



MIDTERM REVIEW →

Hilversum *beter* bereikbaar.nl



Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o. (IBP)

Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o. (IBP)

Midterm Review

JUNI 2010

BESTUURLIJKE BEGELEIDINGSGROEP INTEGRAAL
BEREIKBAARHEIDSPAN HILVERSUM E.O.

GEMEENTE HILVERSUM

GEMEENTE BUSSUM

GEMEENTE LAREN

MEDIA PARK ENTERPRISE/TCN

PROVINCIE NOORD-HOLLAND

Hilversum



Gemeente
Bussum



media park
tcn

Provincie
Noord-Holland

Hilversum *beter bereikbaar* .nl

Inhoud

4

Voorwoord		6
Inleiding		9
-	Doelen	11
-	Kader en vertrekpunten	17
-	Strategie	21
-	Van oplossingsrichtingen naar definitief plan	31
-	Burgerparticipatie en communicatie	35
Projecten		
1	Route A1 - Media Park	43
1.1	Aansluiting A1 - Hilversumseweg	45
1.2	dr. J.M. den Uylplein	47
1.3	Johannes Geradtsweg - Floris Vosstraat - Hoge Larenseweg	49
1.4	Johannes Geradtsweg - Jacob van Campenlaan	51
1.5	Johannes Geradtsweg - Simon Stevinweg	53
1.6a+1.6b	Johannes Geradtsweg - Snelliuslaan	55
1.7	Johannes Geradtsweg - Sumatrалаan - Insulindelaan	57
1.8	Sumatrалаan - Lage Naarderweg - ingang Media Park	59
2	Route Bussum - Media Park	61
2.1	Lage Naarderweg - Witte Kruislaan - ingang Media Park	63
3	A27 - dr. J.M. Den Uylplein - Media Park	65
3.1	Oostereind - ArenaPark	67
3.2	Aansluiting ziekenhuis op Soestdijkerstraatweg	69
3.3	Soestdijkerstraatweg - Oostereind	71
3.4	Van Riebeeckweg - Oosterengweg	73
3.5	Oosterengweg - Kamerlingh Onnesweg - Jan van der Heijdenstraat - Liebergerweg	75
3.6	Minckelersstraat - Kamerlingh Onnesweg	77
3.7	Utrechtseweg - Emmastraat - Soestdijkerstraatweg - Sophialaan	79
4	Route N201 - Media Park	81
4.1a+4.1b	Nieuwe Havenweg - Gijsbrecht van Amstelstraat - Vaartweg - Beresteinseweg	83
4.2	's-Gravelandseweg - Bussumergrintweg - Geert van Mesdagweg	85
4.3	Godelindeweg - Hoge Naarderweg - Insulindelaan	87

5	Route Diependaalselaan	89
5.1	Diependaalselaan - Zeverijnstraat - Kerkelandenlaan	91
5.2	Diependaalselaan - Loosdrechtseweg	93
5.3	Diependaalselaan - Oude Loosdrechtseweg - Van Ghentlaan - Melis Stokelaan	95
5.4	Diependaalselaan - Johan de Wittstraat - Admiraal de Ruyterlaan	97
5.5	Diependaalselaan - Bosdrift	99
5.6	Diependaalselaan - Hilvertseweg	101
5.7	Diependaalselaan - Eikbosserweg	103
5.8	Diependaalselaan - Pieter de Hooghlaan - Holleweg	105
5.9	Diependaalselaan - Utrechtseweg	107
6	Openbaar Vervoer en fiets	109
6.1	Opwaarderen buslijnen	111
6.2	Koninginneweg - Schoolstraat - Hoge Larenseweg - Noorderweg	113
6.3	Naarderstraat - Koninginneweg - Lage Naarderweg	115
6.4	Lage Naarderweg	117
6.5	Viaduct Johannes Geradtsweg over Lage Naarderweg	119
6.6	Pendelbus NS-station Hilversum - Media Park	121
6.7	Bus over ArenaPark, Van Riebeeckweg - Soestdijkerstraatweg	123
6.8	Frequentere stop op NS-station Hilversum Noord	125
6.9	Brug tussen NS-station Hilversum Noord en Media Park	127
6.10	Fietspad NS-station Hilversum - Hilversum Noord	129
6.11+611+	Fietsoversteken Krugerweg	131
6.12	Fietstunnel 'La Place' Westerheide onder Hilversumseweg	133
7	Flankerend beleid	135
7.6	Vervoersmanagement (Optimum)	137
7.7	Handhaving nachtelijk vrachtverbod	139
7.10	Regionaal meetnetwerk luchtkwaliteit	141

Bijlagen

-	Citaten: Namen en functies	144
-	Financieel overzicht uitvoering IBP	148

5

Voorwoord

6



drs. Elbert J. Roest

De Midterm Review die de afgelopen maanden is gehouden, biedt een compleet overzicht van de doelstellingen, voortgang en resultaten van het Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o. (IBP).

In 2006 zijn we voortvarend aan de slag gegaan met de ingrijpende uitvoering van het IBP. De klus moet in vijf jaar geklaard zijn en het eind is nu in zicht. Er staan nog een paar majeure projecten op de rol, zoals de traverse tussen het Media Park en NS-station Hilversum Noord. Of het turboduct, de tunnel met daar bovenop een meerstrooks turbo-rotonde, als nieuwe entree van Hilversum vanaf de A27. Maar er is ook nog een aantal minder ingrijpende en zichtbare projecten dat bijdraagt aan een betere bereikbaarheid van Hilversum en de regio. Wij staan voor de uitdaging onze afspraken na te komen en te zorgen dat alle projecten eind volgend jaar gerealiseerd zijn.

Dat dit gaat lukken is haast wel zeker. Want evenals bij het opstellen van het IBP houden we ook bij de uitvoering de vinger stevig aan de pols, zorgen we dat iedereen betrokken blijft en houden we ons vizier gericht op de gestelde doelen.

Jaarlijks markeren we afronding van de projecten van het betreffende jaar met een feestelijke IBP-dag voor o.a. bestuurders en ambtenaren uit de regio en provincie. Telkens een goed moment om kort te evalueren, vooruit te kijken en stil te staan bij de geboekte resultaten.

Met de Midterm Review hebben we dat uitgebreider gedaan. Per project kijken we naar de voorgestelde maatregel, de eventuele aanpassing en het vastgesteld en gebruikte budget. Waar mogelijk komen de evaluatie en resultaten ook aan bod.

Daarmee bieden wij u een gedegen tussentijdse verantwoording en inzicht in het bereik van de gestelde doelen.

drs. Elbert J. Roest
*Voorzitter Bestuurlijke
Begeleidingsgroep
Integraal BereikbaarheidsPlan
Hilversum e.o. (IBP)*



Erik Boog

De uitvoering van een ingrijpend project loopt niet altijd even soepel. Vooral aan het begin zijn mensen kritisch. Zij vragen zich af of het allemaal gaat werken. En of het niet weer het zoveelste plan van de gemeente is dat halverwege wordt gestopt en nauwelijks iets van de Hilversumse verkeersproblematiek gaat oplossen.

Dan is er natuurlijk ook nog de irritatie over afgesloten (hoofd-) wegen en omleidingen dwars door woonwijken. Er wordt veel gevraagd van onze inwoners, ondernemers en bezoekers.

Op straat zien we de resultaten en dan merk je dat ook de publieke opinie zich wijzigt. Je leest het in de reacties die in dit verslag staan. Zelf ben ik ook tevreden over de resultaten. Je ziet echt verbetering. Het IBP is niet alleen een verkeersplan, ook de openbare ruimte en de uitstraling van de stad verbeteren. Als gemeente proberen we steeds werk met werk te maken. We maken budgetten vrij om gelijktijdig met

de werkzaamheden van het IBP onderhoudswerkzaamheden uit te voeren, waar nodig riolering, kabels en leidingen te vernieuwen en de groenstructuur te versterken.

Voor de uitvoering van vrijwel alle projecten is de gemeente Hilversum verantwoordelijk. Dat is een zware verantwoording. Want je kunt alles wel mooi bedenken, berekenen en opschrijven. Pas bij de uitvoering komt het er echt op aan. Gaat het werken wat we bedacht hebben? Moeten we misschien wat bijsturen en hoe reageren onze inwoners, ondernemers en bezoekers? Hoe blijven iedereen betrokken houden en informeren? Hoe gaan we om met kritiek en tegenslag?

Het zijn allemaal vragen die bij de uitvoering voortdurend gesteld worden. Dat vraagt ook om een intensieve samenwerking. De samenwerking in het IBP, daar ben ik trots op, op de samenwerking met bewoners en bewonersgroepen, op de samenwerking met alle participanten in de uitvoering en op de bestuurlijke samenwerking met gemeentes, provincie, TCN en het rijk.

De gehouden Midterm Review waarvan het verslag voor u ligt, geeft een mooi beeld van onze inspanningen om Hilversum beter bereikbaar te maken.

Erik Boog
*Wethouder Verkeer en Vervoer
Gemeente Hilversum*

7

Een bijzonder plan...

Vanwege de publiek-private samenwerking

Hoewel in Nederland het streven is grote bereikbaarheidsvraagstukken samen met betrokken bedrijven op te lossen, komt publiek-private samenwerking maar mondjesmaat van de grond. Het IBP wordt wel deels gefinancierd met private gelden en wijkt daarmee positief af.

Vanwege de regionale bestuurskracht

Hoewel bereikbaarheidsvraagstukken zich zelden conformeren aan gemeentegrenzen, worden bereikbaarheidsplannen in Nederland niet vaak regionaal opgepakt en uitgevoerd. De planvorming, besluitvorming en uitvoering van het IBP wordt aangestuurd door betrokken lokale-, regionale- en provinciale bestuurders.

Vanwege de bijdrage door de rijksoverheid

Hoewel de bereikbaarheid van het Media Park ook landelijk van groot belang is, betaalt het rijk zelden mee aan de reconstructie van een lokaal wegennet. Betere doorstroming op de Hilversumse wegen voorkomt terugslag van files op de rijkswegen. Het IBP wordt grotendeels vanuit zowel rijks- als provinciale gelden gefinancierd.

Vanwege het uitvoeringsresultaat binnen budget en tijdsplanning

Hoewel grootschalige reconstructieplannen zorgvuldig worden voorbereid, blijkt in de praktijk dat deze plannen regelmatig niet binnen beschikbaar budget en gesteld tijdspad worden uitgevoerd. De uitvoering van het IBP is tot op heden zowel binnen het budget als de tijdsplanning gebleven.

Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o.

Met het Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o. (IBP) wil de gemeente met ruim veertig verkeersmaatregelen voorkomen dat het Hilversumse wegennet in de komende tien jaar dichtslibt doordat er dan nog eens gemiddeld 30-40 procent aan autoverkeer

bijkomt. Het maatregelenpakket richt zich op de bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto. Daarmee wordt niet alleen de bereikbaarheid in de stad verbeterd, maar ook de milieukwaliteit.

De uitvoering van het IBP gaat fasegewijs tot en met 2011.

Op de **website www.hilversumbeterbereikbaar.nl** staat alle informatie over het IBP, vanaf de aanleiding en de allereerste onderzoeken tot en met de allerlaatste ontwikkelingen.

Inleiding

Op 7 december 2005 is het Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o. (verder IBP) met een ruime meerderheid (33 van de 37 raadsleden) door de gemeenteraad van Hilversum vastgesteld. Vervolgens is op 12 december 2005 het IBP door Provinciale Staten van Noord-Holland vastgesteld.

Begin 2006 hebben de gemeenteraden van Laren en Bussum en het bestuur van Media Park Enterprise (eigenaar van het grootste deel van het Media Park met TCN als directievoerend aandeelhouder) het IBP eveneens vastgesteld. **Een bijzonder plan is geboren!**

Een lange weg is aan de besluitvorming over het IBP vooraf gegaan. Iedereen is betrokken bij verkeer en heeft hierover een mening. Regelmatig zijn er nieuwe plannen geweest van wegen op, onder, over of langs de hei tot aan kabelbanen, tunnels en fly-overs. Plannen die het allemaal niet hebben gehaald vanwege onvoldoende draagvlak, onvoldoende financiën of onvoldoende oplossingen voor de verkeersproblematiek.

Na drie jaar van uitvoering (2006-2009) is het IBP is nu ruim over de helft van de uitvoering. Twee jaar van uitvoering (2010-2011) liggen nog voor de boeg. Een goed moment om terug te kijken op de afgelopen jaren en vooruit te blikken op wat komen gaat.

In deze Midterm Review wordt daarom stilgestaan bij de doelen, strategie, uitvoering en behaalde resultaten.

Leeswijzer

In het eerste deel blikken we terug op doelen, strategie en het proces van besluitvorming. Bij een ingrijpend plan zoals het IBP is er ruime aandacht voor burgerparticipatie en communicatie.

In het tweede deel komen alle projecten stuk voor stuk aan bod, zowel in beeld als in woord. Bij de projecten staan het beschikbare- en uitgegeven budget, aangevuld met eventueel nog te maken kosten. Sommige projecten zijn bij de uitvoering ook budgettair gebundeld. Waar dat van toepassing is, staat dat aangegeven. Aansluitend op de projecten is een financieel overzicht toegevoegd van het gehele IBP.

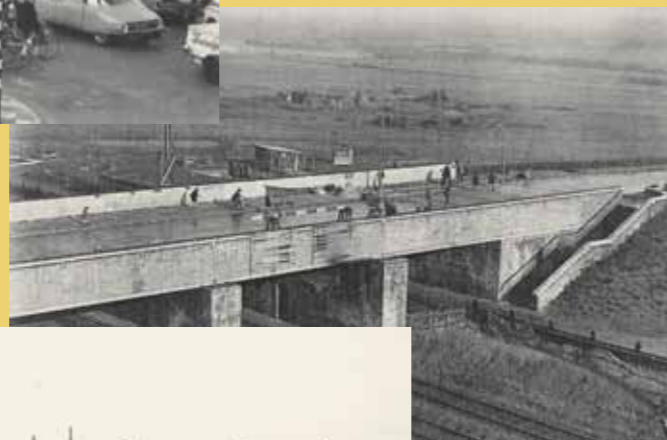
In een brede band aan de onderkant van de pagina's leest u in tekstblokjes citaten van verschillende personen die op een of andere wijze zijn betrokken bij het IBP. De tekstblokjes hebben geen relatie met de teksten en afbeeldingen op dezelfde pagina's, maar zijn op een willekeurige plaats opgenomen. Een overzicht van namen en functies van de geciteerde personen staat aan het eind van deze Midterm Review.

HET IBP IS NIET EEN STOKPAARDJE VAN DE OVERHEID, OOK BEDRIJVEN ERVAREN HET ALS BELANGRIJK. EEN BEDRIJF ALS TCN BELIJDT DAT NIET ALLEEN MET DE MOND, MAAR ONDERSTEUNT HET DOOR DADEN. HET KOMT NIET VAAK VOOR DAT EIGENAREN VAN BEDRIJFSTERREINEN ZO'N GROTE FINANCIËLE BIJDRAGE LEVEREN. ZEKER IN DEZE TIJD IS DAT BIJZONDER.

ELISABETH POST



Verkeersdrukte op de Kerkbrink in 1968.



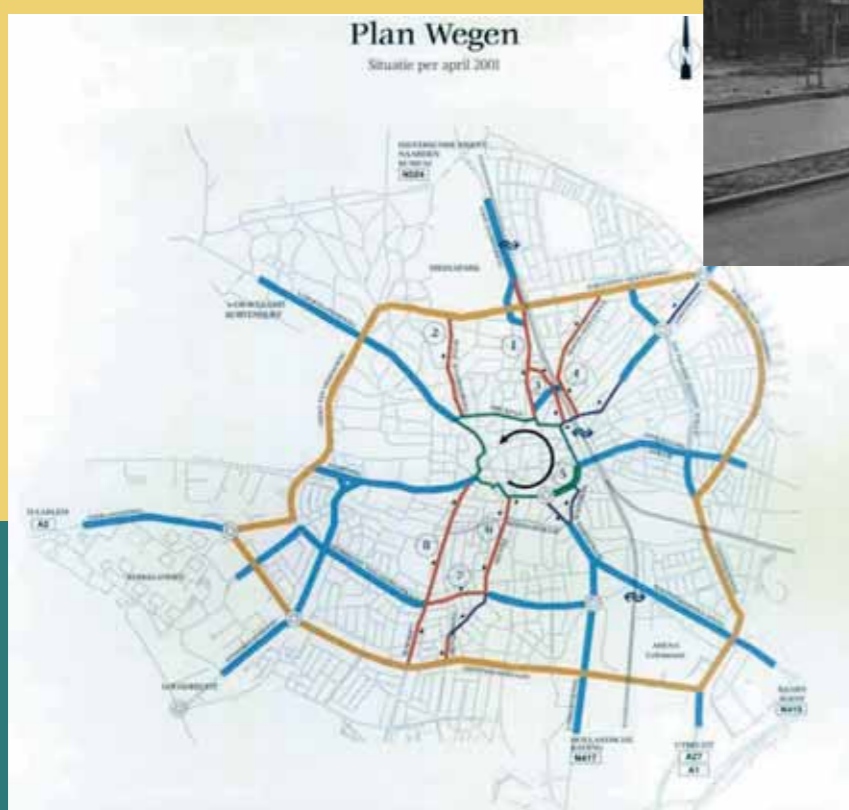
Aanleg van het viaduct (1928-1930) tussen de Johannes Geradtsweg en Insulindelaan.



Het viaduct vlak na de opening.



Aanleg van de Schapenkamp (1973-1975) tussen het Achterom en de Prins Bernardstraat.



Doelen

Decennia lange planvorming

Het 'dorp' Hilversum worstelt al geruime tijd met stadse bereikbaarheidsproblemen. Al halverwege de vorige eeuw is de grens bereikt van wat maatschappelijk nog als wenselijk en aanvaardbaar wordt beschouwd. Om de gebrekkige ontsluitingsstructuur te veranderen is een scala aan verkeersplannen de politieke arena gepasseerd. Met sloophamer, asfaltmachine en kettingzaag is steeds opnieuw gestart met de uitvoering van een verkeersplan. Weerstand uit maatschappelijke geledingen - vanwege bijvoorbeeld het verlies aan natuur, beeldbepalend groen en dreigende sloop van monumentale panden - heeft keer op keer alle werkzaamheden stilgelegd. En opnieuw heeft, zonder een vastgesteld verkeersplan volledig uit te voeren, alweer een nieuw verkeersplan het daglicht gezien.

Het resultaat van dit continue wijzigende beleid heeft ruimtelijk een zichtbaar spoor in Hilversum nagelaten. Zo verwijst de grondberg langs de Anthony Fokkerweg (en voorheen langs de Van Linschotenlaan) naar de aanzet tot een door Dudok ontworpen, maar nooit gerealiseerde buitenring. Ook brede betonwegen als de Bachlaan en de Kolhornseweg zijn daar stille getuigen van. In het centrum van Hilversum is de zee van vrij gemaakte ruimte op en rondom de Schapenkamp de aanzet tot

een nooit gerealiseerde vierbaans centrumring (Verdeelweg).

Na decennia van planvorming heeft Hilversum halverwege de jaren '90 van de vorige eeuw het bereikbaarheidsprobleem nog steeds niet opgelost. Telkens blijkt uitvoering van welk plan dan ook de grens van wat maatschappelijk nog wenselijk en aanvaardbaar is te overschrijden en sneuvelt het plan vroegtijdig.

Plan Wegen en het MIT

Onder aanvoering van verkeerswethouder Erna Weijers wordt in 1996 een ultieme poging ondernomen om een breed gedragen Hilversums verkeersplan op te stellen. Na een uitvoerig proces van inspraak en participatie slaagt zij hierin glansrijk door het 'Plan Wegen' unaniem in de Hilversumse gemeenteraad te laten vaststellen. Deze brede politieke- en maatschappelijke basis blijkt ook in de hierop volgende dertien jaar succesvol: het plan is op dit moment op een haar na volledig uitgevoerd.

Voor de bereikbaarheid van Hilversum van buitenaf - de toegangswegen en de buitenring - biedt Plan Wegen echter géén oplossing. Hiervoor wordt verwezen naar de hogere overheden (provincie en rijk).

VOOR BUSSUM IS HET IBP VAN GROOT BELANG. ALS ALLES ACHTER DE RUG IS KUN JE HET PAS BEOORDELEN, MAAR TOT NU TOE BEN IK TEVREDEN OVER HET PROCES EN OVER DE RESULTATEN. WAT IS UITGEVOERD, KLOPT MET DE PROGNOSES. DAT BETEKENT EEN BETERE ALGEMENE DOORSTROMING EN EEN GOEDE VERDELING OVER DE INVALSWEGEN EN OVER DE GEMEENTES. DE RESULTATEN TOT NU TOE ZIJN BEMOEDIGEND.

GERARD BOEKHOFF

Daarom wordt na jaren van nadere studie eind jaren '90 de buitenring van Hilversum - in twee delen - aangemeld voor het rijksinvesteringsbudget MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport).

Om binnen het MIT echter van de 1e (verkenningfase) naar de 2e fase (planstudiefase) te geraken, dient de politiek gekozen te hebben voor een nader uit te werken oplossingsrichting. Dit blijkt keer op keer geen sinecure. Verschillende plannen voor wegen over, onder en langs de heide hebben vervolgens de revue gepasseerd. Om tal van redenen zijn ze niet haalbaar gebleken. Zoals aantasting van natuur en milieu, gebrek aan oplossend vermogen, financiële haalbaarheid en daarmee gebrek aan maatschappelijk- en/of politiek draagvlak.

Uitbreiding Media Park

De noodzaak om een oplossing te vinden voor het bereikbaarheidsvraagstuk wordt begin deze eeuw echt groot: de toenmalige eigenaar van het Media Park verzoekt te mogen uitbreiden met 160.000 m² bvo. De provincie wil met deze uitbreiding in het nieuw op te stellen bestemmingsplan alleen instemmen als er een oplossing wordt gevonden voor de bereikbaarheidsproblematiek.

ER ZIJN IN NEDERLAND GEMEENTES DIE POSITIEF EN PRO-ACTIEF REAGEREN EN ER ZIJN GEMEENTES DIE DAT NIET DOEN. HILVERSUM HOORT BIJ DE EERSTE CATEGORIE. DEZE GEMEENTE IS EEN PLEZIER OM MEE TE WERKEN, EEN VAN DE WEINIGE GEMEENTES WAARMEE SAMENWERKING ZO GOED TOT STAND KON KOMEN.

RUDY STROINK

In 2003 krijgt oud-Tweede Kamerlid Hans Hillen de opdracht om als mediator met verschillende partijen oplossingen te vinden die de verkeerscongestie kunnen aanpakken en op een breed draagvlak kunnen rekenen. Ondanks dat een deel van zijn voorstellen uiteindelijk maatschappelijk niet aanvaardbaar is gebleken, krijgt hij vanuit het rijk een forse financiële bijdrage toegezegd.

Gezamenlijk bereikbaarheidsproblemen aanpakken

In 2004 besluiten alle direct betrokken partijen gezamenlijk een plan op te stellen om de bereikbaarheidsproblemen aan te pakken. Onder leiding van gedeputeerde Cornelis Mooij en wethouder Karen Heerschop wordt begonnen met de aard en omvang van de problematiek in beeld te brengen. Hiervoor wordt een nieuw regionaal verkeersmodel gemaakt met als horizon het jaar 2020.

Het nieuwe verkeersmodel onderschrijft andermaal de noodzaak om maatregelen te nemen: de files blijven verder groeien. Zonder maatregelen staan in het jaar 2020 op alle toegangswegen naar Hilversum lange files. Ook in de bebouwde kom van Hilversum ontstaat verkeerscongestie waardoor het centrum van Hilversum praktisch onbereikbaar wordt.

Met behulp van het verkeersmodel zijn vervolgens maatregelen bedacht en

doorgerekend. Maatregelen die de congestie in belangrijke mate moeten weghalen om hiermee de doorstroming in Hilversum te waarborgen.

Vervolgens is een aantal oplossingsrichtingen naast elkaar gezet en is een keuze gemaakt tussen de Optimalisatievariant, de Bussum Zuidvariant, de versoberde Hillen-variant en de Erfgooiersvariant. Deze varianten zijn beoordeeld op verkeerskundige effecten, kosten en dekkingsmogelijkheden, effecten op natuur- en landschap en de mogelijkheden om barrièrewerking, veiligheid en geluid geheel of gedeeltelijk te kunnen ondervangen. Alles afwegende viel de keuze op de optimalisatievariant, dat wil zeggen het verbeteren van de bestaande wegen, aangevuld met maatregelen voor mobiliteitsgeleiding, openbaar vervoer en fiets.

Tenslotte is het maatregelenpakket verbreed van de verbinding A1 – Media Park naar een aanpak van de gehele Hilversum buitenring. Uiteindelijk resulteert dit in een maatregelenpakket waarmee de files tot het jaar 2020 aanzienlijk verminderen. Dit maatregelenpakket wordt het Integrale BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o. (IBP) genoemd.

