

Fietsnetwerk Gemeente Hilversum

Laan 1914 no.35
3818 EX AMERSFOORT
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Fietsnetwerk Hilversum
Referentie: BH4527TPRP2011130802
Status: P01.01/S0
Datum: 27 november 2020
Projectnummer: BH4527

Opgesteld door: Debbie Ammerlaan, Joep Coopmans

Gecontroleerd door: Sjors van Duren

Datum: 27.11.2020

Goedgekeurd door: Joep Coopmans

Datum: 27.11.2020

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

Inhoud

1	Inleiding	3
2	Opzet van het fietsnetwerk	3
3	Gevolgte aanpak	4
3.1	Regionaal fietsnetwerk	4
3.2	Functiekaart	5
3.3	Huidig gebruik	6
3.4	Bestaande fietsvoorzieningen	7
3.5	Directheid van routes	8
3.6	Knelpunten in bestaand fietssysteem	9
3.7	Input vanuit gemeentelijke organisatie	10
4	Opbouw en resulterend fietsnetwerk	11
5	Uitwerking in wenselijke maatregelen	13
5.1	Type fietsvoorzieningen op wegvakniveau	14
5.2	Breedte van de fietsvoorzieningen	15
5.3	Type verharding	16
5.4	Kruispunttype en/of voorrangsregeling	17

1 Inleiding

In de regio Gooi en Vechtstreek, waarvan Hilversum onderdeel uit maakt, is recentelijk het regionale hoogwaardig fietsnetwerk bepaald. Dit bestaat uit de hoogwaardige fietsroutes (doorfietsroutes) in de regio, waarvan een flink aantal routes Hilversum in en uit gaat.

Dit regionale fietsnetwerk moet geïntegreerd worden met het lokale fietsnetwerk. Om deze reden heeft de gemeente Hilversum deze gelegenheid aangegrepen nu ook het lokale fietsnetwerk, binnen de gemeentelijke grenzen, te benoemen en zicht te krijgen in de daarbij behorende maatregelen om fietsers voor de verschillende routes de gewenste kwaliteit te bieden.

Daarnaast vormt direct vormt dit nieuwe fietsnetwerk input in de nieuwe Mobiliteitsvisie, die binnen de gemeente momenteel wordt opgesteld.

De gemeente heeft Royal HaskoningDHV gevraagd het (nieuwe) fietsnetwerk voor de Hilversum op te stellen en knelpunten en passende maatregelen te benoemen om het gewenste netwerk volledig in kaart en beeld te hebben.

2 Opzet van het fietsnetwerk

Voor de opzet en keuzes van het fietsnetwerk binnen de bebouwde kom van Hilversum gelden enkele factoren primair:

- Het netwerk moet aansluiten bij het voorstel van het regionale hoogwaardig fietsnetwerk, de doorfietsroutes (vanaf grens bebouwde kom);
- Vanaf het regionale hoogwaardige fietsnetwerk en vanuit woonwijken moet het hoofdfietsnetwerk verbindingen maken naar de belangrijkste bestemmingen in Hilversum;
- Het hoofdfietsnetwerk moet direct, comfortabel en veilig zijn.

In het fietsnetwerk onderscheiden we drie soorten routes:

1. Hoogwaardige fietsroutes: bedienen de regionale verbindingen van/naar Hilversum en belangrijkste routes in Hilversum naar centrum/station → hoogste kwaliteit, snel, veilig en comfortabel doorfietsen;
2. Hoofdfietsroutes: ontsluiten de belangrijkste woon-werkgebieden van Hilversum → hoge kwaliteit, snel, veilig en comfortabel (door)fietsen;
3. Basisnetwerk: complementair, ontsluiten de kleinere gebieden en zorgen dat iedere bewoner veilig kan fietsen → veilig fietsen, fietsvoorzieningen op orde.

Passend bij deze opzet gelden kwaliteitseisen (en wensen) per type netwerk:

Tabel 1 Kwaliteitseisen en -wensen per type fietsnetwerk

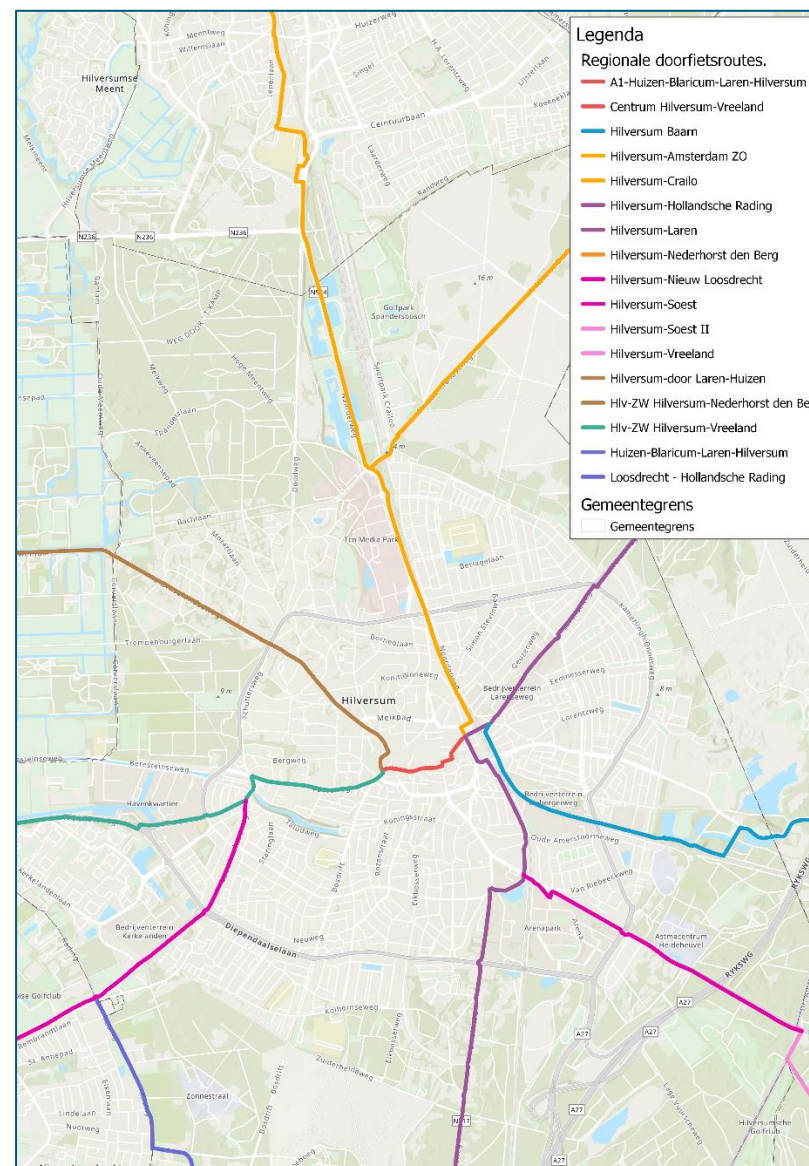
	Kwaliteitseisen en -wensen
Hoogwaardige fietsroute	- Omrijdfactor 1.1, max 1.2 ten opzichte van herkomst en bestemming - Kruispunten: zo min mogelijk stops, evt ongelijkvloers - Minimale breedte: 3,0m (2 richtingen), 2,0m (1 richting) - Optimale breedte: 4,0m (2 richtingen), 2,5m (1 richting) - Verhardingsmateriaal: asfalt/beton
Hoofdfietsroute	- Omrijdfactor max 1.2 ten opzichte van herkomst en bestemming - Maaswijdte: bibeko 300-500 m - Kruispunten: in voorrang, veilig - Minimale breedte: 3,0m (2 richtingen), 2,0m (1 richting) - Verhardingsmateriaal: asfalt/beton
Basisnetwerk	- Omrijdfactor 1.3-1.4 - Veilige en goede inrichting van wegen en kruispunten: cf. CROW-richtlijnen (relatie met intensiteiten) - Verhardingsmateriaal: asfalt/beton/hoge kwaliteit elementverharding (lage trillingshinder)

3 Gevolgde aanpak

Op basis van een inventarisatie van bestaand materiaal en de bestaande situatie, een analyse en interactie met een brede vertegenwoordiging van de Hilversumse collega's is het fietsnetwerk tot stand gekomen. Het resultaat hiervan komt in hoofdstuk 4 aan de orde. De gebruikte bouwstenen worden in dit hoofdstuk toegelicht.

