



Mediastad



EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag wijkbijeenkomst Zuidwest

22 november 2022

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: programmamanager, beleidsadviseur milieu & mobiliteit en communicatieadviseur
- Deelnemers: 7 inwoners

Opzet

De avond begon met een presentatie van de programmamanager met achtergrondinformatie, uitleg over het uitvoeringsprogramma, de deelonderzoeken en de mogelijke maatregelen voor Hilversum en de wijk. Vervolgens werd een tafelgesprek gevoerd. Daarbij is gebruik gemaakt van een kaart van de wijk, waarop stickers met maatregelen geplakt kunnen worden.

Vragen als richtlijn voor het gesprek:

- Wat vindt u van de voorgestelde maatregelen voor heel Hilversum en in uw wijk?
- Wat wilt u hier nog aan toevoegen of verbeteren in uw wijk, aan concrete maatregelen?
- Wat is het effect van vraag 1 en 2 op andere (naburige) wijken?

Uitkomsten gesprek

Auto en fiets in de wijk

- Auto te gast maken van de Vaartweg
- Vaartweg fietspad tot de Kerkbrink
- 30 km Kerkelandenlaan of misschien heel Kerkelanden 30 km gebied
- Auto blijft wel nodig voor grote (wekelijkse) boodschappen
- Fietsen naar het centrum. Deelbakfietsen kan een goede oplossing zijn. Dan kun je grotere spullen meenemen wat op fiets niets lukt. Vaste standplaats in de wijk, bij het winkelcentrum, maar ook een vaste standplaats in het centrum
- Minder parkeerplekken om auto te ontmoedigen
- Betaald parkeren inclusief Kerkelanden, anders krijgen we hier de problemen

Doorstroom

- Geen vrachtwagen op de Diependaalselaan, alleen bestemmingsverkeer zoals voor bevoorrading
- Rekening houden met route bevoorrading van dorpen in de regio zoals Vreeland
- Verbreed wegen niet; dat zorgt er alleen maar voor dat het drukker wordt
- Maximumsnelheid van 60 km op N201

Hubs, ketenmobiliteit en ov

- P&R aan de rand met OV naar de A2 en fiets of busjes naar de stad. Vraag is hoeveel parkeerplaatsen zijn er nodig? Er is niet veel ruimte. Maar je wilt ook verschil maken?
- A2 nu nog geen treinstation. Wel goede optie voor P&R locatie met bus langs de dorpen die eindigt bij het station
- OV is niet betrouwbaar; treinen/ bussen rijden vaak niet op tijd of helemaal niet
- Amsterdam zuid geen goede ov-verbinding met trein
- OV vanuit Zuidwest naar een treinstation duurt lang, maar is in 10 minuten te fietsen
- Grote bussen buiten spits vaak leeg; fijnmazig vervoer zou goede oplossing kunnen zijn
- Creëer goede busverbinding vanuit de wijk naar Amsterdam/Utrecht

Meer ruimte voor de fiets in heel Hilversum

- Hilversum heeft veel auto's; het is ontworpen voor de auto en is geen fijne fietsstad

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Meer ruimte voor fietsers maar ook voor groen
- Veilige fietspaden en straten bijvoorbeeld door meer 'auto te gast' en invoeren 30 km
- Brede fietspaden nodig voor bakfietsen die je nu veel meer ziet
- Goede fietspaden zonder scherpe/ haakse bochten
- Centrum zoveel mogelijk autovrij maken; alleen toegankelijk voor houden voor specifieke groepen bijvoorbeeld mindervalide
- Faciliteren met wat nodig is als alternatief, bijvoorbeeld OV op oproep, deelbakfietsen
- Een autovrij centrum maar wel met beter OV naar het centrum
- Groest weer open voor fietsers. Afsluiten was een coronamaatregel, nu voorbij

Maak het onaantrekkelijk voor de auto

- Gijsbrecht van Amstelstraat helemaal auto te gast maken; stoplichten daar zijn gevaarlijk
- Ontmoedig twee auto's door bijvoorbeeld 1 parkeervergunning per woning
- Parkeren beperken
- Parkeermogelijkheden rand van de stad; risico is kans op tweedeling tussen mensen die kunnen parkeren op eigen terrein en mensen die afhankelijk zijn van parkeren buiten
- Overal 30km binnen de bebouwde kom
- Er moet gestuurd worden op een goede doorstroom van fietsers en voetgangers in tegenstelling tot huidige situatie waar gestuurd wordt op doorstroom van auto's; iVRI's zijn meestal ingesteld op autoverkeer en dit zou redelijk snel aangepast kunnen worden
- Bij scholen geen auto's en minder parkeerplekken bij sportvelden

Algemeen

- Leefbaar en duurzame stad is wat we willen bereiken
- Elke wijziging is in het begin moeilijk maar went en na een paar jaar is dat het nieuwe normaal
- Kijk ook naar andere steden en landen; er zijn aantal goede voorbeelden zoals Utrecht, Den Bosch, Gent en Japan

Rondvraag: Wilt u nog iets meegeven aan de raad?

- Meer en goede fietspaden door Hilversum
- Maak het aantrekkelijk voor fietsers
- Maak Hilversum een fietsstad
- Meer ruimte voor Fietsers en wandelaars
- Fiets en fijnmazig vervoer, ook voor forensen van/naar Hilversum
- Houd rekening met hoe je grote spullen uit het centrum in wijk krijgt
- Regelen van een goede verbinding naar andere delen van het land, bijvoorbeeld Amsterdam zuid
- P&R richting A2 met NS-station langs de A2
- Ontwerp bij nieuwe ontwikkelingen voor de fietser
- Niets doen is ook een optie; Kies goed wat je gaat doen en laat het gebeuren
- Fietsers en voetgangers voorrang op het verkeer
- Maatregelen tegen lawaaiig verkeer; lawaaibegrenzers verplicht

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Foto kaart



EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag wijkbijeenkomst Centrum

23 november 2022

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: programmamanager, beleidsadviseur milieu & mobiliteit, wijkregisseur, projectleider en communicatieadviseur
- Deelnemers: 9, vertegenwoordigers van wijk- en buurtverenigingen, raadslid, ondernemer, vertegenwoordiger ondernemersvereniging, vertegenwoordiger van belangenorganisatie.

Opzet

De avond begon met een presentatie van de programmamanager met achtergrondinformatie, uitleg over het uitvoeringsprogramma, de deelonderzoeken en de mogelijke maatregelen voor Hilversum en de wijk. Vervolgens werd een tafelgesprek gevoerd. Daarbij is gebruik gemaakt van een kaart van de wijk, waarop stickers met maatregelen geplakt kunnen worden.

Vragen als richtlijn voor het gesprek:

- Wat vindt u van de voorgestelde maatregelen voor heel Hilversum en in uw wijk?
- Wat wilt u hier nog aan toevoegen of verbeteren in uw wijk, aan concrete maatregelen?
- Wat is het effect van vraag 1 en 2 op andere (naburige) wijken?

Uitkomsten gesprek

Opmerking vooraf

- Participatie is belangrijk, start daarom tijdig met communiceren. Minimaal 1 maand voordat je begint zodat de achterban geïnformeerd kan worden en men daar rekening mee kan houden in de agenda. Ook werd aangegeven dat het bekendmaken van de locatie erg laat was.
- De programmamanager legt uit dat deze participatiebijeenkomst een van de eerste is. Begin 2023 volgen meerdere bijeenkomsten ook voor inwoners, zodat geïnteresseerden genoeg tijd hebben om zich aan te melden en voor te bereiden. Ook zal er naar een variatie in tijd gekeken worden en de mogelijkheid van online naast de fysieke bijeenkomsten.

Ketenmobiliteit, deelvervoer en OV

- Centrum is juist de wijk die het beste bereikbaar is met het OV
- Word een Intercitystation naar Amsterdam
- Meer elektrische bussen en kleine bussen
- Regionale circulaire oplossingen; andere manieren van vervoer naar het Centrum stimuleren en faciliteren
- Centrum autovrij maken, met kleine E-busjes die langzaam door het centrum rijden
- Vraag of je verkeer en wandelen niet wilt scheiden en rekening houden met toegankelijkheid/ veiligheid voor mensen met een beperking?

Fietsen en wandelen

- Let op dat laadpalen niet op trottoirs gezet worden; op sommige plekken kan nu al geen gebruik worden gemaakt van delen van de stoep
- Maak betere fietsroutes
- Behoud 's Gravenlandseweg/ kerkbrink als fietsstraat; alternatieven onlogisch en onveilig
- Maak een fietsstraat van de Kerkstraat, gedeelte tussen de Kerkbrink en Bussumerstraat
- Kijk naar venstertijden voor fietsverkeer op bepaalde straten

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- [Aanvulling RR 28/1] Buiten winkeltijden fiets toelaten in Kerkstraat (Bussumerstraat-Kerkbrink) Groest was voorheen een fietsstraat en de ruimte is er om het in te richten voor fietsen en wandelen
- [Aanvulling RR 28/1] Altijd fiets toelaten op de Groest en de route 's-Gravenlandseweg - Kerkbrink - Langestraat
- Maak op de Groest een fietspad in het midden, zoals in andere fietssteden, zodat het duidelijk is waar gefietst kan worden. Hiermee wordt het ook veiliger; houd wel rekening met veiligheid van slechtzienden bijvoorbeeld
- Bredere fietsstraten in de aanloopstraten naar de binnenstad
- Veiligheid rondom de scholen is de graadmeter of mensen met auto komen; bij veilig gevoel vaker brengen met de fiets en kinderen op de fiets
- Meer plekken voor fiets parkeren en verruim openingstijden fietsstallingen
- Oude fietsenstalling weer in gebruik nemen; extra toestroom met verhuizing van de bibliotheek
- Elektrische fiets maakt bereik groter; Utrecht en andere steden nu op fietsbare afstand
- Fietzersbond doet al onderzoek naar fietsknelpunten en "doorfietsbaarheid" van de stad

Auto

- Havenstraat autoluw maken
- Centrumring 30 km per uur; misschien met venstertijden
- Hilversum heeft op het moment betere faciliteiten voor de auto dan voor langzaam verkeer
- Stimuleer de vermindering van het autogebruik
- Maak centrum alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer
- Minder paaltjes en meer camera's voor het handhaven; wordt al gebruikt in andere steden zoals Londen, Amersfoort
- Zorg dat werkgevers gaan sturen op gebruik van Openbaar Vervoer in plaats van de auto, voorbeeld Natuurmonumenten of Ziggo in andere steden
- Maak onderscheid tussen centrum bewoners en centrum bezoekers; bezoekers ontmoedigen om met auto te komen
- Auto ontmoedigen bij stoplichten door voorrang te geven aan langzaam verkeer
- In 2030/2040 is het centrum autoluw inclusief de aanloopstraten
- Parkeren aan de rand van de stad moet geregeld zijn voordat je centrum autoluw kan maken
- Binnenring weer tweerichtingsverkeer
- Stationsstraat behouden zoals die nu is, de ring niet aanpassen

Parkeren

- Den Bosch is een goed voorbeeld voor parkeren; parkeren aan de rand van de stad met gratis busvervoer
- Cityparking ligt verkeerd; gebruik deze alleen voor omwonenden
- Voor de parkeergarage aan het Noordse Bosje liggen ontwikkelplannen. Zorg ervoor dat het een combinatie wordt van wonen en parkeren, bijvoorbeeld inpandig parkeren voor inwoners en directe omwonenden
- Pas parkeernorm naar beneden aan (verlagen van de parkeernormen) bij nieuwe woningen
- Autogebruik ontmoedigen door parkeerbeleid

Overige

- Gedragsverandering begint bij een goed ontwerp
- Niks doen is geen optie
- Meer handhaven
- Beter kijken naar lokale en integrale oplossingen; wonen en werken
- Werkgelegenheid verdwijnt uit het centrum en dat leidt tot meer verkeer
- Let op dat bouw van nieuwe woningen nog meer wonen in het centrum en werken buiten de stad betekent, waardoor er meer verkeer kan gaan komen

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Meer groene omgeving
- Groei samen laten gaan met veranderingen in de samenleving; groenere samenleving

Rondvraag: Wilt u nog iets meegeven?

- Let op de toegankelijkheid in alles wat je doet

Acties

- Hilversum 100 werkt al samen met aantal partijen; korte lijn houden en kijken naar samenwerkingsmogelijkheden.

Foto kaart



EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag wijkbijeenkomst Oost

28 november 2022

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: programmamanager, project assistent, wijkregisseur en communicatieadviseur
- Deelnemers: 8, vertegenwoordigers uit wijk- en buurtverenigingen

Opzet

De avond begon met een korte kennismaking. Daarna volgde een levendig gesprek met alle deelnemers met vragen en suggesties over mobiliteit, veiligheid, en situaties in de wijk die in hun ogen opgelost moeten worden. En tegelijkertijd hield de programmamanager een presentatie met achtergrondinformatie, uitleg over het uitvoeringsprogramma, de deelonderzoeken en de mogelijke maatregelen voor Hilversum en de wijk. Tenslotte volgde een tafelgesprek met alle deelnemers. Daarbij is gebruik gemaakt van een kaart van de wijk, waarop stickers met maatregelen geplakt konden worden, en toelichtingen op 'geeltjes'.

Vragen als richtlijn voor het gesprek:

- Wat vindt u van de voorgestelde maatregelen voor heel Hilversum en in uw wijk?
- Wat wilt u hier nog aan toevoegen of verbeteren in uw wijk, aan concrete maatregelen?
- Wat is het effect van vraag 1 en 2 op andere (naburige) wijken?

Uitkomsten gesprek

Opmerkingen algemeen

- De vastgestelde Omgevingsvisie van de gemeente is belangrijk als paraplu voor onder meer Mobiliteit. Die ontbreekt nu nog. "Is de volgorde wel juist en zou je als gemeente moeten starten met de Omgevingsvisie en daarna Mobiliteit". Marco Maréchal ging hier uitgebreid op in en gaf aan dat de gemeenteraad het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040 z.s.m. wil voortzetten na de vaststelling van de Mobiliteitsvisie in april 2021
- Veiligheid vormt een belangrijk thema voor Hilversum, en met name ook voor de wijk Oost
- Veiligheid op nummer één zetten; dit is belangrijk ook i.v.m. ongelukken
- De opkomst is gering, klaarblijkelijk wordt de urgentie onvoldoende ervaren
- Ontwikkel als gemeentebestuur vanuit de behoefte van bewoners en niet vanuit beleidsdoelen
- Wat zijn de plannen voor uitvoering van de maatregelen? Het is fijn om dat beter te weten dan alleen het jaartal 2040
- De wegen in Hilversum zijn te smal voor de grote hoeveelheid verplaatsingen
- Herinrichting vanuit project Kleine Spoorbomen is goed voor Oost

Ketenmobiliteit, deelvervoer en OV

- P&B en Hubs langs de Kamerling Onnesweg
- SnappCar en particulier deelauto's introduceren (kost niks)
- Bij Mediapark P&B, oplaadpalen, parkeergarage, deelbusjes, kleine Hub en fietsenstalling
- Autodelen zonder abonnement
- Maak Openbaar Vervoer gratis

Fietsen en wandelen

- Autoluwe fietsradiaal maken van Eemnesserweg; auto te gast
- Drempels Koningsstraat/havenstraatbuurt zijn zeer onveilig voor fietsers en rolstoelen
- Mediapark verbinden met groene koele fietsroute naar centrum
- Buurtwijkcentrum voorzien van deelfietsen
- Doorstroom fietsstoplichten bij mediapark

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Onderscheid maken tussen snelfiets- en fietsverkeer
- CS fietstunnel trottoirs opnieuw leggen
- Betonnen plaat over fietstunnel bij oosterspoor voor Noord-Zuid verbinding Noorderweg- Zuiderweg
- Groen/wandelroute aanleggen vanaf Bussum, richting station, Zuiderweg en langs het spoor richting Monnikenberg; Groen/wandelroute aanleggen van station richting Baarn
- Oversteekbaarheid Minckelersstraat verbeteren
- Simon Stevinweg trottoir breder in plaat van parkeerplaatsen
- Watertappunten voor fietsers nabij Larenseweg
- Lopen moet aantrekkelijker worden gemaakt door comfortabele bankjes, goede wandelpaden etc.
- Larenseweg bij Jumbo is onveilig voor oversteken
- Lorenzweg fietspaden verfraaien en oversteekplaatsen verbeteren
- Op wegen met eenrichtingverkeer vanwege de aparte fietspaden: een fietsstraat introduceren (zoals in Utrecht succesvol), rood asfalt, tweerichting. Dan is er meer doorstroom mogelijk.

Auto

- Zet in op het delen van je eigen auto met anderen (SnappCar)
- Veel niet-autobezitters willen graag lenen en delen. Doe onderzoek wie interesse hebben
- 30 km invoeren is toch heel nuttig? Waarom moet dat zo lang duren: invoeren!
- Bedrijf/deelbusjes voor bewoners die voor werk busje nodig hebben
- Meer stoplichten plaatsen want doorstroming/doorrijden is juist vaak onveiliger
- Afnemende autobezit en -gebruik is nuttig; maar als er toch nog veel bouwplannen zijn ontstaat er nieuwe druk door weer toenemend autobezit- en gebruik). Dus stoppen met nieuw te bouwen

Parkeren

- Kerkelanden is in trek omdat je daar kunt parkeren. Dat is voor iedere autobezitter duidelijk dat je daar wél kunt parkeren
- P-garages openstellen voor vergunninghouders (Villa Industria, Lucent, Van Son)
- Parkeergarages beter benutten; ze staan nu leeg
- Bouwprojecten koppelen aan parkeernormen

Veiligheid

- Kentekenonderzoek i.v.m. ongelukken
- Veiligheid bij scholen verbeteren
- Bink en Compananny met meerdere vestigingen meenemen als stakeholder (kinderopvang voor jonge kinderen die leren lopen) Rotondes hebben verschillende voorrangsregels

Overige

- Programma De Knip zo snel mogelijk in Kleine Drift
- 'Hittestress' verminderen door groene speeltuinen bij N525
- Openbare toiletten bij N525/Larenseweg
- Alles duurt veel te lang. Ga maatregelen gewoon uitvoeren
- Geef ons geruststelling door ook op de korte termijn maatregelen in te voeren
- Busremise verplaatsen uit het midden van de wijk en hier een park van maken

Acties

- Maak bij politiek kenbaar dat een Omgevingsvisie hoogste prioriteit heeft, als overkoepelend plan voor alle andere plannen, waaronder ook Mobiliteit
- Agendeer bij de politiek veiligheid als een prioriteit
- Graag Bink kinderopvang ook als stakeholder betrekken

Foto kaart



EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag wijkbijeenkomst Zuid

30 november 2022

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: programmamanager, beleidsadviseur duurzame mobiliteit en twee communicatieadviseurs
- Deelnemers: 8, vertegenwoordigers uit wijk- en buurtverenigingen

Opzet

De avond begon met een korte kennismaking. De programmamanager gaf daarna een uiteenzetting over het uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040. Aanwezigen stelden regelmatig vragen voor nadere toelichting. Na de pauze vonden twee tafelgesprekken plaats waarin de aanwezigen met elkaar de mogelijkheden voor hun wijk bespraken. Daarbij is gebruik gemaakt van een kaart van de wijk, waarop stickers met maatregelen geplakt konden worden, en toelichtingen op 'geeltjes'.

Vragen als richtlijn voor het gesprek:

- Wat vindt u van de voorgestelde maatregelen voor heel Hilversum en in uw wijk?
- Wat wilt u hier nog aan toevoegen of verbeteren in uw wijk, aan concrete maatregelen?
- Wat is het effect van vraag 1 en 2 op andere (naburige) wijken?

Uitkomsten gesprek

Opmerkingen algemeen

- Vraag wat precies onder autoluw wordt verstaan?
- Gijsbrecht beter geschikt als leuke uitgaansstraat dan Havenstraat
- Neem Rooie dorp mee bij maatregelen

Doorstroming

- Overal 30 km/uur behalve op de ring

Fietsen en wandelen

- Stoepen worden geblokkeerd door geparkeerde auto's
- Hoge stoepen gevaarlijk, vooral in combinatie met de auto's die half op de stoep zijn geparkeerd
- Winkelgedeelte van de Gijsbrecht autoluw en alleen toegankelijk maken voor bestemmingsverkeer eventueel met venstertijden
- Bij Gijsbrecht geen fietsparkeergarage maar fietsnietjes zodat je in de hele straat de mogelijkheid hebt je fiets te parkeren
- Bij de Neuweg staan de auto's half geparkeerd op de stoep. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties vooral met de hoge stoepen. Maak de weg gelijk
- Maak van de Neuweg een fietsstraat of bepaalde tijden geen auto's
- Maak van de Herenstraat een fietsstraat
- Bredere fietspaden
- Onderscheid tussen normale fietsen en fatbikes/ e-fietsen
- Meer fietsparkeermogelijkheden
- Fietsstalling aan de Jacob Catsstraat

Auto

- Auto blijft nodig voor bepaalde beroepen

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Stimuleer gebruik SnappCar; kost niets
- Deelauto's stimuleren in de wijk
- Deelfietsen en -scooters kan ook mits goed geregeld
- Ontwikkel hubs met parkeerplaatsen aan de rand van de stad; P&B bij kerkelanden (in de groene (gras)punt gelegen tussen de Van Ghentlaan en de Loosdrechtseweg (nu soms gebruikt voor groenafval door de gemeente) of Circusterrein
- Oplaadpalen aan elke lantaarnpaal
- Autoluw in omgeving Loosdrechtseweg ten voordele van fiets parkeren

Parkeren

- Invoeren betaald parkeren is logisch; auto's staan in de weg
- Parkeervergunning voor bewoners
- Niet meer parkeervergunningen uitgeven dan plekken
- Maximaal 1 parkeervergunning per adres uitgeven
- Geen parkeervergunning voor huizen met eigen parkeergelegenheid
- Betaald parkeren heeft een goed effect op verminderen autobezit
- Heel Hilversum betaald parkeren is een goed idee
 - Geen parkeren bij/op groenstrook Taludweg; dit is deel van het Beschermd Stadsgezicht Noordwestelijk Villagebied en beschermd door een beschermend bestemmingsplan
- Parkeergarage in het centrum voor bewoners
- Bij badhuis een ondergrondse parkeergarage maken?
- Parkeergarages openen aan de randen van de wijk (bijvoorbeeld bij de begraafplaats)
- Parkeerplaatsen opofferen ten voordele van fiets parkeren
- Hilvertsweg en omgeving staan vol met bedrijfsbusjes; probeer die naar een centrale plek te dwingen met vergunningen, parkeergarages
- Office center is failliet en kan omgebouwd worden tot parkeerhub
- Circusterrein is braakliggend en kan gebruikt worden als parkeerhub
- Boa's moeten veel meer handhaven, vooral op dubbel parkeren, op de stoep parkeren
- Er worden te makkelijk paaltjes geplaatst bij parkeerplaatsen als inwoners daarom vragen (zicht uitrit belemmert) bijvoorbeeld op de Bosdrift
- Zet geen paaltjes bij parkeerplekken dicht bij een bocht; verboden om te parkeren maar kunnen wel snel gebruikt worden door de delivery auto's die nu voor onveilige situaties zorgen

Openbaar vervoer

- Fijnmazig vervoer in overleg met werkgevers; stimuleren van gebruik van openbaar vervoer
- Bepaalde tijdstippen openbaar vervoer niet beschikbaar
- Busjes op oproep is een goed idee maar het moet wel betaalbaar zijn en betrouwbaar; geen lange wachttijden, op tijd komen bij afspraak

Veiligheid

- Violstraat is een schoolstraat; maak fietspaden breder zodat ook met een bakfiets veilig kinderen veilig gebracht/gehaald kunnen worden
- Violstraat in de ochtendspits afsluiten om de onveilige situatie op te lossen van school brengende ouders die daarna weer 'tegen de richting in' doorrijden
- Lopen of fietsen met een aantal kinderen is gevaarlijk rondom school
- Onveilige situatie rondom Elkerlyckschool (van Hogendorplan)
- Onveilige oversteek Diependaalselaan (bij de nieuwe buurt Nieuw Zuid (Amaris) waar meer seniorenwoningen worden gebouwd; zebrapad of stoplicht

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Diependaalselaan is een doorn in het oog qua verkeersgedrag; vergunningen en betaald parkeren invoeren, stoplichten plaatsen voor de veiligheid
- Rotondes Diependaalselaan hebben alleen aan een kant stoplichten, dit zorgt voor hele gevaarlijke situaties
- Paaltjes op het Schapenkamp, centrum, gevaarlijk voor fietsers
- Bij Havenstraat en Nieuweg zijn onveilige verkeerssituaties
- Meer handhaving op 30 km rijden; nu scheuren auto's over de heuveltjes/30 km

Overige

- Betere handhaving, met name bij parkeren op fietspaden

Acties

- De prioritaire doorfietsroutes/Taludweg heeft de raad al in gang gezet; participatie doorfietsroute heeft nog niet plaatsgevonden terwijl dat wel is toegezegd. Zie ook de bewonersbrief van 2 augustus 2022, zaaknummer 1189832) te vinden in iBabs

Foto kaart



EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag wijkbijeenkomst Noordoost

1 december 2022

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: programmamanager, project assistent, wijkregisseur, projectleider en communicatieadviseur
- Wethouder
- Deelnemers: 15, bewoners en vertegenwoordigers wijk- en buurtverenigingen en belangenorganisaties

Opzet

De avond begon met een korte voorstelronde. Vervolgens kreeg de voorzitter van klankbordgroep leefbaar JGW de gelegenheid om een voorbereid statement voor te lezen, namens de bewoners van de Johannes Geradtsweg. Deze is op verzoek als bijlage toegevoegd aan dit verslag. Daarna gaf de programmamanager een presentatie over het uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040 waarin hij inging op de onderzoeken die zijn uitgevoerd en de voorgestelde maatregelen. Er is grote onvrede bij de vertegenwoordigers van de Johannes Geradtsweg en zij voelen zich niet gehoord.

De programmamanager legde vervolgens uit dat dit de eerste bijeenkomsten zijn in dit participatieproces. In 2023 volgen meer bijeenkomsten waaronder een gericht gesprek met de wijken Noordoost, Noordwest en het Mediapark.

Tijdens de pauze hebben een aantal deelnemers besloten weg te gaan. De overige deelnemers (8 personen) gingen organisch met elkaar in gesprek. Rondom twee tafels ontstond een gesprek aan de hand van de kaart.

Uitkomsten gesprek

Algemeen

- Waar zitten de knelpunten? Neem ons mee waarop dat gebaseerd is?
- De gemeente mag meer ambitie tonen zoals voorrang langzaam verkeer
- Wat zijn de visie en ambities van de gemeente? Niet te zien in het plan
- Wat zijn concrete veranderingen? Concrete maatregelen?
- Missen inhoud
- Vraag is: werk het uit en leg verschillende concepten terug met concrete maatregelen. We hebben al meerdere malen input gegeven
- Bij eerdere participatiebijeenkomsten is ook al informatie opgehaald
- Vraag of het mogelijk is het grootschalig verkeersonderzoek in te zien
- Kom met data, laat zien wat het stappenplan wordt voor de komende periode tot aan 2040, zo weten wij ook wat we kunnen verwachten
- Maak een punt, wat is nu echt de binnen- en buitenring
- Kunnen de maatregelen die nu al mogelijk zijn ook sneller geïmplementeerd worden, waarom wordt dat pas in 2030/2040 gedaan?
- Veiligheid wordt enorm gemist
- Ga nu bezig met veiligheidsacties voordat het te laat is
- Maak een keuze; willen we groeien als Hilversum of blijven we hetzelfde qua bewoners aantallen?
- De auto hoeft niet overal meer te komen
- Meer duidelijkheid qua voorrang fietsers en langzaam verkeer

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Tafel 1

Doorstroom

- Een derde ringweg aan de noordkant is nodig als de raad Hilversum wil laten groeien (> 100000 inwoners) en om de Johannes Geradtsweg te ontlasten
- Ringweg vanaf Larenseweg (stukje grond GNR/ Gemeente), langs de Erfgooiersstraat, naar het Mediapark
- 50 km/uur op de Hilversumseweg/ N525
- Laat bomen staan bij de kruising Larenseweg/ Johannes Geradtsweg
- Maak de Johannes Geradtsweg autoluw en 30 km/uur
- Verdiep het spoor ten hoogte van de sportvelden; verbind oost en west
- Ruimte maken voor bereikbaarheid nooddiensten
- Verkeer langer tegenhouden op Larenseweg en gedoseerd door laten stromen

Veiligheid

- Hele wijk 30km/uur
- Verschillende gevaarlijke kruispunten in de wijk ten noorden van de Johannes Geradtsweg
 - Jacob van Kampenlaan/ Berlagelaan rotonde maken
 - Stroeslaan/ De Kupstraat
 - Berlagelaan/ Snelliuslaan
- Johannes Geradtsweg verschillende gevaarlijke kruispunten /oversteekpunten
- Fietspad Noorderweg verbreden; is nu te smal
- Kruising Insulindelaan/ Sumatrалаan rotonde maken en toegang vanuit zuidkant Sumatrалаan afsluiten
- Snelliuslaan/ Johannes Geradtsweg
 - Fietssnelheid vanuit het spoor is hoog en gaat in de richting van gevaarlijk kruispunt
 - Drempel is te breed
 - Maak het niet meer mogelijk om auto's over te laten steken naar de Snelliuslaan
- Simon Stevinweg/ Johannes Geradtsweg
 - Plaats een drempel plateau om snelheid eruit te halen
 - Onveilige oversteek voor fietsers en palen op de verkeerde plek als je van de zuidkant van de Simon Stevinweg de Johannes Geradtsweg opkomt
 - Fietsstraat een zijde van de Simon Stevinweg langs de basisschool
 - Maak een rotonde van kruisingen 's-Gravesandelaan/Stieltjeslaan/ Jan Blankenlaan
 - Oversteek Jan Blankenlaan versmallen
 - Autoluw rondom de scholen
 - Kiss & ride nabij scholen
- Jacob van Campenlaan/ Johannes Geradtsweg
 - Verkeer remmende maatregelen zoals drempels
 - U-turn verbod handhaven
- Johannes Geradtsweg/ Sumatrалаan/ Godelindeweg
 - Maak hier een rotonde en 30 km/ uur
 - Toegang tot de rotonde vanuit zuidkant/Sumatrалаan afsluiten
- Fietspaden langs het spoor zijn niet goed verlicht

Spoorovergang

- Geen fietsbrug
- Geen bomen weghalen

Fiets

- Fietspad langs het spoor richting de sportvelden; graag doortrekken, houdt halverwege op

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Hubs, deelvervoer en ketenmobiliteit

- Station is geschikt voor P&R met deelvervoer; er bestaat al een fietspad richting het centrum
- Hub /overslag nabij station
- P&R aan N525 bij DA camping Hilversum - Laren

Foto kaart



Tafel 2:

Doorstroom

- Erfgooiërstraat is overvol omdat de wegen omgeleid worden; het probleem moet dus niet verlegd worden, maar opgelost
- Johannes Geradtsweg, maak daar standaard 30km van, plaats drempels en zorg voor een betere doorstroom want er komen steeds meer auto's
- Tunnel om heel Hilversum heen
- Media Park zorgt voor veel en zwaar autoverkeer; laat de zware auto's om Hilversum heen rijden, via de buitenring of verbind het Media Park direct aan de N-wegen
- Te weinig parkeerplekken op de Dijkstraat en Pieter Postlaan, eigenlijk in het hele blok daar
- Kruispunt bij Jan van der Heijdenstraat & Minckelersstraat heeft geen goeie doorstroom
- Jan van der Heijdenstraat is ondertussen een buitenring geworden
- Het zware vrachtverkeer gaat ook over Jan van der Heijdenstraat, beide kanten op; het zware vrachtverkeer gaat dus niet meer via de Kamerlingh Onnesweg (de echte buitenring)

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Veiligheid

- Jan van de Heidestraat is levensgevaarlijk, geen fietspad dus alles over het trottoir
- Lampjes bij oversteekplaatsen op de Johannes Geradtsweg wegen werken niet
- Stoplichten langer op rood zetten op de Johannes Geradtsweg
- In gesprek gaan over de knelpunten met de Ambulance, Politie & Brandweer
- Bocht naar Verschurestraat is gevaarlijk; er wordt veel afgesneden
- Er wordt geparkeerd op de hoeken van de Dijkstraat; hierdoor is er geen zicht
- Jacob van Campenlaan, de stoep is te hoog en er wordt te hard gereden
- Extreme drukte op de Buisweg door de scholen

Fiets

- Noorderweg fietspad is te smal, de groenstrook is eigenlijk te groot. Fietzers kunnen elkaar moeilijk passeren
- Druk fietsverkeer op Jan van der Heijdenstraat, het fietspad is te smal hier

Hubs, deelvervoer en ketenmobiliteit

- Media Park autoverkeer ontmoedigen door hubs in te zetten; dit geldt ook voor de gasten die het Media Park bezoeken tijdens opnames

Foto kaart

- Er is geen foto van de kaart; de kaart is alleen gebruikt om plekken aan te wijzen

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Bijlage wijkbijeenkomst Noordoost

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Statement van de bewoners van de Johannes Geradtsweg (JGW), met het verzoek deze op te nemen in de notulen van deze bijeenkomst op 1 december 2022.

Beste mobiliteitsvisionairs,

Ik vertolk namens de bewoners van de JGW dat wij geen vertrouwen hebben in deze uitgekleden visie en dit zoveelste participatieproces. Waar de gemeente zegt bewonersparticipatie te bevorderen, blijkt dat steeds weer een loze kreet. Even gemakkelijk wordt alle inbreng om zeep geholpen door het terugdraaien van raadsbesluiten in een visieloos coalitieakkoord op het gebied van bereikbaarheid en over te gaan tot de orde van de dag. Dit ervaren wij als minachting voor bewoners en het participatieproces.

Waar de binnenstad autoluw wordt gemaakt en er 30 km gaat gelden, wordt de verkeersdruk wederom verlegd naar de Johannes Geradtsweg met instandhouding van 50 km.

Waar de Kleine spoorbomen worden afgesloten, moeten de nog resterende overgangen Beatrixtunnel en JGW, de verkeerstoename verwerken. Bevorderd van eens een mooie straat tot afvoerput. Wij plukken de wrange vruchten van het huidige verkeersbeleid.

De 'uitgekleden Mobiliteitsvisie' verandert hier niets aan.

Even de hersens opfrissen

Ten tijde van het besluit om de Kleine Spoorbomen te sluiten, is er door de Raad een motie aangenomen om de leefbaarheid van de Johannes Geradtsweg te behouden en te garanderen.

Ruim 2 jaar "overleg" met de gemeente heeft niets opgeleverd. Wij moesten geduld hebben want de mobiliteitsvisie zou "De oplossing" gaan bieden. Los van het feit dat alle participatie met het coalitie akkoord overboord gegooid is, lost de mobiliteitsvisie zoals die er nu ligt helemaal niets op!

Onder het mom van 'Verbetering doorstroming', moet de capaciteit van de JGW nóg verder opgevoerd worden.

Er komt zo'n 17,5 % meer verkeer bij. Dit als gevolg van de voorziene sluiting van de Kleine Spoorbomen.

Hoe denkt de Gemeente dit op te vangen? Het ei van Columbus is een miljoenen kostend fietsbruggetje waardoor de opstelstrook die altijd leeg staat met 50 meter verlengd wordt.

Nut, noodzaak, consequenties etc. zijn nog niet eens onderzocht, maar in het coalitieakkoord is tot de aanleg van deze opstelstrook en fietsbrug besloten. De Raad zal met fractiediscipline als stemvee achter dit voorgekookte voorstel gaan staan. Over een democratisch proces gesproken...

Oh ja, er zal nog een onderzoek naar nut en noodzaak komen!!

U zult begrijpen dat wij geen vertrouwen hebben in de uitkomst hiervan. Dit besluit wordt ons als burgers gewoon door de strot geduwd.

Ons standpunt ten aanzien van de 'mobiliteitsvisie':

1. Toon nu eens echt visie en houdt op met pleisters plakken, dat doen we al meer als 40 jaar.
2. Toon ambitie door Hilversum breed naar het infrastructurele probleem te kijken en daar een oplossing voor te vinden die de leefbaarheid van de Tuinstad Hilversum dienen, inclusief de Johannes Geradtsweg.
3. Gedegen onderzoek naar de verkeersstromen binnen- en van buiten Hilversum zoals toegezegd.
4. Intelligente verkeersdosering, doorstroming in de stad, wachten/file buiten de stad.
5. 30 km/uur voor heel Hilversum, dus inclusief de tweede binnenring (JGW en verder)
6. Doe eens echt aan bewonersparticipatie en houd je verre van achterkamertjespolitiek door in een coalitieakkoord de basisregels van de democratie aan je laars te lappen.
7. **Geen** toename van het verkeersaanbod op de JGW. 24.000 auto's per dag/d, 7 mio/jr is al 30% te veel!
8. Spreiding door alternatieve routes i.p.v. alles door de JGW te pompen.
9. Behoud en verbeter de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers op de JGW.
10. Borging van de veiligheid en de aanrijtijden voor hulpdiensten.
11. Bevorder gebruik Openbaar vervoer en de fiets.
12. Snelheidsmatiging door creatie van 'straatbeeld', door onder meer drempels en optische wegversmallingen. De gemeente Laren kan dit wel, bij ons kan nooit wat.
13. Ontmoedig autogebruik Mediapark, door strikt parkeerbeleid, spreiding en tarifiering.

Kortom: Stop met die pleisters plakken en kom nu eens met echte structurele, infrastructurele oplossingen!!!

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag wijkbijeenkomst Noordwest

7 december 2022

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: programmamanager, beleidsadviseur duurzame mobiliteit, verkeerskundige, projectmanager en communicatieadviseur
- Deelnemers: 11, bewoners en vertegenwoordigers van wijk/buurtverenigingen en/of belangenverenigingen

Opzet

De avond begon met een korte kennismaking. De programmamanager gaf daarna een presentatie over het uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040. Aanwezigen stelden tussendoor vragen waardoor een interactief gesprek plaatsvond. Na de pauze vonden twee tafelgesprekken plaats waarin de aanwezigen met elkaar de mogelijkheden voor hun wijk bespraken. Daarbij is gebruik gemaakt van een kaart van de wijk, waarop stickers met maatregelen geplakt konden worden, en toelichtingen op 'geeltjes'.

Vragen als richtlijn voor het gesprek:

- Wat vindt u van de voorgestelde maatregelen voor heel Hilversum en in uw wijk?
- Wat wilt u hier nog aan toevoegen of verbeteren in uw wijk, aan concrete maatregelen?
- Wat is het effect van vraag 1 en 2 op andere (naburige) wijken?

Uitkomsten gesprek

Opmerkingen algemeen

- Vraag wat er gedaan wordt met de input?
- Vraag of er onderzoek is gedaan naar de veiligheid van fietspaden in Hilversum? En dan met name voor kinderen.
- Hoe houdt men rekening bij bouwplannen met verkeer en groen; meer woningen is meer verkeersbewegingen
- Het gemeentelijke beleid moet oplossingen bieden voor alle doelgroepen in Hilversum en niet alleen een verkeerprobleem aanpakken

Doorstroom

- Huidige ring is dramatisch voor autoverkeer maar meningen zijn verdeeld over de oplossingen:
 - Nieuwe ring (over de Hei?) rond het noorden van Hilversum of Bachlaan ombouwen tot een soort mini-ringfunctie
 - Insulindelaan uitbreiden tot 4-baansweg
 - Buitenring niet verbreden, leidt alleen tot meer autogebruik
 - "stimuleren van minder vraag naar autoverkeer"

Fietsen en wandelen

- Schuttersweg is een fijne fietsstraat maar stopt bij het kruispunt 's-Gravenlandseweg
- Fietsen kan overal goed maar oversteken is gevaarlijk; Er is nog veel te verbeteren.
- Veiligheid op fietspaden moet beter (met name voor kinderen)
- Het fietsparkeren is niet adequaat op het station
- Op de straat lopen is aantrekkelijk en fijn, mits dit veilig kan; een idee hiervoor is om het trottoir op a-niveau met de straat te trekken (geen stoeprand)

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Auto

- Tot 2030 autogebruik verminderen; 2030-2040 ervoor zorgen dat auto niet meer nodig is
- Zo nodig Bouwen? Dan in natuurgebieden, dat ontlast het centrum
- Autoluw niet in heel Hilversum; autogebruik ontmoedigen door parkeren ontmoedigen en overal 30km/uur invoeren
- Betere handhaving op snelheid en parkeeroverlast
- 30km op de Koninginneweg en de Lage Naarderweg
- Laadpalen in openbaar gebied en goed kijken naar de meest geschikte locaties (Delilaan is slecht geplaatst)
- Wijk wordt vaak gebruikt voor sluiproutes

Parkeren

- Groot gedeelte binnen de ring is betaald parkeren
- Betaald parkeren met vergunning voor bewoners invoeren in de binnenring; parkeerdruk mede veroorzaakt door medewerkers gemeente
- Trompenberg tegen betaald parkeren
- Blauwe kaart invoeren voor winkelstraten; kort parkeren
- Beter handhaven

Deelvervoer, OV en connected hubs

- Connected hub bij de Vaartweg en Media Park met deelfietsen
- Slimme elektrische deelbussen voor grote werkgevers zoals Talpa vanaf NS station/ Mediapark en andere relevante plekken
- Treinstation geschikte plek voor deelfietsen maar fietsparkeren is een uitdaging; kunnen nu eigen fiets al niet kwijt door de ov fietsen
- Kan station Mediapark een intercitystation worden om de aanvoer van de werkenden daar te faciliteren?
- (Particuliere) deelauto's introduceren; beschikbaar op loopafstand ongeveer 350m
- Scooters rommelig geparkeerd
- Vaste parkeerplekken voor deelfietsen
- Scootmobiel interessant maar de vraag of het praktisch haalbaar is omdat men niet ver kan lopen voor een deelscootmobiel; er is ook onderzoek naar gedaan vanuit WMO

Veiligheid

- Fietsroute scholieren vanuit Bussum gevaarlijk
- 's-Gravenlandseweg oversteken is erg gevaarlijk
- Oversteken bij de BMW-garage levensgevaarlijk (Bussumergrintweg: voormalige locatie in de Krugerbocht/Trompenberg)
- Ring is gevaarlijk om over te steken
- De ouders zijn de boosdoeners bij verkeersveiligheid voor schoolgaande kinderen/ rondom scholen; Verkeerseducatie niet alleen voor de kinderen maar ook voor de ouder; zij geven vaak verkeerd voorbeeld
- Plaats bij gevaarlijke rotondes ook stoplichten die alleen aangezet worden wanneer het druk is zoals in de ochtend

Overige

- Geluidsoverlast in zijstraten van de ring; hoe kan dit worden verminderd
- De luchtkwaliteit is een groot probleem, vooral rond de Johannes Geradtsweg
- Oplossing ligt voor groot deel in gedragsverandering
- Talpa zorgt voor veel verkeersbeweging maar ook voor werkgelegenheid in directe omgeving
- Hoe worden toekomstige innovaties meegenomen voor 2040 die nu nog niet bekend zijn

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Foto kaart



Kaart tafelgesprek 1



Kaart tafelgesprek 2

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag wijkbijeenkomst de Hilversumse Meent

14 december 2022

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: programmamanager, verkeerskundige en communicatieadviseurs
- Wethouder
- Deelnemers: 3, vertegenwoordigers uit wijk- en buurtverenigingen

Opzet

De avond begon met een korte kennismaking. Daarna hield de programmamanager een presentatie met achtergrondinformatie, uitleg over het uitvoeringsprogramma, de deelonderzoeken en de mogelijke maatregelen voor Hilversum en de wijk De Meent. Aanwezigen stelden regelmatig vragen voor nadere toelichting, en om te reageren op het gepresenteerde. Na een korte pauze vond een tafelgesprek plaats waarin de aanwezigen met elkaar de mogelijkheden voor hun wijk bespraken. Daarbij is gebruik gemaakt van een kaart van de wijk, waarop stickers met maatregelen geplakt werden, en toelichtingen op 'geeltjes'.

Vragen als richtlijn voor het gesprek:

- Wat vindt u van de voorgestelde maatregelen voor heel Hilversum en in uw wijk?
- Wat wilt u hier nog aan toevoegen of verbeteren in uw wijk, aan concrete maatregelen?
- Wat is het effect van vraag 1 en 2 op andere (naburige) wijken?

Uitkomsten gesprek

Opmerkingen algemeen

- Wat houdt koele, groene route in? Dat zijn wandel- en fietspaden met veel groen en bomen, zodat daardoor de zogenaamde hitte stress wordt voorkomen voor fietsers en wandelaars
- Wat is verkeersveiligheid? Dat is, heel algemeen, alles wat helpt om verkeersdeelname veiliger te maken

Doorstroming

- Hilversumse Meentweg: overal 50 km rijden.
 - N.B een andere deelnemer zegt juist: overal 80 km rijden
 - De hele Meentweg een maximum geven van 50 is veiliger dan het huidige wisselpatroon van 60 en 50 (breng de weg vanaf de melkmeent in de bebouwde kom).
- iVRI's heeft geen zin in De Meent, hier zijn geen verkeerslichten

Fietsen en wandelen

- Fietsenstalling maken bij winkelcentrum Meenterf
- Beter fietsverbindingen maken richting Hilversum
- Zebrapad ter plekke waar Hilversumse Meent begint dus bij het witte huis waar het voetpad vanuit de meent ophoudt. Ook een belangrijk punt voor de overstekende wandelaars vanuit de natuurgebieden.
- Meer fietsruimte maken bij/op voetpaden
- Melkmeent, fietsstraat van maken
- Fietsroute bij winkelcentrum vrij liggend maken van parkeerterrein
- Op wegen zonder aparte fietsstroken 30 km invoeren, ook op Noorder- en Zuidermeent
- De trottoirs hebben over het algemeen slechte kwaliteit. Voor minder validen/kinderwagens e.d. is dit heel vervelend en gevaarlijk
- Fietsgebruik stimuleren, bijvoorbeeld doordat winkeliers korting geven

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Auto

- Autoluwe binnenstad: d.w.z. De Meent ook beter verbinden met de binnenstad zodat de auto minder nodig is
- Distelmeent: overal 30 km invoeren (sommige hofjes nu nog 50 km)
 - N.B. de opvatting wordt uitgesproken dat 60% van de automobilisten zich hieraan houdt als ze beter weten dat hier overal 30km geldt

Parkeren

- Parkeerbeleid 'innovatief'? Dat betekent toch gewoon: de norm verlagen (minder auto's)
- Veel AH/winkelbezoekers uit Bussum veroorzaken piekbelasting (te druk) met parkeren (vooral op zaterdag). Aan de oorzaak valt weinig aan te doen. Handhaving (op de stoepen parkeren helpt wél)
 - N.B. we kennen geen van allen de wijkagent. Dat is vreemd
- Betaald parkeren: niet invoeren, weinig toegevoegde waarde voor De Meent

Openbaar vervoer

- Een Connected Hub zou prima kunnen in De Meent. Bijvoorbeeld bij AH of in het centrum
- Er zijn (enkele) bushaltes te veel in De Meent. Dat veroorzaakt opstoppen
- WMO-vervoer combineren met fijnmazig vervoer

Veiligheid

- Bij/op weg naar scholen en sportverenigingen zijn onveilige verkeerssituaties

Let op: oversteekgevaar bij nieuw aangelegde fietsoversteken Hilversumse Meentweg, fietsers rijden tegen de rijrichting in over de oversteek. Deze tekentafel oplossing is dusdanig dom dat zeker de helft van de fietsers de oude route blijft volgen. Dat wil zeggen voorsorteren op de zuidermeent en dan linksaf schuin oversteken in de richting met het gaande autoverkeer!!!!

- Op wandelgebieden: fietsers rijden overal gewoon door. Levensgevaarlijk
- (Zie kaartje) In rood is de lijn aangegeven die veel fietsers dagelijks afleggen in beide richtingen. Het is echter een voetpad met 2 haakse bochten zonder overzicht. Voor voetgangers (en de fietsers) dus erg gevaarlijk. Hier zijn echt (eindelijk) maatregelen nodig! Sluisjes, borden, omleggen van het pad.



