiezen krijgen. Merk op dat de nu voorgestelde route een relatie heeft met de nieuwe busoprit op de A27. De reistijdwinst op de route Hilversum – Huizen v.v. die met deze oprit wordt behaald, 'verdamp't door een langere route over het Arena Park.

Fiets/voetganger algemeen

- Het is positief dat voor het herinrichten van de buitenring als uitgangspunt het principe oversteekbaarheid per rijrichting wordt gehanteerd. Op deze manier kunnen fietsers en voetgangers optimaal gebruik maken van de gaten die in de autostromen vallen.
- Fietspad station Hilversum en Hilversum Noord: dit is een goede aanvulling op het fietsnetwerk, maar de Lage Naarderweg en Naarderstraat moeten wel voorzien worden van volwaardige fietsvoorzieningen. Wij stellen voor om deze fietsweg door te trekken vanaf het station tot het ArenaPark langs het spoor. Op deze manier ontstaat voor veel scholieren een veilig alternatief voor de Emmastraat. De fietsweg goed verlichten in verband met sociale veiligheid.
- OV-fietspunt. Er staat in het IBP dat er een OV-fietspunt op station Hilversum Noord komt. Dit lijkt niet nodig, mensen die in Hilversum Noord uitstappen zijn al op de plaats van bestemming en hebben geen fiets meer nodig.
- Beide fietstunneltjes zijn meer gericht op het verbeteren van de doorstroming van het autoverkeer dan het verbeteren van het fietsverkeer.

- Vergaande fietsmaatregelen ontbreken: er zou veel meer gefietst kunnen worden in Hilversum bij toepassing van verdergaande maatregelen: verticaal scheiden van fiets- en autoverkeer bij grote kruispunten en aanleg van fietstransferia bij de invalswegen van de stad.
- Moet in het kader van het Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o. niet heel snel een goed Hilversums fietsplan worden gemaakt met daarin aandacht voor betere stallingen, fietsroutes en een goede besteding van het geld?

Antwoord

- Uit onderzoek is inderdaad gebleken dat met de aanleg van diverse middenbermen op de buitenring van Hilversum de oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer in het algemeen fors verbetert, enkele uitzonderingen daargelaten.
- De aanleg van volwaardige fietsvoorzieningen is alleen mogelijk als of éénrichtingsverkeer wordt ingesteld en/of de bomen worden geroid. Voor éénrichtingsverkeer is niet gekozen vanwege de noodzaak om de busroute tussen station Hilversum en het Media Park fors te versnellen. Voor het rooien van bomen is niet gekozen vanwege het waardevolle karakter van deze bomen. De benodigde grond langs het spoor bij station Sportpark is in eigendom van particulieren, die in het verleden hebben aangegeven geen busbaan c.q. fietspad ter plaatse te willen. Een goed verlichting van het fietspad is een belangrijke randvoorwaarde voor een sociale veilig fietspad.
- In het kader van vervoersmanagement Media Park (OPTIMUM) zal nog nader worden onderzocht of er behoefte is aan een OV-fietspunt. Vooralsnog wijzen alle signalen er op dat er behoefte is om bijvoorbeeld op station Hilversum (centraal) een OV-fiets te halen en de mogelijkheid deze OV-fiets op station Hilversum-noord weer in te leveren.
- Beide voorgestelde fietstunnels zijn in het plan opgenomen ten behoeve van de verbetering van de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers. Met andere woorden: niet ten behoeve van de doorstroming. In de Krugerbocht is n.a.v. de inspraak gekozen voor drie veilige oversteekvoorzieningen (middenbermen) i.p.v. de voorgestelde fietstunnel. Dit is iets negatiever voor de doorstroming op de buitenring (ter hoogte van de middenbermen zal de snelheid iets afnemen doordat de weg wordt uitgebogen).
- Verticaal scheiden van auto en fiets op kruispunten binnen de bebouwde kom van Hilversum is nauwelijks uitvoerbaar in de praktijk. Door de hellingbanen van de potentiële fietstunnel worden veel percelen onbereikbaar. Tevens is een fietstunnel ten minste twee maal de breedte van een fietspad, wat betekent dat of méér éénrichtingsverkeer zal moeten ingesteld of percelen/tuinen moeten worden aangekocht/onteigend om deze ruimte te vinden. Transferia voor de fiets zijn tot op heden in Nederland niet succesvol gebleken. Een ander probleem is onder openbaar vervoer reeds beschreven: het gebrek aan ruimte om grote hoeveelheden auto's op potentiële transferiumlocaties te parkeren.
- Plan Wegen is tevens een fietsplan. In Plan Wegen worden langs alle hoofdwegen (binnenring, radialen en buitenring) veilige fietsvoorzieningen, bij voorkeur vrijliggend, aangelegd. De gemeente Hilversum werkt op dit moment aan aanvullende fietsnotities zoals een fietsparkeerplan voor het centrum. Uit het oogpunt van het stimuleren van het fietsgebruik, het terugdringen van het aantal slachtoffers in het langzaam verkeer en het stimuleren van milieuvriendelijke vervoerswijzen strekt het tot aanbeveling nadere uitwerkingsnotities voor Hilversum te maken. Dit valt echter buiten de scope van het huidige plan. In dit plan zijn diverse maatregelen opgenomen ter verbetering van het fietsverkeer tussen het Media Park en het centraal station (een vrijliggend fietspad), diverse verbeteringen voor het oversteken van de buitenring (fietstunnel, middenbermen) en een "fiets"brug.

Completeren fietsvoorzieningen

- Moet in het IBP het completeren van fietsvoorzieningen (langs de buitenring en op radialen) een basisonderdeel zijn, bijvoorbeeld langs de Krugerbocht, de Oosterengweg en de Kamerlingh Onnesweg?

Antwoord

In totaal is er voor € 4,13 mln. aan concrete projecten uit de planning infrastructuur 2000-2010 (Plan Wegen / Verder met Wegen) gehaald ten behoeve van de € 6.5 mln. gemeentelijke bijdrage voor het IBP. Dit zijn echter, met één uitzondering, infrastructuurgelden voor kruispuntreconstructies of wegvakreconstructies. Omdat middels GDU-subsidie (90%) fietsvoorzieningen kunnen worden gerealiseerd, zijn gelden voor fietsvoorzieningen op de volgende kruispunten in Plan Wegen/Infraplanning behouden:

1. Infraproject 66 reconstructie Lage Naarderweg (Celebeslaan- Koninginneweg) € 265.000,-
2. Infraproject 89 fietspaden K. Onnesweg (Minckelersstraat – Weberstraat) € 498.000,-
3. Infraproject 90 fietspaden K. Onnesweg (Minckelersstraat – J. v.d. Heijdenstraat + Oosterengweg) € 390.000,-

Uitzondering is het fietspad langs de Sumatrалаan-Noord (gedeelte ten noorden van de Insulindelaan). Dit budget is wel opgenomen in de € 6.5 mln. bijdrage van de gemeente Hilversum. In het IBP is een fietspad opgenomen op de Sumatrалаan-Noord, deels in het kruispunt Sumatrалаan/Lage Naarderweg en deels in het kruispunt Sumatrалаan/Insulindelaan.

Fietspad station Hilversum – Hilversum Noord

- Kan het fietspad langs het Media Park aan beide zijden worden gehandhaafd i.p.v. aan één zijde?
- Fijn is dat het enige nieuwe asfalt in dit plan een fietspad langs het spoor betreft.
- Op welke wijze kan dit fietspad sociaal veilig worden aangelegd? Is goede verlichting een goede oplossing? Kan deze verlichting ook niet worden doorgezet tot aan de Hilversumse Meent? Kan dit fietspad ook niet worden doorgezet vanaf het station naar het ArenaPark?
- Het wegnemen van parkeerterrein van Tiramisu ten behoeve van dit fietspad gaat ten koste van de bedrijfsvoering, evenals wegwerkzaamheden. Het parkeerterrein is erg belangrijk voor Tiramisu.
- De Montessorischool-centrum maakt bezwaar tegen het omdraaien van de Naarderstraat vanwege (1) de bijna verdubbeling van de verkeersintensiteit op de Naarderstraat (2) het ontstaan van slecht zicht op de VOP omdat er een bocht in de Naarderstraat zit (3) de kiss- en ridestreek op eigen terrein dient door het omdraaien aangepast te worden (4) door het bouwplan Schoolstraat wordt onze achteringang onbruikbaar.
- Fietspad station Hilversum – Hilversum Noord: Vanaf de spoorwegovergang Hoge Larenseweg – Koninginneweg geeft het fietspad langs de spoorlijn tot de Lage Naarderweg voor de fietsers een tijdswinst van circa 15 à 20 seconden. Wat is de cyclustijd bij genoemde kruising? Als deze groter is dan 15 à 20 seconden is er geen sprake van verbetering.
- Maak voor de wijk Raadhuisbuurt een goede toegang tot het fietspad station Hilversum naar station Hilversum-Noord.

Antwoord

- Het fietspad langs het Media Park kan worden gehandhaafd aan beide zijden. Dat heeft echter niet de voorkeur. Door de fietsers vanuit Bussum richting Hilversum al bij de Witte Kruislaan te laten oversteken, worden kruisende bewegingen op de rotonde Sumatrалаan/Lage Naarderweg voorkomen. De rotonde stroomt dan beter door en het is voor de fietser veel verkeersveiliger. Bovendien is een tweerichtingsfietspad in termen van investeringen in veiligheid (o.m. verlichting), verharding en onderhoud kostenefficiënter. Tevens sluit dit fietspad perfect aan op het fietspad tussen de kleine spoorbomen en het station NS centraal, dat in het kader van de langzaam verkeerstunnel onder het station zal worden aangelegd.
- Er is in de kostenraming rekening gehouden met een goede verlichting van het fietspad. Doorzetten van de verlichting tot aan de Hilversumse Meent is op zich wenselijk, maar valt buiten de scope van het IBP. Wel strekt het i.v.m. veiligheid tot aanbeveling het fietspad halverwege een goede verbinding te geven met de Lage Naarderweg (tussen Javalaan en Koninginneweg).
- Te onderzoeken is of het fietspad kan worden doorgezet vanaf het station naar het Arena Park. Een waarschijnlijk knelpunt vormen de grondposities van particulieren aan de Stadhouderslaan, ter hoogte van station Sportpark. Doortrekken van het fietspad valt buiten de scope van het IBP.

- Bovengenoemd fietspad is niet uitsluitend uit oogpunt van tijdwinst in de planvorming opgenomen, maar levert ook een verbeterde verkeersveiligheid en verhoogd comfort voor het fietsverkeer.
- Daar waar mogelijk, is grondverwerving in het IBP tot een absoluut minimum beperkt. Om een snelle en hoogwaardige busverbinding te maken tussen het Media Park en station Hilversum is het behouden van tweerichtingsverkeer op de Lage Naarderweg noodzakelijk. Omdat langs de Lage Naarderweg achter de bomen slechts een gecombineerd fiets- en voetpad mogelijk is, is gezocht naar een volwaardig alternatief voor fietsers: de aanleg van een tweezijdig te berijden fietspad langs het spoor. Ter hoogte van de kleine spoorbomen zal dit fietspad deels over het terrein van Tiramisu moeten lopen om aansluiting te krijgen op het fietspad tussen de kleine spoorbomen en het station Hilversum (dat in het kader van de langzaamverkeersunnel wordt gerealiseerd). Bij de uiteindelijke detaillering wordt getracht de benodigde grond tot een minimum te beperken. Het is onvermijdelijk dat reconstructie van wegen gedurende de bouwperiode overlast veroorzaakt voor bewoners en bedrijven rondom het reconstructiegebied. Zoals bij Plan Wegen gebruikelijk zullen de gemeente Hilversum en de aannemer(s) hun uiterste best doen om de werkzaamheden qua tijdsduur tot een minimum te beperken en overlast zoveel als mogelijk te voorkomen.
- Het bouwplan achter de Montessorischool-centrum staat geheel buiten dit project. Bij de inrichting van de Naarderstraat is uitdrukkelijk gecommuniceerd en afgesproken dat de rijrichting van de Naarderstraat voorlopig is. Bij definitieve besluitvorming over de Lage Naarderweg zou de rijrichting van de Naarderstraat definitief worden vastgesteld. Voor het huidige ontwerp van de Naarderstraat is bewust gekozen: omdraaien van de rijrichting stad in naar de rijrichting stad-uit vereist slechts het verplaatsen van borden. Dat op eigen terrein na dit besluit aanpassingen moeten worden gedaan aan de kiss- en ridestroom valt daarom buiten de scope van dit project. Om 's morgens en 's middags veilig te kunnen oversteken is een zng. VOP (Voetgangers OversteekPlaats) aangelegd. De rijrichting van en de bocht in de Naarderstraat doen niets af aan het feit dat dankzij deze voorziening veilig kan worden overgestoken: automobilisten moeten simpelweg stoppen voor het verkeerslicht.
- Ook omwille van de sociale veiligheid is het noodzakelijk tussen de Javalaan en de Koninginneweg een toegang te maken naar het fietspad langs het spoor (thv Lage Naarderweg 32 / 18).

Fietstunnel Trompenbergerweg onder Krugerweg

- Is een goede oversteekvoorziening ter hoogte van de watertoren niet een betere oplossing?
- Is een fietstunnel op deze locatie wel effectief?
- Is een fietstunnel op deze locatie de oplossing voor de bestaande fietserstromen en is deze wel sociaal veilig? Kan niet beter op het kruispunt s-Gravelandseweg – Geert van Mesdagweg – Bussumergrintweg een oplossing worden gezocht?
- Is deze tunnel wel de beste oplossing voor de fietserstromen? Is een andere oversteekvoorziening niet beter?
- Fietstunnel Trompenbergerweg: wij betwijfelen het nut van deze voorziening op deze plek. Breng een voorrangspointje aan bij de watertoren.
- Beide fietstunneltjes zijn meer gericht op het verbeteren van de doorstroming van het autoverkeer dan het verbeteren van het fietsverkeer.
- Deze tunnel is niet inpasbaar: vier direct betrokken aanwonenden worden direct geconfronteerd met de uitgang van deze tunnel.
- Deze tunnel is sociaal onveilig.

- Deze tunnel is een ernstige verstoring van het karakter van deze wijk. Deze grootstedelijke ingreep contrasteert met het beeld van de villawijk. Er wordt hiermee een hangplek gecreëerd. Een ernstige aantasting van leefgenot en een ernstige devaluatie van de waarde van het onroerend goed.
- Wij zijn wel voorstander van een tunnel, maar vinden een doorgang bij de veel meer gebruikte Jacobus Pennweg of Hoge Naarderweg veel meer voor de hand liggen. Moet het hier een dure tunnel zijn? Wij pleiten voor een veel goedkopere oversteekplaats met stoplichten, bij een van de twee genoemde wegen.

Antwoord

- Qua fietsverkeerstromen zou het kruispunt Jacobus Pennweg / Krugerweg (watertoren) de ideale plek zijn. Een tunnel is voor fietsers de meest veilige oversteekvoorziening. Een tunnel of voorrangspointje is op deze locatie echter niet inpasbaar. Daarom is voorgesteld deze tunnel op de Trompenbergerweg te realiseren. Een alternatief voor de voorgestelde fietstunnel is de aanleg van een klein stukje middenberm, midden in de Krugerweg, zowel ter hoogte van de Jacobus Pennweg als ter hoogte van de Trompenbergerweg, zodat fietsers in twee etappes de buitenring kunnen oversteken. Door deze middenbermen net naast het kruispunt te leggen, hindert deze berm de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer op de buitenring nauwelijks. Het verdient niet de voorkeur meteen al de oversteek te voorzien van een voetgangersoversteeklicht. Deze voorziening kan in een later stadium altijd nog worden toegevoegd. Naar aanleiding van de inspraak zal deze variant (met drie oversteekvoorzieningen in de Krugerweg ter hoogte van Jacobus Pennweg en ter hoogte van de Trompenbergerweg) in het definitieve Integraal BereikbaarheidsPlan Media Park e.o. worden opgenomen.

Fiets/voetganger detaillering

- De detaillering van de fietsvoorzieningen laat te wensen over, in veel gevallen zijn in de fietswegen rare kronkels opgenomen en soms heeft de fietser last van wegversmallingen.
- Besteed aandacht aan de overgangen in het wegdek, hier ontstaan voor fietsers vaak vervelende randen.
- Bij de entrees van Hilversum worden 'zelfdenkende' verkeerslichten toegepast. Op welke wijze wordt er rekening gehouden met de fietsers. Zorg ervoor dat de maximale cyclustijd van 120 seconden ook voor fietsers en voetgangers geldt.
- Het vergeten stukje fietspad Kamerlingh Onnesweg vlakbij de Minckelersstraat wordt alsnog voorzien.
- Verplaats het fiets/voetpad dat loopt achter het voormalig Shellstation aan het Oostereind.
- Bij de kruising Johannes Geradtsweg – Simon Stevinweg is maar weinig ruimte voor fietsers gereserveerd, kan de oversteek worden uitgebreid. Kan hier een zebepad of voetgangersoversteekplaats worden gerealiseerd?
- Koninginneweg – Schoolstraat – Hoge Naarderweg – Noorderweg: door het omdraaien van de rijrichting van de Naarderstraat zal de kruising Stationsstraat – Naarderstraat drukker worden. Voor de fietser is dit al een gevaarlijke oversteek, hier zijn aanpassingen nodig om de fietser een veilige oversteek (Stationsstraat – Melkpad) te bieden.
- Lage Naarderweg: zorg voor goede verlichting in verband met sociale veiligheid.
- Fietstunnel onder Hilversumseweg: de aansluiting van het tunneltje op de aansluitende fietswegen moet in het definitieve ontwerp vloeiender verlopen.
- Het is ondenkbaar dat fietsers vanaf de Liebergerweg (west) die linksaf de Jan van der Heijdenstraat op moeten helemaal om het voorrangspointje heen rijden. Ze zullen tegen de richting in gaan rijden. Kan het fietspad dat nu langs het transformatorhuisje is getekend geschikt gemaakt worden voor twee richtingen? En kan dit ook aan de noordkant: een oversteek van de oostelijke hoofdrijbaan van de Jan van der Heijdenstraat?
- Fietsverkeer van de Jan van der Heijdenstraat (zuidwaarts) richting Oosterengweg moet in de schetsontwerpen tweemaal oversteken. Zou de eenrichtingsroute westelijk langs het transformatorhuisje geschikt gemaakt kunnen worden voor fietsers?
- Heropen de Liebergerweg (oost) minimaal voor fietsers naar dit voorrangspointje.