3.1 Regionaal fietsnetwerk

Het regionale fietsnetwerk is vastgelegd in de “Rapportage realisatie Hoogwaardig Fietsnetwerk Regio Gooi en Vechtstreek” (sept. 2020). In de afbeelding staan de routes weergegeven die met Hilversum zijn verbonden. De provincie Utrecht gaat verder met de uitwerking van de routes buiten de bebouwde kom, tussen de kernen. Routes worden in werkgroepen uitgewerkt met Provincie, regio en de aansluitende gemeentes. De gemeentes zijn aan zet om de regionale, hoogwaardige fietsroutes binnen de gemeentelijke grenzen goed en juist in te richten en te faciliteren.

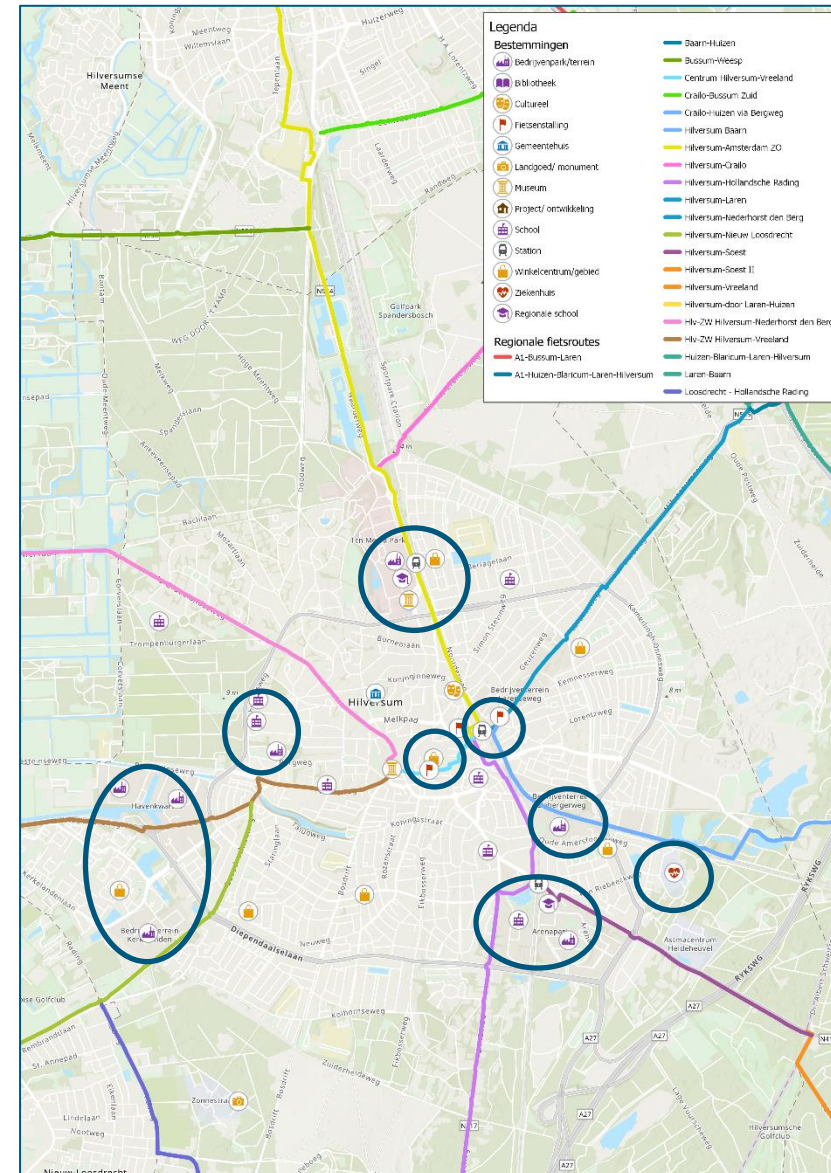


Figuur 1 Regionaal fietsnetwerk

3.2 Functiekaart

De wezenlijke functie van het lokale fietsnetwerk is dat het gebruikers binnen Hilversum faciliteert om van herkomst naar bestemming te komen. De belangrijkste functies in Hilversum, die als de meest gebruikte bestemmingen voor fietsers gelden (verkeersgeneratoren), zijn vastgelegd in de ‘functiekaart’, hiernaast afgebeeld. Deze belangrijkste bestemmingen in Hilversum zijn te clusteren in een 8-tal deelgebieden:

- Station(somgeving)
- Centrum
- Media Park
- Arenapark inclusief ROC en Laapersveld
- Ontwikkeling 1221
- Tergooi ziekenhuis
- Regionale scholen aan Schuttersweg
- Bedrijventerrein Zuid-West



Figuur 2 Functiekaart Hilversum

3.3 Huidig gebruik

Het huidig gebruik van routes door fietsers is een belangrijke indicator; fietsers zijn immers genegen de kortste en comfortabele routes te kiezen. Zo geven druk gebruikte verbindingen een beeld van bestaande voorkeursroutes en verbindingen die belangrijke herkomst-bestemmingsrelaties in het huidige netwerk faciliteren. Uiteraard is dit wel gebonden aan het bestaande fietsnetwerk en de (on)mogelijkheden daarbinnen. Zo spelen het beperkt aantal verbindingen over het spoor of de snelweg een rol in de routekeuze van fietsers.

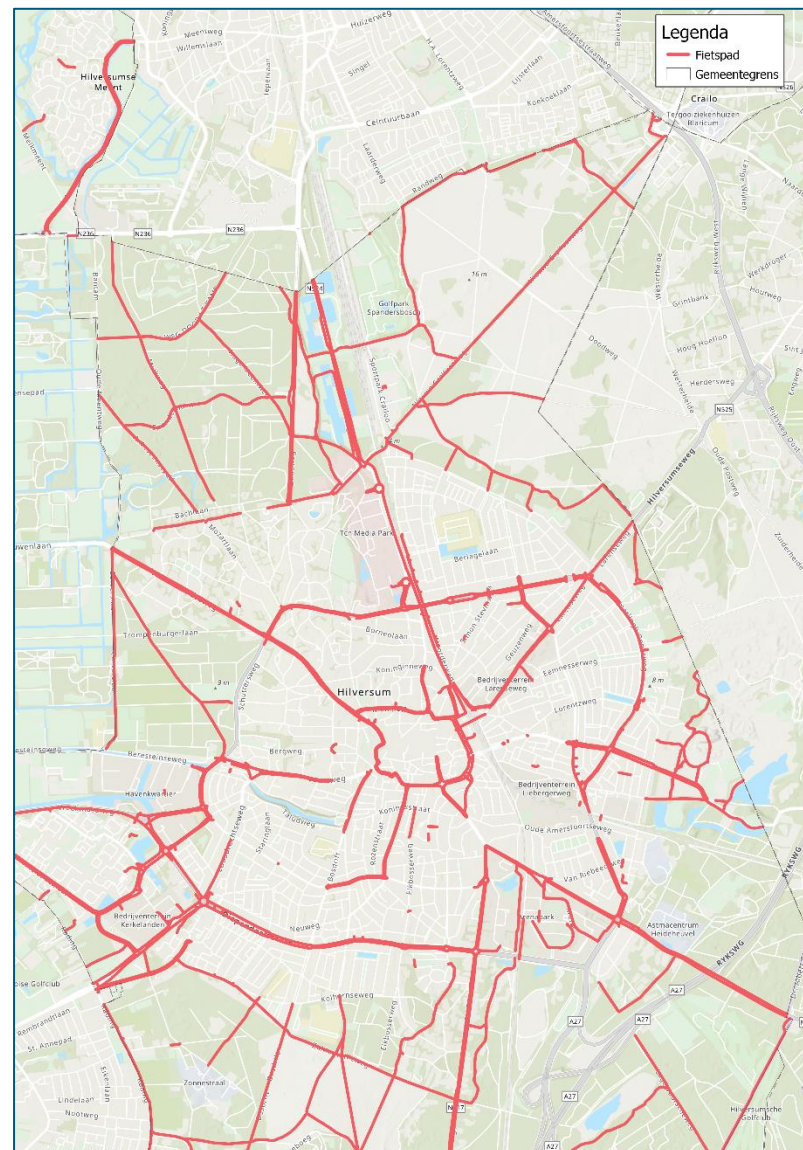
Voor de situatie in Hilversum is hiervoor de plot vanuit het gemeentelijk fietsmodel goed bruikbaar; deze geeft een totaaloverzicht en is gebaseerd op een groot aantal tellingen. Daarmee geeft dit een betrouwbaar beeld van de bestaande fietsintensiteiten.



