

E10 Reacties van de leden van de klankbordgroep Koninginneweg op het advies

In de klankbordgroep waren 15 deelnemers vertegenwoordigd, zowel huurders, huiseigenaren, vastgoedeigenaren als ondernemers. Van de 15 deelnemers hebben er 9 een reactie gegeven op het advies voor de Koninginneweg. Dit resulteert in 7 reacties, die u hieronder per deelnemer vindt.

Bewoner Langgewenst

De gemeente vindt mijn reactie belangrijk. Oké. Daar gaan we dan.

Allereerst - en dan ga ik 23 jaar terug - werden onze woningen (appartementen) opgeleverd met balkons (ong. 43 app.) aan de Langgewenstzijde omdat dat een verkeersluwe straat zou worden. De andere zijde (Naarderstraat) zou voor doorgaand verkeer zijn bestemd. Met die wetenschap kochten zij (en ik ook) toen hun huis.

Vlak bij mij (aan de overzijde) waren er al - en zijn er nog steeds - seniorenwoningen met balkons (18 in getal). Dit even om de situatie te schetsen.

Op zich is van een verkeersluwe straat al jaren weinig gebleken. De hoeveelheid verkeer die van en naar de spoorbomen gaan is enorm. Indien er maar iets gebeurt op het spoor waarvan ikzelf helaas al eens getuige ben geweest, is er chaos.

Het verbaasde mij op de bijeenkomsten dat er geen RECENTE getallen zijn van de verkeersbewegingen Schoolstraat/Langgewenst, maar van ong. 4 jaar geleden. Op woensdag- en zaterdag (markt) is het aantal verkeersbewegingen beslist nog veel hoger en die getallen zijn ook niet beschikbaar. Daarnaast is er natuurlijk het lawaai/geschreeuw van de markt van 's ochtends vroeg tot laat in de middag en het getoeter van auto's die menen dat de andere bezitter hun parkeerplek inneemt. Omdat bewoners er vaak voor kiezen in het centrum te gaan wonen, nemen zij dat allemaal voor lief.

Het feit dat er nu bewust een plan op tafel ligt dat de verkeersintensiteit - juist in die straten - nog meer doet toenemen, is een druppel.

Hoewel er begrip is voor de moeilijke situatie van de gemeente om dit probleem op te lossen, is het onbestaanbaar om bewoners aan het Langgewenst en de Schoolstraat dan nog maar weer eens extra te belasten en de dupe van dit probleem te laten zijn.

Niet alleen geluidsoverlast en verkeersdruk, maar ook luchtvervuiling in onze omgeving neemt hierdoor m.i. ontoelaatbaar toe, evenals de hoeveelheid fijnstof. Al die berekeningen op actuele verkeerscijfers door een onafhankelijk instituut heb ik ook niet gezien.

In de bijeenkomsten werd de zorg die bewoners aan het Langgewenst hierover hebben al behoorlijk duidelijk gemaakt en ik onderschrijf dat.

Oplossing zou zijn: ook de kleine spoorbomen sluiten voor al het gemotoriseerd verkeer dat dan door eigen wijken naar Beatrixtunnel of Viaduct Joh. Geradtsweg wordt geleid. Bij calamiteiten op een van die twee punten wordt het wel een uitdaging hoe dan te handelen.

E.e.a. is natuurlijk ook het gevolg van het destijds sluiten van de grote spoorbomen, wat weer het gevolg is van drukte op het spoor. Hierdoor is het aantal toegangspunten naar het centrum beperkt tot 3 en bij het sluiten van de kleine spoorbomen zou dat zelfs 2 zijn.

Bij het openblijven van de kleine spoorbomen, zal het gemotoriseerde verkeer slechts via doorgaande wegen in en uit het centrum moeten worden geleid. Langgewenst/Schoolstraat kan m.i. daarin hooguit de functie "stad uit" vervullen, dus eenrichtingsverkeer richting spoorbomen.

Alvorens de verkeersellende verder op het Langgewenst en de Schoolstraat af te wentelen zou ik het bovenstaande graag in de overwegingen van B&W, de raad en de fracties meegenomen zien.

Bewoner-eigenaar Langgewenst

Bij de op een na laatste vergadering is bij mij het beeld ontstaan dat het centrumplan - hoe dan ook - moet doorgaan.

Dat met het verleggen van de ring veel bewoners gedupeerd zullen worden door grote verkeersoverlast en luchtvervuiling nemen de bedenkers naar mijn idee 'op de koop toe'.

Waarom niet wachten tot er een nieuwe raad en college is? Nee, er is haast bij. Wij hebben avonden als figuranten mogen spelen in een stuk dat democratische besluitvorming moet vertolken. Ik vind het een schijnvertoning.

Mijn reactie is geen aanval op personen, maar op het proces.