Opwaarderen bestaande infrastructuur + verbeteren openbaar vervoer en fiets

Het IBP kiest voor het optimaliseren van de bestaande infrastructuur op de

vier aanrijroutes naar het Media Park: vanaf de A1, A27, N201 en vanaf Bussum. Vrijwel alle grote kruisingen op de buitenring worden in de periode 2008 t/m 2011 aangepakt om de doorstroming te verbeteren. Daarnaast omvat het IBP maatregelen om het Media Park beter bereikbaar te maken met trein, bus en fiets. Deze maatregelen worden als eerste in 2007 en deels 2008 uitgevoerd. Het IBP verbetert de bereikbaarheid ook op het rijkswegennet. Doordat het IBP de doorstroming in Hilversum verbetert, staat het verkeer niet meer stil op de aansluitingen op de A1 en A27. Het gebruik van routes door Bussum wordt beperkt en er komt minder sluipverkeer door Laren.

Veel partijen betrokken

Bij het tot stand komen van het plan zijn veel partijen betrokken geweest. Binnen de regio zijn dat de gemeenten Laren, Bussum en Hilversum. Daarnaast het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de provincie Noord-Holland, Media Park Enterprise alsmede adviesbureaus op het gebied van projectmanagement en verkeerskunde. Een communicatiebureau heeft de communicatie over de voornemens met de bevolking, politiek en belangengroeperingen georganiseerd. In werkateliers en tijdens twee consultatie-

DE IMPULS KWAM VAN HANS HILLEN. DIE LEIDDE TOT DE DOORBRAAK, AL WERD NIET ZIJN PLAN VOOR EEN TUNNEL GEREALISEERD, MAAR EEN ANDER PLAN. HILLEN WAS DE SPIN IN HET WEB. HIJ HEEFT DE BELANGEN OP ÉÉN LIJN KUNNEN BRENGEN, WIST ZIJN CONTACTEN RICHTING DEN HAAG TE GEBRUIKEN EN WAS EEN BELANGRIJKE INITIATOR VOOR HET DRAAGVLAK. HIJ HEEFT HET GOED OP DE AGENDA WETEN TE KRIJGEN.

JACCO VISSER

perioden zijn talloze suggesties van burgers en politiek gebruikt om het conceptplan verder te verbeteren of uit te breiden.

IBP-budget: 50 miljoen

In december 2004 is de Tweede Kamercommissie verkeer en vervoer akkoord gegaan met het voorstel van de minister om 25 miljoen euro beschikbaar te stellen voor het verbeteren van de bereikbaarheid van Hilversum en het Media Park in het bijzonder. Voorwaarde van de minister van Verkeer en Waterstaat is dat de overige betrokken partijen ook 25 miljoen euro beschikbaar stellen. Daarin zijn de partijen geslaagd: de provincie Noord-Holland stelt net als de gemeente Hilversum een bedrag van 12,5 miljoen euro beschikbaar. In de bijdrage van de gemeente is een bedrag van 6,0 miljoen euro van Media Park Enterprise begrepen.

Op 1 maart 2006 tekenen de besturen van de provincie Noord-Holland, de gemeenten Hilversum, Bussum en Laren en van Media Park Enterprise een realisatieovereenkomst over de uitvoering van het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum e.o.

DAT IS HET MOOIE VAN DIT PROJECT. WE HEBBEN VEEL SUGGESTIES VAN BEWONERS KUNNEN OVERNEMEN. VAAK IS ER KRITIEK OP GEMEENTES. WIJ LATEN ZIEN DAT WE HET TOCH WAARMAKEN. AAN HET BEGIN ZIJN MENSEN ALTIJD KRITISCH. AAN HET EIND ZIJN ER MAAR EEN PAAR NIET TEVDREN. DAN DOEN WE HET NIET SLECHT ALS GEMEENTE.

ERIK BOOG



Terwijl de meeste mensen van een welverdiende vakantie gaan genieten, gaan de wegwerkers in Hilversum gewoon door. In de schoolvakantie is er veel minder autoverkeer op de weg en deze periode wordt gebruikt voor de herinrichting van drukke en daardoor 'lastige' kruispunten. Met de herinrichting in de schoolvakantie slaat de gemeente twee vliegen in één klap: geen overlast voor fietsende scholieren en minder autoverkeer op de omleidingroutes.

DAT HET GELUKT IS TOT EEN OPLOSSING TE KOMEN VAN EEN SCHIER ONOPLOSBAAR PROBLEEM, DAT IS BIJZONDER AAN HET IBP. HET ZAG ERNAAR UIT NIKS ZOU LUKKEN. IEDEREEN WAS CYNISCH. DE VERWACHTINGEN LIEPEN IN DE HONDERDEN MILJOENEN. DAT WAS IRREËEL EN DAN ZOU ER NIETS GEBEUREN. IN OVERLEG HEBBEN WE HET PLAN TERUGGEBRACHT TOT WAT IK DACHT DAT MOGELIJK WAS. TOEN WE EENMAAL GETEKEND HADDEN, IS ALLES IN UITSTEKENDE SFEER VERLOPEN. OOK DE AMBTENAREN VAN HILVERSUM WERDEN ENTHOUSIAST. ALLE CYNISME WAS WEG. ZE KEKEN VROLIJKER.

CORNELIS MOOIJ



Verkeerssituatie 2020 zonder maatregelen, ochtendspits.



Verkeerssituatie 2020 met maatregelen, ochtendspits.

LAREN HEEFT VEEL BELANG BIJ HET DEN UYLPLEIN. HET VERKEER STROOMT VEEL BETER DOOR. IEDEREEN IS ER HEEL POSITIEF OVER, ZOWEL FIETSERS ALS AUTOMOBILISTEN. HET IS EEN PRIMA PLEIN.

MARIA KLINGENBERG-KLINKHAMER

Kader en vertrekpunten

Uitgangspunten voor de planvorming ('vertrekpunten')

Het wegennet van Hilversum kan het verkeer niet meer aan

De huidige infrastructuur van Hilversum is op dit moment niet (meer) toegerust op de bestaande mobiliteit en de toekomstige groei daarvan.

Verkeersmodellen laten zien dat (zonder het nemen van maatregelen) de huidige situatie in de toekomst verslechtert, zodat zowel de bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen zoals het Media Park als de leefbaarheid langs routes en aanpalende wijken onacceptabel wordt. Het samenstellen van een maatregelenpakket om met het totale stelsel van lokale hoofdwegen een redelijke (zo optimaal mogelijke) doorstroming van het verkeer te behalen, is hiermee van cruciaal belang voor Hilversum. Tevens dient dit pakket het sluipverkeer door de wijken en de aanpalende gemeenten (Bussum en Laren) en terugslag van files op de rijkswegen te beperken.

Geen nieuwe infrastructuur, maar verbetering bestaande infrastructuur
Het verkeersplan moet bestaan uit een aantal oplossingen die samen de toename van het verkeer kunnen oplossen. De oplossing voor de mobiliteitstoename moet worden gezocht in de optimalisatie van de bestaande wegeninfrastructuur, dat wil zeggen:

- verbetering van de vier hoofdroutes naar Hilversum (onafhankelijk op wiens grondgebied die zijn gelegen) én
- het creëren van hoogwaardig (snel en efficiënt) openbaar vervoer van en naar het Media Park én
- maatregelen ter verbetering van de fietskwaliteit van en naar het Media Park.

Eerdere studies naar de aanleg van nieuwe infrastructuur of gebruikmaking van wijkontsluitingswegen bleken maatschappelijk of politiek onhaalbaar of te duur.

Alle mogelijke oplossingen op bestaande infrastructuur worden onderzocht

De uitkomsten van eerder onderzoek vormen de basis voor het opstellen van het huidige verkeersplan. Eerdere studies, met name van de provincie Noord-Holland en de regiovisie, lieten een aantal steeds terugkerende knelpunten zien. Op basis van deze studies zijn voor de geconstateerde knelpunten oplossingsrichtingen geselecteerd. Deze oplossingsrichtingen zijn in deze studie getoetst aan de randvoorwaarden en doorgerekend op haalbaarheid.

HET HEEFT LANG GEDUURD VOORDAT WE AAN DE SLAG GINGEN. DAT WE NU VOORTVAREND SAMENWERKEN AAN DE BEREIKBAARHEID VAN HILVERSUM, DAAR BEN IK TROTS OP. PROVINCIE EN GEMEENTES WERKEN HARMONIEUS SAMEN. OP DE GEPLANDE DATUM IN 2011 ZAL HET KLAAR ZIJN. HET IBP STAAT ALS EEN HUIS.

WIM BRUSSAARD

Effecten van de maatregelen worden onderzocht in breed perspectief

Bij elke oplossing telt niet alleen het effect dat deze heeft op de doorstroming van het verkeer, maar ook het effect op mens, stad en groen. Elke oplossingsrichting zal in samenhang met andere maatregelen worden bekeken op de effecten op:

- de doorstroming van en naar Hilversum en het Media Park;
- de ruimtelijke inpasbaarheid, de stedenbouwkundige en eventuele monumentale/cultuurhistorische kwaliteit;
- de leefbaarheid van aanpalende (woon)wijken, o.a. milieueffecten zoals geluid/lucht, wachttijden/oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid.

Het Media Park blijft in Hilversum

Hilversum is Media Stad. Het Media Park zorgt voor veel schone werkgelegenheid in Hilversum. Dat willen wij graag zo houden. De mediasector is de economische kurk waar de regio op drijft. Verdere ontwikkeling van het Media Park is wenselijk doch alleen mogelijk indien de bereikbaarheid wordt verbeterd. De provincie Noord-Holland heeft aan de goedkeuring van het bestemmingsplan voorwaarden verbonden die eveneens betrekking hebben op de bereikbaarheid.

BESTUURLIJKE SAMENWERKING WAS IN DIE TIJD IN DE REGIO GOOI EN VECHTSTREEK NIET VANZELFSPREKEND, MAAR IN DIT PROJECT WAS DE SAMENWERKING GOED. DAT WAS EEN MIJLPAAL IN DIE PERIODE. HET IBP WAS EEN NOODZAKELIJK IETS. WE WILDEN HET GELD HEBBEN OM HET MEDIA PARK EN HEEL HILVERSUM BETER BEREIKBAAR TE MAKEN. SAMEN MET DE WETHOUDER WAS IK ANDERHALF JAAR LANG DE ENIGE DIE AAN HET DOSSIER TROK. WE HEBBEN HET HET TOCH VOOR ELKAAR GEKREGEN VIJFTIG MILJOEN VOOR HILVERSUM BINNEN TE HALEN.

PIERRE LEENAERTS

Randvoorwaarden voor de planvorming ('kader')

Het maatregelen pakket mag maximaal 50 miljoen kosten

Voor een verkeersplan waar alle betrokken partijen achter staan is een totaalbedrag beschikbaar van 50 miljoen euro om de maatregelen daadwerkelijk uit te voeren. Het budget van 50 miljoen euro wordt gezamenlijk opgebracht door Rijk, Provincie, TCN en Hilversum en is taakstellend. Alle maatregelen uit het verkeersplan moeten hiervan worden betaald. Dat betekent dat de oplossingen kostenefficiënt moeten zijn en sober en doelmatig moeten worden uitgevoerd.

Uit eerdere studies en plannen blijkt dat de oplossing niet gevonden kan worden in één eenzijdige maatregel

Uitgesloten zijn daarom:

- het aanleggen van nieuwe infrastructuur, zoals een weg langs of over of een tunnel onder de hei;
- de keuze voor één vervoerswijze, zoals 'iedereen moet maar met het openbaar vervoer' (dat is niet realistisch);
- een majeure ingreep waardoor al het verkeer over één weg naar het Media Park wordt geleid;
- het aanpassen van de uitbreidingsplannen voor het Media Park (Hilversum wil het Media Park behouden).

Alle voorgestelde oplossingen vormen samen één verkeersplan waar het rijk, de provincie, de regio (gemeenten Laren, Bussum en Hilversum) en TCN achter moeten staan.

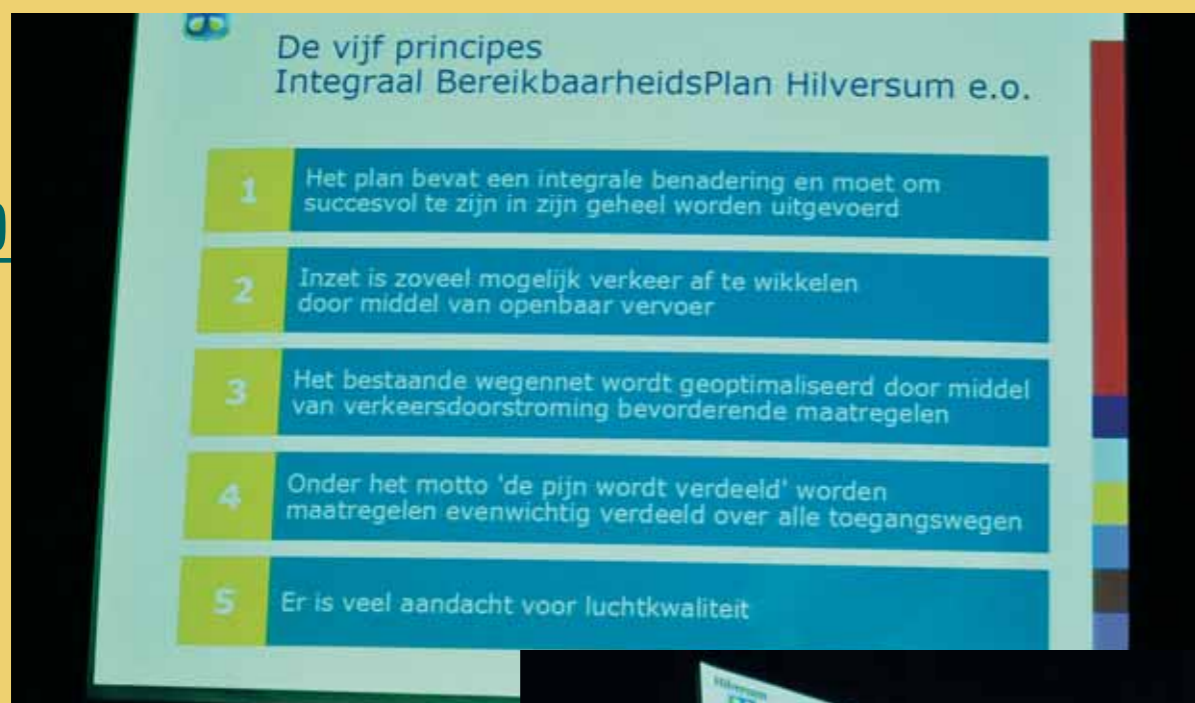
Het verkeersplan dient een oplossing te geven voor de verkeersproblemen in Hilversum, zonder deze problemen te verschuiven naar buurgemeenten of het rijkswegennet.

We houden ons aan alle toepasselijke wet- en regelgeving, bijvoorbeeld in het kader van lucht en geluid.



DE KENNIS EN KUNDE VAN MIJN COLLEGA'S, DE HILVERSUMSE AMBTENAREN, Overschrijden verreweg de kennis en kunde van anderen in den lande. MIJN COLLEGA'S WETEN MEER OVER DE LOKALE SITUATIE EN HEBBEN MEER OOG VOOR KWALITEIT DAN WELK ADVIESBUREAU OOK. HET ZIJN VIJFTIG MENSEN MET HART EN LIEFDE VOOR HUN VAK.

DANIËL WOLTERS



Strategie

Vijf principes

Om het bereikbaarheidsvraagstuk tot het jaar 2020 op te lossen, kent het IBP vijf principes:

1. Het plan bevat een integrale benadering en moet om succesvol te zijn in zijn geheel worden uitgevoerd.
2. Inzet is zoveel mogelijk verkeer af te wikkelen door middel van openbaar vervoer.
3. Het bestaande wegennet wordt geoptimaliseerd door middel van verkeersdoorstroming bevorderende maatregelen.
4. Onder het motto 'de pijn wordt verdeeld' worden maatregelen evenwichtig verdeeld over alle toegangswegen.
5. Er is veel aandacht voor luchtkwaliteit.

Uitgaande van deze vijf principes kent het maatregelenpakket drie pijlers: auto, openbaar vervoer en fiets. Alle drie ook gericht op verbetering van het milieu. Op basis van de principes en pijlers zijn vervolgens 43 maatregelen opgesteld. Tezamen vormen zij de oplossingsstrategie van het IBP.

1. Verbeterd openbaar vervoer

In een integraal bereikbaarheidsplan wordt verder gekeken dan autoverkeer alleen. Hoe meer mensen gebruik maken van de fiets en het openbaar vervoer, des te kleiner zijn de problemen

op de wegen. Een grote werklocatie, zoals het Media Park, verdient natuurlijk een optimale ontsluiting per openbaar vervoer.

Hoewel het Media Park vlakbij het NS-station Hilversum Noord ligt, is nog een structurele verbetering van het openbaar vervoer naar het Media Park mogelijk. Daar stoppen momenteel slechts twee stoptreinen per uur. Ook de verbindingen met het openbaar vervoer kunnen beter. De verbinding tussen het Media Park en het NS-station Hilversum wordt momenteel alleen ingevuld door de streekbus van en naar Bussum. Het openbaar van en naar het Media Park wordt sterk verbeterd.

Er wordt ingezet op verbetering van de treindienst door:

- verdubbeling van het aantal stops op NS-station Hilversum Noord (tot vier keer per uur per richting);
- een stop van de intercity tussen Amsterdam en Amersfoort op station Hilversum (twee keer per uur).

Hierdoor verbetert de bereikbaarheid van het Media Park vanuit de regio's Amsterdam en Utrecht sterk. Veel werknemers van het Media Park komen uit deze regio's.

WAT ER NOG BETER KAN? IK ZOU HET NIET WETEN. HOE GOED WIL JE HET HEBBEN? ER IS DRAAGVLAK. ER ZIJN FATSOENLIJKE COMPENSATIEREGELINGEN. IN EEN POLITIEK INGEWIKKELDE OMGEVING MET TEGENGESTELDE SENTIMENTEN EN BELANGEN IS EEN BREED GEDRAGEN POLITIEK RAAMBESLUIT GENOMEN. HET PROJECT BLIJFT BINNEN DE TIJD EN BINNEN BUDGET. IK ZOU NIET WETEN HOE HET BETER ZOU KUNNEN.

Om het gebruik van de trein voor werkers en bezoekers aantrekkelijker te maken wordt de bestaande loopbrug op NS-station Hilversum Noord vervangen door een loopbrug (traverse) vanaf het station tot in het Media Park. Bijkomend effect is dat het aantal oversteebewegingen over de Mies Bouwmanboulevard vermindert.



Verder biedt al vanaf 10 december 2005 de hoogwaardige stamlijn 100 een snelle en zeer frequente busverbinding tussen Hilversum en Huizen (via de A27), in de ochtendspits zelfs 12 keer per uur. De bus kan de vluchtstrook langs de A27 gebruiken en er is een nieuwe busoprit vanaf de Soestdijkerstraatweg naar de A27 gerealiseerd. Hierdoor is lijn 100 sinds 2006 substantieel sneller en betrouwbaarder.

Om de doorstroming van deze hoogwaardige buslijn naar Huizen te kunnen garanderen, gaat de bus parallel aan de Soestdijkerstraatweg over het ArenaPark rijden. Daarmee gaat meteen een lang gekoesterde wens van de bedrijven op

het ArenaPark in vervulling. Ook deze grote werklocatie krijgt een snelle busverbinding. Om dit mogelijk te maken, krijgt de Soestdijkerstraatweg verkeerslichten met prioriteit voor de bus bij de kruising met de Van Riebeeckweg/Arena. Ook komen er verkeerslichten op de kruising met de Utrechtseweg/Emmastraat/Sophialaan. Stad in mag autoverkeer vanaf de Soestdijkerstraatweg niet meer linksaf de Utrechtseweg op. De Sophialaan krijgt eenrichtingsverkeer.

De maatregelen voor het openbaar vervoer zorgen voor een aantrekkelijk en kosteneffectief vervoersysteem dat in staat is om grote groepen werknemers en bezoekers snel, gemakkelijk en comfortabel te vervoeren naar het Media Park. Het gebruik van het openbaar vervoer wordt voorts gestimuleerd door middel van mobiliteitsmanagement.

2. Extra fietsvoorzieningen

Hilversum heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in kwalitatief goede fietsvoorzieningen. Met het IBP worden die inspanningen voortgezet.

Op de Lage Naarderweg is onvoldoende ruimte om volwaardige fietsvoorzieningen te realiseren (zonder het kappen van een groot aantal beeldbepalende bomen). Voor de fiets wordt daarom een nieuw vrijliggend fietspad langs het spoor gerealiseerd. Daarmee ontstaat een zeer directe, hoogwaardige fietsroute richting centrum en NS-station.

Op de Lage Naarderweg zelf komen tussen de Koninginneweg en het viaduct fietsuggestiestroken in plaats van het geplande fiets/voetpad (foetspaden).



Bij alle maatregelen die voor de auto genomen worden, hebben effecten op de doorstroming en/of oversteeikbaarheid voor fietsers en voetgangers met nadruk aandacht gekregen. Dit is veelvuldig van invloed geweest op de ontwerpen die zijn opgenomen.

Zo worden bijvoorbeeld fietsers vanuit Bussum richting het Media Park en Hilversum al bij de Witte Kruislaan naar de oostzijde van de Lage Naarderweg (nu: Mies Bouwmanboulevard) geleid en komt daar een tweezijdig bereden fietspad.



Tevens is op een aantal punten een vrije ongelijkvloerse kruising voor fietsers en voetgangers voorzien:

- de aanleg van een fiets- en voetgangersbrug over de Lage Naarderweg (tussen NS-station Hilversum Noord en het Media Park);
- de aanleg van een fietstunnel onder de Hilversumseweg ter hoogte van Westerheide (bij de aansluiting A1);
- de aanleg van drie fietsoversteken over de Krugerweg (ter hoogte van de Trompenbergerweg en de Jacobus Pennweg).

3. Autoverkeer: maatregelen in de stad

Eén van de concrete aanleidingen voor dit plan is de groei van het Media Park. Dit levert extra verkeer op dat over het bestaande wegennet van Hilversum moet worden verwerkt. Het opwaarderen van één enkele route naar het Media Park volstaat daarvoor niet. Ten eerste omdat er verschillende routes naar het Media Park zijn. Ten tweede omdat alle delen van de buitenring Hilversum met elkaar samenhangen: als het ergens op de ring drukker wordt, zal een deel van het verkeer op die plek een andere route kiezen, waardoor ook andere delen van de ring drukker kunnen worden. De verschillende onderdelen van de ring werken dus als 'communicerende vaten'. Er is dan ook gekozen voor een integrale benadering, waarbij de gehele hoofdwegenstructuur van Hilversum onder de loep is genomen.

HET GEHEIM ACHTER HET SUCCES VAN HET IBP PROGRAMMA IS DE GOEDE SAMENWERKING TUSSEN DE VERSCHILLENDE PARTIJEN EN PERSONEN. DE CREDITS GAAN NAAR ALLEN DIE GEZAMENLIJK DE IBP HILVERSUM AANPAK WILLEN LATEN SLAGEN.

BERT COPS

4. Kruispunten bepalen de capaciteit

Binnen het stedelijk weefsel van Hilversum zijn niet of nauwelijks mogelijkheden om wegen in zijn geheel te verbreden tot bijvoorbeeld 2x2 rijstroken, zonder ernstige consequenties voor de leefbaarheid (geluidhinder, luchtkwaliteit, barrièrewerking) en hoge kosten (verwerving van gronden). Maar verstoringen in de doorstroming van het verkeer vinden hun oorzaak ook niet op de wegvakken, maar op de kruispunten. Over een tweestrooksweg zonder kruispunten kan heel veel verkeer verwerkt worden. Maar de problemen ontstaan waar verschillende wegen bij elkaar komen en dat zijn de kruispunten. Daar is dan ook de grootste winst te halen.



Door de vormgeving van kruispunten aan te passen aan de verwachte verkeersstromen in de toekomst, is een structurele verhoging van de capaciteit te realiseren op het Hilversumse wegennet.

5. De kranen: niet meer auto's dan de buitenring kan verwerken

Hoe gelijkmatiger het verkeer over het wegennet kan worden verdeeld, des te beter kan het verkeer worden verwerkt. Om die reden wordt bij opritten van autosnelwegen ook steeds vaker toeritdosering toegepast: met behulp van verkeerslichten wordt het verkeer 'druppelsgewijs' de snelweg op gelaten. Er ontstaan daardoor wel wachtrijen op de oprit van de snelweg, maar op de snelweg zelf kan het verkeer beter doorstromen.