Figuur 3 Fietsstromen uit gemeentelijk fietsmodel Hilversum

3.4 Bestaande fietsvoorzieningen

Binnen het gemeentelijke wegennet zijn uiteraard al op veel plaatsen fietsvoorzieningen aanwezig. Ook bij het bepalen van het nieuwe fietsnetwerk zijn deze mede richtinggevend. In aansluiting bij de kwaliteitseisen voor het hoofdfietsnetwerk (hoogwaardige fietsroutes en hoofdfietsroutes) zijn fietsvoorziening met voldoende kwaliteitsniveau van belang, dat wil zeggen vrijliggende fietspaden en fietsstraten. Op de kaart zijn de wegvakken met bestaande vrijliggende fietspaden in beeld gebracht. In de huidige situatie kent binnen Hilversum alleen de Hoge Naarderweg een inrichting als fietsstraat. Voorzien is dat ook de Schuttersweg een fietsstraat wordt. Realisatie hiervan is in 2021 en 2022 gepland.



Figuur 4 Vrijliggende fietspaden in gemeente Hilversum (bron: Openstreetmap)

3.5 Directheid van routes

Om inzicht te krijgen in de directheid van de bestaande fietsroutes in Hilversum, op basis van huidige infrastructuur, zijn omrijdfactoren berekend. Vanuit iedere wijk zijn de hemelsbrede afstanden (theoretisch meest directe route) naar de belangrijkste bestemmingen afgezet tegen de werkelijk te fietsen route. De werkelijk te fietsen route is bepaald met de fietsrouteplanner van Google Maps. Dit resulteert in een omrijdfactor. Hoe hoger de omrijdfactor, des te minder direct de verbinding is

Op de afbeelding hiernaast zijn als voorbeeld de relaties tussen de Wijk Zuid met de eerder in de functiekaart geclusterde 8 bestemmingen afgebeeld. De analyse naar de directheid van de routes zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

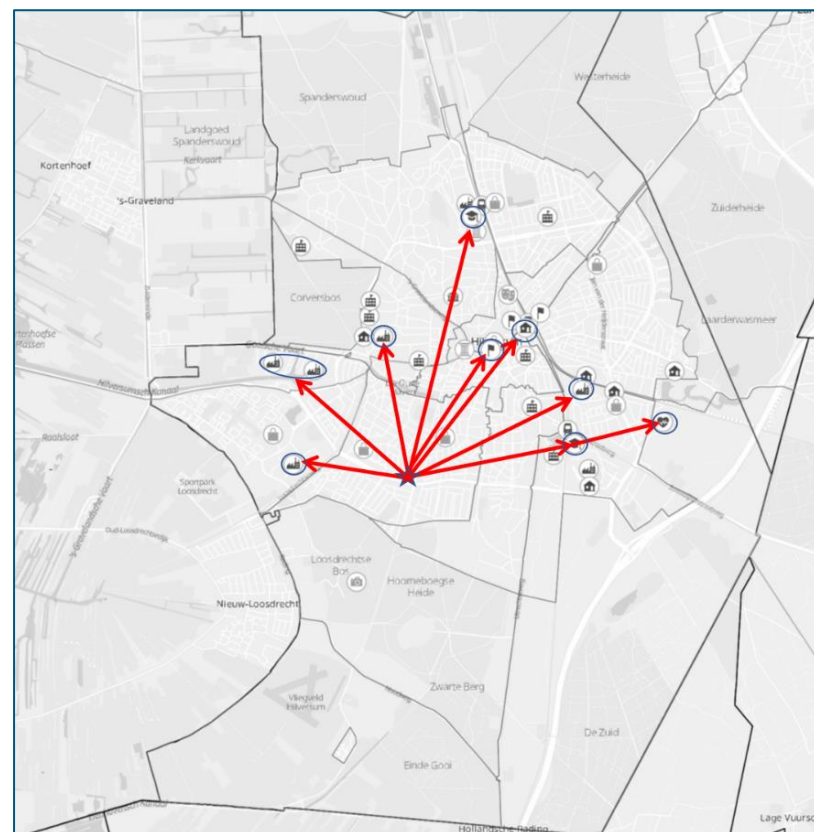
Tabel 2 Voorbeeld analyse directheid routes vanuit Wijk Zuid

Herkomst	Bestemming	Afstand		Omrijdfactor
		Hemelsbreed	Route	
Zuid	Centrum (P-fiets Zeedijk)	1,24	1,40	1,13
	Station	1,67	2,00	1,20
	Arenapark incl. ROC	1,60	2,00	1,25
	Ter Gooi Ziekenhuis	2,55	2,90	1,14
	Media Park	2,34	3,00	1,28
	Scholenccluster Schuttersweg	1,15	1,70	1,48
	Havenkwartier	1,70	2,10	1,24
	Kerkelanden	1,31	1,60	1,22

Hieruit blijkt dat de omrijdfactoren voor de Wijk Zuid beperkt zijn. Dit beeld geldt voor nagenoeg alle wijken van Hilversum: de omrijdfactor blijven nagenoeg voor elke relatie onder de 1,5 en de meeste gevallen bedraagt deze tussen 1,1

en 1,3. Dit betekent dat de bestaande verbindingen en routes voor fietsers (vrij) direct zijn. Gebieden waar de hoogste omrijdfactoren resulteren zijn:

- voor de Wijk Noordwest zijn routes richting/via centrum en westzijde van Hilversum niet direct, ten gevolge van de 'meanderende' wegenstructuur in de wijk;
- de spoorlijn beïnvloedt de directheid voor sommige relaties;
- de Oude Haven vormt voor enkele relaties een barrière.

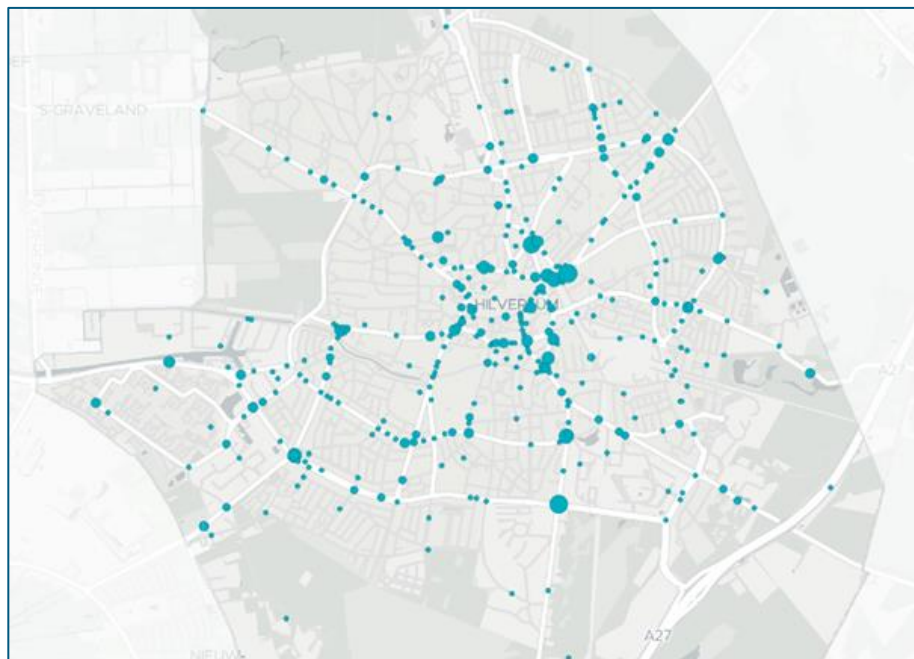


Figuur 5 Voorbeeld van bestemmingen vanuit Zuid

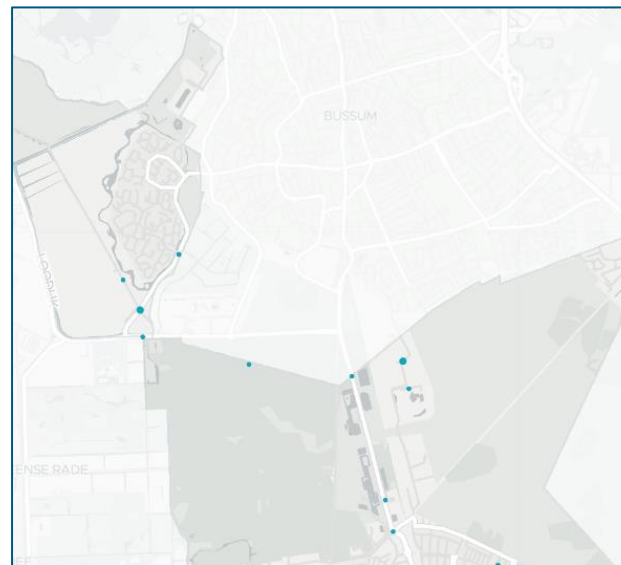
3.6 Knelpunten in bestaand fietssysteem

Ook knelpunten in het huidige verkeerssysteem zijn mee beschouwd. De focus hierbij ligt in de ongevallen met betrokkenheid van fietsers, die een indicatie geven van onveilige routes, die ofwel wenselijk anders ingericht worden ofwel wenselijk gemeden worden in het fietsnetwerk. In getoonde afbeeldingen zijn de ongevallen met (brom)fietsers in kaart gebracht voor de jaren 2014 tot en met 2019 (BRON data, Ministerie I&W), voor Hilversum en de Meent. Enkele locaties in Hilversum tonen duidelijk een hogere concentratie van ongevallen.