- In het IBP staat de aanleg van een keerlus aan het zuidende van de ventweg langs de Jan van der Heijdenstraat. Is dat alleen voor auto's? Over fietsers wordt niets vermeld: heropen deze ventweg voor fietsverkeer in zuidelijke richting.
- Voorzie het fietspad tussen station Hilversum en Hilversum –Noord van comfortabele verharding en goede verlichting.
- Hoe wordt de fietsroute vanaf de Kleine Spoorbomen voortgezet op de Schoolstraat?

Antwoord

- De tekeningen in het bijlagenrapport van het IBP zijn géén definitieve ontwerpen. Ze zijn gemaakt om een nauwkeurige kostenraming op te kunnen stellen en uitsluitel te geven over rijrichtingen en de gekozen kruispuntoplossing (voorrangspleitjes, rotondes of kruispuntoplossingen met een verkeerslichteninstallatie). Per project volgen in het uitvoeringsjaar een nadere detaillering op basis van een zgn. inloopavond met de buurt/belanghebbenden een voorlopig ontwerp, een inspraakperiode met inspraakavond en tenslotte een definitief ontwerp. Dat bij veel kruispunten de fietsvoorzieningen verder moeten worden geoptimaliseerd, mag gezien de grote hoeveelheid suggesties hierover als vanzelfsprekend worden beschouwd. Alle suggesties worden nauwkeurig gearchiveerd en meegenomen en beoordeeld in het vervolgproces. Daar waar het IBP géén werkzaamheden uitvoert, zullen vanuit het IBP géén aanvullende fietsmaatregelen worden uitgevoerd of genomen. De gemeente Hilversum heeft middels de infrastructuurplanning 2000 – 2010 haar eigen verantwoordelijkheid en financieringssystematiek om overige fietsknelpunten op te lossen.

Brug tussen station Hilversum Noord en Media Park

- Kan er een lift in de brug worden geplaatst voor de toegankelijkheid van ouderen?
- Brug tussen station Hilversum Noord en Media Park: De brug moet befietsbare op- en afritten bevatten. Verlengen van de huidige brug richting Media Park levert geen goede fietsvoorziening op.

Antwoord

- De brug over het spoor en de Lage Naarderweg tussen station Hilversum Noord en Media Park staat in de huidige plannen genoemd als een ´hoogwaardige brug met een goede uitstraling´. De primaire functie van de brug is het Media Park en station Noord beter integreren. Er zullen met NS Vastgoed en Prorail regelingen getroffen moeten worden om de brug te kunnen realiseren. In het huidige voorstel is geen rekening gehouden met liften. Die zijn ook niet zomaar in het huidige voorstel in te passen. Aanbrengen van liften vergt een andersoortige (zwaardere) constructie. De kosten van zo'n project worden geschat op € 3 tot 5 mln voor brug en liften (referentie projecten station Almelo en station Naarden Bussum, prijspeil 2005). Om dit bedrag vrij te maken, zullen andere voorstellen uit het IBP moeten vervallen of zal elders uit de begroting van Hilversum geld moeten worden vrijgemaakt. Daarbij moet worden opgemerkt dat de toegevoegde waarde in termen van oplossend vermogen gering is.
- De hellinghoeken van de brug zullen in een later stadium worden gedetailleerd. Een verbeterd fietscomfort ten opzichte van de huidige brug, die ronduit fietsonvriendelijk is gezien de steile hellingbanen, is vanzelfsprekend uitgangspunt bij de realisatie van een nieuwe brug.

Vervoersmanagement

- Waarom zet het Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o. niet méér in op vervoersmanagement teneinde de mobiliteit terug te dringen?
- Kunnen de voorstellen voor vervoersmanagement niet concreter en stringenter worden opgenomen in het Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o.?

- Waarom zitten er niet meer concrete voorstellen in het Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o. over vervoersmanagement? Kunnen er duidelijke, heldere en bindende afspraken met het Media Park worden opgenomen in de plannen? Kan er duidelijk worden gemaakt hoeveel geld er voor deze afspraken beschikbaar is? Kan er nader overleg worden gevoerd met de STRO over het MKB-basispakket vervoersmanagement waar waardevolle suggesties in staan?

Antwoord

- Begin december wordt het eindrapport van OPTIMUM verwacht. In dit project is, middels een klantgerichte benadering, in het afgelopen jaar onderzocht welke vervoersmanagementmaatregelen op het Media Park succesvol kunnen worden ingevoerd.
- Op 18 oktober jl. is de eerste conceptrapportage gereed gekomen. In dit concept wordt voor een succesvolle implementatie van mobiliteitsmanagement op het Media Park ingezet op een mobiliteitsmanager. Deze mobiliteitsmanager krijgt als taak deelprojecten aan te sturen, de communicatie/promotie te verzorgen en de volgende twee pakketten uit te voeren:
 - (A) Pakket verbeteren betrouwbaarheid en verbeteren reistijd door:
 - routegeleiding Media Park
 - routegeleiding van/naar rijkswegen
 - bereikbaarheidswebsite (reistijden en reistijden alternatieven vervoerswijzen inzichtelijke maken)
 - thuiskomgarantie
 - (B) Pakket aantrekkelijker maken alternatieven
 - fietsplan (verbeteren fietsfaciliteiten)
 - combinatiekaartjes (show plus openbaar vervoer)
 - invoeren mobiliteitspas, fase 1 (pendelbus en parkeergarage)
 - advies op maat
 - invoeren mobiliteitspas, fase 2 (overig openbaar vervoer, OV-fiets)
- Voor de implementatie van de maatregelen is een bedrag van € 80.000 beschikbaar vanuit het project OPTIMUM. Dit is onvoldoende om alle maatregelen uit te voeren. Voorgesteld in het IBP wordt daarom € 3 ton beschikbaar te stellen voor het fietsplan (€ 25.000), de bereikbaarheidswebsite (€ 25.000) en dynamische routebegeleiding (€ 250.000) om alle in OPTIMUM voorgestelde maatregelen tot uitvoer te brengen.
- Naar verwachting zal medio januari 2006 het eindrapport OPTIMUM ter besluitvorming worden aangeboden aan het college van Burgemeester en Wethouders. Een onderdeel van deze nota wordt een intentieovereenkomst tussen TCN/Bedrijven op het Media Park en de gemeente Hilversum. Hierin wordt geregeld dat de voorgestelde vervoersmanagementmaatregelen niet vrijblijvend zijn, maar definitief worden uitgevoerd

(2) Route Bussum – Media Park

Ceintuurbaan / Naarderweg

- De bewoners van de Ceintuurbaan in Bussum zijn van mening dat toename van de verkeersintensiteit op de Ceintuurbaan onaanvaardbare risico's brengt voor hun gezondheid, veiligheid, woongenot en welzijnsbeleving.
- De Ceintuurbaan en de Huizerweg in Bussum maken geen deel uit van een van de aanrijroutes naar het Media Park.
- Wij zijn tegen het opnemen van duidelijke bewegwijzering naar het Media Park in Bussum.
- De bereikbaarheid van het Media Park is geen regionaal probleem.
- De veronderstelde afname van verkeer door Bussum geloven wij niet.
- Er is nooit overleg gevoerd met de Bussumse bevolking over het uitgangspunt dat Bussum deel uit maakt van een van de toegangswegen naar Hilversum.

Antwoord

- Door uitvoering van de maatregelen in het IBP treedt er een lichte daling op van het aantal voertuigen dat gebruik maakt van de Ceintuurbaan. Met andere woorden: het uitvoeren van de maatregelen in Hilversum heeft een licht positief effect op de gemeente Bussum. Dat geldt daarom automatisch ook voor de effecten op gezondheid, veiligheid, woongenot en welzijnsbeleving.
- Er zijn 11 toegangswegen naar de gemeente Hilversum. Vanuit die toegangswegen is het mogelijk om langs verschillende routes naar het Media Park te rijden. Eén van die routes loopt vanaf de A1 via de Ceintuurbaan (Bussum) en de Lage Naarderweg. In het IBP worden op de vier hoofdroutes naar het Media Park maatregelen om teneinde congestie op deze routes in 2020 te voorkomen. De route over de Ceintuurbaan is één van deze vier hoofdroutes.
- De bereikbaarheid van het Media Park is een regionaal vraagstuk. Niet alleen op verkeersgebied, maar ook op het gebied van werkgelegenheid en economie.
- Op dit moment fungeert de Ceintuurbaan als één van de vele toegangswegen naar het Media Park. Dit is geen bewuste keuze waarover al dan niet overleg is gevoerd met de Bussumse bevolking, maar is historisch ontstaan. De stuurgroep Media Park heeft als oplossing voor het verkeersvraagstuk van de bereikbaarheid Media Park gekozen voor het opwaarderen van de vier meest gebruikte routes naar het Media Park en niet voor nieuwe infrastructuur. Hierdoor wordt de verkeersstroom maximaal gespreid en de overlast verdeeld.

(3) Route A1 – Media Park

Den Uylplein

- Op dit kruispunt zal een rotonde nooit werken door de onevenredigheid van het verkeersaanbod. De voorgestelde oplossing is goed.
- In de plannen voor de verkeersregelininstallatie op het Den Uylplein zijn twee opstelstroken voor verkeer van en naar Laren opgenomen, terwijl de weg na circa 100 m weer versmalt naar één rijstrook. Maak van de Larenseweg een 3-baansweg, waarbij de middenstrook als wisselstrook kan dienen.
- Fietzers hebben op dit moment voorrang, maar zullen in de toekomst gedwongen worden om in twee etappes dit kruispunt te nemen. Dit vermindert de oversteekbaarheid van dit kruispunt in hoge mate. Ik voorzie wachttijden van meerdere minuten, wat tot een substantieel langere reistijd voor fietsers zal leiden. Voorstel: leg een verdiept verkeersplein voor fietsers aan, analoog aan de Berenkuil bij Utrecht.
- In de afgelopen jaren is het Den Uylplein van een met een verkeersregelininstallatie geregeld kruispunt veranderd in een rotonde. Om kapitaalvernietiging te voorkomen is de vraag of een rotonde met doseerlichten tijdens de spitsperiode niet een beter alternatief is. De argumentatie bij de rotonde Utrechtseweg zou evenwel van toepassing kunnen zijn op de rotonde Den Uylplein.
- Is een ongelijkvloerse oplossing op dit kruispunt een beter alternatief?
- Is een rotonde een beter alternatief? Tweebaans met fietsers uit de voorrang, desnoods in combinatie met stoplichten is de oplossing voor sommige delen van de Diependaalselaan, dan moet het hier toch ook werken?
- Let op de routing gevaarlijke stoffen alhier.

Antwoord (zie ook “Reactienota op de aanbeveling d.d. 19-09-2005” de punten 3.4 t/m 3.12)

- De ongelijke verdeling van de verkeersstromen is inderdaad de reden dat een rotonde op dit kruispunt nooit gaat werken. Daarom is gekozen voor een verkeersregelininstallatie.
- Met de huidige maatregelen is verbreding van de Larenseweg niet noodzakelijk en niet wenselijk. Verbreding levert niet minder congestie op, omdat de verwerkingscapaciteit van het Den Uylplein en de vervolgroute maatgevend zijn voor het aantal auto's dat kan doorrijden.

- Met een verkeersregelininstallatie kan, net als met een rotonde, fietsverkeer verkeersveilig worden verwerkt. Van een drastische verslechtering van de oversteekbaarheid is géén sprake. Investeren in een ongelijkvloerse oplossing voor het langzaam verkeer is niet strikt noodzakelijk. Laat onverlet dat een ongelijkvloerse oplossing voor de fietskwaliteit verder verhoogt. Ruimtelijk is een tunnel echter zonder sloop/verwerving niet te realiseren. Tevens zullen enkele woningen onbereikbaar worden door de hellingbaan van deze fietstunnel. Daarom is niet gekozen voor de aanleg van een fietstunnel.
- De keuze van het kruispunttype hangt nauw samen met de keten (streng) waarin het kruispunt moet functioneren. Meerdere kruispunten, met belangrijke afslagen, in een keten hebben baat bij verkeerslichten vanwege de beheersbaarheid. Zeker als een rotonde aan z'n capaciteit zit, zoals nu op het Den Uylplein al het geval is. Een combinatie van een verkeerslichtenkruispunt met een nabij gelegen rotonde voldoet in de praktijk meestal niet. Zo staat het verkeerslichtenkruispunt Jacob van Campenlaan 's avonds volledig vol doordat er file ontstaat voor de rotonde Den Uylplein (en 's morgens file op de Larenseweg voor de rotonde Den Uylplein).
- De redenen om op het Den Uylplein geen rotonde voor te stellen zijn:
 1. Op het Den Uylplein is sprake van een zeer groot verkeersaanbod en is de verdeling over de verschillende takken ongelijk. De hoofdstroom loopt over de Larenseweg-Joh. Geradtsweg, 's ochtends stad-in, 's middags stad-uit.
 2. Zowel een enkelstrooksrotonde (capaciteit 20.000 – 25.000 voertuigen voor alle richtingen tezamen) als een dubbelstrooksrotonde (capaciteit 22.000 – 30.000 voertuigen) kunnen het verkeersaanbod nu en later niet goed verwerken.
 3. Op het Den Uylplein functioneert de rotonde in de huidige situatie onvoldoende¹. Uit het onderzoek blijkt dat zelfs bij een tweebaansrotonde met fietsers uit de voorrang en doseerlichten de huidige file al binnen enkele jaren zal terugkeren.
- Voor het Den Uylplein moet maximale capaciteit worden gecreëerd om het verkeer in ochtend- en avondspits te verwerken. In theorie biedt een ongelijkvloerse oplossing de meeste doorstroming. Die winst die met een dergelijke oplossing kan worden bereikt, wordt echter acuut teniet gedaan als de vervolgroute (de Johannes Geradtsweg) de aangeleverde hoeveelheid verkeer niet kan verwerken. Daarbij komt dat ongelijkvloerse kruisingen in stedelijk gebied – ook bij het Den Uylplein – niet ruimtelijk in te passen zijn zonder sloop/onteigening en gezien de hoogte van de investeringen niet kosteneffectief zijn.
- Dit leidt tot het voorstel voor een verkeersplein met verkeerslichten, omdat daarmee het grootste aantal voertuigen tegelijk kan worden afgewikkeld. Bovendien is met verkeerslichten te sturen: 's ochtends stad-in prioriteit en 's avonds stad-uit.
- Meer in het algemeen zijn wij voorzichtig met het doen van voorstellen om rotondekruispunten te transformeren tot kruispunten met een verkeerslichteninstallatie. Wij adviseren uitsluitend bij de volgende situaties verkeerslichten:
 - een rotonde of voorrangspointje biedt onvoldoende capaciteit en doorstroming;
 - een rotonde of voorrangspointje is ruimtelijk niet in te passen;
 - een verkeersregelininstallatie is noodzakelijk om een optimale doorstroming voor de bus te kunnen garanderen (beïnvloeding van verkeerslichten door openbaar vervoer);
 - een verkeersregelininstallatie is noodzakelijk om het verkeer enigszins gedoseerd op de ring van Hilversum toe te laten, hetgeen leidt tot een evenwichtiger verkeersaanbod en daarmee per saldo minder congestie. Dit doseerpunt gaat dus nooit 'een half uurtje op rood' maar zal een aantal procenten minder verkeer toelaten dan de uren voor en na de spits.

¹ Op sommige locaties op de buitenring voldoet een rotonde overigens wel. Een voorbeeld daarvan is de rotonde Utrechtseweg: deze functioneert zowel in de huidige situatie als op de middellange termijn, afhankelijk van de ontwikkeling van het verkeersaanbod.

Johannes Geradtsweg (geheel)

- De bewonersvereniging Johannes Geradtsweg heeft na inwinnen van adviezen besloten dat een procedure bij de Raad van State ten aanzien van het IBP de enige eerlijke en effectieve weg is om wijzigingen in het IBP te bewerkstelligen. Wij zijn tevreden met het feit dat er op de Johannes Geradtsweg géén middenberm, verlies van bomen en parkeren zullen zijn. Maar het IBP biedt géén oplossing voor de problematiek. Naast verkeersbevorderende maatregelen willen wij de nadruk leggen op verkeersbeperkende maatregelen.
- Géén doorgetrokken middenlijn op de Johannes Geradtsweg. Bewoners moeten vanaf hun percelen links- en rechtsaf de weg op kunnen.
- Regelmatige controle op snelheid op de Johannes Geradtsweg.

Antwoord

- Zonder wijziging in het verkeersbeleid zal naar verwachting de automobiliteit in de regio verder groeien, wat de huidige problemen met files en bijbehorende milieueffecten verder doet verslechteren. In het IBP is getracht een oplossing voor deze zgn. autonome groei te vinden, als ook voor de extra verkeersbelasting door de groei van het Media Park. Door het structureel stimuleren van het openbaar vervoer en de fiets is getracht een substantieel deel van de mobiliteit van de auto naar deze vervoerswijzen te verplaatsen. Door de vier hoofdroutes voor het gemotoriseerde vervoer naar het Media Park te optimaliseren wordt de pijn ook zo veel mogelijk verdeeld. Naar onze mening levert het IBP dus een verbetering op van de huidige situatie en de toekomstige situatie.
- Er komt géén fysieke middenberm in de Johannes Geradtsweg. Als er een doorgetrokken streep wordt geplaatst zullen er ter hoogte van de in- en uitritten van woningen onderbrekingen in deze lijn worden gemaakt, om bewoners veilig vanuit hun perceel naar verschillende rijrichtingen te kunnen laten wegrijden.
- De politie kiest op basis van verkeersonveiligheidsgegevens de locaties waar structurele metingen van de rijsnelheden plaatsvinden. Op de Johannes Geradtsweg ligt er hoogte van het plantsoen al een dergelijk punt waar snelheidscontroles worden gehouden.

Johannes Geradtsweg – Hoge Larenseweg – Floris Vosstraat

- Op het voorrangspointje bij de Floris Vosstraat en de Hoge Larenseweg kan het verkeer voor de wijk ten noorden van de Johannes Geradtsweg vanuit oostelijke richting ingereden worden. Hierdoor blijft het mogelijk komend vanuit het Den Uylplein deze route als sluiproute te gebruiken.
- Onnodig pleintje dat sluipverkeer juist aantrekt. Is rechts in, rechts uit een goede oplossing voor dit punt?
- De overstekende fietsbewegingen sluiten niet goed aan op de fietsweg aan de overkant. Ook is niet duidelijk hoe het fietsverkeer evenwijdig aan de buitenring afgewikkeld zal worden; de haakse links-rechts bochten in het schetsontwerp zijn zeer fietsonvriendelijk.