- Hilversumse Meentweg, ter hoogte van gemeentegrens met Bussum, is onveilig voor voetgangers. Ze moeten op het 50 km gedeelte oversteken omdat de stoep vanuit H-Meent aan de noordkant ligt en vanuit Bussum aan de zuidkant
- Melkmeent fiets/wandelroute onveilige oversteek over Hilversumse Meentweg
- Doorgang fiets/wandelen bij Vlindermeent onveilig

Overige

- Betere handhaving, met name bij parkeren op fietspaden
- Betere handhaving op Hilversums Meent; hier wordt veel te vaak hard gereden

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Het ophalen van afval: kan dat niet buiten de spits? (Antwoord: er zijn al afspraken met het ophalen van afval door GRD; daarnaast zijn er nog meerder particuliere ophaaldiensten (voor bedrijven) waarmee geen afspraken zijn
- Op Hilversumse Meentweg kunnen de stoplichten weg, was oversteek naar trapveldje. Dat is er nu niet meer

Acties

- Verkeerskundige neemt contact op met de programmamanager Groen over onveilige kruising aan de rand van De Meent richting Bussum

Foto kaart



EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag wijkbijeenkomst Zuidoost, Zuid, Zuidwest

25 januari 2023

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: programmamanager, beleidsadviseur milieu & mobiliteit en communicatieadviseur
- Deelnemers: 10, bewoners en vertegenwoordigers van vertegenwoordigers van wijk- en/of belangenverenigingen in Zuidoost, Zuid en Zuidwest

Opzet

De avond begon met een korte kennismaking. De programmamanager gaf daarna een parallelle presentatie op 3 laptops over het uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040. Aanwezigen stelden tussendoor vragen waardoor een interactief gesprek plaatsvond. Na de pauze vonden een tafelgesprek plaats waarin de aanwezigen met elkaar de mogelijkheden voor hun wijken bespraken. Daarbij is gebruik gemaakt van een kaart van de drie wijken, waarop stickers met maatregelen geplakt konden worden, en toelichtingen op 'geeltjes'.

Vragen als richtlijn voor het gesprek:

- Wat vindt u van de voorgestelde maatregelen voor heel Hilversum en in uw wijk?
- Wat wilt u hier nog aan toevoegen of verbeteren in uw wijk, aan concrete maatregelen?
- Wat is het effect van vraag 1 en 2 op andere (naburige) wijken?

Uitkomsten gesprek

Opmerkingen en vragen tijdens presentatie

- Graag aandacht voor de slechte kwaliteit van trottoirs voor slechtzienden
- De trottoirs staan op veel plaatsen vol geparkeerd met auto's, of half op de stoep. Op klachten hierover bij de gemeente hoor ik nooit wat terug
- Zijn er plannen voor een verbinding tussen N201 en A27? *Antwoord:* Nee, voor zover bekend niet
- De Fietzersbond is ook bezig met een plan voor de fietspaden in Hilversum. Houden ze daar ook rekening met slechtzienden? *Antwoord:* Nee, voor zover bekend niet
- Er zijn verschillende app-groepen waarmee je opmerkingen kunt maken over situaties in jouw wijk. Gaan die naar de gemeente, wat wordt ermee gedaan?
- Kerkelanden is momenteel niet bereikbaar door de enorme verkeersdruk. Suggestie is om pakketkluizen juist buiten de wijken te plaatsen
- Als de snelheid wordt verlaagd in straten wordt er dan ook gehandhaafd? *Antwoord:* Ja bij 80- en 50 km, Nee bij 30 km
- Suggestie: Zwaar vrachtverkeer op Loosdrechtseweg proberen om te leiden/mijden
- Pakketkluizen ook gebruiken voor verzending van pakketjes

Fietsen en wandelen

- Meer fietspaden in Centrum
- Lay-out van kruispunten kunnen worden verbeterd t.b.v. fietsers (veiliger oversteken door stoplichten)
- Hilvertsweg: fietsstraat van maken; Bosdrift-Havenstraat voor auto's laten bestaan
- Koningstraat: fietsstraat van maken
- Laapersweg – Emmastraat: voetpaden verbeteren
- Stukje Emmastraat wordt veel door schoolgangers gebruikt: 30 km invoeren. Over vrij liggende fietspaden waren de meningen verdeeld: Sommige personen kozen voor het behoud van bomen zolang het veiliger wordt door de invoering van 30 km.
- Vanuit Centrum linksaf naar de oude Amersfoortseweg: verbeteren oversteken met de fiets

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Auto

- Diependaalselaan 30 km invoeren. Is nu vaak een racebaan; de discussie over de voor- en nadelen liep zeer uit en geen consensus is daarom gekomen. De discussie werd afgebroken.
- Ringwegen nu overbelast. Oplossing is ook om de andere wijken weer en meer open te stellen voor doorgaand verkeer
- Overloop vanaf Kerkelanden: 30 km invoeren
- Proberen Tomtom te beïnvloeden om vrachtverkeer vanaf de A27 en A1 te mijden
- Bouwproject voor woningen op het terrein van Puik (tuincentrum) veroorzaakt drukte op Kerkelanden
- Bouwproject op Circusterrein van 300 woningen zorgt voor extra verkeersdruk
- Verbinding A27 – A1 afsluiten voor doorgaand verkeer
- Zwaar verkeer rijdt te hard door de wijken: beter handhaven en 30km invoeren

Parkeren

- P+B op de Loosdrechtseweg maken (voor verkeer komend vanaf Loosdrecht)
- P+R maken bij Gamma/Kwantum
- Bij Arenpark parkeergarage om verder vervoer met fiets, deelfervoer e.d. te stimuleren
- Betaald parkeren invoeren (mensen met 2-3 auto's)
- Voorkomen dat voortuinen worden opgeofferd voor parkeerplaatsen
- Parkeervergunningen invoeren (| Soestdijkerstraatweg e.o.) i.v.m. Schipholparkeerders

Deelfervoer, OV en connected hubs

- Bus 1 in Zuidwest voldoet prima
- Connected hub maken bij Benzinestation
- Op veel meer plaatsen in de wijk pakketkluizen invoeren

Overige

- Oosterendweg heeft veel stilstaand verkeer (stoplichten). Stikstofmeting en geluidsmeting houden

Foto kaart



EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag inloopbijeenkomst Centrum

28 januari 2023

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: programmamanager, project assistent en twee communicatieadviseurs
- Deelnemers: 6, bewoners en vertegenwoordigers wijk – en belangenverenigingen

Opzet

De bijeenkomst betrof een vrije inloopmiddag. Het liep rustig door, telkens als iemand weer wegliep kwam er een nieuw persoon binnen. Dit bood de mogelijkheid om met de mensen in gesprek te gaan en hun punten op te schrijven en te bespreken. Er ontstond daardoor veel persoonlijke aandacht. De gesprekken werden gelijk als een werksessie verwerkt. Op tafel lag de kaart van heel Hilversum en mensen konden met behulp van iconenstickers en geeltjes hun suggesties op de kaart plakken. Op één computer stond de interactieve kaart aan.

Uitkomsten gesprek

Fietsen

- Asfalt verbeteren, De stoeptegels liggen verkeerd en het asfalt is stuk. Dit is een groot punt van aandacht.
- Fietspaden zijn te smal
- Bakfietsen/scootmobiel nemen toe waardoor de (fiets)paden te klein zijn.
- Scootmobiel: fietspaden staan schuin, je valt daardoor bijna om.
- Meer fietsenstallingen door Hilversum heen.
- Meer ruimte creëren voor huidige fietsers. Mogelijke oplossingen kunnen zijn: fietscontrole, oude fietsen gewoon weghalen. Fietsen die te lang staan weghalen.
- Op alle rotondes de fietsers voorrang geven. Maak een eenduidig beleid hierin. Er ontstaat onduidelijkheid omdat het per rotonde verschilt. Daardoor ontstaan er gevaarlijke situaties.
- Bij elk fietsstoplicht moet je op knoppen drukken, nooit een groen fase.
- Overall de iVRI's toevoegen, waarbij fietsers voorrang hebben.
- Fietsparkeren toevoegen aan autoparkeergarages.
- Fietsplekken maken voor mensen met beperking.
- Betere verlichting bij (fiets)paden in het centrum. Vooral bij en rondom het station.

Veiligheid

- Veiligheid verbeteren (de bestuurders houden zich niet aan de verkeersregels)
- Alle kruispunten bekijken qua veiligheid
- Handhaving verbeteren

Auto's

- Auto's staan op voetpaden, ook op de aflopende stukken van het voetpad. Hier moeten we wat mee doen zodat iedereen de stoepen kan gebruiken.
- Er wordt te hard gereden door de auto's.
- Er wordt steeds gedacht vanuit het perspectief van de automobilisten en niet vanuit de fietsers. Dit, terwijl er meer fietsers dan auto's zijn in Hilversum.
- Autoluw centrum: binnenring weghalen voor de auto's. De auto's via buitenkant omleiden en niet door het centrum heen.
- Binnen de buitenring 30 km/u hanteren.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Specifieke locaties

- Jan van der Heijdestraat is een chaotische straat.
- Amalia tunnel (richting Kwik-Fit): Als je eruit komt moet je altijd heel goed naar rechts kijken, want auto's komen daar altijd te hard aangereden. Oplossing kan zijn: stapvoets doorrijden.
- Fietsentunnel bij het station is een gevaarlijk punt. Er komen fietsers tegemoet van rechts en links en ook auto's rijden door elkaar. Er is een aanrijding geweest. Plaats hier stoplichten.
- Alle kruispunten in Hilversum zijn altijd levensgevaarlijk. Auto's rijden hard en niemand kijkt naar elkaar.
- Kleine spoorbomen is onoverzichtelijk, je weet niet wie er eerst mag dus er ontstaan gevaarlijke situaties.
- Schapenkamp loopt altijd vast.
- Bij de Leeuwenstraat (busstation) ontstaan gevaarlijke situaties.
- Nike/bedrijfsterreinen wordt volgebouwd. Hierdoor zijn er meer auto's en komt er dus meer verkeer.
- Bij De Groest (winkelgebied) rijden ze met bromfietsen en scooters over de paden heen. Dat is verboden en moet aangepakt worden. Fietsen is daar ook erg chaotisch
- Vaartweg – Havenstraat is een concreet voorbeeld; fietsers worden nu omgeleid, oversteekpunten zijn niet te doen. Oplossing kan zijn: Ruitersweg en Vaartweg niet meer voor de auto's. Daardoor creëer je een loop- en fietsstraat.
- Koningsstraat is een onoverzichtelijke weg. Er hebben meerdere aanrijdingen plaatsgevonden. Er staan borden met fietsers van rechts, maar auto's letten daar niet op omdat de borden ook aan de verkeerde kant staan. Plaats alle borden aan de juiste kant.
- Gooiland rotonde is ontworpen voor auto's en niet voor fietsers.
- Op de Kerkbrink/ Vaartweg staat een gebouw met een kelder eronder; fiets parkeergarage bouwen. Maar misschien is dat duurder dan fietsparkeren aan de autoparkeergarages toe te voegen.
- Gooische Brink - uitgang bakker Bart: van wie is dit stukje grond? Daar kunnen we weer op bouwen (parkeerplekken voor fietsers).
- Je kunt ook met venstertijden werken, Zoals bij de Kerkstraat tot 10 uur fietsers laten rijden, daarna niet meer. Zo kun je het ook beter handhaven. Er fietsen nu toch al mensen.
- Vaartweg 30 km/u
- Langestraat/Neuweg is geen (fiets)vriendelijk punt. Iedereen mag tegelijk rijden en dat scheidt verwarring.

Connected Hubs/P&R

- Parkeergarages aan de randen van Hilversum, dus Connected hubs/ P&R plaatsen.
- Pakketkluizen neerzetten bij supermarkten of op grote parkeerplaatsen.
- P&R in Hilversum kan bij Kampenlaan of bij Selfstorage opslag of in Kerkelanden.

Overig

- Er is weinig te doen voor jongeren, daardoor gaan ze buiten hangen en ontstaan er onveilig situaties. Buurthuizen met jongerenwerkers erbij moeten weer opnieuw open.
- Uitkomst/Uitspraak Omgevingsvisie meenemen naar het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040.
- Het uitvoeringsprogramma heeft 12 thema. Elk thema krijgt een eigen projectleider. Dan heb je als projectleider niet de (vol)macht om iets te doen aan autoruimte omdat je maar één project hebt. Hier kan niet een integraal beeld uitkomen. De projectleider moeten een duidelijke rode draad meekrijgen. De aansturing/ruggeleuning wordt nu gemist.
- Voetgangersoversteekplaats richting station: Voetgangerslicht staat altijd op oranje te knipperen en fietsers op rood. Maak fietserslicht ook oranje knipperend en alleen auto's hebben dan de "gewone stoplichten".

Acties

- Delen verslag van de bijeenkomst.
- Onderzoeken of Snelliuslaan afgesloten kan worden voor vrachtwagenverkeer.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Foto kaart



EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag digitale bijeenkomst Groene Meren

31 januari 2023

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: programmamanager, project assistent en communicatieadviseur
- Deelnemers: 3, bewoners en voorzitters van wijk-/inwonersverenigingen

Opzet

De avond begon met een korte voorstelronde. Daarna gaf de programmamanager een interactieve presentatie over het uitvoeringsprogramma, de deelonderzoeken, de relatie met andere programma's en projecten in Hilversum en de mogelijke maatregelen voor Hilversum en de wijken. Vervolgens werd een kort filmpje getoond dat uitleg geeft over de belangrijkste functionaliteiten van de interactieve kaart, waar data en informatie betreffende Mobiliteit in zijn verwerkt. Ten slotte volgde een werksessie waarbij iedere deelnemer aangaf welke maatregelen volgens hem/haar nodig zijn. Daarbij is gebruik gemaakt van een kaart van de drie wijken, stickers met maatregelen en 'geeltjes' met toelichting of aanvullingen.

Uitkomsten gesprek

Opmerkingen en vragen tijdens de presentatie

- De opmerking wordt gemaakt dat de volgorde niet de juiste is. Ontwerp Omgevingsvisie is nog niet vastgesteld en ook andere projecten zoals Arenapark ook nog niet.
- Vraag op basis van welke groei wordt uitgegaan voor mobiliteit. Het aantal inwoners, woningen etc. zijn cruciaal voor inrichting mobiliteit?
Antwoord: Er wordt uitgegaan van de groei zoals die is vastgesteld in de woonvisie. Verwachting is ongeveer 3% tot 2030. Dit wordt aangehouden totdat er een ander besluit is genomen.
- De zorg wordt geuit dat dit de procentuele groei is die de Hilversumse samenleving wil maar zoals het er nu uitziet, neemt de raad de Omgevingsvisie participatie niet serieus en wordt er een grotere groei verwacht.
Reactie: Het zijn allemaal voorgestellen die nog niet zijn vastgesteld en we weten nog niet wat uitgevoerd gaat worden. Daarnaast is Hilversum een forensische stad met 35% forensische verkeersbewegingen ten opzichte van 25% landelijk. Met deze samenstelling heb je ook te maken. Ook is er een toename in verkeersbewegingen in heel Nederland, met name met treinvervoer, is de verwachting richting 2030.
- Plannen zijn voor komende jaren. Belangrijk dat er gekeken wordt naar een leefbare stad zonder te kijken naar een politieke kleur.
- Proces wordt nader toegelicht. Alles wat opgehaald wordt, wordt teruggelegd bij de projecten en programma's. Ook wordt teruggekoppeld aan de deelnemers welke maatregelen wel worden meegenomen en welke niet. Daarbij zal worden uitgelegd waarom iets niet is meegenomen.
- Het is onduidelijk wat bedoeld wordt met de samenhang met de Omgevingsvisie, want die is nog niet vastgesteld.
Reactie: de participatie heeft plaatsgevonden en de richting die daarin is aangegeven is meegenomen zoals het belang van langzaam verkeer, groen en het karakter van de stad.
- Vraag; wat is het meest recente kentekenonderzoek?
Antwoord: rond 2019. Er is gewacht met een nieuw onderzoek totdat de Amaliatunnel open is gegaan en dat is recentelijk gebeurt. Nu kan er een goed kentekenonderzoek plaatsvinden.
- Zwaar vrachtverkeer van bloemenveiling lijkt minder dan vroeger. Bevoorrading van supermarkten is wel te zien. Meten is weten. Erg benieuwd of het zwaar vrachtverkeer inderdaad minder is.
Reactie: Bij de bloemenveiling is een nieuwe brug opengesteld. De vrachtwagens van de bloemenveiling maken hier veel gebruik van waardoor er minder verkeersbewegingen zijn door Hilversum. Het kentekenonderzoek zal laten zien wat doorgaand verkeer- en bestemmingsverkeer is.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Betekent autoluw dat het autoluw wordt op alle fronten, inwoners of alleen transitieverkeer?
Antwoord: Aan de ene kant wordt er gekeken naar de aanscherping van het parkeerbeleid/ parkeervergunningen en aan de andere kant om verkeersbewegingen af te kunnen afvangen in buitenring van Hilversum.
- Wat betekent WMO? Wet Maatschappelijke Ondersteuning.
- In kerkelanden rijdt een sympathiek wagentje dat mensen naar het winkelcentrum brengt. Dat is een door vrijwilligers opgezet initiatief, gefinancierd door sponsors en vrijwilligers. Gemeente heeft meebetaald. Dit staat los van WMO-vervoer.
- Fijnmazig vervoer goed systeem voor mensen die slecht ter been zijn, misschien kan dat wagentje daarin ingepast worden? Via seniorenvereniging loopt ook een soortgelijk initiatief. Uitdaging is dat je moet opletten dat je niet concurrent bent met taxi's.
Reactie: Klopt, vandaar afstemming nodig met de provincie en Transdev. Verschillende initiatieven die al bestaan zoals ANWB automaatje. Wens is om het allemaal te integreren. Dus enerzijds WMO-vervoer en aan de andere kant beschikbaar voor iedereen die daar gebruik van willen maken. Doel is aantal verkeersbewegingen minder of duurzamer te maken of beide. Potentie is er.
- Kaart met fietsen. Wat betekent dat. Zijn er ook routes ingetekend? Antwoord: ja, maar het is niet allemaal nog besloten, wel zijn er intentieverklaringen ondertekend onder andere met Utrecht. Ook de fietsersbond zal haar input willen aanleveren.
- Bussum als fietsroute wordt gemist. Vooral voor schoolgaande kinderen die dwars door Trompenberg moeten fietsen.
Reactie: Die moeten we even checken. Deze foto toont de hoogwaardige – en snelfietsroutes.

Deelnemer 1

- Fietsroute vanaf Bussum, door Trompenberg en dan aansluiting met Gemeentelijk Gymnasium en A. Roland Holst College. Moeilijke route voor met name eersteklassers.
- 30 km bij de Vaartweg. Weet niet wat mogelijk is omdat het een radiaal is. Maar het is een racebaan.
 - Vraag of 30 km/uur voldoende is of dat snelheidscontrole/handhaving nodig is? Niet iedereen houdt zich aan 30Km/uur en de bijbehorende borden. Goed voorbeeld van handhaving is de Oud Loosdrechtsedijk. Daar rijdt iedereen keurig 50 km/uur.
- Verbetering kruispunt in de buurt van de Jonge Graaf (Langestraat hoek Neuweg). Het is een onoverzichtelijk kruispunt en mag z.s.m. aangepast worden.
- Verbeteren veiligheid door de Kerkstraat en Leeuwenstraat vanaf ongeveer 22:00 uur (of eerder) tot 08:30 uur als fietsroute te gebruiken.
- Fietsenstallingen niet te steil maken. Kelder station niet toegankelijk voor iedereen. Zorg bij nieuwe fietsenstalling dat de toegang ook voor oudere mensen vriendelijk is. Lopende band is een leuk plan maar werkt minder goed.
- Oproep aan iedereen is: “ga zoveel mogelijk op de fiets /rustig verkeer”. Iedereen afraden om met auto naar Hilversum te gaan. Dus autoluw in heel Hilversum.
- Beter en frequenter openbaar vervoer, ook bij fijnmazig vervoer. In Hilversum is er veel te weinig openbaar vervoer, met name in de avond.
- Wat is het idee voor oplaadpunten? Ook oplaadpunten voor elektrische fietsen, want die zijn nu niet beschikbaar.
Reactie: Het idee is verdubbeling van oplaadpunten en ook inzetten op laadpunten voor fietsen, met zonnepanelen.
- Als je in Amsterdam woont ga je ook geen auto aanschaffen. Niet meer interessant door hoge prijzen. Soms moet je het op een onnatuurlijke manier onaantrekkelijk maken.

Deelnemer 2

- Sluit me aan bij de opmerking over de frequentie van fijnmazig openbaar vervoer. Ga veel met fiets naar station. Prettig als er regelmatig openbaar vervoer is. Vooral in de avond.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Sommige dingen lossen vanzelf op. Vroeger veel met de auto's om kinderen naar school te brengen, dat verschuift veel meer naar bakfietsen. Moet je wel weer kunnen betalen.
- Hilversum heeft momenten van veel verkeer in de ochtend- en avondspits en ook op de zaterdag. Afgezien daarvan valt het in mijn ervaring best mee. Trein wordt veel gebruikt. Op het station zijn er ook veel mensen die de trein nemen naar Amsterdam. Ook veel mensen die bij het Mediapark uitstappen.

Deelnemer 3

- Meer handhaving op de toegestane snelheden is zeer belangrijk en de frequentie dat er gehandhaafd moet worden moet ook opgevoerd worden.
- Vooral als de fiets meer ruimte krijgt moet onderhoud van fietspaden structureel meer aandacht krijgen in de uitvoeringprogramma's en de visie. Nu en in de toekomst. Vooral met de verschillende fietsmogelijkheden die er nu zijn is onderhoud erg belangrijk.
- Aandacht voor de mindervalide. Niet alles is toegankelijk zoals stoepen en obstakel. Wens is dat ouderen en mindervaliden zelfstandig, zonder obstakels, zowel "overal" en bij alle voorzieningen kunnen komen.
- Kleinere bus die vaker rijdt in plaats van een grote bus die minder vaak rijdt is ook fijn voor mindervaliden.
- Deelscooters blijken in praktijk vervanging voor de fiets en niet de auto. Terwijl het de bedoeling was om auto's te vervangen. Hoe ga je dit tegen?

Antwoord: Gedragsverandering is zeker belangrijk. Maar is ook de meest ingewikkelde vraag. Wat zijn triggers om te verleiden en hoe mensen te stimuleren?

- Suggestie is om het zo moeilijk te maken. Bijvoorbeeld dat je er "langer" over doet om op je eindbestemming te komen met de auto dan met de fiets. Dat je ook de fiets pakt als het regent. Geldt niet voor Kerkelanden misschien.

Aanvulling programmamanager: Er is verschil tussen wat mensen zeggen dat ze doen en wat ze daadwerkelijk doen. Je hebt ook een stok nodig. Stok is bijvoorbeeld het parkeerbeleid om mensen te stimuleren om gebruik te maken van de alternatieven.

Overige

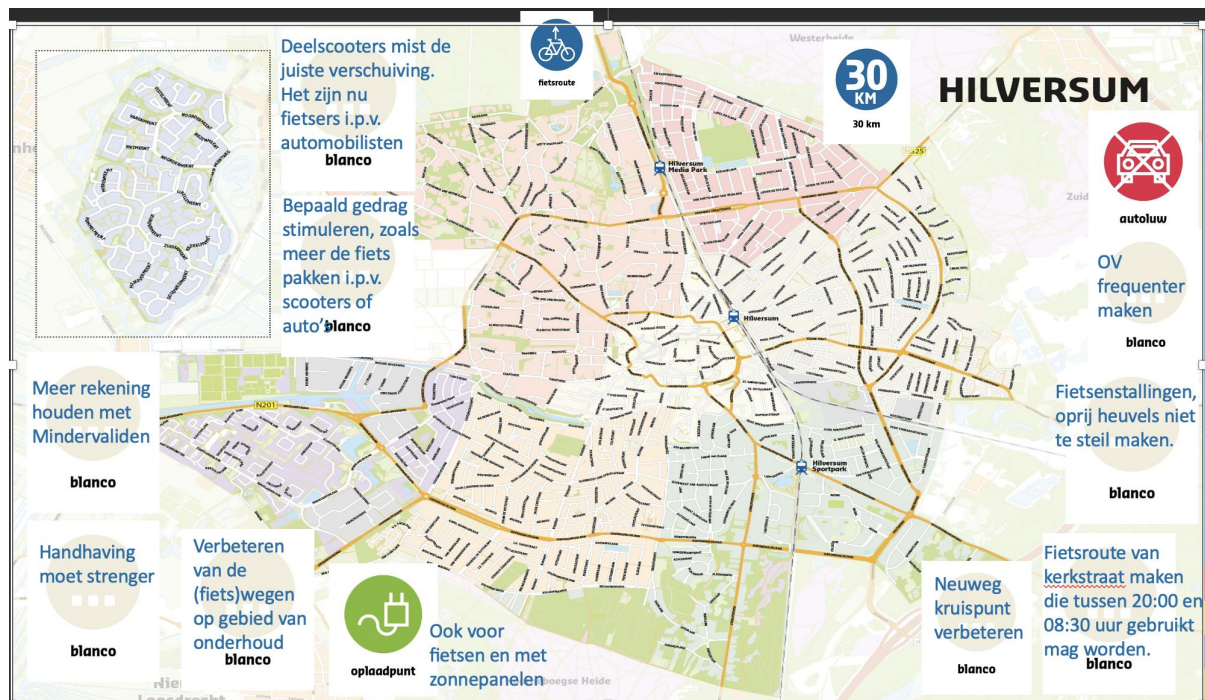
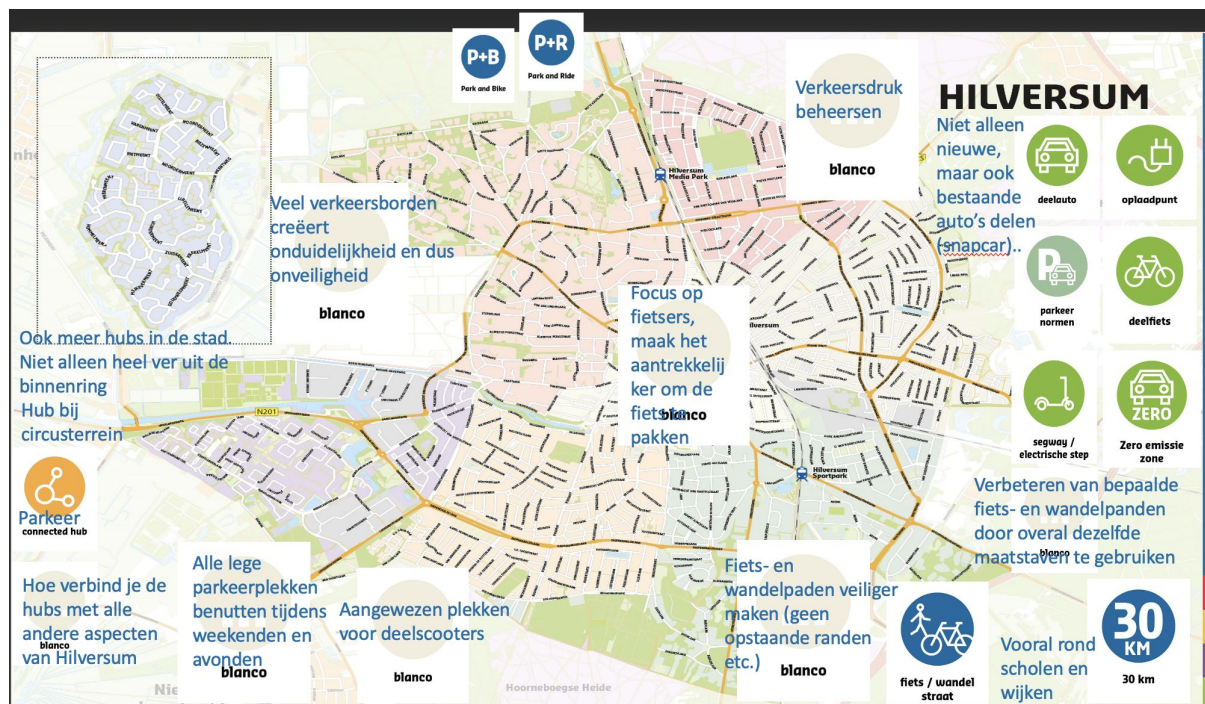
- Eén deelnemer merkt op dat het overkomt alsof de programmamanager alles voor het mobiliteitsuitvoeringsprogramma bepaalt. Het irriteert voor deze persoon, als bij de participatie het beeld wordt neergezet van 'Ik ga..., ik wil...'. Dat is een verkeerde beleving bij participatie.
- Reactie:* "wellicht heeft het te maken heeft met een persoonlijke manier van doen om dingen scherp te krijgen. Er wordt geprobeerd te ontlocken wat deelnemers graag willen. Hoe dat gedaan wordt is een kwestie van stijl en smaak. Er worden op deze manier een aantal dingen naar voren gebracht. Maar als dat anders ligt dan kan dat ook, die ruimte is er juist".

Acties

- Hoogwaardige fietsroutes delen met de deelnemers
- Delen concept verslag met alle deelnemers
- Delen link interactieve kaart en enquête

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Foto digitale kaart



EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag wijkbijeenkomst Noordwest, Noordoost en Oost

1 februari 2023

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: programmamanager, beleidsadviseur milieu & mobiliteit en communicatieadviseur
- Deelnemers: 6, bewoners en vertegenwoordigers wijk – en buurtverenigingen

Opzet

De middag begon met een korte voorstelronde. Daarna gaf de programmamanager een interactieve presentatie over het uitvoeringsprogramma, de deelonderzoeken en de mogelijke maatregelen voor Hilversum en de wijken. Aansluitend werd een kort filmpje getoond dat uitleg geeft over de belangrijkste functionaliteiten van de interactieve kaart, waar data en informatie betreffende mobiliteit in zijn verwerkt. Vervolgens werd een tafelgesprek gevoerd. Daarbij is gebruik gemaakt van een kaart van de drie wijken, stickers met maatregelen en 'geeltjes' met toelichting of aanvullingen.

Vragen als richtlijn voor het gesprek:

- Wat vindt u van de voorgestelde maatregelen voor heel Hilversum en in uw wijk?
- Wat wilt u hier nog aan toevoegen of verbeteren in uw wijk, aan concrete maatregelen?
- Wat is het effect van vraag 1 en 2 op andere (naburige) wijken?

Uitkomsten gesprek

Vragen en opmerkingen tijdens de presentatie

- Waarom is een tunnel geen optie?
Antwoord: Op basis van de participatie voor de Mobiliteitsvisie met zowel inwoners als natuurorganisaties, is door de raad een keuze gemaakt om onder andere de natuur rondom Hilversum te sparen.
- Geluidsoverlast wordt gemist in het verhaal. Wordt er onderzoek gedaan naar geluidsoverlast en fijnstof?
Antwoord: Luchtkwaliteit wordt onderzocht. De data zijn openbaar en te vinden op 'open-hilversum.hub.arcgis.com, onder fijnstof meten'. Over geluid wordt een keer per 5 jaar gerapporteerd.

Fijnmazig Vervoer, ketenmobiliteit, en OV

- Groningen is een goed voorbeeld met grotere parkeerplaatsen aan de rand van de stad en bussen die naar de stad rijden. Zou zo iets ook in Hilversum mogelijk zijn? Een à twee parkeerterreinen met gratis/ goedkoop busvervoer.
- P&R bij Crailo en La Place.

Deelvervoer

- De OV-fiets moet netjes teruggebracht worden. Scooters worden overal geparkeerd. Komt daar verandering in?
Antwoord: Heeft voor groot deel te maken met gedrag en mentaliteit. In het buitenland zie je andere voorbeelden.
- Een deelfiets of scooter wordt tot bepaalde leeftijd gebruikt. Op een gegeven moment houdt dat op en zijn ook alternatieven nodig.

Fietsen en wandelen

- De vraag of er op de hoogwaardige fietsroutes ook aparte banen voor elektrische fietsen komen? Het snelheidsverschil met de gewone fietsen is te hoog en gevaarlijk.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Auto

- Eenrichtingsverkeer op de ring zorgt ervoor dat je extra moet omrijden. Ook extra belasting van milieu. Kan dat niet anders?
- Wegen afsluiten rondom school op bepaalde tijden werkt niet overal. Bij Godelindeschool werkt het goed en komen ouders met de fiets of lopend. Maar sommige wegen zijn doorvoerwegen bijvoorbeeld de Sumatrалаan. Kan dat niet anders opgelost worden zoals met drempels? Verantwoordelijkheid ligt ook bij ouders. Goed gedrag stimuleren.
- Zijn de afslag rechtsaf en de nieuwe fietsbrug richting het Media Park doorgerekend? Wat levert het op qua filedruk. Dit is niet echt een oplossing. Vooral niet met de ontwikkeling van het Media Park.
- De ring is altijd druk. Dat los je niet op. Er is geen alternatieve route. Of er moet een grote ringweg om heel Hilversum heen komen.
- Doorgang Bussumergrintweg en Bachlaan voor vlotte toegang naar het Media Park.
- Extra afslag richting het Media Park vanaf de Insulindelaan richting Rudi Carrellaan.
- Veel onveilige kruisingen in Hilversum Noordwest.
- Betere signalering 30 km/u gebieden en meer handhaving.

Parkeren

- Is het nieuw in te voeren parkeerbeleid al besloten of kunnen bewoners nog meepraten?
Antwoord: tijdens de commissie kan ingesproken worden door inwoners. Data hiervoor worden gedeeld.
- Nu wordt er een enquête gehouden in de buurt bij een voorstel om parkeervergunningen in te voeren in een bepaalde straat. Dat gaat dus veranderen. Raad beslist waar het ingevoerd wordt.
- Mensen die op eigen terrein kunnen parkeren zullen minder moeite hebben met betaald parkeren. Voor degene die deze mogelijkheid niet hebben, is het wel een uitdaging. Het wordt ook lastig om bezoek te ontvangen zonder dat er veel parkeerkosten worden gemaakt. En sommige mensen zijn afhankelijk van de auto en die kunnen niet met de fiets komen.
- Er kan misschien gekeken worden naar parkeertijden, waardoor parkeren in de avond kosteloos kan worden. Dat zie je ook in andere steden.
- Als autoluw binnen de binnenring wordt ingevoerd heeft dat als gevolg extra parkeerdruk in de rand daaromheen. Waterbed effect.
- In Amsterdam worden parkeergarages die op bepaalde tijden leegstaan gebruikt voor parkeren omwonenden op basis van een abonnement. In Hilversum staan parkeergarages bepaalde tijden ook leeg. Kan dat niet ook in Hilversum?
- Meningsverschil binnen de groep over wel/niet invoeren betaald parkeren en/of vergunningen rondom Javalaan/Delilaan/Dalweg.

Connected Hubs

- Connected hub bij Crailo en station Hilversum Media Park.
- Geluidsoverlast rondom de Wagnerlaan.

Overige

- Pakketkluizen goed idee. Kan ook bij supermarkten of bijvoorbeeld het office center.

Acties

- Delen verslag van de bijeenkomst en link naar de interactieve kaart
- Delen bestuurlijke planning voor Parkeren en Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Foto kaart



EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag bijeenkomst Erfgooiersstraat en Snelliuslaan

8 februari 2023

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: programmamanager, beleidsadviseur milieu & mobiliteit, wijkregisseur en communicatieadviseur
- Wethouder
- Deelnemers: 4, bewoners en vertegenwoordigers wijk – en buurtverenigingen en buurtcoach Versa Welzijn

Opzet

De middag begon met een korte voorstelronde. Daarna gaf de programmamanager een interactieve presentatie over het uitvoeringsprogramma, de deelonderzoeken en de mogelijke maatregelen voor Hilversum en de wijken. Aansluitend werd een kort filmpje getoond dat uitleg geeft over de belangrijkste functionaliteiten van de interactieve kaart, waar data en informatie betreffende mobiliteit in zijn verwerkt. Vervolgens werd een tafelgesprek gevoerd. Daarbij is gebruik gemaakt van een kaart van de wijken Noordwest, Noordoost en Oost, stickers met maatregelen en 'geeltjes' met toelichting of aanvullingen.

Vragen als richtlijn voor het gesprek:

- Wat vindt u van de voorgestelde maatregelen voor heel Hilversum en in uw wijk?
- Wat wilt u hier nog aan toevoegen of verbeteren in uw wijk, aan concrete maatregelen?
- Wat is het effect van vraag 1 en 2 op andere (naburige) wijken?

Uitkomsten gesprek

Algemeen

- Kijken naar mobiliteit versus leefbaarheid: oplossingen voor de eigen straat maar ook breder voor de wijk.
- Experimenteer met oplossingen om te kijken wat werkt voordat het definitief wordt.

Ontsluiting randwegen

- Het staat vast tijdens de spits. De rest van de dag is rustig.
- Er is veel focus op de Johannes Geradtsweg.
- Als de Johannes Geradtsweg vaststaat, dan staat het ook vast op de Snelliuslaan, Jacob van Campenlaan en de Floris Vosstraat.
- Veel verkeer op de Erfgooiersstraat richting het Media Park ondanks de drempels.
- De weg bij Crailo is een tijd afgesloten geweest en dat merkte je ook op de Snelliuslaan: veel minder verkeer.
- Erfgooierstraat lijkt een goede doorgaande weg maar de huizen staan direct aan de straat; grote impact leefbaarheid omwonenden ten opzichte van Johannes Geradtsweg waar huizen een voortuin hebben.
- Tunnel onder de Johannes Geradtsweg.
- Omroepen op het Media Park vragen om meer gespreid te werken.

Vrachtverkeer

- Zwaar vrachtverkeer gaat ook over de Snelliuslaan.
- Vraag waar vrachtverkeer 's nachts heengaat? En waarom 's nachts?
- Koopman, een vervoerder, brengt pakketjes naar het tankstation; ze kunnen ook kleine busjes inzetten maar zolang ze grote vrachtwagens mogen gebruiken, blijven ze dat doen.
- Vrachtwagen verbod Snelliuslaan en Jacob van Campenlaan tussen 20:00 en 06:00 uur.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Fijnmazig Vervoer, ketenmobiliteit, en OV

- P&R bij station Bussum Zuid, aanvullen met P&B en minibus.
- Pareergarage met oplaadpunten, fietsgarage en aanbod minibus bij ingang Hilversum vanuit Bussum; voor de rotonde op de Mies Bouwmanboulevard.
- Minibusjes inzetten in de hele wijk.
- Maak de bus gratis.
- Oplaadpunten bij de Jumbo.

Connected Hubs en pakketkluizen

- Connected hub bij La Place met pareergarage met oplaadpunten, fietsgarage, aanbod minibus, deelvervoer en pakketkluizen.
- Connected hub bij Crailo.
- Pakketkluizen bij winkelcentra.

Deelvervoer

- Deelvervoer is goed maar mag beter gereguleerd worden; scooters staan overal.
- Geen fan van stepjes.

Fietsen en wandelen

- Elektrische fietsen gaan erg snel (45 km/u); gevaarlijk op doorgaande fietsroutes of als iemand valt.
- Maak een loop- en fietsbrug over het spoor aan beide kanten; oversteken is erg gevaarlijk.
- Rechtsaf richting het Media Park geeft rood licht voor fietsers; fietstunnel/ vrije overgang zodat de fietser door kan.
- Rotonde bij het Media Park is gevaarlijk voor fietsers en er moet wat gebeuren.
- Fietskruispunten zijn te klein tijdens schooltijden en dan zitten doorgaande en afslaande fietsers elkaar in de weg; ook staan fietsers op de weg omdat er geen ruimte is en dat is nog gevaarlijker.
- Kruising Johannes Geradtsweg en Insulindelaan is een gevaarlijk punt voor fietsers, met name tijdens schooltijden.
- Station Hilversum gevaarlijk voor fietsverkeer.

Auto

- De hele wijk is al 30 km/u alleen weet men het niet en is het niet duidelijk zichtbaar.
- Op de Snelliuslaan geldt 30 km/u maar de straat is niet zo ingericht; weinig drempels omdat de bus erdoorheen rijdt.
- Als je van de Johannes Geradtsweg de Snelliuslaan opgaat, staat één bord voor 30 km/u en is er geen herhaling; vanaf de Noorderbegraafplaats gaan auto's nog harder rijden omdat er meer ruimte is.
- Het is niet realistisch om van de Snelliuslaan een voetgangersweg te maken maar er is veel verkeer en 's nachts ook vrachtverkeer: er moet iets gebeuren.
- Hilversum is altijd druk als je met auto rijdt.
- Gevaarlijk punt bij Jacob van Campenlaan als je de Johannes Geradtsweg op gaat.
- Jacob van Campen is 30 km/u maar iedereen rijdt er 50 km/u.
- 30 km/u op de Johannes Geradtsweg.
- Bij scholen zijn gevaarlijke punten.

Parkeren

- Bij de school op de Buisstraat kan er om de hoek worden geparkeerd maar toch stopt de schoolbus voor de school.
- Stopverbod voor de school op de Buisstraat maar daar houdt men zich niet aan; vervangen door 'verboden stil te staan'?

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Acties

- Delen verslag van de bijeenkomst.
- Onderzoeken of Snelliuslaan afgesloten kan worden voor vrachtwagenverkeer.

Foto kaart tafelgesprek



EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag bijeenkomsten Inwonerspanel

17 april 2023

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: programmamanager, 7 tafelbegeleiders, 3 projectmedewerkers
- Deelnemers: 31 vertegenwoordigers van het inwonerspanel Hilversum

Opzet

De programma manager gaf een interactieve presentatie over het uitvoeringsprogramma, de deelonderzoeken en de mogelijke maatregelen voor Hilversum. Aansluitend werd een kort filmpje getoond dat uitleg geeft over de belangrijkste functionaliteiten van de interactieve kaart, waar data en informatie betreffende mobiliteit in zijn verwerkt. Vervolgens werden 7 tafelgesprekken gevoerd. Daarbij is gebruik gemaakt van een kaart van Hilversum, stickers met maatregelen en 'geeltjes' met toelichting of aanvullingen.

Vragen als richtlijn voor het gesprek:

- Wat vindt u van de voorgestelde maatregelen voor heel Hilversum en in uw wijk?
- Wat wilt u hier nog aan toevoegen of verbeteren in uw wijk, aan concrete maatregelen?
- Wat is het effect van vraag 1 en 2 op andere (naburige) wijken?

Uitkomsten gesprek

Algemeen en reacties tijdens de presentatie

- Relatie met de Omgevingsvisie? Antwoord: Ja die is er; de gemeenteraad heeft echter uitdrukkelijk verzocht om al met het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit door te gaan.
- De iVRI's werken niet goed voor fietsers, terwijl voor auto's er een voorkeur lijkt te bestaan. Reactie uit de zaal: we zijn hier bezig met een overall aanpak, dus ga niet te diep in op zulke details. Andere reactie: dit hangt wel degelijk samen met een toekomstvisie op verkeer/auto's/fietsen. Andere reactie: de beschreven plaats J. Geradtsweg/Den Uylplein is voor alle verkeer enorm druk.
- Hoe zit het met de N201 en A27? Antwoord: daarvoor bestaan geen plannen.
- Busjesvervoer is een goed plan, maar wie betaalt dat? Antwoord: daarover zin we in gesprek met vervoerders. De belangstelling bij hen is er, en er zal uiteindelijk ook een redelijke bijdrage worden gevraagd van de gebruikers. Het moet betaalbaar zijn voor de reizigers.
- Zijn er wel voldoende chauffeurs voor al die busjes? Antwoord: dat is een punt van aandacht in de huidige arbeidsmarkt.
- Wanneer kan het busjesvervoer van start gaan? Antwoord: de huidige vervoerconcessie loopt af eind 2023. Dus als het meezit zou het al vanaf 2024 kunnen.
- Graag aandacht voor de hoge snelheid van elektrische fietsen. Die vormen een gevaar voor de veiligheid
- Blijven de huidige natuurwandelgebieden bestaan? Ja de bedoeling is om wandelvoorzieningen toe te voegen aan de bestaande.
- Als postbode lijkt het wel dat het steeds lastiger wordt gemaakt om met de fiets dóór te rijden in Hilversum.
- Fietspaden zijn te smal of voor wegwerkzaamheden afgesloten. Dat is geen stijl.
- Wat is de binnenring precies? Antwoord: alles binnen de centrumring.
- Graag aandacht voor de plannen om snelheid te verlagen naar 30 of 60 kilometer. Voor de CO2 uitstoot is dit namelijk niet goed. Antwoord: we kijken waar het kan.
- Als werkgever pleit ik er voor om te waken dat Hilversum met auto's bereikbaar blijft. Een Mediapark kan bijvoorbeeld niet groeien als het per auto niet goed bereikbaar is. En Hilversum heeft al een slecht imago als bereikbare stad. Antwoord: we praten met werkgevers zoals Mediapark over mogelijkheden om

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Hilversum bereikbaar te houden voor medewerkers en bezoekers, óók op andere manieren dan met de auto.

- Landelijk is er al jaren een tendens dat het aantal auto's groeit. Het is dan toch luchtfietsen om te denken dat het in Hilversum minder zal worden? Antwoord: het is inderdaad ook een kwestie van gedragsverandering. En dat kost tijd, misschien ook wel over generaties heen.
- Is het de bedoeling dat er ook faciliteiten komen voor het stimuleren van alternatieve vervoerskeuzes dan de auto? Antwoord: ja, dat is zeker de bedoeling.
- Graag aandacht voor het bijzonder onderwijs. Hier rijden veel kleine busjes af en aan. En de stuurmanskunst van deze chauffeurs is slecht. Dit leidt tot gevaarlijke situaties.
- Zijn er contacten en samenwerking met andere gemeentes? Antwoord: ja we overleggen met naburige gemeentes.
- Zijn doorfietsroutes ook mét verlichting gepland? Antwoord: Ja
- Ik wil graag aan de slag met mijn ideeën, in plaats van alleen maar te luisteren. Daarvoor ben ik hier.

Tafelgesprek 1

- Meer prioriteit geven aan fietsers bij het Den Uylplein. Fietsers kunnen hier altijd pas in 2 keer linksaf slaan in plaats van in één keer.
- Bredere en doorgaande fietspaden zijn belangrijk; nu worden ze echter vaak gebruikt door busjes voor laden en lossen en zijn ze geblokkeerd vanwege wegwerkzaamheden, zonder goede omleidingsroutes.
- Bij nieuwbouw ook meteen parkeerplaatsen of parkeergarages moeten worden gebouwd.
- Meer fietsstraten.
- Schoutenstraat 4/Bussumersteeg: een pakket afhaalpunt maken door 2 á 3 parkeerplaatsen aan te leggen met een blauwe zone voor 15 minuten parkeren op industrieterrein en dan verder op de deelfiets naar Gijsbrecht.
- Parkeren bij AH in de Meent betaald parkeren maken op zaterdag. Er wordt nu veel wild geparkeerd omdat veel mensen uit Bussum hier boodschappen komen doen.
- Probleem: Bosdrift/Havenstraat: brommers gaan hier over het fietspad. Mogen dit niet maar kunnen op die manier tegen het eenrichtingsverkeer in om toch naar het zuiden te kunnen rijden.
- Probleem: Bij hockeyclub Crailo: Het verkeer vanaf het P-terrein is hier ingericht als verkeer met rechts voorrang, terwijl het een uitrit moet zijn.
- Bushalte lijn 1 bij Bodemanstraat meer naar de Gijsbrecht verplaatsen.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Foto kaart tafelgesprek 1



Figuur 1 Stickerposter tafel 1 inwonerspanelbijeenkomst

Tafelgesprek 2

- Maak verschil tussen de soorten vervoer (speed pedelec, gewone fiets, fast-bikes). Richt fietspaden hiervoor in
- Benoem het op de verschillende snelheden
- Geen 50 km in de bebouwde kom
- Het is te gevaarlijk om de kinderen op de fiets naar school te brengen
- Verschillende tijden en verschillende snelheden
- Logistieke dienstverlening gaat zich aanpassen
- Blijf met de iVRI op de Diependaalselaan
- Alleen Hilvertsweg
- Transitie naar minder verkeer, schoner verkeer, OV, gepaste snelheden
- Stimuleren van OV met een pendelbusje
- Maak een Masterplan
- Maak statements over je doel; bijvoorbeeld X% minder verkeer
- Parkeergarages buitenkant Hilversum, mét OV, fiets, etc.
- Meer laadpalen, en: waar moeten ze dan komen
- Hoe kan je deelauto's promoten. Bijvoorbeeld met parkeer regelingen, minder ruimte, parkeren in de wijk
- Deelauto's werkt niet
- Wat betekent het als je een wijk autoluw maakt? Kijk naar het marktvervoer
- Goed alternatief bieden voor eigen vervoer. Gemak en Genot.
- Geen keuzes voorleggen, gewoon opleggen
- Als wij jongeren willen aantrekken, moeten we keuzes maken
- Hoe maak je het aantrekkelijk om hier te wonen en hier een deelauto te nemen?
- Het moet een wenkend perspectief zijn, beter dan nu
- Voor iedereen wonen en werken
- Beloon wat je wilt zien en onaantrekkelijk of bestraf wat je niet wilt zien
- Parkeergarages uit het centrum
- Kleinere knooppunten in de wijken

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Buurtbatterijen en parkeren
- Transferium buit de rand van de stad

Foto kaart tafelgesprek 2



Figuur 2 stickerposter tafel 2 inwonerspanel

Tafelgesprek 3

- Geen autohaat, Hilversum met de auto bereikbaar houden.
- Eemnesserweg groener en fietsvriendelijker.
- Hoe worden bussen geregeld als het niet over de Kerkbrink mag.
- Bus naar ziekenhuis is niet frequent genoeg.
- Fijnmazig vervoer belangrijk, mits betaalbaar.
- Rotterdamdampas: idee voor OV tegen gereduceerd tarief.
- Wijk-supers in plaats van alleen grote supermarkten.
- Parkeerterrein bij grote hubs.
- Autobereikbaarheid van de bibliotheek.
- Iedere Hilversummer moet op de fiets.
- Voetgangersgebieden moeten blijven bestaan.
- Groest en Kerkbrink 's avonds en in de ochtendspits open voor fietsers.
- Mediapark sprinter Almere – Utrecht.
- Fietsroutes blijven beschikbaar (ook bij bouwprojecten).
- DFR Utrecht fietsbrug over Diependaalselaan.
- Langestraat AH-idee: kort parkeren voor boodschappen.
- Fietsers soms te snel; maximumsnelheden voor fietsen in het centrum invoeren.
- Langestraat – Nieuweg fietskruising is slecht.
- Wandelgebied handhaving (in bestrating aanbrengen?).
- Laat auto's op de J. Geradtsweg maar in de file staan, géén fietsbrug.
- Grotere fietsen moeten óók in fietsenstallingen.
- Zeedijk stalling is perfect, ook aan de Noordkant.
- Hoe autoluwer hoe beter, maar winkels moeten wel bereikbaar zijn met de auto.
- Forenzen moeten méér en met beter OV in plaats van met de auto.
- 30 kilometer invoeren, zonder fysieke maatregelen.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Veel meer deelauto's, makkelijker te gebruiken door bijvoorbeeld deelautobedrijven (maas-systeem).