Een andere vorm van knelpunten zijn ontbrekende schakels (missing links) in het bestaande netwerk. Deze zijn specifiek voor het fietsnetwerk niet in het onderzoek naar voren gekomen.



Figuur 6 Locaties ongevallen met betrokkenheid fietsers in Hilversum, m.u.v. Hilversumse Meent (bron: BRON data, Ministerie I&W)



Figuur 7 Locaties ongevallen met betrokkenheid fietsers in Hilversum, Hilversumse Meent en buitengebied aan noordzijde (bron: BRON data, Ministerie I&W)

3.7 Input vanuit gemeentelijke organisatie

Ter begeleiding van dit project is een interne klankbordgroep opgesteld; samengesteld met verkeersexperts en experts uit verschillende beleidsvelden van de gemeente Hilversum. Deze zijn eerste individueel geïnterviewd en daarna als gezamenlijke klankbordgroep ingezet. De klankbordgroep heeft de discussiepunten besproken en de conceptvoorstellen voor het fietsnetwerk getoetst.

In de interviewronde kwamen diverse onderwerpen naar voren, die mede de keuzes voor het fietsnetwerk bepaald hebben, maar ook onderwerpen zijn, die bij de nadere uitwerking aandacht behoeven.

Aandachtspunten waar het Hilversumse fietsnetwerk aan moet voldoen:

- Grotere/drukkere routes c.q. belangrijke herkomsten en bestemmingen met elkaar verbinden;
- Woon-werkroutes versterken, binnen Hilversum en met omliggende kernen;
- Bereikbaarheid van werklocaties verbeteren, daarmee werknemers verleiden om eerder de fiets te pakken;
- Aansluiten bij OV-knooppunten;
- Aansluiten op fietsparkeerplaatsen (en deelfietsstelsysteem);
- Aansluiten op recreatieve routes (zowel binnen als buiten gemeentes); de routes moeten elkaar versterken;
- Behoud van voetgangersgebied;
- Veilige routes;
- Compleet netwerk (geen ontbrekende schakels, geen losse eindjes);
- Directe routes (niet veel omrijden) óf gebruik maken van recreatieve routes (rondje Hilversum);
- Ontvlechten of niet: keuze om routes voor auto's en fietsers uit elkaar halen (fietspaden niet langs de drukke autowegen in Hilversum) óf juist combineren van hoofdroutes (vrijliggende voorzieningen, voorrang);
- Keuze voor structuur: sterstructuur, zoals het regionaal hoogwaardig fietsnetwerk opgesteld door regio nu allemaal naar het stationsgebied

van Hilversum leiden, of ringstructuur, vergelijkbaar met de buitenring en centrumring voor autoverkeer;

- Keuze voor kruispunten met buitenring: in voorrang voor fietsers of ongelijkvloers.

Aandachtspunten bij verdere uitwerking van het fietsnetwerk:

- Goede bewegwijzering;
- Rekening houden met verschillende soorten fietsen/ fietsers met verschillende snelheden en andere ontwikkelingen, zoals brede bakfietsen, speed-pedelects, e-bikes. Ook anticiperen op verdere toekomstontwikkelingen, waarbij gedacht kan worden aan andere typen voertuigen;
- Comfortabel en aantrekkelijk: meer ruimte voor fietsers (en voetgangers), minder voor auto (inclusief parkeren); meer prioriteit in inrichting voor fietsers (geen drempels) en meer groen;
- Goede en veilige fietsverbindingen naar scholen en fietsvriendelijke en veilige schoolomgeving rondom de school;
- Voldoende opstelruimte voor fietsers bij verkeerslichten, ter voorkoming van fietsfiles en andere negatieve gevolgen;
- Ontwikkelingen: gebruik maken van en aansluiten bij innovatieve ontwikkelingen (MaaS-concepten, iVRI's, e.d.): fietsers meer prioriteit geven met verschillende systemen.

4 Opbouw en resulterend fietsnetwerk

Bouwend op de basiseisen voor de opzet van het fietsnetwerk, zoals in hoofdstuk 2 aangegeven, en de inventarisatie en analyse van de verschillende componenten, zoals in hoofdstuk 3 toegelicht, is een fietsnetwerk voor Hilversum opgesteld.

Vanuit de wijkindeling van de gemeente is voor iedere wijk beschouwd op welke wijze de belangrijkste bestemmingen, zoals weergegeven op de functiekaart, direct, veilig en comfortabel kunnen worden bereikt. Bij de keuze van de mogelijke routes hebben de volgende overwegingen meegespeeld:

- Directe routes hebben de voorkeur, mede kijkend naar het huidige gebruik;
- Een combinatie van een sterstructuur en een ringstructuur is passend om de gewenste maaswijdte van het hoofdfietsroutenet te garanderen, mede gezien de spreiding van de belangrijkste bestemmingen in de stad;
- Indien mogelijk en realistisch zijn hoofdroutes voor de fiets gescheiden van het hoofdnet voor de auto;
- Het fietsnetwerk anticipeert op ontwikkelingen naar de toekomst toe. Deze ontwikkelingen zijn:
 - de implementatie van het Masterplan Arenapark;
 - de ontwikkelingen langs het spoor (gebied 1221);
 - de gewenste parallelroute aan de Utrechtseweg door het GNR-gebied;
 - Stationsgebied incl. ingang nieuwe fietsenkelder.
- Het netwerk sluit aan op bestaande recreatieve routes aan de randen van de stad.

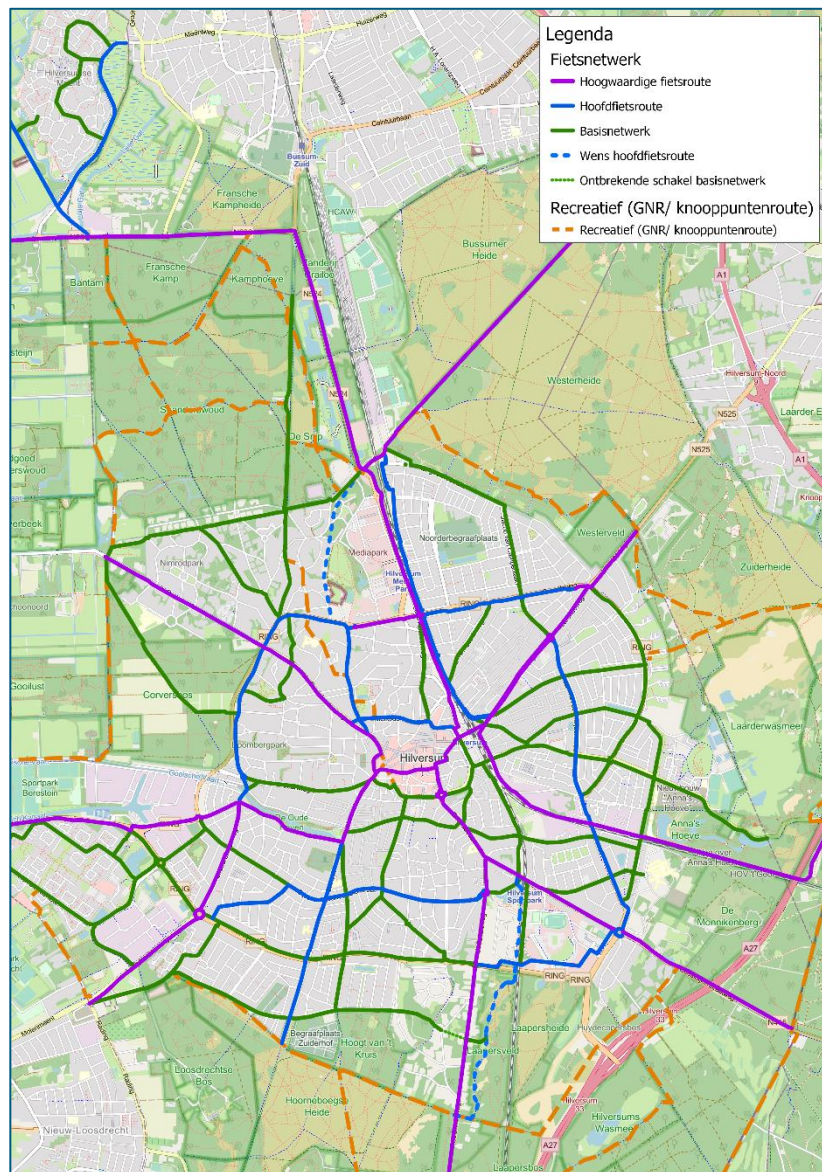
In nadere overweging is op twee punten binnen Hilversum afgeweken van het regionaal hoogwaardig fietsnetwerk (regionale doorfietsroutes), zoals vanuit de regionale studie naar voren gedragen. Dit betreft de keuze om niet de