Antwoord (zie ook "Reactienota op de aanbeveling d.d. 19-09-2005" het punt 3.20)

- Om de bereikbaarheid van de wijken Noord en Over het Spoor te waarborgen zijn, zoveel als verkeerskundig verantwoord, toegangswegen van deze wijken open gehouden. Bijkomend nadeel van beperken of afsluiten van deze toegangswegen is dat de overige toegangswegen zwaarder worden belast. Toepassing van bijvoorbeeld éénrichtingsverkeer op dit voorrangspointje (alleen in) resulteert in 2.000 extra voertuigen per etmaal op het kruispunt Johannes Geradtsweg / Jacob van Campenlaan. Dit kruispunt kan deze extra voertuigen niet verwerken. Ook 'rechts in, rechts uit' beperkt het aantal verkeersbewegingen op deze locatie waardoor het kruispunt Johannes Geradtsweg/Jacob van Campenlaan overbelast raakt. Voor de doorstroming op de buitenring, de bereikbaarheid van wijk Noord en de verkeersafwikkeling op dit kruispunt is toepassing van 'rechts in, rechts uit' bij de Floris Vosstraat daarom geen goed alternatief.
- De exacte aansluitingen van de fietsvoorzieningen moeten bij het opstellen van een voorlopig ontwerp t.z.t. nader worden gedetailleerd. Inherent aan de keuze voor een

voorrangspleitje is dat er een positief fietseffect is (overstekende fietsers kunnen veilig in twee etappes oversteken) en negatieve fietseffecten (doorgaand fietsverkeer moet 'meeslingeren' met de autorijbaan). Dit slingeren is niet fietsonveilig, hooguit minder fietsvriendelijk. Doordat er bij een voorrangspleitje een middenberm komt, waardoor in twee etappes kan worden overgestoken, verbetert de fietsveiligheid wel sterk. Evenals de oversteekbaarheid op dit punt.

Johannes Geradtsweg – Jacob van Campenlaan

- Voorrangshaaiantanden ontbreken.
- Is hier werkelijk tijdswinst te boeken gezien het feit dat de linksaf richting heil (vanaf het viaduct) gewoon blijft bestaan? Is een rotonde een betere oplossing?

Antwoord (zie ook "Reactienota op de aanbeveling d.d. 19-09-2005" de punten 3.21 t/m 3.25)

- De exacte markering van de fietsvoorzieningen wordt bij het opstellen van een voorlopig ontwerp t.z.t. nader gedetailleerd.
- Op dit moment krijgt inderdaad de stroom Johannes Geradtsweg (vanaf Den Uylplein) linksaf richting Jan van de Heijdenstraat tegelijk groen met de stroom Johannes Geradtsweg (vanaf plantsoen) linksaf richting Jacob van Campenlaan. De redenering dat als je maar één stroom weghaalt je geen tijdswinst boekt lijkt daarom logisch. Door de stroom Johannes Geradtsweg (vanaf Den Uylplein) naar Jan van de Heijdenstraat weg te halen kan echter dit wegvak qua rijrichtingen anders worden ingedeeld. Nu is er één linksafstrook en een gecombineerde rechtdoor/rechtsaf strook. Door het weghalen van de linksafbeweging kan worden heringedeeld waardoor er een rechtdoor- en een rechtsafvak kan worden gemaakt. Hierdoor kunnen er bij groen voor de rechtdoorrichting dus méér auto's in dezelfde tijd over dit kruispunt worden afgewikkeld (de auto's voor rechtsaf staan immers niet meer tussen het rechtdoorgaande verkeer). Met andere woorden: door het weghalen van de linksafbeweging kan de huidige stroom rechtdoor plus rechtsaf goed worden gescheiden, wat resulteert in een verbeterde doorstroming voor beide richtingen.

Johannes Geradtsweg – Simon Stevinweg

- Laat de doorgetrokken middenberm op de kruising Johannes Geradtsweg – Simon Stevinweg vervallen (door het omdraaien van de rijrichting van de Naarderstraat wordt de Naarderstraat – Lage Naarderweg een nieuwe uitgaande radiaal. Hierdoor neemt de verkeersdruk op de Simon Stevinweg af. Er zal hier weinig verkeer linksaf willen, waardoor het onmogelijk maken van deze richting door een middenberm niet nodig is).
- Hoe kan de bereikbaarheid van het dienstencentrum Noord in redelijkheid worden gegarandeerd? Is er op dit moment al niet genoeg ruimte in de middenberm om te wachten op verder oversteken?
- Na het bestuderen van alle mogelijke varianten zijn wij tot de conclusie gekomen dat de door u voorgestelde middenberm de enige juiste oplossing is. Het verzoek van de Snelliuslaan om éénrichtingsverkeer (vanaf de Johannes Geradtsweg) in te stellen ondersteunen wij niet, omdat (1) éénrichtingsverkeer op de Snelliuslaan veroorzaakt verdubbeling van het verkeer op de Simon Stevinweg (2) dit strookt niet met de gedachte van de pijn verdelen (3) het maakt het voor de wijk van de buurt van de Simon Stevinweg extra lastig om op de Johannes Geradtsweg te komen [dan rest slechts de Noorderweg als toegang van de Johannes Geradtsweg] (4) omdraaien van de Naarderstraat zal zowel voor de Snelliuslaan als voor de Simon Stevinweg al een vermindering van verkeer betekenen.

Antwoord (zie ook “Reactienota op de aanbeveling d.d. 19-09-2005” de punten 3.26 t/m 3.28)

- Uit onderzoek is gebleken dat het noodzakelijk is een middenberm ter hoogte van de Johannes Geradtsweg te plaatsen omdat de hoeveel linksafslaand verkeer vanuit de Johannes Geradtsweg dermate hoog is dat de doorstroming op de Johannes Geradtsweg ernstig wordt belemmerd. In dit onderzoek is het omdraaien van de rijrichting Naarderstraat en het behoud van tweerichtingsverkeer op de Lage Naarderweg meegenomen. Met andere woorden: uit onderzoek is gebleken dat er géén sprake is van “weinig verkeer dat linksaf wil” maar van “veel verkeer dat linksaf wil, wat de doorstroming op de Johannes Geradtsweg ernstig belemmert”.
- Via de Jacob van Campenlaan is het dienstencentrum uitstekend bereikbaar vanuit alle richtingen.
- De bewonersvereniging Simon Stevinweg concludeert na het bestuderen van alle alternatieven dat het maken van een afgesloten middenberm voor het autoverkeer (en oversteekvoorzieningen voor de fiets en de voetganger in twee etappes) de enige mogelijkheid is voor dit punt, om de doorstroming te verbeteren. Dit is juist, omdat veel kruisend verkeer op dit kruispunt de doorstroming van de Johannes Geradtsweg negatief beïnvloedt. Het aantal auto’s dat deze beweging wil maken, geprognosticeerd voor het jaar 2020, is dermate groot dat de huidige inrichting niet voldoet. In de huidige inrichting kan maximaal één auto zich op de middenberm opstellen.

Johannes Geradtsweg - Snelliuslaan (thv Viaduct)

- Leg geen dubbele rijbaan aan rond het Dudok plantsoen, ter behoud van het plantsoen.
- De tekeningen en de tekst komen niet overeen. Is de variant die ten koste gaat van een klein stukje plantsoen niet veel verkeersveiliger dan de variant waarbij de rijbaan over de parkeerstrook komt te liggen (wat een forse bottleneck geeft bij de versmalling)?
- De uitgaande radiaal Simon Stevinweg wordt ontmoedigd omdat men alleen rechtsaf de Johannes Geradtsweg op kan. Daardoor zal het uitgaande verkeer via de Huygensstraat en Snelliuslaan toenemen. Verbied linksafslaan vanaf de Simon Stevinweg richting Huygensstraat/Snelliuslaan.
- Stel een inrijverbod voor vrachtverkeer in bij het kruispunt Johannes Geradtsweg – Snelliuslaan.
- Richt de Snelliuslaan duidelijk in als 30 km/h gebied, voeg een drempel / inritconstructie toe bij de Johannes Geradtsweg toe en plaats meer 30 km borden.
- Stel geen eenrichtingsverkeer in voor de Snelliuslaan stad in en stel geen inrijverbod in voor vrachtverkeer voor de Snelliuslaan, dit betekent verdubbeling van het verkeer over de Simon Stevinweg en de Noorderweg.
- Richt de Stieltjeslaan tussen de Snelliuslaan en de Simon Stevinweg in als eenrichtingsverkeer met rijrichting van Simon Stevinweg naar Snelliuslaan.
- De meer dan haakse bochten in de oversteken voor de fietsers zijn zeer fietsonvriendelijk.

Antwoord (zie ook “Reactienota op de aanbeveling d.d. 19-09-2005” de punten 3.29 t/m 3.30)

- In het bijlagenrapport van het IBP zijn twee getekende varianten van dezelfde verkeerskundige oplossing opgenomen. Bij de definitieve uitwerking zal per kruispunt een standaard inspraakprocedure (inloopavond met de buurt, voorlopig ontwerp, vrijgeven voor inspraak, inspraakavond, definitief ontwerp) worden gevolgd waarbij voor één van beide (of een combinatie van beide) varianten gekozen zal worden. Diverse buurtbewoners hebben tijdens de inspraakperiode van het IBP eveneens gepleit voor de originele variant, waarbij de parkeerstrook intact blijft en een deel van het plantsoen wordt weggehaald. Hierbij geven zij aan dat om reden van verkeersveiligheid deze variant de voorkeur verdient. Verkeerskundig voldoen beide varianten.

- In het IBP wordt voorgesteld voor op de Snelliuslaan tweerichtingsverkeer te houden. Uit onderzoek is gebleken dat eenrichtingsverkeer (stad in) op de Snelliuslaan tot gevolg zou hebben dat de Noorderweg onacceptabel zwaar belast gaat worden. Op dit moment al wordt de Noorderweg namelijk qua verkeersintensiteit al zwaar belast. De Snelliuslaan heeft op dit moment en in 2020 als alle maatregelen in het IBP zijn uitgevoerd, géén onacceptabele hoeveelheid verkeer. Ook een linksaf verbod op de Simon Stevinweg richting Snelliuslaan heeft als consequentie dat de verkeersintensiteit op de Noorderweg onacceptabel zwaar wordt.
- De inrichting van de Snelliuslaan, verdere verkeerscirculerende maatregelen rondom de Simon Stevinweg en het eventuele vrachtwagenverbod vallen buiten de scope van het IBP.
- De exacte loop van de bocht van de fietsvoorzieningen moeten bij het opstellen van een voorlopig ontwerp t.z.t. nader worden gedetailleerd

Kruispunt Insulindelaan – Sumatralaan – Johannes Geradtsweg

- Is een ongelijkvloerse oplossing op dit kruispunt een beter alternatief?
- Is een rotonde een beter alternatief voor dit kruispunt?
- Neem aanvullende maatregelen tegen sluipverkeer in de wijk Raadhuisbuurt e.o. door de toegang tot de Delilaan af te sluiten, voeren éénrichtingsverkeer in uitgaand op de Sumatralaan-zuid.

Antwoord (zie ook “Reactienota op de aanbeveling d.d. 19-09-2005” de punten 3.33 t/m 3.45)

- Tijdens de voorinspraak zijn voor dit kruispunt diverse varianten uitgewerkt (getekend) en doorgerekend met het verkeersmodel: een (dubbelbaans)rotonde (met doseerlichten), ongelijkvloers, wisselstrook en een situatie met een verkeersregelinstallatie. Bij elk van deze varianten is ook nog gekeken naar rijrichtingen, vooral van de Sumatralaan-zuid. Evenals bij het Den Uylplein laten deze berekeningen zien dat varianten met een rotonde onvoldoende capaciteit hebben om het verkeersaanbod op een goede manier te verwerken. Een ongelijkvloerse oplossing op dit punt is daarnaast helemaal moeilijk inpasbaar en kostbaar vanwege de aanwezigheid van het viaduct. Ook hierbij geldt dat diverse panden onbereikbaar worden in verband met de hellingbanen, dan wel gesloopt moeten worden.
- Voor de doorstroming op de Insulindelaan/J. Geradtsweg is éénrichtingsverkeer op de Sumatralaan-zuid wel positief, doch het IBP gaat uit van tweerichtingsverkeer met het principe “rechts in, rechts uit” ten behoeve van een goede bereikbaarheid van de Raadhuisbuurt e.o.. Zoals letterlijk in de reactienota op de aanbeveling d.d. 19-09-2005” de punten 3.33 t/m 3.45 staat verwoord zullen er bij de inrichting van het kruispunt Sumatralaan – Insulindelaan aanvullende maatregelen op de Delilaan moeten worden genomen om sluipverkeer te voorkomen.

Kruispunt Lage Naarderweg – Sumatralaan ingang Media Park

- Hoe wordt de voorrangssituatie op deze rotonde? Uiteraard is voorrang voor de fietsers de gewenste situatie.
- Schuif de rotonde in zijn geheel op naar het Media Park, dan ontstaat er meer ruimte.

Antwoord

- Het IBP gaat uit van een dubbelbaansrotonde op dit kruispunt met fietsers in de voorrang.
- Om een dubbelbaansrotonde aan te kunnen leggen gaat het IBP er al van uit dat deze rotonde deels op grond van het Media Park komt te liggen.

Kruispunt Lage Naarderweg – Witte Kruislaan ingang Media Park

- De fiets wordt hier verplicht een extra oversteek te maken. Kan er niet een fietsweg aan beide zijden van de Lage Naarderweg?
- De nieuwe ingang op het Media Park (tussen de Witte Kruislaan en de Sumatralaan) ligt ons inziens op de plek waar recentelijk een nieuwe voetgangersoversteek is

gerealiseerd. Klopt het dat het hier een auto-ingang betreft en een uitgang/ingang voor de bus?

- Is een rotonde een beter alternatief voor dit kruispunt?
- Is een rotonde een beter alternatief voor dit kruispunt, eventueel in combinatie met een verkeersregelininstallatie (stoplicht)?
- Wij zijn tegen de oplossing aangaande de kruising Lage Naarderweg – Witte Kruislaan, waardoor teveel verkeer naar Bussum geleid wordt.

Antwoord

- Om fietsers op de rotonde Sumatralaan – Lage Naarderweg in de voorrang te kunnen houden is het noodzakelijk dat de grote hoeveelheid fietsverkeer tijdens de spits deze rotonde niet kruist, maar op het fietspad langs het spoor rijdt. Uit oogpunt van ruimte zouden er langs de Lage Naarderweg dus twee fietspaden kunnen blijven, maar het IBP kiest omwille van doorstroming op de rotonde en fietsveiligheid voor een tweerichtingenfietspad langs het spoor.
- De huidige in- en uitgang aan de Noordzijde van het Media Park ligt op de Witte Kruislaan. Dit laantje kenmerkt zich door een krap wegprofiel (breedte is beperkt), waardevolle bomen en een historisch pandje. In het Masterplan Media Park is daarom geopperd om de Witte Kruislaan als uitgang te gebruiken en iets ten zuiden van de Witte Kruislaan een nieuwe ingang te maken. Door de huidige in- en uitgang (Witte Kruislaan) te splitsen in een ingang (nieuw) en uitgang (Witte Kruislaan) zal er in 2020 minder file ontstaan op het kruispunt Lage Naarderweg – Witte Kruislaan. De exacte locatie van de nieuwe ingang is indicatief (kan nog enkele meters opschuiven), maar zal in géén geval op de locatie van de recent gerealiseerde voetgangersoversteek komen.
- Afhankelijk van de route van de nieuwe pendelbus (Centraal Station – Media Park) op het Media Park verlaat de bus het Media Park bij de nieuwe ingang (in dat geval moet er naast een ingang ook een busuitgang worden gemaakt) of op de Witte Kruislaan (dan hoeft er geen uitgang naast de nieuwe ingang worden gemaakt). De route is afhankelijk van de vraag of ook de Wereldomroep wil participeren in de exploitatie van deze pendelbus (en dan verdient het de voorkeur de pendelbus langs de Wereldomroep naar de Witte Kruislaan te leiden) of dat de Wereldomroep niet participeert (in dat geval verdient het de voorkeur bij de nieuwe ingang het Media Park te verlaten ivm rijtijdwinst)
- Het is van belang om op dit punt het verkeer richting de buitenring van Hilversum te doseren. Uit dit oogpunt, alsmede vanuit het oogpunt van prioritering van het openbaar vervoer is gekozen voor toepassing van een verkeersregelininstallatie.

(4) Route N201 – Media Park

Kruispunt Gijsbrecht – Vaartweg/Beresteinseweg – Bodemanstraat – Nieuwe Havenweg

- Eindelijk het goede voorstel om de Beresteinseweg los te koppelen van de Gijsbrecht van Amstelstraat. Kan de brug bij de begraafplaats worden gelegd?
- Wat zijn de consequenties van het afsluiten van de Beresteinseweg en het maken van een nieuwe brug richting Nieuwe Havenweg? Hoeveel verkeer gaat er rijden van en naar Wijdmeren?
- Bouw de brug naar de Beresteinseweg niet ter hoogte van de Verlengde Zuiderloswal maar ter hoogte van het Kininelaantje of tegenover de bedrijven van de Wal Zonwering en Bekura. Hierdoor krijgen de kinderen van de Beresteinseweg een 30km/uur-straat, wat het nu in de praktijk niet is.
- Bouw de brug naar de Beresteinseweg ter hoogte van de Verlengde Zuiderloswal en niet ter hoogte van het Kininelaantje. De bedrijven aan de Beresteinseweg moeten goed bereikbaar blijven, da's goed voor de bedrijven en het milieu (minder kilometers omrijden).
- Waarom is de meest simpele en efficiënte maatregel, ondanks dat deze tijdens de voorinspraak is aangegeven, niet opgenomen in het plan: laat (komende vanaf de N201) de linksafstrook naar de Nieuwe Havenweg vervallen op dit kruispunt.
- Ik heb het gevoel dat er absoluut niet gedacht is aan het wooncomfort van de bewoners aan de Gijsbrecht van Amstelstraat en de veiligheid van deze bewoners en de

verkeersdeelnemers. Er is niet goed nagedacht over de gevolgen van de infrastructuur van het bewuste kruispunt, daar ook hier de verkeersbelasting zal toenemen doordat er meer bedrijven ontstaan op de 1^e Loswal.