Foto kaart tafelgesprek 3



Figuur 3 Stickerposter tafel 3 bewonerspanel

Tafelgesprek 4

- Hilversum moet ook bereikbaar blijven voor de auto, zeker als werkgever voor personeel, laten we oppassen dat we geen dorp worden van autohaters-
- Bijzonder onderwijs: aandacht voor brengen en halen; er is vaak sprake van gevaarlijke verkeerssituaties omdat er veel verkeer is.
- Fietsen in centrum moet kunnen, winkelen met de fiets óók. Dan moet het ook toegankelijk zijn voor de fiets.
- Bushalte naast museum was logischer geweest (verplaatsen t.o.v. huidige locatie).
- Fietspad op Bosdrift bij Gijsbrecht onlogisch doordat de fiets van de weg af gaat; verwarrend dat de fietsstrook verandert. Logischer zou het zijn als de weg juist zou versmallen. Dan verliest de automobilist de fiets niet uit het oog.
- Spoorwegovergang (links/rechts verkeer splitsen). Kleine spoorbomen afsluiten, als gevolg van bijna-ongevallen is geen goed plan.
- Wethouder AS gaat zelf met de fiets, en heeft dus geen gevoel bij de autobereikbaarheid en de groeiende problemen met doorstroming.
- Auto blijven faciliteren in Hilversum. Het moet ook voor bedrijven interessant blijven.
- Auto moet in de eigen stad kunnen: bijvoorbeeld 1 auto per woning.
- Gijsbrecht – eerste half uur gratis parkeren voor bezoekers, daarna het tarief 2 keer zo duur maken.
- Kerkeland – De Meent: ook minimaal een half uur gratis parkeren.
- Sportgebied Berestein: je moet langs industrieterrein met veel verkeer, en dat is gevaarlijk.
- Hoflaan – Mozartlaan: bijzonder onderwijs, en dat geeft een piekbelasting met busjes tijdens brengen en halen. Daar zijn elke schooldag onveilige situaties en ook regelmatig bijna-ongelukken.
- Laapersveld is een onveilige verkeerssituatie.
- P&R hub: heel laagdrempelig maken anders werkt het niet.
- Busstation bij ziekenhuis zou logisch zodat men niet met de auto hoeft te komen (er is bijna geen alternatief).

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Busjes bij stations beter bereikbaar maken doordat je kunt overstappen op fijnmaziger vervoer.
- Pakketdiensten bij Admiraal de Ruyterlaan en Gijsbrecht.
- Hub bij Loosdrechtse bos.
- Bushalte bij vliegveld.
- Geen deelscooters meer toelaten totdat er een werkbare logistieke oplossing is. Die geven meer overlast.
- Deelauto's gaan wel komen, maar vanuit particulier initiatief, niet door overheid. Koppelen aan laadpalen en dicht bij woningen.
- Badkamer (douche-voorziening) faciliteren voor werknemers die met de fiets naar het werk komen, fietsoplaadpalen, fietsenstallingen, zodat de drempel voor werknemers klein(er) is om voor een alternatief te kiezen voor de auto.
- Gemeente moet beloningssysteem invoeren als stimulans voor alternatief vervoer.
- Duidelijke visie opstellen voor heel Hilversum en daar ook aan vasthouden. Stel een mobiliteit regisseur aan met zeggenschap, die de ingezette lijn ook vasthoudt.
- Wees duidelijk en eerlijk over wat de gemeente gaat doen. Bijvoorbeeld lage parkeernormen: prima als er wordt gebouwd met weinig parkeerplaatsen, maar verkoop het dan ook zo.
- Op de kaart zijn veel locaties aangegeven waar knelpunten zitten en waar mogelijke verbeteringen zijn. Ook is aangegeven waar voorzieningen (hubs, laadpalen, busjes, e.d.) zouden moet/kunnen komen.

Foto kaart tafelgesprek 4



Figuur 4 Stickerposter tafel 4 inwonerspanel bijeenkomst

Tafelgesprek 5

- Haal informatie op in Zwolle. Zwolle heeft een goed fietsnetwerk gerealiseerd.
- Een goed fietsnetwerk geeft efficiëntere auto afwikkeling.
- Snelle fietsen: er is aandacht nodig voor de verschillen in soorten fietsen, breng differentiatie aan.
- Zorg dat forenzen goed kunnen parkeren.
- 30 kilometer discussie: dit goed voor de wijken, niet voor het milieu, niet voor doorgaande wegen.
- Diependaalselaan is al vertraagd, verlaging naar 30 km niet zinvol (staat al vast).

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Wees consistent in je beleid. Bijvoorbeeld fietsers altijd voorrang geven op rotondes. Dat is nu niet het geval.
- (Hoofd)Fietsroutes door de stad richting alle scholen.
- Fietsverkeer meer gelijkwaardig maken.
- Minder eenrichtingsverkeer.
- Niet het Groningse taartmodel toepassen.
- Meer deelauto's gaan aanbieden.
- Momenteel vindt afwenteling plaats van parkeren op de Gijsbrecht in de naastgelegen buurten. Dit is niet goed.
- iVRI's inzetten bij de deelfietsroutes.
- Hilversum moet een keuze maken: wat vindt zij van het aantal forenzen? Meer of juist minder. Dan moet je je beleid erop aanpassen.
- Zorg voor een balans in de maatregelen: dus een goed bereikbaar centrum en voldoende werkgelegenheid.

Foto kaart tafelgesprek 5



Figuur 5 Stickerposter tafel 5 inwonerspanel bijeenkomst

Tafelgesprek 6

- Het autobezit neemt alleen maar toe, dat moet ook worden gefaciliteerd
- Er blijkt behoefte aan deelauto's bij station Sportpark. Onderzoek uitbreiden over geheel Hilversum naar deze behoefte.
- Maak heel Hilversum een 30 kilometer gebied.
- Door snelheidsbeperking mijden auto's Hilversum.
- Handhaving van 30 kilometer belangrijk voor effectiviteit.
- Hilversum als eerste autoluwe gemeente.
- Maximaal 1 auto per huishouden. Die mag voor de deur staan, rest moet op een parkeerplaats buiten de stad
- iVRI's plaatsen op weg naar Mediapark.
- Verplaats perron Sportpark en dit combineren met een goederen- en mobiliteit hub.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Mobiliteit hub bij La Place.
- Parkeren bij hubs gaat veel ruimte vergen, daarmee moet rekening worden gehouden.
- Handhaven van foutparkeren op grasveld bij Arenapark.
- Kenteken scannen invoeren voor betaald parkeren in heel Hilversum. Zoals dat in Amsterdam grootschalig gebeurt
- Geluidsoverlast door motoren over de rondwegen moet worden gehandhaafd. Hiervoor beleid ontwikkelen zoals de gemeente Rotterdam dat heeft.
- Onveilige oversteeksituatie Schapenkamp bij de tunnel bij het station en op de hoek Achterom – Schapenkamp.
- Alle tweetakt scooters en vervuilende auto's verbieden.
- Biedt/stimuleer elektrische scooters als alternatief.
- Fietsenstalling bij Centraal Station doorzetten.
- Bus van Huizen naar Hilversum qua grootte aanpassen aan het gebruik zodat deze blijft rijden.
- Vervoer op afroep of fijnmazig vervoer invoeren.
- Doorstroming: hoe wordt dit gehandhaafd bij voorrang via iVRI's aan voetgangers en fietsers (risico op opstopping?)?
- Deelbakfietsen beschikbaar stellen en toegankelijk maken voor minima. Ophalen en terugbrengen op dezelfde locatie.
- Veel deelnemers wezen op de gebrekkige handhaving in Hilversum. Veel maatregelen vereisen strikte handhaving. Maatregelen dienen dan ook ingevoerd te worden om ervoor te zorgen dat de gewenste strikte handhaving in Hilversum plaatsvindt.

Foto kaart tafelgesprek 6



Figuur 6 stickerposter tafel 7 inwonerspanel bijeenkomst

Tafelgesprek 7

- Breedte onderbreking fietspaden.
- Ketennobiliteit naar werkgebieden, niet alleen Mediapark.
- Den Uylplein voor alle verkeerstromen een ellende omdat de auto te veel voordeel geniet.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Fietsstraten worden als onveilig ervaren voor fietsers. Auto's zitten te dicht op fietsers.
- 30 kilometer zones: positief voor de verkeersveiligheid, negatief voor de CO2 uitstoot.
- Parkeren grijze bedrijfsbusjes in woonstraten is bron van ergernis. Parkeervergunning verplichten voor deze auto's of hiervoor parkeren op afstand creëren.
- Doorstroming is slecht op de Oostelijke Ring.
- Venstertijden (Gijsbrecht) loskoppelen van de piekstromen (van forenzen en scholieren).
- Ruimte realiseren voor fietsparkeren op verschillende plaatsen in het centrum.
- Onderzoeken of iVRI's op Diependaalselaan effect hebben.
- Parkeerruimte voor busjes met bijzonder vervoer realiseren; die veroorzaken flinke pieken in de verkeersstromen in de spitsen.
- Pakketkluisen ideaal om verkeer van busjes in de wijk te weren.
- Jan v.d. Heijden 30 km in combinatie met groene golf invoeren.

Foto kaart tafelgesprek 7



Figuur 7 stickerposter tafel 8 inwonerspanel bijeenkomst

Acties

- Alle deelnemers ontvangen het eindverslag. Per tafel wordt het ter controle eerst aan de tafelcontactpersoon verstuurd.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag projectdag A. Roland Holst College, VWO-4

6 december 2022

Inleiding

Jongeren zijn de toekomst en hun stem is belangrijk als het gaat over de oplossingen van morgen. De gemeente Hilversum is benieuwd naar de zienswijze van jongeren en vraagt hen mee te denken over de mogelijke maatregelen uit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040, met focus op het thema verkeersveiligheid rondom school. Op dinsdag 6 december 2022 dachten meer dan 80 VWO-4 leerlingen van het A. Roland Holst College mee over het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040.



Aanpak

De projectdag bestond uit twee bijeenkomsten, één in de ochtend en één in de middag, van elk ongeveer 40 leerlingen. Na een inleiding door de programmamanager en de communicatieadviseur van de gemeente Hilversum, gingen de leerlingen per dagdeel in zes werkgroepjes uiteen om aan de opdracht te werken. Elke tafel was voorzien van een kaart van Hilversum, stickers met verschillende maatregelen uit het uitvoeringsprogramma die eventueel ingezet kunnen worden, post-its en tekenpapier. Na afloop presenteerde de groepjes aan elkaar terug wat ze hebben besproken en welke oplossingen ze hebben bedacht. De sneltekenaars legde alles vast.

Opdracht

- Algemene vraag 'verkeersveiligheid bij scholen':
 - Hoe ervaren jullie de verkeersveiligheid rondom de school en gedurende de reis van/naar school?
 - Geef op de kaart aan wat onveilige verkeerspunten zijn?
 - Wat zou er moeten verbeteren? Wat moet er gebeuren/ welke maatregelen zijn nodig?
 - Richt een verkeerspunt opnieuw in om het verkeersveilig te maken. Houd daarbij ook rekening met ander verkeer.
- Bepaal aan de hand van de kaart en iconen samen welke voorgestelde maatregelen uit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040 nodig zijn in Hilversum en op welke locaties?

Samenwerkingspartners:

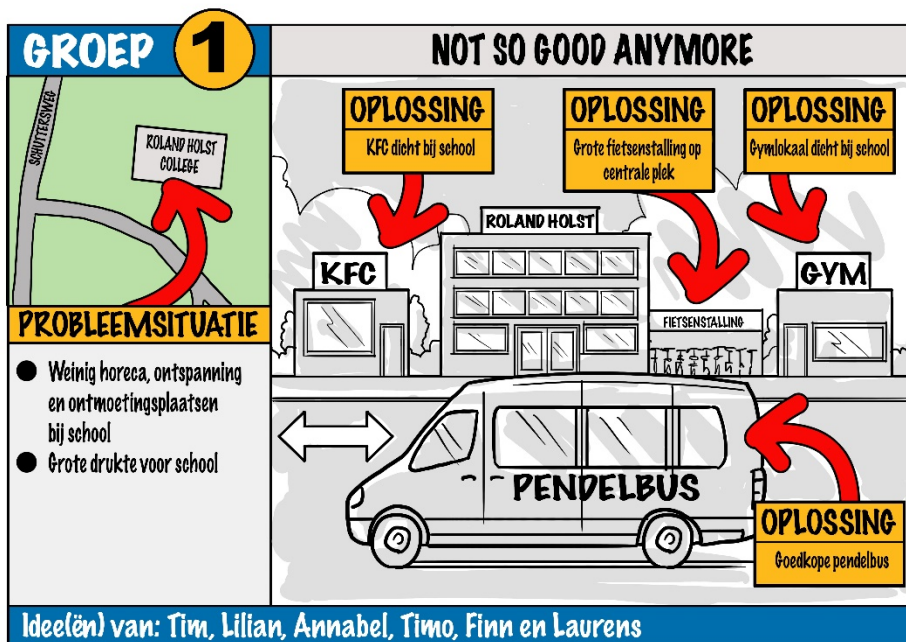
Adriaan Roland Holstcollege, met speciale dank aan Hanke Wiegand en Sjoerd Nanninga, Bert van der Meer (visualisator), bibliotheek Hilversum (beschikbaarheid ruimte).

De uitkomsten

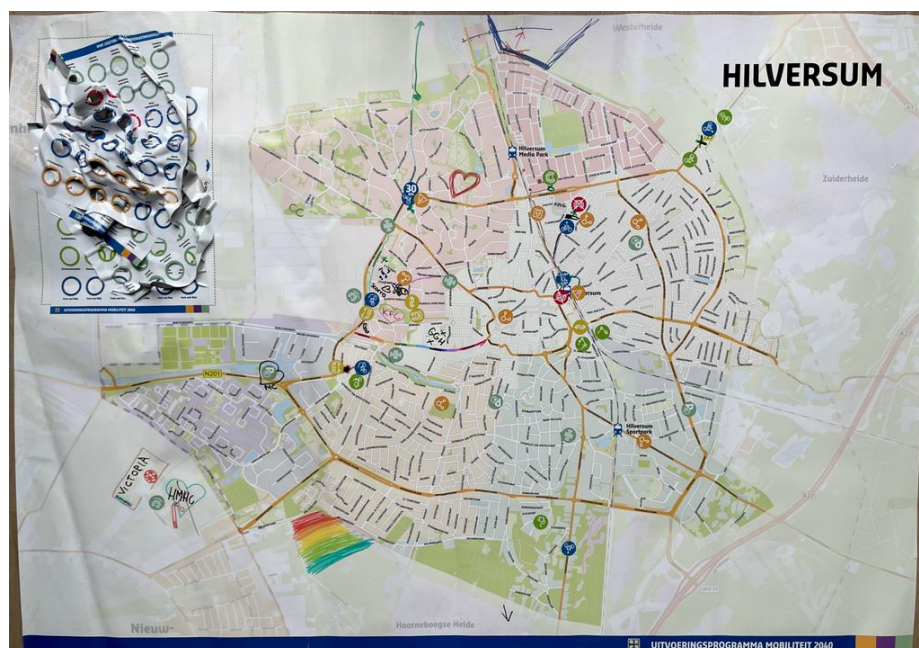
De ideeën van de leerlingen zijn hieronder uitgewerkt.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Groep 1: Not so good anymore

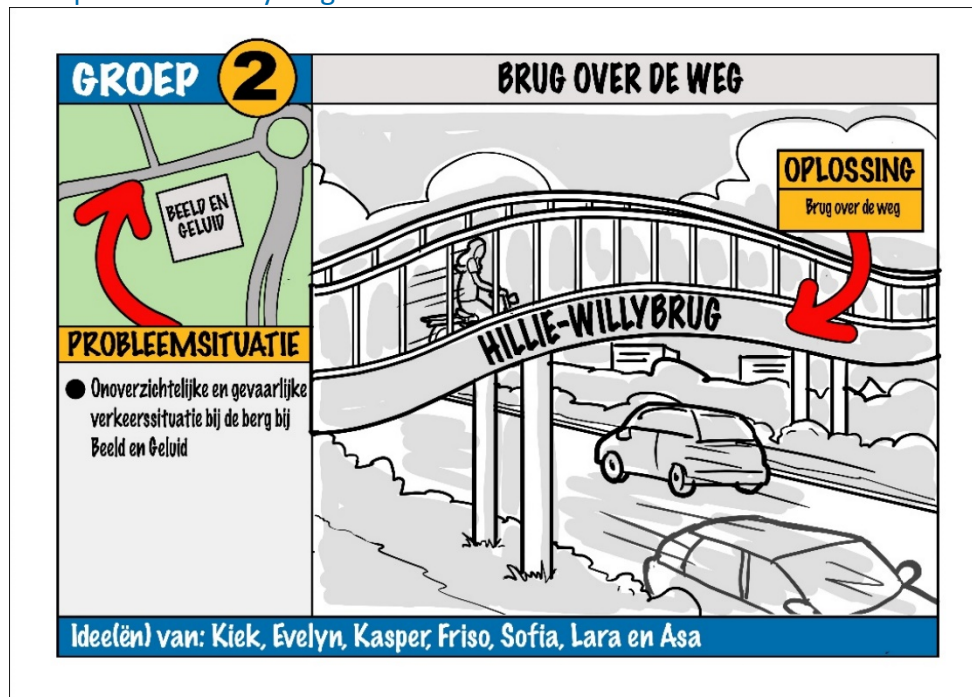


Thema is 'not so good anymore', want het is niet veilig in Hilversum. Op de kaart hebben de leerlingen stickers geplakt met maatregelen. Op die manier hopen ze dat dat Hilversum leuk wordt. Al hebben ze wel twijfels of het gaat lukken. Naast de school willen de leerlingen een KFC op de plek waar nu de basisschool staat. Hier kun je alleen naar binnen kan met een schoolpas. Ook willen ze overal connected hubs. Daar kun je ook mensen leren kennen. De Hilversumse Meent hoeft wat hun betreft niet meer bij Hilversum te horen en hebben ze daarom afgeplakt. Er komt een shuttlebus bij de school die gebruikt wordt tijdens pauzes en tussenuren. Dat is een directe shuttlebus naar de AH en kost 50 cent, heen en weer. Ook willen ze een sportschool in de buurt van de school en een grote fietsenstalling, zodat er meer fietsen kunnen staan op één centrale plek. Dat is veiliger en beter volgens de leerlingen.



EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Groep 2: Hillie-Willybrug

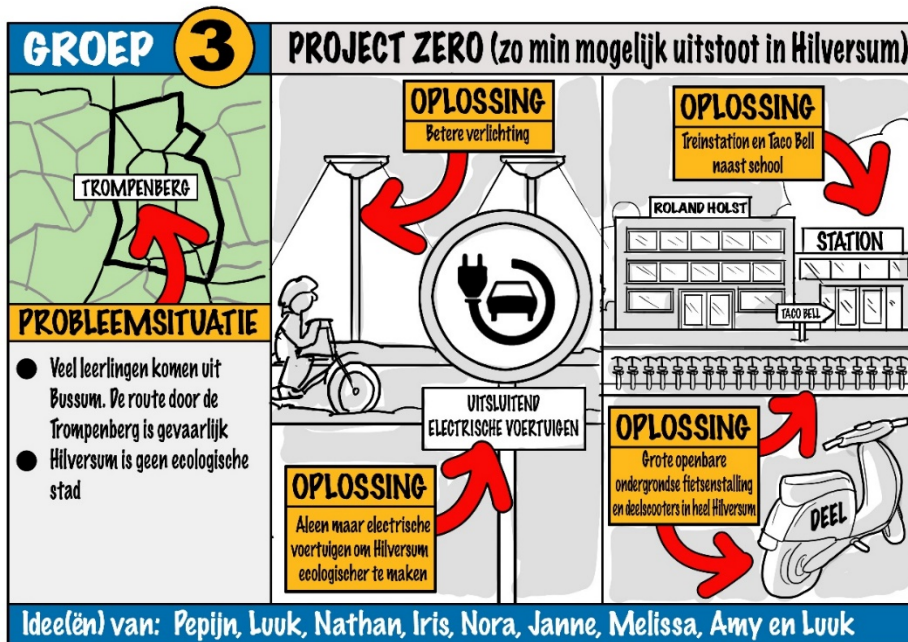


Het thema is de Hillie-Willybrug, vernoemd naar Willem-Alexander en Hilversum. Bij het Media Park kom je van een berg af als je vanuit het Roland Holst College komt. Onderaan heb je veel vaart. Niemand stopt daarom bij de stoplichten. De oplossing van deze leerlingen is een brug die over het stoplicht heen gaat, zodat je niet hoeft te remmen voor het stoplicht. Omdat je de berg afgaat heb je de vaart erin om de brug over te komen. Daarnaast is volgend de groep de spoorovergang in het centrum gevaarlijk. Er zijn verschillende wegen die bij elkaar komen en iedereen neemt voorrang. Dit kan volgens de leerlingen opgelost worden met een slim stoplicht. Aan de oostzijde van het station staan haaiantanden voor de auto's maar dat is niet duidelijk, ook daar een stoplicht plaatsen. Wen stoplicht beneden in de Trompenberg. Bij de Ceintuurbaan staan spiegels maar die tonen niet alles en het blijft een gevaarlijk. Niet meer dan 30 km/uur rondom de rotonde bij de McDonalds.



EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Groep 3: Project zero

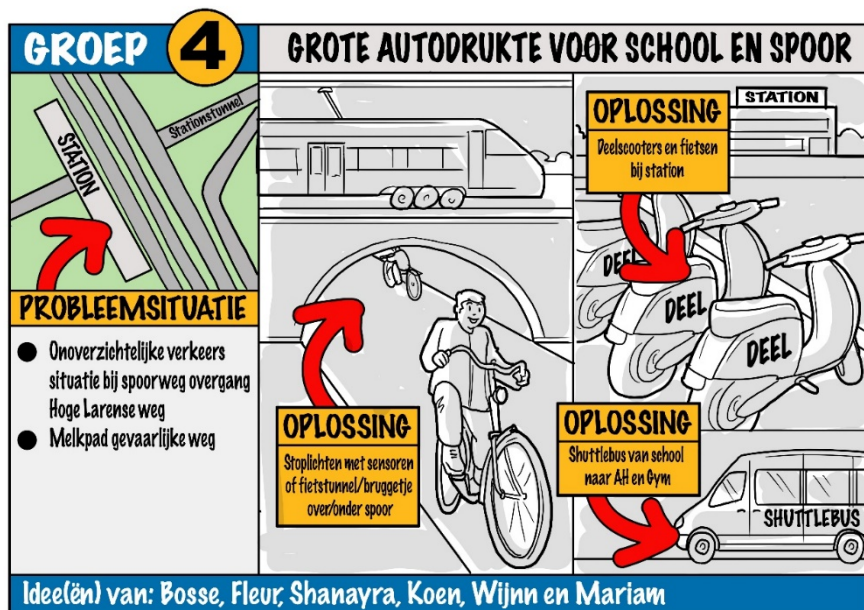


Het thema is 'Project Zero' omdat het doel van deze leerlingen is om Hilversum zo ecologisch mogelijk te maken. Veel leerlingen komen uit Bussum. De route door de Trompenberg is gevaarlijk. Er staan geen stoplichten, auto's rijden heel hard en letten niet op de fietsers. Onze oplossing is zo min mogelijk auto's laten rijden, en alleen maar elektrische auto's om Hilversum meer ecologisch te maken. Ook mogen meer lantaarnpalen bij deze weg, omdat het super donker is. Daarnaast denken de leerlingen aan een station naast de school omdat veel mensen met de trein komen. Ook willen ze graag een Taco Bell bij school waar je alleen met de fiets kan komen. Dus willen de leerlingen ook een grote, openbare ondergrondse fietsenstalling. Overal in de stad mogen deelscooters en e-bikes komen. Dat zorgt ervoor dat minder mensen de auto nemen. En auto parkeren verplaatsen naar de rand van de stad bij de sportvelden. Vraag is wel waar je dan buiten kan sporten?



EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Groep 4: Grote autodrukke voor school en spoor

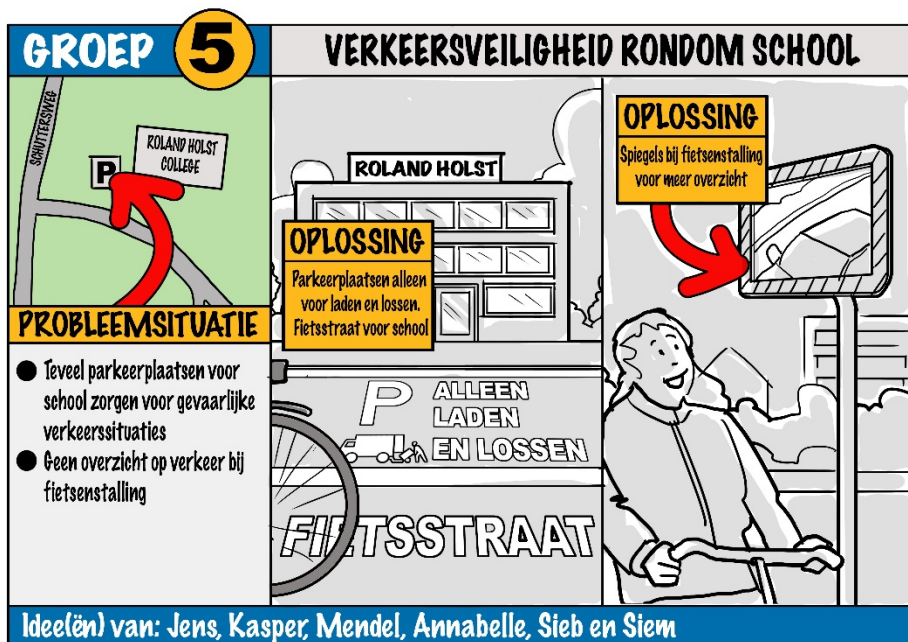


Het eerste probleem dat deze groep ziet, is de spoorovergang bij de Hoge Larenseweg. Daar komen veel auto's en het is er niet echt overzichtelijk. Dus willen ze daar graag stoplichten met sensoren. Een andere oplossing zou een bruggetje of nieuwe tunnel zijn. Op het Melkpad komen ook veel auto's. Als je wilt oversteken als fietser moet je vaak lang wachten. Het is ook een krappe weg. Dat maakt het Melkpad een hele gevaarlijke weg. Deze leerlingen stellen voor om de weg verbreden als het kan. Veel leerlingen komen met het openbaar vervoer. Het voorstel van deze leerlingen is veel deelvervoer bij school, zodat je makkelijk naar station kan. Bij school mogen geen auto's of normale bussen komen. Ook dit groepje had een goedkope shuttlebus bedacht vanuit school naar de AH en gymzaal. Deze bus stopt ook bij het winkelcentrum en gaat elke 10 tot 15 minuten.



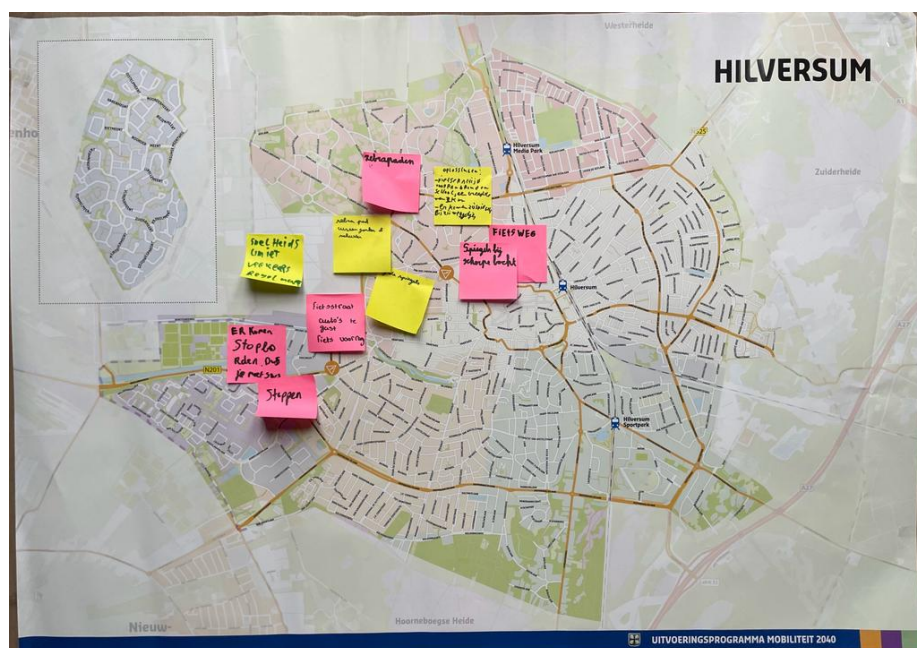
EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Groep 5: Verkeersveiligheid rondom school



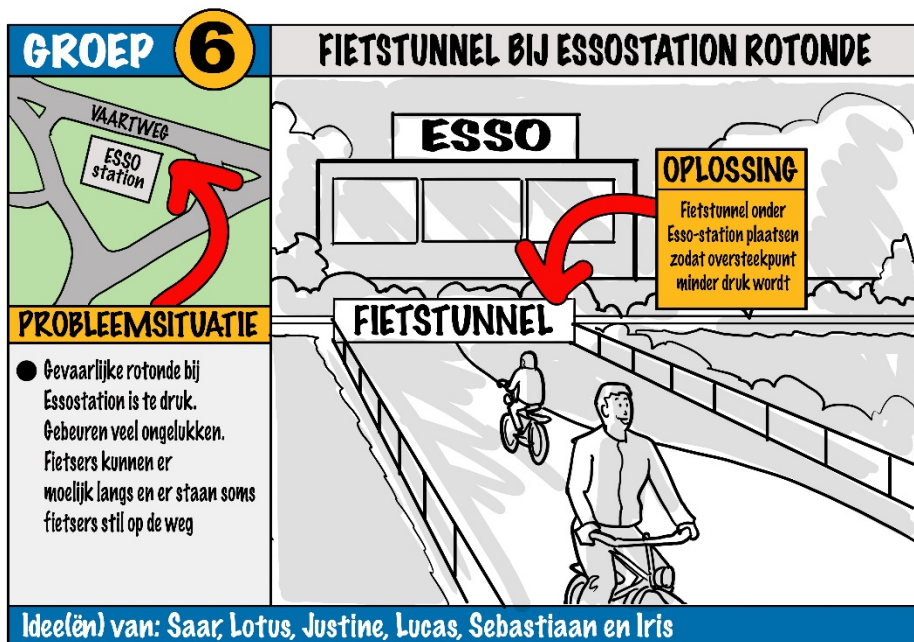
Om de verkeersveiligheid te vergroten stelt deze groep voor om de straat voor school autoluw te maken. De straat is alleen toegankelijk voor laden en lossen en de parkeerplaatsen aan de zijkant worden weggehaald. Zo ontstaat meer ruimte voor de fiets. Voor extra veiligheid bij de fietsenstalling kunnen spiegels worden neergezet, zodat je ook achter je kan kijken.

Er zijn veel gevaarlijke rotondes in Hilversum. Fietzers en scooters kunnen beter ondergronds gaan; bij elke rotonde doen een fietstunnel. Vraag is wel wie dat gaat betalen?



EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Groep 6: Fietstunnel bij rotonde Essostation

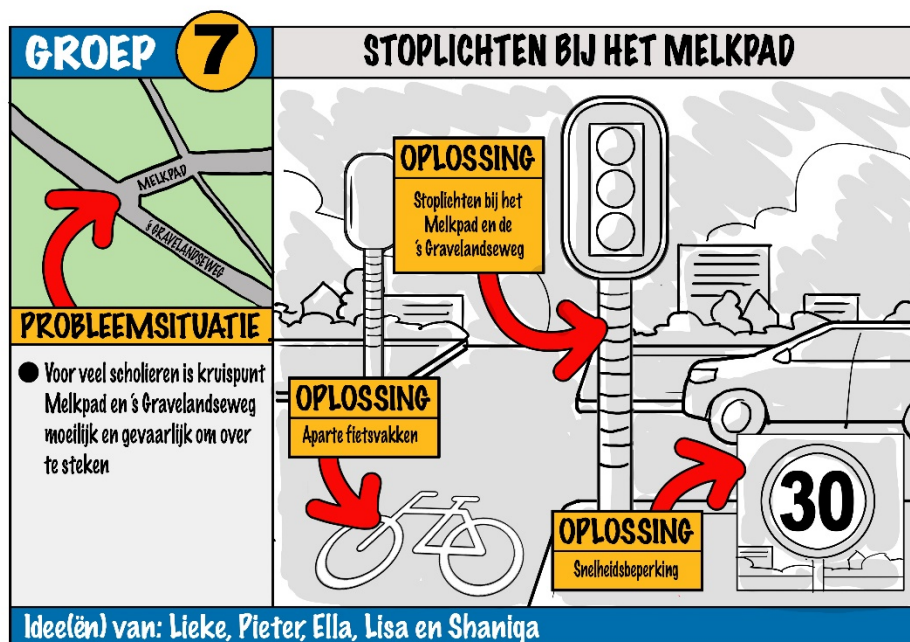


Onderweg naar school heb je een gevaarlijke rotonde bij de Esso tankstation aan de Vaartweg waar veel ongelukken gebeuren. De oversteekpunten zijn te smal waardoor er niet genoeg plek. Daarnaast laten auto's de fietsers niet voor gaan. Het idee van deze groep is om een fietstunnel te creëren aan de kant van de Schuttersweg, zodat je onder de weg door kan. Vanuit school kan de tunnel gebruikt worden als je naar gym of de AH wilt. Hierdoor wordt het veiliger. Ook stellen deze leerlingen voor dat bij de fietsenstalling de auto's meer voorrang geven aan fietsers die de fietsenstalling in willen. Auto's negeren fietsers en dat zorgt voor gevaarlijke situaties.

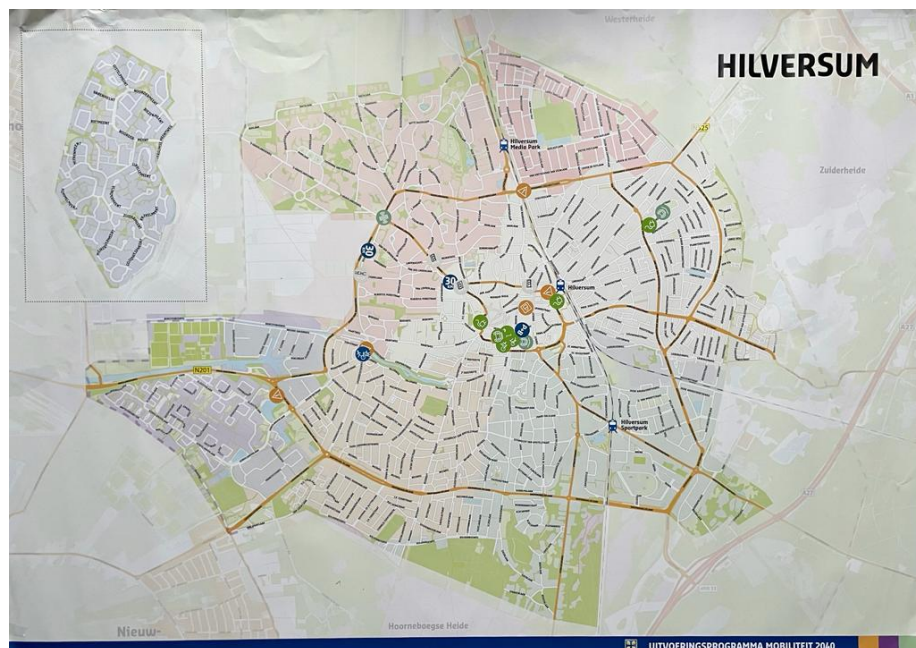


EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Groep 7: Stoplichten bij het Melkpad

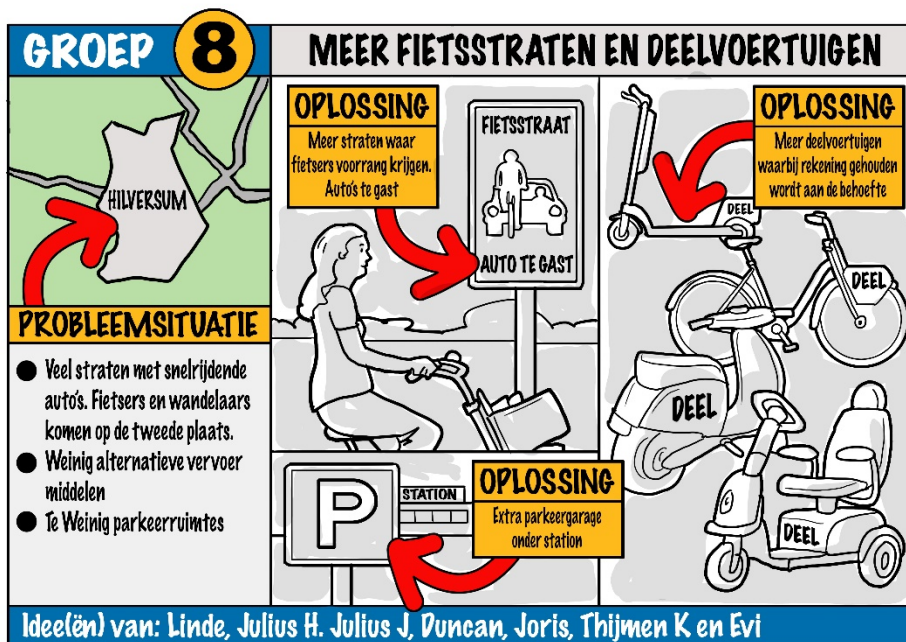


Bij de kruising 's Gravelandseweg/ Melkpad moeten veel scholieren oversteken. Hier komen auto's van twee kanten en ze rijden erg hard. Deze groep stelt daarom voor om stoplichten te plaatsen zodat auto's moeten stoppen, minder hard rijden en fietsers eerder kunnen oversteken. Verkeerslichten alleen is niet voldoende. Rondom de stoplichten mag maximaal 30 km p/u worden gereden en er moeten grotere vakken komen voor fietsers die het fietspad op willen.

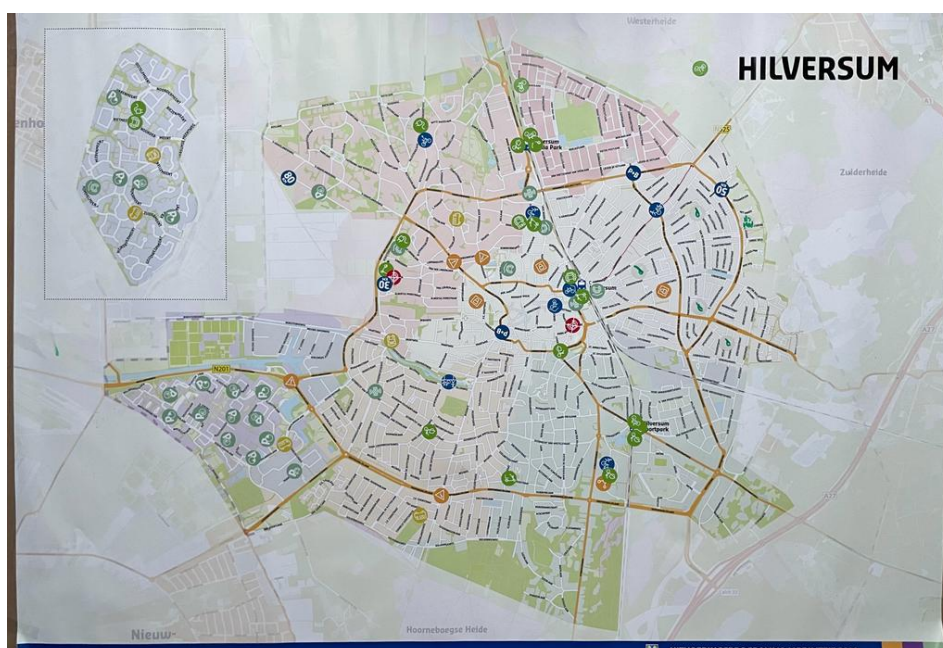


EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Groep 8: Meer fietsstraten en deelfervoer

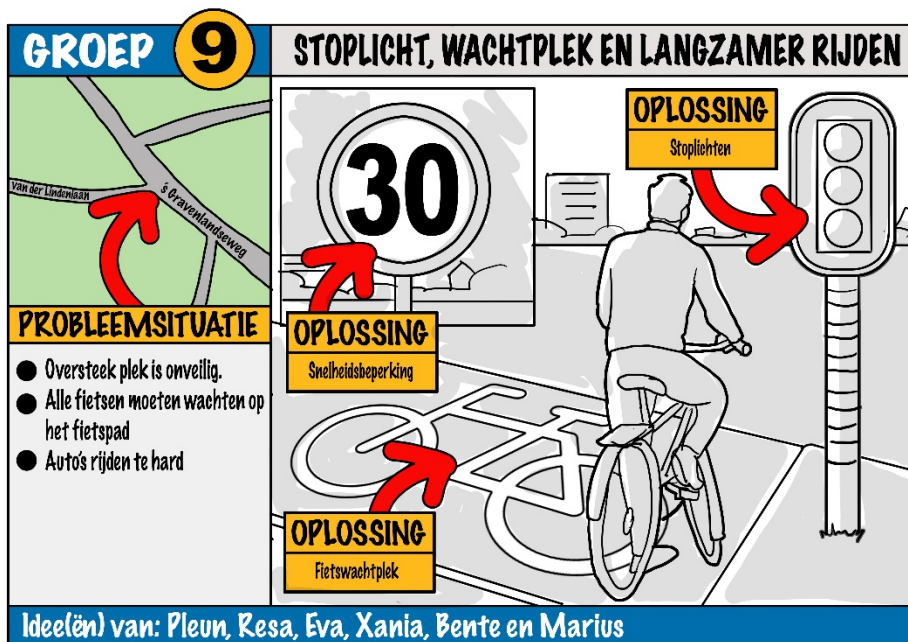


Er is volgens deze groep veel nodig om het verkeersveiliger te maken, zowel voor fietsers als wandelaars. Bij kruispunten moet je als fietser lang wachten om over te steken. Auto's komen vaak van veel verschillende kanten. De oplossing kunnen iVRI's zijn waarbij fietsers voorrang krijgen. De straten in Hilversum zijn vaak druk met snel rijdende auto's. Er moeten daarom meer fiets- en wandelstraten komen waar de auto te gast is, onder andere Sumatralaan, Laapersveld en rotonde gedeelte bij de Larenseweg. En er mogen meer verschillende soorten deelfervoertuigen komen in Hilversum afhankelijk van de behoefte die er is; denk aan een scootmobiel bij een ouderen tehuis, step in de binnenstad, fietsen en scooters bij scholen en het mediapark. De Meent wordt bereikbaar gemaakt door leenauto's, oplaadpalen en een busstation. En 50 km p/u vindt deze groep een goede snelheid in Oost en er mag veel betaald parkeren komen.



EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Groep 9: Stoplicht, wachtplek en langzamer rijden

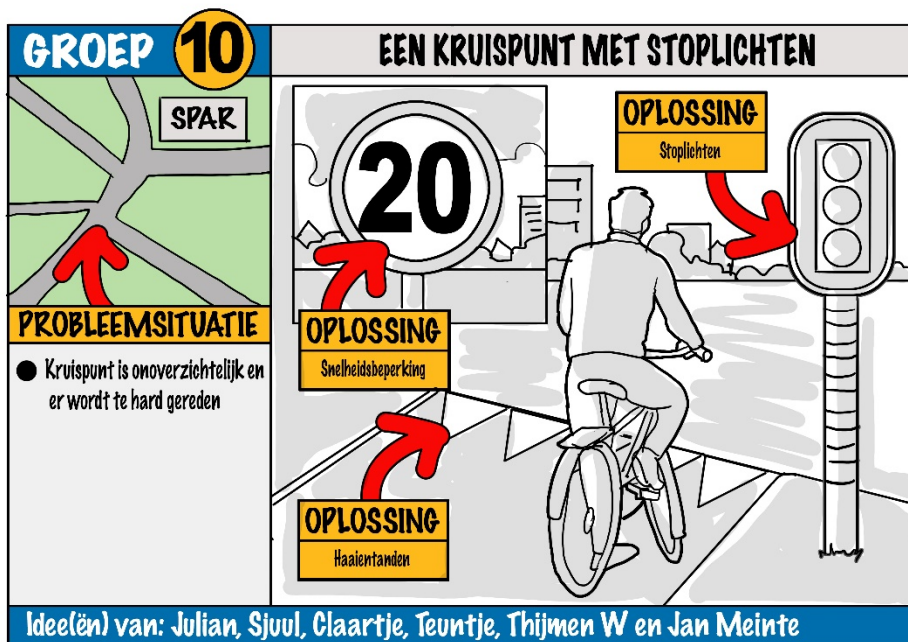


Er zijn verschillende gevaarlijke plekken in Hilversum zoals de 's Gravenlandseweg en Lindelaan. Auto's rijden hard en letten niet op overstekende fietsers. De oversteek moet veiliger worden. Deze groep wil grotere wachtplekken voor fietsers zodat ze niet op het fietspad hoeven te wachten. Dat belemmert andere en zorgt voor irritatie. Ook willen ze graag iVRI stoplichten om het veiliger te maken en die op groen springen zodra een fietser op de knop drukt. Bij de oversteek vanuit het sportpark naar de Gijsbrecht van Amstelstraat rijden auto's te hard en willen ze graag een maximumsnelheid van 30 km/uur.



EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Groep 10: Een kruispunt met stoplichten



Er zijn volgens deze groep verschillende gevaarlijke plekken in Hilversum, voornamelijk bij stations. Hun doel is om die stations bereikbaarder te maken door het inzetten van meer deelfervoer. In de buurt van school is het bij de Albert Heijn gevaarlijk. Het is daar druk. Daarom stelt deze groep een maximale snelheid van 20 km p/u en haaiertanden, zodat fietsers veiliger kunnen oversteken. In Kerkelanden mag een busstation met een fietsenstalling en deelfervoer komen.