Vaartweg, maar de Taludweg aan te wijzen als hoogwaardige fietsnetwerk. Enerzijds omdat de route via de Vaartweg onaantrekkelijk is voor fietsers vanwege het hoogteverschil en de krappe fietsvoorzieningen (die moeilijk uit te breiden zijn), anderzijds omdat de route via de Taludweg in de praktijk al veel (meer) gebruikt wordt (zie paragraaf 3.3). Met deze keuze worden de hoofdroutes voor auto en fiets al uit elkaar getrokken: de Vaartweg als hoofdroute voor de auto, de Taludweg als hoofdroute voor de fiets.

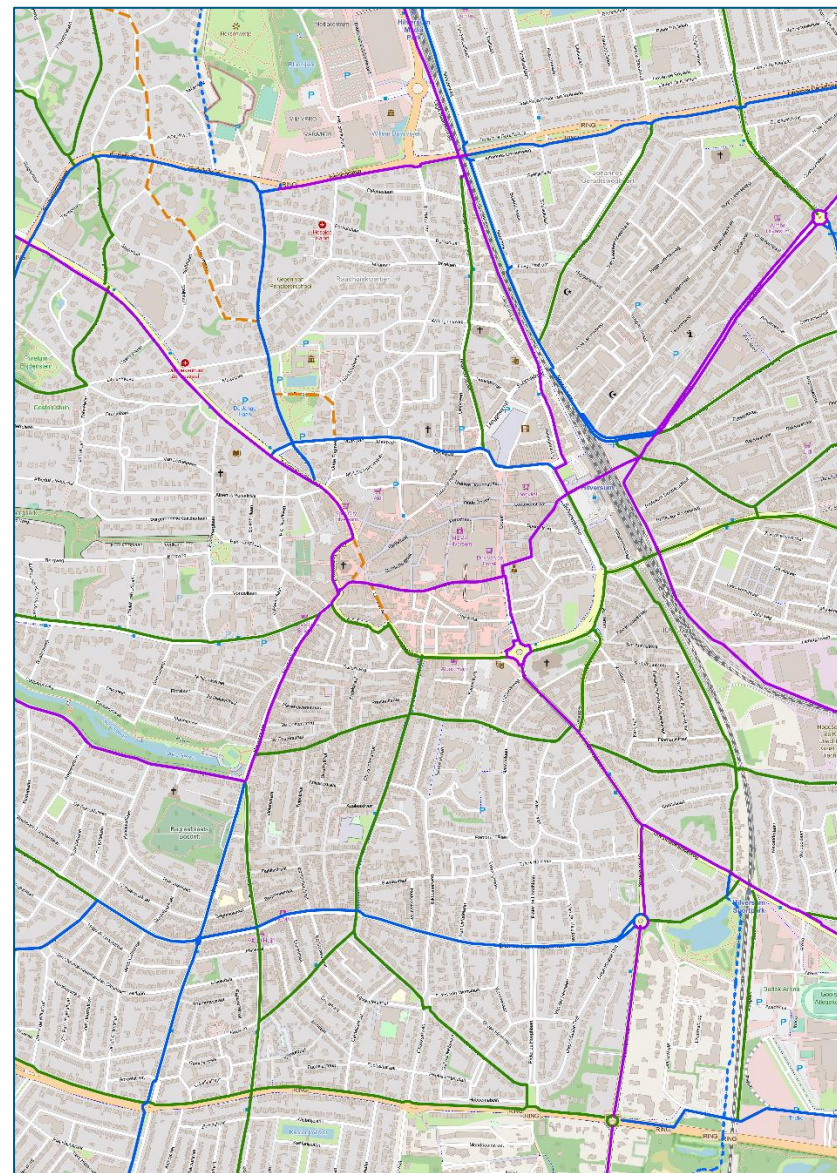
Het andere punt betreft de regionale doorfietsroute Amersfoort-Soest-Baarn Hilversum. Deze staat in het regionale netwerk ingetekend over het wandelpad parallel aan het spoor, aan de westzijde. Voorkeur van de gemeente Hilversum is om deze route niet via het wandelpad, maar via de Emmastraat te leiden. Op deze manier worden fietsers door het centrum geleid en blijven fietsers aan de juiste zijde van de Schapenkamp indien richting de fietsenkelder van het centraal station wordt gefietst.

De afbeeldingen op de volgende pagina toont het complete fietsnetwerk, waarbij de verschillende type routes zijn onderscheiden: hoogwaardige fietsroutes, hoofdfietsroutes, basisnetwerk routes en recreatieve routes.

Dit kaartbeeld is ook in digitale vorm (GIS) separaat van deze rapportage opgeleverd. In deze GIS-omgeving kan desgewenst nader ingezoomd worden.



Figuur 8 Fietsnetwerk Hilversum (incl. recreatief fietsnetwerk)



Figuur 9 Fietsnetwerk, ingezoomd op het centrum

5 Uitwerking in wenselijke maatregelen

Op grond van het voorgestelde fietsnetwerk is een inventarisatie gemaakt van de gewenste (of benodigde) maatregelen om het hoofdfietsnet (alle hoogwaardige fietsroutes en hoofdfietsroutes) te realiseren in lijn met de kwaliteitseisen, zoals deze in hoofdstuk 2 zijn aangegeven.

De maatregelen vallen uiteen in een viertal categorieën:

1. Type fietsvoorzieningen op wegvakniveau
2. Verbreding van bestaande fietsvoorzieningen v
3. Verbeteren van de type verharding
4. Kruispunttype en/of voorrangregeling

De resultaten zijn opgenomen in de digitale kaartbeelden, die bij deze rapportage zijn opgeleverd. In de volgende paragrafen zijn de voornaamste resultaten weergegeven.

Bij de typering van de maatregelen is rekening gehouden met enkele ontwikkelingen op fietsgebruik die zich in Nederland voordoen. Deze zijn:

- Een algemene stijging van het fietsgebruik en meer diversiteit in type fietsen. Hierdoor wordt het drukker op het fietspad. Met bredere fietspaden kunnen deze grotere stromen fietsverkeer beter afgewikkeld worden.
- Een toenemende aandacht voor 'enkelvoudige ongevallen'. Enkelvoudige ongevallen zijn ongevallen waar geen andere verkeersdeelnemer bij betrokken is. Denk hierbij aan een fietser die een paaltje of een stoeprandje raakt of ten val komt door gladheid (veroorzaakt door gladde verharding). Het verbeteren van de verharding en verbreden van fietspaden zorgt voor een veiligere en comfortabelere fietsreis.
- De gemeente Hilversum wil het fietsgebruik verder stimuleren. Door het makkelijker, sneller en veiliger te maken om te fietsen is de verwachting dat meer mensen gaan fietsen. Met name op kruispunten kan veel gewonnen worden: een betere afstelling van verkeerslichten,

voorrang voor fietsen of minder oversteekpunten zorgen voor een prettigere, veiligere en comfortabelere fietsreis.