- Als fietsers komend vanaf het Essostation, met bestemming Beresteinseweg/Corversbos, aan de linkerkant van de Vaartweg blijven, m.a.w. indien het dubbele fietspad ter hoogte van het benzinstation wordt doorgetrokken en het fietspad aan de overkant vervalt, heeft het rechtsafslaand autoverkeer ook één obstakel minder waardoor doorstroming en luchtkwaliteit gegarandeerd verbeteren. Het vrijgekomen fietspad kan dan eventueel als voorsorteerstrook worden ingericht.
- Sluit niet de Beresteinseweg af, maar de Nieuwe Havenweg en maak een nieuwe verbinding naar de Vreelandseweg.
- Maak een tweerichtingenstrook op de huidige brug en wel aan de westzijde van de brug. Een nieuwe fietsbrug naast de huidige brug doet inbreuk aan het Dudok-karakter en vernielt de huidige groenbuffer tussen huizen en weg.
- Het verzoek is of de rechtsaffer, die door het maken van een nieuwe fietsbrug nu kan worden verlengd, niet substantieel langer kan worden gemaakt.

Antwoord (zie ook “Reactienota op de aanbeveling d.d. 19-09-2005” de punten 4.2 t/m 4.10)

- Tijdens de inspraakperiode zijn er ontzettend veel reacties over de exacte locatie van de brug van de Nieuwe Havenweg naar de Beresteinseweg ontvangen. Opgemerkt moet worden dat een nieuwe brug géén enkel effect heeft op het aantal geprognoseerde motorvoertuigen op de Beresteinseweg. Tegenstanders van de huidige locatie verzoeken de brug bij de begraafplaats / sportvelden te plaatsen met als voordeel dat de Beresteinseweg een verkeersluwe veilige weg gaat worden. Zij die de brug liever op de huidige locatie zien blijven liggen, geven aan dat door de ligging van de bedrijven en het kinderdagverblijf de huidige locatie een beter alternatief is. In het IBP is daarom besloten dat de exacte locatie van de brug met de bewoners en de bedrijven van de Beresteinseweg / Nieuwe Havenweg bepaald moet worden.
- In principe is het juist dat vanaf de Vreelandseweg richting 1^e Loswal gereden kan worden, zodat de linksafbeweging van de Gijsbrecht van Amstelstraat richting Nieuwe Havenweg niet nodig is. Omdat de route via de 1^e Loswal korter is, wordt deze route door mensen die hier bekend zijn ook al veel gebruikt. Toch strekt het tot de aanbeveling de linksafbeweging vanaf de Vreelandseweg niet onmogelijk gemaakt. Hiervoor zijn verschillende redenen:
 - * Uit oogpunt van verkeersveiligheid is een route via de hoofdontsluitingswegen (Vreelandseweg, Gijsbrecht van Amstelstraat) te prefereren boven een route via de 1^e Loswal. De 1^e Loswal is niet ingericht voor de verwerking van veel verkeer.
 - * Uit oogpunt van verkeersafwikkeling is het niet gewenst al het verkeer te concentreren op de Loswal. Er kan daardoor een wachtrij op de Vreelandseweg ontstaan die terugslaat op de rotonde Vreelandseweg-Diependaalselaan.
 - * Uit oogpunt van geluidhinder en luchtkwaliteit is er niet of nauwelijks effect op de Gijsbrecht van Amstelstraat te verwachten. Op een drukke weg levert een klein verschil in verkeersintensiteit bijvoorbeeld geen hoorbaar verschil in geluid op, terwijl op een rustige weg een (in absolute termen) even groot verschil in verkeersintensiteiten wel leidt tot meer geluidhinder.
 - * Bewoners van de Beresteinseweg moeten via de Nieuwe Havenweg hun straat (conform de plannen van het IBP) bereiken. Door bovengenoemde afslagverbod in te voeren wordt de toegang tot de Beresteinseweg onnodig complex en ingewikkeld qua rijroute.
 - * Ten slotte heeft het voorgestelde linksafslagverbod negatieve economische gevolgen. De bereikbaarheid van de aanwezige bouwmarkt wordt bijvoorbeeld verslechterd, hetgeen tot schadeclaims kan leiden.
- Uit onderzoek is gebleken dat zonder maatregelen te nemen de file op de Geert van Mesdagweg, Gijsbrecht van Amstelstraat blijft bestaan en de komende periode verder zal verzwaren. Met de maatregelen zoals voorgesteld in het IBP kan de doorstroming van het autoverkeer tot 2020 veilig worden gesteld, wat een positief effect geeft voor alle bewoners langs deze wegen.
- De ligging van de fietsvoorzieningen moeten bij het opstellen van een voorlopig ontwerp t.z.t. nader worden gedetailleerd. Dit geldt ook voor de huidige fietsvoorzieningen langs

de Vaartweg en de aansluiting op de Geert van Mesdagweg. Het IBP gaat uit van een nieuwe fietsbrug (zie bijlagenrapport). Er zijn voldoende financiële middelen voor deze fietsbrug gereserveerd om deze stedenbouwkundig verantwoord in te passen.

- Uitgangspunt van de IBP-studie was dat er géén nieuwe infrastructuur zal worden aangelegd, dus ook géén nieuwe aansluitingen op de Vreelandseweg.
- De voorgestelde oplossing omvat een voldoende lange opstelstrook (richting Nieuwe Havenweg) om de doorstroming op dit kruispunt te waarborgen. Gemeentelijk eigendom is een smalle groenstrook langs de Geert van Mesdagweg tot net voorbij de Vaartweg. Hierna zijn de gronden (Corversbos) in het bezit van Natuurmonumenten. In het definitief ontwerp kan worden bekeken of deze smalle groenstrook voldoende breed is om deze te betrekken in deze reconstructie (het valt binnen het reconstructiegebied). Aangezien er geen verkeerskundige reden bestaat (omwille van de doorstroming) om gronden van Natuurmonumenten te onteigenen, ligt het niet in de lijn der verwachting dat deze voorsorteerstrook verder dan de Vaartweg zal worden doorgetrokken.

Kruispunt Geert van Mesdagweg - 's-Gravelandseweg

- Quatre Bras is een belangrijk knooppunt voor fietsers en scholieren.
- Is de voorgestelde oplossing (verkeersregelininstallatie met verlengde opstelstroken) wel voldoende, gezien de grote hoeveelheid fietsverkeer die op dit kruispunt zit? Is een ondergrondse variant met tunnel voor fiets of auto niet een betere oplossing?
- Is een ongelijkvloerse oplossing op dit kruispunt een beter alternatief?
- Is ondertunnelen van dit kruispunt een beter alternatief?
- Is een rotonde een beter alternatief voor dit kruispunt?
- Maak een tunnel vanaf de Geert van Mesdagweg naar de Insulindelaan. Sluit de Bussumergrintweg af. Verkeer dat in de villaparken moet zijn moet via de 's-Gravelandseweg rijden.

Antwoord (zie ook "Reactienota op de aanbeveling d.d. 19-09-2005" de punten 4.11 t/m 4.18)

- Tijdens de voorinspraak zijn voor dit kruispunt diverse varianten uitgewerkt (getekend) en doorgerekend (met het verkeersmodel); een (dubbelbaans)rotonde (met doseerlichten), een voorrangspointje, een fietstunnel en een situatie met een verkeersregelininstallatie. Uit dit onderzoek bleek dat, wil de doorstroming op buitenring worden gewaarborgd, een verkeersregelininstallatie de beste oplossing is. Er zit teveel verkeer op de 's-Gravelandseweg - 's-Gravelandseweg om een rotonde of voorrangspointje te laten functioneren (zonder dat de hoofdstroom, te weten de buitenring, ernstig wordt gestremd). De inpassing van een fietstunnel ('s-Gravelandseweg naar 's-Gravelandseweg) bleek ruimtelijk niet haalbaar zonder diverse woningen, vanwege de hellingbanen, onbereikbaar te maken. Een ongelijkvloerse oplossing is ruimtelijk al helemaal onmogelijk op deze locatie in te passen zonder te slopen/verwerven/onteigenen en woningen onbereikbaar te maken. Een fietstunnel in de andere richting (Geert van Mesdagweg naar Bussumergrintweg) is eveneens niet inpasbaar omdat met name op de Bussumergrintweg de ruimte ontbreekt (daarom ligt er op dit moment geen fietspad).

Krugerbocht (Krugerweg – Godelindeweg)

- Stel de afslag op de Godelindeweg (hoek watertoren) linksaf (Trompenbergerweg en Witte Kruislaan) open, uitsluitend bestemd voor bezoekers van het Media Park.
- Leg geen fietstunnel onder de Krugerweg aan. Er zal nauwelijks gebruik van gemaakt worden, fietsers gaan via andere routes. Bovendien is een fietstunnel sociaal onveilig.
- Maak een verkeersregelininstallatie ten behoeve van fietsers in de Krugerbocht (gekoppeld aan de verkeersregelininstallatie van het kruispunt Bussumergrintweg – Geert van Mesdagweg - 's-Gravelandseweg).
- Krugerweg –Godelindeweg: zorg voor betere voorzieningen voor de fietsers op de buitenring.

Antwoord

- De afsluiting (autoknip) tussen de Trompenbergerweg en de Witte Kruislaan wordt niet in het kader van het IBP opgeheven. Opheffen draagt nauwelijks bij aan de verbetering van de doorstroming op de hoofdroutes naar het Media Park.
- In het IBP is gekozen voor een aantal middenbermen in de Krugerweg ten behoeve van veilig oversteken voor het langzaam verkeer. Regulering met een verkeersregelinstantie is daarom niet noodzakelijk.
- In de Krugerbocht blijft fysiek onvoldoende ruimte om veilige fietspaden aan te leggen.

Kruispunt Godelindeweg – Hoge Naarderweg – Insulindelaan

- De fietser (van west naar oost) op de buitenring krijgt hier geen voorrang op het verkeer uit de zijstraat. Het autoverkeer uit deze zijweg moet wel voorrang verlenen aan de auto's op de buitenring. Dit vinden wij een onterechte benadeling van de doorgaande fietser.
- Gezien de beperkte afmeting van de Hoge Naarderweg is onduidelijk welk profiel deze straat krijgt bij tweerichtingsverkeer. Zowel de vele fietsers als het busverkeer in combinatie met een smalle rijbaan baren zorgen.
- Bewoners van de Middenweg maken bezwaar tegen instellen van tweerichtingsverkeer op de Hoge Naarderweg omdat dit het verkeersaanbod in hun straat wederom zal verhogen. In het verleden had de Middenweg bij tweerichtingsverkeer op de Hoge Naarderweg maximaal 150 auto's tijdens één uur ochtendspits.
- Door de invoering van tweerichtingsverkeer op de Hoge Naarderweg zal de verkeersintensiteit op de Koninginneweg ontoelaatbaar toenemen. Er zal ernstige filevorming optreden.
- Hoe is tweerichtingsverkeer in verband te brengen met de bereikbaarheid van het Media Park, het gaat immers om de richting naar het centrum.
- Zorg ervoor dat sluipverkeer via de Middenweg beperkt blijft.

Antwoord (zie ook "Reactienota op de aanbeveling d.d. 19-09-2005" de punten 4.22 t/m 4.25)

- De markering en voorrangssituatie van de fietsvoorzieningen moeten bij het opstellen van een voorlopig ontwerp t.z.t. nader worden gedetailleerd. Het lijkt inderdaad logisch om hierbij fietsers langs de buitenring dezelfde voorrangssituatie te geven als automobilisten langs de buitenring.
- Met tweerichtingsverkeer op de Lage Naarderweg en het omdraaien van de richting op de Naarderstraat is de noodzaak vervallen om de Hoge Naarderweg als radiaal te laten functioneren. Omdat hiermee ook het openbaar vervoer van de Hoge Naarderweg verdwijnt (bus gaat heen over de Naarderstraat/Lage Naarderweg en terug over de Lage Naarderweg/Koninginneweg), kan de Hoge Naarderweg als 30km/u-straat met tweerichtingsverkeer worden ingericht (en dus zonder fietsvoorzieningen omdat in een verblijfsgebied verkeer wordt gemengd). De inrichting van de Hoge Naarderweg zal niet bekostigd worden uit het IBP maar vanuit het reeds beschikbaar gestelde budget uit de planning infrastructuur Hilversum 2000 – 2010 (Plan Wegen en Verder met Wegen).
- Het verkeersmodel laat in 2020 geen onacceptabele hoeveelheden verkeer zien voor de Middenweg.
- Het omdraaien van de rijrichting van de Naarderstraat en het behoud van tweerichtingsverkeer op de Lage Naarderweg heeft een groot positief effect voor de hoeveelheid verkeer op de Koninginneweg (tussen 's-Gravelandseweg en Lage Naarderweg). Er zal namelijk veel verkeer (dat nu vanaf de Stationstraat via het Melkpad, Hoge Naarderweg en de Koninginneweg naar de Lage Naarderweg rijdt) van de Koninginneweg verdwijnen. Dit positieve effect zal niet teniet worden gedaan door de Hoge Naarderweg als verblijfsgebied met tweerichtingsverkeer in te richten.

(5) Route zuid / Diependaalselaan

Rotonde Vreelandseweg

- Moeten er niet gelden in het Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o. naar deze rotonde gaan aangezien hier nog veel verbetering valt te behalen voor de verkeerscirculatie, m.n. door het aanbrengen van markering en het hangen van goede portalen boven de weg.

Antwoord (zie ook "Reactienota op de aanbeveling d.d. 19-09-2005" de punten 5.1 t/m 5.4)

- Uit onderzoek is gebleken dat de vorm (een dubbelbaans rotonde met bypass) op de Vreelandseweg voldoende zal blijven functioneren tot 2020. Om deze reden zijn er ook geen middelen opgenomen om deze rotonde verder te verbeteren. De rotonde Vreelandseweg is recent heringericht en naar aanleiding van de evaluatie nader aangepast. In deze evaluatie is ook een verbeterde markering toegezegd. Deze is nog niet uitgevoerd, maar dit zal op de korte termijn (gefinancierd uit de reguliere infra-budgetten) wel gebeuren. Mocht markering niet voldoende werken dan kan binnen de reguliere afspraken over infrastructuur in Hilversum eventueel worden overwogen om portalen aan te brengen

Diependaalselaan

- Aangezien de uitvoering van de maatregelen op de Diependaalselaan gepland staat voor 2011, zijn dit enkele suggesties voor tijdelijke maatregelen die de doorstroming verbeteren.
 1. Wijzig de cycli van de verkeerslichten tot 1 fase, inhoudende tegelijk groen voor het verkeer van de Holleweg en Pieter de Hooghlaan, alsmede voetgangers en fietsers.
 2. Diependaalselaan vanaf westen rechtsaf naar Holleweg buiten regeling.
 3. Diependaalselaan vanaf oosten linksaf naar Holleweg staat op een aparte rijstrook opgesteld.
 4. Leg zowel op de Holleweg als op Pieter de Hooghlaan twee rijstroken aan: rechtsaf buiten verkeerslichtregeling en linksaf met verkeerslicht, brengt twee oversteekplaatsen terug tot een.
- Verplaats het Havenkwartier naar Crailo.
- De huidige verkeersstroom op de Diependaalselaan en de verwachte uitvoeringsperiode in 2011 geven aan dat er noodmaatregelen moeten worden getroffen. Niet in de laatste plaats omdat de Diependaalselaan milieutechnisch schoner moet worden gemaakt.

Antwoord

- Medio november 2005 zijn de eerste resultaten van de evaluatie 1^e fase Langzaam Sneller op de Diependaalselaan ontvangen. Een eerste conclusie is dat de doorstroming op de Diependaalselaan sterk is verbeterd en de oversteekbaarheid is verslechterd. In het voorjaar van 2006 zal het eindrapport van deze evaluatie in besluitvorming worden gebracht. Hierbij zal een aantal suggesties ten behoeve van verbeteren van de oversteekbaarheid van de Diependaalselaan worden gedaan. Op basis van veel inspraakreacties en deze evaluatie is in het definitieve rapport IBP voorgesteld alle maatregelen aan de Diependaalselaan naar voren te schuiven: naar 2010 in plaats van 2011. De werkzaamheden aan het kruispunt Kerkelandenlaan – Diependaalselaan zijn eveneens naar dit jaar verschoven. Bovengenoemde suggesties voor tijdelijke maatregelen zijn daarom niet meegenomen in het IBP.
- Uitgangspunt in het IBP is dat het Havenkwartier, evenals het Media Park en het ArenaPark, blijft liggen op de locatie zoals bestuurlijk is vastgesteld.

Diependaalselaan – Kerkelandenlaan

- Kies bij de rotonde Diependaalselaan – Kerkelandenlaan een ongelijkvloerse oplossing: doorgaand autoverkeer in tunnel of fietsers en voetgangers verdiept.
- Een dubbelbaansrotonde lijkt hier een prima oplossing. Hoe zit het echter met de oversteekbaarheid als de rotonde ook dubbelbaans op- en dubbelbaans afrijstroken krijgt op de Diependaalselaan en ook nog de bypass overgestoken moet worden?
- Wij zijn blij dat na lang aandringen van de VVD op ruime reservering voor deze rotonde nu een dubbelstrooks rotonde kan worden aangelegd.
- Een dubbelbaansrotonde is een prima plan. De aanleg van een bypass zal echter het sluijverkeer op de Kerkelandenlaan en de Oscar Romerolaan doen toenemen. Wij verzoeken u daarom deze bypass niet uit te voeren in 2006. Tevens dient onderzocht te worden welke maatregelen op de Kerkelandenlaan / Oscar Romerolaan noodzakelijk zijn om de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid te garanderen.

