

**Integraal Bereikbaarheidsplan  
Hilversum e.o.  
Bijlage: beschrijving maatregelen**

# Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum e.o. Bijlage: beschrijving maatregelen

4 november 2005  
Stuurgroep Bereikbaarheid Hilversum e.o.  
Gemeente Hilversum  
Gemeente Bussum  
Gemeente Laren  
TCN Property Projects  
Provincie Noord-Holland

Datum	4 november 2005
Kenmerk	AT0002/Fdf/0010
Eerste versie	5 augustus 2005

Inhoud	Pagina
<b>Voorwoord</b>	<b>1</b>
<b>1 Route A1 – Media Park</b>	<b>3</b>
1.1 Aansluiting A1 - Hilversumseweg	4
1.2 dr. J.M. den Uylplein	5
1.3 Johannes Geradtsweg - Floris Vosstraat - Hoge Larenseweg	6
1.4 Johannes Geradtsweg - Jacob van Campenlaan	7
1.5 Johannes Geradtsweg - Simon Stevinweg	8
1.6 Johannes Geradtsweg - Snelliuslaan	9
1.7 Johannes Geradtsweg - Sumatrалаan - Insulindelaan	10
1.8 Sumatrалаan - Lage Naarderweg - ingang Media Park	11
<b>2 Route Bussum – Media Park</b>	<b>12</b>
2.1 Lage Naarderweg - Witte Kruislaan - ingang Media Park	13
<b>3 A27 – dr. J.M. Den Uylplein – Media Park</b>	<b>14</b>
3.1 Oostereind - ArenaPark	15
3.2 Aansluiting ziekenhuis op Soestdijkerstraatweg	16
3.3 Soestdijkerstraatweg - Oostereind	17
3.4 Van Riebeeckweg - Oosterengweg	20
3.5 Oosterengweg - Kamerlingh Onnesweg - Jan van der Heijdenstraat - Liebergerweg	21
3.6 Minckelersstraat - Kamerlingh Onnesweg	22
3.7 Utrechtseweg - Emmastraat - Soestdijkerstraatweg - Sophialaan	23
<b>4 Route N201 – Mediapark</b>	<b>24</b>
4.1 Nieuwe Havenweg - Gijsbrecht van Amstelstraat - Vaartweg - Beresteinseweg	25
4.2 's-Gravelandseweg - Bussumergrintweg - G. van Mesdagweg	26
4.3 Godelindeweg - Hoge Naarderweg - Insulindelaan	27
<b>5 Route Diependaalselaan</b>	<b>28</b>
5.1 Diependaalselaan - Zeverijnstraat - Kerkelandenlaan	29
5.2 Diependaalselaan - Loosdrechtseweg	30
5.3 Diependaalselaan - Oude Loosdrechtseweg - Van Ghentlaan - Melis Stokelaan	31
5.4 Diependaalselaan - Johan de Wittstraat - Admiraal de Ruyterlaan	32
5.5 Diependaalselaan - Bosdrift	33
5.6 Diependaalselaan - Hilvertseweg	34

	Inhoud (vervolg)	Pagina
5.7	Diependaalselaan - Eikbosserweg	35
5.8	Diependaalselaan - Pieter de Hooghlaan - Holleweg	36
5.9	Diependaalselaan - Utrechtseweg	37
<b>6</b>	<b>HOV en fiets</b>	<b>38</b>
6.1	Opwaarderen buslijnen	39
6.2	Koninginneweg - Schoolstraat - Hoge Larenseweg - Noorderweg	41
6.3	Naarderstraat - Koninginneweg - Lage Naarderweg	42
6.4	Lage Naarderweg	43
6.5	Viaduct Johannes Geradtsweg over Lage Naarderweg	44
6.6	Pendelbus station Hilversum – Media Park	45
6.7	Bus over ArenaPark, Van Riebeeckweg - Soestdijkerstraatweg	46
6.8	Frequentere stop op station Hilversum Noord	47
6.9	Brug tussen station Hilversum Noord en Media Park	48
6.10	Fietspad station Hilversum – Hilversum Noord	49
6.11	Fietsoversteken Krugerweg	50
6.12	Fietstunnel 'La Place' Westerheide onder Hilversumseweg	51
6.13	Mobiliteitsmanagement	52
	<b>Colofon</b>	<b>53</b>

## Voorwoord

In deze bijlage bij het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum e.o. wordt het maatregelenpakket toegelicht. Per maatregel is beschreven wat de maatregel inhoudt (beschrijving), waarom voor deze maatregel is gekozen (achtergrond) en hoe de maatregel ruimtelijk in te passen is (ruimtelijke inpassing). Per maatregel is een ontwerp opgenomen en voor een aantal maatregelen ook een schets. Alle tekeningen zijn indicatief. Op onderstaande figuur is de locatie van iedere maatregel weergegeven.



De maatregelen zijn ingedeeld in de belangrijke routes naar het Media Park:

- route A1 - Media Park: de route vanaf de A1/Laren via het Den Uylplein en de Johannes Geradtsweg;
- route Bussum - Media Park: de route vanuit Bussum;
- route A27 - Media Park: de route vanaf de A27 via de buitenring Oost naar het Den Uylplein;

- route N201 - Media Park: de route vanaf de N201 via de buitenring West;
- route Diependaalselaan: de route via de buitenring zuid.

# 1 Route A1 – Media Park



*Figuur B1: Locaties maatregelen route A1 – Media Park*

## 1.1 Aansluiting A1 - Hilversumseweg

### Beschrijving

Deze locatie bestaat uit drie kruispunten:

- Hilversumseweg - aansluiting A1 in westelijke richting (noordelijkste punt);
- Hilversumseweg - aansluiting A1 in oostelijke richting (middelste punt);
- Hilversumseweg - Vredelaan (zuidelijkste punt).

Op alle drie de kruispunten bestaat de maatregel uit het uitbreiden van de verkeerslichten met extra opstelstroken:

- Op het noordelijkste kruispunt zijn het extra opstelstroken linksaf vanuit de A1 richting Hilversum, rechtsaf vanuit Hilversum richting de A1 en rechtdoor vanuit Laren richting Hilversum.
- Op het middelste kruispunt zijn het extra opstelstroken linksaf vanuit de A1 richting Hilversum en rechtdoor vanuit Hilversum richting Laren.
- Op het zuidelijkste kruispunt bestaat de maatregel uit aparte opstelstroken voor rechtsaf op de Vredelaan aan beide zijde van het kruispunt.

### Achtergrond

Deze maatregel is nodig, omdat de capaciteit van de huidige kruispunten voor de toekomstige verkeersstromen tussen Hilversum en de A1 onvoldoende is. Voldoende capaciteit bij de aansluiting is essentieel om onnodige files op de A1 te voorkomen.

### Ruimtelijke inpassing

De exacte locatie van de Hilversumseweg zal bij de uitwerking van dit plan verder geoptimaliseerd worden.

## 1.2 dr. J.M. den Uylplein

### Beschrijving

Dit kruispunt is momenteel een rotonde. De maatregel bestaat uit een verkeersregelin-  
stallatie.

### Achtergrond

De capaciteit van de huidige rotonde is momenteel al onvoldoende. De capaciteit van de voorgestelde verkeersregelininstallatie is ook in 2020 voldoende. Varianten met grotere rotondes en met bypasses zijn onderzocht, maar zijn niet gekozen vanwege:

- de gewenste 'kraan' functie van dit kruispunt;
- onvoldoende ruimte voor een rotonde met voldoende capaciteit (er zou een capaciteitsrotonde met verkeerslichten nodig zijn);
- de nadelige gevolgen voor de veiligheid van het kruisende fietsverkeer van een grote (capaciteits)rotonde.

### Ruimtelijke inpassing

Er moeten vijf bomen verwijderd worden en negen verplaatst. Deze zullen elders herplant worden. De monumentale voormalige politiepost (nu een kapper) wordt verplaatst of opgehoogd. Het kunstwerk midden op de rotonde wordt verplaatst. Op deze kruising is ook aandacht voor kabels en leidingen nodig. Voor deze maatregel is geen bestemmingsplanwijziging nodig. Er zal 213 m<sup>2</sup> grond verworven dienen te worden. Opheffing van de rotonde heeft gevolgen voor de recent in werking getreden routing gevaarlijke stoffen en behoeft daarom extra aandacht. Ruimtelijke uitgangspunten te zijner tijd bij het uitwerken van het ontwerp zijn (zie bijgevoegde schets):

- in ontwerp optimaliseren van de groene ruimte stadsentree;
- het creëren van een nieuwe stadsentree.

### 1.3 Johannes Geradtsweg – Floris Vosstraat – Hoge Larenseweg

#### Beschrijving

Dit kruispunt is momenteel een voorrangskruising. De maatregel bestaat uit een voorrangspointje. Het verkeer op de buitenring heeft voorrang. Het verkeer kan via dit voorrangspointje, eventueel in twee etappes, altijd de wijk uitrijden, maar inrijden is niet altijd mogelijk:

- De wijk ten noorden van de Johannes Geradtsweg kan men alleen inrijden vanuit oostelijke richting. Als men uit het westen komt, dient de kruising met de Jacob van Campenlaan gebruikt te worden.
- De wijk ten zuiden van de Johannes Geradtsweg kan men alleen inrijden vanuit westelijke richting. Als men uit het oosten komt, dient men vanaf het Den Uylplein de Larenseweg in te rijden.

#### Achtergrond

Deze maatregel is nodig omdat hiermee de capaciteit van het kruispunt voldoende wordt voor de toekomstige verkeersstromen. Zoals in het hoofdrapport staat beschreven zijn de eigenschappen van een voorrangspointje bijzonder gunstig op kruispunten waar de hoeveelheid verkeer op de hoofdrichting (veel) groter is dan de hoeveelheid verkeer uit de zijstraten. De verkeersafwikkeling kan in deze omstandigheden beter worden gegarandeerd met een voorrangspointje dan met een rotonde of voorrangskruising. Gezien de grote hoeveelheid verkeer op de Johannes Geradtsweg kan het nodig zijn in de toekomst een opvanglicht aan te brengen.

Een variant waarbij de verschillende zijstraten niet meer worden aangesloten op de Johannes Geradtsweg (ter verbetering van de doorstroming op de Johannes Geradtsweg) is onderzocht, maar niet gekozen, om de volgende redenen:

- het leidt tot extra verkeer op het kruispunt met de Jacob van Campenlaan en de capaciteit op dat kruispunt is daarvoor onvoldoende;
- het snelheidsremmend effect van een voorrangspointje op het verkeer op de Johannes Geradtsweg is nodig voor het overstekend langzaam verkeer;
- het afsluiten van de kruisende wegen heeft onnodig omrijden tot gevolg voor de direct aanwonenden.