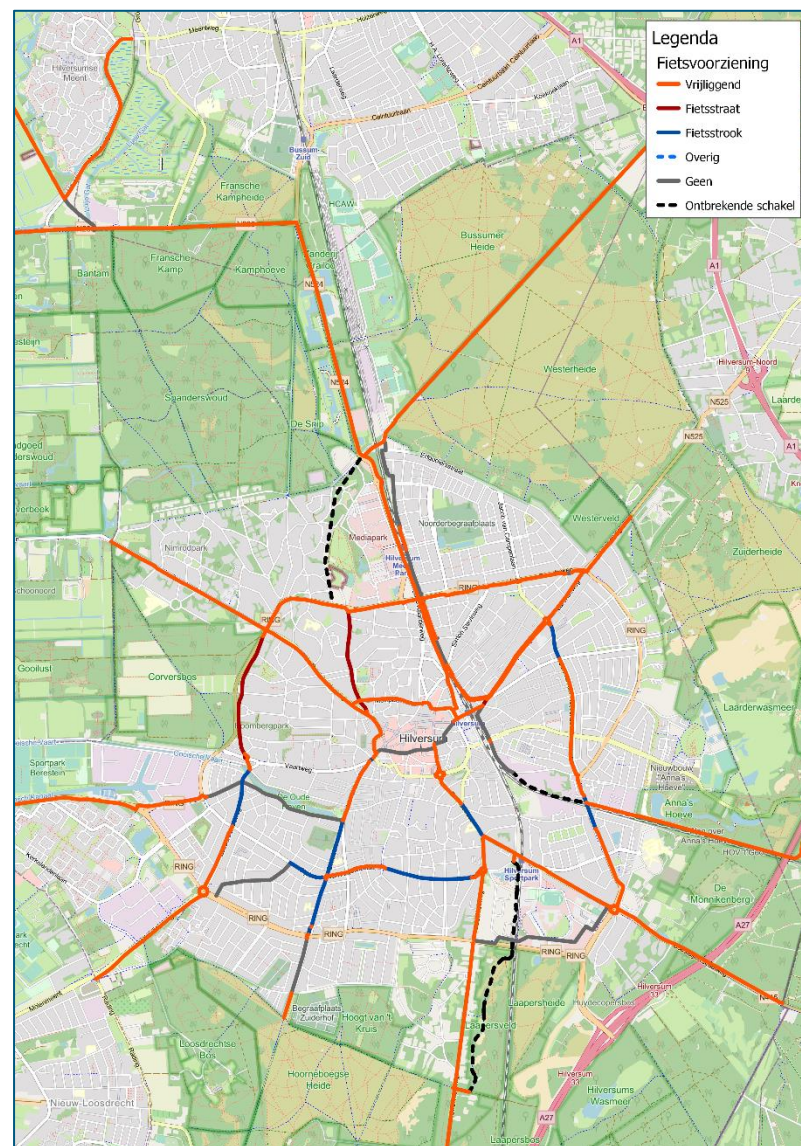
5.1 Type fietsvoorzieningen op wegvakniveau

Op het door- en hoofdfietsnetwerk waar het autoverkeer 50km/u rijdt dient het fietsverkeer zoveel mogelijk gescheiden te zijn van het autoverkeer; vrijliggende fietspaden hebben dan de voorkeur.

Indien dat niet mogelijk is, is een afwaardering van de straat naar 30km/u en een inrichting naar een fietsstraat een mogelijk alternatief. In de kaart hiernaast is in beeld gebracht waar al vrijliggende fietsvoorzieningen zijn (oranje) en waar fietsstraten zijn (rood). Op een groot deel van het netwerk zijn al vrijliggende fietspaden aanwezig. Op een aantal wegen zijn fietsstroken aanwezig (o.a. Gijsbrecht van Amstelstraat, Jan van der Heijdenstraat en Havenstraat).

Verder zijn er wegen waar nog helemaal geen fietsvoorziening aanwezig is. In Hilversum zijn dit bestaande 30 km/u-wegen waar het fietsverkeer met het autoverkeer de rijbaan deelt. Het gaat onder andere om de Schuttersweg, de Oude Loosdrechtseweg en de Herenstraat.

Qua prioritering van de aanpak van de (gewenste) maatregelen hebben deze twee laatstgenoemde categorieën de hoogste prioriteit: delen van het door- en hoofdfietsnetwerk met een 50 km/u regime waar nu fietsstroken aanwezig zijn en delen van het door- en hoofdfietsnetwerk met een 30 km/u regime waar nu in het geheel geen fietsvoorzieningen aanwezig zijn.



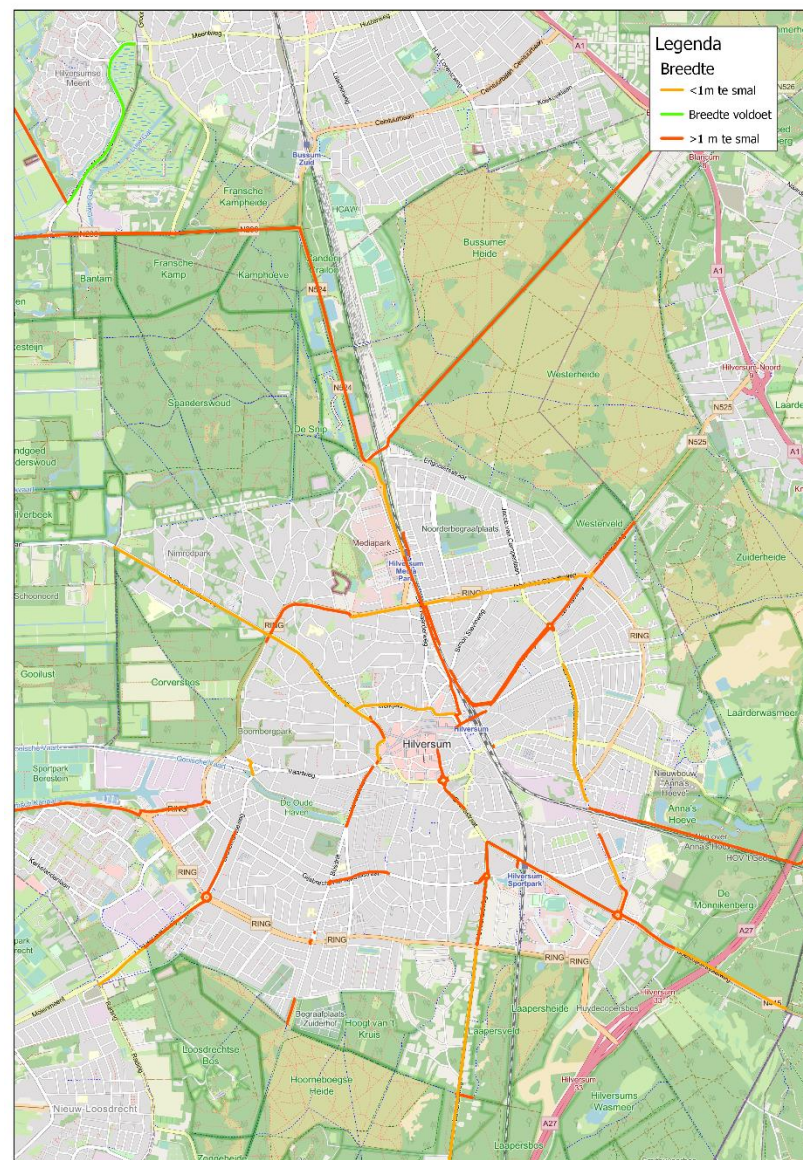
Figuur 10 Type fietsvoorzieningen op het door- en hoofdfietsnetwerk

5.2 Breedte van de fietsvoorzieningen

Van de vrijliggende fietspaden op het hoogwaardige en hoofd fietsnetwerk zijn de breedtes geanalyseerd. Op basis daarvan is een indeling gemaakt waar fietspaden te smal zijn of waar ze voldoen aan de breedtes van het hoogwaardige en hoofd fietsnetwerk. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen 1- en 2-richtingsfietspaden. Gekeken is naar langere wegvakken. Het kan voorkomen dat op enkele stukken de breedte afwijkt.

Uit de analyse volgt dat in de bestaande situatie bijna alle fietspaden in Hilversum te smal zijn wanneer we kijken naar de kwaliteitseisen voor de breedtes. Hierbij zijn er fietspaden die veel te smal zijn (> 1 meter te smal) en fietspaden waar de breedte minder dan 1 meter te smal is. Fietspaden die meer dan 1 meter te smal zijn liggen onder andere langs de Soestdijkerstraatweg en de N201.

Het fietspad bij de Hilversumse Meent voldoet als enige aan de eisen van de fietspadbreedtes.

