

Stakeholderbijeenkomst 2 - Buitenring Noord – Maatregelen Johannes Geradtsweg

In dit verslag volgt een terugkoppeling van stakeholderbijeenkomst 2 gehouden op 19 mei 2021.

Tevens is er ook een verslag van stakeholderbijeenkomst 3 gehouden op 19 mei 2021.

Stakeholderbijeenkomst 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.
- Helmi Duijvestein - voorzitter wijkoverleg Boomborg.
- Maarten van Son - klankbordgroep JG weg
- Mathijs Bakker - woonachtig JG weg en Klankbordgroep
- Marita Bolwidt - projectgroep Sneliuslaan. Woonachtig aan de Sneliuslaan
- Gerard Dubois - klankbordgroep JG weg en woonachtig aldaar
- Maaïke Molenkamp - projectgroep Sneliuslaan. Verkeersveiligheid Sneliuslaan. Stijgende hoeveelheid verkeer en veel hardrijders
- Anne Jaap de Graaf - Woonachtig hoek JG weg. Namens andere bewonersgroep JG weg. Een oogje in het zeil houden.
- Rob Heuser - secretaris bewonersvereniging Raadhuiskwartier en omgeving, aangrenzende vereniging.

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 Sumatrалаan i.c.m. aanleg fietsbrug en verlengde rechtsafer
- 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

Vorbereiding 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 Gerardtsweg 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.d.), 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).

Maaïke Molenkamp; Als jullie praten over de spits gaat het dan alleen over gemotoriseerd verkeer?
Ja

Helmi Duijvestein; Om hoeveel verkeersbewegingen gaat het op de Johannes Gerardtsweg per uur/per dag?
20.000

Anne Jaap de Graaf; Is het doseren ook besproken met de bewoners van de Larenseweg?
Nee dit is niet met hen besproken

Matthijs Bakker over punt 5 Over de Jacob van Campenlaan ook ingegeven door wat 2 politieke partijen ook zeggen. Het is een grote ingreep op de Jacob van Campenlaan is toch gewoon een politieke keuze? Een fietsbrug en bomen kappen op de Den Uylplein is ook een ingrijpende keuze. Het is 30 km weg dan maken we er een 50 km weg van. Wat me verbaast dat het als alternatief voor de Buitenring gezien wordt terwijl volgens mij het aanpassen van ‘een Jacob van Campenlaan’ (als voorbeeld) vele malen minder kost, minder ingrijpend en veel sneller gerealiseerd kan worden dan een tunnel of een bak onder de hei. Dat heeft politiek draagvlak nodig. Ik vind het te makkelijk om deze maatregel weg te zetten als te ingrijpend. Dit is toch middellange termijn.

Nico; Qua termijn ben ik het met je eens. Vanuit mijn rol probeer ik er zo objectief mogelijk naar te kijken. En ik zie dat het ombouwen van een Erfgooiweg naar een gebied ontsluitingsweg vind ik een forse ingreep. En ook fors omdat als je het doet raak je ook de leefbaarheid in de wijk want het is een erftoegangsweg waarbij het verblijf karakter zwaarder is dan de verkeersfunctie. Op het moment dat je dat wel omzet naar een gebiedsontsluitings weg, krijgt hij een zwaardere verkeersfunctie en heeft dus ook nadelen met de oversteekbaarheid. En heeft ook nadelen met de leefbaarheid.

Mijn advies is deze maatregel niet weggooien maar eerst kijken wat je met de route buitenom kan doen.

Anne-Jaap: geeft aan dat naar iedereen geluisterd moet worden, niet alleen bewoners van de Johannes Gerardtsweg. Larenseweg etc.

Maaïke Molenkamp over maatregel nummer 6: rotonde Sumatra laan. Blij te horen dat er aan verkeersveiligheid wordt gedacht want met name heel veel fietsende kinderen maken ook gebruik van het kruispunt. Tegelijkertijd is ook mijn aanname dat het verkeer wat richting Mediapark gaat dat dat ook de verkeersopstopping veroorzaakt. Is er toch niet een manier om het afslaande verkeer een

vrije doorgang te geven en met een soort fietserstunnel toch een soort creatieve oplossing te creëren dat fietsers en auto's elkaar niet in de weg zitten.