Antwoord

- Om de doorstroming op de Diependaalselaan in 2020 op een acceptabel niveau te brengen, moet de rotonde Kerkelanden worden uitgebreid tot een tweebaansrotonde met dubbele op- en afritten en moet een bypass richting Kerkelandenlaan worden gemaakt. Omdat beide maatregelen relatief simpel en kostenefficiënt kunnen worden uitgevoerd (bij de aanleg van de rotonde is hier al rekening mee gehouden) wordt het maken van een ongelijkvloerse oplossing uit financieel oogpunt niet overwogen.
- De oversteekbaarheid van de buitenring is op een tiental punten nader onderzocht. Uitgangspunt in het IBP is dat naast de doorstroming ook de oversteekbaarheid moet verbeteren. Op twee van deze punten verslechtert de oversteekbaarheid, waaronder op de rotonde Kerkelandenlaan (de wachttijd loopt op van 6,5 seconde naar 9,8 seconde). Op zich vormen wachttijden tot 15 seconden geen enkel probleem. Om de doelstelling (verbetering oversteekbaarheid) te bewerkstelligen is een budget opgenomen om op 10 (nog nader in te vullen locatie's) zgn. VOP's (VoetgangersOversteekPlaatsen) aan te leggen. Dit kan enerzijds door een voetgangerslicht te plaatsen (op aanvraag) of anderzijds door een middenberm (wachtplaats in de as van de weg) aan te leggen. Vooralsnog wordt voorgesteld alle maatregelen in het IBP eerst uit te voeren en, indien op termijn de oversteekbaarheid verbeterd dient te worden, de gelden in overleg met de raadscommissie Verkeer en Buurt in te zetten.
- Teneinde geen aanvullende doorstromingsverbeterende maatregelen op de Diependaalselaan te nemen, alvorens er maatregelen genomen zijn ter verbetering van de oversteekbaarheid, is besloten de aanleg van de bypass Kerkelandenlaan te verschuiven naar 2010.

Diependaalselaan – Bosdrift

- Door de versmalling van het wegprofiel van de Bosdrift bij het kruispunt kunnen fietsers hier in de knel komen.

Antwoord

- De ligging van de fietsvoorzieningen wordt bij het opstellen van een voorlopig ontwerp t.z.t. nader gedetailleerd.

Diependaalselaan – Hilvertsweg

- Gezien de werking van Plan Wegen is het wenselijk dat de radiaal Hilvertsweg niet alleen rechts-uit maar ook links-uit krijgt.

Antwoord

- De keuze voor een gesloten middenberm (met dynamische paal voor het openbaar vervoer en de nood- en hulpdiensten) op deze locatie is bepaald door het feit dat op het kruispunt Hilvertsweg – Diependaalselaan onvoldoende ruimte aanwezig is om een voorrangspointje te realiseren. Automobilisten uit de radiaal Hilvertsweg (-noord) die richting A27 willen rijden, maken dus gebruik van het 300 meter verder gelegen voorrangspointje Bosdrift (zij moeten dus in totaal 600 meter omrijden). Uit onderzoek is gebleken dat dit geen negatieve effecten heeft op de doorstroming op de Diependaalselaan.

Naar aanleiding van de inspraak is door Goudappel Coffeng onderzocht of het mogelijk is om vanuit de Hilvertsweg (uitgaande radiaal) ook linksaf slaan mogelijk te maken richting A27. Dit is alleen mogelijk met een verkeersregelinstallatie op de voorwaarde dat de Hilvertsweg-zuid (het gedeelte dat in het 30km/u-gebied Kolhornseweg ligt) het principe van 'rechts in, rechts uit' behoudt. Voorgesteld wordt daarom op het kruispunt Diependaalselaan – Hilvertsweg uit te gaan van een verkeersregelinstallatie, zodanig dat:

- de Hilvertsweg-noord (de uitgaande radiaal) een gecombineerde links-, en rechtsaf krijgt;
- de Hilvertsweg-zuid (30km/u-straat in de wijk Kolhornseweg e.o.) rechts in en rechts uit krijgt;
- het openbaar vervoer en de nood- en hulpdiensten op dit kruispunt wel alle richtingen kunnen berijden.

Pieter de Hooghlaan / Eikbosserweg

- Pieter de Hooghlaan laten inrijden vanaf de Diependaalselaan komend vanuit het oosten, zal het sluipverkeer richting de Gijsbrecht van Amstelstraat niet bevorderen, hooguit bestemmingsverkeer zal hier gebruik van maken.
- U voorziet congestie in 2020 op de Utrechtseweg. Verkeer gaat een alternatief zoeken en zal hierbij de Pieter de Hooghlaan en de Diependaalsedrift als sluiproute gaan gebruiken.
- *“Tot mijn vreugde zie ik dat de vreemde situatie bij de Pieter de Hooghlaan/hoek Diependaalselaan wordt teruggedraaid. Ook hier is het nu mooi zoet en zuur over de straten en lanen verdelen”.*
- Openstellen van de Pieter de Hooghlaan is een duidelijke verslechtering van de verkeerssituatie in onze wijk. De plannen zijn voorts strijdig met de afspraken die tussen bewoners van deze lanen en de gemeente zijn gemaakt. Er is een overeenkomst tussen wethouder Wijers en bewoners van deze lanen op basis waarvan wij onze bezwaren tegen het bestemmingsplan Park Diependaal hebben laten vallen. Het lijkt erop dat in het onderhavige geval het bereikbaarheidsplan – ten onrechte – wordt aangegrepen om tegemoet te komen aan andere sentimenten.
- Graag maak ik van deze gelegenheid gebruik om nadrukkelijk mijn steun uit te spreken voor de voorgenomen herontsluiting van de Pieter de Hooghlaan, zodat de verkeersdrukke in de Eikbosserweg weer in verhouding staat tot de hoeveelheid woningen die hier in de omgeving staan.
- De verkeerssituatie in de Paulus Potterlaan is zeer zorgwekkend omdat al het verkeer door het afsluiten van de Pieter de Hooghlaan wordt getrechterd op de Eikbosserweg, Fabritiuslaan en op de Paulus Potterlaan. De belasting is enorm en onevenredig groot, doordat de Eikbosserweg de enige toegangsweg is voor de gehele wijk aan de zuidkant. Het openstellen van de P. de Hooghlaan is een zeer grote verbetering voor de veiligheid en de leefbaarheid van de buurt.
- Met het openstellen van de Pieter de Hooghlaan keren de tijden van veel sluipverkeer weer terug. De huidige inrichting is een overeenkomst tussen bewoners van de P. de Hooghlaan / Diependaalsedrift en de gemeente (juli 1994). Deze afspraken zijn langjarig en gelden nog steeds.

- Deze maatregel is op géén enkel verzoek gebaseerd. De procedure is onzorgvuldig en de voorgestelde maatregel heeft niets te maken met de bereikbaarheid van het Media Park. Opstellen van de Pieter de Hooghlaan werkt contraproductief voor de bereikbaarheid van het Media Park, de verdeling van het verkeer in de Schildersbuurt en is slecht voor de lucht- en leefkwaliteit.
- Maak éénrichtingsverkeer rondom de Fabritiuschool ipv openstelling van de P. de Hooghlaan!
- Waarom is het noodzakelijk dat de Pieter de Hooghlaan vanaf de Diependaalselaan wordt geopend? Is een fietstunnel op deze plek een beter alternatief?
- Strekt het niet tot aanbeveling pas in 2010/2011 als het definitieve ontwerp voor de Pieter de Hooghlaan wordt gemaakt een definitief besluit te nemen over één- of tweerichtingsverkeer op de Pieter de Hooghlaan?
- In het verleden zijn er toezeggingen gedaan door de verkeerswethouder aan de bewoners van de Pieter de Hooghlaan. Een betrouwbare overheid is van groot belang.
- Kan een eventuele oplossing voor dit punt in goed overleg met de buurt worden gevonden, aangezien er heel genuanceerde geluiden bestaan over dit voorstel.
- Resulteert het openstellen van de Pieter de Hooghlaan niet in veel meer verkeer in deze woonbuurt?
- Is dit de meest gewenste oplossing voor bewoners van de Bloemenbuurt?
- Ons inziens heeft het openstellen van de Pieter de Hooghlaan tot gevolg dat (1) ons huis in waarde zal verminderen (2) de luchtkwaliteit aanmerkelijk zal verslechteren (3) de veilige speelmogelijkheden van de kinderen in onze wijk drastisch zullen afnemen (4) de overlast van lawaai aanmerkelijk zal toenemen (5) er aanmerkelijk meer gevaarlijke situaties zullen ontstaan en (6) wederom een karakteristiek stuk Dudok-Hilversum verloren zal gaan.
- Maak van de Pieter de Hooghlaan géén radiaal.

Antwoord

- Op dit kruispunt is er fysiek géén ruimte om een fietstunnel in te passen. Onderzocht is of er elders op de Diependaalselaan voldoende ruimte is om een fietstunnel in te passen. Dit blijkt niet het geval te zijn.
- Met tientallen duizenden auto's per etmaal is de Diependaalselaan, verkeerskundig gezien, de hoofdverkeersweg met de grootste verkeersbelasting. Ondanks het feit dat de Diependaalselaan geen hoofdroute is naar het Media Park, is het van groot belang de geprognosticeerde files op de Diependaalselaan wel in dit kader aan te pakken, mede omdat zonder een goede oplossing zowel de rotonde Diependaalselaan/Vreelandseweg als het kruispunt Diependaalselaan/Oostereind volledig vast komt te staan. Deze kruispunten liggen wel op een route naar het Media Park.
- Om congestie op de Diependaalselaan te voorkomen is eerst, binnen de beschikbare ruimtelijke beperkingen, gezocht naar een mogelijkheid om op een eenvoudige wijze de doorstroming, en hiermee de luchtkwaliteitsnormen, te waarborgen. Gelijkmatic rijden zonder veel snelheidswisselingen en optrekken en afremmen kan een forse vermindering van de uitstoot van uitlaatgassen opleveren. De gemeente Hilversum heeft daarom voor de Diependaalselaan voor het LARGAS-principe (langzaam rijden gaat sneller) gekozen. LARGAS combineert een goede doorstroming van het verkeer met veilige fiets en wandelroutes en oversteekplaatsen. Rijbanen worden gescheiden om inhalen te voorkomen, verkeerslichten vervangen door rotondes en er worden brede middenbermen gecreëerd zodat fietsers en wandelaar veilig kunnen oversteken. LARGAS kan de uitstoot sterk verminderen; studies wijzen reducties van de uitstoot van fijn stof en stikstofdioxide van 10% naar 40% aan. Omdat op de Diependaalselaan sprake is van een sterk dynamisch verkeersbeeld, valt er grootste winst te behalen. N.a.v. van de voorinspraak zijn de voorgestelde kruispuntoplossingen (middenbermen) vervangen door voorrangspointjes.

- Thans frustrereert het verkeerslicht ter hoogte van de Pieter de Hooghlaan op meerdere momenten de doorstroming op de rotonde Utrechtseweg. Een verkeerspleintje is daarom een goed alternatief, waarbij fietsers veilig in twee etappes de Diependaalselaan kunnen oversteken. De verdeling van autoverkeer de Diependaalselaan op en af is op dit moment ongelijk verdeeld tussen de Eikbosserweg (3.000 voertuigen) en de Pieter de Hooghlaan (350 voertuigen). Voor de doorstroming op de Diependaalselaan is dat niet ideaal. Om deze reden is, om een betere verdeling te krijgen, in het conceptvoorstel het openstellen (vanuit de Diependaalselaan) van de Pieter de Hooghlaan middels een volledig voorrangspointje (alle richtingen mogelijk) en een beperkt voorrangspointje bij de Eikbosserweg (geen mogelijkheid om via de Eikbosserweg-noord richting A27 te rijden) voorgesteld. Het voorrangspointje op het kruispunt Eikbosserweg is beperkt vanwege ruimtegebrek. Voor de Pieter de Hooghlaan betekent dit een verkeerstoename van ongeveer 400 auto's per etmaal naar ongeveer 1.000 auto's per etmaal in 2020. Voor woonstraten is dit een absoluut acceptabel aantal. Tegenover deze toename van ongeveer 600 auto's staat een afname van het aantal auto's in de Eikbosserweg met ongeveer 300 auto's en een afname van de Utrechtseweg met eveneens 300 auto's. Voor alle duidelijkheid: er zullen bewoners van de Pieter de Hooghlaan (tegen de Gijsbrecht aan) zijn, die nu vanaf de A27 naar huis rijden via de Utrechtseweg – Gijsbrecht, die met de opening van de Pieter de Hooghlaan via de Diependaalselaan gaan rijden. De vermindering van de Utrechtseweg is dus geen voorteken van sluipverkeer, omdat bewoners van de Pieter de Hooghlaan, die door hun eigen straat gaan rijden, moeilijk als sluipverkeer zijn aan te merken.
- In het verleden werd de buurt wel degelijk geteisterd door sluipverkeer. Dat was echter ook de tijd dat de rotondes Laapersveld en Utrechtseweg nog niet waren aangelegd waardoor er absolute tijdsinstaat viel te behalen om door de Schildersbuurt te rijden richting Gijsbrecht van Amstelstraat. Uit de evaluatie is inmiddels gebleken dat door de realisatie van de rotonde Utrechtseweg de hoeveelheid verkeer in de Pieter de Hooghlaan aanmerkelijk is afgenomen. Dit is ook de argumentatie om als bestuur opnieuw een besluit over de verkeerscirculatie te nemen. De maatgevende rijnsnelheid in de Schildersbuurt is 30km/h. De route over de Utrechtseweg is in de tijd gezien sneller waardoor het verkeersmodel géén sluipverkeer voorspelt op de Pieter de Hooghlaan. Echter als er forse file ontstaat op de route over de Utrechtseweg of als er gemiddelde rijnsnelheden van fors hoger dan 40km/h in de Schildersbuurt kunnen worden gehaald, voorspelt het model wel sluipverkeer. Het strekt daarom tot aanbeveling, indien besloten wordt tot openstelling van de Pieter de Hooghlaan, financiële middelen te reserveren om eventuele knelpunten in het bestaande 30km/h-gebied Schildersbuurt op te lossen (met als doel de gemiddelde rijnsnelheid rond de 30km/h te houden). Dit is een verantwoordelijkheid van de gemeente Hilversum en valt buiten het IBP. Wat géén nader onderzoek behoeft is de vraag of er op de parallelweg van de Pieter de Hooghlaan verkeersremmende maatregelen moeten worden genomen: bij het openstellen van de Pieter de Hooghlaan zullen er op de parallelweg drempels moeten worden geplaatst teneinde de rijnsnelheid hier omlaag te brengen.
- Een variant om tegemoet te komen aan de vele bezwaren is het behoud van éénrichtingsverkeer op de Pieter de Hooghlaan en het instellen van éénrichtingsverkeer op de Eikbosserweg (gedeelte ten noorden van de Diependaalselaan). Directe consequentie hiervan is echter een verschuiving van rijroutes binnen de woonwijk waarbij de Paulus Potterlaan fors meer verkeer krijgt te verwerken, evenals de Pieter de Hooghlaan. De belasting op de voorrangspointjes op de Diependaalselaan wordt hiermee wel evenwichtiger. Deze variant verdient echter vanwege de bereikbaarheid van de wijk Schildersbuurt en de wijk Bloemenbuurt niet de voorkeur.
- Voor alle duidelijkheid: de Pieter de Hooghlaan is en blijft verblijfsgebied (woonstraten met drempels) en géén radiaal.

Diependaalselaan – Utrechtseweg

- De haakse bochten in de oversteek vanuit de richting Utrecht naar het centrum mogen wat vloeiender.
- Prima plan om deze rotonde te behouden. Om dezelfde argumentatie verdient het ook de voorkeur het Den Uylplein te behouden.

- Is een ongelijkvloerse oplossing op dit kruispunt een beter alternatief?
- Wat was de oplossing om dit kruispunt tot 2020 soepel te laten lopen?

Antwoord (zie ook “Reactienota op de aanbeveling d.d. 19-09-2005” het punt 5.10)

- Bij de recente reconstructie van het kruispunt Diependaalselaan – Utrechtseweg is grond aangekocht om een rotonde te realiseren. Een ongelijkvloerse oplossing is gezien de beschikbare ruimte niet mogelijk omdat voortuinen dan onteigend moeten worden en een fors aantal woningen niet meer bereikbaar zullen zijn i.v.m. de hellingbanen. In het schetsplan dat medio juli 2005 is gepresenteerd, werd uitgegaan van een verkeersregelinstantie op het kruispunt Diependaalselaan – Utrechtseweg. Nader onderzoek leert dat ergens in de periode 2012 – 2020 de rotonde niet meer zal functioneren en dat grootschalige aanpassing van dit kruispunt noodzakelijk zal zijn. Dat is anders dan de rotonde Den Uylplein, die op dit moment al niet meer voldoende functioneert. Modelmatig gezien blijkt de huidige rotonde Diependaalselaan – Utrechtseweg het enige kruispunt te zijn dat binnen het huidige pakket het jaar 2020 niet haalt qua doorstroming, maar dit jaar wel danig zal naderen voor wat betreft goed functioneren. Daarom is gekozen om de huidige rotonde te behouden en in de periode tussen 2012 en 2020, mocht de rotonde niet meer functioneren, zonodig aanvullende maatregelen te nemen.

(6) Route A27 – Den Uylplein

Kruispunt Oostereind – Soestdijkerstraatweg

- De voorgestelde tunnel is een interessante opschaling van het denken in Hilversum.
- Trek de wanden van de tunnel iets schuin op (indien de ruimte hiervoor aanwezig is), om te voorkomen dat de automobilist zich te veel opgesloten zal voelen en daardoor een snelheidsdrang zal ontstaan.
- Leg geen tunnel aan, dat geeft autoverkeer onbelemmerde toegang tot de buitenring, maar het probleem wordt verplaatst naar de verkeerslichten met de Van Riebeeckweg en de spoorwegovergang in de Oostereingweg.
- Geef de fietsers voorrang op deze rotonde, de aanleg van een dubbelbaans rotonde mag geen excuus zijn om de fietsers uit de voorrang te halen.
- De aansluiting van toe- en afvoerende fietswegen verdient verbetering.
- Leg het nieuwe kruispunt zo veel mogelijk in Noord-Oostelijke richting (richting onbebouwde terrein bloedbank/ziekenhuis), zover mogelijk weg van de huidige woonhuizen. Wij rekenen al op een aanzienlijke vermindering van de bereikbaarheid van ons erf, een groter risico op wateroverlast en veel congestie op de Soestdijkerstraatweg in de toekomst.
- Op de tekening van dit kruispunt staan er haaiantanden voor fietsers maar in de begeleidende tekst staat er dat fietsers voorrang hebben op de rotonde. Wat is er nu waar?
- Hoe staat het met het geluidsniveau in onze tuinen? Krijgen wij een geluidswal als de geluidsbelasting in de tuin wordt overschreden?
- Let de nieuwe aansluiting van het ziekenhuis ter hoogte van de Huydecopersweg en niet ter hoogte van de Surinamelaan. Aansluiting ter hoogte van de Surinamelaan resulteert in filevorming op het kruispunt Soestdijkerstraatweg / Oostereind.
- Een voorbehoud moet worden gemaakt ten aanzien van de exacte locatie van de ontsluiting van het ziekenhuis. Zolang er geen overeenstemming is bereikt met Heideheuvel over het verplaatsen van het HPG bouwvolume naar hun terrein, houdt HPG als grondeigenaar vast aan het eigen gebruik van de bestaande ontsluiting op onze grond.
- Zorg dat verkeer vanuit Baarn nog gewoon de Surinamelaan in kan rijden. Een dubbele afslag voor verkeer vanuit de Surinamelaan is overbodig.
- De nieuwe busoprit zal een onaantvaardbare verhoging van de verkeersdruk en geluidsoverlast op de Soestdijkerstraatweg en aanliggende straten tot gevolg hebben.