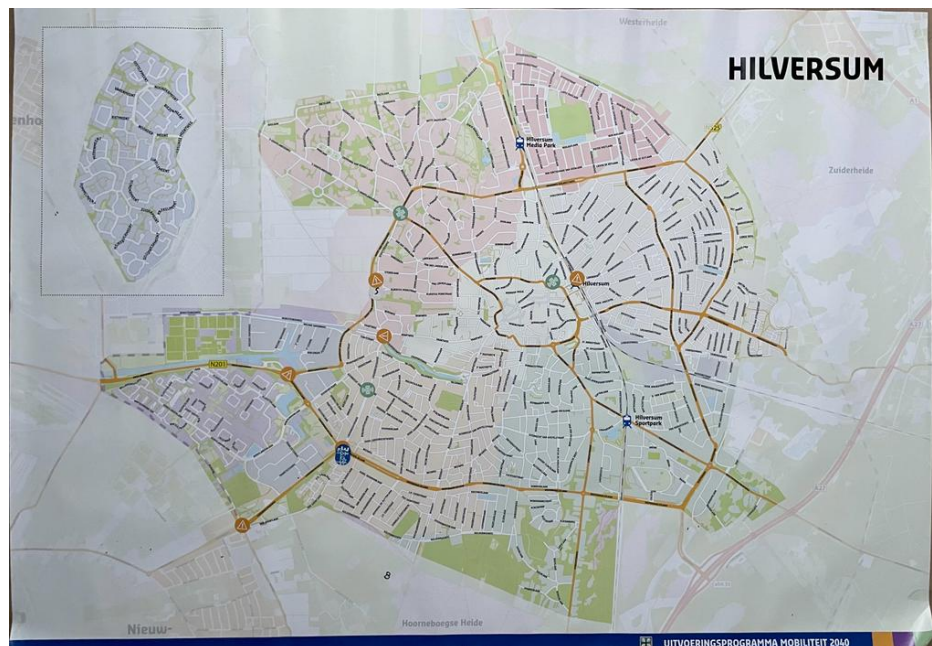


EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Groep 11: Een kruispunt met stoplichten

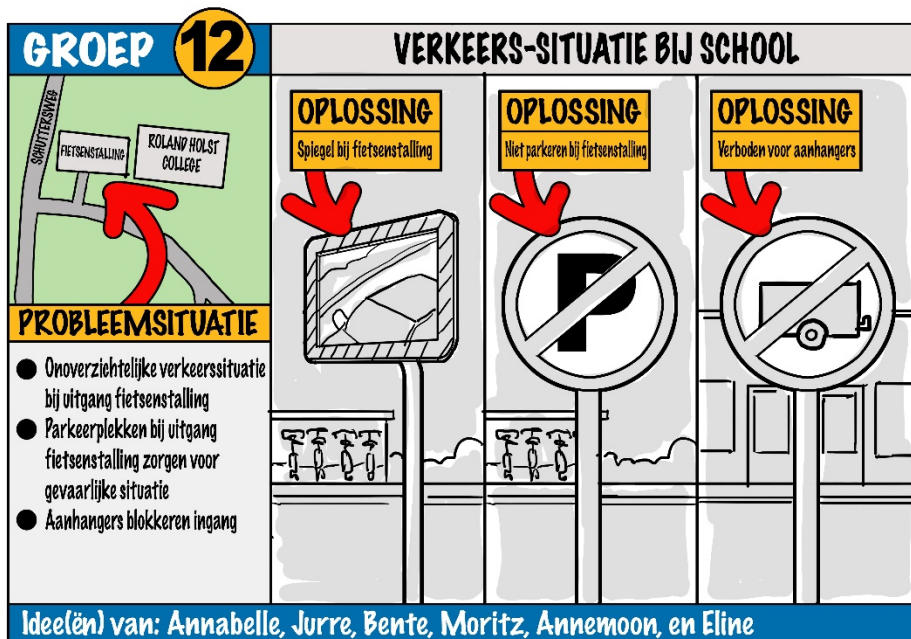


De rotonde bij de kruising Diependaalselaan en Loosdrechtseweg is gevaarlijk. De oplossing van deze groep is om een maximale snelheid van 30km/uur in te voeren bij de kruising. Daarnaast willen ze een ondergrondse rotonde maken voor voetgangers en fietsers. Ook vinden ze dat bij school een schoolzone moet komen. Daar moeten auto's veel minder hard rijden en beter uitkijken voor overstekende scholieren. Ook geeft de groep aan dat het invoegen bij de McDonalds niet goed is georganiseerd.



EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Groep 12: Verkeerssituatie bij school



Vooraf dichtbij school ziet de groep een aantal problemen. Bij de uitgang van de kleine fietsenstalling gebeuren nogal wat ongelukken. Een oplossing is om een fietsweg te maken zodat er meer rekening wordt gehouden met fietsers en wandelaars. Er staan vaak veel auto's en dan is het moeilijk om overzicht te houden. Het voorstel is om de parkeerplaatsen bij de fietsenstalling weg te halen en er mogen geen aanhangers worden geplaatst. Daarnaast kunnen spiegels geplaatst worden bij de uitgang van de fietsenstalling. En eenrichtingsverkeer op de Sterrelaan.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag bijeenkomst kindergemeenteraad

15 december 2022

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: programmamanager, raadscommunicatieadviseur en communicatieadviseur
- Kindergemeenteraad:
 - Avonturijn: 2 leerlingen
 - Elckerlyc: 1 leerling
 - Fabritiuschool: 2 leerlingen
 - Hilversumse Schoolvereniging (HSV): 2 leerlingen
 - Lorentzschool: 2 leerlingen
 - Violenschool: 2 leerlingen
 - De Wilge: 2 leerlingen (waaronder loco-kinderburgemeester)
 - De Wilgetoren: 2 leerlingen (waaronder kinderburchemeester)

Onderwerp

Verkeersveiligheid rondom scholen en op de fietsroutes van huis naar de school en/of sportclub

Inleiding

Verkeersveiligheid rondom school en op de fietsroutes van en naar school en/of sportvereniging is een belangrijk thema binnen het uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040. We zijn erg benieuwd wat de schoolgaande jeugd van die veiligheid vindt en we hebben de kindergemeenteraad, die de basisschooljeugd vertegenwoordigt, om input gevraagd. De uitkomsten worden meegenomen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040 en het verslag van de bijeenkomst wordt als bijlage meegestuurd naar de raad.

Aanpak

De Kindergemeenteraad kwam op 15 december 2022 bijeen in het Raadhuis in Hilversum. Het laatste uur van de vergadering stond verkeersveiligheid op de agenda. Na een korte introductie van de programmamanager gingen de 15 aanwezige kinderen zelf aan de slag.

In twee groepen bespraken de kinderen de verkeersveiligheid, verkeersonveilige situaties en mogelijke oplossingen. Daarbij is gebruik gemaakt van een kaart van Hilversum waarop de scholen staan aangegeven en van stickers met verschillende maatregelen die eventueel ingezet kunnen worden. Na afloop presenteerden de groepjes aan elkaar wat ze hadden besproken en welke oplossingen ze hadden bedacht.

Vragen

- Hoe ervaar je de verkeersveiligheid rondom je school en gedurende de reis van/naar school of sportclub?
- Zoek op de kaart je eigen straat/woning en de route naar school of sportclub
- Geef op de kaart aan wat onveilige kruispunten/verkeerspunten zijn
- Wat zou er moeten verbeteren? Wat moet er gebeuren/ welke maatregelen zijn nodig?

Uitkomsten

Groep 1: Zuid

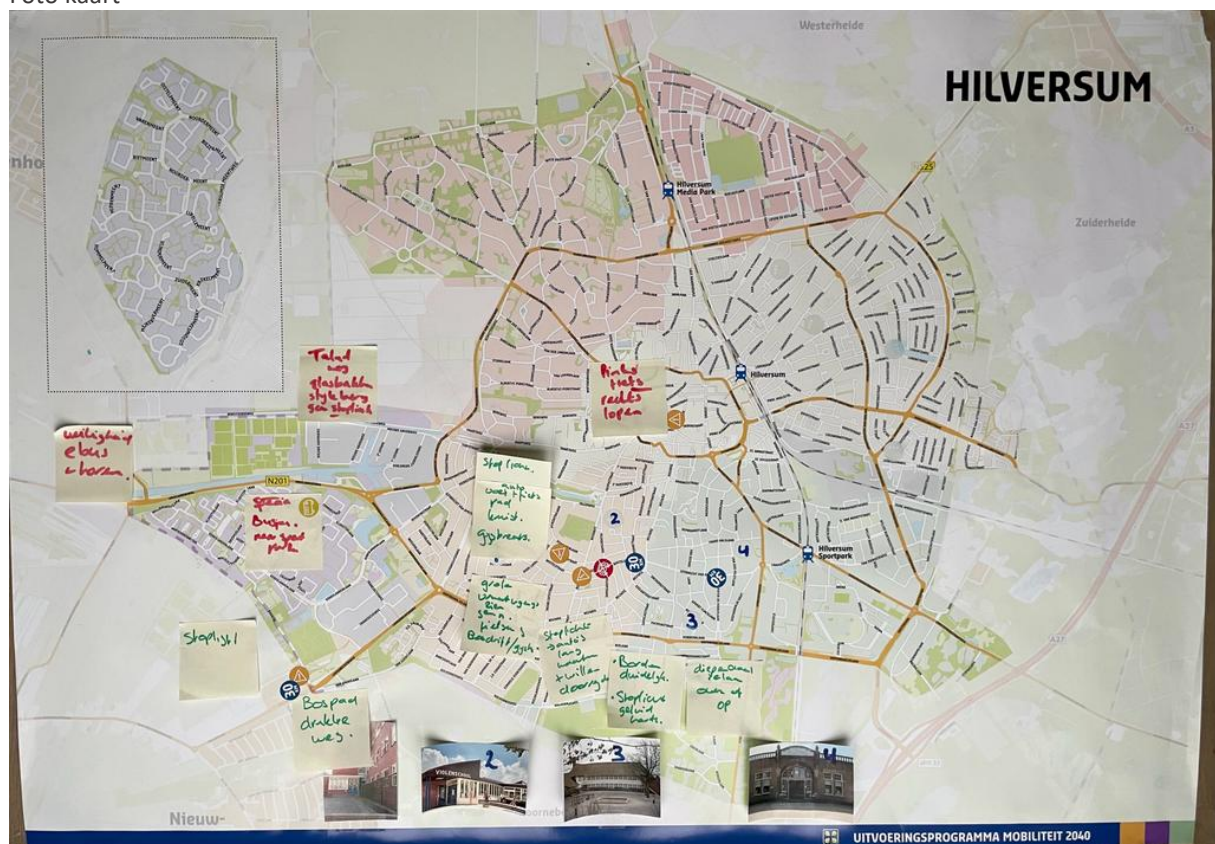
Scholen: Violenschool, Hilversumse Schoolvereniging (HSV), Fabritiuschool en Elckerlyc

- Diependaalselaan oversteken is op verschillende plekken gevaarlijk. Oplossingen kunnen zijn nog duidelijkere borden en dat de stoplichten harder geluid maken zodat het goed te horen is.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Diependaalselaan /Asterstraat is een gevaarlijk punt. Auto's staan soms erg lang te wachten voor het stoplicht en willen dan snel doorrijden. Ze letten daarbij niet op fietsers en voetgangers.
- Gijsbrecht van Amstelstraat 30 km/uur en winkelgedeelte autoluw.
- Kruispunt Gijsbrecht van Amstelstraat/ Bosdrift is onveilig, en zo ook het gebied bij de Bosboom Toussaintstraat tussen de Loosdrechtseweg en de Bosdrift.
- De grote vrachtwagens op de Gijsbrecht van Amstelstraat en de Bosdrift zien de fietsers vaak niet. Voelt onveilig.
- Betere fietspaden en stoplichten bij de Loosdrechtseweg en de Gijsbrecht van Amstelstraat.
- Loosdrechtseweg richting de sportvelden verkeersonveilige situatie. Maak het 30 km/uur gebied.
- Oversteek sportvelden richting Kerkelanden is erg gevaarlijk.
- Busjes richting de sportvelden. E-bussen goed alleen ook gevaarlijk omdat je ze niet hoort.
- In het Centrum bij de Kerkbrink fietsen en lopen opsplitsen; links fietsen en rechts lopen.

Foto kaart



Groep 2: Noordoost/ Oost

Scholen: De Wilge, Wilgetoren, Lorentzschool en Avonturijn

- Kruising voor de Wilgetoren is gevaarlijk: Kamerlingh Onnesweg, Oosterengweg, Liebergerweg en Jan van der Heijdenstraat. Oplossingen zijn een zebrapad, drempel en 30 km/uur op de Oosterengweg.
- Voor de Lorentzschool een zebrapad, slimme stoplichten (iVRI's) en maximale snelheid van 30 km/uur.
- Kruising Kamerlingh Onnesweg en Lorentzweg is een gevaarlijk punt
- Gebied tussen de Ampèrestraat en Jan van der Heijdenstraat is onveilig en de Jan van der Heijdenstraat ter hoogte van het winkelgebied De Seinhorst.
- iVRI's (slimme stoplichten met sensoren) op het kruispunt Larenseweg, Johannes Geradtsweg en Kamerlingh Onnesweg.
- Jan van der Heijdenstraat 30 km/uur zone richting de kruising met de Johannes Geradtsweg.
- Kruising Simon Stevinweg, Hendrick de Keyserlaan en Van Leeuwenhoekstraat is gevaarlijk.
- Doorgaand verkeer voor fietsers bij tunnel Station Hilversum van Oost naar Centrum.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Foto kaart



Sfeerimpressie





EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag digitale bijeenkomst duurzaamheid

19 januari 2023

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: programmamanager Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040, beleidsadviseur milieu en mobiliteit, project assistent en communicatieadviseur
- Deelnemers: 2, Hilversum 100 (H100) en 123Duurzaamheid

Aanpak

De bijeenkomst begon met een interactieve presentatie van de programmamanager met achtergrondinformatie, uitleg over het uitvoeringsprogramma, de deelonderzoeken en de mogelijke maatregelen voor Hilversum. Aansluitend werd een kort filmpje getoond dat uitleg geeft over de belangrijkste functionaliteiten van de interactieve kaart, waar data en informatie betreffende mobiliteit in zijn verwerkt. Vervolgens werd met een digitale kaart en digitale stickers invulling gegeven aan de ideeën van de deelnemers voor mobiliteitsmaatregelen in de stad.

Vragen en opmerkingen naar aanleiding van de presentatie

- Vraag of er gekeken wordt naar kabeldiktes (op bedrijventerreinen) voor elektrisch vervoer? Naast publieke laadpalen, is het ook van belang bij het toenemende elektrisch vervoer bij bedrijventerreinen en voor de hubs. Voor Ondernemersvereniging Zuidwest speelt dit ook.
 - Onderliggend kabelnet is een uitdaging. Dit moet verbeterd worden in samenhang met de netbeheerders.
Reactie: dit wordt als actie meegenomen om intern met juiste collega's af te stemmen.
 - Voorstel om met een netwerk van lokale duurzaamheidsbedrijven een consortium op te richten.
- Het idee om kleine busjes te laten rijden is goed. Praktijk leert dat openbaar vervoer op afroep niet persé het stimuleren van openbaar vervoer is. Het is meer een laatste 'redmiddel' om toch iets in stand te houden.
Reactie: Er wordt ter verduidelijking uitgelegd dat de busjes ook actief rondrijden.
- Wat zijn de opties voor Diependaalselaan en zwaar vrachtverkeer? Kunnen we er niet voor zorgen dat Diependaalselaan niet meer N201 is? Of het doorgaand verkeer ver buiten Hilversum al omleiden?
Reactie:
 - Er wordt een kentekenonderzoek gedaan om duidelijk te krijgen hoeveel bestemmingsverkeer en hoeveel doorgaand verkeer er is. Uit een eerder kentekenonderzoek bleek 25% doorgaand verkeer te zijn.
 - Er is eerder gekeken of het mogelijk was om nachtelijk vrachtverkeer te verbieden. Dat was niet mogelijk omdat er geen alternatieve route beschikbaar is.
 - Sinds de opening van de route bij Aalsmeer, lijkt er minder verkeer te zijn. Het kentekenonderzoek zal laten zien of dat inderdaad het geval is.
 - N201 bedient ook buurgemeentes. Dus daar moet rekening mee gehouden worden.
 - Er is continu gesprek met o.a. provincie.
- Compliment voor de interactieve kaart. Dit is een van de weinige manieren om de interactie tussen verschillende onderwerpen te kunnen zien en afwegen.
- Het is nog redelijk highlevel. Nog geen concrete uitvoeringsplannen. Goed dat de deelthema's zijn geïdentificeerd. Uitdaging wordt wat de politiek daarmee gaat doen. Welke keuzes er gemaakt gaan worden, want die worden nu nog niet gemaakt.
- Mobiliteitsvisie hangt onder Omgevingsvisie. Behandeling Omgevingsvisie in de Commissie besamend. Er worden geen keuzes gemaakt in het conceptplan Omgevingsvisie en er is geen urgentie voor wat eerder

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

wel al gezien werd, bijvoorbeeld energie. De reactie van wethouder is we gaan stap voor stap verder met waar we mee bezig zijn. Daarmee realiseren we niet deze veranderingen.

Reactie: Mobiliteitsvisie, net als de Omgevingsvisie is "hoog over". Bij de behandeling van de Mobiliteitsvisie zijn amendementen en moties binnengekomen om de visie aan te scherpen. Op basis van de amendementen en moties en de gesprekken die we nu voeren komt aanscherping in het uitvoeringsprogramma mobiliteit. Dit, samen met een aanscherping vanuit verkeerskundige optiek en de financiën, wordt meegegeven aan de raad en commissie. We proberen ze zo te verleiden wel keuzes te maken.

- In Amsterdam zijn 30km/u zones, fietsstraten etc. in een paar jaar gerealiseerd. Dan zou het op kleinere schaal in Hilversum ook moeten kunnen?

Antwoord: Hilversum is geen Amsterdam en heeft geen soortgelijk openbaar vervoer. Het start met ambitie en lef maar we moeten ook realistisch zijn.

Uitkomsten gesprek

H100

- Autoluw binnen de buitenring en in het hele gebied dan ook 30 km/u. Hoort bij elkaar.
- Fietsenstallingen, met name in het centrum.
- Parkeervergunningen in hele gebied binnen de buitenring. Dit kan op verschillende manieren: alleen bewoners of bewoners en bezoekersvergunning/ betalen voor bezoekers. Vraag blijft hoe te voorkomen dat parkeerdruk naar buiten wordt gedrukt?
- iVRI's ook voor fietsers en voetgangers; vooral op en rond de buitenring en de binnenring. Dat zijn de grootste barrières als je naar het centrum gaat.
- Deelbakfiets als alternatief voor de auto om iets groots te vervoeren. Aanbieden in het centrum en bij winkelcentra zoals Seinhorst en Kerkelanden. Wellicht ook bedrijventerreinen zoals bij de Praxis en Gamma.
- Intelligente parkeernormen. Nu is er een minimum voor auto's maar dat kan ook een maximale parkeernorm worden. Daarnaast fietsparkeernormen, fietsenstallingen en fietsparkeerplaatsen bij nieuwbouw en bestemmingsgebieden zoals het centrum.
- Deelfiets met name bij stations (ov fiets) en andere plekken waar je parkeergelegenheden hebt zoals P&B aan randen van de stad, is niet de oplossing voor de inwoners van Hilversum; iedereen heeft een fiets. De exploitatie van deelfietsstelsel kan commercieel. Gemeente kan faciliteren en geeft aan waar.
- **Reactie:** Het gaat om het aanbieden van een goede gelegenheid om over te stappen op fiets en om de autogebruik richting de stad te verminderen.
- Met een elektrische auto los je de drukte niet op. Vanuit duurzaamheid grotere beschikbaarheid van elektrische deelauto's in de woonwijken wel meenemen. Aantal per wijk is moeilijk aan te geven. Misschien eerder kijken naar maximale afstand tot woningen.
- Duurzame verkeersvormen zoals een fiets en deelfiets moet dezelfde prioriteit krijgen als de auto. Wegen worden nu ingericht voor auto's.
- Op plekken waar veel fout gaat met fietsen, waaronder gevaarlijk fietsgedrag, ook kijken naar inrichting om slecht gedrag te voorkomen.

123Duurzaam

- Hubs faciliteren op een aantal plekken: Zuidwest aan de N201 Kerkelanden, A27 bij de paardenrennen, en iets aan de noordkant van Hilversum. Maak daar ook een laadstation van; dus koppeling met oplaadpunten. Ook prima locatie voor P&B maar met juiste parkeervoorziening. Let wel op dat het al druk is bij bedrijventerreinen.
- Er moeten oplaadstations komen bij bedrijventerreinen. Garages bijvoorbeeld aan Zeverijnstraat zien al grote uitdagingen met stroomvoorziening.
- Laadpalen verspreid in de stad. Over 4 jaar zijn alle leaseauto's elektrisch. Vooruitlopen om niet de uitdagingen te hebben van bijvoorbeeld Amsterdam. Reactief beleid is binnen 300 meter een publieke laadpaal. Je weet waar de leaseauto's zitten en kunt daarop anticiperen.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Parkeergarages dwingen om zo snel mogelijk en zo veel mogelijk laadpalen te realiseren zodat het oplaadpunten worden.
- Gedragsverandering is ook nodig. Ik ben zelf fietser en zie bij veel fietsers en brommers heel onveilig gedrag: tegen verkeer in, door rood fietsen, over spoor terwijl de bomen dicht zijn. Oplossing is misschien meer handhaving; politie iedereen bekeuren. Je wilt mensen op fiets en dan is handhaven wel lastig iets. Maar wel nodig.

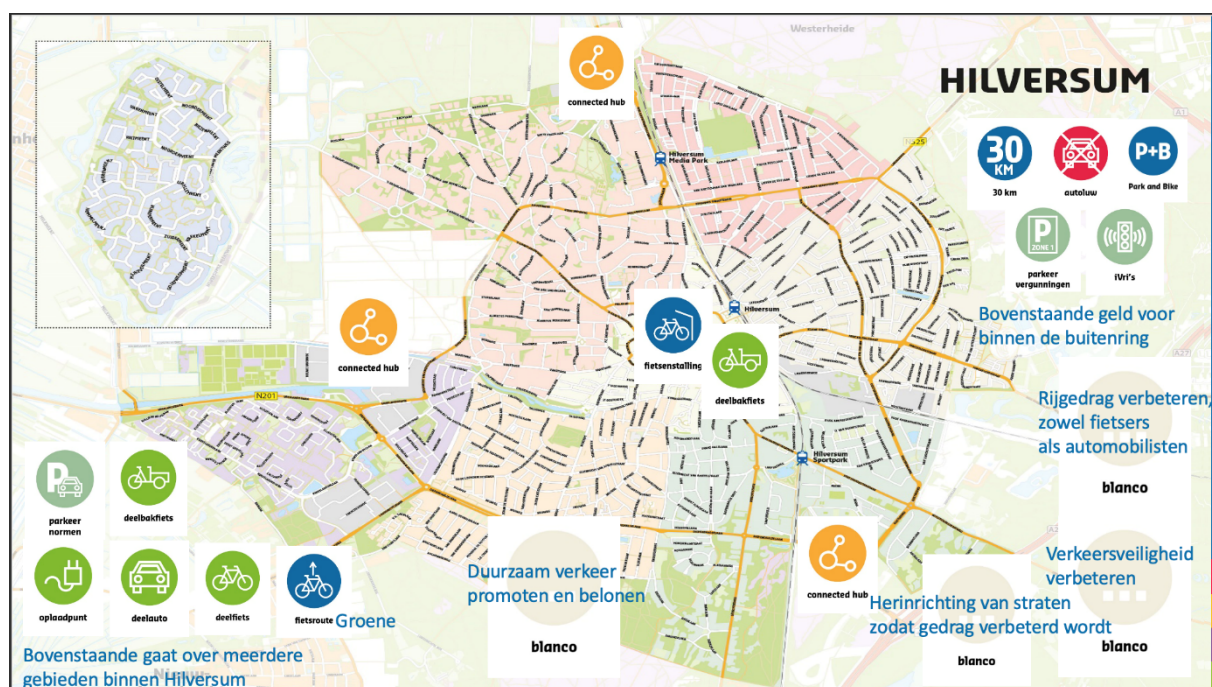
Nabrand

- Het wordt nog een uitdaging om alle verschillende belangen, visies en programma's samen te brengen. We moeten als inwoners ook realistisch zijn en vertrouwen hebben in de gemeente.

Acties en afspraken:

- Kabelnet oppakken met duurzaamheidscollaga's bij de gemeente.
- Verslag rondsturen voor commentaar en aanvullingen.
- Delen link naar interactieve kaart.

Foto kaart



EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag digitale bijeenkomst Provincie, Rijkswaterstaat en vervoerders

26 januari 2023

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: programmamanager Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040, verkeerskundige, programmamanager parkeren en communicatieadviseur
- Deelnemers: 5, Vervoer Gooi en Vechtstreek, Connexxion Transdev, Rijkswaterstaat (RWS), vertegenwoordiger Provincie Noord Holland, Provincie Noord-Holland

Aanpak

De bijeenkomst begon met een presentatie van de programmamanager met achtergrondinformatie, uitleg over het uitvoeringsprogramma, de deelonderzoeken en de mogelijke maatregelen voor Hilversum. Aansluitend werd een kort filmpje getoond dat uitleg geeft over de belangrijkste functionaliteiten van de interactieve kaart, waar data en informatie betreffende mobiliteit in zijn verwerkt. Vervolgens deelde iedere deelnemer zijn ideeën. Ook werd er gekeken naar mogelijke kansen voor verder samenwerking.

Uitkomsten gesprek

RWS

- Plannen komen overeen met wat we elders zien.
- Benieuwd naar de effecten van de verschillende maatregelen; de interactieve kaart zal inzicht geven.
- Snelheidsverlaging op de randweg/ stedelijke kern.
- Verhoogde intensiteit randwegen is wat we overal zien.
- Belangrijk om samen te bouwen aan bereikbaarheid.
- Er is een studie naar goederenvervoer en logistieke koppelpunten. Daar zitten raakvlakken.
- Afgelopen jaar heeft RWS een parkeerverklaring opgesteld voor gemeenten.

Provincie Noord-Holland

- Plannen komen overeen met hoe de provincie denkt over mobiliteit in de regio; veel raakvlakken met waar de provincie mee bezig is maar wat ook wat in de regio speelt, met name deelvervoer, ketenreizen of over OV-knooppunten.
- Er lopen een aantal onderzoeken om te kijken hoe bijvoorbeeld een deelsysteem in de regio geïmplementeerd kan worden.
- Bij het benoemen van OV-knooppunten ook naar de reizigers van buiten de stad kijken. Vraag is ook hoe maak je dat toegankelijk en bekend maakt in de regio?
- Er zijn vanuit de provincie subsidieregelingen voor de aanpassing van prioritaire doorfietsroutes tot 90%.
- Er zijn ook subsidieregelingen als het gaat over het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Er worden al gesprekken met gemeentes gevoerd waaronder de gemeente Hilversum. Het gaat om welke knelpunten zien we en welke mogelijkheden zijn er om die knelpunten op te lossen.
- RUWAS heeft de zero-emissiezones in beeld gebracht. Hilversum is daar al wat verder in als een van de grotere gemeenten.
- Actieve mobiliteit en een koppeling met groen is belangrijk. Maar ook de koppeling met wonen is erg belangrijk; ervoor zorgen dat bij ontwikkelplannen actieve mobiliteit en andere vormen van mobiliteit worden meegenomen. Parkeerbeleid heeft hier ook mee te maken. Stel je wilt dat naar beneden bijstellen, dan moet je ook goede alternatieven kunnen voorleggen.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Voor elk deelonderzoeken kan iemand vanuit de provincie adviseren. En niet alleen voor Hilversum maar ook wat breder in de regio kijkend. Wat voor effect heeft het doorvoeren van bepaalde maatregelen in de regio.

Vervoer Gooi en Vechtstreek

- Vanuit Transdev kan eventuele samenwerking met WMO-vervoer interessant zijn, om binnenstedelijk vrij te houden van grote bussen.
- Bij leerlingenvervoer worden de bussen door de chauffeur meegenomen naar huis. Er is een uitdaging met parkeren en opladen want het zijn allemaal elektrische voertuigen. Misschien is dit meer een uitdaging voor eigen organisatie.

Reactie:

- Er komt een aangescherpt parkeerbeleid en parkeernormen die van invloed zijn.
- Fijnmazig vervoer in samenwerking met Transdev verkennen. Hierbij rekening houden met de concessie die in 2030 afloopt. We moeten op tijd in gesprek met de provincie over een nieuwe concessie want het kost veel tijd.
- Fijnmazig vervoer is al beschikbaar via Transdev in Noord-Holland en op Texel.
- Het idee is loslaten van de vaste tijden en bushaltes, en kleinere busjes door Hilversum laten rijden. Deze zijn op afroep via een app à la Uber. Het is geen nieuw plan. Het heeft wel veel weerstand vanuit het verleden omdat een aantal gemeenten het geprobeerd heeft, en het veel geld kostte. Maar er is vertrouwen dat het potentie heeft voor de toekomst, gericht op 2040. En er is ook vraag vanuit de inwoners.

Vertegenwoordiger Provincie Noord-Holland

- Bekijkt het verhaal met de pijler van het OV.
- Overige doelen herkenbaar en zie je ook bij andere gemeentes; nadruk op verblijven, meer groen, veiligheid etc.
- OV past in de doelstellingen die in dit programma worden genoemd zoals verkeersveilig, autoluw enzovoort. Daar ligt wel een leuk dilemma wat aandacht verdient. Een verkeersluwe binnenstad waar de bus niet uit de voeten kan (bijvoorbeeld de plannen voor de Kerkbrink), combineert slecht met een betere rol voor het OV. Als de bus wordt weggehaald uit de binnenstad om verkeersveiligheid of verblijfsklimaat, verslechtert de rol van het OV.
- Enigszins sceptisch over kleinschalig oproep gestuurd vervoer binnen een stad in combinatie met WMO. Klinkt logisch maar in het verleden is het met veel problemen tot stand gekomen in andere gemeentes en het kostte aanzienlijk meer dan dat het oplevert. Verwacht daar tot 2030 in ieder geval niet al te veel van.
- Voordat we die ideale wereld hebben, goed aandacht blijven besteden aan de gewone buslijnen binnen Hilversum, die het al moeilijk genoeg hebben.
- Dilemma tussen buslijnen in Hilversum, die het al moeilijk genoeg hebben, een doorstroming die ook al moeilijk genoeg is, met eventueel nog meer nadruk op een autoluwe binnenstad, dat is wel een aandachtspunt dat veel aandacht verdient.

Reactie:

- Mooi dat je positief bent om dit nader te onderzoeken, met name de knelpunten.
- Internationaal zie je dat fijnmazig vervoer in andere steden wel werkt. Snap dat je sceptisch bent, toch beetje doorduwen en verder kijken. Meer richting 2040 dan 2030.
- Uitdaging is de grotere bussen in de binnensteden, die 's ochtends vroeg en 's middags wel vol zitten, maar verder leeg rondrijden. Dus elke gemeente is op zoek naar oplossingen en volgens mij Connexxion/ Transdev dat ook.

Connexxion Transdev

- Sluit me aan bij Hendrik m.b.t. het OV.
- In Hilversum mag je niet heel veel sleutelen aan de ruimte.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- De eenrichtingsinfrastructuur is een uitdaging voor bijna alle modaliteiten om op de kortste manier door het dorp te reizen.
- Met de fiets heb je meer flexibiliteit. Maar als het regent pakt men de auto waardoor alles weer vastzit. Dat ga je niet oplossen want daar heb je gewoon de ruimte niet voor. En ondertunneling is geen optie meer.
- Als je wil dat OV of fijnmazig-OV aantrekkelijker wordt, dan zul je ook iets moeten gaan doen aan de eenrichtingsstructuur; eerst alle auto's eruit en dan heb je ruimte om in twee richtingen te gaan rijden. Er blijven wat taxi's of kleinere busjes over die op minder ruimte in twee richtingen kunnen rijden. En je krijg meer ruimte voor de fiets. 2030 is te vroeg, 2040 is een haalbaarder moment.
- Vanuit mijn rol en vanuit de huidige concessie, die in 2030 afloopt, heb je met twee dingen te maken in Hilversum: het OV binnen Hilversum en het OV-vervoer van/ naar Hilversum. Als je iets met de tweede wilt moet je ook buurgemeentes betrekken. Geldt niet alleen voor HOV, maar ook de streeklijnen uit Laren, Eemnes, Loosdrecht en heel Wijdmeren. Je houdt een heleboel assen waar een bus Hilversum in moet komen. Het zijn geen fietsafstand.
- Fietsen kan en is veel sneller in Hilversum. Kerkelanden levert best wel wat OV-reizigers. Het ligt verder weg.
- Als je overgaat naar een fijnmazig systeem dan levert dat heel veel kleine busjes op. Dat kan ook vervelend zijn.
- Compleet fijnmazig zie ik sowieso niet zitten. Het zal dan altijd een mix worden. Een bus in de ochtendspits is gewoon nodig. Die kun je in de daluren in de garage zetten. Alleen de kosten van die grote bus blijven gewoon bestaan.
- Fijnmazig vervoer (deels) in plaats van OV is financieel best een lastige: aan de ene kant naar provincie kijkend als concessieverlener, maar ook naar jezelf hoe je er als gemeente inzit.
- Belangrijkste is dat je de automobilist op de fiets krijgt.

Aanvullende vragen en opmerkingen medewerkers

Verkeerskundige

- Om gedragsverandering te stimuleren heb je aan de ene kant een stok nodig en aan andere kant moet je verleiden. Het heeft misschien een paar generaties nodig om de massa mee te krijgen.

Programmamanager parkeren

- Er zijn een hoop maatregelen om te stimuleren en je kan alternatieven voor de auto aandragen. Naast positieve prikkel is ook een negatieve prikkel nodig om gestimuleerd te worden uit de auto te gaan. Vanuit het parkeerbeleid zijn we hiermee bezig:
 - Parkeernormen aanpassen voor alle nieuwe ontwikkelingen; minder parkeerplaatsen om schaarste te creëren en kijken naar uitgifte van parkeervergunningen.
 - Nieuwe ontwikkelingen worden straks uitgesloten van het verkrijgen van een parkeervergunning.
 - Verder aanscherpen en strakker kijken wie een vergunning op straat kan krijgen. Resultaat is meer ruimte op straat omdat veel parkeerplaatsen op straat nu ingenomen worden door vergunninghouders.
- Er moet wel een alternatief zijn voor de auto. Dat is een samenspel en iets wat wel een aantal jaar gaat duren voordat het echt groot effect heeft.

Vragen n.a.v. parkeren

- Worden de effecten ook in beeld gebracht? Vooral als de alternatieven er nog niet helemaal zijn?
 - Het is een gefaseerd beleid. Het uitbreiden van het gereguleerde parkeergebied tot aan de buitenring in ieder geval. Mensen zijn creatief en parkeren de auto iets verder. Dat is de olievlek die je gaat krijgen op het moment dat je op een plek maatregelen invoert. Het is absoluut een samenspel tussen het moment dat je iets gaat ontmoedigen vanuit parkeerbeleid en een alternatief daartegenover hebben staan.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Voorstel is een afkoopregeling voor minder parkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkelingen; een bijdrage aan het Mobiliteitsfonds voor het niet realiseren van parkeerplaatsen. Het mobiliteitsfonds is bedoeld om alternatieven voor de auto te gaan stimuleren zoals een busverbindingen of aanleg fietspaden.
- Is de deelauto of deelmobiliteit daar ook onderdeel van? Vanuit de provincie is er bijvoorbeeld een kleinschalig project 'Auto van de straat'. Er zijn verschillende voorbeelden uit de provincie (o.a. Purmerend en Haarlem) wat het kan opleveren als meerdere inwoners een auto gaan delen. Er zit ook een gedragscomponent aan. Maar ook het laten zien van wat het kan betekenen om zo'n alternatief te omarmen. Het is niet voor iedereen. Daar moeten we ook rekening mee houden. Maar er zijn ook wel mensen die nog een duwtje nodig hebben.
 - Leuke slogan: 'Auto van de straat'. Op twee manieren te interpreteren.
 - Het is absoluut het stimuleren aan de ene kant en aan de andere kant het minder makkelijk maken om de eigen auto voor de deur te kunnen parkeren. Dat is het samenspel en dit soort initiatieven horen daar ook bij.
 - Een ander mogelijk bijkomend negatief effect is dat mensen hun tuin gaan bestraten om de auto te parkeren. Daar kunnen we niks over zeggen want het is de eigen tuin. Nader bekijken hoe we dat kunnen voorkomen.

Afsluiting

De programmamanager sluit af met de afgesproken actiepunten. Er volgen nadere gesprekken en verkenning op specifieke thema's met de verschillende deelnemers. Er moet uiteindelijk een plan komen met onderbouwing en financiering, ongeacht of dat 2030 of 2040 is. Presentatie en selectie van deelonderzoeken delen als input voor vervolgesprek.

Acties en afspraken:

- Verslag rondsturen voor commentaar en aanvullingen
- Delen link naar interactieve kaart
- Delen van de presentatie
- Delen van relevante deelonderzoeken (niet bedoeld om verder te verspreiden) als input voor vervolgesprekken met Vervoer Gooi en Vechtstreek en met Connexxion.
- Delen van de Expert judgement meeting met RWS.
- Vervolgafspraken inplannen met:
 - RWS
 - Provincie Noord-Holland
 - Vervoer Gooi en Vechtstreek en met Connexxion

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag digitale bijeenkomst HAP architecten

23 januari 2023

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: programma manager, 2 projectmedewerkers, adviseur gemeente Hilversum
- Deelnemers HAP: 6 vertegenwoordigers

Opzet

De avond begon met een korte presentatie van programma manager met achtergrondinformatie, uitleg over het uitvoeringsprogramma, de deelonderzoeken en de mogelijke maatregelen voor Hilversum en de wijk. Vervolgens werd met een digitale kaart en digitale stickers invulling gegeven aan de ideeën van de deelnemers voor mobiliteitsmaatregelen in de stad.

Vragen n.a.v. de presentatie

- Wat is autoluw? Minder mobiliteit, maar niet autovrij.
- Wat houden innovatieve parkeernormen in? Enerzijds voldoen aan de parkeernorm voor parkeren op eigen terrein; als dat niet kan afkopen (fonds) en als dat niet kan geldt voor bewoners dat ze geen vergunning krijgen. Het doel is de parkeerdruk op straat niet te laten toenemen en/of af te wentelen op andere straten.
- Suggestie: de samenhang tussen projecten Groen en Parkeren benutten (als Groen kan plaatsmaken voor Parkeren). Dit wordt meegenomen als actiepunt.
- Suggestie: Bestaande gebouwen zoals in Schoolstraat, die moeten voldoen aan de parkeernorm en waar de parkeerfaciliteit niet wordt gebruikt door bewoners (ouderen), beschikbaar stellen voor externe verhuur. | Ook als de eigenaar tot nu toe geen toestemming heeft gegeven om te verhuren.
- Suggestie: Leegstaande gebouwen kunnen soms niet herontwikkeld worden omdat ze niet voldoen aan de parkeernorm. Oplossing is volledig ombouwen naar een parkeergarage of een parkeergarage eronder realiseren. Overigens bevordert dat niet een autoluwe binnenstad.
- In Groningen is besloten om in de binnenstad parkeren elders in te voeren (op plaatsen waar parkeermogelijkheden niet worden gebruikt in de avond/weekend)
- De druk op Hilversum om autoluw te worden neemt steeds meer toe. Er is een statement nodig van de gemeente over parkeren.
- Den Haag is ook een voorbeeld. Daar wordt gewerkt aan het verminderen van de parkeerdruk in de stad door stimulansen voor deelvervoer. Dit kan voor Hilversum óók werken. Óók om het bezit van meerdere auto's terug te dringen.
- Hoe zijn de plannen voor fijnmazig vervoer? Hiermee zijn in het verleden proeven gedaan en die waren niet succesvol in kosten-baten opzicht. Vervoerders staan er inmiddels in Hilversum wél voor open, dus wellicht toch op termijn proeven.
- WMO-vervoer ook aantrekkelijk maken voor jongeren (hippe vervoermiddelen)

Ideeën n.a.v. de kaart en stickerdiscussie

- Positioneer het gebruik van Hubs door aan te geven welke mogelijkheden er zijn om zonder auto verder te reizen
- Deelauto's met oplaadpunten bevorderen
- Deelvervoer stimuleren. Overigens blijken deelbakfietsen erg duur te zijn; auto's zijn even duur
- 30 km invoeren rondom scholen t.b.v. verkeersveiligheid (zoals Godelindeweg)
- Differentiëren in parkeernormen
- Zero emissiezone invoeren
- Fietsgebruik stimuleren, óók door fietsparkeerplaatsen bij Hubs
- SnappCar gebruik stimuleren

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Scooter parkeerplaatsen invoeren
- P&B/P&R bij La Place benutten voor 'overstappen'
- Oude Circusterrein benutten met een Hub
- Kwaliteit fiets- en wandelpaden verbeteren
- Veiligheid verbeteren van fiets- en wandelpaden die aan de weg liggen
- P&R en P&B dichterbij aantrekkelijker maken zoals onder Action
- Minder verkeersborden; het is nu onoverzichtelijk en onveilig
- Fijnmazige structuur voor fietser in heel Hilversum verbeteren
- De verkeersdruk vereist wellicht ook anders kijken naar andere maatregelen zoals ondertunneling

Acties

- Verslag rondsturen voor commentaar en aanvullingen
- Samenhang tussen Groen en Parkeren nader bekijken

Foto kaart



Figuur 8 foto stickerkaart

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag bijeenkomst VVN

27 januari 2023

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: programma manager, projectmedewerker, adviseur gemeente Hilversum
- Deelnemers: één vertegenwoordiger VVN

Opzet

In een informele setting werd de website www.bouwenaanhilversum.nl/mobiliteit2040 toegelicht. Met name de Interactieve Kaart en de mogelijkheden die bezoekers hebben om de mobiliteitsontwikkelingen tot 2040 in hun omgeving te bekijken. Daarna gaf programma manager een toelichting en achtergrondinformatie over het uitvoeringsprogramma, de deelonderzoeken en de mogelijke maatregelen voor Hilversum en de wijken.

VVN ging nader in op 3 thema's die bij VVN goed aansluiten bij het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040:

- Educatie verkeersonderwijs
- Burgerparticipatie
- Senioren

Onderwerpen over en n.a.v. de presentatie

- Scholen en veiligheid zijn eveneens belangrijk in UM 2040, net zoals bij VVN
- Vraag: is Hilversum een forensische stad? Ja, (gemiddeld 25,9 % in NL, > 35% in Hilversum) en veel meer dan andere steden
- Het aantal reisbewegingen zal richting 2040 toenemen. Onder meer door de toename van arbeidsmigranten; die minder gehecht zijn aan een vaste woonplaats en na verloop van tijd weer weggaan uit de stad en omgeving.
- Hilversum heeft veel eenrichtingsverkeer. Dat betekent voor de automobilititeit dat er veel moet worden omgereden.
- De inzet van Hilversum is om een duurzame, groene en innovatieve stad te worden.
- Vraag aan VVN: wat geef je ons als programma mee?
- Senioren. Wandelen en fietsen moet prioriteit hebben voor deze doelgroep. Winkels goed bereikbaar. Doorgaande fietsroutes voorzien van rustpunten (bankjes). Doelgroep is belangrijk maar moeilijk bereikbaar. N.B. Programma manager geeft aan de Ouderenbond te benaderen om een gesprek met hen te voeren. De gemeente Hilversum vult aan dat UM 2040 ook is gericht op het verbeteren van wandelroutes (minder auto's), de kwaliteit van de voetpaden (minder blokkades t.g.v. geparkeerde fietsen, bakfietsen, scooters e.d.). Marco Maréchal vertelt m.b.t. senioren dat UM 2040 stimuleert om Fijnmazig Vervoer meer en beter in te gaan zetten voor ouderenvervoer (ook: kleinere busjes).
- Educatie/verkeersonderwijs. Dit programma richt zich op de forensische schooljeugd, een veilige schoolomgeving, een goed fietsnetwerk. En met name gedragsinterventies naar en m.b.v. ouders heeft grote nadruk om de veiligheid te verbeteren. Gemeenten en de wijkagent worden ook betrokken in deze educatie. Autoverkeer rondom scholen zou moeten worden teruggedrongen voor de veiligheid. Als ouders zien dat dit werkt, zijn ze bereid om de auto te laten staan om kinderen naar school te brengen. VVN probeert d.m.v. gedragsinterventies de mobiliteitskeuzes te beïnvloeden
- Burgerparticipatie (bij VVN is een contactpersoon voor de provincie NH). Burgers worden uitgenodigd (stickers op klinko) om verkeersonveilige situaties te melden. VVN heeft per gemeentedata over (on)veiligheid.

Acties

- VVN deelt de data over (on)veiligheid in Hilversum met de programmamanager
- PM en Adviseur maken een vervolgspraak (Teams) om met VVN verder te praten over veiligheid rondom scholen

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Verslag wordt gemaakt en ter beoordeling gestuurd aan VVN

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag bijeenkomst HET

27 januari 2023

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: programma manager, projectmedewerker
- Deelnemers: 1 vertegenwoordiger van HET

Opzet

Programma manager presenteerde achtergrondinformatie over het uitvoeringsprogramma, de deelonderzoeken en de mogelijke maatregelen voor Hilversum. Daarbij werd nadrukkelijk ingegaan op de voor HET belangrijke thema's Deelvervoer en Laadpalen.

Vragen en opmerkingen bij de presentatie

- WMO-bus toch de 'belbus' Ja
- Hilversum heeft nog steeds geen beleid voor bijvoorbeeld Deelvervoer. De eerste aanbieder 'Go-Sharing' is inmiddels weg, maar aansluitend heeft direct aanbieder 'Check' op dezelfde chaotische wijze scooters kunnen plaatsen. Een suggestie is om als gemeente gewoon een aantal locaties aan te wijzen/met regels voor parkeren van scooters
- Hoe concreet worden de voorgestelde maatregelen aan de Raad? Antwoord: zo concreet mogelijk.
- Vraag: heeft het zin als we als suggestie voor locaties en ontwerpen aanleveren voor Deelvervoer en Laadpalen? Antwoord: ja dat mag. Dan zullen we die bespreken met de Verkeerskundige bij Hilversum
- Staat in parkeerbeleid welk effect het plaatsen van Deelauto's door projectontwikkelaars heeft op de parkeernorm van een project? Antwoord: Nee dat is nog in ontwikkeling. Als de Raad een uitspraak heeft gedaan kunnen projecten concreet worden en kunnen projectontwikkelaars aan de slag.
- Door het vele éénrichtingsverkeer moet je voortdurend omrijden. Wordt daar wat aan gedaan in het programma? Antwoord: Nee
- Zit energie/opslag in het programma? Nee
- Bevoorrading van de stad: supermarkten zijn uitgezonderd (grote hoeveelheden)
- Zijn de locaties van de hubs beschikbaar? Nee, nog niet allemaal openbaar
- Uitdaging voor de gemeente om trottoirs beloopbaar te maken als je niets kunt bieden om weerstand van bewoners parkeerplaatsen op te heffen
- Het programma en deelprogramma's van UM2040 hebben ingewikkelde structuur voor het programma van HET. Een gemakkelijker structuur geeft projectontwikkelaars betere aansluiting
- Laadpalen: wie doet wat? Het duurt allemaal zo lang, zijn er concessies die aflopen. Antwoord: de gemeente faciliteert en de netbeheerders zijn verantwoordelijk voor de infrastructuur (omdat het hun assets zijn). En welke ruimte heeft de gemeente om andere partijen in de arm te nemen als de deelnemende partijen (met de concessies) niet kunnen leveren of onacceptabele vertraging veroorzaken?

Acties

- Verslag toesturen voor aanvullingen en commentaar: Hilversum
- PowerPoint toesturen ter info: Hilversum
- HET stuurt plaatjes met voorstel locaties Laadpalen en Deelvervoer
- Hilversum informeert Verkeerskundige binnen Hilversum over de voorstellen
- Nagaan wat de stand van zaken is m.b.t. Crailo als P&R
- Laadpalenbeleid nagaan (snellaadpalen, waterstof tankstations): Hilversum
- Hilversum: concessieverlening voor eventueel andere partijen m.b.t. energie, laadpalen e.d.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag bijeenkomst Horeca Nederland

3 februari 2023

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: programma manager, projectmedewerker
- Deelnemer: vertegenwoordiger: voorzitter Horeca Nederland afdeling Hilversum e.o.

Opzet

Het gesprek begon met een korte kennismaking. Programma manager vertelde daarna over het uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040 en de voorgestelde maatregelen voor Hilversum.

Het Uitvoeringsprogramma mobiliteit 2040 omvat een pakket aan maatregelen tot en met 2040, die Hilversum laat uitgroeien tot een groene, duurzame en innovatieve stad. Het uitvoeringsprogramma is het vervolg op de Mobiliteitsvisie 2040 die is vastgesteld door de raad in april 2021.

Het verslag van deze bijeenkomst wordt als bijlage van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040 naar de raad gestuurd.