#### Ruimtelijke inpassing

Er moeten twaalf bomen worden verplaatst. De inrichting van dit door Dudok ontworpen plein zal een hoog kwaliteitsniveau krijgen. Op dit kruispunt is ook aandacht voor kabels en leidingen nodig. Voor deze maatregel is geen bestemmingsplanwijziging nodig. Grondverwerving is niet nodig. Bij de nadere detaillering van het ontwerp geldt een stevige compensatie van bomen en een groene invulling als uitgangspunt (zie bijgevoegde schets).

## 1.4 Johannes Geradtsweg – Jacob van Campenlaan

### Beschrijving

Op dit kruispunt staat momenteel een verkeersregelininstallatie. De maatregel bestaat uit het aanpassen van de verkeersregelininstallatie door:

- het instellen van een linksaf verbod op de oostelijke tak (vanuit het Den Uylplein richting Jacob van Campenlaan);
- het vervangen van de opstelstroken op de oostelijke tak door een aparte strook voor rechtdoor en voor rechtsaf.

### Achtergrond

Wanneer de huidige verkeersregelininstallatie wordt gehandhaafd zal in de toekomst tijdens de avondspits de cyclustijd over de maximale periode van 120 seconde komen. (cyclustijd: periode waarin elke richting ten minste één keer groen krijgt). Door de linksaf beweging uit de cyclus te halen daalt de cyclustijd tot op een respectabel niveau. Via de Larenseweg blijft de Jacob van Campenlaan – Jan van der Heijdenstraat bereikbaar. Een voorrangspointje zou op dit kruispunt ook een oplossing kunnen zijn, maar gezien de hoge intensiteit op de zijtakken en het ruimtegebrek moeilijk in te passen.

### Ruimtelijke inpassing

Er zijn geen problemen met de inpassing van deze maatregel. Voor deze maatregel is ook geen bestemmingsplanwijziging nodig. Grondverwerving is ook niet nodig.

## 1.5 Johannes Geradtsweg - Simon Stevinweg

### Beschrijving

Momenteel is dit kruispunt een voorrangskruising. De maatregel bestaat uit het aanbrengen van een dichte middenberm waardoor het kruisen van een of meerdere rijrichtingen van de Johannes Geradtsweg voor het autoverkeer niet meer mogelijk is. Het langzaam verkeer kan door middel van de middenberm in twee etappes de Johannes Geradtsweg oversteken. De zuidtak van dit kruispunt blijft eenrichtingsverkeer.

### Achtergrond

De capaciteit van de huidige situatie (een voorrangskruispunt met open middenberm) is onvoldoende. Door de grote verkeersstroom over de Johannes Geradtsweg, heeft het verkeer uit de Simon Stevinweg onvoldoende ruimte om het kruispunt te passeren in de gewenste richting. Hierdoor ontstaan zeer lange wachtrijen op de Simon Stevinweg. Door middel van het aanbrengen van een middenberm wordt het kruisen van de hoofdrichting onmogelijk gemaakt en daarmee de verkeersafwikkeling voor de overige richtingen verbeterd. Gezien de grote hoeveelheid verkeer op de Johannes Geradtsweg kan het nodig zijn in de toekomst een opvanglicht aan te brengen. Voor het aanbrengen van een voorrangspointje is onvoldoende ruimte. Het verkeer dat toch linksaf wil kan gebruik maken van de voorrangspointjes om te keren of via de Jacob van Campenlaan een andere route rijden.

### Ruimtelijke inpassing

De nood- en hulpdiensten krijgen de mogelijkheid tot oversteken van de middenberm. Dit zal bij de uitwerking van dit plan nader gedetailleerd worden. Voor deze maatregel is geen bestemmingsplanwijziging nodig. Grondverwerving is ook niet nodig.

## 1.6 Johannes Geradtsweg - Snelliuslaan

### Beschrijving

In de huidige situatie kruist het verkeer de Johannes Geradtsweg voor het plantsoen. De maatregel bestaat uit een voorrangspointje rond het plantsoen. Het verkeer op de buitenring heeft voorrang, het verkeer kan de wijken via dit voorrangspointje, eventueel in twee etappes, in- en uitrijden (met een omweg om het plantsoen heen).

### Achtergrond

Zoals in het hoofdrapport staat beschreven zijn de eigenschappen van een voorrangspointje bijzonder gunstig op kruispunten waar de hoeveelheid verkeer op de hoofdrichting (veel) groter is dan de hoeveelheid verkeer uit de zijstraten. De verkeersafwikkeling kan in deze omstandigheden beter worden gegarandeerd met een voorrangspointje dan met een rotonde of voorrangskruising. Door gebruik te maken van het plantsoen ontstaat er een voorrangspointje met een hoge capaciteit. Deze capaciteit is in tegenstelling tot de capaciteit van de huidige voorrangskruising voldoende om de verkeersstromen af te wikkelen. In de toekomst kan het, gezien de grote hoeveelheid verkeer op de Johannes Geradtsweg, nodig zijn een opvanglicht aan te brengen.

### Ruimtelijke inpassing

Het plantsoen is ontworpen door Dudok en moet behouden blijven en zal niet worden aangetast. Tijdens de nadere uitwerking van dit plan zal daarom de huidige parkeerstrook tussen de rijbaan en het fietspad worden gereconstrueerd als doorgaande baan en de huidige rijbaan als linksafstrook. De parkeerplaatsen zullen elders worden gecompenseerd. Op voorstel van de gemeente Hilversum wordt op het kruispunt met de Snelliuslaan de uitbreiding van het plantsoen niet ingevuld met gras maar met verharding.

Op dit kruispunt is ook aandacht voor kabels en leidingen nodig. Voor deze maatregel is geen bestemmingsplanwijziging nodig. Grondverwerving is ook niet nodig. Voor de nadere uitwerking van het ontwerp zijn de volgende ruimtelijke aandachtspunten geformuleerd:

- handhaven plantsoen;
- dubbele rijbaan door gebruiken van parkeerstrook.

## 1.7 Johannes Geradtsweg – Sumatralaan – Insulindelaan

### Beschrijving

Dit kruispunt is momenteel een voorrangskruising met de richting Johannes Geradtsweg – Insulindelaan in de voorrang. Als maatregel is voorzien in een kruispunt met een verkeersregelinstallatie. De Sumatralaan (zuidelijk deel) kan alleen rechtsaf in- en uitgereden worden.

### Achtergrond

Deze maatregel is nodig omdat hiermee de capaciteit van het kruispunt voldoende wordt voor de toekomstige verkeersstromen. Op dit punt zijn verschillende mogelijkheden, waaruit de gekozen oplossing als beste naar voren is gekomen:

- Voor een volledige kruising met een verkeersregelinstallatie is meer opstelruimte nodig dan op de oostelijke en zuidelijke tak gecreëerd kan worden.
- Het 'dicht maken' van de middenberm op de Insulindelaan heeft veel verkeer over het zuidelijk deel van de Sumatralaan tot gevolg.
- Een rotonde met voldoende capaciteit moet bestaan uit een dubbelstrooks rotonde, met dubbele toeritten, een dubbele afrit op Johannes Geradtsweg en waarbij het zuidelijke deel van de Sumatralaan is afgesloten. Deze maatregel is niet gewenst, omdat een dergelijke configuratie nadelig is voor de veiligheid van het kruisend fietsverkeer en omdat de Sumatralaan geheel moet worden afgesloten.
- Een voorrangspointje waarbij het zuidelijke deel van de Sumatralaan is afgesloten heeft onvoldoende doorstroming, er is bovendien geen duidelijke hoofdrichting in de verkeersstromen aan te wijzen (als gevolg van de grote intensiteiten van west naar noord en van noord naar oost loopt het verkeer vast).

### Ruimtelijke inpassing

Tegenover de huidige ingang van het Media Park bevindt zich een rijksmonument, ontworpen door Dudok. Momenteel is hier basisschool De Wegwijzer gevestigd. Het wegprofiel van de Sumatralaan wordt in westelijke richting verbreed, om ruimte te maken voor een Kiss & Ridestrook ten behoeve van de school. Hierbij blijven de bomen aan de oostzijde van de huidige weg behouden en hoeven het trottoir en het muurtje langs de Johannes Geradtsweg niet te worden aangepast.

Bij de nadere uitwerking van het ontwerp is een belangrijk aandachtspunt het realiseren van de vereiste zichtafstanden voor verkeer over het spoorviaduct (zie ook maatregel 6.5 verdieping spoorviaduct). Voor deze maatregel is geen bestemmingsplanwijziging nodig. De geluidshinder wordt verminderd door het aanleggen van asfalt (SMA) in plaats van de huidige klinkers. Voor de nadere uitwerking van het ontwerp zijn de volgende ruimtelijke aandachtspunten geformuleerd (zie bijgevoegde schets):

- groene bermen;
- bijzondere boomsoorten;
- billboards verwijderen.

## 1.8 Sumatralaan - Lage Naarderweg - ingang Media Park

### Beschrijving

Dit kruispunt heeft momenteel een verkeersregelininstallatie. In het maatregelenpakket is een dubbelstrooks rotonde opgenomen met een dubbelstrooks toerit op de zuidelijke tak (Sumatralaan). Op de oostelijke en noordelijke tak (beide de Lage Naarderweg) komen afzonderlijke busstroken, zodat bussen langs het wachtende autoverkeer de rotonde op kunnen rijden.

### Achtergrond

Een voorrangspointje heeft onvoldoende capaciteit voor de verkeersstromen op deze kruising. Een verkeersregelininstallatie is op deze kruising niet nodig, omdat dit kruispunt geen functie heeft als 'kraan' (de kraanfunctie komt op het kruispunt van de Lage Naarderweg met de Witte Kruislaan). De rotondevorm heeft op dit punt voldoende capaciteit om de verkeersstromen af te wikkelen en is veiliger voor het langzaam verkeer. Bovendien komt de entree van het Media Park bij toepassing van een rotonde (stedenbouwkundig) beter uit de verf.

Er is bewust voor gekozen de uitgang van het Media Park als enkelstrooks toerit te ontwerpen. Hiermee komt het verkeer uit het Media Park gelijkmatiger op het Hilversumse wegennet. Dit komt de verkeersafwikkeling in Hilversum ten goede, vooral in de avondspitsperiode.

Op de oostelijke toerit van deze rotonde (Vanuit station via Lage Naarderweg richting deze rotonde) zal een detectielus worden aangebracht. Deze lus zal voor de rotonde wachtende auto's detecteren. Op het moment dat de bus door de wachtende auto's de rotonde niet kan oprijden, wordt via de informatie van de detectielus de verkeersregelininstallatie op het kruispunt Johannes Geradtsweg - Sumatralaan - Insulindelaan beïnvloed. De hoeveelheid verkeer vanaf de Sumatralaan wordt zodoende beperkt, zodat de wachtende auto's en bussen op de Lage Naarderweg snel de rotonde op kunnen rijden.