Hetzelfde principe kan ook voor het stedelijk wegennet toegepast worden. Alleen worden dan geen afzonderlijke doseerlichten gebruikt, maar gewone verkeerslichtenregelingen. Op alle belangrijke kruispunten waar het verkeer van buiten Hilversum de stad binnenkomt, komen verkeerslichten (bestaand of nieuw).



Met een centrale computer (een verkeersmanagementcentrale) wordt geregeld dat er bij die verkeerslichten

niet meer verkeer wordt toegelaten op het Hilversumse wegennet, dan de hoeveelheid die op de ring verwerkt kan worden.

Op de invalswegen naar Hilversum wordt het verkeer op piekmomenten even opgehouden, maar binnen de stad rijdt het verkeer beter door. Dit regelen gebeurt uiteraard in overleg met gemeentes in de regio. De maatregel beïnvloedt de doorstroming op het rijkswegennet niet. Per saldo is sprake van een betere verkeersafwikkeling en - wat belangrijker is - minder milieu-overlast van verkeer. Want stilstaand en langzaam rijdend verkeer binnen de bebouwde kom zorgt voor meer luchtverontreiniging dan goed doorstromend verkeer.

6. Rotondes en voorrangspointjes

Rotonde

Hoewel een rotonde niet in alle gevallen evenveel capaciteit heeft als een kruispunt met een verkeersregelinstantie, kan gesteld worden dat daar waar de capaciteit (voor nu en in de toekomst) voldoende is, de aanleg van een rotonde de voorkeur heeft. Niet alleen daalt het aantal ongevallen en het aantal slachtoffers op een rotonde in de regel fors, maar er zijn ook andere voordelen. Minder energiegebruik, kleinere (gemiddelde) wachttijden, en minder geluidshinder. Tot slot kunnen verkeerslichten uitvallen, waardoor verkeer 'in de war raakt'. Op een aantal plaatsen wordt dan ook de aanleg van een rotonde voorgesteld.



Vorrangspointje

Ook de aanleg van een 'voorrangspointje' komt voor. Een voorrangspointje is een variant op een rotonde, maar met één belangrijk verschil: op een rotonde zijn alle wegen die op de rotonde uitkomen gelijkwaardig aan elkaar, terwijl op een voorrangspointje de belangrijkste stroom verkeer voorrang heeft op het verkeer uit de zijstraten. Op veel plaatsen op de ring van Hilversum is de hoeveelheid verkeer op de ring veel groter dan de hoeveelheid verkeer uit de zijstraten. In die gevallen werkt een voorrangspointje beter dan een rotonde.



WAT IK MOOI VIND, IS DAT WE EEN OPLOSSING HEBBEN KUNNEN VINDEN BINNEN DE OPENBARE RUIMTE, DAT WE DE DOORSTROMING EN DE BEREIKBAARHEID VAN HET MEDIA PARK HEBBEN KUNNEN VERBETEREN ZONDER GROTE INGEPEN IN DE NATUUR OF ONHAALBARE OPLOSSINGEN. HET BLIJKT OOK NOG TE WERKEN. HET VOORRANGSPLEINTJE WAS NIEUW. WE WISTEN NIET ZEKER OF HET PRECIJS ZOU WERKEN ZOALS WE GEDACHT HADDEN. IK BEN ER TROTS OP DAT HET IN DE PRAKTIJK GOED UITPAKT.

TOON VAN DER HORST

Er is ook een belangrijke overeenkomst tussen een rotonde en een voorrangspointje: de snelheid van het verkeer wordt bij beide kruispuntoplossingen teruggebracht, zodat fietsers en voetgangers veilig kunnen oversteken en ook autoverkeer vanuit de zijrichtingen veilig kan invoegen. Bovendien kan bij een voorrangspointje altijd 'in twee keer' overgestoken worden. Dit bevordert niet alleen de oversteekbaarheid (zeker voor kinderen en ouderen), maar ook de veiligheid (verkeer komt per 'deeloversteek' immers maar uit één richting).

Opvanglichten bij voorrangspointjes

In de praktijk kan het voorkomen dat er bij het toepassen van een voorrangspointje aanvullend een 'opvanglicht' of 'hiaatlicht' moet worden toegepast. Een opvanglicht is een simpele verkeersregelininstallatie, die twee doelen heeft. Het eerste doel is om genoeg 'onderbrekingen' tot stand te brengen, zodanig dat er ook op drukke momenten gegarandeerde oversteekmogelijkheden zijn voor langzaam verkeer. Het tweede doel is om de middenberm vrij te houden. We willen voorkomen dat als men (links) afslaat vanaf de voorrangsweg of de zijrichtingen dit verkeer te lang moet wachten in de middenberm. Bij meerdere achteropkomende linksafslaaende auto's zou dan namelijk de situatie kunnen ontstaan dat het rechtdoorgaande verkeer op de voorrangsweg geblokkeerd wordt door wachtende voertuigen. Ook hiervoor vervult het maken van 'onder-

brekingen' in de verkeersstroom een rol. De werking van de opvanglichten wordt aangestuurd door detectoren ('lussen') in het wegdek.

7. Welke maatregelen op welke kruispunten?

Op de kruispunten op de ring en een aantal andere lokale hoofdweggen worden verschillende oplossingen toegepast. Daar zit echter wel een filosofie achter. De keuze van de kruispuntoplossing is afhankelijk van de plaats van het kruispunt en de verkeersstromen op het kruispunt:

- Op de kruispunten bij de 'entrees' van de stad wordt het verkeer waar nodig met verkeerslichten geregeld, omdat daarmee het verkeer gedoseerd kan worden toegelaten op het stedelijke wegennet.
- Op kruispunten van de ring met relatief rustige zijstraten (woonstraten) gaat de voorkeur uit naar een 'voorrangspointje': een soort rotonde, maar met voorrang voor het verkeer op de hoofdweg (op de ring).
- Op sommige kruispunten is te weinig ruimte voor een voorrangspointje of biedt een voorrangspointje onvoldoende capaciteit. Daar is gekozen voor een vormgeving als rotonde of een kruispunt met verkeerslichten.
- Verder worden op enkele plaatsen verkeerslichten toegepast met als doel de bus prioriteit te kunnen geven op het overige verkeer (op de Koninginneweg, Naarderstraat en Soestdijkerstraatweg).



8. Bijzondere oplossingen

Kruispunt Oostereind -

Soestdijkerstraatweg

Op het kruispunt Oostereind - Soestdijkerstraatweg is in vele reacties gevraagd om een rotonde in plaats van verkeerslichten. Een standaard rotonde heeft hier echter onvoldoende capaciteit (ook als gekozen wordt voor een grotere dubbelstrooks rotonde). Daarom is gekeken naar de mogelijkheid om een deel van het verkeer ongelijkvloers af te wikkelen. Een rotonde met een tunnel voor rechtdoorgaand verkeer via Oostereind biedt de beste garanties voor een goede verkeersafwikkeling, niet alleen voor de auto, maar ook voor de fiets.



Kruispunten Johannes Geradtsweg

- Op de Johannes Geradtsweg zijn op sommige punten enkele afslagbewegingen onmogelijk gemaakt, om het verkeer beter te laten doorstromen.
- Op het kruispunt Johannes Geradtsweg - Simon Stevinweg wordt een middenberm op de Johannes Geradtsweg gemaakt, zodat autover-

keer op dit punt niet linksaf kan slaan (langzaam verkeer kan via de middenberm in twee etappes de Johannes Geradtsweg oversteken).

- De kruising van de Johannes Geradtsweg met de Floris Vosstraat/Hoge Larenseweg wordt vervangen door een voorrangspointje.

Kruispunt Gijsbrecht van Amstelstraat - Vaartweg - Beresteinseweg

Op de Gijsbrecht van Amstelstraat sluiten diverse wegen aan, op zeer korte afstand van elkaar: De Nieuwe Havenweg, de Beresteinseweg en de Vaartweg. Door de korte onderlinge afstand van de kruispunten is het verkeer hier moeilijk te regelen. Er is daarom voor gekozen om de Beresteinseweg in de toekomst niet meer rechtstreeks aan te sluiten op de buitenring. In plaats daarvan wordt de Beresteinseweg met een nieuwe brug naar de Nieuwe Havenweg geleid. Via de Nieuwe Havenweg kan men vervolgens op de Gijsbrecht van Amstelstraat komen. Met deze maatregel ontstaan twee, relatief eenvoudig te regelen T-kruisingen met voldoende onderlinge afstand van elkaar.

9. Mobiliteitsmanagement: een efficiënt reisadvies op maat

Met mobiliteitsmanagement kan het Media Park de 'verkeersstromen' beter sturen. Onderzocht wordt hoe werknemers meer gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer (bus en trein) of de fiets waarvoor de mogelijkheden door de uitvoering van het IBP sterk

IK BEN DRUK MET DE VOORBEREIDING VAN DE RECONSTRUCTIE AANSLUITING N525 OP DE A1 EN VREDELAAN. NA EEN STROEVE START ZIT DE VAART ER NU LEKKER IN. DE BETROKKEN PARTIJEN, RIJKSWATERSTAAT, HILVERSUM, LAREN EN DE PROVINCIE NOORD-HOLLAND, WILLEN SNEL MEEWERKEN. DE DRIVE IS ER ALTIJD GEWEEST. JE MERKT DAT PARTIJEN HET PROJECT BELANGRIJK VINDEN EN PRIORITEIT GEVEN. HET GAAT OM DE BEREIKBAARHEID VAN HILVERSUM.

DANIEL VOORTMAN

wordt verbeterd. Maar er worden ook meer innovatieve middelen ingezet. Een speciale website geeft voor elke doelgroep reisadvies op maat. Voor bezoekers komen er speciale combinatiekaarten, zoals een toegangkaartje voor een tv-opname met daarbij een kaartje voor het openbaar vervoer. Met een mobiliteitspas zijn o.a. combinaties openbaar vervoer en fiets mogelijk.



10. Milieu: minder file en daardoor minder uitstoot

Het IBP gaat uitgebreid in op de milieueffecten van de voorgestelde maatregelen, met name op de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit. Er is nagegaan of de geluidsbelasting en de concentraties luchtverontreinigende stoffen voldoen aan de wettelijke normen. Door de maatregelen van het plan wordt het op sommige wegen minder druk en op andere juist drukker. Daardoor zijn er locaties waar de geluidsbelasting en luchtkwaliteit verandert. Maar voor Hilversum als geheel blijkt het effect op de luchtkwaliteit positief en op de

geluidsbelasting marginaal te zijn. De uitvoering van het IBP heeft een duidelijk positief effect op de milieukwaliteit in het stedelijk gebied van Hilversum.

De verbetering komt tot uiting in een verminderde uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, waardoor ook het aantal normoverschrijdingen afneemt. Dit vertaalt zich meteen in een afname van het aantal inwoners dat te maken krijgt met een te hoge concentratie van luchtverontreinigende stoffen. Hoewel uit de saldobenadering blijkt dat in het stedelijk gebied van Hilversum als geheel als ook per deelgebied sprake is van een verbetering van de milieukwaliteit, zullen er niettemin wegdelen zijn waarbij in de toekomstige autonome situaties (dus zonder verkeersmaatregelen) lagere concentraties luchtverontreinigende stoffen voorkomen, terwijl dit na het doorvoeren van maatregelen hogere concentraties zullen zijn. Als de toename van de geluids- of luchtbelasting te groot is, wordt gezocht naar extra maatregelen om de geluids- en luchtbelasting te beperken (zoals toepassing van geluidsreducerend asfalt). Voor woningen waar deze extra maatregelen nog onvoldoende effect hebben, stelt de gemeente saneringsprogramma's op.



Er is een regionaal meetnet voor luchtkwaliteit opgezet dat tevens onderdeel is van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit. Eind 2007 is - mede op verzoek van de bewoners van de Johannes Geradtsweg - de eerste meetkast geplaatst in het plantsoen van dit onderdeel van de buitenring. Een tweede meetkast staat in Bussum en de derde meetkast, als achtergrondstation, in Laren.

11. Versterken ruimtelijke kwaliteit: aandacht voor groen, monumenten, straatmeubilair en materiaalgebruik

De buitenring vervult een belangrijke rol in het Hilversumse wegennet. Ze functioneert als een verdeelweg voor al het autoverkeer dat Hilversum bezoekt of verlaat. Bij de uitwerking van de IBP-maatregelen op de ring wordt gestreefd naar eenduidigheid in maatvoering en materialen. Dit schept duidelijkheid en herkenbaarheid voor de weggebruiker. Ook de verkeersveiligheid van de weg is hierbij gebaat.



Een betere doorstroming en oversteekbaarheid die met de herinrichting is bereikt, mag niet als gevolg van een inconsistente inrichting van de wegvakken teniet worden gedaan. Bijvoorbeeld voor het beheersen van een regelmatige rijsnelheid.

Er wordt gestreefd naar behoud en versterking van een altijd aanwezige groenstructuur, die afhankelijk van het deelgebied in sfeer kan verschillen. Dit wordt gerealiseerd door bijvoorbeeld het verplaatsen of compenseren van bomen.



Rijweg, fietspad en verlichting kennen een eenheid in materiaalgebruik. Bij het overige profiel wordt aansluiting gezocht bij de sfeer van het doorkruiste gebied. Door bijvoorbeeld rekening te houden met monumentale panden en gebieden in de nieuwe zichtlijnen. Er is ruimte voor verbijzondering ter hoogte van radialen in verband met herkenbaarheid en routeaanduiding.

WE KUNNEN ER TROTS OP ZIJN DAT HET PROJECT TUNNEL LA PLACE TEN LANGEN LESTE IS GEREALISEERD. DE VOORBEREIDING HEEFT LANGER GEDUURD DAN WE GEDACHT HADDEN. WE HADDEN TE MAKEN MET NATUURBESCHERMING. EEN AANTAL MONUMENTALE BEUKEN MOEST WIJKEN. ER WAS EEN AARDKUNDIG MONUMENT, WAARIN WE NIET MOCHTEN GRAVEN. ER WAREN TEGENGESTELDE BELANGEN. DANKZIJ BESTUURLIJKE INTERVENTIE IS HET TOCH GESLAAGD. DE BETROKKEN PARTIJEN HADDEN HUN HANDTEKENING ERONDER GEZET. DAN MOET JE HET TOCH OOK GEREALISEERD KRIJGEN.

ANDRÉ FASE



Van oplossingsrichtingen naar definitief plan

In het besluitvormingstraject zijn in 2005 de hoofdlijnen van het Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o. vastgelegd. Bij de besluitvorming zijn burgers, organisaties en raadsleden op allerlei manieren betrokken.

Op inspraakavonden, bij werkateliers, via e-mails en brieven, in persoonlijke gesprekken en tijdens commissievergaderingen zijn de concept-plannen besproken.

Begin 2005 is een groep deskundigen van de provincie Noord-Holland, TCN en de gemeenten Hilversum, Bussum en Laren gestart met de planvorming.

In juni 2005 is de eerste aanzet voor een integraal bereikbaarheidsplan gereed en zijn werkateliers georganiseerd. Samen met bewoners, belanghebbenden en bestuurders is bekeken op welke manier het plan verbeterd kon worden.

Werkateliers

Zo zijn op 22 juni 2005 bewoners, belangenorganisaties en belanghebbenden uit Hilversum, Laren en Bussum tijdens een werkatelier samen op zoek gegaan naar mogelijke verkeersoplossingen en verbeteringen op het conceptplan. In werkgroepen is gediscussieerd over tal van mogelijkheden. Uit deze werkgroepen zijn veel aanbevelingen

gekomen. Deze variëren van het maken van fietstunnels tot het afsluiten van wegen, van het aanleggen van voorrangspoleinen, tot het uitbreiden van de treinstops.

Op 27 juni 2005 is een werkatelier georganiseerd voor de leden van de raadscommissies Verkeer uit Hilversum, Laren en Bussum. Ook dit werkatelier heeft veel aanbevelingen opgeleverd. Zo is gesproken over een Park & Ride-plaats bij afslag A1 Laren met snelle busverbinding naar het Media Park. Ook het overkappen van een fietspad en het voorkomen van linksafbewegingen op de ring zijn aan bod gekomen.

Alle aanbevelingen toetsen in de zomerperiode

Gedurende de maanden juli en augustus zijn alle aanbevelingen beoordeeld, getoetst, berekend en onderzocht. Omdat er zoveel bruikbare aanbevelingen zijn gedaan, is het plan op vele punten essentieel aangepast. Maar liefst 22 suggesties zijn in het plan direct overgenomen, omdat ze beter bleken te zijn dan de originele voorstellen.

Inspraakavond, inspraakreacties en burgerspreekrecht

Van 20 september t/m 18 oktober 2005 is de periode van de officiële inspraak-

DE WIJZE WAAROP DE BURGERS GEÏNFORMEERD ZIJN EN WAAROP DE BURGERPARTICIPATIE IS INGEBED, HEEFT LANDELIJK BEKENDHEID GEKREGEN. HET IS EEN VOORBEELDPROJECT. OP HET GEBIED VAN BURGERPARTICIPATIE KUNNEN WE NOG STEEDS VEEL LEREN. WE HEBBEN KOUDWATERVREES DE BURGER TOE TE LATEN TOT IN DE KERN VAN WAT WE UITGEDACHT HEBBEN. DAAR KUNNEN WE PSYCHOLOGISCH EN PRAKTISCH NOG STAPPEN IN ZETTEN.

termijn voor het Integraal BereikbaarheidsPlan Hilversum e.o. Het plan heeft ter inzage gelegen bij de gemeenten Hilversum, Laren en Bussum.

Op 27 september 2005 is een inspraakavond gehouden in de Regenboogkerk te Hilversum. Deze avond is door ongeveer 150 belangstellenden bezocht.

Tijdens de inspraakperiode zijn zeshonderd reacties ontvangen over tweehonderd verschillende onderwerpen. Opnieuw zijn alle reacties verwerkt en is een reactienota opgesteld. Vele suggesties zijn herkenbaar terug te vinden in de plannen die aan het eind van 2005 eerst aan de raadscommissie Verkeer en Buurt en vervolgens aan de gemeenteraad zijn voorgelegd.

Tijdens de behandeling in de raadscommissie Verkeer en Buurt van 21 november 2005 hebben 15 insprekers gebruik gemaakt van het burgerspreekrecht om hun oordeel te geven over het plan.

Besluitvorming

Op 4 november 2005 is het aangepaste plan vastgesteld door de stuurgroep Bereikbaarheid Media Park, bestaande uit de gemeenten Hilversum, Bussum, Laren, TCN (eigenaar Media Park) en de provincie Noord-Holland.

Op 8 november is het plan vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders van Hilversum.

Op 21 november heeft de raadscommissie Verkeer en Buurt positief over dit besluit geadviseerd.

Na de bespreking in de raadscommissie en de gemeenteraad zijn wederom enkele aanpassingen en aanvullingen aangebracht. Uiteindelijk heeft de gemeenteraad op 7 december 2005 het IBP vastgesteld.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben het plan op 22 november 2005 vastgesteld. Op 1 december 2005 is het plan behandeld in de Statencommissie Wegen, Verkeer en Vervoer van de provincie Noord-Holland. Hierbij was een inspreker over de Pieter de Hooghlaan. Op 12 december 2005 heeft Provinciale Staten het IBP vastgesteld.

Begin 2006 hebben de gemeenteraden van Bussum en Laren en het bestuur van Media Park Enterprise (eigenaar van het grootste deel van het Media Park met TCN als directievoerend aandeelhouder) het IBP eveneens vastgesteld.

Aansluitend is op 1 maart 2006 de realisatieovereenkomst door de participanten ondertekend.

HET MEDIA PARK STAAT OF VALT MET EEN GOEDE BEREIKBAARHEID. HET IS ZO VANZELFSPREKEND DAT JE JE DAARVOOR INZET ALS EIGENAAR. WIJ HEBBEN HEEL PRAGMATISCH GEZEGD: 'HIER IS HET EERSTE KWARTJE VAN ONS.' IK BEN ER TROTS OP DAT PUBLIEK EN PRIVAAT ELKAAR EENS EEN KEERTJE WEL HEBBEN GEVONDEN. WE HEBBEN ELKAAR HARD NODIG. WE STAAN AAN DE VOORAVOND VAN GROTE VERANDERINGEN IN DE WERELD. HET PRIVATE DEEL GAAT ZICH STEEDS MEER AANTREKKEN VAN HET PUBLIEKE. HET PUBLIEKE DEEL GAAT STEEDS MEER KENNIS EN ERVARING BENUTTEN VAN HET PRIVATE.

RUDY STROINK



Niet alleen overlast door wegwerkzaamheden op de Diependaalselaan, maar ook ruimte om op de drukste straat van Hilversum eens een partijtje volleybal te spelen.



Is het kruispunt voor je school wordt opgebroken, wil je de wethouder wel een handje helpen bij de start van de werkzaamheden.

VIJFTIG MILJOEN ZOU NOOIT NOOIT NOOIT HAALBAAR GEWEEST ZIJN VOOR HILVERSUM ALLEEN. ZONDER HET RIJK, DE PROVINCIE EN EEN PRIVATE PARTIJ Zouden we het nooit voor elkaar hebben gekregen. We mogen in onze handen knijpen. Ik ben trots op de samenwerking met andere Gooise gemeenten. Het IBP heeft tot meer samenwerking in de hele regio geleid. Dat gebeurde voor die tijd niet.

KAREN HEERSCHOP

Werken aan bereikbaarheid



Hilversum weer beter bereikbaar



Wilt u meer weten... Bedankt voor uw begrip! Hilversum beter bereikbaar.nl



Burgerparticipatie en communicatie

De gemeenteraad van Hilversum heeft de uitvoering van het IBP gedelegeerd aan het college van Burgemeester en Wethouders. Uitgangspunt is daarbij dat de deelprojecten nog een afzonderlijk inspraaktraject volgen. Dat betekent voor elk project een informatieavond, een inspraakavond over het Voorlopig Ontwerp en burgerspreekrecht bij het Definitief Ontwerp. Daarbij geldt: de hoofdlijnen liggen per individuele verkeersoplossing vast, de beïnvloedingsruimte is beperkt.

Sommige projecten vragen om proactieve communicatieve aandacht in een vroegtijdig stadium, voorafgaand aan het normale participatietraject. De juiste informatie en tijdig vooroverleg met hoofdrolspelers in de vorm van 'keukentafelgesprekken' kan in een aantal gevallen de kou uit de lucht nemen. Tijdig hoeft niet te betekenen dat we rustig afwachten tot het besluitvormingstraject van het betreffende project in zicht komt. In sommige gevallen is het verstandig om het communicatietraject eerder te starten.

Communicatiedoelen

- Bekendheid bij alle relevante doelgroepen met het IBP en daarmee het draagvlak voor het eindresultaat vergroten.
Draagvlak voor de gekozen verkeersoplossing per individueel project vergroten, mede door direct betrokkenen

te informeren en te laten participeren bij het uitwerken van de structuurschets naar de ontwerpen van de deelprojecten.

- Tijdig bekendheid geven bij alle relevante doelgroepen aan stremmingen en omleidingen en begrip kweken voor de overlast in relatie tot het uiteindelijke doel.
Bekendheid geven bij alle relevante doelgroepen aan de voortgang en resultaten van het IBP.

Uitgangspunten

- Uitgegaan wordt van maatwerk aanpak, afhankelijk van deelproject en de doelgroepen.
Daarnaast een meer algemene en bredere campagne gericht op alle relevante doelgroepen.
Om een zo breed mogelijk publiek te bereiken wordt gebruikt gemaakt van een mix van de verschillende communicatiemiddelen.
Voor alle communicatiemiddelen is een eigen huisstijl ontwikkeld verwant aan de gemeentelijke huisstijl.
Helder, duidelijk en transparant communiceren en samenlevingsgericht werken zijn leidraad voor de communicatiestrategie.

Communicatiemiddelen

Voor het bereiken van de gestelde doelen worden de volgende middelen ingezet:

WAT WE BEREIKT HEBBEN IS DAT ER, IN PLAATS VAN TWEE, VIER VERKEERSLICHTEN KOMEN OP DE DIEPENDAALSELAAN. UITEINDELIJK KWAM DE GEMEENTE IN BEHOORLIJKE MATE TEGEMOET AAN DE INSPRAAK. ALS JE IN ACTIE KOMT EN JE HEBT REDELIJKE VERLANGENS, DAN ZIE JE DAT DIE GEHONOREERD WORDEN. DAT IS WEL LEUK INDERDAAD.



Nieuwsbrieven

Bewoners in de wijde omgeving van uit te voeren maatregelen ontvangen minimaal drie nieuwsbrieven: voorafgaande aan de informatiebijeenkomst, de inspraakbijeenkomst en de start van de werkzaamheden.



Informatiebijeenkomst

Voor elk deelproject wordt een openbare informatiebijeenkomst voor direct betrokkenen gehouden. Tijdens deze informatiebijeenkomst wordt een

eerste schets van de voorgenomen maatregelen gepresenteerd met daarbij de vastgestelde randvoorwaarden.