Uitkomsten gesprek

- Vraag: Zijn er al andere gemeenten die bevoorrading doen via Hubs?
Antwoord: ja in Utrecht maar dit is voor pakketjes. Voor Horeca is dit niet bekend > Acties uitzoeken.
- Bevoorrading vanuit hubs: Horecagelegenheden hebben 20-30 leveringsmomenten per week. Als je dat buiten de stad moet overzetten naar kleinere emissievrije vervoersmiddelen, wordt dat erg kostbaar voor een horecagelegenheid. Wij zien veel meer in afspraken met leveranciers voor non-food op vaste dagen. Hiervoor is het nodig om de leverancier de sleutel te geven.
- Andere suggestie: onderling afstemmen dat een leverancier alle horecagelegenheden in de buurt op één vaste dag realiseert (niet: de vers leveranciers, die rijden al dagelijks). Verse producten overhevelen bij hubs is niet haalbaar (kwaliteit).
- Daarnaast: afval wordt door 10 verschillende bedrijven opgehaald, dat is een af en aanrijden. Daar zou wat aan kunnen worden gedaan, met betere routebepaling en onderlinge afspraken.
- Groothandels: Witvoet, Hocras, Sligro. Vers leveranciers: Groenteleverancier, Vleescentrum, Nice to Meet, Veerman Vis, Jan van As vis, Drankhandel van der Klok en Scheerder?
- Emissievrije zone, hoe zie je dat? In Utrecht wordt aan de rand van de stad gecontroleerd en gefotografeerd. Dat schrikt ook af. En werkgevers worden zo gedwongen om die stappen te nemen. Sligro ziet bijvoorbeeld die ontwikkeling ontstaan dat bedrijven willen dat er emissievrij wordt bevoorrad.
- Vraag: Terrassen? Heb je behoefte aan fietsrouteverbeteringen?
Antwoord: Op zich wil geen enkele horecaondernemer terras opofferen voor meer fietsfaciliteiten. Hilversum is minder goed bereikbaar onder meer door eenrichtingsverkeer. Oplossingen zie ik bijvoorbeeld in kleinschalig OV/busjes, lokaal inrichten en zorgen dat het snel en flexibel is.
- Zie je wat in stimuleringsmaatregelen door HN om ander vervoer te kiezen (gratis drankje als je met de fiets komt).
Antwoord: Ja daar staan we voor open.
- Andere suggestie: Blijf goed kijken in andere en grote steden die allang mobiliteitsmaatregelen hebben genomen. Die lopen tegen problemen aan waarvan wij kunnen leren.
- Vraag: Contactpersoon bij Horeca Nederland? En verslag delen met andere bestuursleden.> Actie
- Issue: een horecagelegenheid heeft wel 10-15 leveranciers. Daaraan verander je weinig. En elke gelegenheid heeft andere toeleveringswensen (lunchroom, café, restaurant etc.)
- Frequentie bijeenkomsten: Bestuur Koninklijke Horeca Nederland (6 personen): 3-4 keer per jaar. Met gemeente: 3/jaar met alle horeca-eigenaren die interesse hebben.
- Vraag: verduurzaming binnenstad, hoort dat erbij?
Antwoord: programma Groen bestaat bij Hilversum en is recent vastgesteld door de Raad. Aanleiding: Wat doe jij als ondernemer om te verduurzamen? Issue is dat veel panden huurpanden zijn en de eigenaar

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

investeringen nog niet wil doen. En de bal terugspeelt naar de huurder (jij wilt de energiekosten verlagen dus doe er zelf wat aan). Oplossing: panden moeten gewoon aan energie labels voldoen. MM: we leggen die suggestie voor, bij het programma Duurzaamheid.

- Ander vraag: laadpalen?

Antwoord: wij zitten tegenover garage Gooiland. Voor mij is er geen noodzaak om daarin zelf actie te nemen.

Acties

- Nagaan welke steden Hubs gebruiken voor bevoorrading Horeca: programma manager
- Energiekosten: panden energie labels krijgen: suggestie doorgeven aan programma Duurzaamheid: programma manager
- Doorgeven gegevens regio contactpersoon bij Horeca Nederland: HN
- Verslag delen met bestuursleden HN: HN

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag bijeenkomst Vliegveld

3 februari 2023

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: programma manager, projectmedewerker, adviseur gemeente Hilversum
- Vliegveld: 4 vertegenwoordigers bestuur en organisatie

Opzet

Het gesprek begon met een korte kennismaking. Programma manager vertelde daarna over het uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040 en de voorgestelde maatregelen voor Hilversum. Het Uitvoeringsprogramma mobiliteit 2040 omvat een pakket aan maatregelen tot en met 2040, die Hilversum laat uitgroeien tot een groene, duurzame en innovatieve stad. Het uitvoeringsprogramma is het vervolg op de Mobiliteitsvisie 2040 die is vastgesteld door de raad in april 2021.

Het verslag van deze bijeenkomst wordt als bijlage van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040 naar de raad gestuurd.

Uitkomsten gesprek

- Vraag: Zitten laadpalen ook in het Uitvoeringsprogramma?
Antwoord: Ja, en er zijn nu al 150 laadpalen in Hilversum.
- Vraag: Wat houdt de hittestress in?
Antwoord: Onder meer vanwege de verplichting in het Klimaatakkoord streeft de gemeente Hilversum naar meer en koelere plekken in de stad.
- Vraag: Mag je fietsen over de hei? Want zou zouden fietsers hier kunnen parkeren.
Antwoord: Ja er mag worden gefietst over de hei.
- Toelichting door secretaris: Het vliegveld is een grote buitenattractie. Er komen jaarlijks duizenden bezoekers, vliegtuigspotters, recreanten, horecabezoekers, vliegers etc. Dat veroorzaakt een grote logistieke stroom. En ook druk op de huidige parkeer- en fietsparkeervoorzieningen.
- Piekdagen geven autoproblemen, in de aanrijroutes, en met parkeren. Het stimuleren van fietsen en betere fietsvoorzieningen kan dit probleem verminderen.
- Vraag: Bestaat er een snelfietsroute over de hei?
Antwoord: Nee, die zijn er nog niet in het Gooi.
- Extra wegen of fietspaden is lastig te realiseren i.v.m. het Vliegveld en de eisen en normen.
- Vraag: Bestemming/functie de Kazerne is onduidelijk. Als deze zou veranderen is er wellicht extra ruimte voor parkeren?
Antwoord: Bij ons vooralsnog geen plannen bekend hierover.
- Op drukke dagen is het erg onveilig. Parkeerterrein is overbelast, er wordt illegaal geparkeerd in de bermen, dubbel-parkeren, en er gebeuren ongelukken.
- Vraag: wie gaat er over eventuele samenwerking voor laadpaalvoorzieningen?
Antwoord: Dat zijn met name netwerk operators.
- Het vliegveld zou een rol willen spelen in elektrificeren van het vliegen. Daarop aansluitend zouden elektrische voorzieningen voor vervoer goed passen (elektrische fietsen, laadpalen, deelauto's).

Acties

- Verslag wordt ter beoordeling gestuurd via secretaris. Het eindverslag wordt gedeeld als bijlage bij het uitvoeringsvoorstel aan de Raad. (programmamanager)
- Nagaan hoeveel bezoekers er jaarlijks worden verwacht: Hoeveel, waar vandaan, wanneer pieken/dagen (Vliegveld).
- Als bestuur nadenken over/plan maken met het oog op toekomstige ontwikkelingen (Vliegveld).

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Kaart

- P+B en P+R als extra behoefte.
- Thema veiligheid speelt ook een rol met de grote drukte in de aan- en afvoerwegen.
- Hiervoor ook 30 km beperkingen invoeren.
- Extra laadpalen zijn welkom.
- OV zou op zich prima zijn, als er een verbinding komt. Vanaf Hollandse Rading en Hilversum Centraal kan er worden gependeld met minibussen, deelfietsen etc.
- Er zou goed kunnen worden samengewerkt met de Kazerne en Campings i.r.t. (OV- en ander) vervoer. Het vliegveld zou een Hub kunnen zijn als deelfietslocatie.



Figuur 1 Stickerkaart vliegveld

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag digitale bijeenkomst Media Park

8 februari 2023

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: programmamanager Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040, beleidsadviseur milieu en mobiliteit, beleidsadviseur verkeer, beleidsadviseur duurzame mobiliteit, relatiemanager, programmamanager en communicatieadviseur
- Deelnemers: 5, facility manager Nepgroup Mediapark, directeur Bibliotheek en Volksuniversiteit Hilversum, hoofd facilitaire zaken EMG (facilitaire leveranciers mediapark), directeur MP management (beheer groot deel mediapark), facility manager RTL

Aanpak

De bijeenkomst begon met een korte voorstelronde. Daarna gaf de programmamanager een interactieve presentatie over het uitvoeringsprogramma, de deelonderzoeken en de mogelijke maatregelen voor Hilversum. Vervolgens werd een kort filmpje getoond dat uitleg geeft over de belangrijkste functionaliteiten van de interactieve kaart, waar data en informatie betreffende Mobiliteit in zijn verwerkt. Ten slotte kreeg iedere deelnemer de kans om te reageren en aan te geven wat voor hem/haar van belang was. Ook werd er gekeken naar mogelijke kansen voor verder samenwerking.

Vragen tijdens de presentatie:

- Als het gaat om parkeernormen aanscherping, betekent dit dat er minder parkeerplaatsen per functie komen?
Antwoord: De vraag van verschillende partijen is om de parkeernormen te verlagen en er meer ingezet wordt op deelvervoer. Dat is de richting die het opgaat.

Uitkomsten gesprek

Directeur MP management

- Fietsbrug Johannes Geradtsweg ligt politiek gevoelig. Is het ook mogelijk om een rotonde te maken voor Beeld en Geluid? De bedoeling is toch om het eerder uitvoegen naar rechts, richting het Media Park, mogelijk te maken?
Antwoord: Klopt, de bedoeling is eerder uitvoegen en ook meer ruimte voor de fiets. Er zijn verschillende mogelijkheden onderzocht en dat staat allemaal in het onderzoeksrapport.
- Duidelijk verhaal, problematiek is herkenbaar en sluit aan bij wat eerder is besproken.
- Wat interessant kan zijn is om met de (grote) gevestigde bedrijven te kijken hoe de werknemerspopulatie eruitziet. En wat de mogelijkheden zijn om de mensen te overtuigen alternatieve vervoersmiddelen te kiezen. We hebben veel parkeerplaatsen. Iedereen wil met de auto komen en voor de deur parkeren. Vraag is hoe je het gedrag kan aanpassen van bedrijven en de werknemers van die bedrijven? Je kan bijvoorbeeld kijken voor wie een elektrische fiets, trein of bus een oplossing kan zijn op basis van postcodes en de afstand naar het Media Park. En wat dat in verkeersbewegingen van de auto scheelt. Het heeft te maken met gedragsverandering. Hier kunnen wij actief een bijdrage aan leveren samen met de andere aanwezige partijen, als vertegenwoordigers van mediabedrijven op het mediapark.
- Blij met de parkeernorm verlaging.
- Vraag is wat verandering in parkeernormen doet het met vestigingsklimaat van bedrijven? Realiseren ze zich dat het die kant op gaat en gaan ze daarin mee? Of wordt er gekozen voor andere locaties buiten Hilversum waar men wel voor de deur kan parkeren? Ophalen bij de gevestigde bedrijven tijdens de inventarisatie.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- We hebben een flexibele adaptieve strategie die zich laat aanpassen aan de ontwikkelingen. Na corona positieve ontwikkeling gezien. Bezetting zuidkant is toegenomen. Leidt wel tot extra beweging met de auto. Hebben daarnaast ingezet op het verbeteren van voorzieningen (zoals AH to go en het Grand café). Op het moment staan geen grootschalige ontwikkelingen op de planning.
- Het zou mooi zijn als we de concentratie kunnen verdichten. Parkeernormen zijn daarbij relevant. Geïnteresseerd om te kijken hoe we het aantal autobewegingen kunnen terugbrengen.
- Bestemmingsplan geeft beperkingen aan ontwikkeling. Zouden graag het openbaar gebied willen vergroenen en aantrekkelijker maken. Maar zijn ook realistisch. De capaciteit van het parkeerdek is nu nodig voor werknemers en (studio)bezoekers.

Hoofd facilitaire zaken EMG

- Als we het hebben over aantrekkelijkheid voor vestiging bedrijven, dan zijn er twee uitdagingen te benoemen: bereikbaarheid tijdens de spits en het wonen van medewerkers.
- Wij zijn geen 09:00-17:00 uur bedrijf. We werken 24/7. Kantoorpersoneel werkt doorgaans kantoortijden.
- We hebben modellen voor hybride werken toegepast en een mobiliteitsplan daaroverheen gelegd. Dit hebben we gebruikt als motivatie om meer werknemers op de elektrische fiets te krijgen en we zien minder autobewegingen. Maar wij zijn maar één van de bedrijven op het Media Park.
- Media Park kan een stukje autoluwer als andere bedrijven ook dit soort plannen kunnen doorvoeren.
- Media Park wordt vaak gezien als veroorzaker van drukte op de weg. Zo zie ik dat niet. Denk dat forensisch verkeer de veroorzaker is van verkeerdruchte in Hilversum.

Facility manager Nepgroup Mediapark

- Het is een lastig vraagstuk. We zijn voor een groot gedeelte afhankelijk van de gemeente.
- Vanuit bedrijfsvoering moeten we er altijd voor zorgen dat autogebruik minder gaat worden. Maar dat is van veel andere factoren afhankelijk.
- Heel lastig om samen op te trekken in dit vraagstuk. Meerdere vergaderingen meegemaakt maar het gevoel is dat we niet heel verder zijn gekomen, zonder negatief te willen zijn.
- In de rotonde zie ik wel een oplossing. Betere doorstroming ook voor fietsers. Oversteken Johannes Geradtsweg betekent omrijden. Er wordt 'illegaal' overgestoken en dat is gevaarlijk. Simpele oplossingen hebben we nog niet goed voor elkaar.

Facility manager RTL

- Mis een shuttle service. Vroeger was er de mogelijkheid om overdekt naar het Media Park te worden gebracht door een éénpersoonsshuttle. Niet iedereen wil met de fiets bij slecht weer. Bij overdekt vervoer is men eerder geneigd om de auto buiten de stad neer te zetten.
- Ik mis ook een fietsroute vanuit Amsterdam voor speed-pedelecs.
- Sluit me aan bij de opmerking dat Hilversum lastig bereikbaar is voor werknemers. Met name jongeren. Ze komen veelal uit Amsterdam en kunnen eigenlijk alleen met de trein. Veel willen dat niet.
- Intern kunnen we kritisch kijken naar het aantal leaseauto's. Misschien kun je als bedrijf een subsidie krijgen van de NS als een leaseauto ingeruild wordt voor een NS businesskaart, of een vergoeding van de gemeente als medewerkers op een andere manier naar werk komen.

Directeur Bibliotheek en Volksuniversiteit Hilversum.

- De bibliotheek en volksuniversiteit verhuist naar de binnenstad. Planning is vooralsnog om december 2024 open te gaan.
- De bibliotheek brengt 900 bezoekers per dag mee. De meeste komen met de fiets maar een aantal komt met de auto.
- Er is een parkeergarage bij de Kerkbrink. Maar veel oudere klanten durven niet altijd in een parkeergarage te parkeren.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- De bibliotheek heeft een eigen busje voor ouderen en mindervaliden. Daar moet wel een stopplaats voor komen.
- De directeur van de bibliotheek zit in de commissie voor de herinrichting van de Kerkbrink. Bereikbaarheid is belangrijk. Aan de andere kant wordt er gekeken hoe van de Kerkbrink een leuker en aangenamer groen plein gemaakt kan worden.
- Fietsroutes op de Kerkbrink worden opnieuw bekeken. Een aantal daarvan zijn doorfietsroutes. Nu ontstaan op de Kerkbrink gevaarlijke fietssituaties.
- Parkeren voor de fiets is belangrijk. Mensen willen het liefst voor de ingang parkeren.
- Het is de bedoeling dat de bus van de Kerkbrink afgaat. Aan de andere kant is de bus ook nodig voor klanten die met het openbaar vervoer komen.
- Naast de bibliotheek worden ook andere functies meegenomen zoals deelopleidingen mbo-college (ROC), verschillende organisaties en lokale radio en tv. Zij brengen ook allemaal eigen klantengroepen mee.
 - NH-media, Gooi tv en andere onderdelen, incl. een educatief programma om scholieren kennis te laten maken met media.
 - Radio 509 voor blinden en slechtzienden.
- Er is een grote samenwerking met Beeld en Geluid. We willen ook graag dingen uitproberen op de locatie in het centrum. Het zou mooi zijn als je een shuttle service krijgt tussen het Media Park en het centrum.
- Belangrijke speerpunten zijn doorgaande fietsroutes, parkeren en de verbinding tussen het Media Park en het centrum.

Overige vragen en discussiepunten

- Tijdens de Mobiliteitsvisie zijn verschillende gesprekken gevoerd met onder andere personeelszaken en facilitaire managers m.b.t. inzet deelvervoer voor werknemers en bezoekers. Vraag of er al gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheden bij personeelszaken om andere vervoersmiddelen te stimuleren voor de werknemers?
 - *Antwoord deelnemer:* We kunnen wel daarop inzetten maar je moet ook stappen nemen om die mobiliteit aantrekkelijk te maken. Fietsen is niet altijd mogelijk. Bij slecht weer wordt de auto weer gepakt. Hoe maak je het aantrekkelijk voor mensen om op de fiets te stappen? Om fietsgebruik te stimuleren moet je ook werken aan bijvoorbeeld meer oplaadpunten voor elektrische fietsen, fietspaden verbeteren voor nieuwe fietsvormen, slimme stoplichten, overstapplaatsen etc. Dit soort dingen snel oppakken.
 - *Reactie deelnemer:* Laten we streven naar wat we zelf kunnen doen en bewerkstelligen zonder de bal bij de andere partij neer te leggen. Als we voorwaarden naar elkaar stellen om te veranderen dan gaan we er niet komen. Kijken wat we vanuit eigen mogelijkheden en kracht kunnen organiseren als eerste stap.
- Een van de deelnemers vraagt of er in het rapport een analyse is gemaakt van het aandeel auto's dat rechtsaf slaat bij het Media Park en het aandeel dat rechtdoor gaat? Het gevoel is dat een groot deel van de auto's rechtdoor gaat. De vraag is dan in hoeverre het Media Park veroorzaker is van verkeersoverlast op dit belangrijk knelpunt?

Antwoord: dat staat niet zo in het rapport. We hebben de gegevens wel. Het klopt dat het Media Park niet de hoofdmoot is. Maar maakt wel onderdeel uit van het verkeer op de buitenring. Het is alles bij elkaar.

- Reden van de vraag is de plannen voor de verbreding van de weg en de aanleg van de fietsbrug. Het heeft alleen zin als de verdeling 50/50 is. Anders verschuift de opstopping alleen maar naar voren met een lege strook naar rechts.

Antwoord: Verkeer dat nu rechtsaf gaat staat te wachten in de rij die rechtdoor wilt. Om doorstroom goed te faciliteren is berekend dat de strook minstens 90 meter verlengd moet worden.

- Vraag of je met die verlenging het oplost of het straks weer verschuift? Denk dat een rotonde een effectievere maatregel kan zijn.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Antwoord: Dat is onderzocht. Fietzers binnen de stad krijgen voorrang bij een rotonde. Dat zorgt ervoor dat juist binnen de spits het verkeer niet doorrijdt.

- Intern onderzoek woon-werkverkeer werknemers en inventarisatie vestigingsbereidheid bij verlaging parkeernorm: alle deelnemers op het Media Park zijn bereid mee te werken.
 - *Vraag deelnemer:* Inzichten over het aantal werknemers dat fiets of auto gebruikt is er. Waar willen we naartoe?
 - Antwoord deelnemer:* Het idee is een analyse waar werknemers wonen. Dat kan een geanonimiseerde dump van personeelsbestanden zijn. Om dan te kijken waar werknemers vandaag komen en waar het zwaartepunt ligt. Dan kunnen er standaard uitgangspunten gemaakt worden op basis van de afstand naar kantoor; % elektrische fiets, % openbaar vervoer, % alternatief vervoer en % autovervoer. Dus wat kunnen we als grote mediabedrijven? En zijn we bereid het personeelsbeleid daarop af te stemmen om gedragsaanpassing te stimuleren?
 - Reactie deelnemer:* Analyse is niet heel moeilijk. Om het aantrekkelijk te maken moet je wel alles faciliteren zoals bijvoorbeeld regelmatige busjes naar een hub of het openbaar vervoer. Dat moet budgettair ook meegenomen worden.
 - De Zuid-as in Amsterdam heeft een lage parkeernorm om autogebruik te ontmoedigen. Wij zijn 'verwend' met eigen vervoer en geen overstap. Vraag is hoe ziet dat er over 10 of 20 jaar uit. Moeten we ons eigen gedrag aanpassen, ook als er geen beloning is?
 - Dat ligt ook bij de werkgever; bijvoorbeeld stoppen met leaseauto's. Het alternatief moet zo aantrekkelijk zijn dat mensen niet met de privéauto komen. Leaseauto scheelt een heel parkeerveld. Ik ben voorstander. We moeten kijken hoe we de mensen uit de auto krijgen. De eenpersoonsshuttleservice is daarin fijn.
 - Blij met bereidheid voor de analyse. RTL heeft misschien al een goede footprint. Alle relevante mediabedrijven meenemen: o.a. NOS/NPO, BNN/VARA, ITV, Beeld en Geluid.

Acties en afspraken:

- Verslag delen met deelnemers.
- Er komt een terugkoppeling over keuzes die worden gemaakt in het uitvoeringsprogramma.
- Onderzoek fietsbrug/rechtsafer Media Park delen met MP management.
- Afspraak beleidsadviseurs met Nepgroup Mediapark.
- Organiseren van analyse in samenwerking met MP management incl. alle relevante mediabedrijven. Nepgroup, RTL en EMG hebben toegezegd. Programmamanager is vooralsnog de contactpersoon vanuit de gemeente.
- Aparte sessie inplannen met Beeld en Geluid en de bibliotheek.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag digitale bijeenkomst Arenapark

8 februari 2023

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: Programmamanager Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040, beleidsadviseur verkeer, stedenbouwkundige en communicatieadviseur
- Deelnemers: 1, vertegenwoordiger Arenapark Vastgoed Management (vereniging waar 90 % van de beleggers in het Arenapark lid van zijn)

Aanpak

De bijeenkomst begon met een korte voorstelronde. Daarna gaf de programmamanager een interactieve presentatie over het uitvoeringsprogramma, de deelonderzoeken en de mogelijke maatregelen voor Hilversum en voor de wijk. Aansluitend werd een kort filmpje getoond dat uitleg geeft over de belangrijkste functionaliteiten van de interactieve kaart, waar data en informatie betreffende Mobiliteit in zijn verwerkt. Ten slotte vond een gesprek plaats over welke maatregelen nodig zijn voor het Arenapark en waarop ingezet moet worden.

Vragen en opmerkingen tijdens de presentatie

- Vraag met betrekking tot groen en arenapark. In het masterplan Arenapark staan prachtige visualisaties. Het groen is ingetekend op privaat vastgoed. In de praktijk is dat lastig te realiseren. Hoe ga je dat vertalen in de praktijk? Is daar financiering voor zodat het budgettair niet blijft liggen?
Antwoord stedenbouwkundige: In het stedenbouwkundig plan worden een aantal dingen afgesproken. Biodiversiteit moet je op een bepaalde manier realiseren. Daarbij wordt gekeken naar beeld, de beoogde opbrengen en kosten die daarbij horen.
- Vanuit het vastgoed collectief is er een hele specifieke vraag over de stedelijke verdichting. Hoe wordt dat op locatie specifiek ingericht? Er zijn veel plannen die daarop letten. Maar hoe je daar feitelijk in de praktijk mee omgaat is een vraagstuk.
- Er komt een nieuwe internationale school in het Arenapark. Dat betekent veel verkeersbewegingen. Hoe wordt er gefocust?
Antwoord: Er wordt binnenkort gesproken met scholen om nader te onderzoeken wat nodig is voor veiligheid. Er kunnen verkeerskundige maatregelen worden getroffen alleen er zit ook een gedeelte in het verkeersgedrag van mensen.
- In het Arenapark komen een sportpark, internationale school, kantoren etc. Dat gaat een enorme druk geven.
- Bij de Internationale school vormt het gebruik van de fiets i.p.v. de auto een uitdaging.
Reactie stedenbouwkundige: Er zijn gesprekken zijn gevoerd met de school. De school heeft aangegeven dat het merendeel van de leerlingen met de fiets komt. Daarnaast wordt de eigen schoolpleinruimte ingezet voor het brengen. Halen is meer verspreid.
- Als je autoluw invoert in het centrum dan moeten de automobilisten ergens bij de ring parkeren en met het OV verder. Waar gaat dat gebeuren?
Antwoord: Dat zal kunnen bij de connected hubs. Maar je wilt ook treinvervoer stimuleren.
- Wordt het Arenapark meegenomen in de P&R voorstellen?
Antwoord verkeerskundige: Er is in het stedenbouwkundig plan ruimte gereserveerd voor P&R, ongeveer 150 à 200 parkeerplaatsen en de mogelijkheid om over te stappen op trein en deelvervoer.
- Er wordt met argusogen gekeken naar pakketkluizen. Verwachting is dat het extra verkeersbewegingen genereert. Wordt dat verder onderzocht?
Antwoord: Het proces is dat de maatregelen verder aangevuld worden met de inbreng die nu wordt gegeven. Dan kijken we wat wel/niet mogelijk is, samen met de projectmanager voor het Arenapark. Het

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

mogelijk effect is een terecht punt. Er kan gekeken worden naar differentiatie en oplossingen voor verschillende doelgroepen: alleen beschikbaar voor werknemers, openbaar, bij het sportpark.

- Grote zorg is bereikbaarheid. De rotonde die vanuit de A27 binnenloopt is nu al vol doordeweeks. Als je daar meer kantoren, sporthal etc. neerzet, waar laat je de extra benodigde capaciteit? De USP (Unique Selling Point) van het Arenapark is bereikbaarheid. Hoe deze USP borgen?

Antwoord: Op korte termijn slimme verkeerslichten om doorstroom te verbeteren. Daarnaast het beperken van het autoverkeer en het stimuleren en aantrekkelijk maken van alle deelvervoer opties. Ook een stok is nodig. Die zit in het parkeerbeleid: het aanscherpen van het parkeerbeleid, gereguleerd betaald parkeren en de parkeernormen. En de werkgevers zijn nodig voor het verder stimuleren van deelvervoer bij werknemers. Hilversum is een forensische stad met 35% forensisch verkeer.

Inbreng

- De USP voor de beleggers is goede bereikbaarheid. Alles wat gebeurt op het Arenapark is een grote zorg voor goede mobiliteit en levert een beperking van bereikbaarheid. Je verliest een deel van je USP. Er wordt hard gewerkt aan de alternatieven zoals deelvervoer. Dat raakt de werkvloer nog onvoldoende.
- Breder delen van de info met ondernemersvereniging. Vanuit eigenaren communiceren met assetsmanagers, vastgoedmanagers, huurders, facilitaire managers.
- Stuk doortastende info voorziening. Maak het tastbaar.
- Mobiliteit is een hot item voor de ondernemersvereniging van het Arenapark en Lapersveld. Er is een onderzoekopdracht gegeven aan Sweco. Zij gaan een routekaart ontwikkelen. Crossverband met Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040.
- Ondernemersverenigingen zijn onvoldoende georganiseerd.
- Vraag hoe contact met Nike verloopt?

Antwoord: Contact is goed. Meegedaan met de Mobiliteitsvisie. Voor het uitvoeringsprogramma wordt er contact gelegd.

- Mobiliteit leeft bij inwoners en beleggers. Hoop dat we elkaar meer gaan vinden. Met uitkomst Sweco en concretisering van het uitvoeringsprogramma.
- Voor het onderzoek door Sweco zijn mobiliteit en duurzaamheid geselecteerd. Op 14 maart is er een vervolg met een aantal eigenaren en ondernemers.

Acties

- Delen verslag en link naar de interactieve kaart.
- Delen presentatie (pdf).
- Rapport randwegen delen.
- Internationale school meenemen in de participatie (check of ze niet al in de lijst staan).
- Deelnemer zorgt voor link met Arenapark.
- Deelnemer brengt de programmamanager in contact met Sweco of organiseert een bijeenkomst met het Arenapark Vastgoed Management, verkeerskundige en programmamanager van de gemeente Hilversum en Sweco om samen op te trekken.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag bijeenkomst Scholen

16 februari 2023

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: programma manager, projectmedewerker, adviseur gemeenten Hilversum
- Deelnemers: 3, vertegenwoordigers van scholen (MBO, Basisonderwijs, Speciaal onderwijs)

Opzet

De middag begon met een presentatie van programma manager met achtergrondinformatie, uitleg over het uitvoeringsprogramma, de deelonderzoeken en de mogelijke maatregelen voor Hilversum en de wijk. Vervolgens werd het gesprek verder gevoerd over onderwerpen die voor de scholen van belang zijn.

Gespreksverslag, wat zouden jullie willen meegeven aan ons?

- Vraag: Fijnmazig vervoer, is dat ook ruimer dan alleen in Hilversum? *Antwoord:* Ja, we zijn ook in gesprek over Gooi en Vechtstreek met vervoerders en provincie over andere mogelijkheden dan alleen voor Hilversum.
- Opmerking: Kleiner busvervoer voor speciaal onderwijs. Graag beter rekening houden met inrichting van verkeerssituatie. Nu is het vaak onveilig, mede omdat er dus veel gebruik van kleinere bussen plaatsvindt bij Speciaal Vervoer, en veel ouders met de auto komen omdat de school een regiofunctie vervult.
- Opmerking: in Amsterdam bestaat een programma voor scholen om op een Digibord te oefenen met verkeer situaties in de wijken. Dat zou voor Hilversum ook interessant kunnen zijn.
- Vraag: Wat doen jullie op school aan educatie, en het gesprek aangaan over onveiligheid rondom de school? *Antwoord* vanuit de po en so/vso-scholen: we hebben verkeersregelaars rondom scholen; soms komt de wijkagent om bekeuringen uit te delen en dit werkt als signaalfunctie; de inrichting van de verkeerssituatie en straatinrichting zou echter ook meer kunnen meehelpen.
- Sportclubs: de routes van en naar de sportclubs hebben vaak de mogelijkheid om aparte fietspaden aan te leggen, en dit bevordert de verkeersveiligheid zeer zeker.
- PO: Onze school ligt op een mooie locatie, midden in de wijk, in een hoek. De straatinrichting is tweerichtingsverkeer. Ouders houden zich aan een 'eenrichtingsprincipe' bij het brengen en halen van de kinderen (eenrichting rijden), maar ander verkeer uiteraard niet. Een verplichte eenrichtingsstraat zou verbetering geven omdat je niet met tweerichtingsverkeer door de straat kunt.
- Inzet van ouders met hesjes/verkeersregelaars: dat scoort niet erg goed bij ouders, mede omdat ze elkaar minder graag willen aanspreken op ongewenst gedrag van anderen.
- Stimulans om meer met de fiets of te voet kinderen brengen en halen zou de verkeersveiligheid verbeteren.
- Een grote centrale parkeerplek in de buurt van de school levert verbetering van de veiligheid op omdat iedereen een stukje moet lopen naar school.
- Parkeren: het beleid van de gemeente is gericht op betaald parkeren. Dat is voor ons not done, omdat we toch al krapte hebben aan leerkrachten. Betaald parkeren vormt een anti-prikkel in de werving en het behoud van leerkrachten
- Wijkagenten hebben helaas weinig tijd meer, maar de inzet van hen vormt een stimulans om gedrag meer af te dwingen. Vriendelijk zelf vragen werkt niet meer.

MBO

- Studenten hebben vaak een Ov-kaart en komen met het OV. Het verplaatsen van het perron op het station Sportpark helpt de verkeersveiligheid. Nu moet je oversteken om naar school te komen.
- Een zebrapad bij de ingang van Arena 301 over de Soestdijkerstraatweg aanleggen, voor studenten vanaf het perron richting Hilversum Centraal.
- De busverbinding vanaf de stations verbeteren met de school.
- Deelvervoer faciliteren voor de studenten.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- BBL-studenten zijn meestal ouder en die komen met de auto (regio). Dan moeten ze kunnen parkeren. Betaald parkeren vormt voor hen een probleem.

Acties

- Amsterdams digibord oefenprogramma voor scholen: onderzoeken of dit kan?
- Naast scholen dus ook voor de sportclubs soortgelijke maatregelen nemen.
- Over parkeren de volgende suggesties:
 - Met de fiets of te voet komen stimuleren is prima.
 - Voor de school leidt het invoeren van betaald parkeren tot minder personeel dat komt of blijft. De mogelijkheid om onbetaald te parkeren is voor medewerkers in het onderwijs een pré om te komen werken en te blijven.
 - Een parkeervergunning aanvragen voor medewerkers voor een school is alleen een optie als het gebeurt tegen niet-commerciële/speciale tarieven.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag digitale bijeenkomst Nood- en Hulpdiensten

22 februari 2023

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: programmamanager Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040, beleidsadviseur milieu en mobiliteit en communicatieadviseur
- Deelnemers:
 - Brandweer Gooi en Vechtstreek, bereikbaarheidszaken en hulpdiensten Hilversum
 - Brandweer Gooi en Vechtstreek, vergunningen
 - Ambulance Dienst
 - Politie Gooi en Vechtstreek, verkeersadviseur
 - RIVM, gezonde leefomgeving
 - Tergooi MC, manager facilitair bedrijf en programma nieuwbouw

Aanpak

De bijeenkomst begon met een korte voorstelronde. Daarna gaf de programmamanager een presentatie over het uitvoeringsprogramma, de deelonderzoeken en de mogelijke maatregelen voor Hilversum. Vervolgens werd een kort filmpje getoond dat uitleg geeft over de belangrijkste functionaliteiten van de interactieve kaart, waar data en informatie betreffende mobiliteit in zijn verwerkt. Ten slotte kreeg iedere deelnemer de kans om te reageren en aan te geven wat voor hem van belang is. Daarnaast werd gevraagd hoe men stond tegenover een waterstoftankstations in Hilversum.

Uitkomsten gesprek

Brandweer Gooi en Vechtstreek - vergunningen

- Veel informatie. Verschillende punten hebben een link met veiligheid. Maar ook een aantal dingen niet gehoord.
- Regio Gooi en Vechtstreek heeft ook een Mobiliteitsvisie met lange termijnplannen. Hoe sluit dat hierbij aan?
Antwoord: Ja, er is een koppeling met de regio Gooi en Vechtstreek. Er worden regelmatig gesprekken gevoerd. Verschillende maatregelen hebben ook effect op hen. Eerst wordt gekeken vanuit Hilversum wat we willen en dan wordt de koppeling met de regio gemaakt.
- Omgevingsvisie is benoemd. Vanuit het rijk gaan NOVI projecten opgestart worden voor strategische opgaves; rijk, provincie en gemeentes. De afspraken hebben gevolgen voor mobiliteit en bereikbaarheid. Is daar ook een koppeling mee?
Antwoord: Er is veel discussie over wonen. Er zullen meer verkeersbewegingen komen. Aan de andere kant zullen er ook mensen in Hilversum komen wonen die helemaal geen auto meer willen en die andere manieren van vervoer gaan gebruiken. Wel iets om in de gaten te houden.
- In het centrum en de omliggende wijken zitten misschien verkeer aantrekkende bedrijven of bedrijven met vrachtvervoer. Wordt erover nagedacht om die naar de randen te verplaatsen om de verkeersbewegingen terug te brengen?
Antwoord: Dit is wel een heikel punt. Er is wel eens sprake geweest van verplaatsing van het Media Park. Dat gaat niet gebeuren i.v.m. de vele ondergrondse infrastructuur. Als het Media Park al verhuist, dan waarschijnlijk eerder naar een andere gemeente. Voor de andere bedrijven komen andere oplossingen zoals hubs aan de rand van de stad. Ook worden zero-emissiezones ingesteld in het centrum en de Gijsbrecht Van Amstelstraat om overladers meer te dwingen het zoveel mogelijk anders te gaan doen.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Een extra weg vanaf de A1 naar Talpa hang al een tijd in de lucht. Gaat daar concreet iets mee gebeuren?
Antwoord: Er zijn een aantal restricties meegegeven vanuit het coalitieakkoord. Wat niet de bedoeling is, is bijvoorbeeld een tunnel of een weg over de hei.
- Als je het hebt over waterstof dan is de MRA daarmee bezig. Kijken wat je als regio zou willen. Als je het zou doen dan heb je te maken met externe veiligheid en risico's. Advies is een locatie bij toegangswegen of langs de snelweg. Zo is die ook voor doorgaand verkeer bruikbaar. Waar precies: dat moet verder worden onderzocht.
- Wat ga je doen met huidige tankstations als je naar zero-emissiezones toegaat? Vanaf 2035 geen nieuwe brandstofauto's meer, dus dat gaat langzaam uitgefaseerd worden.
- Elektrische laadpalen bij openbare parkeergarages en -terreinen. Liander kijkt naar elektrische veiligheid. Als brandweer moeten we kijken naar blusbaarheid als er brand ontstaat bij de palen. Vooral bij ondergrondse parkeergarages moeten we kijken hoe we daarmee om willen gaan qua veiligheid.
- We hebben normtijden voor incidentbestrijding. Als overal 30 km/uur zones gaan komen en 50 km/uur op provinciale wegen, kunnen we niet in alle gevallen aan de normen voldoen. We hebben geen moeite met tweekleuren asfalt maar drempels zijn wel een uitdaging.

Politie Gooi en Vechtstreek

- Geen opmerkingen

RIVM

- Mooi verhaal met veel aspecten richting veiligheid.
- Mis de link naar het sociale domein: gezondheidsaspect, gezondheidsbevordering, ontmoeten.
- Infrastructuur niet alleen om van A naar B te komen maar ook voor de leefbaarheid buiten. Zoek die link op. Als je het bijvoorbeeld hebt over groene lanen, denk dan ook aan de bankjes. Dat zit misschien in de plannen maar wordt niet benoemd.
Reactie: klopt, en het wordt ook wel meegenomen. Connected hubs aan de rand van de stad; daar wil je niet een gebouw naast een parkeerplaats waar 's avonds niets gebeurt. Maar goed kijken hoe je dat gebiedje leefbaar maakt.
- Een ander punt is de demografische ontwikkeling. Samenstelling van de samenleving verandert en vraagt iets anders dan de huidige situatie. Denk dat vergrijzing de grootste invloed zal hebben; meer tachtig- en negentigjarigen. Je wilt dat zij ook actief zijn, blijven bewegen en gebruik kunnen maken van de omgeving. Daarnaast misschien ook wel de ontwikkeling dat mensen elkaar opzoeken op basis van behoeftes of financiële mogelijkheden. De verschillen per wijk kunnen groter worden met andere behoeftes.
Reactie deelnemer: Zijn dat ook onderwerpen voor Omgevingsvisie? Dan een link daarmee maken.
- Er moet ook met klimaatontwikkeling rekening worden gehouden.
- Mensen worden wel ouder maar blijven langer vitaal. Het zijn niet de ouderen van 10 jaar geleden. Dat betekent dat ze meer tijd in de buitenruimte willen; meer gebruik maken van de omgeving waarin ze wonen. Ze blijven ook langer zelfstandig en onderdeel van de samenleving.

Tergooi MC

- Beetje vreemde eend in de bijt.
- Het ziekenhuis is een van de grootste werkgevers in Hilversum, met werknemers die in Hilversum wonen en erbuiten.
- We zijn een regionaal ziekenhuis. Maak me voor regio niet zo'n zorgen als die maar buitenom blijven rijden.
- Binnen Hilversum zijn wel uitdagingen. Het wordt heel mooi gemaakt voor de inwoners maar wat als de mensen naar het ziekenhuis toe moeten? Zijn ze dan ook blij met de verkeerssituatie (verkeersluw en langzaam)? Verkeersluw is een goed idee als je het niet erg vindt dat je er langer over doet. Maar er zijn ook mensen die met snelheid naar het ziekenhuis willen. Daar zit de twijfel.
- Voor de capaciteit in de parkeergarage, zou het wel positief zijn alsnog meer gestimuleerd wordt om niet met de auto te komen.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Vraag is kunnen alle patiënten makkelijk bij ons komen? Een deel van de patiënten is er minder goed aan toe en zij kunnen niet met de fiets of het openbaar vervoer.

Ambulancedienst

- Vanuit RIVM wordt aangegeven dat we te maken hebben met vergrijzing en steeds meer oudere mensen gaan krijgen. Dat brengt helaas ook allerlei complicaties met zich mee.
- Groter aantal patiënten van het ziekenhuis is ouder en heeft bepaalde beperkingen; zij hebben behoefte om voor de deur te worden afgezet i.p.v. met openbaar vervoer te reizen.
- Als Ambulancedienst werken we niet alleen voor Hilversum. Ook voor het omliggend gebied moeten we goed bereikbaar zijn. Gemeente Wijdmeren is een grote uitdaging voor ons om de aanrijtijden te halen.
- Het is belangrijk om goed doorgang te blijven houden naar het achterliggend gebied.
- Als we kijken naar de arealen van Hilversum dan is het van belang om de huidige snelheden aan te houden. Anders ga je de aanrijtijden niet meer halen.
- Oplossing zou kunnen zijn om een ambulancepost in het achterliggend gebied te hebben. Maar dat is lastiger in de praktijk door personeelskrapte, kosten en ook de politiek die daarbij hoort. Voor de ambulancedienst, net als het ziekenhuis of de politie, wil men het in de buurt hebben, maar nooit om de hoek.
- Bij een autoluw centrum uitzondering maken voor hulpdiensten.
- Vraag hoe het juridisch zit bij emissiezones en of daar uitzondering kan worden gemaakt voor hulpdiensten? Ons vervoer is voornamelijk diesel. Misschien gaat de waterstof worden maar verwacht dat niet voor de nabije toekomst.
- Belangrijk voor de beeldvorming. Mensen hebben het beeld dat hulpdiensten bij prio1 er onbeperkt hard gereden mag worden door hulpdiensten. Dat is niet het geval. We hebben te maken met brandrichtlijnen en de snelheidsclassificatie op een weg is dus wel van invloed.

Brandweer Gooi en Vechtstreek - bereikbaarheidszaken en hulpdiensten

- Snelheid richting de klant is belangrijk. Dat willen we graag waarborgen. Dat wordt met de nieuwe plannen steeds lastiger. We zien dat wijken zo autoluw mogelijk gemaakt willen worden.
- Als brandweer komen we niet zo vaak bij de mensen thuis. Maar als het nodig is dan moet het wel goed en snel kunnen. Bereikbaarheid is belangrijk.
- Simpelste oplossing is een extra brandweerpost. Die is er geweest bij het HOV-traject. Kosten zijn nu inzichtelijk en die waren niet mals. Als we willen voldoen aan de verplichtingen vanuit het rijk, dan hebben we hiermee te maken en wordt het een begrotelijk verhaal.
- Hilversum is in de wijken al volledig 'volgedrempeld'. Dat is acceptabel omdat de buitenring, binnenring en een aantal radialen gevrijwaard zijn van remmende obstakels.
- We hebben samen een zogenaamd 'routevrijplan' vastgesteld. Die gebruiken we als toets bij de plannen die langskomen.
- Er zijn veel belangen om de stad leefbaarder/ autoluw te maken. Maar er zijn ook belangen om het niet te doen. Dat zal een politieke afweging moeten zijn. Het heeft verstrekkende gevolgen voor bereikbaarheid van de brandweer.
- De brandweer rijdt ongeveer 1.000 keer per jaar door Hilversum, dat is ongeveer drie keer per dag.

Rondvraag

- Ons belang meenemen bij herinrichting van wegen als onderdeel van nieuwe plannen. Als dat niet kan, dan compensatie aanbieden (zoals voor een extra post). Dat geldt voor elke hulpdienst.
- Omliggende gemeenten hebben ook een vrijwillige brandweer. Dat zijn mensen die vanaf huis eerst naar de kazerne moeten. Obstakels zoals drempels kosten daarbij extra tijd, en dus vertraging voor vertrek vanaf de kazerne.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Nieuwe plannen zijn gebaseerd op autoluw en worden zo ingericht dat het voor de brandweer lastig wordt om bij de voordeur te komen. Daarnaast zijn soms hoogwerkers nodig. Dat brengt risico's met zich mee voor patiënt en brandbestrijding.
- Houd er rekening mee dat de hulpdiensten altijd, op een bepaalde manier, overal kunnen komen. Aan de andere kant mag dat niet in de weg komen te staan van verbetering van de leefbaarheid van de hele wijk. Borgen hoe hulpdiensten ergens kunnen komen. Andere regels dan voor regulier autoverkeer.
- Belangen moeten goed afgewogen worden bij plannen. Bezorging Albert Heijn of halen/brengen bij scholen wordt wel meegenomen, maar bereikbaarheid hulpdiensten komt op de achtergrond.
- 30 km/uur zones met het hoge formaat drempels zijn niet berijdbaar voor hulpdiensten.
- Autoluw is geen probleem. Goed alternatief kan het promoten van openbaar vervoer in de binnenstad zijn, met aanleg busbanen. Busbanen en drempels zijn goed overrijdbaar.
- Elektrische fiets is in opkomst. Je kunt denken aan bredere fietspaden voor de nieuwe fietsvormen. En hoe je die zo kan maken dat die ook gebruikt kunnen worden door hulpdiensten als dat nodig is. Out of the Box idee.
- Brandweer heeft brancherichtlijn voor de maatvoering van infrastructuur. Als het op die manier ingericht wordt dan kunnen we altijd met onze voertuigen erdoorheen. Maatvoering is vergelijkbaar met die van de gemeentelijke afvalwagens.

Acties:

- Verslag delen met deelnemers.
- Waar nodig zullen individuele afspraken gemaakt worden.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag digitale bijeenkomst Havenstraat en Gijsbrecht van Amstelstraat

22 februari 2023

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: programmamanager Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040, beleidsadviseur milieu en mobiliteit, project assistent en communicatieadviseur
- Deelnemers: 3, vertegenwoordigers ondernemersverenigingen Havenstraat en Gijsbrecht van Amstelstraat en gebiedsmanager Gijsbrecht van Amstelstraat

Aanpak

De avond begon met een korte voorstelronde. Daarna gaf de programmamanager een interactieve presentatie over het uitvoeringsprogramma, de deelonderzoeken en de mogelijke maatregelen voor Hilversum en de wijken. De deelnemers kregen vervolgens de mogelijkheid om de wensbeelden voor de twee straten toe te lichten. Aansluitend werd een kort filmpje getoond dat uitleg geeft over de belangrijkste functionaliteiten van de interactieve kaart, waar data en informatie betreffende mobiliteit in zijn verwerkt. Ten slotte kreeg iedere deelnemer de kans om te reageren en aan te geven wat voor hem van belang is. Daarbij is gebruik gemaakt van een kaart van de omgeving, stickers met maatregelen en 'geeltjes' voor toelichting of aanvullingen.

Vragen tijdens de presentatie:

- Waarom staat er een 80 km/u icoon voor 'Nader onderzoek mogelijke ontsluiting Zuidwest...' bij voorgestelde maatregelen in de wijk?
Antwoord: We willen graag onderzoeken wat de effecten zijn bij verschillende snelheden. Het gaat hier om de invloed van snelheidsaanpassing op de verschillende wegen; 80, 50 en 30 km/u. En 80 km/u binnen de bebouwde kom zal niet gebeuren.
- Connected hubs en pakketkluizen: Wat zou de gemeente kunnen doen om die richting op te stimuleren. Misschien ook meer in het dwingen van leveranciers om gebruik te maken van de hub.
Antwoord: Vorig week met Horeca Nederland gesproken. Gaan ook nog praten met andere gemeentes die al verder zijn. Er is veel aangelegen om dit te stimuleren. Er moet wel potentie zijn. Als we het voor elkaar krijgen dat zelfstandige ondernemers en inwoners (pakketdiensten) er gebruik van maken, dan moet er ook gekeken worden hoe het financieel ondersteund kan worden.