### Ruimtelijke inpassing

Er moeten 90 bomen verwijderd worden. De rotonde zal 30 cm boven het maaiveld worden aangelegd om daarmee kosten te besparen voor het verplaatsen van kabels en leidingen. Voor deze maatregel is geen bestemmingsplanwijziging nodig. Er zal 3.343 m<sup>2</sup> grond verworven dienen te worden. Hiermee is met de eigenaar reeds overeenstemming bereikt. Voor twee woningen is geluidsisolatie nodig.

## 2 Route Bussum – Media Park



*Figuur B2: Locaties maatregelen route Bussum – Media Park*

## 2.1 Lage Naarderweg - Witte Kruislaan - ingang Media Park

### Beschrijving

Dit kruispunt heeft momenteel een verkeersregelininstallatie. De maatregel bestaat uit het verlengen en vergroten van het aantal opstelstroken. Verkeer het Media Park af krijgt, in plaats van één gecombineerde rijstrook, drie rijstroken (één linksaf, één rechtdoor en één rechtsaf). De opstelstrook voor rechtsafslaand verkeer vanuit de Lage Naarderweg uit Hilversum richting het viaduct over het spoor wordt gecombineerd met een rijstrook voor rechtdoor. Op de Lage Naarderweg komt een nieuwe ingang naar het Media Park voor het autoverkeer en een uitgang voor de bus.

### Achtergrond

Deze maatregel is nodig omdat hiermee de capaciteit van het kruispunt voldoende wordt voor de toekomstige verkeersstromen uit het Media Park en van Hilversum richting Bussum. Er is gekozen voor een regeling met verkeerslichten, om het verkeer min of meer gedoseerd Hilversum binnen te kunnen laten rijden (kraanfunctie).

### Ruimtelijke inpassing

De Witte Kruislaan wordt in het plan in zuidelijke richting (Media Park) geschoven om meer ruimte te maken rondom het theehuis. De Lage Naarderweg wordt in westelijke richting verschoven. Overigens zal nog een studie worden verricht om de stedenbouwkundige invulling van de omgeving van het kruispunt te optimaliseren. Daarin zal ook het groen/landschapsaspect een rol spelen. Voor deze maatregel is een bestemmingsplanwijziging nodig. Er dient 72 m<sup>2</sup> grond te worden verworven. Voor de nadere uitwerking van het ontwerp zijn de volgende ruimtelijke aandachtspunten geformuleerd (zie bijgevoegde schets):

- theehuis vrijzetten;
- zo veel mogelijk beperken van 'slingers' in het wegprofiel.

### 3 A27 – dr. J.M. Den Uylplein – Media Park



*Figuur B3: Locaties maatregelen route A27 - dr. J.M. Den Uylplein - Media Park*

### 3.1 Oostereind - ArenaPark

#### Beschrijving

Dit kruispunt heeft momenteel een verkeersregelininstallatie. De maatregel voorziet in een extra rijstrook vanaf het Oostereind (noordelijke tak) het ArenaPark in.

#### Achtergrond

Deze maatregel is nodig omdat hiermee de capaciteit van het kruispunt voldoende wordt voor de toekomstige verkeersstromen. Een verkeerspleintje of rotonde is op dit punt niet gewenst, omdat de hoeveelheid verkeer over het Oostereind te groot is. De berekende cyclustijd voor de verkeersregelininstallatie op dit kruispunt biedt nog enige ruimte om de bus prioriteit te geven.

#### Ruimtelijke inpassing

Er zijn geen problemen met de inpassing van de maatregel. Voor deze maatregel is ook geen bestemmingsplanwijziging nodig. Grondverwerving is niet nodig. Er zit een grondwaterverontreiniging op Oostereind 100 (tankstation Shell). Voor de nadere uitwerking van het ontwerp zijn de volgende ruimtelijke aandachtspunten geformuleerd (zie bijgevoegde schets):

- symmetrische entree ArenaPark;
- integratie van benzineverkooppunt.

### **3.2 Aansluiting ziekenhuis op Soestdijkerstraatweg**

#### **Beschrijving**

Momenteel is het ziekenhuis ontsloten via de Van Riebeeckweg. Door de uitbreiding van het zorgpark Monnikenberg is opnieuw bekeken wat de beste ontsluitingsstructuur is. Hieruit blijkt dat een in/uitgang op de Soestdijkerstraatweg gecombineerd met een ingang via de van Riebeeckweg (zie maatregel 3.4) de meest gunstige situatie is. Dit is dan ook in het maatregelenpakket opgenomen.

#### **Achtergrond**

De nieuwe aansluiting is nodig om de verkeersgroei als gevolg van de groei van het ziekenhuis af te kunnen wikkelen. Het nieuwe kruispunt wordt gecombineerd met het kruispunt Soestdijkerstraatweg - Surinamelaan en voorzien van een nieuwe verkeersregelininstallatie. Deze is nodig omdat dit punt ook een van de 'kranen' is, aangezien op het kruispunt Oostereind - Soestdijkerstraatweg een rotonde komt. De cyclustijd van de verkeersregelininstallatie kan bij veel kruisend fietsverkeer boven de 120 seconde uitkomen. Eventueel kan een eenzijdig in tweerichtingen te berijden fietspad aan de noordzijde van de Soestdijkerstraatweg overwogen worden, om kruisend fietsverkeer te beperken.

#### **Ruimtelijke inpassing**

Er zullen vijf bomen moeten worden gekapt en herplant. De nieuwe tak op dit kruispunt richting het ziekenhuis zal op het ziekenhuisterrein met een nieuwe ontsluitingsweg een voortzetting krijgen. Voor deze maatregel is geen bestemmingsplanwijziging nodig. Grondverwerving is niet nodig.

### 3.3 Soestdijkerstraatweg – Oostereind

#### Beschrijving

Dit kruispunt heeft momenteel een verkeersregelininstallatie. Het maatregelenpakket voorziet in een dubbelstrooks rotonde met de doorgaande route (de buitenring) in een tunnel onder het kruispunt door. De rotonde heeft dubbelstrooks toeritten vanuit zuidelijke en oostelijke richting en een dubbelstrooks afrit in oostelijke richting.

#### Achtergrond

Met deze maatregel ontstaat er een snelle verbinding voor het verkeer op de route A27 – Media Park. Dit verkeer kan namelijk onder de rotonde door en ontlast daarmee het kruispunt. Hierdoor is de capaciteit van de voorgestelde rotonde op dit punt voldoende. De verkeersregelininstallatie op de aansluiting van het ziekenhuis op de Soestdijkerstraatweg dient als ‘kraan’.

#### Nadere motivatie rotonde met tunnel kruispunt Oostereind–Soestdijkerstraatweg

Het kruispunt Oostereind-Soestdijkerstraatweg is één van de drukste kruispunten in Hilversum. Verschillende ontwikkelingen zorgen ervoor dat het kruispunt in de toekomst nog drukker zal worden. Het gaat om de uitbreiding van het Media Park, maar ook om de uitbreiding van het ziekenhuis en het ArenaPark en de autonome groei van het autoverkeer. Deze ontwikkelingen zorgen er tezamen voor dat aanpassing van dit kruispunt noodzakelijk is. Op de noordelijke tak Oostereind en de oostelijke tak Soestdijkerstraatweg kan nog ruimte gecreëerd worden voor extra opstelstroken. Op de andere takken en vooral op de westelijke tak van het kruispunt (op de Soestdijkerstraatweg vanuit het centrum) is uitbreiding van de capaciteit echter nagenoeg onmogelijk (zonder kostbare grondverwerving).

#### *Uitbreiding kruispunt met verkeerslichten biedt onvoldoende oplossing*

Er zijn kruispuntberekeningen uitgevoerd waarbij het aantal voorsorteerstroken is uitgebreid, overal waar daar redelijkerwijs ruimte voor is (twee extra voorsorteerstroken op de oostelijke tak en een extra voorsorteerstrook op de noordelijke tak). Gedetailleerde kruispuntberekeningen tonen echter aan dat dit onvoldoende is om een goede verkeersafwikkeling op dit kruispunt te kunnen garanderen. De capaciteit op de Soestdijkerstraatweg oost (vanuit het centrum) schiet hiervoor te kort, met name in de ochtendspitsperiode. Om het verkeer op het kruispunt redelijk te kunnen verwerken (binnen een cyclustijd van 120 seconden), zou ook een extra linksafstrook op de Soestdijkerstraatweg oost nodig zijn. Zoals hiervoor al is aangegeven, is hiervoor onvoldoende ruimte beschikbaar.

#### *Rotonde zonder tunnel loopt vast*

Vanuit de bevolking is voor het kruispunt Oostereind-Soestdijkerstraatweg herhaaldelijk gevraagd om toepassing van een rotonde, mede vanwege gunstige ervaringen met de nieuwe rotondes op de Diependaalselaan. Er is zelfs gesuggereerd om een vijftaks-

rotonde te maken, zodat het ziekenhuis ook rechtstreeks op de rotonde kan worden ontsloten. Het kruispunt Oostereind-Soestdijkerstraatweg is echter – in ieder geval in de toekomst – drukker dan de kruispunten op de Diependaalselaan waarnaar gerefereerd wordt. Uit kruispuntberekeningen blijkt dat een rotonde op het kruispunt Oostereind-Soestdijkerstraatweg het verkeer niet kan verwerken, ook als uitgegaan wordt van een zeer grote dubbelstrooks-rotonde met eveneens dubbelstrooks toe- en afritten.

#### *Rotonde met tunnel voor doorgaand verkeer Oostereind verbetert doorstroming*

De weinig bevredigende resultaten van de kruispuntberekeningen voor een kruispunt met verkeerslichten of een (gelijkvloerse) rotonde-oplossing, hebben ertoe geleid om ook (gedeeltelijk) ongelijkvloerse oplossingen te onderzoeken. In het profiel van het Oostereind zijn mogelijkheden om een tunnel te maken voor rechtdoorgaand verkeer met daarnaast nog rijstroken op maaiveld voor afslaand verkeer. Bij toepassing van een tunnel voor doorgaand verkeer op het Oostereind kan het kruispunt op maaiveld wél als rotonde worden uitgevoerd (op enkele takken met dubbelstrooks toe- en/of afritten, zie tekening). Bij deze oplossing kan het verkeer op het kruispunt goed doorstromen:

- het doorgaande verkeer op de buitenring kan het kruispunt ongehinderd passeren;
- de wachttijd voor het overige verkeer (dat via de rotonde rijdt) is beperkt tot zo'n 10 seconden: een aanmerkelijk lagere wachttijd dan in de huidige situatie met verkeerslichten.