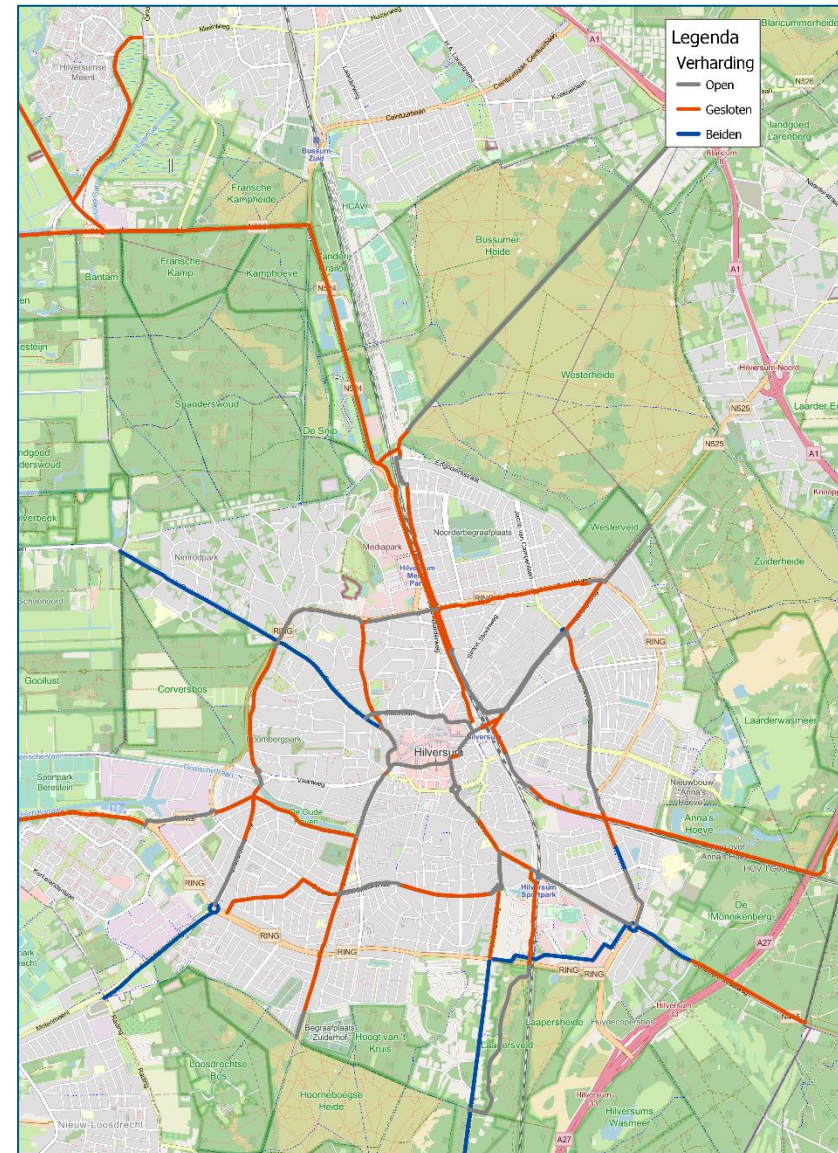


Figuur 11 Breedte fietsvoorzieningen op het door- en hoofd fietsnetwerk t.o.v. kwaliteitseisen

5.3 Type verharding

Van het hoofdfietsnetwerk en het hoogwaardige fietsnetwerk is het type verharding in beeld gebracht. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen open verharding (tegels/ gravel) en gesloten verharding (asfalt). In sommige gevallen is beide het geval, er ligt bijvoorbeeld een fietspad met asfalt aan één zijde en een fietspad met tegels aan de andere zijde. Ook bij rotondes is er vaak een combinatie van verhardingssoorten.

Wat opvalt is dat voornamelijk in het centrum van Hilversum en op delen rondom het centrum open verharding is toegepast. Het gaat veelal om fietspaden met tegels. Om een comfortabel door- en hoofdfietsnetwerk te krijgen is het wenselijk om gesloten verharding toe te passen. Ook voor onderhoud, gladheid in winterse omstandigheden en verkeersveiligheid (kans op eenvoudige ongevallen) geeft een gesloten verharding de voorkeur.



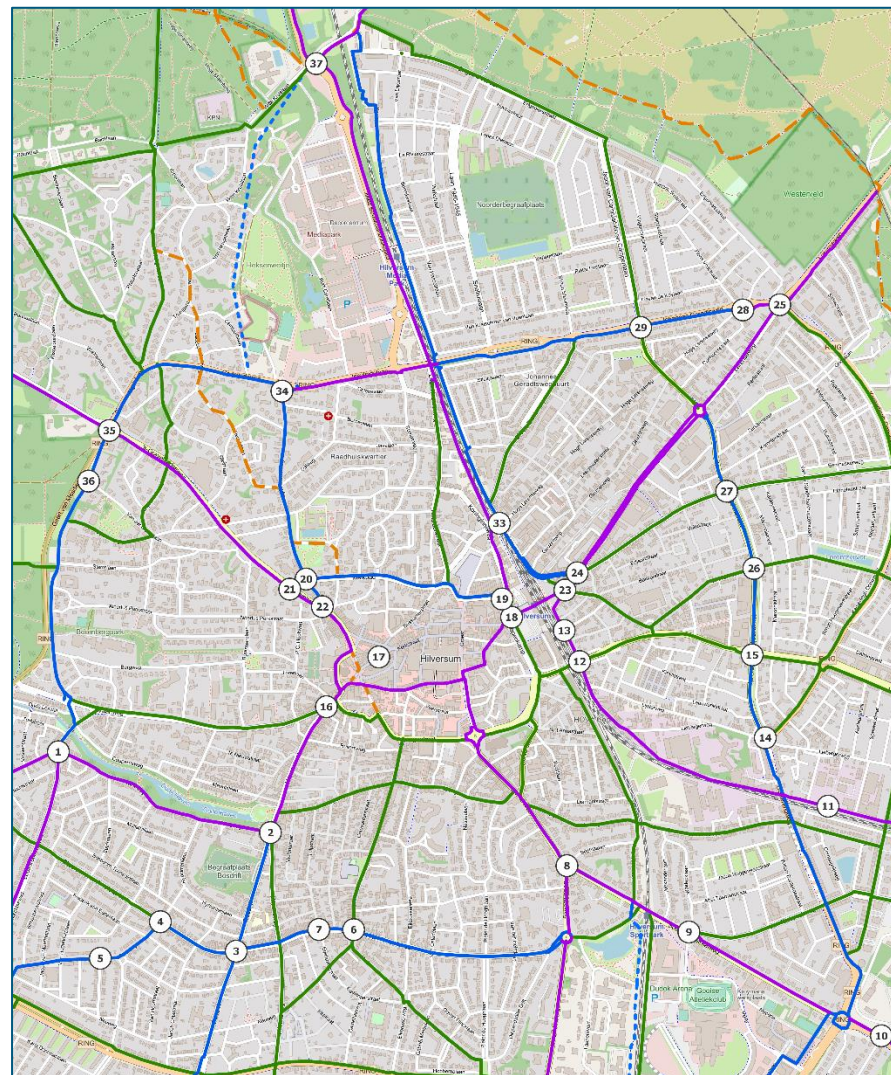
Figuur 12 Type verharding op het door- en hoofdfietsnetwerk

5.4 Kruispunttype en/of voorrangsregeling

Van alle kruispunten op het hoofdfietsnetwerk en het hoogwaardige fietsnetwerk zijn de bestaande kruispunttypes en daar aanwezige voorrangsregelingen beschouwd. De kwaliteitseisen voor deze type routes van het fietsnetwerk zijn dat fietsers hier voorrang moeten hebben op kruisend verkeer, ook gemotoriseerd verkeer.

Het is duidelijk dat dit in veel gevallen (nog) niet het geval is. Dit heeft soms te maken met het gegeven dat een door- of hoofdfietsroute door een erftoegangsweg loopt, waar (traditioneel) zo veel mogelijk gelijkwaardige kruispunten zijn en op kruispunten met gebiedsontsluitingswegen voorrang verleend doet te worden aan die weg. Regelmatig kruisen de belangrijke fietsroutes ook de hoofdwegen voor het gemotoriseerd verkeer (buitenring, centrumring, radialen). Die locaties vragen om integrale beleidskeuzes, in samenhang met de (nieuwe) Mobiliteitsvisie van Hilversum.

Op de kaart is aangegeven op welke kruispunten de bestaande situatie niet in lijn is met de wenselijke situatie vanuit het fietsnetwerk bezien en daarmee een knelpunt aanwezig is. In de tabel op de volgende pagina's zijn al deze kruispunten specifiek benoemd. Ook is daar een voorzet gegeven voor de prioritering in de aanpak van deze punten, waarbij rekening is gehouden met de mate waarin de bestaande situatie afwijkt van de gewenste situatie en waarbij knelpunten voor hoogwaardige fietsroutes een hogere prioriteit hebben gekregen van kruispunten voor hoofdfietsroutes.