Wensbeelden

Havenstraat

- Wensbeeld is helemaal in lijn met wat we hebben gehoord.
- Wat de visualisatie laat zien is vergroening (meer bomen en watermanagement), verduurzaming in zijn totaliteit en snelheid wegnemen. Ook wonen hoort daarbij. Dat de straat socialer wordt.
- Er is ook gekeken naar de gevolgen voor de buurt en ontsluiting van het verkeer. Meerdere mensen van verschillende leeftijden zijn gehoord. Gedragsverandering is een aandachtspuntje. Het merendeel van de omwonenden is voor deze plannen. Een aantal mensen hebben aangegeven dat dit niet wenselijk is voor autobuik. We denken dat dit op te lossen is met kleinere bussen en een bushalte.
Reactie deelnemer: Kijkende naar het beeld, lijkt dit een 30 km/u zone. De Havenstraat komt uit op de binnenring die ook 30 km/u is. Dus het zou wat dat betreft geen problemen moeten geven?
Antwoord: Dat zal onderzocht moeten worden.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Gijsbrecht van Amstelstraat

- Gijsbrecht van Amstelstraat is een stap verder. Er heeft participatie plaatsgevonden met 1.400 reacties. De resultaten worden binnenkort gepresenteerd. Kleine inzage gehad en de opbrengst wijkt niet veel af van wat eerder is opgehaald.
- Het past goed in de Mobiliteit Uitvoeringsprogramma; snelheid omlaag, focus op fietsers en voetgangers. Meer groen en veel watermanagement.
- We zijn aan het kijken wat in de straat ingepland kan worden: parkeerplaatsen voor fietsen en minder parkeerplaatsen voor auto's. Niet alle ondernemers zijn daar blij mee. Maar we krijgen hierdoor meer ruimte. Ook omdat het fietspad vervalt, wordt meer ruimte gecreëerd op de trottoirs om dingen te doen.
- iVRI's op de Diependaalselaan. Fijn als dat snel kan worden uitgevoerd. Onderzoeken geven aan dat de Diependaalselaan niet veel last zal krijgen van de herinrichting van de Gijsbrecht van Amstelstraat. Maar de weg is druk en de iVRI's kunnen alleen maar helpen.
- Vrachtverkeer is een bottleneck. Niet doorgaand vrachtverkeer maar veel stoppende busjes voor laden en lossen. Dat kan niet meer als de fiets op de middenbaan komt.
- We zijn bezig met laad- en losplekken, met eventueel venstertijden.
- En de Hillyhub verder opzetten. Hillyhub zou ook koel/vries capaciteit moeten hebben voor horeca.
- Vrachtwagen voor Supermarkt bevoorradings moet om de hoek parkeren. Kan niet meer in de straat zelf.
- Hillyhub wordt nu opgepakt door een ondernemer. Veel contracten lagen er al. Er moest alleen iemand zijn om het uit te voeren. Hopelijk gaat het nu echt beginnen.

Uitkomsten gesprek

Ondernemersverenigingen Havenstraat

- Verduurzamen van de straat staat met stip bovenaan: woongenot, verkeer(veiligheid) en groen. Een leefstraat.
- Iets meer groen toevoegen zal gedrag veranderen.
- Verduurzamen met een realistische tijdslijn. Je wilt evolutie geen revolutie. Nu bedenken is over 5 jaar resultaat, 3 jaar als je geluk hebt.
- Meeliften met wat al loopt: deelvervoer, snelheid omlaag. Dit kan redelijk snel.
- Verduurzamen infrastructuur hoort er ook bij.
- Stimuleren kan door subsidies of vergunningen sneller afgeven; veel regelgeving houdt tegen. Wonen boven winkels bijvoorbeeld is afhankelijk van de parkeernorm.

Gebiedsmanager Gijsbrecht

- We kunnen alles wat nu gepresenteerd wordt nog een keer bevestigen. Veel is al opgenomen in het plan.
- Laden en lossen is een cruciaal punt voor de Gijsbrecht van Amstelstraat.
- Er is meegepraat met de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek. Zowel landelijk als in Hilversum is het werven van ondernemers een uitdaging en is er een wens voor de invoering van een Zero-emissie zone. Een suggestie is om te kijken of er incentives voor ondernemers georganiseerd kunnen worden, bijvoorbeeld door vouchers om laagdrempelig gebruik te kunnen maken van hub diensten. Onder voucher wordt verstaan een tegoed dat ingezet kan worden voor het gebruik van de hub zodat het in eerste instantie kosteloos is.
- Het is wel een goed idee om bij de hub ook pakketkluizen te hebben. Anders heb je alsnog busjes naar de kluizen toe.
- Overlast laden en lossen is groot. Beko kan niet in een vak want te groot. Hier wordt al naar gekeken bij de herinrichting. Veel van de grotere voertuigen doen wel hun best om in een parkeervak te staan. Uitdaging is de busjes waarbij de marges ook lager zijn. Gedrag is daar een uitdaging. Staan vaak naast een leeg parkeervak.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Wellicht is het een goed idee om te kijken wat met de Hillyhub mogelijk is, nu de stichting overgaat naar de ondernemer. Punten die gezamenlijk opgepakt kunnen worden. De ambities die er liggen zijn: koel/vers, bewustwording bij ondernemers, benaderen van leveranciers.

Ondernemersverenigingen Gijsbrecht

- Soms moet je bij dit soort duurzame initiatieven sturen. Geen andere keus geven. Ondernemers gaan overstag als ze de voordelen zien. Vooral kleine ondernemers denken alleen dat het ingewikkeld is en zien de voordelen (nog) niet.
- Focus op het ontmoedigen van de leveranciers bij levering: venstertijden, beperkt laad- en losplaatsen, snel invoeren van Zero-emissiezones.
- Voor horeca koel/vries nodig. Dat heeft investering nodig.
- DHL/BOL hebben eigen hubs (aan de rand van steden); staan waarschijnlijk niet te wachten om een deel van de route uit handen te geven.
Reactie: Zal het gesprek aan moeten gaan, ook met Coolblue etc. Pakket niet afleveren kost geld. Pakketkluizen op juiste locaties kunnen handig zijn. Maar het is ook een aanslag op de openbare ruimte.
- Bruna op de Gijsbrecht van Amstelstraat is in principe een pakketpunt. Veel overlast van de busjes.
- Deelvervoer is nooit onderdeel geweest van de plannen. De wens nooit zo opgehaald. Misschien ook gebrek aan kennis. Aan welke vormen denk je voor de Gijsbrecht van Amstelstraat?
Antwoord: Dat zijn de percentages die in de presentatie staan, met name deelfietsen en deelauto.
- Deelfietsen verrassend. Merendeel klanten komt nu al met de fiets. Wel enthousiasme voor deelbakfiets voor boodschappen.
- Parkeerbeleid en het verlagen van de norm zijn erg interessant. Willen het liefst verlagen naar nul. Met name voor de wooncrisis en leefbaarheid. Er zijn gesprekken over afkoop maar de kosten zijn erg hoog. Niet in verhouding.
- Enig zicht wanneer de Zero-emissiezone voor de Gijsbrecht van Amstelstaat gepland staat?
Zou mooi zijn als dat met de herinrichting meegenomen zou kunnen worden.

Antwoord: 2025

Reactie: Enorme steun tegen de vrachtwagens.

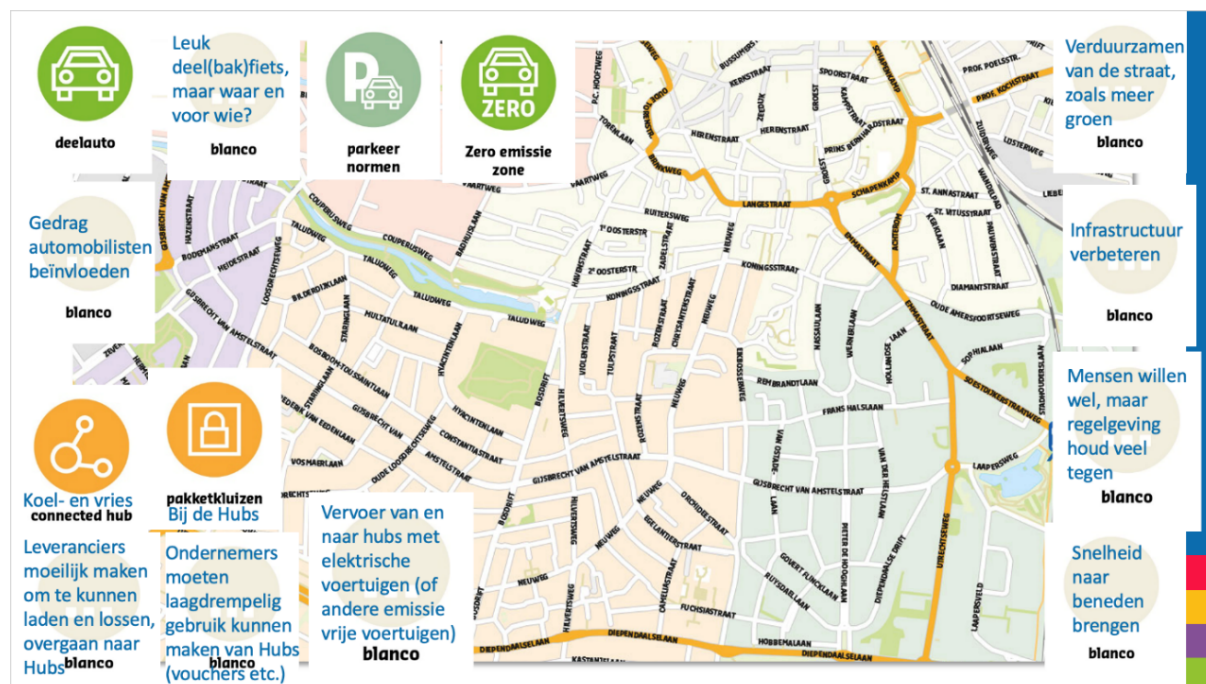
Nabrand

- Vervoer van de hub naar ondernemers met emissievrij vervoer, misschien kleinere 'PicNic' achtige wagentjes. Dit moet verder uitgezocht worden. Hoe meer mensen meedoen hoe lager de lasten.
- De Hillyhub stichting en de ondernemer koppelen aan wat samengedaan kan worden met de overheid en eventuele subsidies.

Acties:

- Delen van het verslag en link naar de interactieve kaart.
- Gebiedsmanager deelt contactgegevens grootste leverancier (Beco, Bidfood) en Bruna (overlast busjes) zodat de programmamanager daar contact mee kan opnemen.

Foto digitale kaart



EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag digitale bijeenkomst NS en ProRail

23 februari 2023

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: 2, programmamanager Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040 en communicatieadviseur
- Deelnemers: 4, vertegenwoordigers van de NS en ProRail
 - NS mobiliteitsverbeteraar, deelvervoer en woningbouw dicht bij stations
 - NS public affairs Utrecht en Gooi en Vechtstreek
 - ProRail public affairs Utrecht en Gooi en Vechtstreek
 - ProRail procesmanager, lange termijn projecten.

Aanpak

De bijeenkomst begon met een korte voorstelronde. Daarna gaf de programmamanager een interactieve presentatie over het uitvoeringsprogramma, de deelonderzoeken en de mogelijke maatregelen voor Hilversum en de wijken. Aansluitend werd een kort filmpje getoond dat uitleg geeft over de belangrijkste functionaliteiten van de interactieve kaart, waar data en informatie betreffende mobiliteit in zijn verwerkt. Vervolgens kreeg iedere deelnemer de kans om te reageren. De volgende vragen waren daarbij het uitgangspunt:

- Waar kunnen we elkaar in vinden?
- Wat kunnen jullie voor de gemeente Hilversum doen?
- Wat hebben jullie nodig vanuit de gemeente Hilversum?

Vragen tijdens de presentatie:

- Parkeernorm: We zaten op 2,5. Enig idee waar het heengaat?
Antwoord: Dat is nog niet besloten maar waarschijnlijk richting 0,5-0,6 of minder. Met name rondom de OV Knooppunten.
- Bij hybride werken is het belangrijk om het evenredig te verdelen over de week. Reizigersaantallen laten zien dat mensen vrijdag veel meer thuiswerken en dat dinsdag en donderdag erg druk lijken te worden. Wil je dat het resultaat oplevert, dan moet er een verdeling over de week plaatvinden.
- Wat moeten we ons voorstellen bij autoluw? Interessant in relatie tot verdubbeling oplaadpalen. Is het niet een beetje in strijd daarmee?
Antwoord: Er is verschil tussen autoluw en autovrij. Autoluw is het verminderen van verkeersbewegingen met de auto. Autovrij is helemaal geen auto's behalve voor inwoners, bevoorrading etc. In de tussentijd wordt alles wel geëlektrificeerd. Vanaf 2030 worden geen auto's meer gemaakt op brandstof. Dus we moeten daarop anticiperen. Het aantal laadpalen in Hilversum is laag.
 - Zou er gedacht kunnen worden aan centrale oplaadpleinen met snelladers? De oplaadpalen hebben een claim op de openbare ruimte. En mensen kunnen het als hun oplaadpaal gaan beschouwen.
Antwoord: Klopt. Discussie gaat ook over de kuil en stoeptegels voor het huis. Het voorstel is snelladers bij connected hubs aan de rand van de stad. MRA heeft daar subsidie voor vrijgesteld.
 - Busvervoer elektrificeert ook gigantisch. Zij willen inzetten op laden s' avonds zodat er combinaties mogelijk zijn met personenauto's overdag.
Antwoord: Ja, je ziet ook bij partijen als Essent dat ze bezig zijn met het nog breder trekken in de buurt. Zodat ze met slimme algoritmes energie kunnen zien, voorspellen en verdelen. Goed om daarin te participeren
- Is de aanleg van de oplaadstructuur geen stimulans voor autoverkeer, al is het elektrisch? Moet de laadinfrastructuur niet buiten de autoluwe zone komen?
Antwoord: Daar willen we uiteindelijk wel naar toe. Maar dat zal meer richting 2040 zijn. Op kortere termijn moeten er ook oplossingen komen. Nog niet iedereen is zover.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Zijn connected hubs voor verkeer van buiten dat Hilversum wil bezoeken? Of ook voor inwoners die niet voor de deur kunnen parkeren, zoals bijvoorbeeld in Utrecht?

Antwoord: Het is voor beide gevallen. De eerste kun je sneller implementeren.

Uitkomsten gesprek

ProRail

- Heb je een beeld wat de plannen betekenen voor het OV? Wij hebben samen met de NS gekeken vanuit de IMA-cijfers naar de ontwikkelingen van stations en wat daar moet gebeuren. Vraag is of dit is meegenomen? Wat zijn de effecten en moeten we hier iets mee?

Antwoord: Dat is niet meegenomen. Maar wel belangrijk en nodig voor ons allebei. Fijn als we meer inzichten kunnen ontvangen van data en informatie en de prognoses voor de nabije toekomst.

ProRail

- Er is een samenwerking met de provincie: Samenbouwen aan bereikbaarheid. Daarbij is een Multimodale Toekomstbeeld vastgesteld. We gaan nu werken aan een implementatieplan. Daar wordt met verschillende partijen ook gekeken waarin geïnvesteerd moet worden en naar mogelijke bijdragen van provincie en rijk.
- We denken aan veel maatregelen die je ook noemt zoals deelvervoer, hubs, autoluw, parkeerbeleid, en zien dat als een positieve ontwikkelingen. Mooi dat Hilversum ook meegaat met de grote steden.
- Actieve mobiliteit en gezondheid stimuleren horen daarbij.
- Concreet kijkend naar de maatregelen, dan is de vraag wel: welke maatregelen komen ruimtelijk bij elkaar? Bijvoorbeeld treinstations maken veel gebruik van actieve mobiliteit: lopen en fietsen. Maar hoe komen die samen op een stationsgebied om het gebruik zo laagdrempelig mogelijk te houden? Dus, hoe komen we met elkaar tot een ruimtelijk plan? Ook hoe komen hub, deelvervoer, trottoirs samen met stations? Moeilijk nog te koppelen?

Antwoord: Je wilt uiteindelijk een ontmoetingsplek creëren. Op het centraal station van Hilversum maar ook bij Arenapark en het Media Park. Interessant om de data en informatie te hebben om te kunnen bepalen hoe medewerkers te stimuleren.

- In het Media Park komen veel medewerkers met auto. Station wordt weinig gebruikt. Onderzoeken wie er komen en wat nodig is qua faciliteiten om gebruik te kunnen stimuleren.

NS

- Sluit me aan bij NS over welk ruimtelijk beeld hieruit ontstaat.
- We houden IMA aan, maar zijn ook bezig met een stukje doorontwikkeling van het netwerk. Zien richting Utrecht ruimte voor groei.
- We zijn bezig met ketendiensten en de uitbreiding daarvan. We kunnen elkaar daar goed vinden.
- Benieuwd hoever jullie komen met de autoluw ambitie!

NS

- Rondom stations hanteren wij STOMP.
- Aanbod deelmobiliteit rondom station is interessant om op door te werken.
- Wat ontbrak in het verhaal zijn de fietsenstallingen en het beleid daarbij. In andere steden is het een puzzel waar je die strategisch plaatst in de openbare ruimte?

Antwoord: Openbare ruimte is wel een aandachtspunt. Voorstel is onder de grond parkeren.

- BRT-systeem, grote buslijnen, kunnen aanvullend zijn op aanbod treinvervoer. Wil hier aandacht voor vragen. Een deel van de autogebruikers zou verleid kunnen worden door sterke buslijnen.
- Het autogebruik in de Media Park wordt gefaciliteerd door werkgevers. Waar werknemers vandaan komen is een goede vraag, naast de faciliteiten die toegevoegd kunnen worden bij een station. Als er interesse is voor ontwikkeling, dan gaan we graag in gesprek. Daarin is een flinke slag te slaan.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Er worden woningen toegevoegd aan bestaande buurten. Ervaring leert dat een vernieuwd parkeerbeleid dan stuit op weerstand van inwoners omdat het om een eigen parkeerplaats gaat. De vraag is hoe de gemiddelde Hilversummer de plannen gaat omarmen?
Antwoord: College gaat het besluit nemen over de parkeernormen. Het is wel een uitdaging. Hilversum kent gebieden met een aantal auto's per huishouden en die erg genegen zijn om de auto houden. Anderzijds zijn er wijken en mensen die wel deeltvervoer willen, alleen niet in hun straat. Projectontwikkelaars en bepaalde wijken wel erg geïnteresseerd. Vooral als je de combinatie kunt maken met (kleine) bedrijfsterreinen en inwoners. Het zal tijd nodig hebben om dingen uit te faseren.

Acties:

- Delen van het verslag en link naar de interactieve kaart.
- Programmamanager sluit aan bij overkoepelende samenwerking voor Multimodale Toekomstbeeld. ProRail zoekt uit wat de juiste ingang is.
- Programmamanager pakt de feedback m.b.t. de bussen intern op de aangewezen verkeerskundige.
- Delen data en de prognoses voor de nabije toekomst met de programmamanager door ProRail/ NS.
- Concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040 in een volgende fase bespreken met deze deelnemers in deze samenstelling.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag bijeenkomst Goois Natuur Reservaat

8 maart 2023

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: programma manager, projectmedewerker
- Deelnemer Goois Natuur Reservaat: 1 vertegenwoordiger

Opzet

De bijeenkomst begon met een korte presentatie van de programmamanager van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040, met achtergrondinformatie, uitleg over het uitvoeringsprogramma, de deelonderzoeken en de mogelijke maatregelen voor Hilversum. Vervolgens werd het gesprek gevoerd over de diverse mobiliteitsonderwerpen en over de ideeën van de deelnemer over de mogelijke mobiliteitsmaatregelen in de stad.

Vragen en ideeën n.a.v. de presentatie

- Algemene opmerking, net zoals bij de Mobiliteitsvisie wil ik opmerken dat ook bij dit uitvoeringsprogramma het gaat over consultatie, wat ons GNR betreft.
- Wat betekent her-routing zwaar vrachtverkeer?
Antwoord: Onderzoek naar de vraag waarom er zoveel zwaar vrachtverkeer is, en of dit bestemmingsdoorgaand verkeer is. O.b.v. onderzoek kun je eventuele maatregelen nemen om dat verkeer om te leiden en deze te her-routeren.
- Langzaam vervoer is voor ons heel relevant. Verzoek om duidelijk onderscheid te maken tussen utilitair en recreatief fietsverkeer.
 - GNR heeft recreatieve fietspaden die half verhard zijn en in de avond gesloten. Het is ongewenst om doorfietsroutes en/of snelfietsroutes over de recreatieve paden te projecteren. De paden zijn hiervoor niet geschikt en we willen niet dat utilitair gebruik van deze paden problemen geven met de natuurfunctie, veiligheid, en handhaving. Leg de utilitaire fietsroutes dus langs de bestaande uitvalswegen en niet door of langs natuurgebieden. Maak onderscheid tussen utilitaire- en recreatieve fietspaden.
 - Regioplan voor een tunnel aan de rand van Crailo bij Gebed zonder end: dit is een rechtstreekse aansluiting van het utilitair fietsverkeer in het noordelijk deel van het Gooi op het gebed zonder end. Wij zijn bezorgd omdat dit leidt tot diverse problemen. Dit knelpunt oplossen op bestaande knooppunten. Dus niet het utilitair verkeer rechtstreeks aansluiten op het recreatief verkeer.
- Ontsluiting van randwegen is voor ons het tweede belangrijke onderwerp. Natuur en Mobiliteit kunnen elkaar hierin versterken. Wij hebben vaak te maken met aanrijdingen van “wild” bij die randwegen. Wij willen meer aandacht vragen om die wegen te ontsnipperen: fauna passages en rasters om wildaanrijdingen te voorkomen.
 - Mobiliteitscomplex bij de Nootweg: er was ooit een plan om de weg te verleggen richting vliegveld om dit complex te verbinden met de Hoorneboegse heide
 - Wens om de Bussumergrintweg te verleggen of op te heffen
 - Soestdijkerstraatweg en Nootweg beter ontsnipperen om wildaanrijdingen tegen te gaan
 - Hilversum is druk, en bouwplannen vergroten de druk om nieuwe infrastructuur aan te leggen; dat geeft natuur consequenties. Het verlagen van de parkeernorm kan deelmobiliteit stimuleren. Maar de keerzijde is dat er ook weer een stimulans van uit kan uitgaan om meer te bouwen.*Reactie:* De norm wordt vooral toegespitst rondom ov-knooppunten.
 - Park & Ride: dit vormt in onze ogen een potentieel knelpunt op Crailo omdat je utilitair verkeer laat rijden over recreatieve paden door natuurgebied. Hier mag na

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

zonsondergang geen gebruik van worden gemaakt en er zijn meerdere redenen om dit zo te willen houden. Beter is om dit te leiden over en langs de bestaande verlichte routes.

- Interactieve kaart: knap gemaakt. Effecten op de natuur zie je nu niet op de kaart. Die zou je er ook in moeten opnemen.
Reactie: We brengen momenteel allen de mobiliteit in beeld. De kaart wordt uitgebreid met Groen, Wonen e.d. Zodat op termijn dit allemaal wel zichtbaar wordt op termijn.
- Openbaar Vervoer: HOV net in gebruik. Wens om i.o.m. de provincie de bus oprit bij de Soestdijkerstraatweg van de A27 op te heffen omdat die niet wordt gebruikt.
- Prioriteit voor GNR: Snelfiets en doorfietsroutes niet door onze gebieden laten gaan en daarmee voorkomen van diverse onbedoelde problemen.

Acties

- Verslag delen voor commentaar met GNR: Hilversum
- Toets en samenhang met programma Groen (tunnel en oprit als onderwerpen) en Parkeren bespreken: Hilversum
- Als het Uitvoering Programma in concept er ligt, met GNR contact hebben voor een eventuele aanscherping op onderdelen Crailo en P&R: Hilversum

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag bijeenkomst 'sportoverleg'

13 maart 2023

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: programmamanager, beleidsadviseur duurzame mobiliteit, programmaregisseur sport en recreatie, beleidsadviseur sport en communicatieadviseur
- Deelnemers: 8 bestuurders van sportverenigingen (roeien, tennis, honkbal/softbal/American football, voetbal, atletiek, hockey)
 - Roeivereniging HRV Cornelis Tromp
 - Tennisvereniging HLTC Hoogerheide
 - ASC Hurricanes
 - HC & FC Victoria
 - De Gooische Atletiekclub
 - Sportvereniging Wasmeer
 - Hockeyvereniging 't Spandersbosch
 - SC 't Gooi

Locatie

- Roeivereniging C. Tromp

Opzet

Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040 sloot aan bij het bestaande Sportoverleg. Na een kort voorstelronde gaf de programmamanager een interactieve presentatie van met achtergrondinformatie, uitleg over het uitvoeringsprogramma, de deelonderzoeken en de mogelijke maatregelen voor Hilversum. Aansluitend werd een kort filmpje getoond dat uitleg geeft over de belangrijkste functionaliteiten van de interactieve kaart, waar data en informatie betreffende mobiliteit in zijn verwerkt. Vervolgens volgde een plenair gesprek.

De volgende vragen dienden als uitgangspunt:

- Wat zijn de belangrijkste mobiliteitsissues die men vanuit de sportverenigingen wil meegeven?
- Welke maatregelen zijn interessant voor/ nabij sportaccommodaties/sportparken?

Uitkomsten gesprek

Vragen en opmerkingen tijdens de presentatie

- Zit er hiërarchie in de iVRI's?
Antwoord: Ja, deze zijn in te stellen, bijvoorbeeld fietsen en wandelaars voorrang geven bij slecht weer. Ook kunnen ze gekoppeld worden aan de systemen van de provincie.
- Verlichting wordt gemist in de maatregelen. Belangrijk voor veiligheid. Zonder goede verlichting is het onveilig op de wegen naar de sport en op de parkeerplaatsen. Uitdaging daarbij is dat omwonenden liever geen 'felle' verlichting willen in de avond. Misschien moet er wel gekeken worden naar straatverlichting in heel Hilversum en niet alleen rondom sportparken.
- Een aantal deelnemers reageren lichtelijk verbaast over het invoeren van betaald parkeren in heel Hilversum op termijn.
- Autoluw is niet autovrij. Hoe denken jullie dat te realiseren?
Antwoord: Door het ontmoedigen van autogebruik en het stimuleren van alternatieven. Dus aan de ene kant meer aanbieden van bijvoorbeeld deelvervoer, en aan de andere kant aanscherpen van het parkeerbeleid en de parkeernormen.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Kan autoluw ook betekenen dat parkeergarages uit centrum verdwijnen?
Antwoord: Dat zou kunnen op termijn. Maar is nog een stap te ver.
- In 2040 zijn er geen benzineauto's meer. Hoe zorg je ervoor dat iedereen elektrisch kan laden?
Antwoord: Er moeten meer laadpalen bijkomen. Het laadpalenbeleid en eisen aanpassen bijvoorbeeld door de loopafstand steeds verder te verkorten: 300m – 200m – 100m.
 - Vraag of dat voldoende is? Er komt een hele golf van e-auto's. Alle leaseauto's worden nu al elektrisch.
 - Uitdaging is wanneer mensen zich de laadpaal voor hun huis gaan toe-eigenen.
- Bij sportparken zijn nu geen laadpalen. Lopen tegen regels van de gemeente aan. Wanneer op 300m afstand een laadpaal staat, wordt er geen laadpaal geplaatst bij een sportpark. Parkeerplaatsen zijn geen eigendom van de verenigingen, dus er kan niet vrij een laadpaal geplaatst worden.
- Zijn er mogelijkheden om samen te werken om versneld laadpalen te plaatsen bij sportcomplexen? Past ook in het kader van duurzaamheid. Vragen: Mogen sportcomplexen laadpalen op de grond van de gemeente zetten? In welk(e) geval(len) is het dan een publieke voorziening? Mag een paal op publieke grond een stroomvoorziening van zonnepanelen van de sportclub zelf krijgen? En mag de sportclub er dan ook de baten van krijgen?
- N201 is een sluiproute. Kun je dat verkeer niet omleiden?
Antwoord: De randvoorwaarden die we hebben meegekregen is dat we geen weg kunnen aanleggen op of onder de hei. We zetten daarom extra in op iVRI's. Ook komt een verkeerstellingonderzoek over bestemmings- en doorgaand verkeer: meten is weten. Nieuwe slimme data om mensen andere routes te laten rijden kan met smart mobility gerealiseerd worden en bijvoorbeeld doorgestuurd worden naar navigatieapps.

Werksessie

- Bij sportpark Loosdrecht zijn ontsluiting en veiligheid de twee grootste problemen. Er zijn al verschillende gesprekken geweest met de clubs, bewoners en de twee gemeenten. Sportclubs zijn de laatste jaren behoorlijk gegroeid. Victoria en HMHC van ongeveer 2000 naar ongeveer 3500 leden. Waar ontsluiting jaren geleden misschien voldeed, is dat nu niet meer het geval.
 - Er moet een andere ontsluiting komen. Een nieuwe weg. De huidige weg is te klein.
 - Gevaarlijke verkeerssituatie met auto's, voetgangers en fietsers. In de bocht is er sprake van slecht zicht met diverse bijna-ongevallen en het is maar wachten tot er een ernstig ongeluk gebeurt.
 - Veel problemen in de avond als het donker is.
 - Er is onderzoek gedaan naar ontsluiting toen er plannen waren om het zwembad hier te vestigen. Zwembad komt er niet en er wordt verder niets meer gedaan.
- Hockeyclub 't Spandersbosch op sportpark Crailo aan noordzijde van Hilversum heeft soortgelijke problemen. Het is daar 's avonds erg onveilig. Vorig jaar zelfs een kind aangevallen met een mes.
 - Oplossing kan zijn om de weg open te zetten vanuit Bussum.
 - Onveilige verkeerssituatie: de weg gaat omhoog, met fietsers en onvoldoende zicht in de bocht. Daarnaast te maken met uitrit van het GAD.
 - Fietsers durven niet door het bos.
- Bij het Lapersveld is ontsluiting ook een uitdaging. Je hebt daar ook te maken met een bedrijventerrein dat groeit en vier scholen. Op het Arenapark komen in het kader van het masterplan Arenapark diverse sportvoorzieningen en wordt het beweegvriendelijk ingericht.
 - Hoe kun je de auto's soepel heen- en terugleiden. Nu beide richtingen op één kleine weg. Ontsluiting met extra weg?
 - Emmastraat staat wanneer scholen uitgaan helemaal vast.
 - Nieuwe plannen voor het Arenapark (zoals autoluw, parkeren onder de grond met aan rand connected hubs) zijn een positieve ontwikkeling voor leefbaarheid en veiligheid. Nu is het 's avonds donker en wordt er veel 'gehangen' en drugsgebruik op de parkeerterreinen.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Sportvereniging SC 'Gooi op sportpark Berenstein geeft aan dat de problematiek vaak is aangekaart. Eigenlijk geen zin om er weer over te beginnen. Sportvelden kampen allemaal met hetzelfde probleem rondom veiligheid. In de avond moeten meerdere vrijwilligers aanwezig zijn om af te sluiten. Missen goede verlichting, camera's etc.
- De weg naar de verenigingen op het sportpark is absoluut niet veilig. Mogelijk dat daarom ook er weer meer jonge sporters met de auto worden gebracht en volwassen sporters met de auto komen.
- Het weghalen van de 'scheidingspaaltjes' tussen Wijdmeren en Hilversum. Verkeer naar Kerkelanden kun je dan ook via de andere gemeente sturen.
- Algemeen speelt het volgende voor alle sportcomplexen:
 - Sociale veiligheid;
 - Fysieke bereikbaarheid;
 - Slechte bereikbaarheid met openbaar vervoer.
- Meeste leden komen met de fiets. Voorzieningen moeten er zijn. Bezoekers komen met auto. Zaterdag tekort aan parkeerplaatsen.
- In het uitvoeringsprogramma wordt het onderdeel sport gemist. De sportaccommodaties/ sportparken dienen eenzelfde positie te krijgen als de scholen. De sport heeft andere problemen dan scholen. Er zijn voor een deel ook dezelfde uitdagingen, zoals ontsluiting, maar op andere tijdstippen. Ook is er een grote verkeersstroom tussen scholen en sportcomplexen.
- Een deelnemer vraagt wat er met de feedback wordt gedaan en er wordt zelfs gemeld dat het voelt alsof het geen zin heeft om überhaupt problemen te melden, omdat het voelt alsof er niets mee wordt gedaan. Men ondervindt al jaren problemen en er wordt naar gevoel geen gehoor aan gegeven. Bijna alle sportclubs hebben dezelfde problemen en niemand doet er iets aan. Oproep om nu iets concreets te doen.
Antwoord: Het uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040 biedt ruimte. Eerste stap is het intern verifiëren; beleving en feiten. En ook om een beter beeld te krijgen wat wel en niet kan. Daarna komen we terug bij deze groep.

Acties

- Toevoegen van een aparte slide voor sport (sportaccommodaties/sportparken) in het uitvoeringsprogramma
- Fysieke terugkoppeling wat wel/niet meegenomen kan worden in het uitvoeringsprogramma
- Bevestigen standpunt gemeente ten aanzien van plaatsen van laadpalen door sportclubs met gebruikmaking van zonnepanelen van en opbrengst voor de sportclubs?
- Mobiliteit sluit aan bij een volgende bijeenkomst. Marco en Jur stemmen af wat een goed moment is voor een vervolgoverleg; 17 april of een aparte sessie.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Verslag digitale bijeenkomst Arenapark

24 april 2023

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: programma manager, project assistent, communicatieadviseur en stedenbouwkundige
- Deelnemers: 3, vertegenwoordigers van MBO en Salta Groep en Vastgoed Management.

Opzet

De bijeenkomst begon met een korte voorstelronder. Daarna gaf de programmamanager een interactieve presentatie over het uitvoeringsprogramma, de deelonderzoeken en de mogelijke maatregelen voor Hilversum en de wijken. Aansluitend werd een kort filmpje getoond dat uitleg geeft over de belangrijkste functionaliteiten van de interactieve kaart, waar data en informatie betreffende mobiliteit in zijn verwerkt. Vervolgens gaf iedere deelnemer zijn feedback en eventuele aanvullingen.

Uitkomsten gesprek

MBO

- De interactieve kaart is interessant om nader te bekijken. Met name op gebied van veiligheid.
- Onze school zitten op de hoek van het Arenapark en aan het spoor. Dit valt onder top 10 onveilige overgangen van Nederland en daar gaan onze studenten overheen.
- Wij hebben 7200 studenten op Arenapark en Media Park. Dus beide gebieden voor ons interessant.
- Geïnteresseerd in maatregelen ten aanzien van bevoorrading van de school. Plannen graslandschap. Weet niet hoe het dan met bevoorrading moet.

Reactie stedenbouwkundige: Toelevering moet gehandhaafd blijven. Gesprek over hoe pas je dit in en is dit ook beste oplossing voor de toekomst. Misschien over 10-15 jaar alternatieve mogelijkheden mogelijk.

Salta Groep

- Deelgenomen aan verschillende bijeenkomsten voor het Arenapark. Hoor niet veel nieuws.
- Voetgangers en trottoirs op grotere toevoerwegen interessant. Problemen zitten juist in kleinere wijken. Gehoopt dat daar meer prioriteit aan gegeven zou worden.
- Gevaar spoorwegovergang heftig.
- Mobiliteit Arenapark slecht. Vooral parkeren heet hangijzer. Te weinig parkeerruimte op arenapark en er wordt steeds meer parkeerruimte ontnomen.
- Oplossing kan liggen in dingen die al naar voren zijn gekomen zoals kleinere busjes/auto's en fiets- en loopverkeer.

Reactie stedenbouwkundige: Parkeren Arenapark verschilt per kavel. Misschien is er winst te halen door te kijken hoe de beschikbare ruimte te verdelen.

Vastgoed Management

- Herkenbare presentatie. Benieuwd hoe en wie uitgenodigd wordt.
 - *Reactie:* Iedereen die mee heeft gedaan krijgt binnenkort automatische uitnodiging.
- Expertmeeting raakt Diependaalselaan en daarmee Arenapark en Lapersveld. Wat houdt dat in?
 - *Reactie:* De expertmeeting is om anders te kijken naar Media Park en omgeving en Arenapark en omgeving, omdat daar meeste opstopping is. Experts uitgenodigd die er op andere abstracte manier naar kijken, wel binnen de bestaande bandbreedte en beperkingen.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Meer gesproken over pakketkluizen. Is er al meer bekend voor Arenapark? Wat, waar, hoe groot etc.
 - *Reactie:*
 - Maatregel is het onderzoeken wat mogelijk is. Pakketkluizen bij ov-knooppunten wordt gezien als handig en makkelijk.
 - Naast OV kan het ook bij andere plekken zoals supermarkten, connected hubs en andere sociale voorzieningen.
 - De afmetingen pakketkluizen zijn verschillende van groot tot klein.

Reactie stedenbouwkundige: Stedenbouwkundig is het de wens om de pakketkluizen voor Arenapark zoveel mogelijk in gebouwen te plaatsen en minder in de openbare ruimte.

Acties

- Delen verslag met deelnemers voor feedback en de link naar de interactieve kaart

Verslag digitale bijeenkomst Scholen

12 mei 2023

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: programmamanager, projectmedewerker
- Deelnemers: 10 (PO, VO, Speciaal Onderwijs, Kinderopvang/BSO)

Opzet

De middag begon met een presentatie van programma manager met achtergrondinformatie, uitleg over het uitvoeringsprogramma, de deelonderzoeken en de mogelijke maatregelen voor Hilversum en de wijk. Vervolgens werd het gesprek verder gevoerd over onderwerpen die voor de scholen van belang zijn.

Gespreksverslag, wat zouden jullie willen meegeven aan ons?

Het volgende kwam aan de orde:

- Vraag over leerling vervoer: zie je niet terug – of is dit een combinatie tussen de busjes die sowieso al gaan rijden (WMO)? **Antwoord:** Ja, dit wordt een combinatie bij de WMO.
- Speciaal onderwijs, Hilversum is een ontvangende regio. Er komen dus busjes van buiten Hilversum. Dit moet ook verbeterd worden. Vervoer binnen Hilversum gaat nu goed. Vervoer van buiten Hilversum niet
- Veiligheid rond scholen. Behoeft aan goede taxi uitstap en instap plaatsen
- Hoe kunnen we leerlingen verstandig alleen laten reizen. Zowel normaal als speciaal onderwijs.

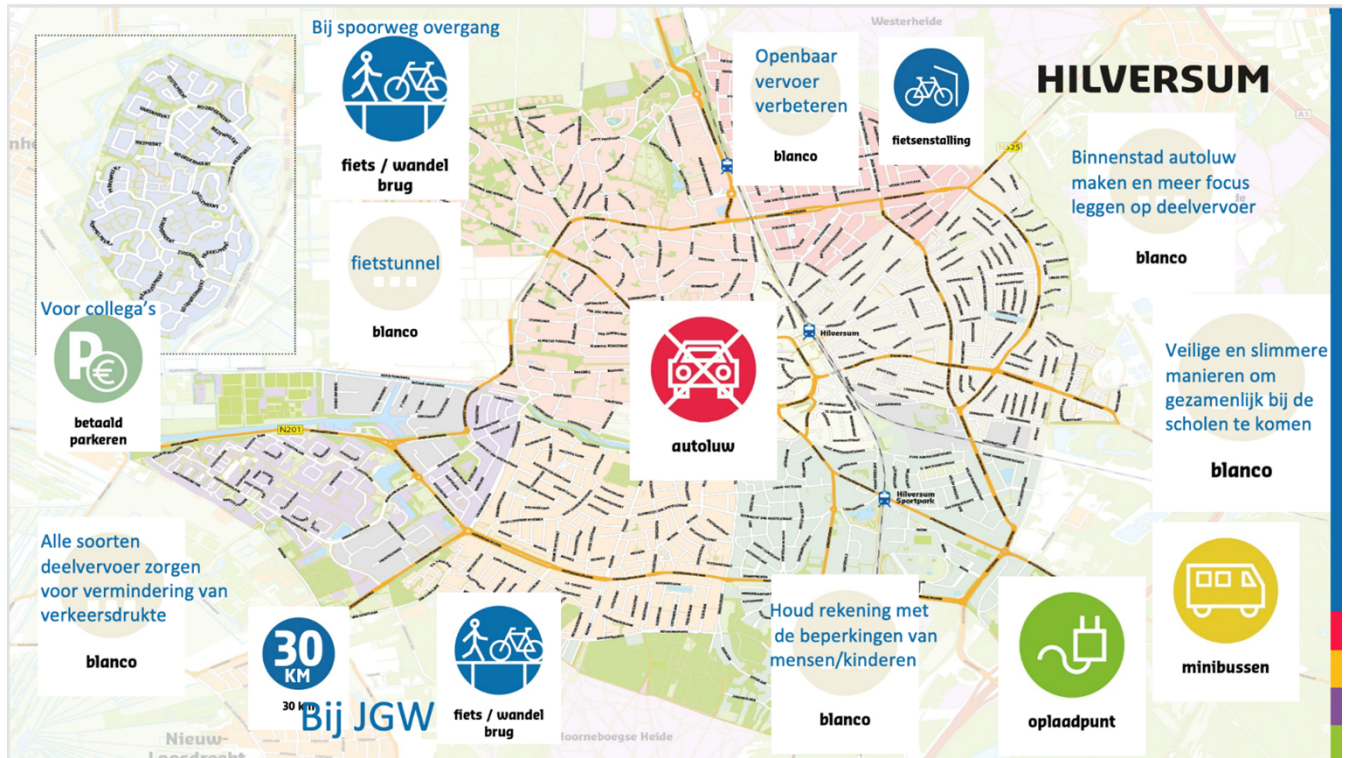
EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Autoluw is geweldig vanuit leefbaarheid en milieuoogpunt. Maar qua leraren komt bijna alles van buiten Hilversum. Dit houdt in dat als Hilversum autoluw wordt, het heel moeilijk is voor de leraren om bij hun werk te komen en daardoor het lerarentekort vergroot wordt.
Antwoord: Autoluw gaat eigenlijk over groot vrachtverkeer.
- Groot gedeelte van de leraren/schoolleiders/begeleider komt van buiten Hilversum. Het wordt dus een ramp voor alle scholen als we betaald parkeren (zonder vergunningen of vergoedingen) gaan invoeren voor iedereen. Dat is voor de medewerkers niet te doen/betalen en daardoor wordt het niet aantrekkelijker om te komen werken in Hilversum
- Vondelschool – parkeren is erg lastig. Wel boetes, terwijl nog niet betaald parkeren was.
- Kostenplaatje voor persoonsgebonden parkeerkaarten is niet te betalen voor de school/BSO etc. €250,- /€350,- p.p. is erg veel.
- Betaald parkeren is niet erg, maar er is ook geen ruimte om te parkeren.
- Oplaadpalen voor elektrische bussen zijn erg belangrijk. Nu niet voldoende rondom scholen.
- “Ouders niet meer bij scholen mogen parkeren of langsrijden met de auto” - geeft veel impact als je dit invoert. Het brengen, halen en afzetten op een zo veilig mogelijke manier is een moeilijke kwestie. Personeel moet kunnen parkeren, maar de ouders dus ook. Vooral bij speciaal onderwijs is dit een kwestie.
- Eerst belonen dan aanspreken
 - Ouders met fiets belonen – met fiets dichtbij school kunnen komen dan met de auto. Auto parkeren kan dan wel, maar verder van de school vandaan.
 - Ouders aanspreken op verkeersveiligheid. Je hebt steeds nieuwe ouders, die moet je steeds weer aanspreken. Je bent dus elk jaar continue aan het opvoeden.
- Ouders “opvoeden” staat niet bovenaan de lijst i.v.m. alle andere werkzaamheden.
- Stimulerende maatregelen: de hele stad zo autovrij mogelijk en WMO-vervoer (de busjes) volledig supporten. Dit kan ook voor de leraren zo werken. Buiten de stad parkeren en met een busje naar de school. Radicaal omdenken
- Verbeterde fietsroutes, ook richting buiten Hilversum. En dan de elektrische fiets/ dienstfiets promoten onder de leraren.
- Er zijn wel al acties ondernomen door de scholen zelf om ouders goed te informeren over het parkeerbeleid en veiligheid.
- Ook de bewoners moeten rekening houden met de scholen waar ze in de buurt wonen
- De Stint/ BSO bus. Voorheen reden er 32, nu maar 9. Vooral vanwege de strengere eisen.
- Ook de BSO-bussen moeten ergens goed kunnen parkeren. Sommige scholen hebben geen enkele parkeergelegenheid en zeker met de bussen is dat erg gevaarlijk.
- Scholen staan open voor suggesties, maar invloed rijkt niet zo ver.
- De maatregelen die echt gaan werken, zijn de maatregelen van de gemeente zelf (eenrichtingsweg, borden, verkeersbeleid)
- Schooltijden aanpassen naar beginnen om 9 uur, kan voordelig uitpakken qua veiligheid en minder drukte op de weg en dus meer parkeergelegenheid. Nadeel hiervan; ouders en hun andere afspraken (werk etc.). Continue rooster helpt ook.
- Hybride werken is eigenlijk geen optie. Leraren willen niet voor een laptop staan les te geven. Ze willen juist de interactie met de leerlingen in hun eigen klas. De mensen die niet voor de klas staan zijn zo marginaal deel van het team dat dit niet per sé zoden aan de dijk zet. Daarbij zijn ook zij toch nodig op de werkvloer.
- Meetings kunnen wel online, dat zou wel dus kunnen.
- We willen gezonder worden en leven, kan alleen door te bewegen en minder de auto te gebruiken. Daar kunnen we het op gooien.
- Vooral bij VO kan je het (als je het goed organiseert) zo regelen, dat alles in 4 dagen kan en 1 dag volledig gefocust wordt op werkstukken maken, digitaal werken etc. waarbij ze niet naar school hoeven. Bij PO is dit veel minder, eigenlijk niet te doen.
- Blijf vooral ook evalueren, blijft alles werken zoals we het hebben verzonnen.
- Digitaal werken is eigenlijk geen optie. Kinderen lopen sneller achterstanden op.
- Kom met kostenplaatjes. Toon dit aan en stimuleer de mensen op deze manier om met deelvervoer te gaan. Mensen zijn geïnteresseerd in het economische aspect. Dus hoe duur is het om met de trein & bus

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

naar werk te gaan. Wat is beter voor het milieu en hoeveel winst maak ik hierop qua uitgaves. Maak de auto dan ook echt duur, want voordelen van de auto's zijn echt megagroot.

Toegevoegd aan de Hilversum kaart



- Fietsenstallingen – verbeteren van het OV, van station naar school
- WMO-vervoer als optionele vervoersmiddel. Zowel voor leerkrachten als leerlingen. Nadenken over waar parkeer je, waar stap je over en hoe?
- Je moet nog verder differentiëren in soorten vervoer naar school toe. Het is niet opgelost met voetbalvelden aan parkeerplaatsen. Slimmere en veilige manieren verzinnen om gezamenlijke bij de school te komen.
- Bij de middelbare school wordt er hard gestuurd op het OV en de fiets, er is sowieso weinig autoverkeer. Bij de basisscholen is dit allemaal lastiger. Veel geprobeerd, maar alles is lastiger te handhaven.
- Alles wat deelvervoer is zorgt voor vermindering van de auto's, maar het heeft geen grote impact.
- Drukke JGWeg. Daar wordt de school, als kleine speler, over het hoofd gezien. Vervoer moet zo snel mogelijk de weg af en rijdt met 50 km/h voor de school langs. Is een onveilige situatie. Een 30 km/h zone voor de deur van de school zou al werken.
- Fietsbrug JGWeg (naast viaduct) tweerichtingsverkeer maken.
- Laadpalen
- Oplossing voor betaald parkeren voor personeel – mag ook met P&R
- Hogelaanseweg kruis Noordeweg, de spoorwegovergang – in de ochtend een opeenstapeling van wandelaars, fietsers en auto's – alles loopt/rijdt tegelijkertijd en dit creëert onveilige situaties. Oplossing: fiets(wandel)brug of fietstunnel
- Als je alleen deelvervoer faciliteert, maar de niks oplost qua auto's krijg je steeds meer ongelukken etc. en dus meer verkeersonveiligheid. Oplossing: aan de randen P&R/Hubs en in de stad alleen WMO-vervoer en deelvervoer
- Bij alles wat er besloten wordt, moet je ook denken aan de mensen met een beperking/invaliden. Dus lukt dit ook met een rolstoel of een moeilijk lopend persoon.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Bijlages en ingezonden brieven

Bijlage 1, Digitale bijeenkomst HAP, 23 januari 2023

Vanuit m'n werkgebied als ontwikkelaar is parkeren altijd een pijnpunt in een ontwikkeling. De gemeente stelt dat er ten alle tijden aan de parkeernorm moet worden voldaan ook al komt dat in sommige gevallen niet uit. Een escape, afwijken van beleid is iets wat ze daarnaast niet graag doen i.v.m. precedentwerking.

Als casus zou ik de Havenstraat 49 aanhalen. Gelegen in een oude winkelstraat waarbij er geen mogelijkheid is om parkeren op eigen terrein te realiseren i.v.m. huidige structuur of te dure oplossing om onder de locatie een parkeerkelder te maken (voor een kleine transformatie).

Het parkeren in de Garage mag niet en de gemeente wil /kan nog niet afwijken om bewoners geen vergunning te geven.

Wij hebben zelfs een deelauto geopperd maar ook hier is nog geen beleid voor.

In dit geval staat het gebouw al meer dan 2 jaar leeg en is het wachten tot er iets gaat veranderen. En dat is juist het probleem. Bureaucratie houdt ontwikkelingen tegen die vooruitgang bevorderen en daar moet in het beleid van af geweken kunnen worden. Want nu zijn deelauto's nog niet geïmplementeerd in het beleid en over 5 jaar is het wat anders.

Punt is dat het leveren maatwerk essentieel is voor het maken van nieuw beleid en dat men ook durft of de urgentie voelt/begrijpt om hiervan af te wijken. Een adaptief beleid voor nu en de toekomst.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Bijlage, ingezonden e-mail, 13 november 2022

Beste heer, mevrouw,

Helaas kan ik niet deelnemen aan de wijkbijeenkomsten (door drukke baan en lange reistijd) , maar mag ik mijn visie geven langs deze weg?