#### *Overige argumenten voor de gekozen oplossing*

Behalve de verbeterde doorstroming van het verkeer op het kruispunt zelf, heeft de gekozen oplossing ook nog een aantal andere voordelen:

- De tunnel in het Oostereind zorgt ervoor dat het verkeer op dit gedeelte van de buitenring ongehinderd kan doorrijden. Hierdoor wordt het gebruik van de oostelijke ring iets aantrekkelijker. Er ontstaat daardoor een iets gunstiger verdeling van verkeer over de binnenring oost en west. Mede daardoor wordt het kruispunt Diependaalselaan – Utrechtseweg iets minder zwaar belast, zodat de (recent aangelegde) rotonde op dit punt nog langere tijd volstaat om het verkeer op dit punt te verwerken.
- De toepassing van een rotonde op het kruispunt Oostereind-Soestdijkerstraatweg biedt een aanmerkelijke verbetering voor doorgaand fietsverkeer over de Soestdijkerstraatweg. De Soestdijkerstraatweg wordt veel gebruikt door fietsers. In de huidige situatie moeten zij soms lang wachten om het drukke Oostereind over te kunnen steken. Bij een rotonde krijgen fietsers voorrang op het autoverkeer, zodat fietsers vrijwel zonder verliestijd kunnen doorrijden.

De rotonde met tunnel is ongeveer 1,8 miljoen euro duurder dan een uitbreiding van het kruispunt met verkeerslichten. Daar staat tegenover dat voor de uitbreiding met verkeerslichten ongeveer 125 m<sup>2</sup> grond verworven moet worden.

**Ruimtelijke inpassing**

Er zullen vijf bomen moeten worden herplant. Aandachtspunt bij nadere uitwerking van dit plan is de aansluiting van de keerlus op de Curaçaoaan op dit kruispunt en de beperkte doorrijhoogte van de tunnel in verband met onvoldoende ruimte voor hellingen. Voor deze maatregel is geen bestemmingsplanwijziging nodig. Voor zeven woningen is geluidsisolatie nodig. Bij de aanleg van de tunnel dient er rekening gehouden te worden met hoge grondwaterstand. Voor de nadere uitwerking van het ontwerp zijn de volgende ruimtelijke aandachtspunten geformuleerd (zie bijgevoegde schets):

- kunst als stadsentree;
- aandacht voor keerlus.

### 3.4 Van Riebeeckweg - Oosterengweg

#### Beschrijving

De huidige verkeersregelininstallatie op dit kruispunt kan worden gehandhaafd. Op beide wegvakken van de Van Riebeeckweg zijn in het maatregelenpakket twee opstelstroken opgenomen, om de doorstroming op het buitencircuit te verbeteren. De hoofdontsluiting van het terrein rond het ziekenhuis wordt verplaatst naar de Soestdijkerstraatweg (zie maatregel 3.2). De Van Riebeeckweg behoudt wel zijn functie als ingang van het ziekenhuis.

#### Achtergrond

De extra opstelvakken verbeteren de doorstroming op de buitenring.

#### Ruimtelijke inpassing

Er moeten drie bomen verwijderd worden, deze worden elders herplant. Op deze kruising is ook aandacht voor kabels en leidingen nodig. Voor deze maatregel is een wijziging van het bestemmingsplan Van Riebeeck nodig. Er zal 91 m<sup>2</sup> grond verworven dienen te worden.

### 3.5 Oosterengweg - Kamerlingh Onnesweg - Jan van der Heijdenstraat - Liebergerweg

#### Beschrijving

Dit kruispunt heeft momenteel een verkeersregelininstallatie. De maatregel bestaat uit het aanleggen van voorrangspointje. Het verkeer op de buitenring heeft voorrang, het verkeer kan de wijken via dit voorrangspointje, eventueel in twee etappes, in- en uitrijden. Hierbij wordt de verkeersstroom vanaf de Jan van de Heijdenstraat via de 'parallelweg' van de Liebergerweg aangesloten op het voorrangspointje (éénrichtingsverkeer Liebergerweg in blijft bestaan).

#### Achtergrond

Zoals in het hoofdrapport staat beschreven zijn de eigenschappen van een voorrangspointje bijzonder gunstig op kruispunten waar de hoeveelheid verkeer op de hoofdrichting (veel) groter is dan de hoeveelheid verkeer uit de zijstraten. De verkeersafwikkeling kan in deze omstandigheden beter worden gegarandeerd met een voorrangspointje dan met een rotonde of voorrangskruising. Door de vormgeving als voorrangspointje wordt op dit punt bovendien veel duidelijker zichtbaar dat de hoofdrichting (de buitenring) over de Oosterengweg - Kamerlingh Onnesweg loopt en niet over de Jan van der Heijdenstraat.

#### Ruimtelijke inpassing

In de buurt van dit kruispunt bevindt zich een school. In verband met de grote aantallen overstekende scholieren is het noodzakelijk een voetgangersoversteekplaats met verkeerslichten in de directe omgeving van dit kruispunt te plaatsen. Door de aanleg van het voorrangspointje moet het schoolplein worden gereconstrueerd. Het transformatorhuisje tussen de Liebergerweg en de Jan van der Heijdenstraat is ontworpen door Dudok. Het terrein rond het transformatiehuisje wordt eveneens gereconstrueerd. De parallelweg van de Jan van der Heijdenstraat wordt niet op het voorrangspointje aangesloten, maar wordt voorzien van een keerlus. Bij de uitwerking van dit plan zullen deze punten nader gedetailleerd worden.

Er moeten zestien bomen verwijderd worden, deze worden elders herplant. Op deze kruising is ook aandacht voor kabels en leidingen nodig. Voor deze maatregel is geen bestemmingsplanwijziging nodig. Grondverwerving is niet nodig. Voor de nadere uitwerking van het ontwerp zijn de volgende ruimtelijke aandachtspunten geformuleerd (zie bijgevoegde schets):

- Jan van der Heijdenstraat geheel aansluiten op de Liebergerweg;
- herinrichten schoolplein;
- herinrichting van plantsoen en ventweg.

### 3.6 Minckelersstraat – Kamerlingh Onnesweg

#### Beschrijving

Dit kruispunt heeft momenteel een verkeersregelininstallatie. De maatregel bestaat uit het aanleggen van voorrangspointje. Het verkeer op de buitenring heeft voorrang, het verkeer kan de wijken via dit voorrangspointje, eventueel in twee etappes, in- en uitrijden.

#### Achtergrond

Zoals in het hoofdrapport staat beschreven zijn de eigenschappen van een voorrangspointje op een kruispunt waar de hoeveelheid verkeer op de hoofdrichting (veel) groter is dan de hoeveelheid verkeer uit de zijstraten, gunstiger dan de eigenschappen van een rotonde of voorrangskruising. Gezien de grote hoeveelheid verkeer op dit kruispunt kan het nodig zijn in de toekomst een opvanglicht aan te brengen.

Aangezien de Minckelersstraat een invalroute voor Hilversum is, is het gewenst een 'kraan' op deze route te plaatsen (om inkomend verkeer enigszins gedoseerd toe te laten op het Hilversumse wegennet). Dit kan echter niet bij het kruispunt Minckelersstraat – Kamerlingh Onnesweg, omdat verkeer dan door de woonwijk kan gaan sluipen. Als het in de praktijk nodig blijkt, kan een afzonderlijk doseerlicht geplaatst worden ter hoogte van de Anthony Fokkerweg.

#### Ruimtelijke inpassing

Ten behoeve van het voorrangspointje moeten zeven bomen verwijderd worden, deze worden elders herplant. Bij de nadere uitwerking van het plan zal rekening worden gehouden met de in het verleden gereserveerde ruimte voor plantsoenen. In de buurt van dit kruispunt bevindt zich bejaardenhuis St. Joseph. In verband met overstekende ouderen is het noodzakelijk een voetgangersoversteekplaats met verkeerslichten in de directe omgeving van het voorrangspointje te plaatsen. Op deze kruising is ook aandacht voor kabels en leidingen nodig.

Voor het plan is een wijziging van het bestemmingsplan Kamerlingh Onnesweg nodig. Er zal 15 m<sup>2</sup> grond verworven dienen te worden. Voor de nadere uitwerking van het ontwerp zijn de volgende ruimtelijke aandachtspunten geformuleerd (zie bijgevoegde schets):

- langere linksafstrook vanaf Oosterengweg;
- middenberm Minckelersstraat op breedte houden;
- benut overmaat aan westzijde Kamerlingh Onnesweg (speciaal in het kader van het ISV is hiervoor extra ruimte gereserveerd);
- middenberm Minckelersstraat op breedte houden;
- langere linksafstrook vanaf Oosterengweg.

### **3.7 Utrechtseweg - Emmastraat - Soestdijkerstraatweg - Sophiaalaan**

#### **Beschrijving**

Op dit moment is dit een ongeregelde kruising met voorrang op de Emmastraat – Soestdijkerstraatweg. Op dit punt komt een verkeersregelininstallatie, met op de Emmastraat en op de Utrechtseweg een apart voorsorteervak voor links afslaand verkeer. Op de Soestdijkerstraatweg komt een verbod om linksaf te slaan richting Utrechtseweg.

#### **Achtergrond**

Deze verkeersregelininstallatie werkt mede als een 'kraan' voor het centrum (voor verkeer vanuit de Utrechtseweg) en biedt de mogelijkheid de bus prioriteit te geven. Wanneer er te veel verkeer in het centrum komt kan via deze verkeerslichten bijgestuurd worden. Hiermee wordt het verkeer dat de binnenring als sluiproute gebruikt afgeremd. Zonder het aanbrengen van de voorsorteervakken en het instellen van een linksaf verbod is de cyclustijd van de verkeersregelininstallatie ruim boven het maximum van 120 seconde. Met deze maatregelen daalt de cyclustijd tot onder het maximum.

#### **Ruimtelijke inpassing**

Deze maatregel heeft geen ruimtelijke gevolgen. Voor deze maatregel is ook geen bestemmingsplanwijziging of grondverwerving nodig.

## 4 Route N201 – Mediapark



*Figuur B4: Locaties maatregelen route N201 – Media Park*

#### 4.1 Nieuwe Havenweg – Gijsbrecht van Amstelstraat – Vaartweg – Beresteinseweg

##### Beschrijving

Deze locatie bestaat uit twee kruispunten met beide een verkeersregelinstallatie:

- kruispunt Gijsbrecht van Amstelstraat - Vaartweg (noordelijke kruising);
- kruispunt Gijsbrecht van Amstelstraat - Nieuwe Havenweg (zuidelijke kruising).