Inloopmiddag/avond

De gemeente laat zien welke reacties na de informatiebijeenkomst wel en welke niet zijn verwerkt in het Voorlopig Ontwerp.

Inspraakavond

Nadat het college het Voorlopig Ontwerp heeft vastgesteld en de raad het heeft vrijgegeven voor inspraak, wordt dit tijdens een openbare inspraakavond gepresenteerd. De resultaten van de inspraakavond en de schriftelijke inspraakreacties worden betrokken bij het opstellen van het Definitief Ontwerp.

Het Forum en De Discussie

Nadat het college het Definitief Ontwerp heeft vastgesteld wordt dit ter advisering aan het college besproken in De Discussie. Direct betrokkenen kunnen hierbij gebruik maken van het burgersprekrecht. Voorafgaande aan De Discussie is tijdens Het Forum alle ruimte om standpunten te delen met belanghebbenden en raadsleden.

Informatiebijeenkomst ondernemers

Voor de uitvoering van de werkzaamheden, worden omwonenden geïnformeerd over de tijdelijke verkeersmaatregelen die voor de uitvoering noodzakelijk zijn. In gebieden waar veel bedrijven (w.o. winkels) zijn gevestigd

wordt aanvullend hierop een bijeenkomst voor ondernemers gehouden. Hierdoor kunnen eventuele gevolgen voor de bedrijfsvoering worden geminimaliseerd.

Huis-aan-huis berichten

Tijdens de werkzaamheden worden aanwonenden periodiek geïnformeerd over de voortgang van de werkzaamheden en de te verwachten overlast.

Spreekuur bouwkeet

Tijdens de werkzaamheden is een dagelijks inloopspreekuur in de bouwkeet.

Perscontacten en Persberichten

De pers ontvangt bij elke memorabele stap die in het IBP wordt gezet, een persbericht met de relevante informatie. Daarbij gelden steeds alle communicatiedoelstellingen als referentiekader.

IBP Filmpje

Er is een informatieve film over het IBP gemaakt voor gebruik tijdens bijeenkomsten.

De projectwebsite www.hilversumbeterbereikbaar.nl

De projectwebsite fungeert enerzijds als actueel medium dat de laatste ontwikkelingen rond het IBP bevat, en



anderzijds als encyclopedie. Alles wat er over het IBP te weten valt staat er op. De eerste schetsen, Voorlopige- en Definitieve Ontwerpen, uitnodigingen voor bewonersavonden, aankondigingen van werkzaamheden alsmede de omleidingen.



Digitale nieuwsbrief

Belangstellenden kunnen zich gratis abonneren op de digitale nieuwsbrief. In deze nieuwsbrief komt informatie over planning, voortgang en resultaat van de deelprojecten en alle berichten over omleidingen (inclusief alternatieve routes en vervoerswijze).

Gemeentepagina en gemeentelijke website

Op de gemeentepagina in De Gooi en Eembode en de gemeentelijke website worden alle nieuwsfeiten rond het IBP gepubliceerd.

ONZE BURGEMEESTER IS VOORZITTER VAN HET OVERLEG. DAT IS BIJZONDER. WIJ ZIJN ALS KLEINE BUURGEMEENTE WAT ONPARTIJDIGER DAN HILVERSUM. WE HEBBEN VAAK EEN BEMIDDELENDE ROL GESPEELD RICHTING PROVINCIE EN RICHTING INWONERS.

MARIA KLINGENBERG-KLINKHAMER

- **Extra Gemeentepagina**

Drie tot vier keer jaar wordt op een extra gemeentepagina uitgebreid ingegaan op relevante ontwikkelingen rond afgeronde en komende IBP-projecten. Deze pagina verschijnt regio-breed in alle edities van De Gooi- en Eembode.



- **Advertenties, overige communicatiemiddelen**

Bij enkele grote, lastige omleidingen worden advertenties geplaatst in het regionale dagblad en zo mogelijk in lokale bladen van buurgemeenten. Ook worden overige communicatiemiddelen, zoals flyers, gadgets, posters e.d., ingezet om verkeersdeelnemers optimaal te informeren over het IBP, de omleidingroutes en alternatieve vervoerswijzen. Wanneer de wegwerkzaamheden zijn afgerond wordt dit breed gecommuniceerd met persinformatie, advertenties en extra gemeentepagina's.



- **Billboards**

Rond alle IBP-projecten worden enkele weken voor de start van de uitvoering bouwboarden geplaatst met informatie over het project, de uitvoeringstermijn, de naam van de aannemer, de gemeente Hilversum als opdrachtgever en de logo's van de medefinanciers.



- **Informatiepanelen**

Op alle toegangswegen van Hilversum zijn grote informatiepanelen geplaatst die kort aangegeven waar gewerkt wordt, wat er wordt gedaan en wat een alternatieve vervoerswijze is.

- **IBP Dag**

De heropening van een heringericht traject wordt aangegrepen om regio-breed bestuurders en belanghebbenden te informeren over de voortgang van het IBP.



- **Werkbezoeken en rondleidingen**

Met enige regelmaat worden werkbezoeken en rondleidingen voor bestuurders, ambtenaren en andere geïnteresseerden georganiseerd. Zo heeft de nieuwe rotonde bij het Media Park als voorbeeld gediend tijdens een vak-

bijeenkomst van het Fietsberaad. Ook de voorrangspleitjes genieten veelvuldig belangstelling van vakgenoten. Het IBP staat niet alleen in de belangstelling van vakgenoten en lokale/regionale bestuurders. Ook de Statencommissie Wegen, Verkeer en Vervoer van de provincie Noord-Holland is op werkbezoek geweest om zich ter plaatse te laten informeren over het IBP.

- **Bedankt voor uw begrip**

Na afloop van de werkzaamheden worden borden 'bedankt voor uw begrip' geplaatst.

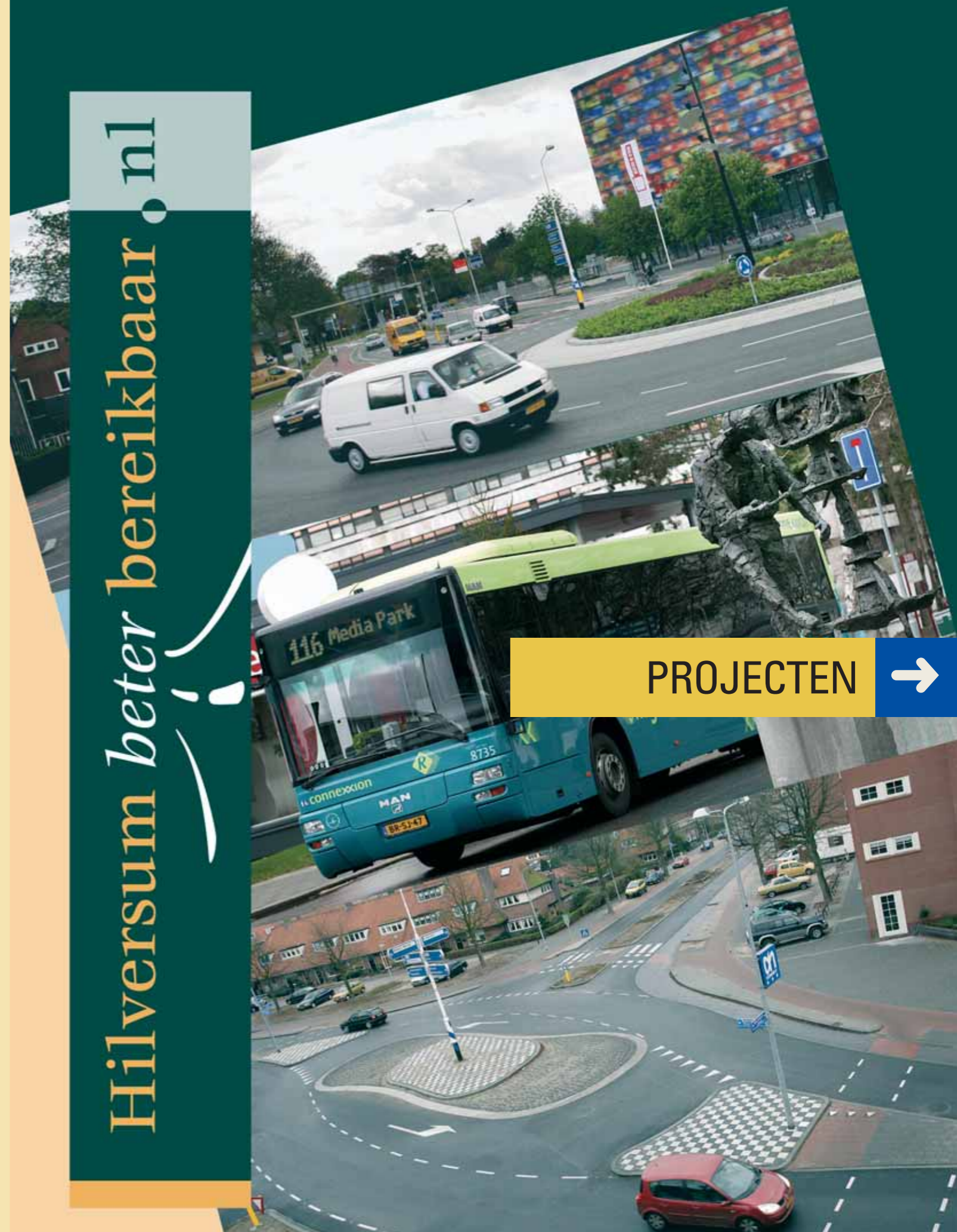


IEDERE PRESENTATIE BEGINNEN WE MET AANLEIDING, PRINCIPES EN RESULTATEN VAN HET IBP. VOOR DE VASTE MEDEWERKERS DIE DATZELFDE VERHAAL KEER OP KEER HOREN IS DAT WEL VERVELEND. MAAR IEDEREEN BEGRIJPT DAT WE BIJ PRESENTATIES UITGAAN VAN DE BEZOEKERS. NIET HET VERHAAL WAT WIJ MISSCHIEN GRAAG WILLEN VERTELLEN, MAAR WAT DE BEZOEKERS WILLEN HOREN. HET GAAT OM HUN STRAAT, HUN WOON/WERKOMGEVING. EN DAAR HOORT KEER OP KEER HET IBP-VERHAAL BIJ.

THEO REIJN

Hilversum *beter bereikbaar* .nl

PROJECTEN



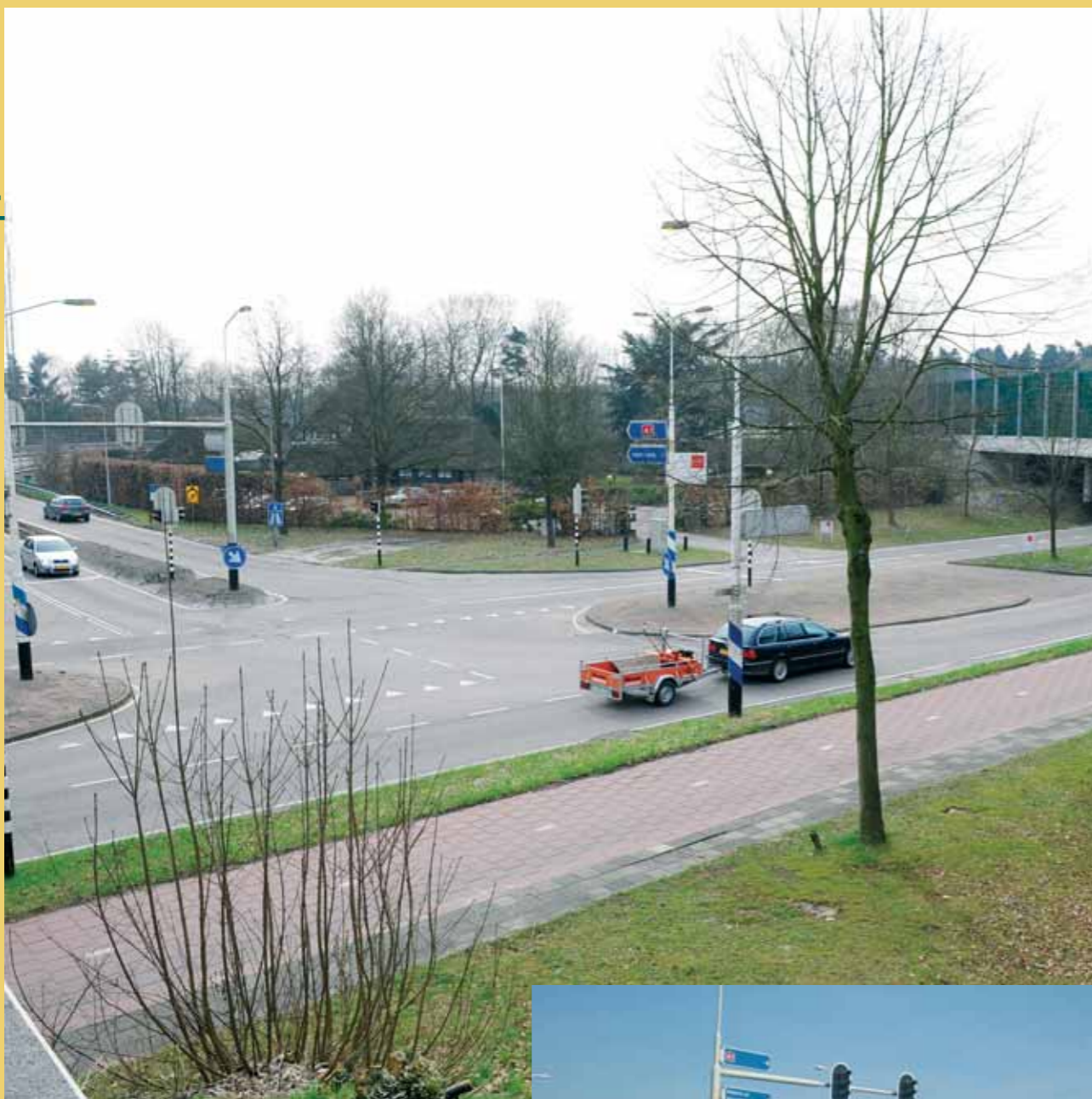
Route A1 Media Park

1

43



- 1.1 Aansluiting A1 - Hilversumseweg
- 1.2 dr. J.M. den Uylplein
- 1.3 Johannes Geradtsweg - Floris Vosstraat - Hoge Larenseweg
- 1.4 Johannes Geradtsweg - Jacob van Campenlaan
- 1.5 Johannes Geradtsweg - Simon Stevinweg
- 1.6 Johannes Geradtsweg - Snelliuslaan
- 1.7 Johannes Geradtsweg - Sumatralaan - Insulindelaan
- 1.8 Sumatralaan - Lage Naarderweg - ingang Media Park

**Budget**

€ 2.146.000,-

Uitgegeven

€ 0,-

Nog te maken kosten

€ 2.146.000,-

Projectbeschrijving

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 deze 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.

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. De exacte locatie van de Hilversumseweg zal bij de uitwerking van dit plan verder geoptimaliseerd worden. Dit project wordt uitgevoerd door de provincie Noord-Holland.

Wijziging**Evaluatie**

Dit project wordt in 2011 gerealiseerd en in 2012 geëvalueerd.

IK WIL VOOR ONS DEEL VAN HET IBP EEN COMPLIMENT GEVEN AAN HET HELE TEAM. WE HOREN ALS WIJKOVERLEGORGAAN ZO VEEL POSITIEVE GELUIDEN. BEWONERS SCHIETEN ME AAN OP STRAAT. 'HET IS ZO RUSTIG GEWORDEN,' ZEGGEN ZE. HET SLUIPVERKEER IS OOK MINDER. HET IS DUIDELIJK DAT MEN LIEVER DE BUITENRING NEEMT - OMDAT DIE NIET ZO VOL STAAT - DAN DE WOONWIJKEN.

FRANK AUGUST DE MEIJER

**Budget**

€ 3.175.000,-

Uitgegeven

€ 3.507.000,-

Nog te maken kosten

€ 25.000,-

(Gecombineerd met project 1.3)

Projectbeschrijving

In 2008 is de rotonde op dit kruispunt vervangen door een verkeersregelininstallatie. Het aantal voorsorteerstroken is fors uitgebreid met extra lange rijstroken.

Aanleiding voor de reconstructie is de onvoldoende capaciteit van de voormalige éénstrooksrotonde. 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.

Gekozen is voor een verkeerslichteninstallatie op dit kruispunt met forse rijstrookverlenging en uitbreiding op zowel de Johannes Geradtsweg, de Kamerlingh Onnesweg als de Larenseweg.

Wijziging

In plaats van de voorgestelde drie middellange voorsorteerstroken, is gekozen voor een variant met twee extreem lange voorsorteerstroken die vlak voor het kruispunt verbreden tot drie voorsorteerstroken. Hierdoor is de beschikbare ruimte efficiënter gebruikt. Het monumentale kappershuisje is verplaatst en is zo beter in de zichtlijn komen te staan. In overleg met de bewoners is de oostelijke parallelweg langs de Larenseweg vanaf het dr. J.M. den Uylplein doorgetrokken tot aan de gemeentegrens. Op verzoek van de bewoners zijn aan beide zijden van de Larenseweg en de Johannes Geradtsweg taxushaagjes gepland.

Evaluatie

De evaluatie is gestart. De evaluatieresultaten van dit project worden medio het 2e kwartaal van 2010 verwacht.

WIJ HEBBEN GOEDE ERVARINGEN MET DE GEMEENTE. HET ZIET ER LEUK UIT. WE HEBBEN VOOR ELKAAR DAT WE EEN GELUIDSSCHERM KRIJGEN. ER KOMT EEN GOEDE NULMETING. DE GEMEENTE PLAATST VOORZIENINGEN TEGEN OVERLAST. DOOR GERICHT OVERLEG KUN JE BEST HET EEN EN ANDER BEREIKEN. IK BEN BEST TROTS OP WAT WE VOOR ELKAAR HEBBEN GEKREGEN. DE GEMEENTE KAN ER OOK TROTS OP ZIJN.

FRANS VAN DRIEL



Budget

Zie project 1.2

Projectbeschrijving

De bestaande voorrangskruising is vervangen door een voorrangspointje. De huidige en toekomstige verkeersafwikkeling kan beter worden gegarandeerd met een voorrangspointje dan met een rotonde of voorrangskruising.

Het verkeer op de buitenring blijft voorrang houden. Verkeer uit de wijken kan via het voorrangspointje, eventueel in twee etappes, altijd de wijk uitrijden. Inrijden is niet altijd mogelijk. De wijk ten noorden van de Johannes Geradtsweg kan men alleen inrijden vanuit oostelijke richting. Vanuit het westen is de wijk via de Jacob van Campenlaan bereikbaar. De wijk ten zuiden van de Johannes Geradtsweg kan men alleen inrijden vanuit westelijke richting. Vanuit het oosten is de wijk vanaf het dr. J.M. den Uylplein via de Larenseweg bereikbaar.

Wijziging

Om het aanwezige groen op dit kruispunt te behouden, is gekozen voor een ruimtelijk iets groter voorrangspointje en het combineren van fietsverkeer met de al aanwezige ventweg.

Evaluatie

De evaluatie is gestart. De evaluatieresultaten van dit project worden medio het 2e kwartaal van 2010 verwacht.

ONZE ERVARING MET DE GEMEENTE IS DRAMATISCH. MET DE METINGEN VAN FIJNSTOF WERDEN WE STEEDS OP EEN DWAALSPoor GEBRACHT. NU STAAN DIE KASTJES ER. IN DE WIJKEN WAAR BEWONERS NIET ONTEVREDEN ZIJN, IS ER NIEUW AANGEPLANT. BIJ ONS ZIJN NU AL VIER SEIZOENEN VOORBIJGEGAAN. ER IS NOG STEEDS NIETS AANGEPLANT. ER ZIJN ONS FLITSPALEN TOEGEZEGD. DIE STAAN ER NOG NIET. COMMUNICATIE IS ESSENTIEEL. HET ZOU BETER ZIJN ALS DE GEMEENTE HAAR AFSPRAKEN ZOU NAKOMEN EN GEEN DINGEN OP DE LANGE BAAN ZOU SCHUIVEN.

HENK KEMPINK

**Budget**

€ 518.000,-

Uitgegeven

€ 502.000,-

Nog te maken kosten

€ 0,-

Projectbeschrijving

Begin 2007 is het met een verkeerslichteninstallatie geregelde kruispunt opnieuw ingericht. Belangrijkste verandering is het linksafverbod voor autoverkeer komend vanaf het dr. J.M. den Uylplein. Het linksafverbod is ingegaan na de herinrichting van de Johannes Geradtsweg. Deze maatregel is noodzakelijk om de doorstroming op de buitenring Noord te verbeteren. Het linksafverbod levert twaalf minuten per uur extra groen voor de overige richtingen en/of het fietsverkeer. De wijken rondom het dr. P.J.H. Cuypersplein zijn vanaf het dr. J.M. den Uylplein bereikbaar via de Larenseweg en de Jan van der Heijdenstraat.

Wijziging

Bij de reconstructie van de kruising is halverwege de plantsoenen van het dr. P.J.H. Cuypersplein een overstekvoorziening aangebracht. Ouders en kinderen van basisschool De Wilge kunnen daar via een middengeleider in twee etappes oversteken. Door het plantsoen langs de kerk is naast het bestaande voetpad een fietspad aangelegd.

Evaluatie

De evaluatie is gestart. De evaluatieresultaten van dit project worden medio het 2e kwartaal van 2010 verwacht.

Johannes Geradtsweg -
Jacob van Campenlaan

IK BEN
NIJMEGENAAR
VAN GEBOORTE.
HILVERSUM HEEFT
EEN MONDIGE
BURGERIJ. IK HEB
ENIGE ERVARING.

MARCEL TRIENEN

**Budget**

€ 390.000,-

Uitgegeven

€ 169.000,-

Nog te maken kosten

€ 25.000,-

**Projectbeschrijving**

De bestaande voorrangskruising is opnieuw ingericht met een dynamische afsluiting van de middenberm.

Het kruisen van een of meerdere rijrichtingen van de Johannes Geradtsweg is voor het autoverkeer niet meer mogelijk. Daarmee is de verkeersafwikkeling voor de overige richtingen verbeterd. Het langzaam verkeer kan over de middenberm in twee etappes de Johannes Geradtsweg oversteken. De zuidtak van dit kruispunt blijft eenrichtingsverkeer. De dynamische afsluiting biedt nood- en hulpdiensten de mogelijkheid de middenberm over te steken.

De capaciteit van de bestaande voorrangskruising is al langer een probleem. Kruisend verkeer verstoort de doorstroming op de hoofdroute. Door de grote verkeersstroom over de Johannes Geradtsweg, heeft het verkeer uit de Simon Stevinweg onvoldoende ruimte om het kruispunt in de gewenste richting te passeren. Met als gevolg zeer lange wachtrijen op de Simon Stevinweg.

Een voorrangspointje is op deze locatie vanwege ruimtegebrek niet mogelijk gebleken. 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.

Wijziging

In overleg met bewoners is de voetgangersoversteek via het middeneiland geaccentueerd door oplichtende borden met het zebra-pictogram. Met infrarood detectie worden de lichten ingeschakeld.

Evaluatie

De evaluatie is gestart. De evaluatieresultaten van dit project worden medio het 2e kwartaal van 2010 verwacht.

ONZE WENSEN ZIJN ZO GOED MOGELIJK VERWERKT IN DE PLANNEN. DE BEWONERS WAREN AANVANKELIJK SCEPTISCH, MAAR UITEINDELIJK WEL TEVREDEN. AUTO'S RIJDEN NOG STEEDS TE HARD OP DE LARENSEWEG, MAAR HET ASFALT IS STILLER. DE HAGEN DIE LANGS DE WEG ZIJN GEPLAATST, MAKEN DE GELUIDSOVERLAST IETSIEPIETSIE MINDER. DE HAGEN MAKEN HET WEL WEER VEILIG. ONZE KINDEREN KONDEN NOOIT OP STRAAT SPELEN. NU WEL.

PAUL VISSER

**Budget**

€ 664.000,-

Uitgegeven

€ 639.000,-

Nog te maken kosten

€ 25.000,-

Projectbeschrijving

De maatregel bestaat uit de aanleg van 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).

De eigenschappen van voorrangspointje zijn 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.

Wijziging

Het plantsoen is ontworpen door Dudok en moet vanwege het monumentale karakter volledig behouden blijven. Gekozen is daarom het voorrangspointje niet rondom het plantsoen te situeren, maar aan de oostzijde van het plantsoen (tussen het plantsoen en het viaduct).

Evaluatie

De evaluatie is gestart. De evaluatieresultaten van dit project worden medio het 2e kwartaal van 2010 verwacht.