We zijn op een punt gekomen dat mobiliteit qua autoverkeer niet nóg meer prioriteit mag krijgen. Het heeft nl. geen zin. Hoeveel extra asfalt en rijbanen je ook aanlegt, het slibt bijna direct weer dicht.

Offer dus beter geen groen meer op voor een betere doorstroming van autoverkeer in Hilversum. Na een jaar zal de weg weer net zo druk zijn.

Alsjeblieft, offer het groen langs de rijbaan richting Johannes Gereardsweg (kruising naar Mediapark linksaf en rechtdoor naar Johannes Geradtsweg) niet op!

Het is zo'n mooi gezicht, die parkachtige, lange allée als je Hilversum uitrijdt met links en rechts groen, en de plantsoenen in het midden, zo statig!

Als je nabij die kruising het groen weghaalt voor een extra rijbaan is die weelderige sfeer weg, het is kaal en lelijk en binnen enkele maanden is de weg net zo druk als daarvoor. Wat bereik je ermee? Nog meer asfalt, nog meer verkeer.

Laat het autoverkeer een lagere prioriteit innemen en geef de groene uitstraling van het unieke oude Hilversum met haar groen en natuur de waarde die het verdient.

Auto's rijden overal, ook in Vinex-wijken en in Almere, maar er is maar één authentiek Hilversum met illusielandschap. Het bestaat nog nét, offer het niet op voor een paar maanden snellere doorstroming met de auto.

Geschreven door iemand met een drukke baan en 1 auto (op twee fulltime werkenden) die vaak de trein of fiets neemt en extreem vroeg moet opstaan om niet in de file te staan of om nog in de trein te passen. Ik heb het ervoor over.

Met vriendelijke groet,

X

Hilversum

niet woonachtig aan de Johannes Gereardsweg

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Bijlage 3, Ingezonden e-mail, 28 januari 2021

Vol overtuiging wil ik het volgende bijdragen in het participatieproces Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040:

Formuleer een ‘Denkrichting’ uit participatie mobiliteit:

Het bullitsgewijs opsommen van participatie-inbreng geeft weinig richting. Bij de Omgevingsvisie heeft de gemeente dit opgelost middels het document “denkrichting” met helder verwoorde ‘Principes voor de Toekomst’. Het zou mooi zijn als de participatie van de mobiliteitsvisie een zelfde soort document oplevert. Dit geeft sturing.

Regel ‘overall-sturing’ aan de deelprogramma’s mobiliteit:

Doordat het programma al snel uiteen spat in deelprogramma’s vrees ik dat het ‘ontwerpprincipe openbare ruimte’ uit de (concept-)Omgevingsvisie tussen wal en valt. Dan heb ik het over het principe dat geldt: “groen en water hebben de eerste prioriteit, ontmoetingsplaatsen staan op twee, gevolgd door ruimte voor voetganger, fiets en deelsvervoer. Dat is ruimte die uitnodigt tot bewegen. Ruimte voor de auto is het sluitstuk.” (einde citaat)

Ik zie het al bij de aanpak van de Gijsbrecht gebeuren waarin de gemeente bij het begint van de participatie meegeeft dat de afmetingen van de rijbaan vast staan. Geef de leiders van de deelprojecten ruggensteun voor de uitspraak ‘Ruimte voor de auto is het sluitstuk’.

‘Doe’ flessenhals Vaartweg/Havenstraat als proof of the pudding:

In de flessenhals raakt zowel de mobiliteitsvisie, (deelprogramma fiets), uitvoeringsprogramma Binnenstad (Kerkbrink), aanpak aanLOOPstraten (Havenstraat) en wellicht nog meer gemeentelijke deelprogramma’s, waardoor de overall sturing al snel uiteenspat. Terwijl hier een kans ligt voor de gemeente om relatief laagdrempelig en zichtbaar meters te maken met haar eigen ontwerpprincipes.

Het gaat vooral over de aansluiting Havenstraat/Vaartweg en het toelaten van de fiets over de Kerkbrink. Zie bijlage.

Breng ‘inhoudelijke balans’ in argumentaties:

In de raadsce over de Concept Omgevingsvisie van 11 januari leek het alsof partijen (en wethouder HvH) er baat bij hadden om te polariseren door fietsbeleid te zien als een discussie voor of tegen de auto. Dit was voor mij aanleiding raadsleden te inspireren met argumenten teneinde inhoudelijke balans in de discussie te brengen. Omdat deze discussie wellicht zich herhaalt bij de behandeling van uitvoeringsprogramma mobiliteit voeg ik deze mailtekst met inhoudelijke argumenten als bijlage bij.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Bijlage 4, Wijkbijeenkomst De Meent

Aanvullende reacties n.a.v. het verslag

Jammer dat het onderwerp niet leeft in de Meent, triest dat er 3 deelnemers waren en om te zien dat er 40 mensen aan het bridgen zijn.

Een aantal genoemde punten zoals het fiets/wandel verkeer richting Bussum dat kan zeker beter, dat is al sinds jaar en dag erg gevaarlijk.

Als eenieder zich aan de verkeersregels houdt en niet allerlei andere rijrichtingen neemt en over zebrapaden fietst is het een fijne omgeving om te wonen voor alle weggebruikers, fietsers, wandelaars en snel verkeer.

Rekening houden met elkaar dat is de basis!

Er zijn mensen die een ideale situatie willen creëren voor hun doelgroep, dat zou mooi zijn, maar helaas niet de realiteit.

Wat betreft de koele, groene route; dat was al aardig voor elkaar langs de Meentweg totdat GNR besloot daar rigoreus een einde aan te maken afgelopen zomer. Dus overleg met deze partij is ook zeker aan te bevelen.

Waarom de namen van de sprekers niet genoemd, graag geen verstoppertje.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Bijlage 5, Wijkbijeenkomst Noordoost, 1 december 2022

Aanvullende reacties n.a.v. het verslag

Inzet Fietzersbond Hilversum (geen volgorde naar prioriteit maar naar specifieke mogelijkheid ter plaatse)

- Algemeen: De Nabije Stad (nabijheid voor eenieder i.p.v. automobilititeit)
- Alléén 50 km voor snelverkeer op wegen die gescheiden auto-en fietsbanen hebben (veiligheid)
- Verbreding fietspaden tot minimaal 2,5 meter enkelbaans (comfort en veiligheid i.v.m. velerlei soorten twee- of driewielers)
- Asfaltering van alle fietspaden met onderscheidende ondergrondkleur (comfort)
- Ruime bochtstralen (veiligheid en comfort)
- Schuine stoepranden (veiligheid en comfort)
- Adequate (en dus ook up-to-date) fietsbewegwijzering (comfort)
- Vaststelling en aanduiding fietsparkeernorm (beschikbaarheid)
- Aanduiding fietsparkeergelegenheid (beschikbaarheid)
- Verkeerslichten standaard op oranje-knipperstand waar dat mogelijk is t.b.v. doorstroming)
- Intelligente en goed uitgevoerde iVRI's t.b.v. doorstroming
- Op drukke kruispunten binnen de buitenring gelijktijdig "groen "voor fietsverkeer (veiligheid)
- Aanleg fietsstraten (volgens bestaande vaste normen} op doorgaande routes (doorstroming)
- Tweezijdig oversteken fietsers op drukke kruisingen (doorstroming)
- Autoluw centrum en autoluwe straten (o.a. Gijsbrecht van Amstelstraat) met juiste verhouding fiets- en autoparkeermogelijkheid)
- Veilige fietsroutes in de wijk naar de scholen
- 30-km -zones en/of zebapaden bij scholen (veiligheid)

Voorgelezen statement van de bewoners van de Johannes Geradtsweg

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Statement van de bewoners van de Johannes Geradtsweg (JGW), met het verzoek deze op te nemen in de notulen van deze bijeenkomst op 1 december 2022.

Beste mobiliteitsvisionairs,

Ik vertolk namens de bewoners van de JGW dat wij geen vertrouwen hebben in deze uitgekilde visie en dit zoveelste participatieproces. Waar de gemeente zegt bewonersparticipatie te bevorderen, blijkt dat steeds weer een loze kreet. Even gemakkelijk wordt alle inbreng om zeep geholpen door het terugdraaien van raadsbesluiten in een visieloos coalitieakkoord op het gebied van bereikbaarheid en over te gaan tot de orde van de dag. Dit ervaren wij als minachting voor bewoners en het participatieproces.

Waar de binnenstad autoluw wordt gemaakt en er 30 km gaat gelden, wordt de verkeersdruk wederom verlegd naar de Johannes Geradtsweg met instandhouding van 50 km. Waar de Kleine spoorbomen worden afgesloten, moeten de nog resterende overgangen Beatrixtunnel en JGW, de verkeersstroom verwerken. Bevordert van eens een mooie straat tot afvoerput. Wij plukken de wrange vruchten van het huidige verkeersbeleid. De 'uitgekilde Mobiliteitsvisie' verandert hier niets aan.

Even de hersens oprissen

Ten tijde van het besluit om de Kleine Spoorbomen te sluiten, is er door de Raad een motie aangenomen om de leefbaarheid van de Johannes Geradtsweg te behouden en te garanderen.

Ruim 2 jaar "overleg" met de gemeente heeft niets opgeleverd. Wij moesten geduld hebben want de mobiliteitsvisie zou "De oplossing" gaan bieden. Los van het feit dat alle participatie met het coalitie akkoord overboord gegooid is, lost de mobiliteitsvisie zoals die er nu ligt helemaal niets op!

Onder het mom van 'Verbetering doorstroming', moet de capaciteit van de JGW nóg verder opgevoerd worden.

Er komt zo'n 17, 5 % meer verkeer bij. Dit als gevolg van de voorziene sluiting van de Kleine Spoorbomen.

Hoe denkt de Gemeente dit op te vangen? Het ei van Columbus is een miljoenen kostend fietsbruggetje waardoor de opstelstrook die altijd leeg staat met 50 meter verlengd wordt.

Nut, noodzaak, consequenties etc. zijn nog niet eens onderzocht, maar in het coalitieakkoord is tot de aanleg van deze opstelstrook en fietsbrug besloten. De Raad zal met fractiediscipline als stemvee achter dit voorgekookte voorstel gaan staan. Over een democratisch proces gesproken...

Oh ja, er zal nog een onderzoek naar nut en noodzaak komen!!

U zult begrijpen dat wij geen vertrouwen hebben in de uitkomst hiervan. Dit besluit wordt ons als burgers gewoon door de strot geduwd.

Ons standpunt ten aanzien van de 'mobiliteitsvisie':

1. Toon nu eens echt visie en houdt op met pleisters plakken, dat doen we al meer als 40 jaar.
2. Toon ambitie door Hilversum breed naar het infrastructurele probleem te kijken en daar een oplossingen voor te vinden die de leefbaarheid van de Tuinstad Hilversum dienen, inclusief de Johannes Geradtsweg.
3. Gedegen onderzoek naar de verkeersstromen binnen- en van buiten Hilversum zoals toegezegd.
4. Intelligente verkeersdosering, doorstroming in de stad, wachten/file buiten de stad.
5. 30 km/uur voor heel Hilversum, dus inclusief de tweede binnenring (JGW en verder)
6. Doe eens echt aan bewonersparticipatie en houd je verre van achterkamertjespolitiek door in een coalitieakkoord de basisregels van de democratie aan je laars te lappen.
7. **Geen** toename van het verkeersaanbod op de JGW. 24.000 auto's per dag/d, 7 mio/jr is al 30% te veel !
8. Spreiding door alternatieve routes i.p.v. alles door de JGW te pompen.
9. Behoud en verbeter de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers op de JGW.
10. Borging van de veiligheid en de aanrijtijden voor hulpdiensten.
11. Bevorder gebruik Openbaar vervoer en de fiets.
12. Snelheidsmatiging door creatie van 'straatbeeld', door onder meer drempels en optische wegversmallingen. De gemeente Laren kan dit wel, bij ons kan nooit wat.
13. Ontmoedig autogebruik Mediapark, door strikt parkeerbeleid, spreiding en tarifiering.

Kortom: Stop met die pleisters plakken en kom nu eens met echte structurele, infrastructurele oplossingen!!!

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Bijlage 6, Wijkbijeenkomst Noordwest, 7 december 2022

Aanvullende reacties n.a.v. het verslag

Reactie 1

Veiligheid op fietspaden, maar dan met name voor (jonge) kinderen. Soms zie ik hele gevaarlijke situaties ...

Er moet een keus gemaakt worden:

Of 1) hoogbouw, of 2) minder bevolking (stop op 90.000!), of c) ringweg of d) natuurgebieden gebruiken voor nieuwe **complete** wijken

(Met 'compleet' bedoel ik voldoende parkeerruimte, scholen, winkels, sportclubs, bibliotheken etc.).

Je kunt niet alles hebben als je het centrum wilt ontlasten.

Ik vind dat er een zekere huichelachtigheid bestaat over het opofferen van natuurgebieden, maar als dat niet gaat, dan is een woonstop (90.000) de enige oplossing.

Daar gaat de economie niet onder lijden, zoals sommige gemeente functionarissen zeggen.

Niet de economie, maar hun salaris (?) en subsidie van het Rijk blijft minder bij 90.000 i.p.v. bv 120.000 bewoners.

Auto

Ik schrok hoe sommige 'verkeersdeskundigen' spraken over parkeerhubs rond de stad, en het autoverkeer verminderen etc.

Als ik in de stad woon, en een villa heb met oprijlaan dan wil ik graag op mijn oprijlaan kunnen parkeren en door de stad kunnen rijden,

Ik betaal al wel voldoende aan WOZ-waarde, gemeentelijke belastingen, wegen- en autobelasting en accijnzen op benzine!

Dan ga ik niet parkeren in een of andere parkeer hub 2 km van mijn huis, omdat een paar verkeersexperts en gemeentefunctionarissen, die geen eigen bedrijf runnen, en veilig hun maandelijkse salaris krijgen, dat vinden. Het gemeentelijke beleid moet de flexibiliteit, inzicht en wijsheid hebben om voor ALLE doelgroepen te cateren in Hilversum!

Reactie 2

Door het opknippen van het participatietraject in verschillende geïsoleerde onderdelen (Mobiliteit, Groenvoorziening, wonen, werken etc.) wordt geen inspraak gegeven op het geheel terwijl er onderling botsende belangen zijn. Wij maakten als voorbeeld de opmerkingen dat bepaalde uitgangspunten in de Groenvisie haaks staan op visie rond woningbouw en groei, en dat elementen uit mobiliteit en betere doorstroming, meer wegen, ook weer haaks staan op belangen geformuleerd in andere visies van de Gemeente zoals woningbouw en economische groei. Wij pleiten voor een inspraakronde over het uiteindelijk samengestelde geheel. (Dit is veel specifiekere dan de algemene opmerking onder de tweede bullet)

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Bijlage 7, Wijkbijeenkomst Oost, 28 november 2022

Aanvullende reacties n.a.v. het verslag

1. NB MOTIE vermelden!

Ik zou graag nog een motie van de Democraten Hilversum, SP en ChristenUnie genoemd zien worden in het verslag en opgenomen in de visie: die over de extra verbinding over het spoor ter hoogte van de Larenseweg, de oude grote spoorbomen!

Met de twee verbindingen die dan ontstaan bij het station graag de scheiding tussen snel en kwetsbaar fietsverkeer maken: onder snel verkeer en boven via een fly-over of parkbrug via de motie, langzaam verkeer.

2. NB MOTIE vermelden!

En graag ook de motie een tandje harder vanuit de ChristenUnie en andere partijen een meerderheid samen, noemen.

3. ONOVERZICHTELIJKHEID VAN AUTOMOBILISTEN IN BEELD

Verder graag nadruk ook op het gezichtspunt van automobilisten in de aanpak van veiligheid. Naast de top 20 gevaarlijke plekken denk ik dan aan een top 10 van onoverzichtelijke plekken voor automobilisten. Dat zijn geheide ook de plekken die gevaarlijk zijn, maar in ieder geval voor alle verkeersdeelnemers een gevoel van onveiligheid aangeven. Graag reactie van de gemeente op dit gebied. Een idee voor de gemeente om sneller te kunnen reageren op het gevoel van onveiligheid bij zowel automobilisten als fietsers.

4. EEMNESSERWEG als knooppunt van kwetsbaar verkeer inrichten met FIETSROTONDE

De Eemnesserweg als radiaal weergegeven is erg fijn in Oost. De komst van de Oekraïners, 500 mensen die lopen en later fietsen! mag ook op gereageerd worden. Bij de Eemnesserweg als radiaal zou ik graag de fietsrotonde naar Zwols model zien. Dit is echt met het verkeer naar de heide en ter hoogte van een speeltuin, een fietsknooppunt van kwetsbaar verkeer! En met de knip ook de situatie van de oversteek Larenseweg ter hoogte van de Eemnesserweg verbeteren, zowel een doorn in het oog voor automobilisten als fietsers.

5. Ook de Lorenzweg verdient qua oversteek, ook voor voetgangers bijv. naar snackbar KAMRAD, meer aandacht straks met de opvang van Oekraïners op het Philipsterrein!

6. En Fietsles vanuit de gemeente voor de vluchtelingen, nieuwe Hilversummers, kunnen jullie ms ook vermelden.

7. het fietsnetwerk dat de gemeente heeft, daar zouden de voorwaarden per kleur ook helder en eenduidig moeten zijn. Dat is ook gevraagd vanuit de fietsersbond. Dus een koppeling van het fietsnetwerk met eisen aan de verschillende kleuren fietspaden.

8. HANDHAVING op fietsers in tegengestelde richting. Je zult er weinig mensen over horen maar ik sprak een bewoner van de complexe Drift en die is mede zo complex omdat fietsers daar eigen wegen creëren. Bewustwording nodig en effect van boetes is ms wel een roep vanuit fietsers voor meer bereikbaarheid van de fiets!

9. vanuit KAMRAD een pilot met deeldriewielers voor ouderen zou ook prettig zijn t.z.t. wanneer de Eemnesserweg en de verbinding naar het centrum voor fietsers ook meer is veiliggesteld! De deeldriewieler is in het oosten erg populair en beweging van ouderen is steeds meer beleidspunt neem ik aan. Graag meenemen dus als idee.

Wat me opvalt is dat er weinig aantekeningen zijn over de 3 speerpunten genoemd in de intro: innovatie, groen en duurzaam.....kan je de presentatie ook rondsturen die is gedeeld? Wordt dit ook breder verspreid op een

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

website of in een nieuwsbrief zodat er grotere bekendheid komt voor Hilversummers? (+ uitnodiging voor vervolg of buurtparticipatie bijeenkomsten).

Fijn dat er staat: gewoon ACTIE, korte termijn verbeteringen geven de bewoners vertrouwen dat beleid volgens test & realiseer/leer wordt uitgevoerd, niet enkel door mooie plannen op papier voor de verre toekomst.

Het lijkt toch vooral een knelpunt dat er a) meer woningen en verkeersdruk ontstaat en b) verkeer in de stad wordt ontmoedigd en nog meer problemen geeft.

In het intekenen van Oost waren er ook geen stickers voor begroeiing, bomen of groenstroken tussen rijbanen te leggen. Waardoor er nu wel een scheef beeld ontstaat wat gedragenheid moet bieden aan de visie...

Komt er nog een toekomstscenarioschets met beelden, specifiek voor de wijken zodat bewoners een visueel beeld krijgen van de toekomst en een check kunnen doen op verbeterde doorstroom voor (fiets of auto) verkeer, veiligheid door spiegels, beter zicht en zeker ook recreatie en toegenomen vitaliteit en woongenot door een 'ademende groene long' met autoluwe routes?

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Bijlage 8, Wijkbijeenkomst Zuidwest, 22 november 2022

Aanvullende reacties n.a.v. het verslag

Hartelijk dank voor het verslag en de interactieve kaart. Zo'n traject met burgerinspraak is niet gemakkelijk. Het verslag en de interactieve kaart roepen nog wel vragen op. Ook over hoe representatief 7 bewoners zijn. De nadruk wordt enorm op fietsen gelegd, maar Kerkelanden is ook een wijk met een enorm hoog percentage ouder mensen. | En bewoners worden alleen maar ouder. De vraag is of fietsen de hoofdmoot aan vervoer kan zijn. Ook wordt uitgegaan van de huidige openbaar vervoer-spots, maar zijn die er nog wel in 2040? en frequent genoeg?

Ik zie ook dat overstapmogelijkheden in de wijk worden geplaatst en dat lijkt me geen goed plan. Dat levert veel verkeer op de wijk in en uit. De 2 wegen die Kerkelanden ontsluiten zijn al behoorlijk overbelast in spitsuren. Overstapplekken kunnen beter buiten de wijk.

Ik zie wel meer dingen die vragen oproepen in de interactieve kaart. Ik hoop dat die 25 januari aan de orde kunnen komen en dat ik dan wel aanwezig kan zijn. Er wordt verwezen naar een enquête, maar die heb ik nog niet kunnen ontdekken. Misschien kunt u de verwijzing hiernaar nog toesturen.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Bijlage 9, Vliegveld, 7 december 2022

Aanvullende reacties n.a.v. het verslag

Reactie 1

Wellicht een paar opmerkingen die we ook graag in het verslag verwerkt zien:

1. Vliegveld Hilversum is een belangrijke attractie van de Gemeente Hilversum. Bezoekers komen niet alleen voor de vliegtuigjes, maar ook om vanaf deze locatie te gaan wandelen. Dat wordt ook gestimuleerd, bijvoorbeeld doordat we een toeristisch overstappunt (TOP) zijn. Dat betekent dat we als bestuur van de Stichting Vliegveld Hilversum (SVH) dus **publieke faciliteiten dienen te onderhouden voor niet-luchtvaart gerelateerde bezoekers**. Dat kan alleen vanuit de landingsgelden en overige (marginale exploitatie) van de operator SVH. In feite betalen dus "*prive vliegers mee voor de faciliteiten van een publieke gemeentelijke buitenplaats*". De vraag is welke modus we daarin kunnen vinden met de Gemeente. Denk aan het meebetalen aan voorzieningen (de grond is sowieso van de gemeente). We willen voorkomen dat we een slagboom moeten neerzetten met parkeergeld, dat is toch wat onvriendelijk. Maar wie weet, de huur van de grond moet toch worden opgebracht...
2. Over het actiepunt m.b.t. **Bezoekersaantallen**: we doen geen dagelijkse metingen. Wij hebben al jaren een inschatting van circa 100.000 tot 150.000 bezoekers per jaar, vliegend en anders recreatief (restaurant, natuur, voorbijgangers etc.). De piekdagen zijn de weekends van mei tot en met september, als de zon schijnt, dan kan je "over de autodaken lopen", wat verkeersonveiligheid geeft (denk aan buitenparkeerders langs de Noodweg) en het ook vliegers onmogelijk maakt te parkeren.
3. Over het actiepunt m.b.t. **Toekomstige ontwikkelingen**: we hebben al 5 jaar een beleidsplan dat we binnenkort, met een huurcontract voor lange termijn, kunnen gaan uitrollen. De Gemeente Hilversum (afdeling contractzaken grondbedrijf) is in bezit van dat plan. Hier staan onder meer ook de geplande zonneweide in, en overige plannen m.b.t. investeringen in faciliteiten en duurzaamheid.

Reactie 2

Zeer terecht hetgeen wordt opgemerkt over niet luchtvaart gerelateerde bezoekers. Zo ook betreffende vrachtauto's. Vanmorgen voor de zoveelste x een vrachtauto welke bezig was containers te plaatsen op ons parkeerterrein (kijkhoek) weggestuurd. Dit doe ik regelmatig omdat m.i. het doel van de kijkhoek is luchthavenrecreanten plezier te laten beleven door het zicht op de vliegactiviteiten en parkeergelegenheid te bedienen ten behoeve van bezoekers aan de bedrijven en verenigingen op ons vliegveld. Bovendien rijden vrachtauto's regelmatig het terrein stuk waarvoor wij dan weer voor de kosten opdraaien het terrein te laten egaliseren door een loonwerkersbedrijf. Ook het met asfalt verharde deel geeft een steeds verder verloederende aanblik omdat dit steeds verder wordt stuk gereden/gedraaid. Kortom er staan er vrijwel dagelijks -zonder toestemming- vrachtauto's geparkeerd op de kijkhoek en er worden af en toe zware materialen gelost, o.a. ten behoeve van werkzaamheden in opdracht van Gemeente en Provincie.

Er is dus beslist ook grote behoefte aan nette parkeerplaatsen voor, niet luchtvaart gerelateerd, zwaar verkeer.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Bijlage 10, Ingezonden e-mail/ blog, H100, 18 november 2022

<https://hilversum100.nl/hilversum-de-stad-voor-groene-duurzame-en-innovatieve-mobiliteit/>

[Home](#) / [Blogs](#) / Hilversum De stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit

Hilversum De stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit

18 november 2022

[De mobiliteitsvisie2040](#) kan niet los worden gezien van [de Omgevingsvisie2040](#), waarvoor op dit moment gewerkt wordt aan een concept visie, dat eind dit jaar gereed moet zijn.

Op basis van eerdere participatiegesprekken is een scenario gekozen dat (o.a.) zegt: *‘meer ruimte voor groen, ontmoeten, fietsen en lopen, zo nodig ten koste van de ruimte voor de auto’*. Daar zit dus al wat mobiliteit in (meer lopen en fietsen en minder auto), waarbij mobiliteit wel gezien moet worden als een middel niet als doel.

In beide visies staat het woord *GROEN* vooraan. Da's mooi, maar moet volgens ons wel geconcretiseerd worden, want groen wordt steeds meer als containerbegrip gebruikt en er zit ook vaak een element van *greenwashing* of *windowdressing* in (als we het groen noemen zijn we klaar).

De koppeling zou iets kunnen zijn van: Vanuit het participatietraject van de omgevingsvisie komt naar voren dat wij (inwoners van Hilversum) meer groen willen en meer ruimte voor fietsers en voetgangers, ook als dat ten koste gaat van ruimte voor de auto.



EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Met andere woorden, we willen de dominantie van de auto in de openbare ruimte verminderen (meer fietsstraten, meer ruimte voor fietspaden, minder doorgaand autoverkeer, meer ruimte voor en op voetpaden (en geen auto's op de stoep!!)).



Kortom meer ruimte om te ontmoeten, te spelen, te recreëren en ook te verplaatsen, maar dan met de menselijke maat. En daarmee kunnen we ook meer groen realiseren.

Dat is ook wat de meeste Hilversummers willen op basis van de [Enquête Groen](#), waarvan [de resultaten](#) begin dit jaar zijn gepubliceerd.

Het *STOP*-principe

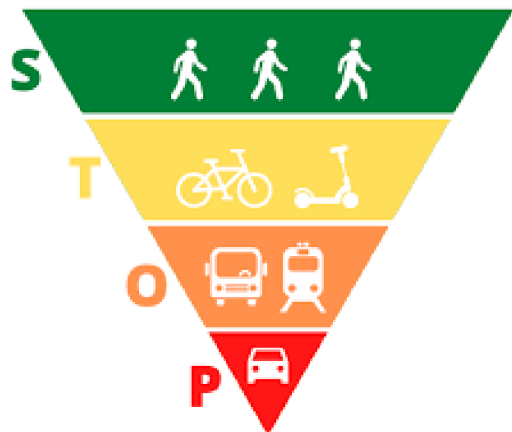
Voor de mobiliteitsvisie zou dat kunnen betekenen: beleid ontwikkelen op basis van het *STOP*-principe, met als doel de *15 minuten stad*.

Het *STOP*-principe wordt gebruikt bij slimme planning van mobiliteitsbeleid, waarbij de prioriteit eerst naar Stappen (wandelen/lopen), dan Trappen (fiets), vervolgens Openbaar vervoer en dan pas naar Privé auto vervoer gaat. Dit ontwerp-principe komt uit Vlaanderen, maar je ziet nu dat dit ook in Nederland steeds meer geadopteerd wordt.

15-minutenstad

In de *15-minutenstad* kunnen inwoners al hun basisbehoeften vervullen binnen een kwartier lopen of fietsen. Politici en beleidsmakers nemen dit steeds vaker als uitgangspunt bij infra- en mobiliteitsbeleid. In Nederland is Utrecht daar een goed voorbeeld van, zie: <https://omgevingsvisie.utrecht.nl/de-koers/ruimtelijke-strategie-utrecht-2040/samenvatting/>

EEN VISIE MET STURENDE WERKING



Onlangs gaf het PBL (Plan Bureau voor de Leefomgeving) [een rapport](#) uit waarin werd aangegeven dat buiten de steden het OV geen alternatief is voor de meeste mensen, omdat noodzakelijke c.q. dagelijkse voorzieningen met het OV onbereikbaar zijn of een veel te lange reistijd opleveren. Dat komt vooral omdat buiten de steden het OV de afgelopen decennia heel erg verschaald is. Die analogie kun je ook voor Hilversum ophouden: doordat de afgelopen decennia Hilversum vooral ontworpen is rond de auto-bereikbaarheid, worden mensen min of meer **gedwongen** de auto te nemen. Fietspaden zijn vaak te smal, zijn slecht onderhouden en volgen vaak onlogische routes, verkeerslichten staan voor fietsers slecht afgesteld, enz. Hetzelfde geldt voor voetgangers: de stoep wordt vaak geblokkeerd door auto's, oversteekplaatsen hebben slecht afgestelde verkeerslichten, een aantal aanLOOPstraten zijn meer een verkeersriool, met bijbehorende herrie en stank. En het Openbaar Vervoer wordt steeds meer weggedrukt uit het centrum – de belangrijkste bestemming voor busreizigers. En dat terwijl Hilversum – gezien de omvang – een ideale 15-minutenstad zou kunnen zijn.

Kortom; als we het *STOP*-principe op de Mobiliteitsvisie2040 op Hilversum toepassen, zou het zoiets kunnen (of moeten) worden als:

Stappen:

- **Voetpaden van voldoende breedte** om naast elkaar te kunnen lopen, waar ook rolstoelen, rollators en kinderwagens makkelijk overheen kunnen.
- **Geen auto's op de stoep**; actieve handhaving (zie foto's ter inspiratie van hoe het niet moet). Het is een rare gewoonte dat op veel plaatsen auto's met 2 wielen op de stoep staan, terwijl er voldoende rijweg over is. In de Enquête Groen gaf ook bijna de helft van de inwoners aan dat meer ruimte voor groen ten koste mag gaan van minder ruimte voor de rijweg.

Trappen:

- Meer **fietsstraten**; de auto te gast
- **Knip in drukke radialen**, waardoor doorgaand autoverkeer onmogelijk gemaakt wordt
- Beter onderhouden en logischer uitgevoerde **fietspaden**
- Rekening houden met groei '**brede**' fietsen (bakfietsen, koeriersfietsen, enz)
- Betere en meer **fietsparkeervoorzieningen** (en niet alleen in het centrum)
- Omzetting auto parkeerplaatsen in **fietsparkeerplaatsen** (op 1 autoparkeerplaats passen 8 fietsen), ook in Parkeergarages

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Daarbij ook bedenken dat:

- Fietzers besteden meer in kernwinkelgebieden dan automobilisten
- Fietzers zijn gezonder (met fietsen gebruik je vet, van autorijden word je vet)

Openbaar vervoer

- Niet iedereen kan fietsen of lopen (of autorijden); met name voor deze groepen is het belangrijk dat de **focuspunten** in Hilversum goed bereikbaar zijn.
- Maak **onderscheid** tussen verbindende en ontsluitende vervoerslijnen
- Ontsluitende vervoerslijnen moeten ook **tot in het centrum** kunnen komen, dus niet alles voor OV afsluiten
- Flexibeler en meer **vraagafhankelijk**
- **Elektrisch** (dat is het vanaf december al voor 100%).

Particuliere auto:

- **Minder dominantie**, zowel rijdend als stilstaand
- **Verlagen parkeernorm** in en rond het centrum
- **Groen** i.p.v. parkeren
- **Handhaving op foutparkeren**, ook in de bochten.
- Ondersteunen van de **transitie naar elektrisch rijden** t.b.v. reductie fijnstof en betere luchtkwaliteit.
(zie ook: [Komt de kabelgoottegel naar Hilversum?](#))

Daarbij ook bedenken dat:

- Verkeersmodellen tot nu toe altijd uitgaan van auto mobiliteit en fietsen en lopen als 'rest' worden gezien

Bekend is dat beperken van het autoverkeer op de ene plaats lang niet altijd leidt tot meer autoverkeer op een andere plaats. De praktijk leert dat een deel van het autoverkeer 'verdamp't'.



EEN VISIE MET STURENDE WERKING



(Foto's uit de jaren 80 van drukke stedelijke gebieden en vergelijk die met de situatie nu).

Enkele aanbevelingen

1. Havenstraat: een autoluwe groene aanLOOPstraat

Ruimte om te ontmoeten, verblijven, lopen, fietsen en voor verkoelend groen. Dat willen we. Maar de verkeersdruk uit zuid is zo groot dat autoluw alleen lukt bij afsluiting voor (doorgaand) autoverkeer, bijvoorbeeld tussen de Vaartweg en Ruitersweg. Want alleen rood asfalt (fietsstraat) of paar drempels maakt de straat niet autoluw. Zonder autoknip geen veilige aanLOOPstraat voor fietsers uit Hilversum zuid naar het centrum met ruimte voor verrassende ontmoetingen in de Havenstraat.

2. Fietsparkeren: veilig en aantrekkelijk je fiets achterlaten

Een van de belangrijkste redenen om niet op de fiets ergens heen te gaan is het ontbreken van aantrekkelijke en veilige stallingsmogelijkheden. Hilversum heeft er maar één: de fietskelder aan de Herenstraat/Zeedijk. Dat is veel te weinig! Kijk maar naar de fietsenchaos bij het station: te weinig plaatsen en totaal geen beheer. Wil je meer mensen op de fiets krijgen dan zal ook het parkeren van de fiets meer aandacht en vooral ook respect vanuit de gemeente moeten krijgen.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

3. Openbaar Vervoer: de verbinding tussen wijken en centrumlocaties

Wil de bus in Hilversum een goed alternatief zijn voor de auto en een uitkomst bieden voor hen die niet kunnen fietsen (of autorijden), dan moet de bus ook een goede verbinding bieden. Nu dreigt de bus nog verder om het centrum heen te gaan en zijn andere belangrijke bestemmingen (ziekenhuis, gemeentehuis, bibliotheek, enz) vanuit de meeste wijken alleen met een overstap bij het station te bereiken (en dan sluiten de lijnen ook niet aan). De Servicelijnen die in december 2022 beginnen, zijn slechts een pover begin.

4. Slimmere keuzes bij verkeerslichten

In plaats van focus op slimme systemen, maak slimme keuzes bij verkeerslichten naar Amersfoorts voorbeeld: prioriteit voor fiets en voetganger in plaats van groene golf voor doorstroming autoverkeer. En daarmee het eerlijk verkopen van het geleidelijk afwaarderen van de rol van de auto.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Bijlage 11, ingezonden brief

ZIENSWIJZE OP UITVOERINGSPROGRAMMA MOBILITEITSVISIE 2040

Aan Gemeente Hilversum

Onlangs ontving ik een uitnodiging om deel te nemen aan het inwonerspanel op 17 april aanstaande. Dit panel zal gericht zijn op het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040. Ik doe graag mee aan dit panel, maar heb toch ook de behoefte om alvast mijn 'zienswijze' op dit programma met u te delen. Overigens neem ik aan dat er, naast het panel, ook nog een bredere vorm van participatie gepland is. Tot nu toe heb ik daar nog niets over gehoord.

Mijn zienswijze wil ik graag in een aantal punten verhelderen.

1. Er spelen op dit moment een aantal programma's die van groot belang kunnen zijn voor de inrichting van de openbare ruimte in de toekomst. Dat is o.a. de Mobiliteitsvisie, de visie op groen, de centrumvisie, herinrichting Kerkbrink, herinrichting stationsomgeving. Paraplu voor deze programma's zou de sturende werking van de Omgevingsvisie moeten zijn. Dit betekent dat op basis van duidelijke keuzes de prioriteitsvolgorde openbare ruimte randvoorwaardelijk meegegeven moet worden aan dit Uitvoeringsprogramma. Dan gaat het over prioriteit voor groen, ontmoeten, lopen, fietsen en openbaar vervoer, ook als dit ten koste gaat van de dominantie van het ruimtebeslag voor de auto (het sluitstuk). Het roer voor mobiliteit moet drastisch om, want we redden het echt niet meer met nog slimmere verkeerslichten en wat lokale verkeersmaatregelen. Daarmee organiseren wij onze eigen teleurstelling; **"als we blijven doen wat we altijd deden, krijgen we wat we altijd kregen"**.

2. Uiteraard is draagvlak per uitwerking een belangrijk goed, maar als de uitdaging zo groot is, kun je als overheid niet zeggen dat veranderingen alleen kunnen als er draagvlak 'voor het oprapen' ligt. Draagvlak is niet iets statisch dat je kunt uitvragen, maar iets dynamisch, een werkwoord. Door in een serieus gesprek te gaan met bewoners en bedrijven en daarin een wenkend perspectief te gebruiken kan draagvlak voor plannen ontstaan. En met de prioriteitsvolgorde inrichting openbare ruimte hebben we dat wenkende perspectief. Ga op buurtniveau in gesprek over de invulling van de openbare ruimte met als wenkend perspectief de prioriteitsvolgorde groen en water, ontmoetingsplaatsen, gevolgd door ruimte voor voetganger, fiets en deelvervoer. Dat geeft echt andere uitkomsten dan buurtparticipatie over alleen parkeren, alleen groen of de open vraag: wat wilt u? De uitkomst van dit soort exercities is vrijwel overal hetzelfde:

- Groningen: *Zo zien de straten van Groningen er in de toekomst uit: meer groen, minder auto's*
- Arnhem: *Bij de inrichting van de straten van Arnhem in 2040 kiezen de meeste respondenten voor minder ruimte voor de auto en meer ruimte voor groen en leefbaarheid in de wijk. Het merendeel van de respondenten vindt dat zij hieraan zelf kunnen bijdragen door hun eigen tuinen te vergroenen en vaker gebruik te maken van de fiets, het openbaar vervoer en de 'benenwagen'. De meeste respondenten zijn voor lagere snelheidslimieten in de straat en zijn bereid wat verder te moeten lopen naar hun auto. Daarnaast delen veel respondenten de mening dat het bezit van een tweede auto in het algemeen moet worden ontmoedigd en dat parkeerplaatsen eerlijk moeten worden verdeeld door betaald parkeren en parkeervergunningen.*
- Utrecht: *De wijk van de toekomst: plek voor 10.000 mensen, 21.500 fietsen en 0 auto's op straat*

Als de inwoners van Hilversum dit ook aangeven, maak dan die keuze ook. Draagvlak is er!

Maar wat zien?

- **De Gijsbrecht**
Wrang is het, dat de gemeente bij het begint van de participatie over de Gijsbrecht meegeeft dat de

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

afmetingen van de rijbaan niet ter discussie mogen worden gesteld. Dat was toch het sluitstuk? Hoe serieus neemt uw eigen beleid?

- **De Havenstraat**

Bij de aanpak Havenstraat is straks te zien hoe serieus de gemeente haar beleid neemt. De huidige fietspaden zijn echt te smal, zeker met alle innovaties op dit gebied zoals elektrische fietsen en bakfietsen. Mooi uitgangspunt is het wensbeeld van de ondernemers, vastgoedeigenaren en bewoners van de Havenstraat, mits de gemeente hun gedachte ondersteunt vanuit haar visie op de prioriteitsvolgorde voor de openbare ruimte. Bijvoorbeeld door het doorgaand autoverkeer uit deze aanLOOPstraat te weren. Geen autoverkeer tussen de Ruitersweg en Vaartweg? Met als wenkend perspectief een koele groene route, ruimte voor ontmoeten, lopen en de fiets.

- **Kerkbrink**

In de uitgangspunten notitie over de Kerkbrink worden twee van de drie fietsroutes geschrapt en mag de bus niet meer over een klein stukje van de Kerkbrink en moet dus aansluiten in de autofile op de centrumring.

- **Schapenkamp**

Fietsen kan nog maar aan één kant en de bus verliest de vrije busbaan

In de Omgevingsvisie wordt toch gesteld dat STOMP het leidende principe moet zijn bij de inrichting van de openbare ruimte?

3. Autoverkeer is de belangrijkste veroorzaker van geluidsoverlast en luchtverontreiniging in Hilversum. Het is daarom zaak om via gedragsverandering het autoverkeer te beperken tot het hoogst noodzakelijke. Gelukkig gaan de meeste hardwerkende, hard lerende en winkelende Hilversummers al met de fiets of lopend naar hun bestemming in Hilversum en de regio, maar nog steeds heeft meer dan de helft van het autoverkeer op de binnenring geen herkomst of bestemming in het centrum. Het zou voor alle verkeersdeelnemers een groot goed zijn als de centrumring en de toe leidende driften verlost worden van dit doorgaande autoverkeer. En hernoem de centrumring in Parkeeroute, want dat is in feite de enige functie die deze route zou moeten hebben.

4. In de Omgevingsvisie staat dat de gemeente wil waken voor 'een gepolariseerde discussie'. Daarmee gaat de gemeente de inhoudelijke argumenten uit de weg en zet zij het in de sfeer van 'voor' of 'tegen' de auto, waarmee zij het belang van de leefbaarheid en het toekomstig functioneren van Hilversum sterk te kort doet en wegkijkt van het feit dat er een significante verandering nodig is. Deze durf heet 'durven agenderen' in plaats van 'polariseren'. Ik neem aan de het Uitvoeringprogramma Mobiliteit wel op basis van argumenten doorpakt.

5. In de Omgevingsvisie wordt gesproken over een stap voor stap benadering. Maar dan moete er wel stappen gemaakt worden en de eerste stap is een daalder waard. Kansen genoeg:

- Ontsla de Gijsbrecht van het gemeentelijke dictaat dat de afmetingen van de rijbaan niet ter discussie staan en ga voor een echte ontmoetingsruimte.
- Ontdoe aanLOOPstraat Havenstraat van doorgaand autoverkeer. Los in het verlengde van het wensbeeld van de ondernemers de auto-aansluiting Vaartweg op door de Havenstraat tussen de Vaartweg en Ruitersweg autovrij te maken.
- Plaats direct een 30 km/uur borden langs de parkeer-/binnenring, om te beginnen op de 's Gravelandseweg bij entree winkeldeel en zet dit door tot aan rotonde Gooiland.
- Leidt de fietsers 's-Gravelandseweg - Kerkbrink - Langestraat NIET om via Oude Torenstraat en flessenhals Vaartweg.
- Laat buiten winkeltijden de fiets toe tussen Voorhoeve en de Kerkbrink.
- Hef op de Groest het fietsverbod op, dat tijdens de Coronatijd 'tijdelijk' is ingesteld.
- Laat de bus stapvoets over de Kerkbrink rijden. Voorbeelden genoeg die aantonen dat openbaar vervoer en voetgangers/ fietsers prima samen kunnen.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

- Geef de fiets op de Gooiland rotonde voorrang, zoals overal gebruikelijk. Wel zo duidelijk.

6. Er is een enorm gebrek aan fietsparkeerplaatsen in en rond het centrum. Dit wordt ook vaak als reden genoemd om niet met de fiets naar het centrum te gaan. Het huidige handhavingsbeleid, kan dan ook echt niet en zal ook niet werken. Pas als er genoeg fietsparkeerplaatsen zijn is strenge handhaving legitiem. Als straks de bibliotheek aan de Gooise Brink gevestigd is, wordt het gebrek aan fietsparkeerplaatsen alleen maar groter. En dat terwijl de oplossingen voor het grijpen liggen: reserveer ruimte in de parkeergarages, die toch nooit helemaal vol staan voor fietsen. Dan worden fietsen tenminste net zo behandeld als auto's. Voor auto's zijn er nu nota bene 5 garages en voor fietsen maar 1. De chaos op de veel te krappe stalling op het stationsplein noem ik geen fatsoenlijke fietsparkeerplaats.

7. 'Iedereen 'doet mee', dat is volgens de visie belangrijk. Dat vereist dat het lopen en de fiets op de eerste plaats staat. Vervoersarmoede ligt immers op de loer in een auto-ge domineerde stad. Veel hard ploegende Hilversummers kunnen niet beschikken over een (1e of 2e) auto. Wel hebben we 120.000 fietsen in Hilversum. Een kans voor sociale rechtvaardigheid en inclusiviteit.

8. 'Actief en vitaal Hilversum' is ook belangrijk volgens de Omgevingsvisie. Voor iedereen: kinderen, hard werkende Hilversummers en ouderen, is bewegen essentieel voor de gezondheid. Daar draagt de auto weinig aan bij. Ook beleid gericht op veilig fietsen en lopen naar school en de sportvereniging, want gedragsverandering begint bij de jeugd. Maar ook alle andere voorzieningen liggen in Hilversum op 15 minuten loop- en fietsafstand. Zouden we dan niet met voorrang veilige routes moeten faciliteren? Bijvoorbeeld autovrije schoolstraten?

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Bijlage 12, ingezonden brief (met extra bijlages)

ZIENSWIJZE OP UITVOERINGSPROGRAMMA MOBILITEIT

Aan Gemeente Hilversum,

Ik neem aan dat de procedure om te komen tot een Uitvoeringsprogramma Mobiliteit ergens ruimte biedt voor een formele inbreng vanuit de samenleving. Naast de in loopbijeenkomsten heb ik dit echter nog niet herkend dus ik doe het nu maar op eigen gezag met de verwachting dat dit als 'zienswijze' met de besluitvorming oploopt. Mocht ik het mis hebben, dan hoor ik het graag.

In de bijlage treft u mijn zienswijze Omgevingsvisie 2040 aan, voor een groot deel gericht op duurzame mobiliteit. Korthedshalve verwijs ik u voor de toelichting naar deze bijlage.

De belangrijkste punten zijn:

1. Er zou sturende werking uit moeten gaan van de Omgevingsvisie, ook naar Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Dit betekent dat met lef en leiderschap de prioriteitsvolgorde openbare ruimte randvoorwaardelijk meegegeven moet worden aan het uitvoeringsprogramma. Dan heb ik het over prioriteit voor groen, ontmoeten, lopen en fietsen te handelen, ook als dit ten koste gaat van de dominantie van het ruimtebeslag voor de auto (het sluitstuk).

Het is immers zover. Eens in de 26 jaar moet het roer voor mobiliteit drastisch om want we redden het echt niet meer met nog slimmere verkeerslichten en wat lokale verkeersmaatregelen.

Daarmee organiseren wij onze eigen teleurstelling.

2. Als we gezonde groei nastreven en tegelijkertijd stads en dorps willen zijn, dan zullen we ons bewust moeten zijn dat we begrensd worden door dorpse infrastructuur: de driften. En dat we gezonde groei en de stadse allure alleen kunnen waarmaken als we niet langer de kop in het zand steken en echte keuzen maken ten aanzien van de bereikbaarheid, gericht op gedragsverandering in de mobiliteit, want verstikking door nodeloos autogebruik ligt op de loer.
3. Uiteraard is draagvlak per uitwerking een belangrijk goed, maar als de uitdaging zo groot is, kun je als overheid niet zeggen dat veranderingen alleen kunnen als er draagvlak 'voor het oprapen' ligt. Draagvlak is niet iets statisch dat je kunt uitvragen, maar iets dynamisch, een werkwoord. Door in een serieus gesprek te gaan met bewoners en bedrijven en daarin een wenkend perspectief te gebruiken kan draagvlak voor plannen ontstaan. En met de prioriteitsvolgorde inrichting openbare ruimte hebben we dat wenkende perspectief. Daarbij noem ik:

- Ga op buurtniveau in gesprek over de invulling van de openbare ruimte met als wenkend perspectief de prioriteitsvolgorde groen en water, ontmoetingsplaatsen, gevolgd door ruimte voor voetganger, fiets en deelvervoer. Dat geeft echt andere uitkomsten dan buurtparticipatie over alleen parkeren, alleen groen of de open vraag: wat wilt u?

En dan de buurtomvang aanpassen aan de schaal waarin de bewoners zich herkennen.

- De Gijsbrecht

Wrang is het, dat de gemeente bij het begint van de participatie over de Gijsbrecht meegeeft dat de afmetingen van de rijbaan niet ter discussie mogen worden gesteld. Dat was toch het sluitstuk? Hoe serieus neemt uw eigen beleid?

- De Havenstraat

Bij de aanpak Havenstraat is straks te zien hoe serieus de gemeente haar beleid neemt. De huidige fietspaden zijn echt te smal, zeker met alle innovaties op dit gebied zoals elektrische fietsen en bakfietsen.