Bewoner- eigenaar Langgewenst

Ik heb niet meer gereageerd op het concept advies omdat ik dat op de 30ste al gedaan heb. Toch nog even dit mijn grootste zorg is dat de leefbaarheid in ons gebied veel slechter wordt vanwege de verkeersonveiligheid en een verhoogde fijnstof concentratie. Toen de huizen aan de Naarderstraat in de jaren 90 gebouwd werden werd afgeraden om balkons aan de woningen te bouwen vanwege het grote verkeersaanbod. Nu het milieu steeds belangrijker wordt en veel gemeente proberen auto's uit de binnenstad te weren gaat Hilversum meer mogelijkheden bieden om met de auto naar de binnenstad te komen.

Ik hoop wel dat er behoorlijke verkeersmaatregelen komen om de overlast zoveel mogelijk te beperken.

Tot slot dank ik alle medewerkers voor hun inzet om de plannen van de politiek op zo'n goed mogelijke manier van informatie te voorzien waardoor keuzes konden worden gemaakt. Nu is het aan hun om de juiste keuzes te maken en daarbij rekening te houden met aanwonende.

Bewoner –eigenaar Koninginneweg

Hierbij een aantal opmerkingen over het concept advies klankbordgroep Koninginneweg (en omgeving) zoals opgestuurd (in email) op 26 oktober en besproken in de vergadering op 30 oktober.

Als het uitgangspunt is om minder verkeer door het centrum te sturen en de Groest en het marktterrein te verbinden, dan zal het aantal motorvoertuigen (auto's en ook vrachtwagens en bussen) naar en door het centrum beperkt moeten worden. Een goede doorstroming van verkeer in het centrum, maar dan alleen voor verkeer dat er moet zijn.

Het is de vraag of tweerichtingsverkeer op de Koninginneweg, of het nu voorlangs of achterlangs gaat, past in dit uitgangspunt. Daarom moet de situatie voor de Koninginneweg bekeken worden in het groter geheel. Variant A5A kan daarin meegenomen worden.

In variant B1 zal er een tweebaansweg (tweerichtingsverkeer) met een vrij hoge verkeersintensiteit achter de huizen aan het spoor komen. In de factsheet voor B1, tabel over leefbaarheid, zou voor het geluidsniveau ook de opmerkingen moeten staan als gedaan voor C1A en C1B. Hoewel er, zoals ons in de vergadering is verteld, ruimte is voor een tweebaansweg langs het spoor, zal de weg met name voor de huizen no. 109 t/m 127 wel erg dicht aan de kleine achtertuintjes grenzen. Ook zal er nog bestemmingsverkeer voor de huizen langsgaan (de winkels, de markt en de bioscoop). Het zal nodig zijn te voorkomen dat er sluipverkeer, voor de huizen langs, naar de Schapenkamp, zal ontstaan.

Het verkeer achterlangs (langs het spoor), met ook nog verkeer voorlangs, heeft dus grote gevolgen voor de leefbaarheid en mogelijk voor de waarde van de huizen aan het spoor. Nu liggen de achtertuintjes nog enigszins 'vrij' (alleen fietspad en nog enige ruimte tot het spoor), maar met de drukke tweebaansweg zal de leefbaarheid sterk negatief beïnvloed worden.

De verkeerssituatie bij de Kleine Spoorbomen en de, naar verwachting in de nabije toekomst, langere sluiting (aantal minuten per uur) van de spoorbomen zullen van grote invloed zijn op de verkeersintensiteit van de tweebaansweg.

In de vergadering werd verteld dat het voor variant B1 nodig is om het gebouw van de Kikker te verwijderen voor een kruispunt. Met de varianten B1 en E1 in het concept advies zou dan nog de mogelijkheid onderzocht kunnen worden om de Kikker en de rij huizen vanaf de Kikker t/m no. 127 te verwijderen om meer ruimte te maken bij de Kleine Spoorbomen. Een belangrijk punt van zorg is ook de hoge verkeersintensiteit voor het Langgewenst.

Hoewel er vele varianten zijn bekeken, is het nog niet zover dat er een goede oplossing is gekomen. De varianten die zijn gekozen in het concept advies zijn, voor de Koninginneweg, eigenlijk toch nog tweerichtingsverkeer.

Ik ga er vanuit dat er een (directe) terugkoppeling is hoe deze reactie en ook de andere ontvangen reacties worden meegenomen in de verdere uitwerking van het (concept) advies.

Bovendien ga ik ervan uit dat de inhoud van deze reactie, en van de andere reacties, ook wordt opgenomen in de informatie die, zoals toegezegd in de vergaderingen, ter beschikking zal worden gesteld aan de raad en de raadscommissie.

Bewoner- eigenaar Koninginneweg

Reactie op 'Advies klankbordgroep Koninginneweg e.o.'