De maatregel bestaat uit de volgende onderdelen:

- Op de noordelijke kruising wordt de Vaartweg (ten westen van de kruising) niet meer aangesloten. De Beresteinseweg (het verlengde van de Vaartweg) wordt bereikbaar via een nieuwe brug over de Gooise Vaart. Daarmee wordt de Beresteinseweg verbonden met de Nieuwe Havenweg. De precieze locatie van de nieuwe brug over de Gooise Vaart ligt nog niet vast.
- Bij de zuidelijke kruising wordt een nieuw bruggetje over de Gooise Vaart gemaakt (aan de westkant van de kruising) voor langzaam verkeer. Daardoor ontstaat ruimte voor een langere opstelstrook op de noordelijke tak van het kruispunt voor rechtsafslaand verkeer richting Nieuwe Havenweg.

##### Achtergrond

Op dit punt liggen twee drukke kruisingen dichtbij elkaar. Er is onvoldoende ruimte om beide verkeersregelinstallaties dermate uit te breiden dat er voldoende capaciteit ontstaat. Door het verkeer dat over de Beresteinseweg gaat, te verplaatsen van de Vaartweg naar de Nieuwe Havenweg, ontstaan er twee T-kruisingen. Dit is een eenvoudiger kruispunttype en daardoor is de capaciteit wel voldoende voor de toekomstige verkeersstromen.

##### Ruimtelijke inpassing

De precieze locatie van de nieuwe (auto)brug over de Gooise Vaart wordt nog nader bepaald. Daarbij wordt rekening gehouden met de belangen van de bewoners van de Beresteinseweg.

Voor de kruispuntaanpassingen moeten vier platanen verwijderd worden; deze worden elders herplant. Ook moet er een groot aantal andere bomen worden verplaatst of verwijderd. De huidige brug is ontworpen door Dudok. Het ontwerp voor de nieuwe fietsbrug moet hiermee rekening houden. Op dit kruispunt is ook aandacht voor kabels en leidingen nodig. Voor het plan is een wijziging van het bestemmingsplan Vreelandseweg e.o. nodig. Er zal 15 m<sup>2</sup> grond moeten worden verworven. Voor acht woningen is geluidsisolatie nodig. Voor de nadere uitwerking van het ontwerp zijn de volgende ruimtelijke aandachtspunten geformuleerd:

- langere rechtsafstrook richting Havenkwartier;
- suggestie:
  - . loskoppelen van brug (in dat geval géén fietsbrug parallel aan brug);
  - . fietsbrug Turfstraat naar Gijsbrecht van Amstelstraat.

## 4.2 's-Gravelandseweg - Bussumergrintweg - G. van Mesdagweg

### Beschrijving

De huidige verkeersregelininstallatie kan worden gehandhaafd, met uitbreiding van opstelstroken vanaf de Bussumergrintweg (richting 's-Gravelandseweg) en vanaf de Geert van Mesdagweg (richting 's-Gravelandseweg).

### Achtergrond

Deze maatregel vergroot de capaciteit van dit kruispunt voldoende om de toekomstige verkeersstromen af te wikkelen. Een rotonde en een voorrangspointje hebben onvoldoende capaciteit en bovendien is een verkeersregelininstallatie gewenst vanwege de functie als 'kraan'. Er is gezocht naar mogelijkheden om de barrière van dit kruispunt voor fietsers op de 's-Gravelandseweg te verminderen, maar hiervoor zijn weinig mogelijkheden. Een oplossing zoals die voor het kruispunt Oostereind - Soestdijkerstraatweg is gevonden (met de hoofdrichting onder een rotonde door) kan ruimtelijk niet worden ingepast. Ook is bekeken of de fietsers ongelijkvloers kunnen kruisen (parallel aan de 's-Gravelandseweg), maar ook dit kan ruimtelijk niet worden ingepast. Als alternatief voor fietsers komt er een tunnel bij de Trompenbergerweg (zie maatregel 6.11)

### Ruimtelijke inpassing

Er moeten twee bomen worden verwijderd. Vanwege het monumentale karakter van complex Quatre Bras, de tuin en het hek, moet bij de nadere detaillering van het plan de uitbreiding van het kruispunt plaatsvinden in oostelijke richting. Op dit kruispunt is ook aandacht voor kabels en leidingen nodig. Voor het plan is een wijziging van het bestemmingsplan Villagebied nodig. Er zal 65 m<sup>2</sup> grond aan de oostkant van de Bussumergrintweg/hoek 's Gravelandseweg moeten worden verworven.

### 4.3 Godelindeweg - Hoge Naarderweg - Insulindelaan

#### Beschrijving

Op dit moment is dit een voorrangskruising. De maatregel bestaat uit een voorrangspointje met drie takken waarbij op de Hoge Naarderweg weer in twee richtingen wordt gereden.

#### Achtergrond

Zoals in het hoofdrapport staat beschreven zijn de eigenschappen van een voorrangspointje bijzonder gunstig op kruispunten waar de hoeveelheid verkeer op de hoofdrichting (veel) groter is dan de hoeveelheid verkeer uit de zijstraten. De verkeersafwikkeling kan in deze omstandigheden beter worden gegarandeerd met een voorrangspointje dan met een rotonde of voorrangskruising.

#### Ruimtelijke inpassing

De openbare ruimte op dit kruispunt is monumentaal, de inrichting van het plein zal een hoog kwaliteitsniveau krijgen. De Van Reesbank met boom wordt op de huidige locatie gehandhaafd en zal worden opgenomen in de middenberm van het voorrangspointje. Voor deze maatregel is geen bestemmingsplanwijziging nodig. Er moet 2 m<sup>2</sup> grond verworven worden. Voor vijf woningen is geluidsisolatie nodig. Voor de nadere uitwerking van het ontwerp zijn de volgende ruimtelijke aandachtspunten geformuleerd (zie bijgevoegde schets):

- aparte linksafstrook;
- minimaliseren aantal bochten;
- recreatieve route dienpaadje;
- Van Reesbank midden op 'brink'.

## 5 Route Diependaalselaan



*Figuur B5: Locaties maatregelen route Diependaalselaan – Media Park*

## 5.1 Diependaalselaan - Zeverijnstraat - Kerkelandenlaan

### Beschrijving

In de huidige situatie is hier een rotonde. De capaciteit van de rotonde wordt uitgebreid door het aanleggen van een bypass: er ontstaat een dubbelstrooks rotonde met enkele toe- en afritten en een bypass van de westelijke naar de zuidelijke tak van de rotonde.

### Achtergrond

Door het aanleggen van een bypass hoeft de verkeersstroom de wijk Kerkelanden in geen gebruik te maken van de rotonde. Hierdoor kan op de rotonde worden volstaan met enkele toe- en afritten. De capaciteit van een dubbelstrooks rotonde met dubbele toeritten op beide zijden van de Diependaalselaan is ook voldoende, maar minder gunstig voor het kruisend fietsverkeer dan een ontwerp met enkele toe- en afritten. Een voorrangspointje is op deze kruising niet mogelijk omdat de hoeveelheid verkeer uit de zijstraten te groot is.

### Ruimtelijke inpassing

Er moeten vier bomen langs de Kerkelandenlaan worden verplaatst en zeven bomen langs de Diependaalselaan worden herplant. De aanleg van de bypass is strijdig met het bestemmingsplan Kerkelanden.

## 5.2 Diependaalselaan - Loosrechtseweg

### Beschrijving

Momenteel ligt er een rotonde op dit kruispunt. De maatregel bestaat uit het uitbreiden van deze dubbelstrooks rotonde met dubbele toeritten op de Diependaalselaan

### Achtergrond

Deze maatregel verhoogt de capaciteit van deze rotonde om de toekomstige verkeersstromen te kunnen afwikkelen. Een voorrangspointje is op deze kruising niet mogelijk omdat de hoeveelheid verkeer uit de zijstraten te groot is.

### 5.3 Diependaalselaan - Oude Loosrechtseweg - Van Ghentlaan - Melis Stokelaan

#### Beschrijving

Momenteel is dit kruispunt een voorrangskruising. De maatregel bestaat uit het aanleggen van voorrangspointje met extra lange opstelstroken. Het verkeer op de buitenring heeft voorrang, het verkeer kan de wijken via dit voorrangspointje, eventueel in twee etappes, in- en uitrijden.

#### Achtergrond

De capaciteit van de huidige situatie is onvoldoende. Zoals in het hoofdrapport staat beschreven zijn de eigenschappen van een voorrangspointje bijzonder gunstig op kruispunten waar de hoeveelheid verkeer op de hoofdrichting (veel) groter is dan de hoeveelheid verkeer uit de zijstraten. De verkeersafwikkeling kan in deze omstandigheden beter worden gegarandeerd met een voorrangspointje dan met een rotonde of voorrangskruising.

In het ontwerp zijn enkele uitbuigingen getekend om het verkeer te remmen. Er zijn wellicht ook andere mogelijkheden om dit doel te bereiken. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zal bepaald worden op welke manier de snelheid van het verkeer op de Diependaalselaan ter plaatse van het voorrangspointje het beste kan worden gered (rekening houdend met stedenbouwkundige en landschappelijke aspecten).

#### Ruimtelijke inpassing

In het ontwerp wordt zoveel mogelijk het bestaande plantsoen gehandhaafd. Er moeten vier bomen worden herplant. Door de reconstructie zal de bestaande doorsteek vanaf de van Ghentlaan worden opgeheven. Onderzocht wordt of de fietsdoorsteek wel behouden kan blijven. Er hoeft geen grond te worden verworven. Er is geen bestemmingswijziging nodig. De volgende suggesties zijn gedaan ter verbetering van de ruimtelijke inpassing bij de nadere detaillering van het ontwerp:

- rond verkeersplantsoen met dubbele rijstrook;
- handhaven breedte overig plantsoen.

## 5.4 Diependaalselaan - Johan de Wittstraat - Admiraal de Ruyterlaan

### Beschrijving

Dit kruispunt is momenteel een voorrangskruising. De maatregel bestaat uit het aanleggen van voorrangspointje. Het verkeer op de buitenring heeft voorrang, het verkeer kan de wijken via dit voorrangspointje, eventueel in twee etappes, in- en uitrijden.

### Achtergrond

De capaciteit van de huidige situatie is onvoldoende. Zoals in het hoofdrapport staat beschreven zijn de eigenschappen van een voorrangspointje bijzonder gunstig op kruispunten waar de hoeveelheid verkeer op de hoofdrichting (veel) groter is dan de hoeveelheid verkeer uit de zijstraten. De verkeersafwikkeling kan in deze omstandigheden beter worden gegarandeerd met een voorrangspointje dan met een rotonde of voorrangskruising.

In het ontwerp zijn enkele uitbuigingen getekend om het verkeer te remmen. Er zijn wellicht ook andere mogelijkheden om dit doel te bereiken. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zal bepaald worden op welke manier de snelheid van het verkeer op de Diependaalselaan ter plaatse van het voorrangspointje het beste kan worden gered (rekening houdend met stedenbouwkundige en landschappelijke aspecten).