- Een betere oplossing is een rotonde met een verdieping voor het langzame verkeer. Uit een verkeersmodel is gebleken dat dit niet mogelijk is. Echter er zijn geen gegevens van verkeersstellingen die dit kunnen ondersteunen.
- Een vijfde poot op een rotonde op dit kruispunt voor het ziekenhuis verdient de aanbeveling. Het scheelt in het verkeer dat over de Soestdijkerstraatweg moet rijden.
- Kan het gehele kruispunt niet in noordoostelijke richting verschoven worden (op terrein van de bloedbank?)
- Prima oplossing. Het strekt tot aanbeveling meerdere ongelijkvloerse kruispunten te maken.
- Is een tunnel op deze locatie nu echt noodzakelijk? Op dit moment is er nauwelijks file op dit punt.

Antwoord (zie ook “Reactienota op de aanbeveling d.d. 19-09-2005” de punten 6.7 t/m 6.11)

- De hellinghoek van de tunnelwanden moet bij het opstellen van een voorlopig ontwerp t.z.t. nader worden gedetailleerd.
- Ook op de rest van het buitencircuit oost worden in het kader van het IBP nadere maatregelen genomen: het kruispunt met de Van Riebeeckweg krijgt uitbreiding van rijstroken voor de verkeerslichteninstallatie en als het BTW-compensatiefonds ongewijzigd blijft, is er naar verwachting een bedrag van € 5 mln beschikbaar als bijdrage voor het ondergronds brengen van het kruispunt Oosterengweg – spoor.
- De exacte ligging van de fietsvoorzieningen moet bij het opstellen van een voorlopig ontwerp t.z.t. nader worden gedetailleerd. Uitgangspunt is vanzelfsprekend dat fietsers voorrang krijgen op deze rotonde.
- Verkeerskundig gezien functioneert een rotonde het best als deze midden op een kruispunt (oftewel centrisch in het midden) wordt gelegd. Op dit kruispunt is hiervoor fysiek ook de ruimte. Het is echter wel mogelijk een rotonde (binnen bepaalde marges) uit het centrum van het kruispunt te leggen. Hiertoe dient echter grond te worden aankocht (of onteigend) die niet in het bezit is van de gemeente Hilversum. Uitgangspunt in dit project is altijd geweest dat sober maar doelmatig met de beschikbare financiële middelen wordt omgegaan.
- De milieuwetgeving gaat uit van gevelbelastingen en niet van tuinbelastingen.
- Tijdens de voorinspraak zijn voor dit kruispunt diverse varianten uitgewerkt (getekend) en doorgerekend met het verkeersmodel: een (dubbelbaans)rotonde (met doseerlichten), een rotonde met een vijfde poot, een ongelijkvloerse variant, wisselstrook en een situatie met een verkeersregelinstallatie. Deze berekeningen laten zien dat uitsluitend de huidige variant, waarbij een deel van het verkeer voor de Monnikenberg via de van Riebeeckweg blijft ontsluiten, voldoende capaciteit heeft om het verkeersaanbod op een goede manier te verwerken. Voor alle duidelijkheid: het verkeersmodel is volledig gebaseerd op alle beschikbare Hilversumse telgegevens uit het jaar 2004.
- In het algemeen kan worden gesteld dat het verkeersaanbod op de buitenring Oost de komende jaren sterk zal toenemen vanwege de realisatie van Monnikenberg en het volbouwen van het ArenaPark, Regev en plan Anna’s Hoeve. De hierbij behorende verkeerstoename resulteert zonder deze grootschalige maatregelen in files op dit deel van de buitenring. De huidige situatie is daarom niet toereikend.

Ontsluiting ziekenhuis op Soestdijkerstraatweg

- Ontsluit het ziekenhuis op een vijfde poot op de rotonde Soestdijkerstraatweg – Oostereind.
- Ontsluiting van het ziekenhuis op de Soestdijkerstraatweg levert tenminste 25 bussen per uur op, dit is een onaanvaardbare verhoging van de geluidsoverlast en luchtverontreiniging voor de aangrenzende buurt.
- Ziekenhuis Hilversum maakt ernstig bezwaar tegen het feit dat een eventuele bouwaanvraag expliciet vergezeld moet worden door een structurele verkeersoplossing.

Antwoord

- Het is onmogelijk het ziekenhuis te ontsluiten middels een rotonde met een vijfde poot omdat deze rotonde onvoldoende capaciteit heeft om het geprognosticeerde verkeersaanbod structureel te verwerken.
- Niet de ontsluiting van het ziekenhuis op de Soestdijkerstraatweg resulteert in méér busverkeer op de Soestdijkerstraatweg, maar de realisatie van een busoprit op de Soestdijkerstraatweg naar de A27 zorgt voor een verschuiving van de busroutes. Alle plannen van het IBP moeten voldoen aan de gestelde wettelijke milieunormen voor lucht en geluid, zo ook de maatregelen aan de Soestdijkerstraatweg.
- Mocht er géén enkele bouwontwikkeling plaatsvinden op Monnikenberg, dan hoeft de aansluiting van het ziekenhuis op de Soestdijkerstraatweg niet te worden uitgevoerd.

Kruispunt Oosterengweg - Van Riebeeckweg

- Op de zuidwestelijke hoek van het kruispunt is de ruimte voor de rechtsafslaanende fietser erg krap, let op dat er geen conflict ontstaat met de eveneens afslaanende auto's.
- Is een rotonde een beter alternatief voor dit kruispunt?

Antwoord

- De breedte en bochtstralen van de fietsvoorzieningen moeten bij het opstellen van een voorlopig ontwerp t.z.t. nader worden gedetailleerd.
- Met de toevoeging van twee opstelstroken op de van Riebeeckweg, in combinatie met een tweede ontsluiting (op de Soestdijkerstraatweg) van het plan Monnikenberg/het ziekenhuis, kan op een simpele en kostenefficiënte wijze de doorstroming op de Oosterengweg worden gewaarborgd.

Oosterengweg – spoor

- De spoorwegovergang Oosterengweg is de zwakste schakel in het plan en moet worden ondertunneld.
- Is een ongelijkvloerse oplossing op dit kruispunt een beter alternatief?

Antwoord (zie ook "Reactienota op de aanbeveling d.d. 19-09-2005" de punten 6.12 t/m 6.13)

- Omwille van de bereikbaarheid van aanliggende percelen versus de benodigde kosten om hier een ondergrondse oplossing te maken is in een vroeg stadium al gekozen de beschikbare middelen in te zetten op diverse andere knelpunten van het Hilversumse wegennet. Verkeerskundig gezien veroorzaken diverse andere kruispunten op de Hilversumse buitenring op de korte termijn méér vertraging dan de kruising met het spoor. Op de lange termijn, na 2020, is dit kruispunt vanzelfsprekend wel één van de grootste knelpunten van het buitencircuit. In het IBP wordt daarom voorgesteld eventuele teruggaven uit het BTW-compensatiefonds te oormerken als een bijdrage in een ongelijkvloerse oplossing voor dit kruispunt in de toekomst. Naar verwachting is dan in 2011 een bedrag van € 5 mln. beschikbaar als bijdrage.

Kruispunt Soestdijkerstraatweg - Laapersweg - Stadhouderslaan

- Maak een fiets/voetgangersoversteekplaats op het kruispunt Soestdijkerstraatweg – Stadhouderslaan – Laapersweg

Antwoord

- In het IBP is een budget opgenomen van € 3 ton voor het realiseren van voetgangersoversteekplaatsen (zgn. VOP's) op de buitenring, indien blijkt dat de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer door uitvoering van de maatregelen in gevaar komt. Deze locatie is mogelijk één van de locaties waar dit budget voor aangewend kan worden.

Kruispunt Oosterengweg – Kamerlingh Onnesweg – Jan van der Heijdenstraat

- Dit is een belangrijke fietsroute, een alternatief voor het schetsontwerp is nodig.
- Is een normale rotonde een beter alternatief voor dit punt? Is de ingetekende fietseroversteek niet extreem gevaarlijk?
- De Nassauschool heeft bezwaar tegen de voorgestelde herinrichting, die ten koste gaat van een deel van het schoolplein.

Antwoord (zie ook “Reactienota op de aanbeveling d.d. 19-09-2005” de punten 6.14 t/m 6.17)

- Tijdens de voorinspraak zijn voor dit kruispunt diverse varianten uitgewerkt (getekend) en doorgerekend (met het verkeersmodel): een (dubbelbaans)rotonde (met doseerlichten), een voorrangspointje en een situatie met een verkeersregelininstallatie. Uit dit onderzoek bleek dat, wil de doorstroming op de buitenring worden gewaarborgd, een voorrangspointje de beste oplossing is. Bij een rotonde heeft verkeer vanuit bijvoorbeeld de Jan van der Heijdenstraat naar de Kamerlingh Onnesweg net zoveel voorrang als de andere verkeersstromen, waardoor verkeer vanaf de Oosterengweg naar de Kamerlingh Onnesweg onnodig wordt gestremd. Met een voorrangspointje krijgt de buitenring formeel voorrang boven de Jan van de Heijdenstraat, wat de doorstroming op het buitenring bevordert.
- De ingetekende fietsvoorzieningen zijn inderdaad op sommige punten niet correct. Ook de Fietserbond heeft tijdens de inspraak van het IBP hierover schriftelijk diverse op- en aanmerkingen gemaakt. Bij de definitieve uitwerking van het IBP zal dit vanzelfsprekend op de juiste wijze worden aangepast teneinde een veilige fietsoversteek te garanderen.
- Bij het opstellen van een voorlopig ontwerp zal de situatie rondom de school nader worden gedetailleerd, waarna duidelijkheid bestaat over de hoeveelheid grond die nodig is om dit kruispunt op een goede wijze te reconstrueren. In dat stadium zal nader overleg worden gevoerd met de school over inpassings- en compensatiemaatregelen.

Kruispunt Minckelersstraat – Kamerlingh Onnesweg

- Is een rotonde een beter alternatief voor dit kruispunt?

Antwoord (zie ook “Reactienota op de aanbeveling d.d. 19-09-2005” het punten 6.18)

- Tijdens de voorinspraak zijn voor dit kruispunt diverse varianten uitgewerkt (getekend) en doorgerekend (met het verkeersmodel): een (dubbelbaans)rotonde (met doseerlichten), een voorrangspointje en een situatie met een verkeersregelininstallatie. Uit dit onderzoek bleek dat, wil de doorstroming op buitenring worden gewaarborgd, een voorrangspointje de beste oplossing is.

Kruispunt Utrechtseweg – Emmastraat – Soestdijkerstraatweg – Sophialaan

- De fietseroversteek van de Utrechtseweg naar de Emmastraat verdient verbetering.
- Stel een linksafverbod in voor verkeer op de Emmastraat (komende vanaf de rotonde Gooilandplein) richting Sophialaan (hiermee kan een aantal richtingen buiten een verkeersregeling (verkeerslicht) blijven).
- Plaats op de Soestdijkerstraatweg een bord ‘verboden linksaf’ bij het Tolhuis en wacht af of een verkeersregelininstallatie nodig is.

Antwoord

- De fietsoversteken moeten bij het opstellen van een voorlopig ontwerp t.z.t. nader worden gedetailleerd.
- In het IBP is getracht ten behoeve van de bereikbaarheid van wijken zo min mogelijk éénrichtingsverkeer of verbod afslagbeweging in te stellen.
- De verkeersregelininstallatie is ook nodig om de hoeveelheid verkeer richting Achterom te regelen en om prioriteit aan het busverkeer te kunnen geven.

(7) Overige suggesties per onderwerp

Inhoud IBP

- Wij verwachten dat alles wat niets met de feitelijke bereikbaarheid van het Media Park te maken heeft uit het verkeersplan geschrapt wordt.

Antwoord

- Alle voorstellen zoals nu in het IBP verwoord, hebben een directe relatie met het optimaliseren van de vier hoofdroutes richting Media Park en het stimuleren van het openbaar vervoer naar het Media Park.

Nader detailleren

- Verkeersafwikkeling Bosdrift (tussen Nieuweg en Boreelstraat)

Antwoord

- De inrichting van de Bosdrift valt buiten de scope van het IBP.

Algemeen

- Zelden zo'n verspilling van geld gezien, Vooral de stoplichten om Hilversum binnen te komen. Heeft iemand ooit wel gekeken naar de echte problemen?
- Als kritische burger ben ik over het algemeen niet erg scheutig met complimentjes, maar dit keer – na ontvangst van de reactienota op de aanbevelingen en de beschrijving van de IBP-maatregelen – spreek ik graag op persoonlijke titel mijn waardering uit voor de professionele aanpak.
- Er wordt voornamelijk gedacht aan bereikbaarheid en werkgelegenheid, terwijl Hilversum niet kan uitbreiden, vergrijst en er dus minder werkgelegenheid nodig is.
- Houd positieve suggesties waar nu geen geld voor is, in reserve om eventueel in een later stadium uit te voeren.
- Voer overleg met betrokkenen over de uitwerking van de voorgenomen maatregelen.
- Wat gebeurt er als er geld tekort is?
- Het IBP biedt geen oplossing van het probleem.
- Wij betreuren het dat het flankerende beleid met fietsplan nog niet beschikbaar is. Wij hopen dat het opstellen en uitvoeren van dit plan met spoed ter hand wordt genomen.
- Het IBP gaat om nuttige voorzieningen, maar nieuwe infrastructuur is een must.

Antwoord

- De geprognosticeerde files in 2020 zijn naar de mening van de stuurgroep een echt probleem, waarvoor getracht is een goede oplossing te vinden, binnen vooraf vastgestelde ruimtelijke, verkeerskundige, milieutechnische en financiële kaders.
- Behoud en versterking van werkgelegenheid is van groot belang voor de regio en Hilversum in het bijzonder: zowel financieel als ook sociaal.
- Voorwaarde voor de rijksbijdrage is een onomkeerbaar plan voor het einde van dit jaar vast te stellen samen met de regio. Het in reserve nemen van onbestemde budgetten is hierbij niet mogelijk.
- Vanzelfsprekend zullen bij de uitwerking van de plannen alle belanghebbenden en betrokkenen intensief worden geraadpleegd, teneinde de voorstellen van het IBP nader te detailleren en perfectioneren.
- Mochten vanwege overmacht er onvoldoende financiële middelen beschikbaar zijn, dan zal de stuurgroep (Bussum, Laren, Hilversum, provincie Noord-Holland, het rijk en TGN) hierover besluiten nemen.
- Het IBP omvat 42 maatregelen die het gebruik van openbaar vervoer stimuleren en congestie op de vier hoofdroutes naar het Media Park aanpakken.
- Voor vervoersmanagementmaatregelen zoals omschreven in het OPTIMUMrapport is in totaal € 3 ton beschikbaar, waavan € 25.000 is gereserveerd voor een fietsplan Media Park.

- Of nieuwe infrastructuur na 2020 noodzakelijk is, zal rond die periode opnieuw moeten worden bekeken. Het IBP gaat er vanuit dat door de voorgestelde maatregelen de doorstroming tot 2020 kan worden gehandhaafd.

Structurele oplossing

- Kies voor een tunnel vanaf het Havenkwartier, via het Media Park naar de A1 bij Crailo. Dan zijn wij Hilversummers in één klap een enorme hoeveelheid auto's, ongezonde uitlaatgassen en overlast kwijt.

Antwoord

- Eerdere plannen, zoals een tunnel tussen de A1 en het Media Park, zijn in het verleden gestrand op o.a. gebrek aan financiële middelen. Een tunnel die verder doorloopt tot het Havenkwartier zal nog vele malen grotere financiële consequenties hebben. Uitgangspunt in de studie IBP is dat er géén nieuwe infrastructuur wordt aangelegd. Daaronder valt ook de voorgestelde tunnel van het Havenkwartier, via het Media Park naar de A1.

Buitenring algemeen

- Hou rekening met het woongenot van mensen die aan de buitenring wonen.
- Stel 40 km/u in op de buitenring
- Stel 30 km/u in op de buitenring
- Leg bushaltes aan op uitvoegplekken/havens langs de buitenring waar momenteel een bushalte ontbreekt, stoppende bussen belemmeren de doorstroming.

Antwoord

- De effecten op leefbaarheid, bereikbaarheid en het milieu zijn randvoorwaardelijk geweest bij het opstellen van het IBP.
- Vooralsnog is het niet noodzakelijk en wettelijk niet mogelijk om 40 km/u op de buitenring in te stellen. Met de voorgestelde maatregelen blijft de doorstroming voldoende gewaarborgd. Een 30 km/u zone is voor de buitenring niet gewenst met het oog op de verkeersfunctie.
- Aan de buitenring liggen alleen aan de Kamerlingh Onnesweg bushaltes (10 stuks) zonder haven buiten de rijbaan. Op dit moment rijden er per uur 4 bussen over de Kamerlingh Onnesweg. Het verkeersmodel voorspelt in 2020 géén congestieproblemen op dit gedeelte van de buitenring Oost. Het aanleggen van bushavens buiten de rijbaan zou daarom maar een marginale verbetering van de doorstroming betekenen. Besloten is daarom niet vanuit het IBP gelden te reserveren voor het maken van bushavens buiten de rijbaan op de Kamerlingh Onnesweg.

Groene golf

- Stel op de route Soestdijkerstraatweg – Emmastraat - Achterom een groene golf in voor 40 km/u.

Antwoord

- Vooralsnog is het niet noodzakelijk een 40km/u-zone op de Soestdijkerstraatweg, Emmastraat en Achterom in te stellen. Met de voorgestelde maatregelen blijft de doorstroming voldoende gewaarborgd. Bij het instellen van de verkeersregelininstallaties zal worden bekeken of het mogelijk is een 'groene golf' op deze route te maken.

Kranen

- Hoe werken elders in Nederland de verkeersregelininstallaties (stoplichten) die een kraanfunctie hebben? Zijn er goede voorbeelden van? Hoe kan worden voorkomen dat je een half uur moet wachten?