Het doel van deze klankbordgroep was het zoeken naar een oplossing voor het verkeer rondom het stationsgebied. Tijdens de verschillende bijeenkomsten is gebleken dat met de vooraf gestelde uitgangspunten er slechts 1 oplossing mogelijk blijkt te zijn: tweerichtingsverkeer door de Koninginneweg. (door de Koninginneweg, langs de lijn of sloop komt in feite op hetzelfde neer). Ondanks dat er diverse goede ideeën zijn ingebracht, zijn deze afgefallen omdat ze niet voldoen aan de uitgangspunten. Het is jammer om met die reden goede ideeën te negeren. Je zou ook kunnen kijken of de uitgangspunten zouden moeten worden herzien.

Hierbij mijn reactie op de verschillende varianten:

A5

In mijn ogen wegen de genoemde nadelen niet op tegen de voordelen:

- + Minder druk op kleine spoorbomen door afname verkeer.
- + Geen doorgaand verkeer door het centrum.
- + Goedkoper: geen aankoop en sloop panden nodig, geen verdiepte doorgang Schapenkamp.
- + Op korte termijn realiseerbaar
- Het verkeer op de buitenring van Hilversum zal toenemen als gevolg van deze variant.
Dit zijn brede wegen met vrijliggende fiets- en voetpaden. Het is jammer dat de benodigde maatregelen nog niet zijn onderzocht.
- Sluipverkeer zal toenemen rond het station
Hier zijn diverse oplossingen voor te bedenken om dit tegen te gaan.
- Het imago op het gebied van autobereikbaarheid komt verder onder druk te staan.
Het doel van dit plan is o.a. een goede bereikbaarheid van het centrum, niet het verbeteren van het imago.
- Door het aanbrengen van de 'knip' wordt in de basis de autobereikbaarheid van het centrum kwetsbaarder
Het idee is om zowel vanaf de Koninginneweg als vanaf de Schapenkamp uit te komen in een parkeergelegenheid bij het Station, dus ook bij de Markt, Bioscoop en Groest. De autobereikbaarheid van het centrum is hierdoor juist optimaal in plaats van kwetsbaar.

B1/E1

Ik denk dat, ondanks de maatregelen bij de kleine spoorbomen, het aanleggen van een verbinding in twee richtingen tussen Beatrixtunnel en Vorstin, de bereikbaarheid van het centrum niet zal vergroten, maar juist verkleinen. Het is het faciliteren van doorgaand verkeer wat extra verkeer aantrekt waardoor er juist stagnaties zullen ontstaan.

Ik kan me voorstellen dat met zoveel verkeer (toename meer dan 1000%) langs je woning de leefbaarheid dusdanig verslechterd dat E1 de beste van deze twee opties is.

C1 A/B

Deze varianten hebben naast de nadelen van B1 en E1 in mijn ogen geen voordelen dus kan ik me er goed in vinden om deze af te laten vallen.

Twee bewoners- eigenaren Langgewenst

Hier bij mijn mening en advies.

In de plannen die nu voorliggen kan ik mij niet vinden.

Alle variaties hebben een verslechtering van het woongenot en gezondheid van de bewoners van 193 huishoudens en 154 buitenruimtes.

Ons complex is juist ontworpen naar aanleiding van een eerder bestemmingsplan, wat inhield een autoluw Langgewenst

en een doorgaande weg Naarderstraat, wat inhield Naarderstraat geen buiten ruimte, en Langgewenst wel.

En volgens alle variaties houd dat in een verhoging van het gemotoriseerde verkeer, een verhoging van het aantal dhb met meer dan 3, een verhoging van fijnstof.

Het zou de raad en het college sieren als er overwogen zou worden om terug te komen op de uitgangspunten die zijn vastgesteld op 14 december 2016.

Het is begrijpelijk dat er toen voor gekozen is om de oversteek Groest – markt makkelijker te maken en er een eenheid van te maken.

Waarschijnlijk is er toen niet aan gedacht eventuele gevolgen voor het Langgewenst en Schoolstraat.

En dat alleen omdat er in de afgelopen jaren geen maatregelen zijn getroffen om de

voetgangersoversteekplaats Groest – markt te reguleren,

en vooral op marktdagen met als hoogtepunt tussen 11.30 uur en 14.30 uur, dan steekt iedereen zomaar over wat inhoudt dat het verkeer opstroopt op de binnenring.

De oversteekplaats Leeuwenstraat – Station voldoet om het oversteken te reguleren, en is geen echt obstakel om naar het centrum te gaan,

heeft geen opstomend effect op de binnenring. En de voetgangers/fietsers moeten nu al twee wegen overstekken, dus daar veranderd bij twee richtingen niets aan.

Vind het college en de raad, het belangrijker dat het imago van Hilversum verbeterd, ten koste van de eigen inwoners?