### Ruimtelijke inpassing

Er moeten twee bomen verwijderd worden. In het plan wordt ernaar gestreefd het plantsoen maximaal te behouden. Omdat de Admiraal de Ruyterlaan ingericht is als 30 km/h-straat, zal een zogenaamde in- en uitritconstructie in het ontwerp worden opgenomen. Op dit kruispunt is ook aandacht voor kabels en leidingen nodig. Voor deze maatregel is een bestemmingsplanwijziging nodig. Grondverwerving is niet nodig. Bij de verdere detaillering van het ontwerp wordt gestreefd naar optimale handhaving van het plantsoen Admiraal de Ruyterlaan.

## 5.5 Diependaalselaan - Bosdrift

### Beschrijving

Dit kruispunt is momenteel een voorrangskruising. De maatregel bestaat uit het aanleggen van voorrangspointje met een opvanglicht. Het verkeer op de buitenring heeft voorrang, het verkeer kan de wijken via dit voorrangspointje, eventueel in twee etappes, in- en uitrijden.

### Achtergrond

De capaciteit van de huidige situatie is onvoldoende. Zoals in het hoofdrapport staat beschreven zijn de eigenschappen van een voorrangspointje bijzonder gunstig op kruispunten waar de hoeveelheid verkeer op de hoofdrichting (veel) groter is dan de hoeveelheid verkeer uit de zijstraten. De verkeersafwikkeling kan in deze omstandigheden beter worden gegarandeerd met een voorrangspointje dan met een rotonde of voorrangskruising. In de toekomst is naar verwachting een opvanglicht nodig om voldoende hiaten in de verkeersstroom te verkrijgen voor verkeer dat vanuit het westen naar het noorden gaat.

In het ontwerp zijn enkele uitbuigingen getekend om het verkeer te remmen. Er zijn wellicht ook andere mogelijkheden om dit doel te bereiken. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zal bepaald worden op welke manier de snelheid van het verkeer op de Diependaalselaan ter plaatse van het voorrangspointje het beste kan worden gered (rekening houdend met stedenbouwkundige en landschappelijke aspecten).

### Ruimtelijke inpassing

Er moeten twee bomen verwijderd worden. In het plan wordt ernaar gestreefd het plantsoen maximaal te behouden. Op dit kruispunt is ook aandacht voor kabels en leidingen nodig. Voor deze maatregel is een bestemmingsplanwijziging nodig. Er zal een nog onbekende hoeveelheid grond verworven dienen te worden. Voor vijf woningen is geluidsisolatie nodig. Belangrijk ruimtelijk uitgangspunt bij de uitwerking van het ontwerp is: respect voor Dudok(plantsoen).

## 5.6 Diependaalselaan – Hilvertsweg

### Beschrijving

Momenteel is dit kruispunt een voorrangskruising. In de toekomst wordt het gedeelte van de Hilvertsweg direct ten noorden van de Diependaalselaan eenrichtingsverkeer naar de Diependaalselaan toe. De maatregel op het kruispunt Diependaalselaan – Hilvertsweg bestaat uit het gedeeltelijk afsluiten van de middenberm en het aanbrengen van een verkeersregelininstallatie. Hierdoor zijn in de toekomst voor autoverkeer alleen de volgende rijrichtingen mogelijk:

- vanuit de noordelijke tak (Hilvertsweg) kan men alleen links- of rechtsaf slaan;
- vanuit de oostelijke tak (Diependaalselaan) kan alleen rechtdoor worden gereden;
- vanuit de zuidelijke tak (Hilvertsweg) kan alleen rechtsaf worden gereden (met uitzondering van lijndiensten openbaar vervoer);
- vanuit de westelijke tak (Diependaalselaan) kan alleen rechtdoor en rechtsaf worden gereden.

Het langzaam verkeer kan in alle rijrichtingen over het kruispunt en kan door de middenberm in twee etappes de Diependaalselaan oversteken.

### Achtergrond

De capaciteit van de huidige situatie (een voorrangskruispunt met open middenberm) is in de toekomst onvoldoende. Voor het realiseren van een voorrangspointje is onvoldoende ruimte. Het aanbrengen van een standaard verkeersregelininstallatie – waarbij alle rijrichtingen toegestaan zijn – biedt evenmin voldoende capaciteit, mede door de geringe ruimte voor extra opstelvakken. Een andere optie is om een volledig gesloten middenberm aan te brengen, maar dit beperkt het aantal mogelijke rijrichtingen meer dan wenselijk is: de Hilvertsweg fungeert als radiaal vanwaaruit men (linksaf via de Diependaalselaan) naar de A27 moet kunnen rijden. Een combinatie van een gedeeltelijk gesloten middenberm en een verkeersregelininstallatie heeft wel voldoende capaciteit, zonder dat het aantal mogelijke rijrichtingen te veel wordt beperkt.

### Ruimtelijke inpassing

Bij het plan wordt het plantsoen maximaal behouden. De middenberm is in alle rijrichtingen oversteekbaar voor de bus en voor nood- en hulpdiensten. Op dit kruispunt is ook aandacht voor kabels en leidingen nodig. Voor deze maatregel is geen bestemmingsplanwijziging nodig. Grondverwerving is ook niet nodig. Bij het definitieve ontwerp moet rekening worden gehouden met de huidige in- en uitritconstructie in de Hilvertsweg(zuid) en met eenrichtingsverkeer op de Hilvertsweg(noord) de stad uit.

## 5.7 Diependaalselaan - Eikbosserweg

### Beschrijving

Dit kruispunt is momenteel een voorrangskruising. De maatregel bestaat uit het aanleggen van een variant op het voorrangspointje.

### Achtergrond

De capaciteit van de huidige situatie is onvoldoende. De capaciteit van een verkeersregelinstallatie is door het ruimtegebrek voor voldoende opstelstroken onvoldoende. Zoals in het hoofdrapport staat beschreven zijn de eigenschappen van een voorrangspointje bijzonder gunstig op kruispunten waar de hoeveelheid verkeer op de hoofdrichting (veel) groter is dan de hoeveelheid verkeer uit de zijstraten. De verkeersafwikkeling kan in deze omstandigheden beter worden gegarandeerd met een voorrangspointje dan met een rotonde of voorrangskruising.

Voor de standaard vormgeving van een voorrangspointje is geen ruimte, daarom is de vormgeving aangepast. Hierdoor is het niet mogelijk om van noord naar zuid en van noord naar oost te rijden (verkeer in oostelijke richting kan via de Pieter de Hooghlaan de Diependaalselaan op rijden). Vrachtverkeer kan door ruimte gebrek niet gebruik maken van dit voorrangspointje, maar kan wel keren op een ander nabijgelegen voorrangspointje of een nabijgelegen rotonde.

### Ruimtelijke inpassing

Er moeten zes monumentale notenbomen worden herplant. Voor deze maatregel is een bestemmingsplanwijziging nodig. Grondverwerving is niet nodig. Voor drie woningen is geluidsisolatie nodig. Er loopt een ruimtelijke ordeningprocedure evenals een klachtenprocedure met betrekking tot de bomen. De klachten kunnen worden weggenomen door een kleine verschuiving van het ontwerp in zuidelijke richting. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp wordt nagegaan of vereenvoudigingen van het ontwerp mogelijk zijn zonder de functionaliteit van het ontwerp te beperken.

## 5.8 Diependaalselaan - Pieter de Hooghlaan - Holleweg

### Beschrijving

Op dit kruispunt staat momenteel een verkeersregelininstallatie. De maatregel bestaat uit het aanleggen van voorrangspointje. Het verkeer op de buitenring heeft voorrang, het verkeer kan de wijken via dit voorrangspointje, eventueel in twee etappes, in- en uitrijden. De Pieter de Hooghlaan wordt in twee richtingen voor verkeer opengesteld.

### Achtergrond

De capaciteit van de huidige verkeersregelininstallatie zal in de toekomst onvoldoende zijn. Zoals in het hoofdrapport staat beschreven zijn de eigenschappen van een voorrangspointje bijzonder gunstig op kruispunten waar de hoeveelheid verkeer op de hoofdrichting (veel) groter is dan de hoeveelheid verkeer uit de zijstraten. De verkeersafwikkeling kan in deze omstandigheden beter worden gegarandeerd met een voorrangspointje dan met een rotonde of voorrangskruising.

In het ontwerp zijn enkele uitbuigingen getekend om het verkeer te remmen. Er zijn wellicht ook andere mogelijkheden om dit doel te bereiken. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zal bepaald worden op welke manier de snelheid van het verkeer op de Diependaalselaan ter plaatse van het voorrangspointje het beste kan worden gered (rekening houdend met stedenbouwkundige en landschappelijke aspecten).

### Ruimtelijke inpassing

Bij de nadere detaillering van het plan moet aandacht zijn voor de ontsluiting van het woonwagenkamp. Er is een bestemmingsplanwijziging nodig. Grondverwerving is niet nodig. Voor de nadere uitwerking van het ontwerp zijn de volgende ruimtelijke aandachtspunten geformuleerd (zie bijgevoegde schets):

- respect voor Dudok(plantsoen) op Pieter de Hooghlaan;
- extra aandacht voor het huidige hoogteverschil en de voetpaden.

## 5.9 Diependaalselaan - Utrechtseweg

### Beschrijving

Dit kruispunt is momenteel een rotonde. De capaciteit van de rotonde kan op langere termijn onvoldoende worden. Voor de planperiode (tot 2012) is de rotonde (met enkele aanpassingen) naar verwachting echter nog afdoende.

### Achtergrond

Een verkeersregelininstallatie is op dit punt gewenst als 'kraan' voor inkomend verkeer op de Utrechtseweg. Omdat de bestaande rotonde nog maar kort geleden is aangelegd, blijft deze vooralsnog gehandhaafd. Als het in de praktijk nodig blijkt, kan een afzonderlijk doseerlicht ten zuiden van de rotonde geplaatst worden (die de kraanfunctie overneemt).