Nico: dat wordt te steil. Denk dat dat niet haalbaar is. Het voorstel van de gemeente is om die rechtsaffer te verlengen zodat het verkeer wel goed doorstroomt.

Anne Jaap de Graaf; voor de notulen extra benadrukken dat voor de kruising Johannes Gerardtsweg met de Simon Stevinweg een petitie is getekend door 60 bewoners die tegen de openstelling zijn. In de app groep Johannes Gerardtsweg is een peiling gehouden waar ook nog eens 30 bewoners tegen deze openstelling van de kruising zijn. Er is in de buurt veel roering ontstaan met betrekking tot dit onderwerp.

Nico; vanuit mijn rol adviseer ik de gemeente om draagvlak ook mee te nemen in de uiteindelijke besluitvorming.

Anne Jaap de Graaf; Onduidelijkheid over oversteekbaarheid / veiligheid van het kruispunt Simon Stevinweg. Ik weet dat het niet Nico zijn opdracht was maar ik wil toch de gemeente vragen om daarnaar te kijken. Er schijnt al een hoop correspondentie over te zijn geweest. Met nog meer verkeer (17 procent) gaan er nog meer problemen ontstaan qua verkeersveiligheid. Anne Jaap gaat nog wat suggesties op de mail zetten naar eenieder voor verbetering van de veiligheid.

Bart Gerrits: stelt voor om dit onderwerp mee te nemen naar de werkgroep voor Kleine Spoorbomen.

Maaïke Molenkamp; Is het meer stimuleren van gebruik van het OV / Station Media Park ook onderzocht?

Nico: ja dit wordt onderzocht.

Maaïke Molenkamp: Ik vind het ingewikkeld hoe het soms gepresenteerd wordt. Het lijkt dat doorstroming belangrijker lijkt dan de leefbaarheid. Daar zit hem het knelpunt. Dat herkennen we ook vanuit onze eigen straat. Het is een woonwijk en ook een ontsluitingsweg, hoe ga je daarmee om. Een oplossing bij de Sumatralaan, dan gaan we echt het probleem aanpakken waar het zich afspeelt in plaats van het probleem te verplaatsen. Een route buitenom ben ik ook helemaal voor. Bij het terugbrengen van de maximum snelheid naar 30 km / u. Stel als dat zowel bijdraagt aan verkeersveiligheid en leefbaarheid is het dan nog steeds geen optie? Heeft nog niet het gevoel dat het gouden ei ertussen zit.

Marita Bolwidt: Is het eens met Maaïke. Leefbaarheid lijkt niet echt belangrijk. Linksaf richting Larenseweg; ja graag. En een route buitenom ook, ik denk dat dat de enige oplossing is waarmee je het verkeer echt weghoudt. Ronde bij de Sumatralaan dat dat niet gaat, snap ik ook omdat dat volgens mij niets op gaat lossen. Maar dat we daar iets moeten, daar ben ik het wel mee eens.

Nico: Ik ben het eens met jullie dat deze presentatie heel erg gericht is op de grote verkeersstromen maar ik gaf al aan dat van de 58 maatregelen zijn er een heleboel die over leefbaarheid gaan (bijvoorbeeld; het groen, op een andere manier de snelheid indammen, kunnen we werken met milieuzones, kunnen we werken met op een andere manier vrachtverkeer weren, kunnen we het openbaar vervoer slimmer doen). Daar was eenieder zo over eens dat ze in deze presentatie niet genoemd zijn. Dat wil de gemeente absoluut oppakken, en zijn ze ook al mee bezig (smileys, huftecampagne).

Helmi Duijvestein: Ik wil graag weten of er onderzocht is wat de bestemming van het verkeer is. Sterk de indruk dat het allemaal naar het Mediapark gaat. Het lijkt me handig om op het Mediapark al verkeersrichting aan te geven zodat niet iedereen via de Johannes Gerardtsweg gaat rijden maar bijvoorbeeld richting Bussum, en het verkeer gespreid wordt.