HET IS GOED DAT DE GEMEENTE MET DE BEWONERS IN OVERLEG TREEDT. WE WERKEN AL HEEL LANG GOED SAMEN MET DE GEMEENTE. DAAR ZIJN LEUKE DINGEN UITGEKOMEN. ZOLANG JE MET ELKAAR IN GESPREK BLIJFT, LOS JE DE MEESTE PROBLEMEN OP. IK BENADER HET VANUIT DE PRAKTISCHE KANT. NIKS DOEN IS ACHTERUITGANG. NIET ALLE BEWONERS ZULLEN HET BEGRIJPEN EN ER BLIJ MEE ZIJN.

MENNO PROPER

**Budget**

€ 2.488.000,-

Uitgegeven

€ 1.581.000,-

Nog te maken kosten

€ 150.000,-

Projectbeschrijving

Deze voorrangskruising is opnieuw ingericht met een verkeerslichteninstallatie. Naar de kruising toe zijn van drie kanten meerdere aanrijstroken aangelegd. Op de Sumatralaan bij het Media Park zelfs drie. De klinkerverharding op de kruising is vervangen door asfalt. Om de doorstroming op de kruising te bevorderen zijn een paar afslaanbewegingen onmogelijk gemaakt. Zo kan autoverkeer vanaf de Sumatralaan-zuid (bij de TROS) alleen rechtsaf de buitenring opdraaien, het viaduct op. Autoverkeer dat van het viaduct omlaag komt, kan niet meer linksaf de Sumatralaan-zuid inslaan.

Wijziging

In de originele IBP-plannen zou de Sumatralaan-zuid geheel worden afgesloten van dit kruispunt. Op basis van bewonersverzoeken uit de Raadhuisbuurt is de verkeerssituatie opnieuw doorgerekend. Gebleken is dat 'rechts in, rechts uit' naar en van de Sumatralaan-zuid gehandhaafd kan blijven.

Evaluatie

De evaluatie is gestart. De evaluatieresultaten van dit project worden medio het 2e kwartaal van 2010 verwacht.

DE ROTONDE OP HET OOSTEREIND VINDEN WE PRIMA. OVER DE TUNNEL OP DE KRUISSING OOSTEREIND/SOESTDIJKERSTRAATWEG ZIJN WE NIET ZO HEEL ENTHOUSIAST. WE HEBBEN LIEVER EEN TUNNEL ONDER HET SPOOR OP DE OOSTERENGWEG. DAT IS DE WERKELIJKE BOTTLENECK. BIJ INSPRAAK ZOU DE GEMEENTE BETER MOETEN LUISTEREN NAAR DE MENSEN DIE DIRECT BETROKKEN ZIJN. ZIJ ZIEN BETER WAT ER GEBEURT DAN DE POLITIEK. ER ZIJN POLITICI DIE DE NAMEN VAN DE STRATEN NIET KENNEN. DAT IS EEN KWALIJKE ZAAK.

ROB PROPER

**Budget**

€ 1.735.000,-

Uitgegeven

€ 1.580.000,-

Nog te maken kosten

€ 0,-

**Projectbeschrijving**

Het kruispunt met verkeerslichteninstallatie is in 2006 ingericht als dubbelstrooks voorkeuzeronde. De verkeerslichten zijn verdwenen. Tot en met 2005 heeft de ingang van het Media Park direct aan de Sumatralaan gelegen. Met op enkele tientallen meters afstand, het kruispunt met de Lage Naarderweg. De korte afstand tussen beide kruisingen heeft tot zeer regelmatige filevorming geleid. Met als gevolg een negatieve beïnvloeding van de doorstroming.

Gekozen is beide kruispunten samen te voegen tot een turboronde, om precies te zijn een zgn. 'dubbelstrooks voorkeuzeronde'. Bij dit type turboronde moeten automobilisten voorsorteren voordat de rotonde wordt opgereden. Met de herinrichting van de kruispunten en het opschuiven van de ingang van het Media Park, heeft het Media Park tevens een representatieve entree gekregen.

Wijzigingen

Bij de herinrichting van de Lage Naarderweg in 2007 zijn de laatste werkzaamheden op dit kruispunt uitgevoerd. Er is een busstrook langs de rotonde aangelegd als onderdeel van een snelle busverbinding tussen NS-Station Hilversum en het Media Park.

Evaluatie

Na de herinrichting zijn de files verdwenen en is een ruimtelijk kwalitatief hoogstaande entree voor het Media Park bereikt. Via een bypass kunnen bussen het kruispunt vlot passeren. Fietsers en voetgangers kunnen 'in de voorrang' het kruispunt oversteken.

Sumatralaan - Lage Naarderweg -
ingang Media Park

HET IS EEN REGIONAAL PROJECT. STAD EN OMMELAND ZIJN ERBIJ BETROKKEN EN DAT IN GOEDE SAMENWERKING. ER ZIJN HEEL GOEDE, CONSTRUCTIEVE BESTUURLIJKE VERHOUDINGEN. WE ZIJN BESLUITVAARDIG. DAT IS HEEL BEHOORLIJK ALLEMAAL.

ELBERT ROEST

Route Bussum Media Park

2

61



2.1 Lage Naarderweg - Witte Kruislaan - ingang Media Park

**Budget**

€ 2.039.000,-

Uitgegeven

€ 1.868.000,-

Nog te maken kosten

€ 0,-

**Projectbeschrijving**

De in het IBP besloten maatregel bestaat uit het verlengen en vergroten van het aantal opstelstroken. Op de Mies Bouwmanboulevard komt een nieuwe in-/uitgang van het Media Park voor auto, fiets en openbaar vervoer.

Met deze maatregelen is de capaciteit van het kruispunt voldoende voor de toekomstige verkeersstromen van 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).

De noordelijke in-/uitgang van het Media Park is verschoven van de Witte Kruislaan naar de Mies Bouwmanboulevard ter hoogte van het nieuwe Sony-gebouw. Daar sluit deze in-/uitgang voor medewerkers van het Media Park aan op de nieuwe rotonde. Om de aanleg van deze rotonde mogelijk te maken, zijn aan beide zijden van de Mies Bouwmanboulevard bomen en struiken verwijderd. Bovendien is grond verworven van NS Poort. Na de herinrichting zijn in dit deel nieuwe bomen geplant. Daarmee is de groene entree van Hilversum hersteld en versterkt.

De voormalige noordelijke ingang is alleen nog te gebruiken voor het openbaar vervoer (bus) en de aan de Witte Kruislaan gesitueerde bedrijven, zoals de Wereldomroep en KPN. Op de met verkeerslichten geregelde kruising bij de Witte Kruislaan is de doorstroming verbeterd door de aanleg van meerdere voorsteekstroken. Tussen de Witte Kruislaan en de nieuwe rotonde is het tracé van de Mies Bouwmanboulevard richting spoor verschoven. De geplande nieuwbouw op de locatie van het voormalige Shell-tankstation verschuift hierdoor richting Media Park.

Wijziging

In plaats van het grootschalig opwaarderen van het kruispunt Witte Kruislaan/Mies Bouwmanboulevard, zoals besloten in het IBP, is conform het SPVE (Stedenbouwkundige Programma Van Eisen) Media Park gekozen voor een nieuwe noordelijke ingang (door middel van een nieuwe turborotonde). Alle monumentale en/of waardevolle bomen aan de Witte Kruislaan zijn hierdoor gespaard.

Evaluatie

Zowel de doorstroming, de verkeersveiligheid als de overstekbaarheid zijn op dit kruispunt door de komst van een nieuwe rotonde en een aangepaste verkeerslichtenkruispunt sterk verbeterd.

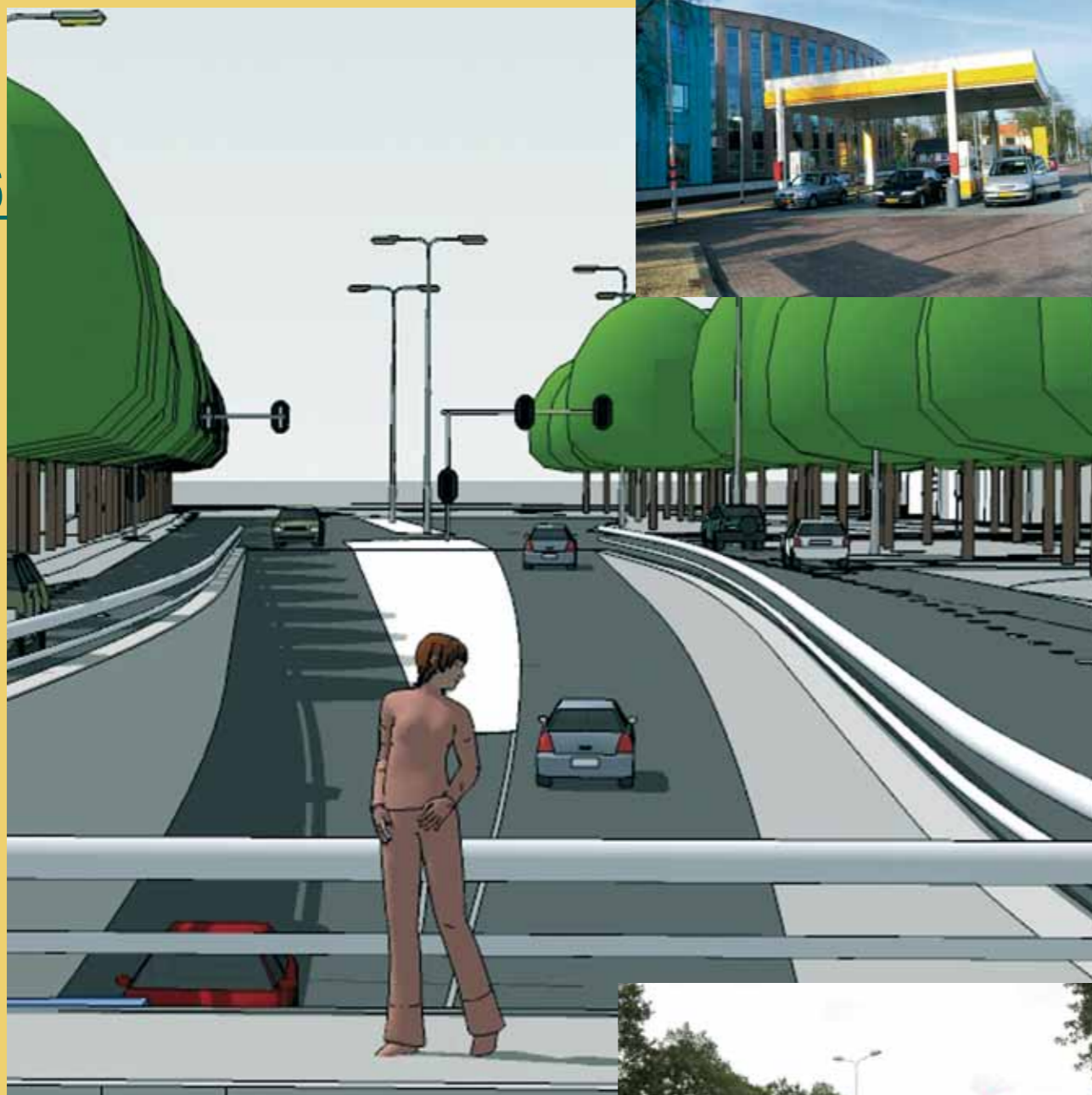
A27 dr. J.M. den Uylplein Media Park

3

65



- 3.1 Oostereind - ArenaPark
- 3.2 Aansluiting ziekenhuis op Soestdijkerstraatweg
- 3.3 Soestdijkerstraatweg - Oostereind
- 3.4 Van Riebeeckweg - Oosterengweg
- 3.5 Oosterengweg - Kamerlingh Onnesweg - Jan van der Heijdenstraat - Liebergerweg
- 3.6 Minckelersstraat - Kamerlingh Onnesweg
- 3.7 Utrechtseweg - Emmastraat - Soestdijkerstraatweg - Sophialaan



Budget

Zie project 3.3

IN DE UITWERKING ZIJN WE ALTIJD GOED OP DE HOOGTE GEHOUDEN VAN DE VOORTGANG. ALS BEWONERS KONDEN WE GEMAKKELIJK INFORMATIE INWINNEN BIJ DE INFORMATIEKEET. ER IS GOEDE COMMUNICATIE GEWEEST.

FRANK AUGUST DE MEIJER



Projectbeschrijving

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

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.

Op de Arena wordt een extra linksafstrook toegevoegd in de bestaande middenberm. Hierdoor ontstaan drie rijstroken. Een rechtsafstrook conform de huidige situatie richting A27/ring zuid, een linksafstrook voor het verkeer richting Baarn en de nieuwe ingang van het ziekenhuis (via de rotonde) en een rijstrook bestemd voor verkeer richting ring west. Deze laatste rijstrook wordt naar de nieuwe tunnel geleid.

Aan de oostzijde van het kruispunt wordt bij het huidige Shell-benzinestation een extra rijstrook voorgesteld voor verkeer richting het ArenaPark. Dit betekent dat voor het benzinestation gezocht wordt naar een andere inrichting op ongeveer dezelfde locatie. Tussen de twee rijstroken voor het rechtdoorgaande verkeer wordt een niet overrijdbare scheiding aangebracht. Dit moet voorkomen dat verkeer vanuit de tunnel (illegaal) een rechtsaf beweging richting ArenaPark maakt.

Wijziging

Geen.

Evaluatie

Het project wordt in 2011 gerealiseerd en in 2012 geëvalueerd.

HILVERSUM WORDT DOOR IEDEREEN NEGATIEF AFGESCHILDERD. WAT JE HOORT IS: 'HET IS EEN WAARDELOZE PLAATS. JE STAAT ER ALTIJD VAST. IK GA VOORLOPIG NIET NAAR HILVERSUM TOE.' DAT VIND IK EEN VERKEERD BEELD. HET IS NIET GOED VOOR HILVERSUM. HET IS NIET GOED VOOR MIJ. HET IMAGO VAN HILVERSUM MOET BETER. DAAR MOET HET IBP-TEAM MARKETINGTECHNISCH EENS IETS AAN DOEN. DAT IS EEN VAN DE ALLERBELANGRIJKSTE DINGEN.

JAN DE JONG



Tussenfase zonder nieuwe toegangsweg ziekenhuis.



Eindfase met mogelijke locatie nieuwe toegangsweg ziekenhuis.

Budget

Zie project 3.3



Projectbeschrijving

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 de meest gunstige situatie is. Dit is dan ook in het maatregelenpakket opgenomen.

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

Wijziging

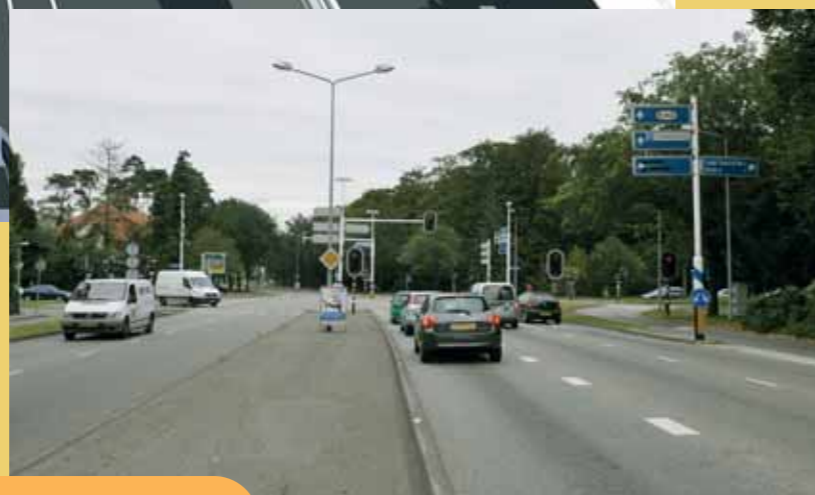
De werkzaamheden worden in 2011 uitsluitend vanaf de rotonde Oostereind/Soestdijkerstraatweg tot het kruispunt Soestdijkerstraatweg/Surinamelaan uitgevoerd omdat de partijen op het Monnikenbergterrein nog geen overeenstemming hebben over de exacte locatie van de nieuwe toegangsweg. Hierdoor wordt bomenkap voorkomen die achteraf wellicht niet noodzakelijk zou zijn.

Evaluatie

Het project wordt in 2011 gerealiseerd en in 2012 geëvalueerd.

IK VERWACHTTE VAN HET IBP (1) HET CREËREN VAN EEN MOOIE BUITENRING, EEN MOOI VERKEERSGEZICHT IN HILVERSUM, (2) HET OPLOSSEN VAN BEPAALDE KNELPUNTEN, MAAR (3) LANG NIET ALLE. IK BEN VAN MENING DAT VERKEER EEN EINDELOZE BRON IS DIE OVERLOOPT ALS JE IETS VERBETERD HEBT. HET IS EEN FRAAI STUK WERK GEWORDEN. OP BEPAALDE PLEKKEN IS ER ECHT WEL IETS OPGELOST.

ROB UIJTJENS



Budget

€ 7.685.000,-

Uitgegeven

€ 112.000,-

Nog te maken kosten

€ 7.573.000,-

(Gecombineerd met de projecten 3.1 en 3.2)

IK BEN OOK TEVREDEN OVER HET RESULTAAT. JE ZIET ECHT VERBETERING. HET IBP IS NIET ALLEEN EEN VERKEERSPLAN, OOK DE OPENBARE RUIMTE EN DE UITSTRALING VAN DE STAD VERBETEREN.

ERIK BOOG

Projectbeschrijving

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.

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 wordt de capaciteit van de voorgestelde rotonde op dit punt voldoende.

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 Ring Oost aantrekkelijker. Er ontstaat daardoor een gunstiger verdeling van verkeer over de Ring Oost en de Ring West. Mede hierdoor wordt het kruispunt Diependaalselaan/Utrechtseweg minder zwaar belast, zodat de capaciteit van deze rotonde langer voldoende is 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.

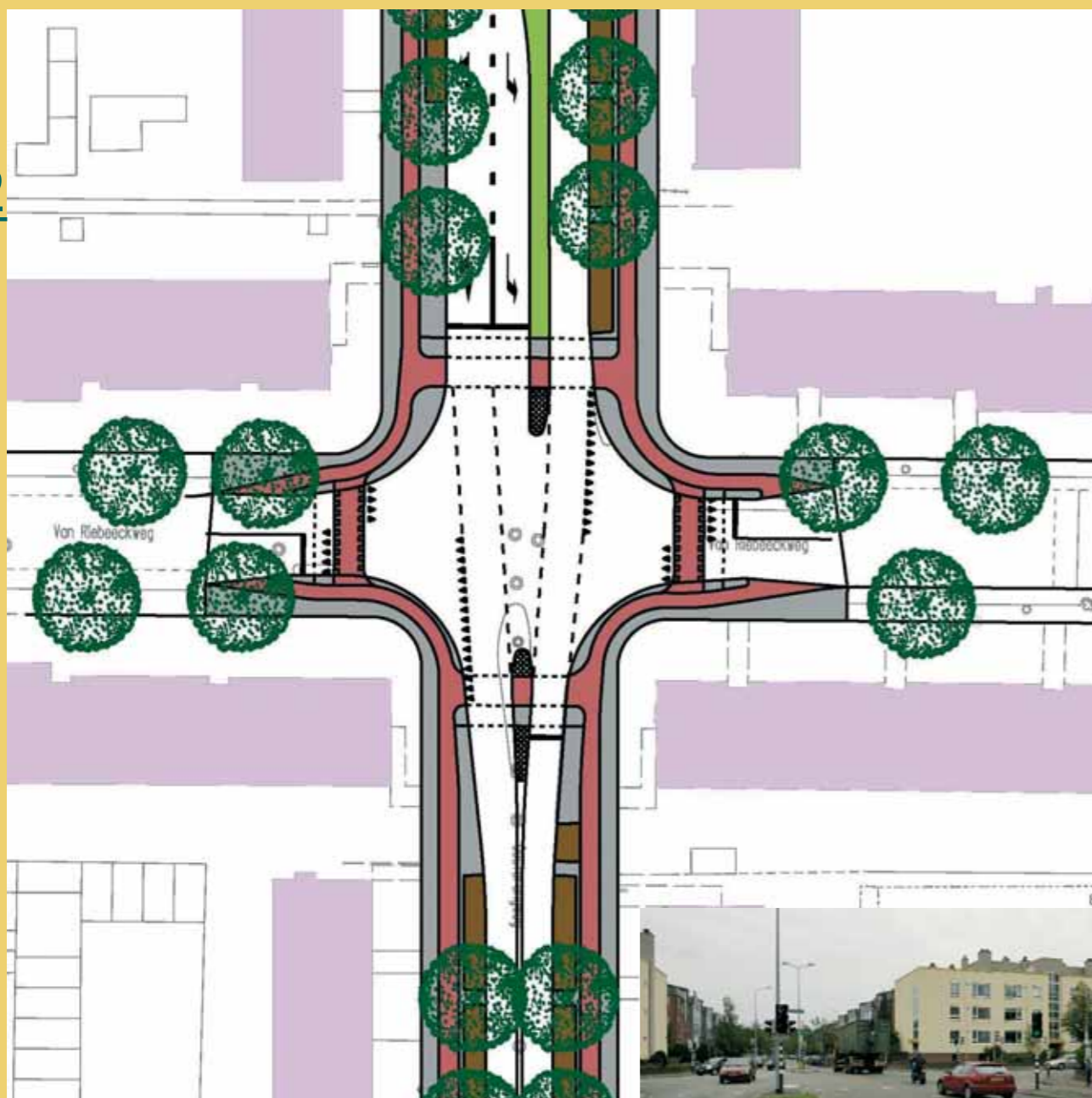
Wijziging

De voornaamste wijzigingen ten opzichte van het IBP voorstel zijn:

- De tunnel is voor al het gemotoriseerde verkeer toegankelijk (ook groot vrachtverkeer);
- De rotonde wordt vormgegeven als turborotonde met een bypass;
- Het ontwerp van zowel de toeleidende wegen als de rotonde volgt grotendeels de bestaande bandenlijnen.

Evaluatie

Het project wordt in 2011 gerealiseerd en in 2012 geëvalueerd.

**Budget**

€ 878.000,-

Uitgegeven

€ 0,-

Nog te maken kosten

€ 878.000,-

WIJ DENKEN DAT HET HELE IBP ABSOLUUT NIET DE OPLOSSING IS. HET DOORTREKKEN VAN DE RINGWEG LANGS DE HEI WEL ER HOEFT MAAR EEN PAAR METER BIJ DE ERFGOOIERSSTRAAT.

HENK KEMPINK

Projectbeschrijving

De huidige verkeersregelinstantie 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 buiten-circuit te verbeteren. De hoofdontsluiting van het terrein rond het ziekenhuis wordt verplaatst naar de Soestdijkerstraatweg. De Van Riebeeckweg behoudt wel een functie als ingang van het ziekenhuis. De extra opstelvakken verbeteren de doorstroming op de buitenring.

Wijziging

Voor het kruispunt Oosterengweg/Van Riebeeckweg hebben de reacties o.a. geresulteerd in een wijziging van het plan waarbij de te creëren extra verkeersruimte niet aan het gemotoriseerde verkeer (extra opstelstroken voor auto's) maar aan het fietsverkeer (extra opstelstroken voor fietsers) ten goede komt. Ook hierdoor kan de capaciteit van het kruispunt worden vergroot (fietsers kunnen meeliften met autostromen i.p.v. tegelijk in één fase groen).

Het huidige principe van 'alle fietsers tegelijk groen', wat in dit geval niet positief is voor de doorstroming van de buitenring, kan hiermee worden losgelaten. Door de aanleg van fietsopstelstroken op de Van Riebeeckweg kunnen fietsers gecombineerd worden met autostromen (deels ook in deelconflict). Dit levert een forse verbetering van de doorstroming op de buitenring op én de mogelijkheid om de gewenste fietsvoorzieningen op de Van Riebeeckweg te realiseren.

Evaluatie

Het project wordt in 2011 gerealiseerd en in 2012 geëvalueerd.

WAT WE MOETEN DOEN NA 2020? DAT IS EEN THEORETISCHE VRAAG. HET IBP MOET DIT DECENNIUM SOELAAS BIJEN. DAN MOETEN WE EERST EVENTJES UITADEMEN, RUST BRENGEN IN HET VELD. OP 1 JANUARI 2016 KUNNEN WE BEGINNEN MET PLANNEN MAKEN. DE TECHNOLOGIE ZAL HEEL ANDERS ZIJN. AUTO'S ZIJN STILLER, OV-STROMEN ZIJN ANDERS. HOE HOUDT HET MEDIA PARK ZICH STAANDE? IK BEN MISSCHIEF CALVINISTISCH, MAAR HET HEEFT IETS VAN HOOGMOED NU TE BEDENKEN HOE HET VERDER MOET NA 2020.

ELBERT ROEST

**Budget**

€ 1.121.000,-

Uitgegeven

€ 0,-

Nog te maken kosten

€ 1.121.000,-

IK GA ERVAN UIT
DAT DIE WEG
OVER DE HEI ER
NOOIT KOMT.