### Nadere motivatie handhaving rotonde Diependaalselaan-Utrechtseweg

Het kruispunt Diependaalselaan-Utrechtseweg is recent gereconstrueerd: het vroegere kruispunt met verkeerslichten is daarbij vervangen door een rotonde. Bij de geprognosticeerde verkeersstromen voor 2020 leek een rotonde-oplossing echter niet meer te voldoen, zodat in eerste instantie voorgesteld is hier weer een verkeerslichtenregeling toe te passen. Dit voorstel heeft echter geleid tot maatschappelijke en politieke weerstand, aangezien de rotonde in de huidige situatie goed functioneert (beter dan de vroegere regeling met verkeerslichten) en nog maar kort geleden is aangelegd. Daarom is gezocht naar mogelijkheden om de rotonde te behouden. Door een iets andere verdeling van het verkeer over het wegennet (mede door de tunnel in het Oostereind, onder de kruising met de Soestdijkerstraatweg door) is in de nieuwste prognoses de verkeersdruk op het kruispunt Diependaalselaan-Utrechtseweg iets afgenomen, waardoor toepassing van een rotonde nog juist mogelijk is (dubbelstrooks rotonde met dubbelstrooks toeritten op de Diependaalselaan). In de toekomstige situatie wordt de maximale capaciteit van de rotonde wel dicht genaderd. Dit geldt echter voor de prognose voor 2020. De maatregelen in het kader van dit bereikbaarheidsplan moeten in de periode tot ongeveer 2012 worden uitgevoerd. Op grond van de nu bekende gegevens lijkt het niet nodig om vóór 2012 het kruispunt om te bouwen tot een kruispunt met een verkeerslichtenregeling. Daarom wordt deze reconstructie niet in dit bereikbaarheidsplan meegenomen.

De keuze om de rotonde op het kruispunt Diependaalselaan-Utrechtseweg vooralsnog te handhaven, heeft wel tot gevolg dat het verkeer dat via de Utrechtseweg Hilversum binnenkomt niet goed gedoseerd op de ring toegelaten kan worden. Daardoor kunnen grotere pieken in het verkeersaanbod ontstaan, waardoor de rotonde alsnog overbelast raakt. Eventueel kunnen afzonderlijke doseerlichten op het wegvak ten zuiden van de rotonde in dat geval een oplossing bieden. Verder dient er rekening mee gehouden te worden dat op langere termijn (2020) alsnog een meer omvangrijke reconstructie van dit punt nodig is.

## 6 HOV en fiets



*Figuur B6: Locaties maatregelen HOV en fiets*

## 6.1 Opwaarden buslijnen

### Beschrijving

Om buslijnen sneller, betrouwbaarder en aantrekkelijker te maken worden diverse maatregelen genomen. Hieronder worden deze in het kort opgesomd.

#### *Pendel en busverbinding station Hilversum - Media Park*

1. Versnellen busroute station Hilversum - Media Park:
  - verkeersregelinstallatie bij kleine spoorbomen (beide zijden) i.c.m. structureel verlengen linksafstrook Koninginneweg/kleine spoorbomen. (zie maatregel 6.2);
  - verkeersregelinstallatie kruising Koninginneweg met prioriteit voor de bus (KAR) (zie maatregel 6.3);
  - wijziging route: niet meer via de Hoge Naarderweg maar via de Naarderstraat en de Lage Naarderweg. (zie maatregel 6.4);
  - uitdiepen viaduct Johannes Geradtsweg over Lage Naarderweg (zie maatregel 6.5);
  - halte aan busstrook t.b.v. ringlijn Media Park (medegebruik pendel station Hilversum - Media Park);
  - busstrook voor rotonde Sumatralaan (zie maatregel 1.8);
2. Inzet pendelbus tussen Hilversum (bus)station en Media Park. (zie maatregel 6.6).
3. Nieuwe uitgang voor de pendelbus op de Lage Naarderweg, ten zuiden van het kruispunt Witte Kruislaan. (zie maatregel 2.1).
4. Handhaven busverbinding Hilversum - Bussum v.v. conform aanbesteding stads- en streekvervoer Gooi- en Vechtstreek per 10 december 2005.
5. Inpassen bushaltes streekvervoer ter hoogte van station Hilversum Noord. (zie maatregel 1.8 en 2.1).
6. Integreren pendelbus in haltetoewijzingsysteem busstation Hilversum.

#### *HOV Stamlijn Huizen - Hilversum v.v.*

1. Versnellen busroute stamlijn 100 Huizen - Hilversum v.v., onderdeel A27. Deze maatregel is onderdeel van de Investeringsimpuls van de provincie Noord-Holland voor RegioNet:
  - vluchtstrookgebruik A27 (richting noord-zuid);
  - busoprit ter hoogte van de Soestdijkerstraatweg.
2. Kwaliteitsimpuls stamlijn 100 (beter toegankelijk materieel, comfortabeler materieel (airconditioning, ruime insteek stoelen), betere sociale veiligheid, redelijke en heldere tarieven, betere en actuele reisinformatie, hoge frequenties in de spits). Deze maatregel is reeds tot stand gebracht door de aanbesteding van het stads- en streekvervoer in Gooi- en Vechtstreek.
3. Versnellen route stamlijn 100 Huizen - Hilversum v.v., onderdeel Hilversum:
  - verleggen route van Soestdijkerstraatweg naar Noordzijde ArenaPark (zie maatregel 3.1);

- nieuwe verkeersregelininstallatie-kruising met de Van Riebeeckweg met prioriteit voor de bus. (zie maatregel 6.7);
- doseren verkeer op Soestdijkerstraatweg, zodat de bus ongehinderd vanaf het ArenaPark kan doorrijden naar het busstation. (zie maatregel 3.7);
- realiseren nieuwe bushaltes op het ArenaPark.

#### **Achtergrond**

Een van de onderdelen van dit integraal bereikbaarheidsplan Hilversum is het verbeteren van het openbaar vervoer. Voor veel reizigers is het openbaar vervoer het dagelijkse alternatief voor de auto. Deze maatregel voorziet in het opwaarderen van de buslijnen en daarmee in het verbeteren van de bereikbaarheid van Hilversum.

#### **Ruimtelijke inpassing**

Niet van toepassing.

## 6.2 Koninginneweg - Schoolstraat - Hoge Larenseweg - Noorderweg

### Beschrijving

In de huidige situatie bevinden zich aan beide zijde van het spoor voorrangskruisingen met de weg over het spoor in de voorrang. De maatregel bestaat uit het aanbrengen van een verkeersregelinstallatie op beide punten met prioriteit voor de bus. Daarnaast wordt ook het voorsorteervak voor linksaf op de Koninginneweg richting Noorderweg verlengd.

### Achtergrond

In de huidige situatie staat het verkeer op deze kruispunten stil als de spoorbomen dicht zijn. De nieuwe route voor de bus van het Media Park naar het station gaat over dit kruispunt. Door beide kruispunten te voorzien van een verkeersregelinstallatie kan het verkeer zo worden geregeld dat wordt voorkomen dat de bus vast komt te staan tussen het wachtende verkeer als de spoorbomen dicht zijn. Op het verlengde opstelvak voor linksaf kan het verkeer wachten totdat het spoor weer vrij is, terwijl de bus langs het wachtende verkeer kan rijden rechtdoor naar het station. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zal rekening worden gehouden met het eenrichtingsverkeer op de Hoge Larenseweg, hierbij zijn ook de opstelstroken ten westen van de spoorbomen een aandachtspunt.

### Ruimtelijke inpassing

Er moeten drie eiken worden verplaatst, één boom is herplantbaar. Er hoeft geen grond te worden aangekocht. Voor de nadere uitwerking van het ontwerp zijn de volgende ruimtelijke aandachtspunten geformuleerd (zie bijgevoegde schets):

- fietspad vrijhouden en parallel houden aan spoor, zodat deze aansluit op het geplande fietspad uit project Oosterspoorplein (ten zuiden van deze kruising parallel aan het spoor);
- Koninginneweg stroomlijnen (maximaal rechte trekken).

### **6.3 Naarderstraat - Koninginneweg - Lage Naarderweg**

#### **Beschrijving**

Momenteel is dit een ongeregelde kruising. In het maatregelenpakket wordt voor dit kruispunt voorzien in een verkeersregelinstallatie met prioriteit voor de bus.

#### **Achtergrond**

Door deze maatregel kan voorrang worden verleend aan de bus. Met name voor de bus in de richting Media Park – station is het voordelig als deze voorrang kan krijgen bij het linksaf slaan vanuit de Lage Naarderweg naar de Koninginneweg.

#### **Ruimtelijke inpassing**

Dit plan heeft geen ruimtelijke gevolgen. Voor deze maatregel is geen bestemmingsplanwijziging nodig. Grondverwerving is niet nodig.

## 6.4 Lage Naarderweg

### Beschrijving

In tegenstelling tot Plan Wegen blijft deze weg tweerichtingsverkeer. Achter de bomen wordt een voetpad aangelegd (een gecombineerd pad voor voetgangers en fietsverkeer). De beschikbare ruimte voor fietsers is hier beperkt, maar deze is in principe ook alleen voor aanwonende bedoeld. De hoofdfietsroute komt langs de spoorbaan (maatregel 6.10). De Hoge Naarderweg wordt weer tweerichtingsverkeer, eventueel uitgevoerd als 30km/h-sstraat. Op de Naarderstraat wordt de rijrichting omgedraaid (om een snelle busroute van zuid naar noord mogelijk te maken).

### Achtergrond

Deze maatregel maakt het mogelijk dat over deze weg in twee richtingen bussen kunnen rijden die via deze route sneller van het station naar het Media Park zijn en terug. Bij eenrichtingsverkeer op de Lage Naarderweg tussen de Celebeslaan en de Koninginneweg is dat niet mogelijk. Bovendien kleven nog enkele andere nadelen aan eenrichtingsverkeer op dit wegvak, zoals sluipverkeer door woonwijken zowel ten oosten als ten westen van het spoor. Mogelijkheden om in de woonwijken sluipverkeer te voorkomen door meer eenrichtingsstraten te maken, zijn niet aanwezig. Bewoners zouden dan ver moeten omrijden om de wijk in en uit te komen.

### Ruimtelijke inpassing

Niet van toepassing.

## **6.5 Viaduct Johannes Geradtsweg over Lage Naarderweg**

### **Beschrijving**

Momenteel is de maximale doorrijhoogte 3,6 m. De Lage Naarderweg wordt uitgediept, zodat een gangbare doorrijhoogte van 4,5 m ontstaat.

### **Achtergrond**

Met deze maatregel kan de gesloten-verklaring voor verkeer hoger dan 3,6 m worden verwijderd, zodat ook hogere bussen van het viaduct gebruik kunnen maken.

### **Ruimtelijke inpassing**

Het viaduct is ontworpen door Dudok, doorboring voor uitbreiding van het viaduct is daarom niet gewenst. Tijdens de uitvoering is een aandachtspunt de bereikbaarheid van de ondernemers. Op dit punt is ook veel aandacht voor kabels en leidingen nodig en met name ook het aanpassen van de riolering. Voor deze maatregel is geen bestemmingsplanwijziging nodig. Grondverwerving is niet nodig. Er dient rekening gehouden te worden met de hoge grondwaterstand.

## 6.6 Pendelbus station Hilversum – Media Park

### Beschrijving

Naast de reguliere streeklijn (lijn 135) van Hilversum naar Huizen via de Lage Naarderweg wordt een pendelbus naar tussen station Hilversum Centraal en het Media Park gerealiseerd. De pendelbus rijdt (net als de streeklijn) via Naarderstraat en Lage Naarderweg naar de zuidelijke entree van het Media Park. Daar rijdt de pendelbus het Media Park op, rijdt een lus via het Media Park en rijdt vervolgens via Lage Naarderweg en Koninginneweg weer terug naar het station.

