Stakeholderbijeenkomst 3 - Buitenring Noord – Maatregelen Johannes Geradtsweg

In dit verslag volgt een terugkoppeling van stakeholderbijeenkomst 3 gehouden op 19 mei 2021. Tevens is er ook een verslag van stakeholderbijeenkomst 2 gehouden op 19 mei 2021. Stakeholderbijenkomst 1 zijn meerdere overleggen met de Klankbordgroep Johannes Geradtsweg

De presentatie die is gehouden is al eerder rondgestuurd en zit als bijlage bij dit verslag. In dit verslag ligt de focus op de input van de deelnemers, de vragen van de deelnemers en de antwoorden daarop.

Aanwezig

- Charles Mann - projectmanager
- Bart Gerrits - omgevingsmanager
- Nico Molenaar - onafhankelijk adviseur voor de gemeente en de klankbordgroep
- Frances van Kooten - beleidsmedewerker milieu en mobiliteit
- Joost de Koning - strategisch adviseur gemeente Hilversum

- Loes Hekel - Independer
- Peter van den Hooff - directeur basisschool de Wegwijzer (hoek Sumatralaan/Joh. Gerardtweg)
- Vincent Bruinesse - verkeersadviseur politie midden Nederland
- Ron de Boer (bereikbaarheid) - brandweer Gooi en Vechtstreek, kazerne Hilversum
- Ronald Weijerman - facilitair manager Railpro
- René Twisk - projectmanager (kleine spoorbomen) ProRail
- Anne de Bruin - project coördinator (kleine spoorbomen) ProRail
- Matthijs Bakker - bewoner Johannes Gerardtsweg en lid van klankbordgroep.
- Gerard Dubois - bewoner Johannes Gerardtsweg en lid van de klankbordgroep.
- Maarten van Son - bewoner Johannes Gerardtsweg en lid van de klankbordgroep

Waarom deze bijeenkomst?

Korte Historie

- Keuze voor autoluw centrum (recent) en besluit afsluiting Kleine Spoorbomen (2020) hierdoor meer verkeer op ringwegen en de JG weg.
- Aanpassing den Uylplein nodig en Sumatralaan i.c.m. aanleg fietsbrug en verlengde rechtsaffer
- Motie Raad, hiermee opdracht om alternatieve maatregelen te onderzoeken in samenspraak met de klankbordgroep JG weg.
- Onderzoek maatregelen doorstroming en leefbaarheid
- In 2021 weer opgepakt Klankbordgroep heeft 58 maatregelen opgesteld
- Beoordeling door Verkeersatelier en onderzocht

Voorbereiding raadsvoorstel onderzochte maatregelen

- Ophalen van uw reactie op de maatregelen
- Overleggen met u en klankbordgroep Buitenring – Noord

Relatie met mobiliteitsvisie wordt toegelicht
De mobiliteitsvisie is op 21 april j.l. vastgesteld door de Raad. Deze biedt een mooi kader voor de komende jaren. Het geeft ook een kader voor het uitvoeringsprogramma wat nu opgesteld wordt. Daarin is ook opgenomen die nieuwe Noordelijke ring.

- Binnen voorgestelde richting – onderzoek naar tunnel
- Binnen deze periode separaat besluit over (de maatregelen) m.b.t. de JG weg, Kleine Spoorbomen en Stationsgebied

Onderzochte voorstellen; maatregelen doorstroming en leefbaarheid
Toelichting door Nico Molenaar over het proces om te komen tot de voorgestelde maatregelen. Er lagen al onderzoeken en ideeën vanuit de klankbordgroep. Nico is gevraagd om mee te denken over de 58 voorstellen. Uit het onderzoek van het sluiten van de Kleine Spoorbomen is duidelijk geworden dat er echt meer verkeer naar de Johannes Gerardtweg gaat. Dat aantal is best substantieel. Tussen de 10 en 17 procent toename. De gemeente heeft onderzocht wat te kunnen doen om de doorstroming en leefbaarheid te verbeteren.
De gemeente heeft 2 voorstellen gedaan.

1. Bij de Sumatralaan. De “rechtsaffer” vergroten voor een snellere doorstroming (ochtendspits).
2. Bij het Den Uylplein linksaf beweging richting de Larenseweg vergroten voor een betere doorstroming (middagspits).