WIM BRUSSAARD

Projectbeschrijving

Op dit kruispunt staat momenteel een verkeersregelinstallatie. 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 (eenrichtingsverkeer Liebergerweg in blijft bestaan).

Zoals in het IBP 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.

Wijziging

Het voorrangspointje wordt compacter uitgevoerd waardoor het schoolplein in omvang gelijk kan blijven. Daarnaast wordt het verkeer van de Jan van der Heijdenstraat niet via de 'parallelweg' op het pointje aangesloten. Hierdoor kunnen parkeerplaatsen behouden blijven en is er minder milieuoverlast. De Liebergerweg wordt via de Jan van de Heijdenstraat op het voorrangspointje aangesloten.

Evaluatie

Het project wordt in 2011 gerealiseerd en in 2012 geëvalueerd.

WAT WE NA 2020 MOETEN DOEN? VOOR DIE TIJD HOPEN WE OVEREENSTEMMING TE HEBBEN OVER EEN HOOGWAARDIG OPENBAAR VERVOERVERBINDING (HOV) TUSSEN HILVERSUM EN HUIZEN. HET IS VOOR DEZE REGIO NADELIG DAT DE UITBREIDING VAN ALMERE VOORAL AAN DE WESTKANT PLAATSVINDT. UITBREIDING AAN DE OOSTKANT ZOU EEN HOV-RAILVERBINDING TUSSEN UTRECHT EN ALMERE VIA HET GOOI URGENTER HEBBEN GEMAAKT. IK HOOP DAT WE HIER OVEREENSTEMMING OVER BEREIKEN IN DE BESPREKINGEN.

ELISABETH POST

**Budget**

€ 794.000,-

Uitgegeven

€ 728.000,-

Nog te maken kosten

€ 0,-

Projectbeschrijving

Op dit kruispunt is in 2007 het eerste zogenaamde voorrangspointje aangelegd. Zonder de bestaande verkeersregelininstallatie. De hoofdrijbanen van de Kamerlingh Onnesweg (buitenring Oost) hebben voorrang op de Minckelersstraat (kruisende radiaal). Zowel de linksafbewegingen op de kruising als het oversteken van de Kamerlingh Onnesweg vanaf de Minckelersstraat worden afgewikkeld via het voorrangspointje. Dit pointje ligt tussen de uitgebogen rijbanen van de Kamerlingh Onnesweg.

Op de Kamerlingh Onnesweg is voor het wooncentrum St. Joseph een bushaven voor de noordelijke richting aangelegd. Hier mogen ook taxi's en ambulances gebruik van maken. Tevens is hier een met verkeerslichten beveiligde voetgangersoversteek, een zgn. GOP (Geregelde Oversteek Plaats) aangelegd.

Wijziging

Bij de reconstructie van de kruising is meteen het gedeelte van de radiaal Minckelersstraat tussen de Jan van der Heijdenstraat en de Kamerlingh Onnesweg opnieuw ingericht. De Minckelersstraat heeft twee oversteekvoorzieningen door de middenberm voor voetgangers en fietsers gekregen, ter hoogte van de Valkstraat en bij de Duivenstraat.

Evaluatie

In 2007 is dit kruispunt geëvalueerd. Het eerste voorrangspointje blijkt in de praktijk het ei van Columbus: de doorstroming is zonder verkeerslichten gehandhaafd terwijl ook een goede oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer gehandhaafd blijft.

DE SAMENWERKING IN HET IBP, DAAR BEN IK TROTS OP, OP DE SAMENWERKING MET BEWONERS EN BEWONERSGROEPEN, OP DE SAMENWERKING MET ALLE PARTICIPANTEN IN DE UITVOERING EN OP DE BESTUURLIJKE SAMENWERKING MET GEMEENTES, PROVINCIE, TCN EN HET RIJK. GROTE, BELANGRIJKE PROJECTEN LOPEN NIET ALTIJD SOEPEL. WE KUNNEN HEEL TEVREDEN ZIJN OVER HOE HET GAAT.

ERIK BOOG

**Budget**

€ 602.000,-

Uitgegeven

€ 391.000,-

Nog te maken kosten

€ 25.000,-

Projectbeschrijving

Deze ongeregelde kruising met voorrang op de Emmastraat - Soestdijkerstraatweg heeft een verkeersregelinstallatie gekregen om de bus voorrang te geven op het autoverkeer. Het hele kruispunt Emmastraat/Utrechtseweg/Sophialaan/Soestdijkerstraatweg is opnieuw ingericht. Op de Soestdijkerstraatweg is de linksaf beweging naar de Utrechtseweg weggehaald. De Sophialaan heeft vanaf deze kruising naar de Stadhouderslaan eenrichtingsverkeer gekregen. Op de Emmastraat en op de Utrechtseweg is een apart voorsorteervak voor linksaf slaand verkeer gemaakt.

Wijziging

Geen.

Evaluatie

Het aantal busreizigers op deze route is sterk toegenomen, evenals de betrouwbaarheid van deze busroute. De doorstroming van het overige verkeer, met name op de lange termijn, kan verder worden verbeterd door een efficiëntere afstelling van de verkeerslichten. Hieraan wordt op dit moment gewerkt.

IN DE BUURT VAN HET MEDIA PARK KEKEN ZE MET ARGUSOGEN TOE. EERST KWAM ER EEN ROTONDE, TOEN DE MIES BOUWMANBOULEVARD, VORIG JAAR HET DEN UYLPLEIN. DAN KREEG JE EEN HOOP ACH EN WEE. OP HET EIND HOORDE JE: 'ACH, EIGENLIJK IS HET ONS TOCH WEL WEER MEEGEVALLEN.' HET AFGELOPEN JAAR MOESTEN WE DOOR WOONWIJKEN HEEN. HET OVERLEG MET VIJF BUURTVERENIGINGEN LEEK IN HET BEGIN MOEIZAAM. OOK VAN HEN HEBBEN WE ACHTERAF COMPLIMENTEN GEKREGEN. DAAR WORD IK LICHT BLIJ VAN.

WIL KAMER

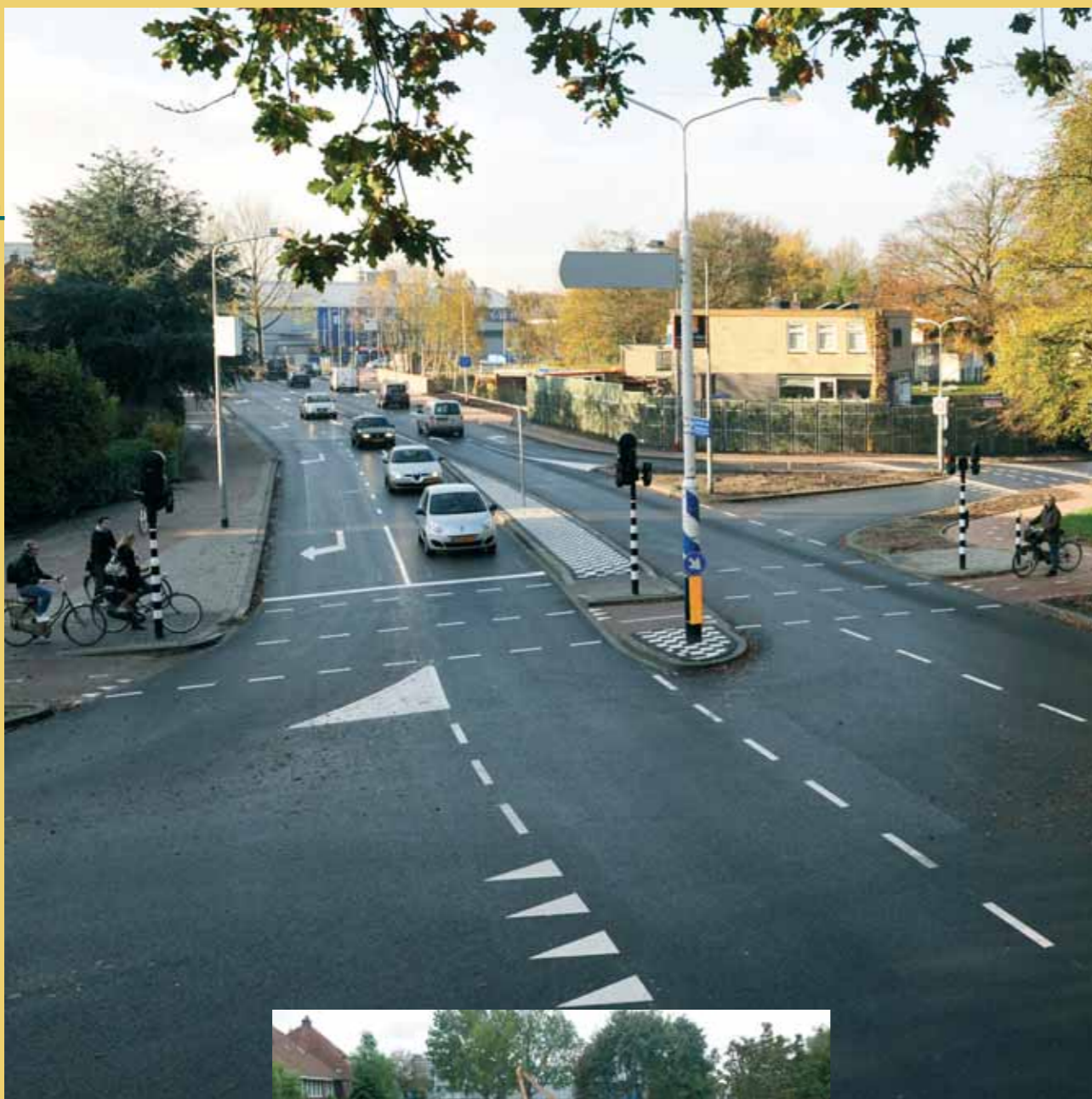
Route N201 Mediapark

4

81



- 4.1 Nieuwe Havenweg - Gijsbrecht van Amstelstraat - Vaartweg - Beresteinseweg
- 4.2 's-Gravelandseweg - Bussumergrintweg - Geert van Mesdagweg
- 4.3 Godelindeweg - Hoge Naarderweg - Insulindelaan

**Budget**

€ 3.228.000,-

Uitgegeven

€ 1.963.000,-

Nog te maken kosten

€ 500.000,-

Projectbeschrijving

De twee afzonderlijk functionerende verkeerslichteninstallaties op de kruising Nieuwe Havenweg/Gijsbrecht van Amstelstraat en de kruising Vaartweg/Beresteinseweg/Geert van Mesdagweg/Gijsbrecht van Amstelstraat zijn samengevoegd tot één verkeerslichteninstallatie. Daarmee wordt de doorstroming op de buitenring West verbeterd. Alle voorsorteerstroken zijn flink verlengd. Om dat mogelijk te maken is de bestaande Dudok brug in de Gijsbrecht van Amstelstraat over de Gooise Vaart verbreed. De Vaartweg-west/Beresteinseweg is op de buitenring aangesloten buiten de verkeerslichten om. Het autoverkeer kan hier alleen 'rechts in, rechts uit'.

Wijziging

In de originele plannen wordt de Vaartweg-west geheel afgesloten van het kruispunt. Om woningen en bedrijven van de Vaartweg-west en de Beresteinseweg bereikbaar te houden, is voorzien in de aanleg van een nieuwe brug over de Gooise Vaart. Voor deze nieuwe brug zijn in de schetsontwerp en voorlopige ontwerpfasen twee verschillende locaties onderzocht en vastgesteld. Uiteindelijk is in overleg met bewoners/bedrijven van de Vaartweg-west en de Beresteinseweg besloten vooralsnog géén brug aan te leggen, maar via het principe 'rechts in, rechts uit' de Vaartweg-west en de Beresteinseweg te ontsluiten. Gelijktijdig met de reconstructie van de kruispunten zijn op verzoek van omwonenden de gedateerde betonplaten van de Geert van Mesdagweg vervangen door geluidsreducerend asfalt. De herinrichting van de Vaartweg-west is verschoven naar 2011. Hierdoor is het mogelijk de beeldbepalende platanen langs de Vaartweg te verplaatsen.

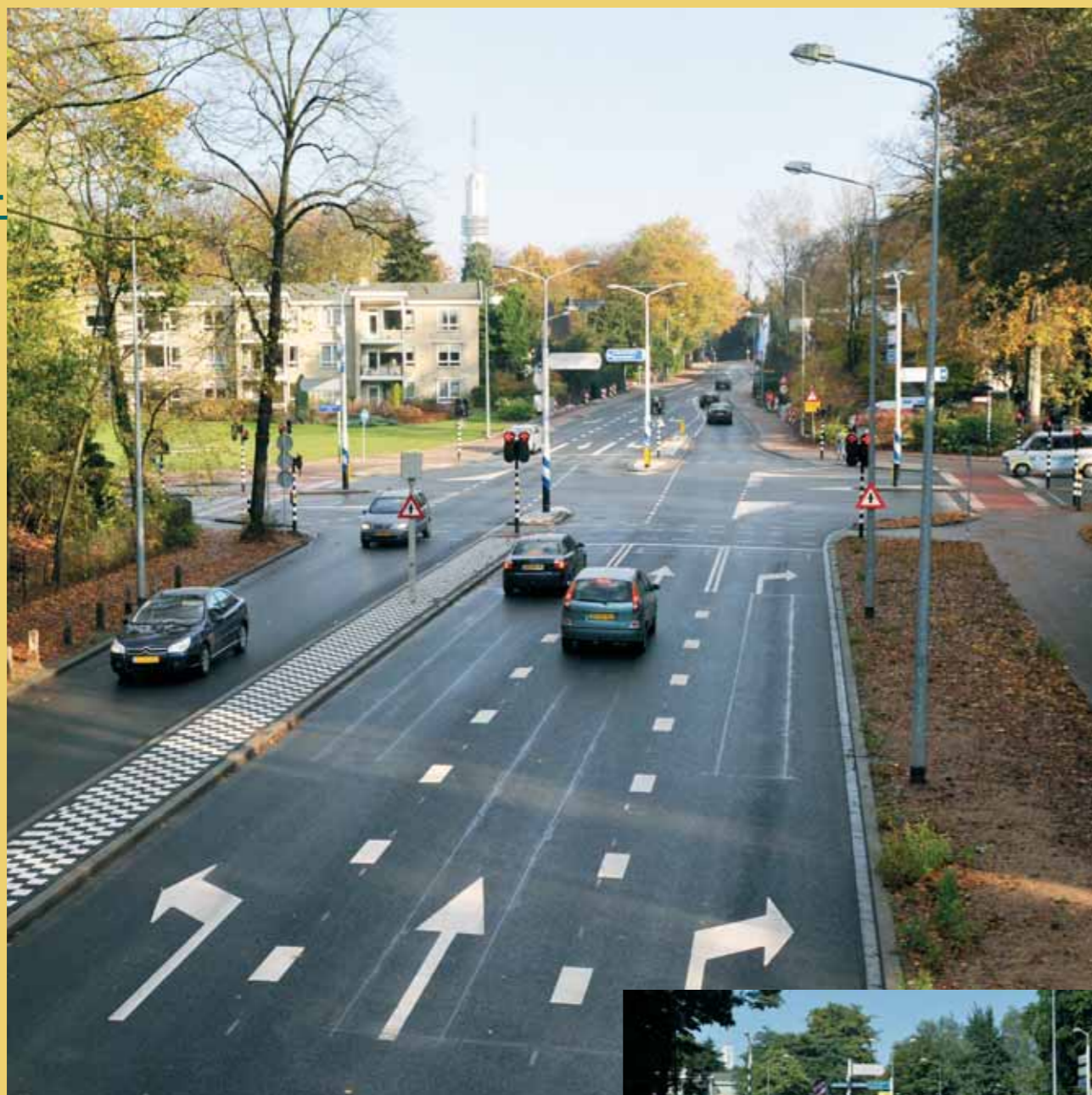
Evaluatie

Dit project wordt in 2010 geëvalueerd.

WE ZIJN TROTS OP ONS VERKEERSPLEINTJE. DAT HEBBEN WE HIER IN HILVERSUM ONTWIKKELD. VEEL GEMEENTES KOMEN ERNAAR KIJKEN. ONS VERKEERSPLEIN IS ZELFS OPGENOMEN IN DE RICHTLIJN VERKEERSOPLOSSINGEN VAN HET CROW (CENTRUM VOOR REGELGEVING EN ONDERZOEK IN DE GROND-, WEG- EN WATERBOUW EN VERKEERSTECHNIEK).

JOS KROL

Nieuwe Havenweg -
Gijsbrecht van Amstelstraat -
Vaartweg - Beresteinseweg

**Budget**

€ 1.135.000,-

Uitgegeven

€ 1.538.000,-

Nog te maken kosten

€ 50.000,-

Projectbeschrijving

Uitbreiding van het met verkeerslichten geregelde kruispunt. Gekozen is voor een flinke verlenging van opstelstroken en de aanleg van vrijliggende fietspaden en voetpaden. Daar is extra ruimte voor nodig, buiten de huidige begrenzingen van de wegen. In totaal zijn van 21 eigenaren op minnelijke basis gronden aangekocht.

Aan drie zijden van het kruispunt ('s-Gravelandseweg, zowel aan de centrumzijde als richting 's-Graveland en de Geert van Mesdagweg) zijn de verlengde opstelstroken met geringe aanpassingen inpasbaar gebleken. De aanpassingen van de Bussumergrintweg zijn ingrijpender. Om de verlengde opstelstroken en vrijliggende fietspaden te kunnen realiseren, zijn particuliere gronden noodzakelijk. Ook het kappen van een aantal zeer grote bomen is onontkoombaar. Er is voor gekozen om aan weerszijden van de weg grond te verwerven. Op die wijze blijft er aan beide zijden nog een redelijke maat tuin over en komt de weg niet onevenredig dicht op woningen aan een zijde van de weg te liggen. Bovendien is de weg zo beter inpasbaar in samenhang met de aanwezige hoogteverschillen. Als nadeel van deze keuze kan genoemd worden het aan weerszijden van de weg kappen van grote bomen.

Wijziging

In plaats van drie middellange voorsorteerstroken is in overleg met de aanwonenden besloten te kiezen voor twee extreem lange voorsorteerstroken die vlak voor het kruispunt verbreden naar drie rijstroken. In de Krugerbocht zijn na tientallen jaren durende discussie, vrijliggende fietsvoorzieningen gerealiseerd, waardoor fietsverkeer niet meer tussen het gemotoriseerde verkeer op de buitenring hoeft te rijden.

Evaluatie

Dit kruispunt wordt in 2010 geëvalueerd.

JE ZIET SCHOLIEREN BIJ EEN OVERSTEEKPLAATS OP HET KNOPJE DRUKKEN OM GROEN LICHT TE KRIJGEN. DAAR WACHTEN ZE NATUURLIJK NIET OP EN DE INFRAROODSCANNER ZIET DAT EN WIJZIGT DIRECT DE AANVRAAG VOOR GROEN LICHT OM OVER TE STEKEN. AUTOMOBILISTEN STAAN ZO NIET MEER VOOR NIKS VOOR EEN OVERSTEEKPLAATS TE WACHTEN. OF NEEM DE WACHTTIJDINDICATOREN BIJ DE VERKEERSLICHTEN VOOR FIETSERS. JE ZIET PRECIES WANNEER JE GROEN GAAT KRIJGEN EN FIETSERS STAAN AL IN DE STARTBLOKKEN OM SNEL OVER TE STEKEN. AL DIE TECHNIEK VIND IK MOOI. AAN HET EIND VAN DE RIT, ALS ALLES MET ELKAAR VERBONDEN WORDT, GA JE HET ECHT MERKEN.

THEO REIJN

**Budget**

€ 928.000,-

Uitgegeven

€ 1.756.000,-

Nog te maken kosten

€ 50.000,-

Projectbeschrijving

Dit standaard voorrangskruispunt is in 2009 ingericht als voorrangspointje om de huidige en toekomstige hoeveelheid verkeer te kunnen afwikkelen. Aansluitend op de aanleg van dit voorrangspointje wordt de Hoge Naarderweg als tweerichtingen fietsstraat ingericht. Deze herinrichting wordt betaald uit het Hilversumse Plan Wegen budget, aangevuld met provinciale BDU-subsidie.

Principe van de voorrangspointjes is dat het linksaf slaande verkeer uit de hoofdrichting wordt gehaald en zich kan opstellen op de binnenste rijstrook van het pointje. Hierdoor wordt de doorstroming op de hoofdrichting niet belemmerd. Voor dit voorrangspointje geldt dat alle verkeerbewegingen voor alle voertuigen mogelijk zijn. Met andere woorden: er worden geen verkeersbewegingen onmogelijk gemaakt.

Wijziging

De vormgeving van dit voorrangspointje is aangepast om het huidige plantsoen zoveel als mogelijk te sparen. De historische Van Reesbank wordt gerestaureerd en krijgt een prominente plaats in het opgeknapte plantsoen. Jacob van Rees is eind jaren '90 door de Algemene Nederlandse Geheelonthouders Beweging (Angob) benoemd tot geheelonthouder van de eeuw.

Evaluatie

Dit kruispunt wordt in 2010 geëvalueerd.

WE ZIEN DAT WE MET HET IBP DE BESTAANDE WEG VOLLEDIG MAXIMALISEREN. ALS WE KLAAR ZIJN, KAN ER NIET MEER VERKEER OVER DIE WEG. IN 2020 HEBBEN WE GEEN CAPACITEIT MEER. DAN STAAN WE VAST. ER IS WEL RUIJTE IN DE BUS. MENSEN Zouden WAT VAKER DE BUS MOETEN NEMEN OF DE TREIN. HILVERSUMMERS Zouden MEER MOETEN FIETSEN. DAT KAN ECHT BETER. DAT MOET OOK BETER. HOE BETER DAT GAAT, HOE LANGER DE WEG FILEVRIJ BLIJFT.

DANIËL WOLTERS



- 5.1 Diependaalselaan - Zeverijnstraat - Kerkelandenlaan
- 5.2 Diependaalselaan - Loosdrechtseweg
- 5.3 Diependaalselaan - Oude Loosdrechtseweg - Van Ghentlaan - Melis Stokelaan
- 5.4 Diependaalselaan - Johan de Wittstraat - Admiraal de Ruyterlaan
- 5.5 Diependaalselaan - Bosdrift
- 5.6 Diependaalselaan - Hilvertsweg
- 5.7 Diependaalselaan - Eikbosserweg
- 5.8 Diependaalselaan - Pieter de Hooghlaan - Holleweg
- 5.9 Diependaalselaan - Utrechtseweg

**Budget**

€ 462.000,-

Uitgegeven

€ 38.000,-

Nog te maken kosten

€ 424.000,-

Projectbeschrijving

Op het kruispunt Diependaalselaan/Zeverijnstraat/Kerkelandenlaan ligt op dit moment een enkelstrooks-rotonde. De IBP maatregel bestaat uit de aanleg van een tweestrooksrotonde en een bypass van de Diependaalselaan naar de Kerkelandenlaan. Daarnaast wordt de verhoogde middenberm op de Diependaalselaan verwijderd.

Wijziging

Met behulp van provinciale subsidie zal een nieuwe geregelde en dus veilige fietsoversteek over de N201/Vreelandseweg (ter hoogte van de rotonde) worden aangelegd. Op deze plek oversteken is nu niet mogelijk. Omdat het CROW tegenwoordig adviseert standaard tweestrooks rotondes niet meer te realiseren vanwege problemen met de verkeersveiligheid, krijgt dit kruispunt een tweestrooks turborotonde.

Om de doorstroming van het verkeer al vanaf de rotonde Vreelandseweg te bevorderen, is besloten de bypass te verlengen tot aan de rotonde Vreelandseweg.

Evaluatie

Het project wordt in 2010 gerealiseerd en in 2011 geëvalueerd.

WAAR WE HEEL BLIJ MEE ZIJN, AL VOLDOET HET AAN GEEN ENKEL HANDBOEK, IS HET VRIJLIGGENDE FIETSPAD IN DE KRUGERBOCHT. HET FIETSPAD IS VEEL TE SMAL, MAAR MEER PAST DAAR NIET. MEER IN ZIJN ALGEMEENHEID IS DE FIETSBOND BLIJ DAT DE FIETS HEEL SERIEUS MEEGENOMEN IS IN HET IBP. OVERAL IN DE BUITENRING IS PLAATS VOOR DE FIETS.

JOS OUDE ELFERINK

**Budget**

€ 597.000,-

Uitgegeven

€ 601.000,-

Nog te maken kosten

€ 10.000,-

Projectbeschrijving

De maatregel bestaat uit het uitbreiden van de bestaande rotonde tot een dubbelstrooks turborotonde met dubbele toeritten op de Diependaalselaan. Deze maatregel verhoogt de capaciteit van deze rotonde om de toekomstige verkeersstromen te kunnen afwikkelen.