Voor de lus over het Media Park bestaan nog verschillende opties ('korte lus' naar Lage Naarderweg, 'lange lus' naar Witte Kruislaan via Wereldomroep, of interne lus over het Media Park). Voor de route van de pendelbus over het Media Park is nog geen definitieve keuze gemaakt. Een langere lus (via de Wereldomroep) kan extra reizigers opleveren, maar leidt ook tot een wat langere reistijd voor werknemers van het Media Park terug naar station Hilversum Centraal. De uiteindelijke keuze is afhankelijk van nader onderzoek naar het aantal reizigers dat getrokken kan worden bij de verschillende opties en de verschillen in kosten per mogelijk route.

In de gemaakte schetsen is voorlopig uitgegaan van een korte lus naar de Lage Naarderweg. Voor deze oplossing moet de ingang aan de noordkant worden aangepast, zodat de bus daar het terrein af kan (nieuwe uitgang voor de pendelbus op de Lage Naarderweg, ten zuiden van het kruispunt Witte Kruislaan. (zie maatregel 2.1)). Als voor een andere route over het Media Park gekozen wordt, zullen op andere plaatsen extra maatregelen voor de bus nodig zijn (bijvoorbeeld busstrook op Witte Kruislaan).

### Achtergrond

Een directe pendelbus met een hoge frequentie tussen het station en het Media Park is een waardevolle toevoeging op het openbaar vervoersnetwerk.

### Ruimtelijke inpassing

Niet van toepassing.

## **6.7 Bus over ArenaPark, Van Riebeeckweg – Soestdijkerstraatweg**

### **Beschrijving**

Momenteel is er geen directe verbinding tussen het ArenaPark en de kruising Van Riebeeckweg – Soestdijkerstraatweg. De maatregel bestaat uit het aanleggen van deze verbinding voor de bus en op het kruispunt een verkeersregelinstantie met prioriteit voor de bus en met de bestaande rijstrookindeling.

### **Achtergrond**

Door hier in beide richtingen busstroken aan te leggen kan de route van de bus worden verlegd van de Soestdijkerstraatweg naar het ArenaPark. Door de verkeersregelinstantie is het mogelijk de bus voorrang te geven op het overige verkeer. Dit verhoogt de snelheid en betrouwbaarheid van deze verbinding. Omdat niet elke cyclus een bus aanwezig is, zit de cyclustijd van deze verkeersregelinstantie onder de maximale waarde van 120 seconde.

### **Ruimtelijke inpassing**

De maatregel past in het bestemmingsplan. Er zal 1.420 m<sup>2</sup> grond moeten worden verworven. Er zit een grondwaterverontreiniging op de Soestdijkerstraatweg 36 (tankstation Esso).

## 6.8 Frequentere stop op station Hilversum Noord

### Beschrijving

Deze maatregel voor het spoor bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Doortrekken spoorbrug (voetgangers en fietsers) (zie maatregel 6.9).
2. Wijziging naam station Hilversum Noord in Hilversum Media Park.
3. Uitbreiding stops station Hilversum Media Park (beoogd resultaat: 2 x per uur Schiphol – Hilversum Media Park – Utrecht v.v., 2 x per uur Amsterdam – Hilversum Media Park – Amersfoort v.v.). Buiten het kader van dit project vindt overleg plaats met NS.
4. Uitbreiding stops station Hilversum met een intercitystop op het traject Amsterdam – Amersfoort. Buiten het kader van dit project vindt overleg plaats met NS.

### Achtergrond

Een van de onderdelen van dit Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum e.o. is het verbeteren van het openbaar vervoer. Voor veel reizigers is het openbaar vervoer het dagelijkse alternatief voor de auto. Deze maatregel voorziet in het opwaarderen van de verbinding per spoor en daarmee in het verbeteren van de bereikbaarheid van Hilversum.

### Ruimtelijke inpassing

Niet van toepassing.

## 6.9 Brug tussen station Hilversum Noord en Media Park

### Beschrijving

Er komt een langzaamverkeersbrug (voetgangers en fietsers) tussen station Hilversum Noord en het Media Park. De locatie die nu is aangegeven is in het verlengde van de huidige voetgangersbrug over het spoor van de NS, deze locatie is indicatief. De definitieve locatie is afhankelijk van de definitieve inrichting van het Media Park. De brug zal wel aansluiten op de huidige brug, of deze vervangen.

### Achtergrond

Deze maatregel komt het comfort van de treinreiziger ten goede, bovendien hoeven auto's en langzaam verkeer niet gelijkvloers te kruisen.

### Ruimtelijke inpassing

Het gaat hier om een hoogwaardige brug met een goede uitstraling. Het past niet in het vigerende bestemmingsplan Omroepkwartier. Wel is het onderdeel van het voorontwerpbestemmingsplan Media Park. Er zullen met NS Vastgoed en ProRail regelingen getroffen moeten worden om de brug te kunnen realiseren.

## **6.10 Fietspad station Hilversum – Hilversum Noord**

### **Beschrijving**

Deze maatregel voorziet in de aanleg van een fietspad voor tweerichtingsverkeer tussen de kruising Lage Naarderweg - Witte Kruislaan en Koninginneweg - Schoolstraat (zie maatregel 2.1 en 6.2).

### **Achtergrond**

Dit fietspad is een snelle verbinding tussen het centrum, het station en het Media Park. Bovendien is dit fietspad het alternatief voor het 'foetspad' langs de Lage Naarderweg.

### **Ruimtelijke inpassing**

Er moet een keerwand worden aangelegd tussen het fietspad en het spoor bij het benzinestation. Voor deze maatregel is geen bestemmingsplanwijziging nodig. Er moet circa 2.000 m<sup>2</sup> grond verworven worden.

## 6.11 Fietsoversteken Krugerweg

### Beschrijving

Deze maatregel voorziet in drie verbeterde fietsoversteken over de Krugerweg (noordwesten van de buitenring):

- twee oversteken vanuit de Trompenbergerweg, waarvan een naar de Trompenbergerweg en een naar de Christiaan de Wetlaan.
- één oversteek op het kruispunt Jacobus Pennweg – Krugerweg.

Op de drie genoemde punten wordt een middengeleider aangebracht op de Krugerweg, zodat fietsers en voetgangers hier in twee keer kunnen oversteken.

### Achtergrond

Op het noordwesten van de buitenring is weinig ruimte voor fietsers. Door deze fietsoversteken ontstaat er een veilige alternatieve route door de woonwijk naar de Trompenberg. In de huidige situatie steken met name veel scholieren de Krugerweg over. Door de aanpassingen in de Krugerweg kan in twee keer overgestoken worden. Dit beperkt te wachttijd bij het oversteken en bevordert de verkeersveiligheid.

Voor de oversteek Trompenbergerweg is ook een alternatief met een fietstunnel getekend, maar deze fietstunnel bleek niet op een goede, sociaal veilige manier inpasbaar te zijn. Dit leidde tot veel bezwaren en een negatief advies van de Fietsersbond. Daarom is nu gekozen voor drie fietsoversteken in plaats van één fietstunnel.

### Ruimtelijke inpassing

De omgeving van de geplande fietsoversteken is cultuurhistorisch waardevol gebied. Langs de buitenring (in de Krugerbocht) staan 200 jaar oude eiken. Deze blijven behouden. Op deze kruising is ook aandacht voor kabels en leidingen nodig. Voor deze maatregel is geen bestemmingsplanwijziging nodig. Grondverwerving is in zeer beperkte mate nodig. Wel wordt gebruikgemaakt van gemeentegrond die op dit moment in gebruik is bij particulieren.

## **6.12 Fietstunnel 'La Place' Westerheide onder Hilversumseweg**

### **Beschrijving**

Deze maatregel voorziet in een fietstunnel onder de Hilversumseweg langs restaurant 'La Place' naar het Sint Jans Kerkhof.

### **Achtergrond**

De Hilversumseweg is een drukke verbinding tussen de Rijksweg A1, Laren en Hilversum. Door deze fietstunnel kan het langzaam verkeer ongelijkvloers deze drukke weg kruisen. De inpassing van een fietstunnel op deze locatie brengt bovendien geen problemen met zich mee. Er moet rekening gehouden worden met de hoogte van de grondwaterstand i.v.m. ondertunneling.

### **Ruimtelijke inpassing**

Bij de uitwerking van het ontwerp zal er aandacht zijn voor sociale veiligheid.

### **6.13 Mobiliteitsmanagement**

#### **Beschrijving**

Zie paragraaf 7.1 hoofdrapport.

Rapport Optimum: medio september worden de resultaten van deze gezamenlijke studie tussen provincie Noord-Holland, gemeente Hilversum en Europa naar innovatieve vervoersmanagementmaatregelen Media Park verwacht.

#### **Ruimtelijke inpassing**

Niet van toepassing

## Colofon

### *Gemeente Hilversum*

Sicco Altenburg  
 Eric Bakker  
 Elisio Baptista  
 Rob Been  
 Dirk van den Berg  
 Erik Boons  
 Arie den Dikken  
 Hans Does  
 Tom Eisenburger  
 Jos Elders  
 John Fonk  
 Fons Gennisse  
 Erik Anton de Graaf  
 Hans Hoeneveld  
 Guus Hofman  
 Frans-Rutger Janssens  
 Houda Kafi  
 Wil Kamer  
 Karel Kooistra  
 Frances van Kooten  
 Jos Krol  
 Gerrit Merkestein  
 Kees de Reus  
 Hans van Roekel  
 Erik van Schaijk  
 Tonny Stormbroek  
 Woldien Tiddens  
 Joost Volkers  
 Edwin Voorsluis  
 Daniël Wolters

### *Stuurgroep*

Karen Heerschop  
 Maria Klingenberg-Klinkhamer  
 Kees Koekkoek  
 Cornelis Mooij  
 Elbert Roest  
 Herman Schoon

### *Gemeente Bussum*

Ben Berends  
 Eric 't Hart

### *Gemeente Laren*

Albert Crans

### *Provincie Noord-Holland*

Sacha Boedijn  
 Bert Cops  
 Leon Floor  
 Jeske Reijs  
 Chris de Vries

### *TCN*

Jan Schinkel

### *Goudappel Coffeng*

Floris Frederix  
 Toon van der Horst  
 Jan-Anne Waagmeester  
 Jan Wilgenburg

### *Grontmij*

Stefan Jak

### *Rostra Congrescommunicatie*

Riëtte Dekkers  
 Daniël Bosman  
 Klaas Taselaar

### *AT Osborne*

Mirjam Cauvern  
 Albert de Vries