Nico heeft eerst samen met de klankbordgroep naar de 58 opgestelde maatregelen gekeken. Vanuit zijn vakgebied zijn daarna alle maatregelen beoordeeld op kansrijk te onderzoeken, tot en met maatregelen van die zou ik altijd doen (snelheidscontroles, groenvoorziening ed.), tot en met maatregelen dat zou ik echt niet doen. Samen besloten om een 8-tal uit te werken (nummer 6 bestaat uit 2 maatregelen).

Ronald Weijerman (Railpro); Wat bij ons belangrijk is de toegankelijkheid naar de toegangswegen naar Hilversum toe. Wij hebben lengte transporten van 36 meter lang en die moeten absoluut richting de snelweg kunnen. Via Bussum is dat onmogelijk dus wij zijn verplicht om dit via Hilversum te doen. De rotondes bij het Mediapark en ook de rotondes verderop bij Railpro zijn extra verlaagd om daar lengtetransport overheen te kunnen laten gaan. Wanneer ik kijk naar de rotonde bij de Sumatralaan dan moeten we wel rekening houden met het feit dat we met lengte transporten overheen moeten kunnen. 30 km/u is helemaal geen probleem de transporten zijn over het algemeen in de weekenden en de nachten. De gemeente moet hier wel rekening mee houden.

De extra route via de Jacob van Campenlaan: Dat is op dit moment al een behoorlijk probleem omdat automobilisten de sluiproutes nemen. En ik zie daar geen directe oplossing. Vanuit het IBP zijn destijds al die kruisingen voor zwaar transport aangepast. Ook de rotondes bij het Mediapark langs zijn aangepast met rammelstroken.

Peter van den Hooff; het rechtsafvak en de fietsbrug voor de Sumatralaan; Vanuit de basisschool gebeurt vaak dat mensen het viaduct moeten nemen en bij het oversteken vaak 1 stoplicht gebruiken in plaats van de voorgeschreven 3. Eigenlijk moet je vanuit de school 3 x het stoplicht nemen om op het viaduct te komen. Mensen steken over in tegenstelde richting om via 1 stoplicht direct op de fietsbrug te komen. Als daar een verlengd rechtsafvak komt dan wordt het vanuit de school gezien minder veilig. Het zou de voorkeur hebben om voor de fietsers en de voetgangers een oplossing voor te vinden. Niet 3 x oversteken maar rechtstreeks oversteken naar het viaduct. Als de Johannes Gerardtsweg nog drukker wordt, graag daar een oplossing voor bedenken.
Nico: Als de fietsbrug er komt dan is het wel berekend dat de cyclustijd van het verkeerslicht (tijd dat het nodig heeft om op groen te springen) een stuk korter wordt. Dit ten gunste van de oversteekbaarheid (langer de tijd). Maar wel blijft het aantal oversteekmomenten hetzelfde.

Daar moeten we een keer apart naar kijken.

Vincent Bruinesse: De verlengde vakken naar rechts en links is wat moeilijk in te schatten.
De route buitenom lijkt mij de oplossing om de doorstroming te verbeteren.
De maximumsnelheid terugbrengen naar 30 km is lastig vanwege de radiaal waar het om gaat. Als mede de aanrij tijden die verlengd worden.
Het onderzoek naar een andere kruispuntoplossing bij de S. Stevinweg; de politie kan wel handhaven maar incidenteel. Een incidentele handhaving lost niets op. Misschien wel tijdelijk, de mens is gewaarschuwd, maar zodra wij weggaan gebeurt het weer. Je zou een structurele oplossing in de vorm van een fysieke aanpassing moeten vinden.