Nico: bestemmingen is niet helemaal bekeken, er is in het model wel naar bestemmingen gekeken. En het Mediapark genereert 2500 motorvoertuigen in de ochtend en ook weer terug. En dat is op de 20.000 op de Johannes Gerardtsweg echt een aanzienlijk deel maar niet 60 procent. Het grootste deel

wat op de Johannes Gerardtsweg rijdt, heeft een andere bestemming in Hilversum of daarbuiten. De Johannes Gerardtsweg zal altijd een drukke weg blijven. Ook als je een Noord Oost tunnel aanlegt, blijft hier echt veel verkeer rijden. Op die manier is er naar bestemming gekeken en ook aangegeven de Gemeente heeft geen alternatieven om het verkeer op een andere manier te geleiden. Vanaf het Mediapark een andere route te adviseren; ja. In de mobiliteitsvisie zijn diverse manieren aangegeven om op een andere manier met mobiliteit om te gaan. Dat is ook openbaar vervoer en ook aanvullende vormen van vervoer. Er is in de mobiliteitsvisie echt op een creatieve manier naar mobiliteit gekeken en niet alleen naar de wegen.

Het verkeer een andere route wijzen naar Bussum daar zal Gemeente Bussum zeker voor gaan liggen. Gemeente Bussum wil het eerder andersom. Het is Regionaal probleem en dat moet je Regionaal aanpakken met elkaar maar er moet absoluut een gesprek aangegaan worden met het Mediapark. Om te kijken of de stromen wel anders kunnen maken zodat het voor iedereen leefbaarder wordt. Dit is ook opgenomen in de opgave.

Rob Heuser: In het kader van omgevingsvisie zijn wij als vereniging aan het nadenken over in zijn algemeenheid de problematiek en bij ons ligt het zwaartepunt ook bij leefbaarheid voor Hilversum. Hilversum is een stad die verkeer aantrekt maar zelfs ook een doorstroomek voor verkeer van de ene kant van de stad naar de andere kant van de stad en daar hebben we alleen de Buitenring voor. De vraag is wil je als gemeente zover gaan dat je stelt, Hilversum is een woonplek en niet primair een werkplek. Bij woonplekken hoort gewoon minder verkeer en dat betekent dat we het verkeer gaan hinderen. Zo lastig maken dat steeds meer mensen de auto niet meer pakken of niet via Hilversum te reizen. De lange termijn oplossing als we geen snelweg over de hei willen leggen, dan is er maar 1 manier; verkeershinder maatregelen.

Nico: Het verminderen van het verkeer is iets waar echt naar gekeken wordt. Wat Rob aangeeft is meer een politieke discussie. De opdracht die Nico heeft opgepakt is om samen met de klankbordgroep en ook samen met de Gemeente te kijken, gegeven het verkeer nu en gegeven het verkeer in 2040 wat we kunnen doen. We hebben geen opdracht gekregen van het bestuur om rigoreuze maatregelen te nemen.

Gerard Dubois: Nico heeft als verkeerskundige goed zijn werk gedaan. Het moraal van het (politiek) verhaal is dat het sluiten van de kleine spoorbomen je eigenlijk niet kan uitvoeren voordat je een oplossing hebt voor de Johannes Gerardtsweg en de omgeving. Juist die leefbaarheid in de hele wijk is momenteel ter discussie. Snelheid is echt een probleem. De veiligheid is van groot belang. Het moraal van het verhaal is dat de enige manier om verkeer te verminderen op de Johannes Gerardtsweg is ten eerste de sluiting van de kleine spoorbomen niet te laten uitvoeren de komende jaren en ten tweede moet je een alternatieve route hebben om de wijk heen. Dat is een Erfgooiers tracé/tunnel. Daarbij moet er dan bomen gekapt worden. Dit zal de wijk ten goede komen. Er ligt een motie.

Matthijs Bakker: Als je het hebt over het standpunt van de klankbordgroep Johannes Gerardtsweg gaat het samengevat om de leefbaarheid. Waarbij we realiseren dat we aan een drukke weg wonen maar het is elke keer extra op de Johannes Gerardtsweg. Daarom ligt er een motie bij de gemeente. Het gaat om de leefbaarheid.

Planning en besluitvorming (iets gewijzigd tov de presentatie)

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

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?

Gerard Dubois: Wij hebben afgelopen maandag start van het participatieproces van de omgevingsvisie. Hoe wordt dit verhaal daarin meegenomen?

Bart: dit voorstel zal eerder bij de raad liggen dan de omgevingsvisie, dus vanzelfsprekend zal er wat er bij de raad ligt dit jaar meegenomen worden in de omgevingsvisie.

Helmi Duijvestein geeft een tip mee; mobiliseer de deelnemers om mee te participeren in de omgevingsvisie.

Afsluiting

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