Mooi uitgangspunt is het wensbeeld van de ondernemers, vastgoedeigenaren en bewoners van de Havenstraat, mits de gemeente hun gedachte ondersteunt vanuit haar visie op de prioriteitsvolgorde voor de openbare ruimte. Bijvoorbeeld door het doorgaand autoverkeer uit deze aanLOOPstraat te weren. Geen autoverkeer tussen de Ruitersweg en Vaartweg? Met als wenkend perspectief een koele groene route, ruimte voor ontmoeten, lopen en de fiets.

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

4. Autoverkeer is de belangrijkste veroorzaker van geluidsoverlast en luchtverontreiniging in Hilversum. Het is daarom zaak om via gedragsverandering het autoverkeer te beperken tot het hoogst noodzakelijke. Gelukkig gaan de meeste hardwerkende, hard lerende en winkelende Hilversummers al met de fiets of lopend naar hun bestemming in Hilversum en de regio, maar nog steeds heeft meer dan de helft van het autoverkeer op de binnenring geen herkomst of bestemming in het centrum.

Het zou voor alle verkeersdeelnemers een groot goed zijn als de centrumring en de toe leidende driften verlost worden van dit doorgaande autoverkeer.

5. Wil een verdichtende stad leefbaar en bereikbaar blijven dan is gedragsverandering nodig, vaak te stimuleren door een drastische doorbreking van patronen. Onderzoek toont aan dat door een verhuizing of een 'knip' in een ingesloten autoroute een deel van het interne autoverkeer 'verdamppt' ten gunste van ruimte voor fiets, lopen en ontmoeten en ten gunste van het noodzakelijke autoverkeer. Met aanLOOPstraat Havenstraat ligt een 1^e stap voor het oprapen. Vele andere verstikkende steden in binnen en buitenland gingen Hilversum voor.
 6. In de omgevingsvisie staat dat de gemeente wil waken voor 'een gepolariseerde discussie'. Daarmee gaat de gemeente de inhoudelijke argumenten uit de weg en zet zij het in de sfeer van 'voor' of 'tegen' de auto, waarmee zij het belang van de leefbaarheid en het toekomstig functioneren van Hilversum sterk te kort doet en wegkijkt van het feit dat er een significante verandering nodig is. Deze durf heet 'durven agenderen' in plaats van 'polariseren'. Ik neem aan de het Uitvoeringprogramma Mobiliteit wel op basis van argumenten doorpakt.
 7. In de Omgevingsvisie wordt gesproken over een stap voor stap benadering. Dat maakt mij nieuwsgierig naar het lef en leiderschap bij de eerste stap. Ik zie daarvoor de volgende kansen:
 - Ontsla de Gijsbrecht van het gemeentelijke dictaat dat de afmetingen van de rijbaan niet ter discussie staan en ga voor een echte ontmoetingsruimte.
 - Ontdoe aanLOOPstraat Havenstraat van doorgaand autoverkeer. Los in het verlengde van het wensbeeld van de ondernemers de auto-aansluiting Vaartweg op door de Havenstraat tussen de Vaartweg en Ruitersweg autovrij te maken.
 - Plaats direct een 30 km/uur borden langs de parkeer-/binnenring, om te beginnen op de 's-Gravelandseweg bij entree winkeldeel en zet dit door tot aan rotonde Gooiland.
 - Leidt de fietsers 's-Gravelandseweg - Kerkbrink - Langestraat NIET om via Oude Torenstraat en flessenhals Vaartweg.
 - Laat buiten winkeltijden de fiets toe tussen Voorhoeve en de Kerkbrink.
 - Hef op de Groest het fietsverbod op, dat tijdens de Coronatijd 'tijdelijk' is ingesteld.
 8. Ik voorzie een enorme handhavingsstrijd en ergernis met het fietsparkeren als straks de bibliotheek in de Kerkbrink wordt gevestigd. Nu al is het in de Zeedijk en Herenstraat dweilen met de kraan open. Een fietsenstalling zou onderdeel van het businessplan voor de nieuwe locatie van de bibliotheek moeten zijn. Een meer toegankelijke fietsenstalling (naast de huidige kelder onder Hilvertshof) is noodzakelijk, bij voorkeur gelijkvloers aan de achterzijde van de bibliotheek. Per fiets direct toegankelijk vanuit de Herenstraat, waarna je lopend direct uitkomt in de bibliotheek en de Gooische Brink. Als deze kwaliteit niet geboden wordt, dan is dit straks het begin van de ellende omdat een laagdrempelige stallingsmogelijkheid direct nabij de bibliotheek ontbreekt.
 9. 'Iedereen 'doet mee', dat is volgens de visie belangrijk. Dat vereist dat het lopen en de fiets op de eerste plaats staat. Vervoersarmoede ligt immers op de loer in een auto-gedomineerde stad. Veel hard ploegende Hilversummers kunnen niet beschikken over een (1^e of 2^e) auto. Wel hebben we 120.000 fietsen in Hilversum. Een kans voor sociale rechtvaardigheid en inclusiviteit.
 10. 'Actief en vitaal Hilversum' is ook belangrijk volgens de Omgevingsvisie. Voor iedereen: kinderen, hard werkende Hilversummers en ouderen, is bewegen essentieel voor de gezondheid. Daar draagt de auto weinig aan bij. Ook beleid gericht op veilig fietsen en lopen naar school en de sportvereniging, want gedragsverandering begint bij de jeugd. Maar ook alle andere voorzieningen liggen in Hilversum op 15 minuten loop- en fietsafstand. Zouden we dat niet met voorrang veilige routes moeten faciliteren?
- Bijvoorbeeld autovrije schoolstraten?

EEN VISIE MET STURENDE WERKING

BIJLAGEN

Zienswijze op Ontwerp-Omgevingsvisie 2040 De vier bijlagen hierbij, te weten:

1. Iedere 26 jaar Omslag in Verkeersbeleid
2. Arm Schapendorp (met twee tips voor aanzet gedragsverandering)
3. 11 argumenten voor herstel balans auto - fiets
4. Flessenhals Vaartweg/Havenstraat

Op de website vraagt de gemeente een zienswijze op de Omgevingsvisie 2040, uitgesplitst over de verschillende belangrijke keuzen en invalshoeken. Ik heb deze lijn gevolgd en mijn zienswijze opgesplitst naar 11 'keuzes en invalshoeken', te weten:

1. **EEN VISIE MET STURENDE WERKING**
2. **DORPS ÉN STADS TEGELIJK en GEZONDE GROEI**
3. **WIJKGERICHT ONTWIKKELEN EN VERSTERKEN**
4. **DE BASIS OP ORDE**
5. **DE BASIS OP ORDE**
6. **ENERGIE**
7. **DUURZAAM HILVERSUM - MOBILITEIT**
8. **EEN EERSTE STAP VOOR MOBILITEIT**
9. **MEEDOEN IN HILVERSUM – VERVOERSARMOEDE**
10. **ACTIEF EN VITAAL IN HILVERSUM**
11. **TOETSINGSKADER OPENBARE RUIMTE**

Zie de navolgende 11 'formulieren' zoals ik deze heb ingediend.

Tevens sluit ik vier bijlagen bij waarnaar ik in een aantal formulieren verwijst, te weten:

- Iedere 26 jaar een Omslag in Verkeersbeleid
- Arm Schapendorp (met twee tips voor aanzet gedragsverandering)
- 11 argumenten voor herstel balans auto - fiets
- Flessenhals Vaartweg/Havenstraat: kansen en bedreigingen



EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Zienswijze:

Maak er een visie van waar een sturende werking van uit gaat. Toon lef door echte keuzes te maken, te agenderen wat belangrijk is en toon leiderschap door in uw projecten en wijkgerichte wijkgerichte gebiedsagenda's draagvlak te verwerven voor uw wenkend perspectief, mede mogelijk gemaakt door de eerdere opbrengst van de participatie van de Hilversumse samenleving.

Ter toelichting:

In hoofdstukken 2 t/m 4 schrijft u dat u primair grote stappen wil zetten op het gebied van duurzaamheid. Maar de domper komt aan het einde: U dit niet wil 'vastklikken' maar kiest voor een 'stap voor stap' benadering, waarbij de eerstvolgende nieuwe stap wordt doorverwezen naar een volgende collegeperiode. Substantiële hoognodige nieuwe acties en pijnlijke keuzen ten gunste van de duurzaamheid worden op de lange baan geschoven. Bijvoorbeeld voor groen-, fiets- en energiebeleid, waarvan in hetzelfde stuk staat dat we volgens de milieueffectrapportage de doelstellingen met de op het vuur staande maatregelen niet gaan halen.

U durft geen keuzes te maken en geen nieuwe koersen te agenderen. Kortom, u toont geen visie. Er gaat zo geen sturende werking uit van de Omgevingsvisie, terwijl deze daar wel voor bedoeld is. Uw duurzaamheidsuitspraken komen daarmee meer in het licht te staan van 'greenwashing' van uw huidige beleid.

- Denk aan de woorden van de deskundigen uit de inspiratiebijeenkomst van de Raad: Voorkom voortsukkelen! The proof of the pudding is the eating.
- U spiegelt de Omgevingsvisie aan de durf van Dudok om 100 jaar geleden een nieuwe koers uit te zetten echter u toont niet het leiderschap om met lef het roer om te gooien.

En het is echt zover. Neem mobiliteit. Eens in de 26 jaar moet het roer drastisch om want we redden het echt niet meer met nog slimmere verkeerslichten en wat lokale verkeersmaatregelen. Daarmee organiseren wij onze eigen teleurstelling.

Uitslag van de participatie was: wij willen meer groen en ruimte voor de fiets en een bestuur die hiervoor durft te kiezen. Dat zie ik niet terug. Deze 'visie' roept een klassieke Monty Python-scène in herinnering: <https://www.youtube.com/watch?v=YawagQ6lLrA>

Een 'crimineel gebrek aan leiderschap' noemde de VN dit soort beleid.

Zie bijlage: Iedere 26 jaar een Omslag in Verkeersbeleid

BIJLAGE: iedere 26 jaar een omslag in verkeersbeleid

Zienswijze:

Als we gezonde groei nastreven en tegelijkertijd stads en dorps willen zijn, dan zullen we ons bewust moeten zijn dat we begrensd worden door dorpse infrastructuur: de driften. En dat we gezonde groei en de stadse allure alleen kunnen waarmaken als we niet langer de kop in het zand steken en echte keuzen maken ten aanzien van de bereikbaarheid, gericht op gedragsverandering in de mobiliteit, want verstikking door nodeloos autogebruik ligt op de loer.

Toelichting:

Ik onderschrijf graag uw stellingname 'Stad én dorps tegelijk', maar ik mis in de visie de doorwerking van de consequenties die hieraan verbonden zijn. Met name de doorwerking op de dorpse wegenstructuur waarmee we het moeten doen: de oude centrumgerichte driften, geschikt voor schapen, maar niet voor de mengeling van autoverkeer en de andere meer kwetsbare verkeersdeelnemers. Want nog steeds heeft 50% van het autoverkeer op de binnenring geen herkomst en geen bestemming in de binnenstad.

Er zijn passages in de Omgevingsvisie waarin dit erkend wordt. Denk aan de tekst: *Als we nu niet ingrijpen zal de kwaliteit van de leefomgeving steeds meer onder druk komen te staan. Het gaat dan om vervuiling en overlast, maar bijvoorbeeld ook om ruimtegebrek op straat. Daardoor kunnen mensen elkaar steeds minder goed ontmoeten, is er te weinig ruimte om te bewegen en spelen kinderen minder buiten.*

Echter, daarna steekt de Omgevingsvisie haar kop in het zand met uitspraken als 'meervoudig ruimtegebruik' en de onwil om de discussie te starten over echte keuzes ten aanzien de inrichting van de openbare ruimte. U frameert dit volledig onterecht als discussie 'voor- of tegen de auto' en slaat daarmee de inhoudelijke argumenten dood. Natuurlijk is voor veel inwoners en ondernemers de auto nu nog belangrijk, maar daarnaast zijn er meer hard werkende, hard lerende en winkelende Hilversummers die conform uw eigen visie belang hechten aan ontmoeten, ruimte voor de fiets en voor lopen. U zou in projecten als de herinrichting van de Gijsbrecht en de Havenstraat kunnen tonen wat uw visie waard is.

BIJLAGE: iedere 26 jaar een omslag in verkeersbeleid

BIJLAGE 2: Arm Schapendorp

Zienswijze:

Laat de Omgevingsvisie sturend zijn bij uw wijkgerichte gebiedsagenda's. Toon leiderschap en zet u proactief in voor draagvlak voor de keuzen uit uw visie, bijvoorbeeld met uw wenkend perspectief van uw prioriteitsvolgorde in de openbare ruimte. En geef uw projectleider de kracht om conform uw prioriteit voor groen, ontmoeten, lopen en fietsen te handelen, ook als dit ten koste gaat van de dominantie van het ruimtebeslag voor de auto (het sluitstuk).

Ter toelichting

De sturende werking van de Omgevingsvisie lijkt uiteen te spatten in deelprojecten. De Omgevingsvisie zou als wenkend vergezicht sturing moeten geven aan uitwerkingsplannen, echter voor de inrichting van de openbare ruimte lijkt de Omgevingsvisie door te verwijzen naar de eigen dynamiek van de 'nieuwe gebiedsgericht aanpak' en naar sectorale projecten als de groenvisie en het fietsplan.

En uiteraard is draagvlak per uitwerking een belangrijk goed, maar als de uitdaging zo groot is, kun je als overheid niet zeggen dat veranderingen alleen kunnen als er draagvlak 'voor het oprapen' ligt. Draagvlak is niet iets statisch dat je kunt uitvragen, maar iets dynamisch, een werkwoord. Door in een serieus gesprek te gaan met bewoners en bedrijven en daarin een wenkend perspectief te gebruiken kan draagvlak voor plannen ontstaan. En met de prioriteitsvolgorde inrichting openbare ruimte hebben we dat wenkende perspectief. Laat dat de missie zijn van de projectleiders van alle deelprojecten en geef deze projectleider daarin stevige ruggensteun.

Ter illustratie:

- Ga op buurtniveau in gesprek over de invulling van de openbare ruimte met als wenkend perspectief de prioriteitsvolgorde groen en water, ontmoetingsplaatsen, gevolgd door ruimte voor voetganger, fiets en deelvervoer. Dat geeft echt andere uitkomsten dan buurtparticipatie over alleen parkeren, alleen groen of de open vraag: wat wilt u?
En dan de buurtomvang aanpassen aan de schaal waarin de bewoners zich herkennen.
- De Gijsbrecht
Uw 'ontwerpprincipe openbare ruimte' luidt: "groen en water hebben de eerste prioriteit, ontmoetingsplaatsen staan op twee, gevolgd door ruimte voor voetganger, fiets en deelvervoer. Dat is ruimte die uitnodigt tot bewegen. Ruimte voor de auto is het sluitstuk." (einde citaat)
En dan is het wrang dat tegelijkertijd de gemeente bij het begint van de participatie over de Gijsbrecht meegeeft dat de afmetingen van de rijbaan niet ter discussie mogen worden gesteld. Dat was toch het sluitstuk? Hoe serieus neemt uw eigen beleid?
- De Havenstraat
Bij de aanpak Havenstraat is straks te zien hoe serieus u uw beleid neemt. De huidige fietspaden zijn echt te smal, zeker met alle innovaties op dit gebied zoals elektrische fietsen en bakfietsen. Mooi uitgangspunt is het wensbeeld van de ondernemers, vastgoedeigenaren en bewoners van de Havenstraat, mits de gemeente hun gedachte ondersteunt vanuit uw visie en de prioriteitsvolgorde voor de openbare ruimte. Bijvoorbeeld door het doorgaand autoverkeer uit deze aanLOOPstraat te weren. Geen autoverkeer tussen de Ruitersweg en Vaartweg? Met als wenkend perspectief een koele groene route, ruimte voor ontmoeten, lopen en de fiets.

BIJLAGE: iedere 26 jaar een omslag in verkeersbeleid

Zienwijze:

Autoverkeer is de belangrijkste veroorzaker van geluidsoverlast en luchtverontreiniging in Hilversum. Het is daarom zaak om via gedragsverandering het autoverkeer te beperken tot het hoogst noodzakelijke. Gelukkig gaan de meeste hardwerkende, hard lerende en winkelende Hilversummers al met de fiets of lopend naar hun bestemming in Hilversum en de regio, maar nog steeds heeft meer dan de helft van het autoverkeer op de binnenring geen herkomst of bestemming in het centrum. Het zou voor alle verkeersdeelnemers en voor de basiskwaliteit een groot goed zijn als de centrumring en de toeleidende driften verlost worden van dit doorgaande autoverkeer. De omgevingsvisie kan hiervoor door contextverandering van de wegenstructuur een impuls geven.

Ter toelichting:

Hilversum is een schapendorp met driften die allemaal op het centrum gericht zijn en die elkaar ontmoeten op driehoekige brinken. En nog steeds zijn dat de kortste routes in ons dorp. TomTom en de Hilversumse automobilist weten dat. 50% van het autoverkeer op de binnenring heeft geen herkomst en geen bestemming in het centrum, maar is doorgaand. En de verkeersafwikkeling van auto's is wat anders dan die van schapen. Als we geen context verandering aandurven, dan zal het dorp volledig verstikken. Steden als Parijs, Madrid, Milaan en Barcelona zijn al overgegaan tot drastische herbestemmen van autoruimte naar leefruimte.

Wil ons dorp haar stadse allure behouden, dan is nu lef en leiderschap nodig gericht op het stimuleren van gedragsverandering. En dan niet alleen de worst, maar ook de stok durven hanteren, anders gaat het niet gebeuren.

BIJLAGE: iedere 26 jaar een omslag in verkeersbeleid

Bijlage: Arm Schapendorp (met twee tips voor aanzet gedragsverandering)

Zienswijze:

Klik uw visie op groen vast en toon leiderschap bij de uitvoering. Herstel met het uitvoeringsprogramma Groen de balans van het gebruik van de openbare ruimte. Geef uw projectleider de kracht om te handelen conform uw prioriteit voor groen, ontmoeten, lopen en fietsen, ook als dit ten koste gaat van de dominantie van het ruimtebeslag voor de auto (het sluitstuk).

Ter toelichting:

Voor Groen tempert u in de Omgevingsvisie de verwachtingen omdat u vreest voor het ruimtebeslag. U voelt zich gedekt door Dudok die het groen in de buitengebieden vanuit de compacte stad bereikbaar wilde maken en door veel groen in tuinen/op privéterreinen. Dat was niet de uitslag van de participatie! Het huidige groenplan, met onder andere de koele routes, heeft potentie, maar alleen als u uw prioriteitstelling voor gebruik van de openbare ruimte serieus neemt en de projectleider hier de ruimte voor krijgt en voelt.

Zienswijze:

Verplicht bedrijven tot zonnedaken. Neem de laatste belemmeringen weg voor panelen op monumenten en in beschermde stads- en dorpsgezichten. Benut kansen in buitengebied en plaats minstens één windmolen. NU nodig, en omkeerbaar als de toekomst alternatieven biedt.

Toelichting:

De PlanMER toont dat we de energiedoelen in 2040 niet halen met alleen de huidige maatregelen. Dat zet u echter niet aan tot actie, doch u volstaat met de ingezette maatregelen in de Transitievisie Warmte en de RES. En u schuift goede bedoelingen door naar de actualisatie van de Transitievisie Warmte in 2026.

Dit terwijl u nu tekort schiet in het aanpakken van de huidige bedrijven en de grote energiebesparende mogelijkheden die er liggen. Hierbij zou de gemeente haar 'stimulerend handhaven' niet alleen voor enkele bedrijven in moeten zetten maar voor alle ondernemingen in Hilversum. En daarnaast zou de gemeente bij alle bouw en renovatie voor bedrijventerreinen (bv Arenapark, Havenkwartier), gebouwen en woningen moeten eisen dat het duurzaam en energieopwekkende gebouwen worden om nu al te 'bouwen aan de toekomst' en niet te accepteren dat er nog 'slechte' gebouwen bij komen.

Geef uw keuze voor zonnepanelen een boost door uw instrumentarium richting daken van bedrijven te versterken en forceer een doorbraak door de laatste belemmeringen weg te nemen voor zonnepanelen voor de beschermde stads- en dorpsgezichten en vooral bij onze monumenten.

Hilversum is een monumentenstad. Kunnen wij gerenommeerde kunstenaars en architecten vinden die onze monumenten een energie-impuls anno 2023 kunnen meegeven? Het Louvre heeft haar piramide, het Stedelijk museum haar badkuip. Welke zichtbare toevoeging van zonnepanelen is de publiekstrekker op ons Raadhuis waarmee we accentueren dat monumenten levende objecten zijn? En dat accent laten terugkeren op al onze monumenten waarmee de route daarlangs wereldfaam krijgt. En het is omkeerbaar, dus als er later andere energieoplossingen zijn, dan kunnen we de oude glorie herstellen, hoewel de Parijzenaars uiteindelijk de Eiffeltoren ook niet kwijt willen.

En vergeet de buitengebieden niet. Besef dat het NU nodig is. En nogmaals, het zijn omkeerbare maatregelen als zich in 2040 andere opties aandienen.

Verder zou het de Hilversumse samenleving sieren als wij minstens één windmolen oprichten, in plaats van 'not in my backyard' door te verwijzen naar meer landelijke gebieden. De driehoek Vituskerk, televisietoren en de Hilversumse windmolen, een drie-eenheid in ons coulissen-landschap. Wij hebben in ons klimaat de mix zon-wind nodig voor continuïteit in de stroom-voorziening en één

BIJLAGE: iedere 26 jaar een omslag in verkeersbeleid

windmolen levert net zoveel energie als 30.000 zonnepanelen.

Ik kan tegenover mijn kleinkinderen niet verantwoorden dat we ook deze omkeerbare stap niet zetten in Hilversum.

DUURZAAM HILVERSUM - MOBILITEIT

Zienswijze:

Klik uw mobiliteitsvisie vast. Laat bij de inrichting van de openbare ruimte zien dat u, in samenhang met de ruimte voor groen en ontmoeten, de prioriteit legt bij het vervoermiddel waar hard werkende, hard lerende en winkelende Hilversummer het meest over beschikken en ook het meest gebruiken: lopen en fietsen. Geef deze sturing en kracht mee aan uw projectleiders.

Toelichting:

De Omgevingsvisie zou sturing moeten geven, echter voor mobiliteit lijkt het erop dat de gemeente doorverwijst naar uitvoeringsplannen Mobiliteit en naar wijkplannen (ABC?). Daarmee spat de sturende werking van de overall-visie uiteen.

- Wil een verdichtende stad leefbaar en bereikbaar blijven dan is gedragsverandering nodig, vaak te stimuleren door een drastische doorbreking van patronen. Onderzoek toont aan dat door een verhuizing of een 'knip' in een ingesloten autoroute een deel van het interne autoverkeer 'verdamp't ten gunste van ruimte voor fiets, lopen en ontmoeten en ten gunste van het noodzakelijke autoverkeer. Met aanLOOPstraat Havenstraat ligt een 1^e stap voor het oprapen. Vele andere verstikkende steden in binnen en buitenland gingen Hilversum voor.
- U schrijft: "ruimte voor andere doelen (lopen/fietsen, ontmoeten, deelmobiliteit) gaat op termijn ten koste van ruimte voor de auto". "Van (verkeers-)circulatieruimte naar leefruimte". Ook het amendement rond begrippen al 15-minutenstad en het STOMP-principe geven hoop. Maar u zet er gelijk een grote domper op omdat u het mobiliteitsbeleid niet wil vastklikken en wilt waken voor 'een gepolariseerde discussie'. Daarmee gaat u de inhoudelijke argumenten uit de weg (zie bijlage). U zet het in de sfeer van 'voor' of 'tegen' de auto, waarmee u het belang van de leefbaarheid en het toekomstig functioneren van Hilversum sterk te kort doet en wegkijkt van het feit dat er een significante verandering nodig is. Deze durf heet 'durven agenderen' in plaats van 'polariseren'. Durven duidelijk maken wat belangrijk is en op pad gaan om draagvlak te verwerven voor een wenkend perspectief, zoals uw prioriteitsvolgorde voor de openbare ruimte.

Onbegrijpelijk dat u de onderstaande quotes uit uw visie niet vastklikt maar afremt.

De Omgevingsvisie zou de basis en het toetsingskader moeten zijn waarmee u richting en rugdekking geeft aan het uitvoeringsprogramma mobiliteit.

Quotes uit uw teksten:

- In het algemeen geldt dat in de openbare ruimte groen en water de eerste prioriteit hebben. Ontmoetingsplaatsen staan op twee, gevolgd door ruimte voor voetganger, fiets en deelvervoer. Dat is ruimte die uitnodigt tot bewegen. Ruimte voor de auto is het sluitstuk.
- Het inrichten van een leefomgeving die uitnodigt tot bewegen, ontmoeten en die veilig is. Dat betekent vooral dat gezocht wordt naar mogelijkheden om de rol van de auto in de openbare ruimte te verkleinen. De vrijkomende ruimte kan worden benut voor spelen, sporten, ontmoeten en groen.
- De grootste winst zit in het realiseren van een betere openbare ruimte. Dat kan alleen als het ruimtebeslag van de (stilstaande) auto in de stad afneemt. Voor de openbare ruimte is het toekomstbeeld 2040:
 - Meer ruimte voor groen en bomen.
 - Meer ruimte in de directe woonomgeving om te verblijven, te spelen en elkaar te ontmoeten.
 - Meer ruimte voor wandelen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit:
 - Meer ruimte om overvloedig water bij extreme neerslag op te vangen en vast te houden.
- Als we nu niet ingrijpen zal de kwaliteit van de leefomgeving steeds meer onder druk komen te staan. Het gaat dan om vervuiling en overlast, maar bijvoorbeeld ook om ruimtegebrek op straat. Daardoor kunnen mensen elkaar steeds minder goed ontmoeten, is er te weinig ruimte om te bewegen en spelen kinderen minder buiten.

Maar vervolgens trekt u uw keutel is als het gaat om vastklikken en doorpakken!

BIJLAGE: iedere 26 jaar een omslag in verkeersbeleid

BIJLAGE: 11 argumenten voor herstel balans auto - fiets

Zienswijze

U klikt het beleid voor mobiliteit niet vast maar kiest voor 'stap voor stap'. In dat geval ben ik zeer benieuwd hoeveel lef en leiderschap u toont bij uw eerste stappen die voor het oprapen liggen. Laat u zien dat u uw prioriteitsvolgorde voor de inrichting van de openbare ruimte serieus neemt?

(Ik ga even voorbij aan het feit dat ik niet begrijp waarom u uw visie op mobiliteit niet vastklikt).

Ter toelichting:

Zes kansen om nu te laten zien wat uw beleid u waard is:

1. Ontsla de Gijsbrecht van het gemeentelijke dictaat dat de afmetingen van de rijbaan niet ter discussie staan en ga voor een echte ontmoetingsruimte.
2. Ontdoe aan LOOPstraat Havenstraat van doorgaand autoverkeer. Los in het verlengde van het wensbeeld van de ondernemers de auto-aansluiting Vaartweg op door de Havenstraat tussen de Vaartweg en Ruitersweg autovrij te maken.
3. Plaats direct een 30 km/uur borden langs de parkeer-/binnenring, om te beginnen op de 's-Gravelandseweg bij entree winkeldeel en zet dit door tot aan rotonde Gooiland.
4. Leidt de fietsers 's-Gravelandseweg - Kerkbrink - Langestraat NIET om via Oude Torenstraat en flessenhals Vaartweg.
5. Laat buiten winkeltijden de fiets toe tussen Voorhoeve en de Kerkbrink.
6. Hef op de Groest het fietsverbod op, dat tijdens de Coronatijd 'tijdelijk' is ingesteld.

De bibliotheek als zevende kans:

Ik voorzie een enorme handhavingsstrijd en ergernis met het fietsparkeren als straks de bibliotheek in de Kerkbrink wordt gevestigd. Nu al is het in de Zeedijk en Herenstraat dweilen met de kraan open. Een fietsenstalling zou onderdeel van het businessplan voor de nieuwe locatie van de bibliotheek moeten zijn. Een meer toegankelijke fietsenstalling (naast de huidige kelder onder Hilvertshof) is noodzakelijk, bij voorkeur gelijkvloers aan de achterzijde van de bibliotheek. Per fiets direct toegankelijk vanuit de Herenstraat, waarna je lopend direct uitkomt in de bibliotheek en de Gooische Brink. Als deze kwaliteit niet geboden wordt, dan is dit straks het begin van de ellende omdat een laagdrempelige stallingsmogelijkheid direct nabij de bibliotheek ontbreekt.

Zie bijlage Flessenhals Vaartweg/Havenstraat

Zienswijze:

'Meedoen in Hilversum' vereist dat de Omgevingsvisie het lopen en de fiets op de eerste plaats zet. Vervoersarmoede ligt immers op de loer in een auto-gedomineerde stad. Veel hard ploegende Hilversummers kunnen niet beschikken over een (1^e of 2^e) auto. Wel hebben we **120.000 fietsen in Hilversum. Een kans voor sociale rechtvaardigheid en inclusiviteit.**

Ter toelichting:

Vervoersarmoede versterkt de tweedeling van de maatschappij. Het is daarom belangrijk om de fiets en het 'lopen' optimaal te faciliteren waarmee we zo zoveel mogelijk mensen meenemen in 'het meedoen'. Anders bestaat er een kans dat we een grote bevolkingsgroep buitensluiten en komen we op deze manier in een neerwaartse spiraal terecht.

En weet: Hilversum heeft ongeveer evenveel voordeuren als auto's, ongeveer 50.000, echter deze auto's zijn niet evenredig verdeeld over de voordeuren. Vele hard ploegende Hilversummers beschikken niet over een auto. Laat staan de hard werkende scholieren. Ze hebben 'm niet of de huisgenoot is ermee weg. Maar we beschikken samen wel over 120.000 fietsen. Alleen al ter bestrijding van de tweedeling van de maatschappij en het versterken van sociale rechtvaardigheid zou de fiets op nummer 1 moeten staan.

BIJLAGE: iedere 26 jaar een omslag in verkeersbeleid

Daarmee sluiten we aan op het gegeven dat hard werkend, hard lerend en winkelend Hilversum vooral fietst en loopt.

Zienswijze

Bij het onderwerp 'actief en vitaal Hilversum' zou de mens centraal moeten staan. Een Omgevingsvisie, gericht op gezondheid en bewegen. Voor iedereen: kinderen, hard werkende Hilversummers en ouderen, is bewegen essentieel voor de gezondheid. Daar draagt de auto weinig aan bij. Ook daarom zou fietsen en lopen centraal moeten staan. Zoals veilig fietsen en lopen naar school en de sportvereniging, want gedragsverandering begint bij de jeugd. Maar ook alle andere voorzieningen liggen in Hilversum op 15 minuten loop- en fietsafstand. Zouden we dat niet met voorrang veilige routes moeten faciliteren?

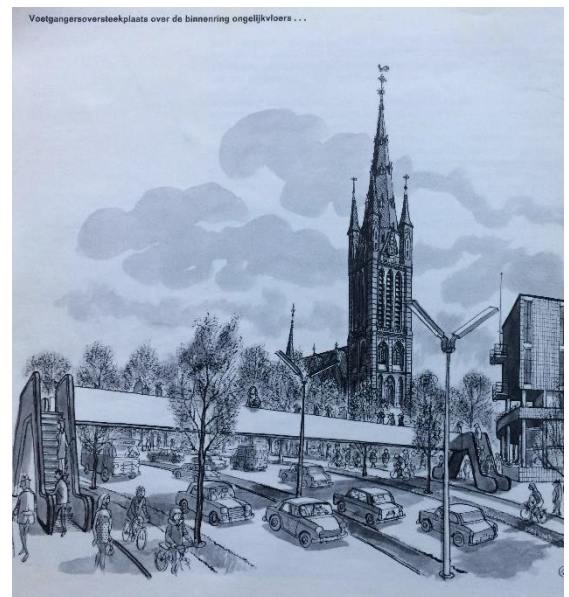
Bijvoorbeeld autovrije schoolstraten?

Zienswijze:

De doorontwikkeling van het toetsingskader vergt nog een stevige slag om projecten aan uw eigen prioritering 'openbare ruimte' te kunnen toetsen: Voldoende ruimte voor groen en water is de eerste prioriteit. Ontmoetingsplaatsen en een veilige en toegankelijke openbare ruimte zijn de tweede prioriteit. Meer ruimte voor de voetganger, de fiets en deeltvervoer vormt de derde prioriteit. Ruimte voor de auto is het sluitstuk, aldus uw visie die ik graag onderschrijf. Het gevaar is dat u kiest voor een landelijke maatlat waarmee uw visie verloren gaat.

Structuurplan Kern Hilversum 1971

Met loopbruggen over de 1^e binnenring



BIJLAGE: iedere 26 jaar een omslag in verkeersbeleid

Plan Wegen 1996

Dankzij eenrichtingsverkeer ruimte voor fietspaden



Omgevingsvisie 2022

Echt kiezen voor groen en fiets



BIJLAGE: Arm Schapendorp

Over het veranderen van context voor duurzame gedragsverandering.

Arm schapendorp, als we het niet doen . . .

Hilversum is een schapendorp met driften die allemaal op het centrum gericht zijn en die elkaar ontmoeten op driehoekige brinken. En nog steeds zijn dat de kortste routes in ons dorp. TomTom en de Hilversumse automobilist weten dat. Meer dan de helft van het autoverkeer op de binnenring heeft geen herkomst en bestemming in de binnenstad. Echter de verkeersafwikkeling van auto's is wat anders dan die van schapen. Als we geen context verandering aandurven, dan zal het dorp volledig verstikken. Steden als Parijs, Madrid, Milaan en Barcelona zijn al overgegaan tot drastische herbestemmen van autoruimte naar leefruimte.

Wil ons dorp haar stadse allure behouden, dan is nu lef en leiderschap nodig.

Duurzaam heeft prioriteit

De meeste hardwerkenden, hard lerende en winkelende Hilversummers fietsen of lopen en dragen zo bij aan een fijne leefomgeving en duurzaamheid. Toch domineert in onze openbare ruimte de auto- infrastructuur. De Omgevingsvisie erkent dit *"Als we nu niet ingrijpen zal de kwaliteit van de leefomgeving steeds meer onder druk komen te staan. Het gaat dan om vervuiling en overlast, maar bijvoorbeeld ook om ruimtegebrek op straat. Daardoor kunnen mensen elkaar steeds minder goed ontmoeten, is er te weinig ruimte om te bewegen en spelen kinderen minder buiten."*

En de Omgevingsvisie vertaalt dit naar nieuwe prioriteiten; *"In het algemeen geldt dat in de openbare ruimte groen en water de eerste prioriteit hebben. Ontmoetingsplaatsen staan op twee, gevolgd door ruimte voor voetganger, fiets en deelvervoer. Dat is ruimte die uitnodigt tot bewegen. Ruimte voor de auto is het sluitstuk".*

De domper

Tegelijk worden nieuwe maatregelen doorgeschoven naar een volgende Raadperiode *"Willen waken voor een gepolariseerde discussie en denken dat de auto in de komende jaren nog een belangrijke sociaaleconomische functie heeft"*, aldus de Omgevingsvisie. Het besef dat verandering moet, dat is er. Maar de wil om hierop te acteren ontbreekt. Het lijkt bijna te moeilijk, te spannend, ondanks dat het onvermijdelijk is.

Enorme potentie

En dat terwijl er enorme potentie zit in het reduceren van "niet-noodzakelijke autoritten", zoals de vele korte ritten naar werk, school, het sportveld, enzovoort. Veruit de meerderheid (+/- 80%) van alle autoritten zijn korter dan 10 kilometer! De helft van alle ritten is zelfs korter dan 2,5 kilometer. Uiteraard zijn een aantal van die korte ritten noodzakelijk (denk aan zware bagage of beperkte mobiliteit van een inwoners). Maar dit betekent dat voor zeker de helft van alle autoritten gesteld kan worden dat die 'niet-noodzakelijk' is.

Draagvlak

Uiteraard is draagvlak per uitwerking een belangrijk goed, maar als de uitdaging zo groot is, kun je als overheid niet zeggen dat veranderingen alleen kunnen als er draagvlak 'voor het oprapen' ligt.

Draagvlak is niet iets statisch dat je kunt uitvragen, maar iets dynamisch, een werkwoord. Door in een serieus gesprek te gaan met bewoners en bedrijven en daarin een wenkend perspectief te gebruiken kan draagvlak voor plannen ontstaan.

Voorbeeld wenkend perspectief Groningen

Groningen heeft haar '[Ontwerpleidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte](#)' waarin groen, gezondheid, sport, ontmoeten, economie, cultuur en verkeer samen komen. Dit leverde een wenkend perspectief op van een straat van 10 even belangrijke dimensies. De klassieke ééndimensionale nota's (zoals parkeren en groen) leveren door hun begrensde reikwijdtes en doelen weinig kansrijke en substantiële koerswijzigingen op.

Contextverandering als transitiestrategie Hilversum

Contextverandering als verhuizen of een andere baan zorgt voor heroverweging van het dagelijkse vervoer. De overheid kan context veranderen door in te grijpen op de openbare ruimte waardoor oude routines doorbroken worden. En de prioriteitsstelling voor openbare ruimte biedt een wenkend perspectief: *“1^e prioriteit voor groen en water, 2^e voor ontmoetingsplaatsen, gevolgd door ruimte voor voetganger, fiets en deelfervoer. Ruimte voor de auto is het sluitstuk”*.

1. In de aanLOOProute Havenstraat domineert de ruimte voor de auto, terwijl de meeste mensen daar lopen of fietsen en de groennota het niet aangedurfd heeft om 'm aan te wijzen als koele route. Beloon de fietser en voetgangers en biedt ruimte aan groen, ontmoeten en ondernemen door deze route te onttrekken aan doorgaand autoverkeer (een knip tussen de Vaartweg en Ruitersweg?). Bedenk daarbij dat het vooral om korte ritten dus dat je hiermee Hilversum uitnodigt om meer te fietsen. Uit onderzoek blijkt dat het intern autoverbruik met dit soort contextveranderingen deels 'verdamp't en het leefklimaat enorm verbetert.
2. Ga op buurtniveau in gesprek over de invulling van de openbare ruimte met als wenkend perspectief de prioriteitsvolgorde groen en water, ontmoetingsplaatsen, gevolgd door ruimte voor voetganger, fiets en deelfervoer. Dat geeft echt andere uitkomsten dan buurtparticipatie over alleen parkeren of alleen groen. En dan de buurtomvang aanpassen aan de schaal waarin de bewoners zich herkennen. Echte participatie en echte co-creatie. Waar wordt ingezet op experimenten zonder heilige huisjes: radicaal ('business as unusual'), uitvoerbaar en zichtbaar. Ze moeten ons allemaal helpen te leren over de richting waar we heen willen.

Arm schapendorp, als we het niet doen . . .

BIJLAGE 3: 11 argumenten voor herstel balans auto - fiets

1. **Kansengelijkheid en inclusiviteit**

Fysieke aspecten rond mobiliteit hebben wel degelijk invloed op sociale rechtvaardigheid en tweedeling van de maatschappij. Hilversum heeft ongeveer evenveel voordeuren als auto's, ongeveer 50.000, echter de auto's zijn niet evenredig verdeeld over de voordeuren. Vele ook hard werkende Hilversummers beschikken niet over een auto. Laat staan de hard werkende scholieren. Ze hebben 'm niet of de huisgenoot is ermee weg. Maar we beschikken samen wel over 120.000 fietsen. Alleen al ivm de tweedeling van de maatschappij en sociale rechtvaardigheid zou de fiets op nummer 1 moeten staan.

2. **Gezondheid en bewegen**

Voor iedereen, kinderen en hard werkende Hilversummers, is bewegen essentieel voor de gezondheid. Daar draag de auto weinig aan bij. Ook daarom zou fietsen en lopen centraal moeten staan. Zoals veilig fietsen en lopen naar school, want gedragsverandering begint bij de jeugd. Maar ook alle andere voorzieningen liggen in Hilversum op 15 minuten loop- en fietsafstand. Zouden we dat niet met veilige routes moeten faciliteren?

3. **Over eigen liberale verantwoordelijkheid**

Als ik een piano koop, dan is het mijn eigen afweging of het past en of ik daar geen overlast mee veroorzaak. De bouwverordening vereist geen plek voor een piano. Zo heb je ook eigen liberale verantwoordelijkheid als je een auto koopt. Niemand verbiedt het om 'm aan te schaffen en om er mee te rijden, maar besef bij je eigen afweging wel hoeveel openbare ruimte beschikbaar is en weeg dat af tegen de alternatieven. Het staat niet in de Grondwet dat de overheid de verantwoordelijkheid heeft over de ruimteclaim voor de auto.

4. **Elke eigen afweging heeft consequenties**

Nergens wordt voorgesteld dwangmaatregelen in te voeren of om de aanschaf van en het rijden met de auto te verbieden. We zien vooral in de Randstad dat velen de verkeersdruk voor lief nemen. Zij kiezen ondanks de files voor de auto in plaats van de alternatieven. Dat is uiteraard hun goed recht. En zo is het ook in Hilversum. Kies je de auto, besef dan dat de historische stedenbouwkundige opzet daar niet op berekend is en dat heeft consequenties.

5. **Soms de auto**

Als ik van Hilversum-noord naar Hilversum-zuid een kastje wil versjouwven, dan ligt gebruik van een auto voor de hand. Maar moet dat echt via de binnenstad? Of bieden we een route over de buitenring, waarbij je uiteraard wat verkeersvertraging voor lief moet nemen. En niemand verbiedt je om ook zonder kastje met de auto te gaan, alleen weet dat je dan wel een aantal opstoppen tegen zal komen. Zo zijn er forenzen die de dagelijkse file op de koop toenemen.

6. **De buitenring, het eerlijke verhaal**

Houd jezelf en de bewoners niet voor de gek. Je organiseert je eigen teleurstelling door te dromen dat je met een verkeersmaatregel de verkeersdruk op de buitenring substantieel kan verminderen. Het eerlijke verkeerverhaal is dat de buitenring ten alle tijden maximaal belast zal zijn. De capaciteit wordt maximaal opgevuld. Je kan dus hooguit aan die capaciteit knutselen, maar maatregelen elders lossen het niet op.

7. **Ruimte voor noodzakelijk bereikbaarheid**

Elke stad worstelt met de bereikbaarheid voor o.a. noodzakelijk autoverkeer. De trend is om onorthodox scherp ruimte te scheppen voor alternatieven en om hard in te grijpen in ingesleten mobiliteitsgedrag. De trend is de omslag in denken en beleid ten gunste van de fietsachtigen en collectieve vervoerswijzen. Zie voorbeelden in Parijs, Barcelona en andere Europese steden die dreigen te verstikken door autoverkeer. Gezien de trend tot lichte toename van het autobezit is deze omslag keihard nodig wil Hilversum leefbaar en bereikbaar blijven. Steden als Leiden, Zutphen, Delft, Utrecht, Amsterdam laten zien dat dit ook in Nederland heel goed kan.

8. Politieke keuzen over toepassing normen

Er zijn CROW-normen voor verkeer, bijvoorbeeld over breedtes voor autowegen en fietspaden. Wegens ruimtegebrek is in Hilversum de neiging om de ontwerpnormen voor de auto overeind te houden, waarna de ontwerpnormen voor breedtes van fietspaden het onderspit delven. Dit lijkt het resultaat van een technisch proces, maar zou de politiek niet de prioriteit moeten aangeven? En dan ook gelijk normen voor spelende kinderen, ontmoeten op straat en groen hierbij betrekken. Bij het ontwerpen van wegen zie je dat steeds meer het STOP prioriteringsprincipe bij het toedelen van de beperkte ruimte. STOP staat voor Stappen – Trappen – Openbaar Vervoer – Particuliere auto.

9. Trend: innovaties fietsachtigen

De fietsfamilie breidt uit. En zoals bij elke innovatie gaat dit gepaard met vallen en opstaan, maar de doorontwikkeling van de (bak-)fietsen en de daaraan gelieerde doorontwikkeling van lichte elektrische voertuigen biedt grote kansen voor het bereikbaar houden van steden. Dit betekent nogal wat voor de inrichting van de aanLOOPstraten. Daar vooral uitkijken dat we niet doorslaan met de aanleg van fietsstraten zonder de verkeersdruk van autoverkeer te verminderen. Als de auto en parkeerdruk te groot blijven, dan doen we niets anders dan de fietser met al haar innovaties tussen de auto's drukken waarmee de 25 jaar geleden bevochten veilige plek voor de kwetsbare verkeersdeelnemers verliezer is. We zullen echt hier en daar moeten kiezen om de auto te verwijzen naar andere routes buitenom, met alle consequenties van dien.

10. Trend: de 15 minutenstad

Hilversum is in feite een 15 minutenstad. Grote steden kiezen hier ook voor: binnen 15 minuten fiets- en loopafstand zijn alle noodzakelijke voorzieningen bereikbaar. Hilversum voldoet hier vrijwel aan dankzij haar ruimtelijke compactheid, echter het comfort op de loop- en fietsroutes is van dien aard dat we dit gegeven onvoldoende benutten.

11. En over de bus:

Denkend aan 2040 zal het binnengemeentelijk openbaar vervoer steeds verder doorontwikkelen naar een net van stille kleinere elektrische voertuigen in plaats van de grote bussen van nu. En dat biedt nieuwe mogelijkheden. Het onlangs verschenen KIM rapport laat weliswaar zien dat in landelijke gebieden er voor de auto vaak geen alternatief is, maar in stedelijke gebieden (en over langere afstanden) het OV wel degelijk een alternatief kan zijn, zowel qua kosten als qua reistijd.

Tenslotte over polarisatie:

Soms ontaardt de discussie in populistische polarisatie en vliegen termen als 'automobilisten pesten' en de 'melkkoe' over tafel. Eigenlijk start de wethouder de polarisatie al door te zeggen dat ze discussie 'voor' of 'tegen' de auto wil vermijden ('denk niet aan de roze olifant'-effect). Daarmee wordt de inhoudelijke discussie op basis van argumenten doodgeslagen. Niemand bepleit immers 'dwang'. Alleen wordt de spiegel voorgehouden over wat de overheid kan bieden als het gaat om balans in de ruimteclaims. Dat laat onverlet dat alle bewoners eigen verantwoordelijkheden en afwegingen hebben over hoe zij de mogelijkheden benutten.

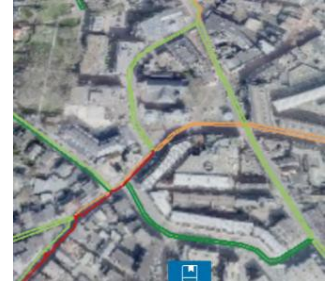
BIJLAGE 4: Flessenhals Vaartweg/Havenstraat

De omgevingsvisie spreekt over prioriteit voor de fiets. Grijpt de gemeente haar kans om dit waar te maken? The proof of the pudding is the eating, met 2 kansen voor het oprapen:

- 1. Fietzers 's-Gravelandseweg – Langestraat NIET omleiden via flessenhals Vaartweg;*
- 2. Auto-aansluiting Havenstraat 'oplossen' conform het wensbeeld voor deze aanLOOPstraat.*

Druk en onveilig

De doorstroming op de binnenring bij flessenhals Vaartweg is en blijft 'matig', zoals de interactieve kaart van de mobiliteitsvisie eufemistisch laat zien. Het ongevallebeeld (oranje stippen) spreekt voor zich en de fietsintensiteit is uitzonderlijk hoog.



Stuur fiets NIET naar dit knelpunt

De Centrumvisie doet hier een schep bovenop door de fietsers 's-Gravelandseweg – Langestraat over dit gevaarlijke punt te leiden. Oversteken bij het oude postkantoor? Wat doet dat voor het stimuleren van het fietsgebruik, de doorstroming op de Oude Torenstraat en het ongevallebeeld? En een handhavingsopgave op de Kerkbrink! NIET DOEN DUS!



Benut wensbeeld aanLOOPstraat

Wat wèl helpt is het wensbeeld van de ondernemers, vastgoedeigenaren en bewoners van de Havenstraat, mits de gemeente hun gedachte ondersteunt door doorgaand autoverkeer uit deze aanLOOPstraat te weren. Bijvoorbeeld geen autoverkeer tussen de Ruitersweg en Vaartweg, zodat de autoaansluiting op de Vaartweg als knelpunt verdampt, evenals een deel van het interne autoverkeer als gevolg van het doorbreken van ingesloten mobiliteitsgedrag. 50% van het auto-verkeer op de parkeerriem heeft daar geen herkomst en geen bestemming..



Echte lef en leiderschap?

Een stapje verder gaat het als het verkeersplan Kijk op Verkeer uit de kast getrokken wordt. Dit plan is begin 1994 door de Raad vastgesteld om de bouwplannen rond de Kerkbrink mogelijk te maken. Ook werd de autovrije oversteek van de Groest naar de markt opgelost zonder gekunstelde verlegging van de centrumring. Wie durft het aan?