Wijziging

In de oorspronkelijke IBP-maatregel is voorgesteld deze rotonde niet alleen dubbele opritte, maar ook dubbele afritten (op de buitenring) te geven. Uit nader onderzoek zijn negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en overstekbaarheid van de buitenring Zuid gebleken. Daarnaast levert dit slechts een beperkte verbetering van de doorstroming op.

Evaluatie

Dit project wordt in 2011 geëvalueerd.

IK BEN ER TROTS OP DAT HET ONS, ONDANKS VERSCHILLENDE BELANGEN, GELUKT IS EEN ALTERNATIEF TE VERZINNEN DAT ACCEPTABEL IS VOOR DE GEMEENTE, DAT WERKT VOOR ONZE STRAAT EN DAT WERKT VOOR DE RING. HET STROOMT BETER DOOR. IK VOND HET GOED VAN ERIK BOOG DAT HIJ BEREID WAS TE LUISTEREN EN NAAR ALTERNATIEVEN TE KIJKEN, TERWIJL AMBTENAREN AL DRIE JAAR HADDEN ZITTEN TEKENEN OP DIE BRUG. DAT WAS GEWOON HEEL PRETTIG.

PETRA BIJL



Budget

Zie project 5.5

HET IS HEEL HEFTIG ALS JE ZES MAANDEN GEEN VERKEER LANGS JE DEUR KRIJGT. MET EEN AUTOBEDRIJF HEB JE IN DEZE TIJD VERKEER NODIG. HET WAS GEEN PRETJE. HET HEEFT MIJN BEDRIJF 250 À 300 DUIZEND EURO GEKOST. IK KAN HET VERGELIJKEN MET MIJN ANDERE BEDRIJF. HET OVERLEG MET DE GEMEENTE WAS OP ZICH WEL POSITIEF. DE GEMEENTE HEEFT ZICH INGEZET OM HET DRAAGLIJK TE MAKEN. ER STONDEN BORDEN DAT WE BEREIKBAAR WAREN.

JAN DE JONG

Projectbeschrijving

Het kruispunt Diependaalselaan/Oude Loosdrechtseweg/Van Ghentlaan/Melis Stokelaan is op dit moment een standaard voorrangskruising. In het IBP is voor dit kruispunt een zgn. voorrangspointje voorgesteld.

Principe van deze pointjes is dat het linksaf slaande verkeer uit de hoofdrichting wordt gehaald en zich kan opstellen op de binnenste rijstrook van het voorrangspointje. Hierdoor wordt de doorstroming op de hoofdrichting niet belemmerd. Voor dit voorrangspointje geldt dat alle verkeerbewegingen voor alle voertuigen mogelijk zijn. Met andere woorden: er worden geen verkeersbewegingen onmogelijk gemaakt. Fietsers en voetgangers kunnen aan beide zijden van het pointje in twee fasen de Diependaalselaan oversteken, waarbij per keer maar een enkele rijstrook moet worden gekruist.

Wijziging

Handhaving van de bestaande bomen is het uitgangspunt bij de ruimtelijke inpassing van het ontwerp. Gevolg hiervan is dat enerzijds het voorrangspointje compacter is geworden dan het oorspronkelijke voorstel en anderzijds dat de locatie van de fiets- en voetgangersoversteekplaatsen is afgestemd op de bestaande bomen, waardoor deze op enige afstand ligt van het voorrangspointje.

De Van Ghentlaan wordt richting de Diependaalselaan versmald tot 7,5 meter, wat voldoende breed is voor een rijbaan met stroken in twee richtingen. Dit scheidt ruimte om ten westen van de Van Ghentlaan een strook met haakse parkeerplaatsen te maken, begeleid met hagen en acht bomen.

Evaluatie

Het project wordt in 2010 gerealiseerd en in 2011 geëvalueerd.



Budget

Zie project 5.5



Projectbeschrijving

Het kruispunt Diependaalselaan/Johan de Wittstraat/Admiraal de Ruyterlaan is op dit moment een standaard voorrangskruising. In het IBP is voor dit kruispunt een voorrangspointje voorgesteld. De westelijke fietsoversteek wordt beveiligd door een geregelde oversteekplaats (GOP) met verkeerslichten.

Principe van deze pointjes is dat het linksaf slaande verkeer uit de hoofdrichting wordt gehaald en zich kan opstellen op de binnenste rijstrook van het voorrangspointje. Hierdoor wordt de doorstroming op de hoofdrichting niet belemmerd. Voor dit voorrangspointje geldt dat alle verkeerbewegingen voor alle voertuigen mogelijk zijn.

Fietsers en voetgangers kunnen aan beide zijden van het pointje in twee fasen de Diependaalselaan oversteken, waarbij per keer maar een enkele rijstrook moet worden gekruist.

Wijziging

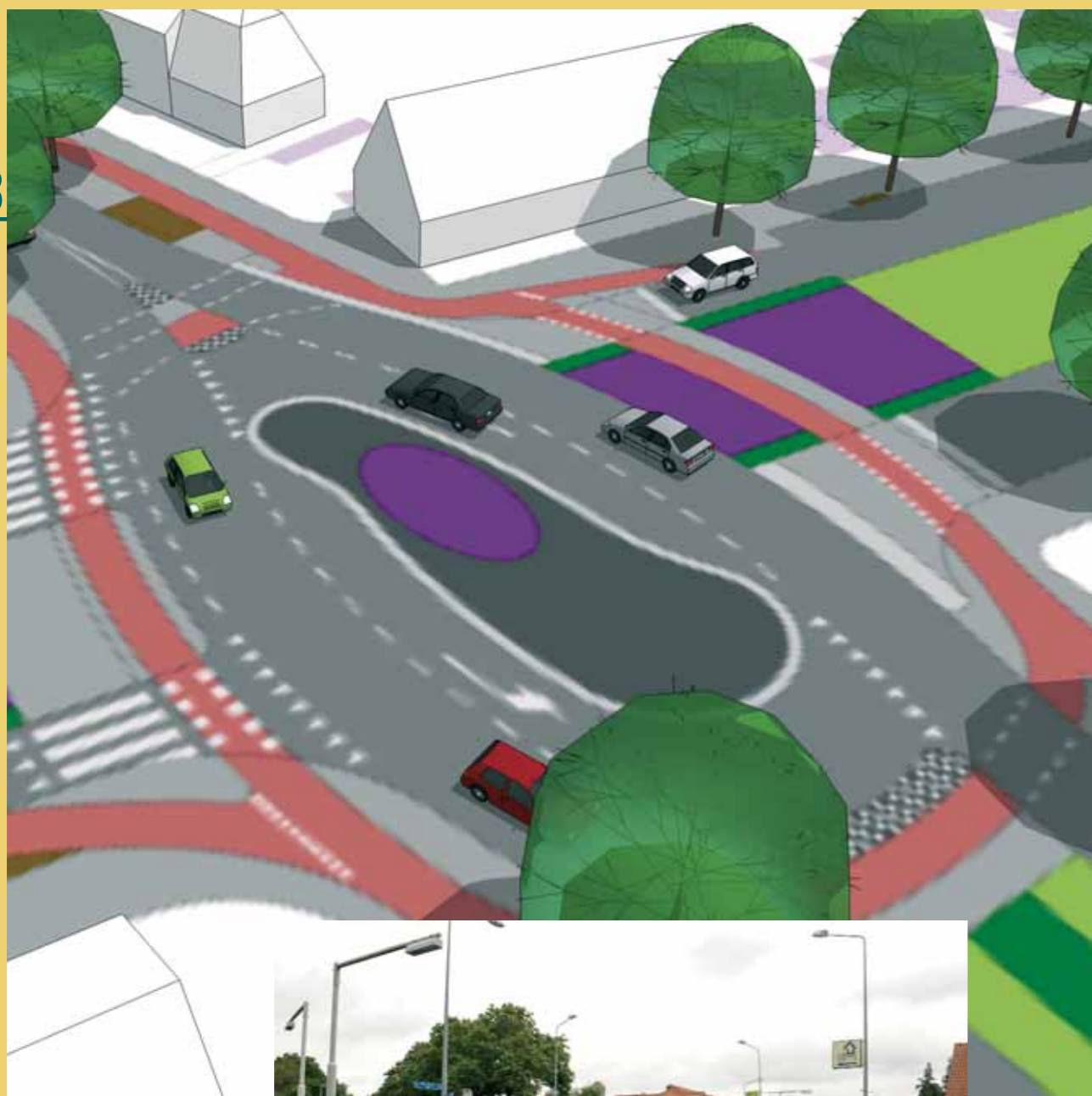
Geen.

Evaluatie

Het project wordt in 2010 gerealiseerd en in 2011 geëvalueerd.

DE HILVERSUMSE BEDRIJVEN HEBBEN OOK VAAK INVENTIEVE IDEEËN OVER HOE HET OP EEN ANDERE MANIER ZOU KUNNEN. HET DEN UYLPLEIN ZOU EERST HELEMAAL AFGESLOTEN WORDEN. DAT ZOU ENORME ECONOMISCHE SCHADE GEVEN. WE ZIJN OP DIE PLEK GAAN KIJKEN. ER IS TOCH EEN AANPASSING GEKOMEN, WAARDOOR HET DEN UYLPLEIN OPEN KON BLIJVEN. IK BEN ER TROTS OP DAT BEDRIJVEN DAADWERKELIJK MEEDENKEN EN GEHOORD WORDEN. WE TREKKEN GEZAMENLIJK OP. HET MOET TOCH ALLEMAAL GEBEUREN.

GERRIT MOL

**Budget**

€ 4.321.000,-

Uitgegeven

€ 67.000,-

Nog te maken kosten

€ 4.254.000,-

(Gecombineerd met de projecten 5.3, 5.4 en 5.6)

DE NIEUWE SITUATIE IS PERFECT, BETER DAN HET WAS. DE SAMENWERKING MET DE GEMEENTE IS GOED. DE STOPLICHTEN STAAN GOED AFGESTELD. WE HOUDEN HET ZELF OOK IN DE GATEN. DE LEERLINGEN STEKEN ALLEEN OVER BIJ GROEN.

ERIK VERBEEK

Projectbeschrijving

Het kruispunt Diependaalselaan/Bosdrift is op dit moment een standaard voorrangskruising. In het IBP is voor dit kruispunt een voorrangspointjes voorgesteld.

Principe van deze pointjes is dat het linksaf slaande verkeer uit de hoofdrichting wordt gehaald en zich kan opstellen op de binnenste rijstrook van het voorrangspointje. Hierdoor wordt de doorstroming op de hoofdrichting niet belemmerd. Voor dit voorrangspointje geldt dat alle verkeerbewegingen voor alle voertuigen mogelijk zijn.

Fietsers en voetgangers kunnen aan beide zijden van het pointje in twee fasen de Diependaalselaan oversteken, waarbij per keer maar een enkele rijstrook moet worden gekruist.

Wijziging

De westelijke fietsoversteek wordt beveiligd door een geregelde oversteekplaats (GOP) met verkeerslichten. Naar aanleiding van de inspraak wordt de laanbeplanting aan de westzijde van de Bosdrift-noord niet uitgevoerd. Hierdoor kunnen de parkeervakken bij de winkels behouden blijven.

Evaluatie

Het project wordt in 2010 gerealiseerd en in 2011 geëvalueerd.

HET PLAN VOOR DE TURBOROTONDE OOSTEREIND/SOESTDIJKERSTRAATWEG IS PRIMA. IK VIND HET EEN UITERMATE LOGISCH PLAN, AL ZOU IK ER ZELF VOOR KIEZEN DE SPOORWEGOVERGANG METEEN AAN TE PAKKEN. DIE BLIJFT NU GELIJKVLOERS. DE VERPLAATSING VAN HET FIETSPAD LANGS DE SCHOOL IS OKÉ. WIJ VRAGEN ONS AF OF HET AUTOVERKEER ZAL TOENEMEN DOOR HET HELE PAKKET AAN MAATREGELEN. IN OVERLEG MET HET PROJECTTEAM WERKT EEN ARCHITECT NU AAN EEN ONDERZOEKJE WAT DE INVLOED OP ONZE SCHOOL ZAL ZIJN INCLUSIEF GELUIDSOVERLAST EN FIJNSTOF.

HENK HOOIVELD



Budget

Zie project 5.5

DE COMMUNICATIE SPEELT EEN HOOFDROL IN HET IBP EN DOET DAT REDELIJK VOORBEELDIG. GELET OP HET FEIT WAT DE HILVERSUMPERS OVER ZICH HEEN GEKREGEN HEBBEN DE LAATSTE JAREN, IS DE TOLERANTIE HEEL HOOG.

ELBERT ROEST

Projectbeschrijving

Momenteel is dit kruispunt een gewone voorrangskruising. De maatregel op het kruispunt Diependaalselaan/Hilvertsweg bestaat uit het gedeeltelijk afsluiten van de middenberm en het aanbrengen van een verkeerslichteninstallatie. Hierdoor wordt het aantal rijrichtingen beperkt: een verbod om vanuit de Hilvertsweg-zuid linksaf de Diependaalselaan op te rijden en een verbod om vanaf de Diependaalselaan - vanuit de richting A27 - de Hilvertsweg-zuid in te rijden. De bus krijgt een eigen voorziening om vanuit de Hilvertsweg-zuid richting Diependaalselaan-oost te rijden.

Hierdoor verbetert de doorstroming op de Diependaalselaan aanmerkelijk. Het onmogelijk maken van een aantal rijrichtingen is echter moeilijk inpasbaar gebleken. Daarnaast levert de voorgestelde inrichting ongewenste nieuwe verkeersstromen in de woonwijken rondom dit kruispunt op.

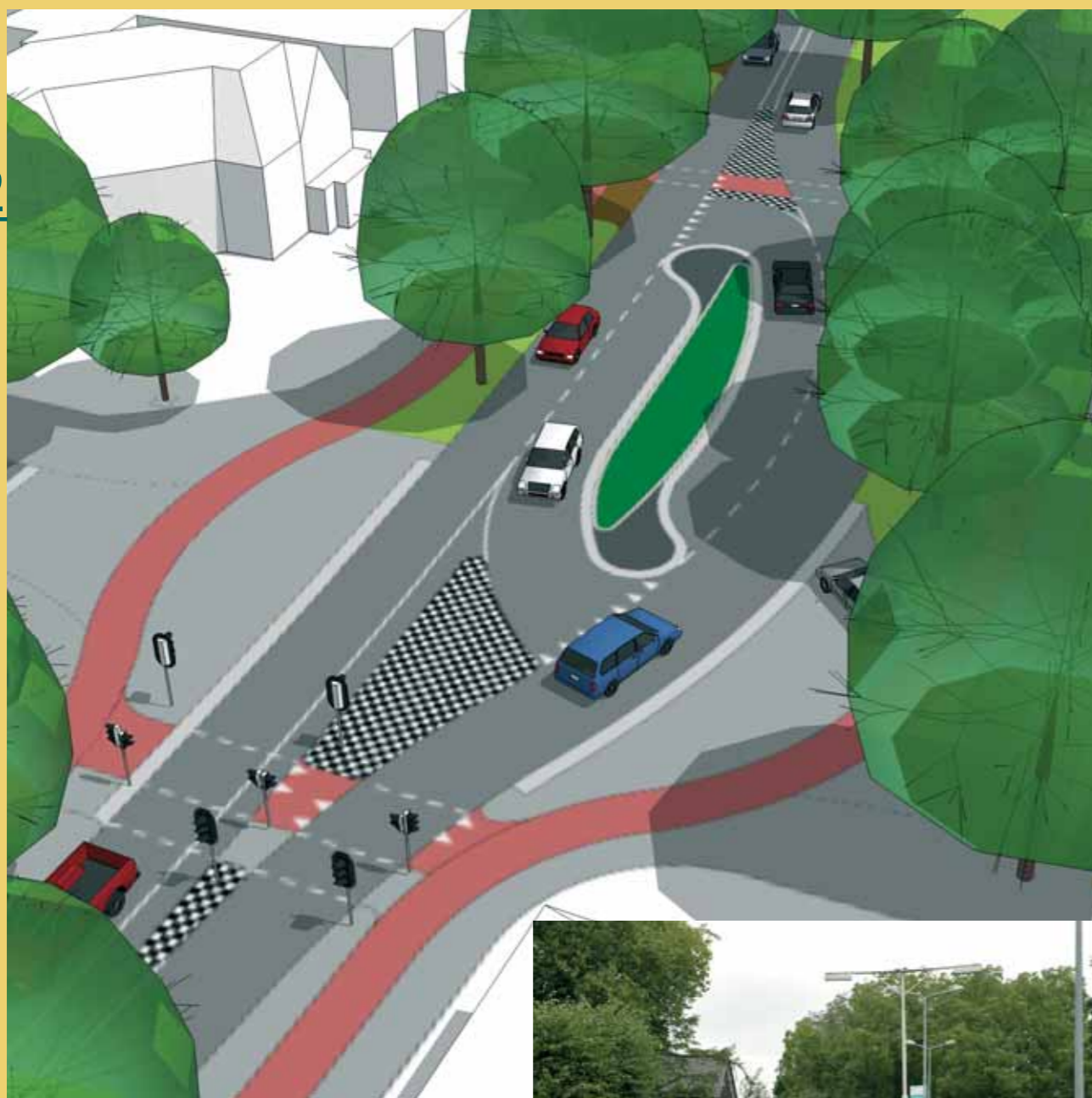
Wijziging

Het kruispunt blijft een voorrangskruispunt zonder verkeerslichteninstallatie. Wel wordt op de Diependaalselaan vanuit de richting A28 een linksaf voorsorteerstrook aangelegd. Alle bestaande verkeersbewegingen zijn in het Definitief Ontwerp teruggebracht.

Aan de oostzijde op de Diependaalselaan wordt voorzien in een linksafstrook met voldoende lengte om te voorkomen dat het afslaan de hoofdstroom blokkeert. Aan de westzijde is voldoende ruimte om een middeneiland te realiseren en het langzaam verkeer de gelegenheid te bieden de Diependaalselaan in twee etappes over te steken waarbij slechts een enkele rijstrook gekruist moet worden. Door de aanwezigheid van de linksafstrook op de Diependaalselaan is dit laatste aan de oostzijde niet mogelijk. Daarom wordt alleen aan de westzijde een oversteekvoorziening gemaakt. Om de oversteek van het langzaam verkeer te ondersteunen worden oversteeklichten aangebracht. Voor voetganger een geregelde oversteekplaats (GOP) in twee richtingen; voor de fietser alleen in zuidelijke richting.

Evaluatie

Het project wordt in 2010 gerealiseerd en in 2011 geëvalueerd.

**Budget**

€ 923.000,-

Uitgegeven

€ 37.000,-

Nog te maken kosten

€ 886.000,-

DE COMMUNICATIE ROND HET IBP IS REDELIJK. IK VOND HET VREEMD DAT DE SCHOLEN IN DE WIJK NIET APART BENADERD ZIJN. DIE HEBBEN EEN SPECIFIEK BELANG. OOK KAN DE VERSLAGLEGGING SNELLER. GOED AAN DE COMMUNICATIE IS DE SITE HILVERSUM BETER BEREIKBAAR.

NICO VAN DER KOLK

Projectbeschrijving

Het kruispunt Diependaalselaan/Eikbosserweg is op dit moment een standaard voorrangskruising. In het IBP is voor dit kruispunt een variant op het voorrangspointje voorgesteld waarbij niet alle verkeersbewegingen meer mogelijk zijn.

Voor een 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. Op de kruising met de Pieter de Hooghlaan wordt de bestaande verkeersregelinstallatie verwijderd en wordt een volledig voorrangspointje aangelegd. De nu afgesloten oostelijke rijbaan van de Pieter de Hooghlaan wordt opengesteld voor het verkeer richting centrum. Dit komt overeen met de uitgangspunten van het Wijk Verkeerscirculatieplan Bloemenbuurt-Zuid/Schildersbuurt. In dit Verkeerscirculatieplan is eveneens afgesproken bij de Elzenlaan en Cameliastraat een doorgetrokken middengeleider aan te leggen om versturende linksafbewegingen te voorkomen. Het voorrangspointje is iets ten oosten van het kruisingsvlak gesitueerd omdat daar de meeste ruimte is om de weg uit te laten buigen. De uitbuiging is zodanig dat de snelheid van het gemotoriseerde verkeer voldoende afgeremd wordt.

Vrachtverkeer kan geen gebruik maken van dit voorrangspointje, maar kan wel keren op een nabijgelegen voorrangspointje.

Om te voorkomen dat gemotoriseerd verkeer vanuit de Eikbosserweg-noord illegaal rechtdoor of linksaf gaat wordt de middengeleider aan de westzijde van het pointje zo ver mogelijk doorgezet richting het oosten. De middengeleider gaat aan de westzijde over in een moeilijk overrijdbare band tot voorbij de aansluiting met de Cameliastraat.

Wijziging

Naar aanleiding van de informatieavond is besloten om voor de fietsers aan de westzijde van het pointje een oversteekmogelijkheid in twee richtingen te maken. Aanvankelijk is de oversteek in één richting gedacht. Het wordt een met verkeerslichten geregelde oversteekplaats (GOP).

Overstekende fietsers die vanuit het zuiden over willen steken kunnen gebruikmaken van deze oversteekvoorziening of aan de oostzijde van het pointje oversteken.

Evaluatie

Het project wordt in 2010 gerealiseerd en in 2011 geëvalueerd.

**Budget**

€ 1.096.000,-

Uitgegeven

€ 43.000,-

Nog te maken kosten

€ 1.053.000,-

(Gecombineerd met project 5.9)

EEN VAN DE MOOIE PROJECTEN IS DE TRAVERSE TUSSEN NS-STATION HILVERSUM NOORD EN HET MEDIA PARK. DAAR ZIJN VELE PARTIJEN BIJ BETROKKEN. DE PROVINCIE HEEFT ER TIJDSDRUK OP GEZET. HET DUURT ALTIJD LANG VOORDAT EEN PROJECT OP GANG KOMT, MAAR IEDEREEN WERKT AAN HETZELFDE. ZO GAUW JE ELKAAR VINDT, GAAT HET LUKKEN. HET IBP IS DAAR EEN MOOI VOORBEELD VAN.

WIM BRUSSAARD

Projectbeschrijving

Het kruispunt Diependaalselaan/Pieter de Hooghlaan/Holleweg is op dit moment een met verkeerslichten geregeld kruispunt. De bestaande verkeersregelininstallatie wordt verwijderd en er wordt een volledig voorrangspointje aangelegd. De nu afgesloten oostelijke rijbaan van de Pieter de Hooghlaan wordt opengesteld voor het verkeer richting centrum.

Principe van deze pleintjes is dat het linksaf slaande verkeer uit de hoofdrichting wordt gehaald en zich kan opstellen op de binnenste rijstrook van het voorrangspointje. Hierdoor wordt de doorstroming op de hoofdrichting niet belemmerd. Voor dit voorrangspointje geldt dat alle verkeerbewegingen voor alle voertuigen mogelijk zijn.

Fietsers en voetgangers kunnen aan beide zijden van het pleintje in twee fasen de Diependaalselaan oversteken, waarbij per keer maar een enkele rijstrook moet worden gekruist.

Omdat, conform het IBP en Wijk Verkeerscirculatieplan Bloemenbuurt-Zuid/Schildersbuurt, de oostelijke rijbaan van de Pieter de Hooghlaan wordt opengesteld is het mogelijk een verkeerspleintje te realiseren waarbij alle verkeerbewegingen mogelijk zijn, ook voor groot vrachtverkeer. De uitbuiging is zodanig dat de snelheid van het verkeer voldoende wordt beperkt, ook komende vanaf de helling aan de westzijde.

Aan de oostzijde is de rijbaan van de Pieter de Hooghlaan met 5,5 meter breed genoeg om de bestaande parkeer-mogelijkheid te handhaven.

Wijziging

Geen.

Evaluatie

Het project wordt in 2010 gerealiseerd en in 2011 geëvalueerd.

HET VERPLAATSEN VAN MIJN PAND WAS ALLEEN VOOR HET MOOI. IK HEB KNARSETANDEND MEEGEWERKT. HET PAND MOEST OPGETILD WORDEN. IK MOEST TWEE WEKEN DICHT. DAT IS ALLEMAAL VERGOED. IK WAS HEEL ERG OPGEWONDEN. MAAR GEEN LELIJK WOORD OVER DE GEMEENTE. MET MIJ WAS HET OVERLEG GOED. ER WAREN WEL EENS LICHTE AANVARINGEN. IK BEN MEESTAL VRIJ DUIDELIJK. IK HEB MET ALLEMAAL RUZIE GEHAD EN HET IS MET ALLEMAAL GOED GEKOMEN.

TON VERBEEK



Budget

Zie project 5.8

DE TRAVERSE IS EEN ONMISBAAR ONDERDEEL VAN HET MEDIA PARK, EEN NAVELSTRENG. DE CONTRACTVORM, EEN DESIGN-EN-CONSTRUCTCONTRACT, IS VOORUITSTREVENDE. DE AANNEMER KAN ZIJN EIGEN KENNIS EN ERVARING ERIN STOPPEN. DIT CONTRACT GEEFT MEER WAARDE VOOR HET ZELFDE GELD. ALLE PARTICIPANTEN ZIJN TEVREDEN. DE NS EN BEELD EN GELUID ZIJN OOK BLIJ. EIND 2010 WORDT DE TRAVERSE IN GEBRUIK GENOMEN.