Antwoord

- Kranen worden in Nederland al op grote schaal toegepast: in Muiden aan de Naardervaart, op de toerit van de A27 bij de ring Utrecht en overal in het centrum van Utrecht. Soms gebeurt dat middels een gehele verkeersregelinstallatie en soms met een tweekleurenlicht.
- Ook met verkeersmanagementcentrales (gekoppelde verkeerslichten) is al jarenlang ervaring in Nederland: de Utrechtsebaan in Den Haag, het centrum van Nijmegen, de rijkswegen in Brabant, Zeeland en Limburg via de centrale in Geldrop en diverse tunnels in de centrale Dordrecht. Verkeersmanagementcentrales worden tot op heden op minder grote schaal toegepast voor één hele gemeente. Onder andere de gemeenten Den Haag, Utrecht, Rotterdam, Rhoon en de regio Alblasserwaard zijn er mee bezig of zijn er mee bezig geweest. De ervaringen met verkeersregelinstallaties zijn op heden ronduit positief!
- Kraanfunctie betekent niet: stromen of stilstaan. Het is méér volledig stromen of minder volledig stromen! Er blijft gewoon verkeer rijden, alleen in méér of mindere mate (afhankelijk van het tijdstip). Van een half uur wachten is dus geen sprake.

Sluipverkeer

- Pak het sluipverkeer en de daarmee gepaard gaande verkeersonveiligheid in de Trompenbergbuurt (Bachlaan, Beethovenlaan, Wisseloordlaan) aan.
- Richt in verband met sluipverkeer de Stadhouderslaan in als 30 km/u gebied met de daarbij behorende drempels.
- Neem aanvullende maatregelen op de Erfgooiersstraat. De mediamedewerkers komen in de middag moe en gefrustreerd van hun werk en reageren maar al te graag af door met 100 km per uur over onze busvriendelijke drempels te racen.

Antwoord

- Het huidige sluipverkeer in het noordwestelijk villagegebied valt buiten de scope van deze studie. Het is een verantwoordelijkheid van de gemeente Hilversum om indien de hoeveelheid sluipverkeer boven toegestane marges komt, aanvullende maatregelen te nemen.
- De inrichting van woonwijken (Stadhouderslaan, Erfgooiersstraat) als 30km/u-gebied valt buiten de scope van deze studie. Het is een verantwoordelijkheid van de gemeente Hilversum om woonwijken in te richten als verblijfsgebied. In 2006/2007 en 2008 staat de wijk Noord in de planning om ingericht te worden als verblijfsgebied. Verdere inrichting van de Stadhouderslaan als verblijfsgebied is niet voorzien tot 2010.

Bewegwijzering

- Maak bewegwijzering voor inkomend vrachtverkeer over routes die door het IBP geschikt zijn gemaakt voor inkomend vrachtverkeer.
- Breng bewegwijzering aan vanaf de A27, die leidt naar het Media Park via de buitenring. Deze ontbreekt momenteel waardoor veel bezoekers de kortste weg kiezen via de Soestdijkerstraatweg, Emmastraat, Achterom en Melkpad.
- Plaats bordjes met UITRITTEN bij de overgang van de uitritloze Geert van Mesdagweg naar de woonstraten met uitritten.
- Plaats bewegwijzeringborden op de toevoerwegen en niet op de kruisingen, zodat het verkeer vroegtijdig kan voorsorteren.
- Verplaats de gemeentelijke informatiezuil aan het Oostereind. Breid de parkeerstrook bij de informatiezuil uit, zodat ook vrachtwagens met opleggers hier kunnen stoppen ter oriëntatie.
- Verplaats de informatiezuil vanaf de Utrechtseweg aan het begin van de Diependaalselaan naar de ingang van het ArenaPark, op de huidige locatie is onvoldoende parkeerruimte voor vrachtauto's.
- Moet een parkeergeleidingssysteem en een bewegwijzeringsysteem niet een integraal onderdeel uitmaken van het Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o.?

Antwoord

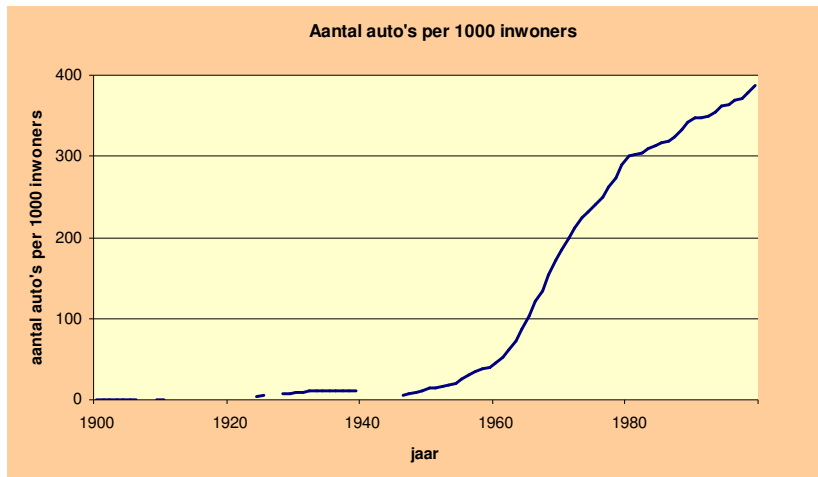
- Bewegwijzering op het hoofdwegennet is een verantwoordelijkheid van de ANWB. In het kader van het IBP zal voor de buitenring van Hilversum de bewegwijzering opnieuw worden bekeken. De mogelijkheid eerder borden te plaatsen om vroegtijdig te kunnen voorsorteren zal hierbij worden betrokken.
- Er zijn vooralsnog géén plannen om de parkeerstroken bij de informatieborden uit te breiden. De noodzaak tot informatievoorziening vanuit deze zuilen neemt overigens sterk af door de opkomst van GPSrouteplanners in voertuigen.
- In het kader van deze studie profiteert de doorstroming op de buitenring maar heel beperkt van een modern parkeerverwijzingsstelsel. In het kader van vervoersmanagement Media Park (het project 'Optimum') worden er echter op dit moment wel voorstellen uitgewerkt voor dynamische bewegwijzering om o.a. de doorstroming op de buitenring te bevorderen. In het IBP is daarom ook een bedrag van € 3 ton, waarvan € 2.5 ton voor een dynamisch bewegwijzeringstelsel, opgenomen.

Voorrangpleintjes

- Zet geen opvanglichtjes bij de voorrangpleintjes, deze zijn daar niet voor bedoeld. Maak alleen voorrangpleintjes als ze uit zichzelf voldoen.
- Probeer op de korte termijn op een kruispunt of zo'n voorrangpleintje voldoet.
- Wij beschouwen voorrangpleintjes als cosmetische maatregelen die niet gaan functioneren. Volgens ons gaat hier een wegebouwer veel geld verdienen aan gesleutel in de marge.
- Herstel de fout op het Gooilandplein, maak er een verkeerslichtenkruising van.
- Toon respect voor Dudok bij de aanleg van de voorrangpleintjes, denk na hoe zo'n groot integraal denker de problemen anno 2005 zou oplossen.
- In het Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o. verschijnen veel zgn. voorrangpleintjes. Bestaan deze voorrangpleintjes al bij andere gemeenten? Werken ze daar goed? En wat gebeurt er als na aanleg van het eerste voorrangpleintje deze niet blijkt te werken?
- Is er wel voldoende opstelruimte op deze voorrangpleintjes voor auto's? En wat gebeurt er als deze in de praktijk niet blijken te werken?

Antwoord

- In principe worden alle voorrangpleintjes uitgevoerd zonder opvanglichten, uitgezonderd het voorrangpleintje naast St. Jozef. Mochten er in de praktijk in de loop van de tijd problemen ontstaan bestaat de mogelijkheid van opvanglichten.
- In Nederland is nog beperkt ervaring opgedaan met een zgn. voorrangpleintje. Op enkele kruispunten in Nederland is echter al een voorrangpleintje toegepast. In Den Haag ligt bijvoorbeeld op de kruising Laan van Meerdervoort/Ockenburghstraat een voorrangpleintje, alleen een slagje groter dan wij voorstellen. Een voorrangpleintje heeft op sommige punten iets weg van een zgn. Staphorsterkruispunt maar is op diverse punten hiermee onvergelijkbaar. Een voorrangpleintje een combinatie is van een aantal zéér bekende en beproefde verkeerskundige principes, ontleend aan een rotonde, een middenberm en een voorsorteerstrook. De ervaring met voorrangpleintjes zijn echter dermate positief dat het in de lijn der verwachting ligt dat deze gekozen oplossing voldoende functioneert. De toegepaste voorrangpleintjes hebben, afhankelijk van de beschikbare ruimte, altijd ruimte voor meerdere auto's (±5 stuks).
- Met de reeds uitgevoerde aanpassingen aan het Gooilandplein blijft de doorstroming op dit punt in 2020 gewaarborgd. In het IBP wordt daarom géén voorstel gedaan deze locatie opnieuw aan te passen.
- Dudok had de groei van het autoverkeer niet kunnen voorspellen (ontleend aan CBS, autobezit in Nederland):



Rotondes

- In principe werken rotondes 20 van de 24 uur per dag nog altijd beter dan verkeersregelininstallaties. Zouden er daarom in dit plan niet méér rotondes moeten worden opgenomen?

Antwoord

- Op dit moment speelt ongeveer 1 op 4 (20 à 25%) autoverplaatsingen zich af in de spits. Doordat de spits zich in heel Nederland, dus ook in Hilversum, aan het verbreden is (vroeger beginnen, later eindigen) is de verwachting dat dit op middellange termijn oploopt naar 1 op de 3 en op de lange termijn naar 1 op de 2 autoverplaatsingen. Je kan dus ook zeggen dat op termijn een rotonde voor 1 op de 3 automobilisten niet werkt. Het is daarom in heel Nederland gebruikelijk om inrichtingskeuzes te baseren op de situatie in de spits, met het oog op bereikbaarheid en doorstroming in de spits.

Samenhang met ruimtelijke ordening

- Waarom ontbreekt de duidelijke samenhang met ruimtelijke ordening, economie en planologie in het Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o.? Er ontbreekt een duidelijke visie op een structurele oplossing. Moet de inzet niet zijn het voorkomen van verkeerstoename door spreiding media en verplaatsen van transportbedrijven?
- Denk ook na om voor transportbedrijven in het havengebied een alternatief dicht bij de A1 of A27 te bieden: Anna's Hoeve een bedrijventerrein en woonhuizen in het havengebied.
- Het plan voorziet in het zo snel mogelijk niet-Hilversummers in en uit Hilversum te krijgen, zonder rekening te houden met de bewoners. Stop de bouw op het Media Park en verplaats het Media Park naar Almere.
- Hilversum zit opgesloten in natuurgebieden. Crailo zou al een mooie plek zijn om ruimte te bieden aan ambities van de mediabedrijven en andere ondernemingen. En Almere heeft helemaal ruimte in overvloed.
- Wat wordt verstaan onder integraal (in Integraal BereikbaarheidsPlan)?
- Is het gezien de uitkomsten van het verkeersmodel 2020 met maatregelen nou wel zo verstandig Monnikenberg (incl. het ziekenhuis) tot zorgpark met woningbouw te ontwikkelen? Verslechteren deze extra m² niet de verkeerssituatie?

Antwoord

- De eerste twee maanden dat aan het IBP is gewerkt, zijn volledig besteed aan het maken van een nieuw verkeersmodel 2020. Uitgangspunt hierbij zijn alle vastgestelde gemeentelijke (bouw)programma's zoals de REGEV, Anna's Hoeve, de Monnikenberg, bouwplan Diependaalselaan, Onkenhout, etc. Het huidige verkeersaanbod, de autonome groei en het verkeersaanbod van vastgestelde toekomstige ontwikkelingen zijn dus de basis van het verkeersmodel 2020. In dit verkeersmodel zit dus een relatie met de vastgestelde groei van werkgelegenheid, wonen en recreatie. Door zowel met het programma (woningbouw, bedrijven) en/of aan de locaties te schuiven, veranderen vanzelfsprekend de verkeersstromen en hiermee de benodigde verkeersoplossingen. Het verplaatsen van het Media Park naar Crailo of Almere is een uiterst voorbeeld van het veranderen van programma en locatie. Uitgangspunt van deze studie is echter dat de vastgestelde plannen van rijk, rijkswaterstaat (spitsstroken op de A1), provincie (uitbreidingen bedrijventerreinen) en gemeenten (woningbouwprogramma's en bedrijvenprogramma's) de basis vormen. Op basis van het verkeersmodel 2020 is een structurele oplossing bedacht en gevonden die in 2020 nog steeds functioneert. Door de effecten op leefbaarheid van aanpalende woongebieden/werkgebieden en de kwaliteit van de openbare ruimte te betrekken is een integraal plan ontstaan.
- De samenhang tussen bereikbaarheid, ruimtelijke ordening, economie en planologie wordt gevonden in de integrale toekomstvisie "Hilversum 2015", vastgesteld op 10 november 1999. De beleidsuitgangspunten en sleutelprojecten zijn opgenomen in het verkeersmodel. Zolang er geen andere visie op de stad wordt vastgesteld door de Hilversumse gemeenteraad, is "Hilversum 2015" uitgangspunt. Het integrale aspect zit 'm zeker ook in de bestuurlijke brede aanpak (rijk, provincie, rijkswaterstaat, regio, gemeenten, TCN) en het maatregelenpakket voor meerdere vervoerswijzen. Overigens is het IBP – aanpassing van de buitenring – een niet op zichzelf staand initiatief. Bij het vaststellen van het Plan Wegen is bepaald dat de buitenringproblematiek slechts met behulp van rijkssteun kon worden opgelost. Hiervoor is het MIT-traject in gang gezet. Het IBP is – zij het met wat omwegen – de invulling van dit deel van het door de Raad vastgestelde verkeersstructuurplan.
- integraal¹ (bn.) 1 allesomvattend, geheel, volledig (bron: Dikke van Dale)
- Hoewel verkeer een belangrijke randvoorwaarde voor ontwikkeling is, hangt de ontwikkeling van Monnikenberg daar niet uitsluitend vanaf. Eén van de doelen van het project Monnikenberg is de instandhouding en de uitbreiding van het voorzieningenniveau in Hilversum en uiteraard niet verkeersproductie. Het is evident dat de ontwikkeling van Monnikenberg nieuw verkeer zal aantrekken.

Spreiding media / verplaatsen van bedrijven

- Waarom zet het Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o. niet méér in op het verplaatsen van de media naar diverse locaties, zoals het ArenaPark, teneinde de mobiliteit terug te dringen?
- Waarom zet het Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o. niet méér in op het verplaatsen van transportbedrijven, zoals van Straaten, teneinde de mobiliteit terug te dringen?

Antwoord

- De minister heeft als eis gesteld dat voor het eind van dit jaar een onomkeerbaar plan door de regio, in samenwerking met provincie en rijkswaterstaat, op tafel ligt. Spreiding van media is, evenals het verplaatsen van transportbedrijven, een onzeker en langdurig traject (pas na het tekenen van het verplaatsingscontract is het definitief) dat niet binnen de gestelde termijn geïntegreerd kon worden in de planvorming. Daar komt bij dat zowel TCN als een groot aantal mediapartijen heeft aangegeven op het Media Park hun activiteiten te willen uitbreiden, en niet elders in Hilversum of de regio. De verkeersdruk op en rond het ArenaPark is op dit moment al hoog en zal in de toekomst verder nemen. Verplaatsing van het Media Park naar het Arena Park zal de verkeerssituatie rondom het Arena Park verder verslechteren. Daarnaast is door de mediapartijen de afgelopen jaren geïnvesteerd in ondergrondse infrastructuur rondom het Media Park. Deze ontbreken rondom het Arena Park.

Milieu

- Waarom verbetert de luchtkwaliteit volgens het Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o. als uitgangspunt van dit plan méér verkeer is?
- Is er met zekerheid te zeggen dat de maatregelen in het Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o. de luchtkwaliteit verbeteren? En welke aanvullende maatregelen worden hiertoe genomen?
- Hoe betrouwbaar zijn deze prognoses? En wat gebeurt er als deze over 5 jaar verkeerd blijken te zijn?
- Maak een concreet plan van aanpak met datum van uitvoering om de al overschreden milieunormen terug te brengen (tot de verantwoorde waarden die gesteld zijn).

Antwoord

- Doordat de doorstroming in Hilversum verbetert, verbetert ook de luchtkwaliteit.
- Dit komt omdat stagnerend verkeer meer uitstoot geeft van schadelijke stoffen dan de verkeerstoename die de doorstroming met zich meebrengt. Met de gegevens waarover wij nu beschikken, achten wij het zeer aannemelijk dat de verkeersmaatregelen een positief effect hebben op het leefklimaat in Hilversum. Niet overal zullen wij voldoen aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. Daarom zal in 2006 een gemeentelijk actieplan voor lucht worden opgezet. Een aanzet tot het gemeentelijke actieplan zal bij de besluitvorming van het IBP worden meegenomen.
- Elke prognose heeft een bepaalde foutmarge, of het nu verkeer of een ander onderwerp betreft. In het verkeersprognosemodel zijn alle bekende bouwplannen en andere ruimtelijke ontwikkelingen meegenomen. Er is uitgegaan van de cijfers en groei die nu bekend zijn. Door externe invloeden kunnen er wijzigingen komen op de sociale en economische gegevens. Bouwplannen of stedelijke ontwikkelingen kunnen door de invloed van de politiek of externe factoren anders worden dan is aangenomen. Indien blijkt dat de toename van het verkeer hierdoor anders wordt dan nu bij de besluitvorming wordt verwacht, zal onderzocht worden welke passende maatregelen er getroffen moeten worden.

Weren doorgaand vrachtverkeer nachtelijke uren

- Kan voor de nachtelijke uren het vrachtverkeer ook van de Johannes Geradtsweg worden geweerd?
- Het weren van vrachtverkeer in de nachtelijke uren moet een hard punt zijn. Zijn er garanties dat het ditmaal wel gebeurt?
- Verbied doorgaand vrachtverkeer overdag en verbied vuile diesels.
- Ga onnodig vrachtverkeer tegen. Het Havenkwartier is een zgn. 'R-locatie', mag dus geen overlast veroorzaken in woonbuurten. Dit doet het echter wel degelijk. Handhaaf de wet.
- Kan naast een verbod voor vrachtverkeer in de nachtelijke uren ook gekeken worden naar bevoorrading van winkels buiten de spitsperiodes?
- Alle partijen moeten een inspanningsverplichting tekenen bij het IBP over het weren van doorgaand vrachtverkeer in de nachtelijke uren.