Figuur 13 Locaties en nummers bij knelpunten kruispunten

Tabel 3 Knelpunten kruispunten inclusief gewenste situatie en prioriteit

Nr	Locatie (wegvak / kruispunt)	Huidige situatie	Gewenste situatie	Opmerkingen	Prioriteit
<i>Zuidwest kwadrant</i>					
1	kruispunt Bodemanstraat – Loosdrechtseweg - Taludweg	voorrang voor Loosdrechtseweg	voorrang voor alle fietsverkeer	Loosdrechtseweg is radiaal voor autoverkeer	1e
2	kruispunt Taludweg - Bosdrift - Havenstraat	voorrang voor Bosdrift - Havenweg	voorrang voor alle fietsverkeer	Bosdrift is radiaal voor autoverkeer	1e
3	kruispunt Bosdrift - G. van Amstelstraat	voorrang verkeer op Bosdrift	voorrang voor alle fietsverkeer	Bosdrift is radiaal voor autoverkeer	2e
4	kruispunt Oude Loosdrechtseweg - G. van Amstelstraat	voorrang voor G. van Amstelstraat	voorrang voor doorgaande fietsrichting		2e
5	kruispunten Oude Loosdrechtseweg tussen Diependaalselaan en G. van Amstelstraat	veel gelijkwaardige kruispunten	voorrang voor doorgaande fietsrichting		2e
6	kruispunt G. van Amstelstraat - Neuweg	voorrang voor Neuweg	voorrang voor G. van Amstelstraat	Neuweg is radiaal voor autoverkeer	2e
7	kruispunten G. van Amstelstraat tussen Hilvertsweg en Neuweg	veel gelijkwaardige kruispunten	voorrang voor G. van Amstelstraat	verder richting oosten is G. van Amstelstraat wel in de voorrang, i.c.m. fietsstroken	2e
<i>Zuidoost kwadrant</i>					
8	kruispunt Utrechtseweg - Soestdijkerstraatweg - Emmastraat	VRI	prioriteit voor fietsers	alle wegen zijn radialen voor autoverkeer	3e
9	kruispunt Soestdijkerstraatweg -	VRI	prioriteit voor doorgaande fietsrichting		2e

Nr	Locatie (wegvak / kruispunt)	Huidige situatie	Gewenste situatie	Opmerkingen	Prioriteit
	Waldecklaan / Van Riebeeckweg				
10	kruispunt Soestdijkerstraatweg - Surinamelaan - Tussenweg	VRI	prioriteit voor doorgaande fietsrichting		2e
11	kruispunten Mussenstraat met diverse zijwegen	gelijkwaardige kruispunten	voorrang voor doorgaande fietsrichting	gelieerd aan Gebiedsontwikkeling 1221	3e
12	kruispunt Zuiderweg - Prof. Kochstraat	voorrang Prof. Kochstraat (zuidzijde) en gelijkwaardig kruispunt (noordzijde)	voorrang voor Zuiderweg	gelieerd aan Gebiedsontwikkeling 1221	3e
13	kruispunten Zuiderweg met diverse zijwegen	gelijkwaardige kruispunten	voorrang voor doorgaande fietsrichting	gelieerd aan Gebiedsontwikkeling 1221	3e
14	kruispunt Oosterengweg - Jan van der Heijdenstraat - K. Onnesweg	voorrangspleintje met hoofdrichting Oosterengweg - K. Onnesweg	voorrangspleintje ombouwen of accepteren bestaande situatie voor fietsers	huidige hoofdrichting is buitenring voor autoverkeer	3e
15	kruispunt Jan van der Heijdenstraat - Minckelersstraat	VRI	prioriteit voor doorgaande fietsrichting	Minckelersstraat is radiaal voor autoverkeer	3e
<i>Centrumgebied</i>					
16	kruispunten Havenstraat - Vaartweg - Kerkbrink en Kerkbrink - Brinkweg	2 gekoppelde VRI's	prioriteit voor doorgaande fietsrichting en voldoende opstelruimte	alle wegen radialen en binnenring voor autoverkeer	1e

Projectgerelateerd

Nr	Locatie (wegvak / kruispunt)	Huidige situatie	Gewenste situatie	Opmerkingen	Prioriteit
17	kruispunten route Kerkbrink - Herenstraat - Groest - Spuisteeg - Kampstraat	diverse kruispunttypes na elkaar	voorrang voor doorgaande fietsrichting		1e
18	kruispunt Schapenkamp - Kampstraat	VRI en voorrang voor fietsrichting Schapenkamp	prioriteit in VRI en voorrang voor doorgaande fietsrichtingen	Schapenkamp is binnenring voor autoverkeer	2e
19	kruispunt Schapenkamp - Stationsstraat - Koniginneweg	voorrang voor Schapenkamp en Stationsstraat bij Koniginneweg	herinrichting met voorrang voor doorgaande fietsrichting	gelieerd met project Stationsgebied; route Schapenkamp - Koniginneweg is binnenring voor autoverkeer	3e
20	kruispunt Melkpad - Hoge Naarderweg	voorrang Melkpad	voorrang voor alle fietsverkeer	Melkpad is binnenring voor autoverkeer	2e
21	kruispunt Melkpad - 's Gravelandseweg	voorrang Melkpad	voorrang voor alle fietsverkeer	Melkpad is binnenring voor autoverkeer	2e
22	kruispunt Hoge Naarderweg - 's Gravelandseweg	voorrang 's Gravelandseweg	voorrang voor alle fietsverkeer	's Gravelandseweg is binnenring voor autoverkeer	2e
Noordoost kwadrant					
23	kruispunt Kleine Drift - Zuiderweg - Stationstunnel -	voorrang Stationstunnel - Zuiderweg	herinrichting kruispunt of accepteren voorrang verlenen vanuit Zuiderweg	kruispunt mogelijk aangepast in kader van project Stationsgebied?	2e
24	kruispunt Zuiderweg - Larenseweg	voorrang Larenseweg (fietsers)	voorrang voor alle fietsverkeer	Larenseweg is radiaal autoverkeer	3e

Nr	Locatie (wegvak / kruispunt)	Huidige situatie	Gewenste situatie	Opmerkingen	Prioriteit
25	Den Uyl-plein (kruispunt Larenseweg - Joh. Geradtsweg - K. Onnesweg)	VRI	prioriteit voor doorgaande fietsrichtingen	alle wegen zijn buitenring of radialen voor autoverkeer	2e
26	kruispunt Jan van der Heijdenstraat - Lorentzweg	VRI	prioriteit voor doorgaande fietsrichting		3e
27	kruispunt Jan van der Heijdenstraat - Eemnesserweg	VRI	prioriteit voor doorgaande fietsrichting		3e
28	voorrangspleintje Joh. Geradtsweg - Floris Vosstraat e.a.	zijstraten soms voorrang en soms gelijkwaardig voor fietsers	voorrang voor doorgaande fietsrichting		2e
29	kruispunt Joh. Geradtsweg - J. van Campenstraat	VRI	prioriteit voor doorgaande fietsrichting		3e
30	kruispunt Noorderweg - Schoolstraat - Hoge Larenseweg (Kleine Spoorbomen)	voorrang Schoolstraat - Hoge Larenseweg	voorrang Noorderweg voor fietsers	onderdeel van herontwerp project Kleine Spoorbomen	1e
31	kruispunt Noorderweg - Simon Stevinweg	voorrang Simon Stevinweg	voorrang Noorderweg voor fietsers	Simon Stevinweg is radiaal voor autoverkeer	2e
32	kruispunten op Noorderweg - Buisweg - Dasselaarstraat - Erfgoiersstraat	diverse kruispunttypes	voorrang voor doorgaande fietsrichting	route moet nog (door)ontwikkeld worden	2e
Noordwest kwadrant					
33	kruispunt Koniginneweg - Schoolstraat (Kleine Spoorbomen)	voorrang Schoolstraat	voorrang Koniginneweg voor fietsers	onderdeel van herontwerp project Kleine Spoorbomen	1e

Nr	Locatie (wegvak / kruispunt)	Huidige situatie	Gewenste situatie	Opmerkingen	Prioriteit
34	kruispunt Hoge Naarderweg - Insulindelaan - Godelindelaan	voorrang Insulindelaan - Godelindelaan	voorrang voor alle fietsverkeer	Insulindelaan - Godelindelaan is buitenring voor autoverkeer	3e
35	kruispunt 's Gravelandseweg - Bussumergrintweg - Geert van Mesdagweg	VRI	prioriteit voor fietsers	alle wegen zijn buitenring of radialen voor autoverkeer	3e
36	kruispunten aan noordzijde Schuttersweg	gelijkwaardige kruispunten	voorrang voor doorgaande fietsrichting	Realisatie van gewenste situatie is voorzien in de vorm van een fietsstraat	1e
37	kruispunt Mies Bouwmanboulevard - Nieuwe Crailoseweg - Naarderweg - Witte Kruislaan	VRI	prioriteit voor fietsers	Mies Bouwmanboulevard - Naarderweg is radiaal voor autoverkeer	3e