Door een rotonde te maken op de kruising Koninginneweg – Stationsstraat/ Schapenkamp is het mogelijk tweerichtingsverkeer te maken.

In Nederland stierven in 2013 ongeveer 180 mensen voortijdig aan de giftige uitstoot door diesel bij personen en bestelauto's en vrachtauto's.

(Volgens het Noorse meteorologische instituut is de werkelijke uitstoot van diesels vier tot zeven keer zo groter dan wordt beweerd.)

Door Hilversum 100 Challenge te lanceren geeft de gemeente toe dat er iets gedaan moet worden aan de lucht kwaliteit voor de bewoners van Hilversum.

De omleiding van het luw maken van de Stationsstraat, heeft als gevolg dat om van de Schapenkamp naar het Melkpad te komen bijna 1 kilometer extra is met alle co2 uitstoot van dien.

De uitspraak van de rechtbank in Den Haag in september 2017 dat de Nederlandse staat meer moet doen tegen de luchtvervuiling.

De grote boosdoeners zijn stikstofdioxide en fijnstof.

De luchtvervuiling moet aangepakt worden zodat er minder mensen ervan ziek worden of doodgaan.

De rijksoverheid heeft niet voor niets een site in het leven geroepen om de kwaliteit van van leven voor de inwoners geroepen.

<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtkwaliteit/slimme-en-gezonde-stad>

REACTIE OP HET CONCEPTADVIES VAN DE KLANKBORDGROEP KONINGINNEWEG

Als deelnemers aan de klankbordgroep Koninginneweg zijn wij gestart op 12 juni 2017 met een eerste bijeenkomst. De vraag was om mee te denken over een oplossing voor het vraagstuk van de tweerichtingsverbinding tussen het station en de Vorstin. Vooraf gaande aan deze bijeenkomst werd door wethouder Wimar Jaeger nadrukkelijk gezegd dat er niet mocht worden afgeweken van de twee standpunten nl. punt 1: de stationstraat wordt afgesloten voor doorgaand verkeer en punt 2: tweerichtingsverkeer tussen de beatrix tunnel en de kleine spoorbomen.

Na 5 bijeenkomsten waar meer dan 20 varianten de revue gepasseerd zijn, waarvan enkele de bereikbaarheid van centrum zeker zullen verbeteren blijft echter, doordat er niet van de twee gestelde voorwaarden afgeweken mag worden, niet veel meer over dan wat u nu wordt aangeboden.

Variant 1: Doordat bij een eerdere optie van tweerichtingsverkeer door de Koninginneweg al gauw bleek dat hiervoor de aanwezige ruimte te krap is, wordt nu de variant van twee richtingen langs de spoorlijn aangeboden.

Dit is de achterkant van de woningen aan de Koninginneweg en hiervoor zullen diverse panden moeten worden aangekocht.

Hierbij zijn nog wel een paar openstaande vragen, zoals blijft door de enorme verkeerstoename en de verwachte toename van het goederen verkeer over het spoor de geluidsoverlast en de hoeveelheid fijnstoffen en uitlaatgassen binnen de wettelijke normen.

Variant 2: Is het opkopen en slopen van alle bebouwing tussen de kleine spoorbomen en het station. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om desnoods een 4 baansweg aan te leggen.

Dit is wel een gigantisch kostbare en tijdrovende oplossing en zal ook de verkeersdoorstroming niet bevorderen, want door de aanzuigende werking van verkeer dat zich een weg zoekt dwarsdoor Hilversum zal het voor verkeer dat naar het centrum wil steeds moeilijker worden.

Afgelopen week ontvingen we ook nog diverse ontwerpschetsen van hoe zo een kruising voor de kleine spoorbomen er uit zou kunnen zien.

Deze tekeningen deden ons eerder denken aan een reconstructie van verkeersplein Oudenrijn dan die van een van een kruispunt op de centrumring van Hilversum.

Stel dat dit allemaal op dit punt toch uitvoerbaar en betaalbaar zou zijn, komt het verkeer toch weer een paar honderd meter verder op de binnenring in de knel.

Het is dan ook geen uitgangspunt om te zeggen, de buitenring loopt vast dus we moeten maar meer verkeer door het centrum laten rijden. Je komt dan in een visuele cirkel terecht doordat de ruimte die dan geboden wordt op de buitenring weer opgevuld wordt door verkeer van buitenaf en er dan nog meer verkeer een weg zoekt door het centrum en dat het centrum dan helemaal ontoegankelijk wordt gemaakt.

Om de buitenring te ontlasten moet het verkeer al daarvoor opgevangen en gestuurd worden.

Wij zijn dan ook geen voorstander van dit conceptadvies en hopen dan ook dat er van de door wethouder Wimar Jaeger gestelde voorwaarden afgeweken gaat worden en dat er naar andere en betere oplossingen gekeken wordt om het centrum van Hilversum bereikbaar te houden.