Antwoord

- In het kader van het IBP werkt de gemeente Hilversum samen met de provincie Noord-Holland aan het weren van doorgaand vrachtverkeer op het lokale wegennet van Hilversum. De centrale vragen in dit traject zijn: 'Hoe wordt dit gehandhaafd?' (een bord is immers snel geplaatst, maar dit resulteert nog niet in het gewenste resultaat) en 'Hoe wordt onderscheid gemaakt tussen lokaal en doorgaand vrachtverkeer' (immers lokale werkgelegenheid wil je niet onmogelijk maken). Vooralsnog is er geen harde garantie dat er een oplossing komt voor beide vragen, maar beide partijen werken op dit moment aan het dossier met hetzelfde doel, namelijk: komen tot een verbod van doorgaand vrachtverkeer voor de hele buitenring van Hilversum in de nachtelijke uren.

- In het IBP is daarom een bedrag van € 2 ton opgenomen om de handhaving te financieren. Mochten de onderhandelingen op niets uitlopen, is de lokale wegbeheerder overigens wel gemachtigd om zelfstandig dit besluit te nemen en de beheerskosten te gebruiken voor het afdwingen van dit verbod.
- Tot op heden voert de gemeente Hilversum een bevoorradsingsbeleid waarbij het centrum middels dynamische palen ´s morgens tot 11.00 uur toegankelijk is. Om de bevoorrading na 11.00 uur te stimuleren kan de gemeente dit aanpassen, door het centrum bijvoorbeeld tussen 11.00 en 14.00 uur open te stellen. Dit is echter slecht voor de kwaliteit van het winkelgebied. Daarom wordt tot op heden niet gewerkt aan het stimuleren van bevoorrading van het centrum buiten de spitsperiodes.

Financiën

- Krijgt Hilversum de beschikking over de gelden voor het Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o.?
- Het terugkrijgen van de intercity (en méér stops op station Noord) hangt samen met de aanleg van een derde perron. Wie gaat dit betalen? Is dit onderdeel van het Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o.? Hoe krijgen wij de zekerheid dat er geld is en komt voor dit derde perron dat voorwaarde is voor de terugkomst van de intercity?
- Hoe wordt dit plan financieel gedekt? En welke afspraken zijn hierover in dit kader gemaakt?
- Wat gebeurt er als het plan boven de € 50 miljoen uitkomt?

Antwoord

- Alle partijen in het IBP werken op dit moment aan een realisatieovereenkomst. Hierin wordt opgenomen wie de opdrachtgever van de diverse projecten wordt en wie hierin de financiële middelen tot zijn/haar beschikking krijgt. De realisatieovereenkomst is onderdeel van de definitieve besluitvorming. Tevens is in de realisatieovereenkomst geregeld wie voor tekorten opdraait en wat de dekkingsmiddelen zijn.
- Het extra perron op station Hilversum valt buiten het IBP. De Noordvleugel (samenwerkende overheden in de Noordelijke randstad) bekostigt de aanleg van het extra perron uit het rijksbudget voor BOR RegioNet. Verwacht wordt dat ProRail – die het werk uitvoert – na toestemming van de Noordvleugel medio november 2005 een beschikkingsaanvraag naar het Rijk uitdoet. Beoogd wordt het eilandperron eind 2007 operationeel te hebben en eind 2006 gedeeltelijk operationeel. Uitvoering wordt zoveel mogelijk gekoppeld aan die van de langzaam verkeerstunnel, die overigens door aanleg van het extra perron geen vertraging mag oplopen.

Bereikbaarheid woonwijken

- De bereikbaarheid van drie woonbuurten baren ons ernstige zorgen, te weten Noord, Over het Spoor (de Larenseweg is bijvoorbeeld erg smal en zal met bouwplannen als Lucent en Onkenhout in de toekomst zwaarder worden belast. Kan groot vrachtverkeer hier nog wel rijden? Door op de Johannes Geradtsweg bij de Jacob van Campenlaan de linksafbeweging richting Jan van der Heijdenstraat weg te halen is veel verkeer aangewezen op deze Larenseweg. Is dit een verstandige keuze?) en de Bloemenbuurt (hoe belangrijk is het openstellen van de Pieter de Hooghlaan voor de bereikbaarheid van de Bloemenbuurt?)

Antwoord

- De wijk Noord is op dit moment via vijf straten bereikbaar. Na uitvoering van het IBP blijven dat er vijf met dien verstande dat, uitgezonderd de nood- en hulpdiensten, de Simon Stevinweg alleen bereikbaar is vanuit het oosten (vanaf het Den Uylplein). De Floris Vosstraat, de Jacob van Campenlaan, de Snelliuslaan en de Crailosebrug blijven onverminderd bereikbaar. In aantallen uitgedrukt is de Simon Stevinweg (niet het radiaalgedeelte, maar het verblijfsgebiedgedeelte in de wijk Noord) op dit moment al de minst gebruikte ingang van de wijk, en met deze plannen blijft de Simon Stevinweg (het verblijfsgebiedgedeelte) dat ook.

- De wijk Over het Spoor is qua ontsluiting op dit moment al redelijk beperkt bereikbaar door de ligging van het spoor (Hilversum – Amersfoort), dat maar een beperkt aantal overgangen (lees: ingangen van de wijk) heeft. De inmiddels ingerichte radiaal Larenseweg vormt de ingaande hoofdader en de inmiddels ingerichte radiaal Simon Stevinweg één van de twee uitgaande hoofdaders. De andere hoofdader is de radiaal Prof. Kochstraat / Minckelersstraat die voor 2009 op de planning staat om ingericht te worden. Het IBP verandert nauwelijks wat aan deze situatie, uitgezonderd ongeveer 500 voertuigen per etmaal (in 2020) die in de nieuwe situatie de Simon Stevinweg niet meer linksaf (richting viaduct/Media Park) of rechtdoor (richting Noord) kunnen verlaten. Uitzondering hierop zijn de nood- en hulpdiensten die middels een dynamische paal alle verkeersbewegingen kunnen maken. Het grootste gedeelte van deze auto's zal de Jan van der Heijdenstraat gaan gebruiken, waar voldoende capaciteit aanwezig is.
- De wijk Bloemenbuurt (en Schildersbuurt) kenmerkt zich door een zeer beperkte bereikbaarheid van de meeste percelen, met andere woorden: de meeste woningen hebben slechts één aanrijroute en één afrijroute. Dit is ontstaan nadat, om sluipverkeer te weren, veel straten in de afgelopen jaren zijn geknipt of éénrichtingsverkeer zijn geworden. Teneinde de doorstroming op de Diependaalselaan te bevorderen, waarbij een evenwichtige verdeling van het verkeer op alle straten tot aanbeveling strekt, is de huidige variant met tweerichtingsverkeer op de Pieter de Hooghlaan ontwikkeld. Dit vergroot de verschillende toegangsmogelijkheden van met name de Schildersbuurt, maar heeft weer andere consequenties (zie kruispunt Pieter de Hooghlaan - Eikbosserweg).

Fasering

- Waarom zit de Diependaalselaan in 2011 in de planning? Door de genomen maatregelen is de doorstroming sterk verbeterd, maar is de oversteekbaarheid zwaar verslechterd. Is het verstandig op korte termijn verdere maatregelen te nemen ter verbetering van de doorstroming van de Diependaalselaan en pas in 2011 maatregelen ter verbetering van de oversteekbaarheid te nemen?
- Moet als voorwaarde niet worden gesteld: `het hele plan of niks`?
- Is ´eerst uitvoeren, dan aanpassen´ niet de enige juiste werkwijze?

Antwoord

- De realisatieovereenkomst regelt dat bij positieve besluitvorming de partijen zich bindend uitspreken over de realisatie van het gehele plan. Vanzelfsprekend zal, net zoals bij Plan Wegen, na realisatie van het hele plan een evaluatie worden gestart naar eventueel aanvullende benodigde maatregelen. De voorgestelde fasering is gebaseerd op de wens om als eerste de openbaar vervoer- en fietsaspecten van het plan aan te pakken. Aansluitend de maatregelen op de vier hoofdroutes naar het Media Park en tenslotte de Diependaalselaan.
- Gezien de doorstromingverbeterende maatregelen van de afgelopen jaren op de Diependaalselaan valt echter goed te beargumenteren om de maatregelen op de Diependaalselaan, ter verbetering van o.a. de oversteekbaarheid, in een eerder stadium uit te voeren. Daar komt bij dat in het IBP teruggaven uit het BTW-compensatiefonds zijn bestemd voor een bijdrage in een ongelijkvloerse oplossing op de buitenring Oost. In het definitieve IBP is daarom de fasering aangepast waarbij de buitenring-Zuid (Diependaalselaan) in 2010 en de buitenring-Oost (Oostereind, Oosterengweg en Kamerlingh Onnesweg) in 2011 zijn gepland.

Inspraak

- Kunnen bij de uitwerkingbewoners en bedrijven worden betrokken bij de uitwerking van de plannen, gelijk het mobiliteitsplatform & de klankbordgroep Wegen?
- Wij gaan er vanuit dat bij de uitwerking van de deeltrajecten nauwkeurige afstemming op zowel wijk- als buurtniveau zal plaatsvinden met gebruikers cq. ervaringsdeskundigen.
- Moet in dit stadium het Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o. niet zover als dat kan worden uitgewerkt, om te voorkomen dat bij de detailuitwerking nog discussie bestaat over één of tweerichtingsverkeer?

Antwoord

- Evenals de afgelopen jaren bij het realiseren van infrastructuurprojecten gebruikelijk was, zullen nauwgezet de belanghebbenden (bewoners, bedrijven, belangengroepen) worden betrokken bij de totstandkoming van de projecten. Middels een informatieavond over de randvoorwaarden zal de eerst informatie uit de buurt worden verstrekt. Aansluitend zal door een voorlopig ontwerp, inspraakavond/-periode en een definitief ontwerp het project tot stand komen. In dit traject zullen alle belangen zorgvuldig worden meegewogen.. Over de basale randvoorwaarden, bijvoorbeeld verkeerslichten versus rotonde of éénrichting versus tweerichtingsverkeer, mag géén onduidelijkheid meer bestaan. Het IBP e.o. geeft hierover onomkeerbaar uitsluitel. Vooralsnog zijn er geen plannen een nieuw mobiliteitsplatform of klankbordgroep Wegen op te richten

Flankerend beleid

- Is het niet verstandig parkeerbeleid voor de wijk Noord te maken aangezien bij de totstandkoming van de loopbrug alhier parkeeroverlast kan ontstaan?
- Op en rondom de Johannes Geradtsweg zoneparkeren invoeren zoals in Amsterdam.
- Voor rekeningrijden in!
- Maak openbaar vervoer voordelig of gratis voor inwoners van Hilversum teneinde de interne verkeersstroom sterk te verminderen.

Antwoord

- Sinds 2003 kent de gemeente Hilversum één parkeersysteem: betaald parkeren gecombineerd met vergunninghoudersparkeren. Andere vormen zoals uitsluitend parkeervergunningen of zoneparkeren zijn hiermee komen te vervallen. Als in een buurt een parkeerprobleem (> 80% parkeerdruk) wordt geconstateerd, wordt middels een draagvlakonderzoek bekeken of de bewoners en bedrijven in het gebied interesse hebben in dit parkeersysteem. De parkeerdruk in de wijk Noord wordt de afgelopen jaren nauwlettend in de gaten gehouden. De eerste volledige parkeerdrukmeting is verricht vóórdat het Media Park betaald parkeren heeft ingevoerd. Tot op heden is uit vervolgmetingen niet gebleken dat de wijk Noord negatieve effecten ondervindt op het gebied van parkeren van de ontwikkelingen op het Media Park. Mocht dit in de toekomst wel het geval zijn, dan zal middels een enquête het draagvlakonderzoek naar parkeerregulering worden gestart.
- Uit onderzoeken van diverse gemeenten in Nederland blijkt dat gratis openbaar vervoer om meerdere redenen niet haalbaar is. Allereerst moet de overheid alle reizigersbijdragen (de kaartjes) gaan betalen, bovenop de reeds betaalde subsidie. Dat betekent dat het busvervoer voor de opdrachtgever (de provincie Noord-Holland) ongeveer twee keer zo duur wordt. Vaak wordt verwezen naar Hasselt, België, waar gratis busvervoer een succes is. Merk echter dat de reizigersbijdrage op het moment van invoeren in Hasselt slechts 10% van de kosten was (dus 90% subsidie). Het gratis maken was dus relatief goedkoop voor Hasselt. In Hilversum en Gooi en Vechtstreek is de reizigersbijdrage ca. 40-50%, dus gratis maken is flink duurder. Daarnaast zal gratis openbaar vervoer vooral een effect hebben op het fietsgebruik. Voor verplaatsingen op korte afstanden zullen mensen vaker de bus nemen, in plaats van de fiets. Dat is geen gewenst effect. Er wordt in alle onderzoeken geen effect van gratis OV verwacht op het autogebruik. Alle onderzoeken tonen aan dat de prijs van het vervoer niet een voldoende belangrijke reden is voor automobilisten om de auto te laten staan en de bus te nemen. Overigens blijkt busgebruik vooral te worden bevorderd door goede informatie, stipt en snel rijden, goed materieel en veiligheid. Juist op dat laatste punt wordt een probleem verwacht: gratis openbaar vervoer wordt in alle onderzoeken verwacht sociaal onveiliger te zijn dan betaald openbaar vervoer.

Verkeersmodel

- Is het niet raar dat in 2020 nog files op de belangrijkste routes naar het Media Park zijn voorzien terwijl het weghalen van deze files juist het doel van het IBP is?

- Kan het fietsverkeer ook worden mee gesimuleerd? Zijn met zo'n modelsimulatie niet heel veel fietsknelpunten te onderbouwen?
- Bij de meeste maatregelen staat niet beschreven in hoeverre de maatregelen invloed heeft op het fietsverkeer. Dit is mijns inziens een lacune in het rapport.
- Ik mis de strategische visie op vervoer per fiets. Is er een samenhangend en uniform hoofdfietsnetwerk gedefinieerd? Zijn er standaarden voor het uiterlijk en de inpassing van fietspaden? Ambities omtrent comfort en veiligheid van fietsverbindingen ontbreken geheel.

Antwoord

- Volgens het model ontstaat er in 2020 op het piekmoment in de spits op de Larenseweg, de Utrechtseweg en de Lage Naarderweg congestie naar het Media Park. Met andere woorden: treedt er verliestijd op voor automobilisten naar het Media Park. Deze verliestijd is echter in minuten uitgedrukt vele malen lager dan de huidige verliestijd! Dit heeft alles te maken met de kraanfunctie van deze punten. Het lokale wegennet is op dit moment immers volledig belast, waardoor slechts druppelsgewijs meer voertuigen op het netwerk kunnen worden toegelaten. De enige manier om het laatste restje overgebleven verliestijd op te lossen is de buitenring van meer capaciteit te voorzien door de aanleg van extra asfalt.
- Tot op heden is het verkeersmodel Hilversum niet multimodaal, met andere woorden: alleen voor gemotoriseerd verkeer. Zowel openbaar vervoer als de fiets kan wel aan het model worden toegevoegd. Daar is in het kader van het IBP niet voor gekozen. Ten eerste omdat tijdens de eerste maanden (waarin het model is gebouwd) de aanbesteding van het openbaar vervoer liep. Het was dus onbekend waar en hoe vaak de bussen in de komende periode zouden gaan rijden aangezien er nog geen gunning had plaatsgevonden. Toen de gunning eenmaal had plaatsgevonden was het IBP reeds in concept geschreven.
- De tweede reden is dat het huidige model niet goed geschikt is voor het uitzoeken van fietserstromen. Dat komt om de volgende reden: langs hoofdwegen legt de gemeente Hilversum standaard (vrijliggende) fietsvoorzieningen aan. Het huidige verkeersmodel bevat alle hoofdwegen plus binnen de woonwijken een paar cruciale overige straten. Deze straten komen veelal niet overeen met fietsroutes. Met andere woorden: er moeten fors meer straten worden meegesimuleerd om een goede fietsprognose te kunnen maken. In het kader van de bereikbaarheid van het Media Park is toen gekozen om geen fietsmodule in het model op te nemen. In de toekomst is het goed mogelijk dat de gemeente Hilversum alsnog zelf besluit deze uitbreiding van het verkeersmodel wel te doen.

Werkgelegenheid

- Hilversummers die op het Media Park werken hebben géén betere bereikbaarheid nodig, die pakken hun fiets, en met de auto weten zij ook wel de snelste weg. Voor hun zijn de voorrangpleintjes en pendelbusdiensten tussen het NS-station en het Media Park niet bedacht. Ze zijn bedoeld voor werknemers uit regio's Amsterdam en Utrecht.
- Het Media Park neemt een belangrijke positie in, in uw gemeente en de gehele regio, als het gaat om vernieuwde werkgelegenheid met een landelijke uitstraling. Hoewel een aantal structurele ingrepen in de infrastructuur nodig blijft, zal het voorgestelde maatregelenpakket op de korte termijn de bereikbaarheid van het Media Park en in het bijzonder Hilversum als totaal zeker ten goede komen. Daarom willen wij de voorgestelde maatregelen graag ondersteunen, want het functioneren van het gehele Media Park kan niet zonder een goede bereikbaarheid.

Antwoord

- Niets doen aan het verbeteren van de bereikbaarheid zou op de lange termijn verlies van de media betekenen. Door de komende jaren de media op het Media Park te versterken, uit te breiden en de bereikbaarheid te verbeteren, kan deze werkgelegenheid worden behouden voor de regio 't Gooi en Hilversum in het bijzonder.

Verkeersveiligheid

- 3VO weet dat de gemeente ook zelf de verkeersveiligheid hoog in het vaandel heeft en vertrouwt er op dat het alle mogelijke (ook meestal wettelijk voorgeschreven) middelen inzet om tot een optimale verkeerssituatie te komen. Toch wil ik u het bijgevoegde document aanbieden in het vertrouwen dat u e.e.a. kritisch zult bekijken en wellicht mee kan laten wegen in de uiteindelijke situatie.

Antwoord

- De fietsvoorzieningen moeten bij het opstellen van een voorlopig ontwerp t.z.t. nader worden gedetailleerd. De aangedragen 33 punten hebben betrekking op detaillering van de ontwerpen en zullen worden meegenomen om tot verkeersveilige definitieve ontwerpen te komen.