

Bijlage Reacties VO - overleg bereikbaarheidsteam d.d. 24 augustus 2016

GROEST-ZUID	
Is rekening gehouden met de boogstraal van de bus vanaf de Groest de Herenstraat in?	Ja, blijft hetzelfde als nu.
Taxi's zouden de Herenstraat in moeten als ze wegrijden. Nu keren er veel op de Groest. De route Herenstraat – station is een hoofdfietsroute. Kunnen taxi's voor fietsers veilig keren op de Groest of is er een keerlus nodig aan het einde van de Groest?	De taxi's kunnen ruim voor de splitsing met de Herenstraat keren. De laatste 2 parkeervakken zijn gewone parkeervakken en geen taxistandplaatsen. Als we keren ongewenst vinden kunnen we kunnen de taxi's verplichten om de verplichte rijrichting te volgen. Een keerlus is niet de oplossing. Het is te overwegen om er tweerichtingsverkeer van te maken. Als auto's aan het einde keren, lijkt het overigens geen onveiligheid voor de fietsers op te leveren. De kerende auto en de fietsers kunnen elkaar aankijken, waardoor ze op tijd op elkaars gedrag kunnen anticiperen. Bovendien zal het keren van de taxi's m.n. 's avonds plaatsvinden, terwijl er dan minder fietsers zijn.
GOOILANDPLEIN	
Hoe wordt het verkeer van de bypass gescheiden van de rotonde?	Wij lossen dit op zoals bij de rotondes van de buitenring, met overrijdbare rijbaanblokken, die niet uitnodigen om er over te rijden, maar bij noodgevallen toch enige flexibiliteit in gebruik hebben. Ook van belang is dat dergelijke situaties binnen Hilversum op eenduidige wijze worden vormgegeven. Dan is de verkeerssituatie herkenbaar voor de weggebruiker, wat het juiste weggedrag en de veiligheid ten goede komt. Met het voorgestelde ontwerp komen wij tegemoet aan die eenduidigheid.
De opstelstroken voor fietsers rondom het Gooilandplein lijken kort	In de huidige situatie (poot Schapenkamp) is die middengeleider nog korter (1,80 m). Wij maken m weer iets langer (2 m in het VO). In Hilversum is de lengte van de fietsoversteek op het middeneiland bij rotondes variabel. Deze varieert van 2 m tot 2,5 meter- afhankelijk van de beschikbare ruimte en inpassingsmogelijkheid. Voorbeelden van middengeleiders met een lengte van 2 meter zijn de middengeleiders bij de rotonde Utrechtseweg/Diependaalselaan (bij het oversteken van de Utrechtseweg) en bij de rotonde Kerkelandenlaan/Zeverijnstraat/Diependaalselaan. We zullen voor het DO bekijken hoe we de lengtemaat van de opstelplaats in de middengeleiders kunnen optimaliseren.
EMMASTRAAT	
Komen de plantenbakken (staat erg mooi) terug. Dat kan aan de oostzijde van de straat tot een onoverzichtelijke situatie leiden als auto's de opritten in willen (zien de fietsers slecht).	Als ze terugkomen, alleen op strategische plekken, zodanig dat ze het zicht op de uitritten niet beperken. In overleg met groen kunnen we ook hangers aan de lichtmasten voorstellen.
Fietspaden worden te smal en zullen voetgangers/bezoekers winkels in gevaar brengen.	De maatvoering is overeenkomstig de minimale maat voor vrijliggende fietspaden, zoals vastgelegd in Hilversum buiten (door de raad vastgesteld) en een gebruikelijke maat op veel hoofdwegen (Melkpad, Minckelersstraat, Soestdijkersstraatweg etc....) in Hilversum omdat de beschikbare ruimte nu eenmaal beperkt is. Het trottoir behoudt dezelfde breedte. Fietspad, schrikstrook en trottoir worden op hetzelfde niveau aangelegd, waardoor de beschikbare ruimte van het fietspad efficiënter wordt gebruikt (geen verlies aan ruimte door obstakelvrees voor de verhoogde band). De bredere schrikstrook tussen parkeervakken en fietspad maken eventueel uitwijken mogelijk.