Loes Hekel: Bij Independer werken ongeveer 275 mensen waarvan een groot gedeelte via OV gaat en we ook de fiets te stimuleren. Maar ook een groot gedeelte met de auto. Waarvan een groot deel vanaf Bussum / Laren kant komt. Die groep heeft altijd te maken met het plein wat heel vaak stagneert want de meeste medewerkers komen op de tijden waarop heel Hilversum start met werken. Dus de doorstroming / doseren Den Uylplein mag wel verbeterd worden.
Je hebt daar een afslag naar links, rechtdoor en rechtsaf. Het valt op dat de weg rechtdoor veel minder gebruikt wordt dan de beiden afslagen naar links en rechts. Terwijl dat heel erg stagneert dan. De groep die de Johannes Gerardtsweg opgaat, staat al vast op de Larenseweg. Daar zou je iets aan de cyclustijd van de verkeerslichten kunnen doen.
Vanuit Independer is een heel lastig punt; richting Insulindelaan bij Sumatralaan stagneert om dan weer rechts af te gaan richting Johannes Gerardtsweg. Zou een rotonde dat niet oplossen? Daar staat nu een stoplicht die het heel kort doet waardoor het vastloopt tot de Lage Naarderweg.

Nico: Dit is in de onderzoeken van de rotonde meegenomen. En zit de oplossing ook in de RVI. De ontsluitingen bij Insulindelaan – Sumatralaan zitten in de onderzoeken.

Loes; Ik denk dat er in de toekomst vanwege Covid minder werknemers naar kantoor gaan komen. De verkeersscene zal vanuit Independer ook anders ervaren gaan worden.
Nico: Het is lastig op dit moment want we weten nog niet het effect van corona op het thuiswerken straks. Wat ons opvalt is dat het vrij snel al drukker wordt. Er wordt gemonitord hoe dat zich ontwikkelt. Positief is wel dat met 10 procent verkeer veel minder files hebben. Hoe lang dat blijft gelden, is afwachten.

René Twisk; Alle wegproblematiek is ook interessant om te horen. Bij Prorail is een belangrijk item de veiligheid op het spoor en veiligheid op de overwegen. Wil ook graag meer weten over de besluitvormingsprocessen, wanneer hebben we iets definitiefs waarmee we aan de gang kunnen.

Ron de Boer; We waren ook betrokken bij het Integraal bereikbaarheidsplan om de ring te verbeteren. Voor de brandweer gaat natuurlijk doorstroming voor, de klant verwacht ons na een 112 melding zo snel mogelijk. We hebben destijds samen met de gemeente een aantal radialen vastgesteld. Dat we daar geen drempels etc. aangebracht worden. Dus 30 km/u is ook geen optie voor ons.
De stroken zouden met intelligente verkeerslichten uitgevoerd moeten worden (aangesloten op de Car). Er is wel een voorwaarde; dat er geen terug slagen mogen komen richting de snelwegen.
Voor de rest wachten we de besluitvorming hierin genomen wordt. Wij zijn er bij gebaat dat er voldoende doorstroming is om plaats te maken voor de hulpdiensten.
Wij hebben de grootste voertuigen als brandweer. Het valt of staat steeds bij de doorstroming.
Nico: Het uitgangspunt voor doseren is dat er geen terugslag mag zijn naar de snelwegen.

Planning en besluitvorming (iets gewijzigd tov de presentatie)

- Collegevoorstel en behandeling – 31 augustus 2021
- Commissie – september 2021
- Raadsvoorstel en behandeling – 6 oktober 2021

Charles: Met de reacties van de klankbordgroep en ook van de 2 bijeenkomsten van vanavond. Die nemen we allemaal mee in het voorstel wat we gaan opstellen voor besluitvoering. Bij de commissievergaderingen is er ook gelegenheid tot inspreken.
Het pakket van maatregelen zal dan worden vastgesteld. We willen een integraal besluit laten maken door het college en de Raad.

René: Dat betekent dus dat er per 15/9 (wordt dus 6/10) pas een definitief besluit ligt.
Charles: Ja maar dat betekent nog niet dat er gelijk budget klaarligt. Dus daarna besluitvoering pas over de financiën.

Het standpunt van de verschillende partijen dat halen we nu op en dat nemen we mee in het voorstel voor college en Raad.

Wat wilt u ons nog meegeven?
Ron: is het de bedoeling dat de voetgangers nog wel over de gewone brug gaan als er een fietsbrug komt? *Frances: gaan gezamenlijk over deze brug.*

Afsluiting

- Dank voor uw aandacht en inbreng
- Een verslag wordt gemaakt en rondgestuurd, evenals de pdf van deze presentatie.