LUUK VAN HENGSTUM

Projectbeschrijving

De huidige inrichting van de rotonde Utrechtseweg (met overrijdbare banden tussen de rijstroken op de rotonde) voldoet weliswaar aan de wens om de rotonde voor het gemotoriseerde verkeer verkeersveiliger te maken (minder snijconflicten), maar heeft een nadelige invloed op de capaciteit.

Om de capaciteit te vergroten en tevens de verkeersveiligheid te waarborgen wordt een standaard ei-rotonde voorgesteld met dubbele op- en afritten op de Diependaalselaan van en naar de rotonde.

Omdat hier extra grondaankoop voor nodig is, is gezocht naar een oplossing waarbij de volgende randvoorwaarden gelden:

1. Geen grondaankoop
2. Handhaven bestaande bandenlijn
3. Alle verkeersbewegingen blijven mogelijk
4. De bestaande situering van de fietsoversteek blijft gehandhaafd.

De rotonde krijgt een minimale maatvoering. Dit geldt voor zowel de gehanteerde stralen van de rotonde als de breedte van de afrijstroken op de Diependaalselaan. De bestaande bandenlijn van de huidige rotonde (buitenzijde) blijft hiermee gehandhaafd. De rijstroken op de rotonde zijn 5,0 meter breed wat voor personenauto's en klein vrachtverkeer voldoende is om tegelijkertijd (in de hoofdrichting) op en af te rijden. Groot vrachtverkeer (truck met oplegger) heeft een deel van de binnenste rijstrook nodig om over de rotonde te rijden. Dit is in de huidige situatie ook het geval. Door de krappere maatvoering van de rotonde is het noodzakelijk dat een deel van het bestaande middeneiland overrijdbaar moet worden gemaakt.

Om een zo optimaal mogelijke capaciteit te bereiken, krijgt de Diependaalselaan aan beide zijden van de rotonde dubbele op- en afritten om van en naar de rotonde te rijden.

Wijziging

Met behulp van provinciale subsidie wordt een geregelde en dus veilige fietsoversteek c.q. doseerpunt over de Utrechtseweg-zuid (ter hoogte van de rotonde) aangelegd.

Evaluatie

Het project wordt in 2010 gerealiseerd en in 2011 geëvalueerd.





NS-station Hilversum.

Budget

Geen

(Aanpassingen
in combinatie met
infraprojecten)NS-station
Hilversum Noord.

HET IBP IS EEN GROOT EN INTEGRAAL PROJECT. IEDEREEN STELT ZICH OOK ZO OP. HET IBP HEEFT ALTIJD PRIORITEIT BIJ IEDEREEN. DEELS IS DAT OPDRACHT, DEELS MENTALITEIT. IEDEREEN LUISTERT NAAR ELKAAR EN PROBEERT MET ELKAAR MEE TE DENKEN. DE SAMENWERKING BINNEN HET PROJECTTEAM IS GOED.

EVELINE MOS

Projectbeschrijving

Om buslijnen sneller, betrouwbaarder en aantrekkelijker te maken zijn diverse maatregelen genomen.

Onder andere zijn de tracés van de buslijnen 100 (stamlijn Huizen - Hilversum v.v.) en 107 (Bussum - Hilversum v.v.) verlegd. Hierdoor zijn ook de loopafstanden naar met name grote bedrijven op o.a. het ArenaPark en het Media Park verkleind.

Bij diverse kruisingen zijn verkeersregelininstallaties geplaatst of aangepast om met gebruikmaking van KAR (Korte Afstand Radio) prioriteit voor de bus te bieden.

Evaluatie

Het aantal busreizigers is mede door de IBP-maatregelen fors gegroeid.

- ArenaPark van 3.800 reizigers (2006) met 23% groei naar 4.700 reizigers (2008)
- Media Park van 500 reizigers (2006) met 20% gedaald naar 400 reizigers (2008)

Het effect van de maatregelen op het busgebruik via het ArenaPark is nadrukkelijker aanwezig dan van en naar het Media Park. Door de uitbreiding van het aantal stops op NS-station Hilversum Noord is het gebruik van de trein van en naar het Media Park flink gegroeid. De groei van 15% treinreizigers (van 2.500 naar 2.900) blijkt echter op dit traject ten koste te gaan van het busgebruik.

WE OVERLEGGEN MET NUTS-BEDRIJVEN. HET GEEFT EEN HOOP AD-HOCWERK. DAT IS LEUK. JE MOET ELKAARS BELANGEN WETEN, DAN KUN JE OP EEN LEUKE MANIER MET ELKAAR SAMENWERKEN. DAT IS DE KRACHT VAN HET PROJECT.

ERNST REUMER

**Budget**

€ 1.032.000,-

Uitgegeven

€ 672.000,-

Nog te maken kosten

€ 0,-

(Gecombineerd met de projecten 6.3 en 6.10)

VOORALSNOG IS HET MOEILIK TE METEN OF HET BUSGEBRUIK IS TOEGENOMEN. HET IS EEN CONTINUE CYCLUS VAN OPBREKINGEN. IK MOET ZEGGEN DAT ALLE PARTIJEN ER ALLES AAN DOEN OM DE OVERLAST TE BEPERKEN. DE SAMENWERKING TUSSEN GEMEENTE EN ALLE PARTICIPANTEN IS GOED. DAT IS IETS WAAR WE MET ELKAAR TROTS OP KUNNEN ZIJN.

HENNY BOELSMA

**Projectbeschrijving**

Om de doorstroming op de Koninginneweg te verbeteren is tegenover het in aanbouw zijnde poppodium De Vorstin (hoek Koninginneweg/Schoolstraat) een nieuw, honderd meter lange linksafstrook aangelegd. Net als aan de overzijde van de straat is achter de bomen een gecombineerd fiets- en voetpad gemaakt. Er is ruimte gewonnen door de Koninginneweg, die voor De Vorstin een flauwe bocht maakt, recht op de kruising met de Schoolstraat aan te sluiten. De bushalte voor De Vorstin is verplaatst naar de andere kant van de kruising, opzij van het appartementencomplex voor ouderen tussen de Koninginneweg en de Huizerstraat.

Aan de voorrangssituatie op de kruising Koninginneweg/Schoolstraat is niets veranderd. De ontruiming van de spoorwegovergang blijft leidend: de Schoolstraat houdt voorrang. Om dezelfde reden krijgt het nog aan te leggen fietspad langs het spoor tussen het NS-station Hilversum en het Media Park bij de kleine spoorbomen geen voorrang op het verkeer dat het spoor kruist.

Wijzigingen

In tegenstelling tot eerdere plannen is niet gekozen voor verkeerslichten op het kruispunt Kleine Spoorbomen (Koninginneweg - Schoolstraat). Een dergelijke installatie kan namelijk niet worden gekoppeld aan de spoorweg-signalering. De bestaande ontruimingslichten op de Hoge Larenseweg en de Noorderweg hebben die koppeling wel. Gekozen is om op de Schoolstraat een ontruimingslicht bij te plaatsen. De installatie is uitgerust met een ontvanger voor Korte Afstands Radio (KAR). De bussen rijden als de spoorbomen gesloten zijn langs de op de linksafstrook voorgesorteerde auto's en kunnen als de spoorbomen open zijn via KAR de ontruimingslichten in werking stellen.

Evaluatie resultaat

De doorstroming voor het openbaar vervoer is op het kruispunt Kleine Spoorbomen door de aanleg van een 100 meter lang linksafstrook sterk verbeterd: er is méér ruimte voor linksafslaand verkeer waardoor de bus soepeler dan voorheen langs deze wachtende auto's richting NS-station Hilversum kan rijden. De verkeersveiligheidsituatie op dit kruispunt blijft ongewijzigd en behoeft, in samenwerking met ProRail, sterke verbetering! Hiertoe lopen op dit moment onderzoeken die vanuit ProRail worden geïnitieerd en begin 2010 zijn afgerond.



Budget

Zie project 6.2



Projectbeschrijving

Om de bus met prioriteit naar het station te laten rijden zijn er op het kruispunt Naarderstraat/Koninginneweg/Lage Naarderweg verkeerslichten geplaatst die middels KAR door de bussen kunnen worden bestuurd.

Daarnaast is de rijrichting van het eenrichtingsverkeer in de Naarderstraat omgedraaid en stad uit geworden. Hierdoor zijn voor de bussen vanaf dit kruispunt twee korte routes van en naar het station ontstaan.

Wijziging

Geen.

Evaluatie

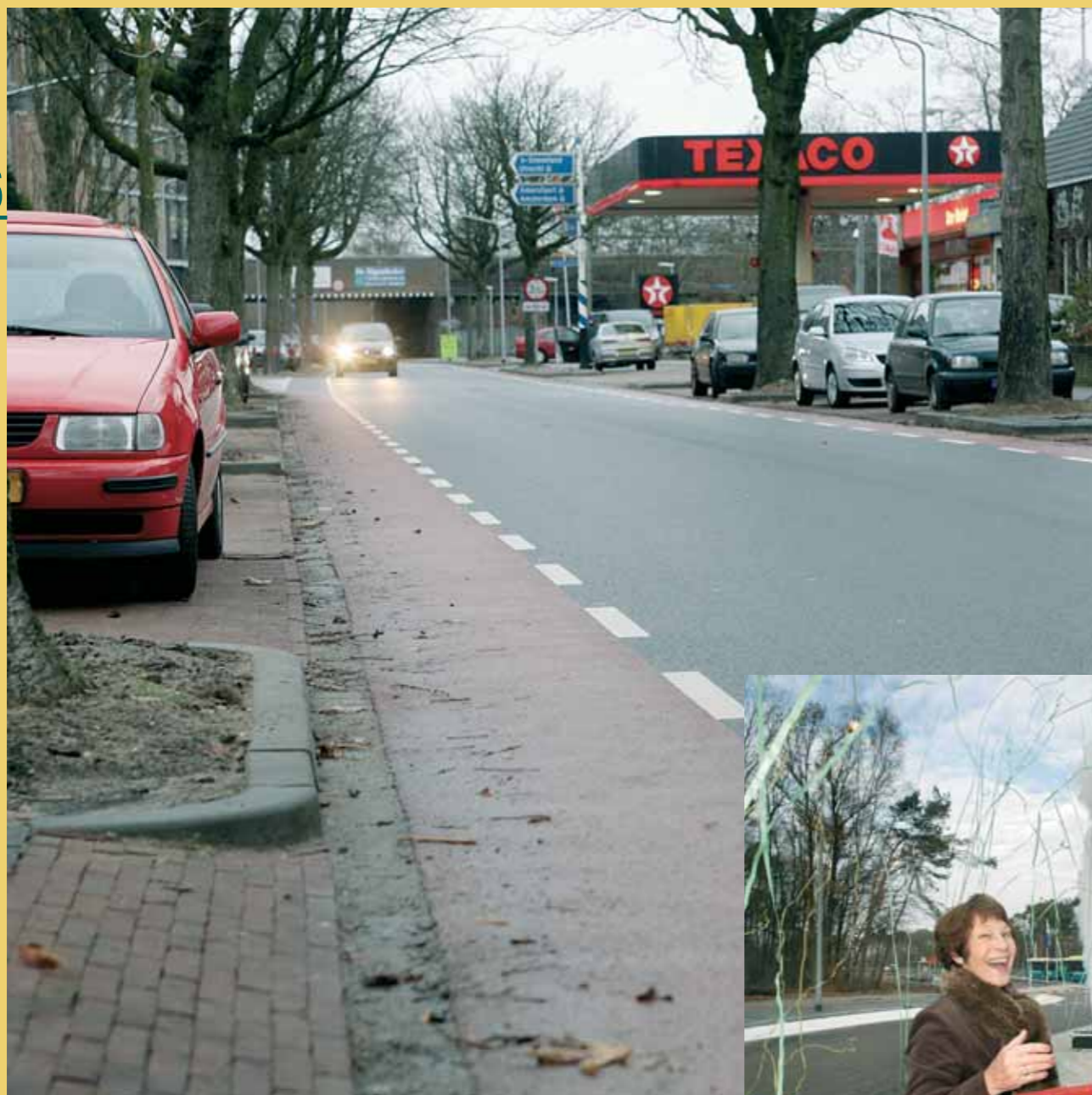
De busprioriteit werkt uitstekend. Ook de verkeersveiligheid op dit kruispunt is verbeterd. De doorstroming van het overige verkeer, met name op de lange termijn, kan verder worden verbeterd door een efficiëntere afstelling van de verkeerslichten. Hieraan wordt op dit moment gewerkt.

WETHOUDER ERIK BOOG PAKT HET IBP VOORTVAREND AAN. HIJ HEEFT EEN OPEN OOR EN STAAT VOOR ZIJN ZAAK. HIJ DOET HET GOED.

MARIA KLINGENBERG-KLINKHAMER

HET GOOIS NATUURRESERVAAT HEEFT GROOT BELANG BIJ HET FIETSTUNNELTJE BIJ LAREN. HET IS PERFECT VOOR HET RECREATIEVE FIETSVRERKEER IN HET GOOI. ER IS GROTE BEHOEFTE AAN OOK SCHAPEN DOOR HET TUNNELTJE TE LATEN GAAN. DE PROVINCIE HEEFT DAARAAN MEEGEWERKT. HET TUNNELTJE IS BREDER GEMAAKT. ER WAS WAT GROND VAN ONS NODIG. WIJ WERKEN DAARAAN MEE. HET PROJECT IS EEN VOORBEELD VAN GOEDE SAMENWERKING EN DAAR BEN IK TROTS OP.

HENK KORTEN

**Budget**

€ 2.825.000,-

Uitgegeven

€ 1.781.000,-

Nog te maken kosten

€ 800.000,-

**Projectbeschrijving**

Volledige reconstructie met extra rijstroken, nieuwe rotonde en fietsvoorzieningen (zie ook project 2.1). De Lage Naarderweg is heringericht met behoud van tweerichtingsverkeer. De betonplaten op de rijweg zijn vervangen door een volledig nieuwe asfaltlaag. De Lage Naarderweg tussen de Sumatralaan en de Witte Kruislaan is inmiddels omgedoopt tot Mies Bouwmanboulevard.

Ook het gedeelte tussen het Texaco-tankstation en de Koninginneweg heeft in plaats van betonplaten een asfaltverharding gekregen. Met in rood uitgevoerde fiets-suggestiestroken gekregen. De rijrichting in de Naarderstraat is omgedraaid.

Wijziging

Op de Lage Naarderweg (tussen het Texaco-tankstation en de Koninginneweg) is onvoldoende ruimte om volwaardige fietsvoorzieningen te realiseren (zonder het kappen van een groot aantal beeldbepalende bomen). Voor de fiets wordt daarom een nieuw vrijliggend fietspad achter de woningen, langs het spoor gerealiseerd. Daarmee ontstaat een zeer directe, hoogwaardige fietsroute richting centrum en NS-station Hilversum. Op de Lage Naarderweg zelf zijn tussen de Koninginneweg en het viaduct fietssuggestiestroken in plaats van het geplande fiets/voetpad (foetspad) aangelegd.

Evaluatie

De verkeersveiligheid voor fietsers is verbeterd, zowel door de aanleg van de fietssuggestiestroken als het nieuwe tweerichtingen fietspad tussen het viaduct en de Witte Kruislaan. De doorstroming van het overige verkeer kan nog verder worden verbeterd door een efficiëntere afstelling van de verkeerslichten. Hieraan wordt op dit moment gewerkt.



Budget
Geen

HET IBP IS DUIDELIJK ANDERS DAN ANDERE PROJECTEN. HET HEEFT EEN CONCREET AFGEGRENSD KADER. DIT EN DIT GAAN WE DOEN IN DEZE TIJD EN VOOR DAT GELD. DAT IS IN ANDERE PROJECTEN NIET ALTIJD ZO DUIDELIJK EN COMPLEET. IK HEB ER EEN POSITIEF BEELD OVER. OOK DE POSITIEF KRITISCHE HOUDING VAN AMBTENAREN, WETHOUDER, GEMEENTE EN BEWONERS IS OPVALLEND. DIE HEEFT GOED EN POSITIEF GEFUNCTIONEERD.

JOEP COOPMANS

Projectbeschrijving

In het IBP is voorgesteld de Lage Naarderweg ter hoogte van het Dudok viaduct te verdiepen. De huidige maximale doorrijhoogte van 3,6 meter kan daarmee op een gangbare doorrijhoogte van 4,5 meter worden gebracht. De gesloten-verklaring voor verkeer hoger dan 3,6 meter kan worden verwijderd, zodat ook hogere bussen van het viaduct gebruik kunnen maken.

Wijziging

Op verzoek van de bewoners zijn de oorspronkelijke plannen veranderd. De onderdoorgang wordt niet verdiept; het viaduct blijft zoals het nu is.

Het niet verdiepen van het viaduct heeft voor het gemotoriseerde verkeer geen consequenties. Hogere bussen kunnen nu echter geen gebruik maken van deze route tussen het centrum en het Media Park. Ook het hogere vrachtverkeer moet langer op de buitenring blijven rijden en via de 's-Gravelandseweg het centrum bereiken. Het betreft een tiental vrachtauto's per etmaal.

Evaluatie

Niet van toepassing. De maatregel is niet uitgevoerd.

DE DIEPENDAALSELAAN IS EEN VAN VIJF SMERIGSTE STRATEN IN NEDERLAND. ER GAAT GIGANTISCH VEEL VRACHTVERKEER DOORHEEN. DAT IS HEEL VERVUILEND. HET ZOU BETER ZIJN ALS DE DIEPENDAALSELAAN AFGEKOPPELD WERD VAN DE SNELWEG. UITEINDELIJK DOET HET IBP NIETS AAN DE ENORME TOELOOP VAN VERKEER. DIE ZOU ECHT EENS AANGEPAKT MOETEN WORDEN. JE HOEFT DE HEIDE NIET TE ONDERTUNNELN. KIJK NAAR DE RING VAN EINDHOVEN. DIE IS NIET OVERDEKT, MAAR VERDIEPT. IK HEB ER ZAT IDEEËN VOOR.

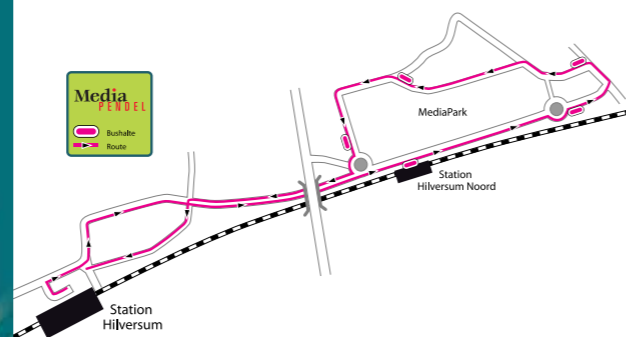
JULIA VERBIEST



Budget

Geen

(Aanpassingen
in combinatie met
infraprojecten)



Projectbeschrijving

Om met name treinreizigers uit de Intercity en buspassagiers uit alle regionale lijnen snel vanaf NS-station Hilversum tot op het Media Park te brengen is een snelle busroute gerealiseerd tussen NS-station Hilversum en het Media Park door de Lage Naarderweg en de Naarderstraat opnieuw in te richten.

Er is een jaar geëxperimenteerd met een buspendel (lijn 116) tussen NS-station Hilversum en het Media Park, met drie bushaltes op het Media Park. Bezoekers en werknemers worden zo vrijwel voor de deur gebracht en gehaald. Via de rotonde Sumatralaan, de Lage Naarderweg en de Koninginneweg komt de bus vervolgens terug bij het station. Opdrachtgever van het openbaar vervoer in 't Gooi is de provincie Noord-Holland.

Wijziging

Na dit jaar is het experiment geëvalueerd en is de conclusie getrokken om niet door te gaan met de Media Pendel omdat de Media Pendel structureel te weinig reizigers trekt. Vanaf 14 december 2008 rijden de bussen volgens een nieuwe dienstregeling. Buslijn 107 rijdt voortaan over het Media Park in plaats van er langs en de spitslijn 103 rijdt van/naar NS-station Hilversum de route van de Media Pendel. Bij het station overstappen is dan niet meer nodig. Met buslijn 107 (Hilversum-Bussum-Naarden-Huizen) kunnen reizigers de hele dag twee maal per uur van en naar het Media Park. De snelle spitslijn 103 (Huizen busstation - Hilversum Media Park) rijdt in de ochtendspits vier maal per uur.

's Middags rijdt lijn 103 twee maal per uur van het Media Park naar NS-station Hilversum en gaat dan door als lijn 100 naar Huizen. Nu de buslijnen 103 en 107, zonder overstap op NS-station Hilversum, een directe verbinding met het Media Park krijgen, is de Media Pendel (lijn 116) overbodig geworden.

Evaluatie

Voor bezoekers en werknemers zijn de bedrijven op en rondom het Media Park per bus uitstekend bereikbaar vanaf NS-station Hilversum. Omdat op het Media Park nieuwe bushaltes zijn gerealiseerd is er een korte loopafstand van/naar de bus.

**Budget**

€ 1.401.000,-

Uitgegeven

€ 1.108.000,-

Nog te maken kosten

€ 150.000,-

SINDS HET IBP ER IS, MAKEN WIL KAMER EN IK GEEN PROJECTOMLEIDINGEN MEER, MAAR GEWOON OMLEIDINGEN, DUS DOOR HEEL HILVERSUM. DAT IS EEN GROTE VERANDERING IN ONS WERK. OOK MEER UITDAGING. JE MOET EEN VIEW OP HET HELE DORP HEBBEN.

ERNST REUMER



Bus over ArenaPark, Van Riebeeckweg - Soestdijkerstraatweg

Projectbeschrijving

Door het verleggen van de busroute van de Soestdijkerstraatweg naar het ArenaPark krijgt dit kantorenpark eindelijk de lang geleden toegezegde snelle busverbinding. Onder andere buslijn 100 (Huizen - NS-station Hilversum) is tussen het Oostereind en de Van Riebeeckweg over het ArenaPark gaan rijden, in plaats van over de Soestdijkerstraatweg. Dit heeft de snelheid verhoogd en de betrouwbaarheid van deze verbinding verbeterd. Het ArenaPark is bij het Esso-benzinestation aangesloten op de Soestdijkerstraatweg met een nieuw stukje vrije busbaan. Het kruispunt Soestdijkerstraatweg/Van Riebeeckweg heeft verkeerslichten met prioriteit voor de bus gekregen.

Wijziging

Een extra bijdrage uit de IBP-middelen is gebruikt om het ArenaPark (tussen Oostereind en Soestdijkerstraatweg) opnieuw in te richten. De wegbreedte op de rechte gedeelten is toegenomen van 5,5 tot 6 meter en in de bochten tot max. 7,70 meter. De ruimte is gevonden door het voetpad te versmallen en de zgn. schrikstrook tussen fietspad en rijbaan weg te halen. Bij de Olympia zijn twee bushaltes aangelegd.

Evaluatie

Het aantal busreizigers op deze route is sterk toegenomen, evenals de betrouwbaarheid van deze busroute. Door een verkeersveilige uitvoering van de maatregelen, is de verkeersveiligheidssituatie niet gewijzigd. De doorstroming van het overige verkeer, met name op de lange termijn, kan verder worden verbeterd door een efficiëntere afstelling van de verkeerslichten. Hieraan wordt op dit moment gewerkt.

IK BEN TROTS OP DE MENSEN DIE AAN HET IBP WERKEN. IN 2006 ZIJN WE BEGONNEN MET DE VOORBEREIDING EN UITVOERING. HET ENTHOUSIASME IS ONVERANDERD. MENSEN LOPEN ZICH HET VUUR UIT DE SLOFFEN. ZE TONEN BUITENGEWONE INZET EN IK MAG ER LEIDING AAN GEVEN.

KAREL KOOISTRA



Budget
Geen



Projectbeschrijving

In december 2007 is de frequentie van twee stops per uur op NS-station Hilversum Noord verhoogd naar vier stops per uur (twee maal per uur Schiphol - Hilversum Media Park - Utrecht v.v. en vier maal per uur Amsterdam - Hilversum Media Park - Amersfoort v.v.). Bezoekers en medewerkers van het Media Park vanuit o.a. Amsterdam, Amersfoort en Utrecht hebben hierdoor qua reistijd een concurrerend alternatief voor de auto.

Na een afwezigheid van ruim tien jaar is vanaf deze datum NS-station Hilversum weer Intercitystation. Daarmee heeft Hilversum weer een rechtstreekse verbinding met Noord- en Oost-Nederland. Voor de intercity is een lang derde perron aangelegd en is de stationsoverkapping uitgebreid.

Evaluatie

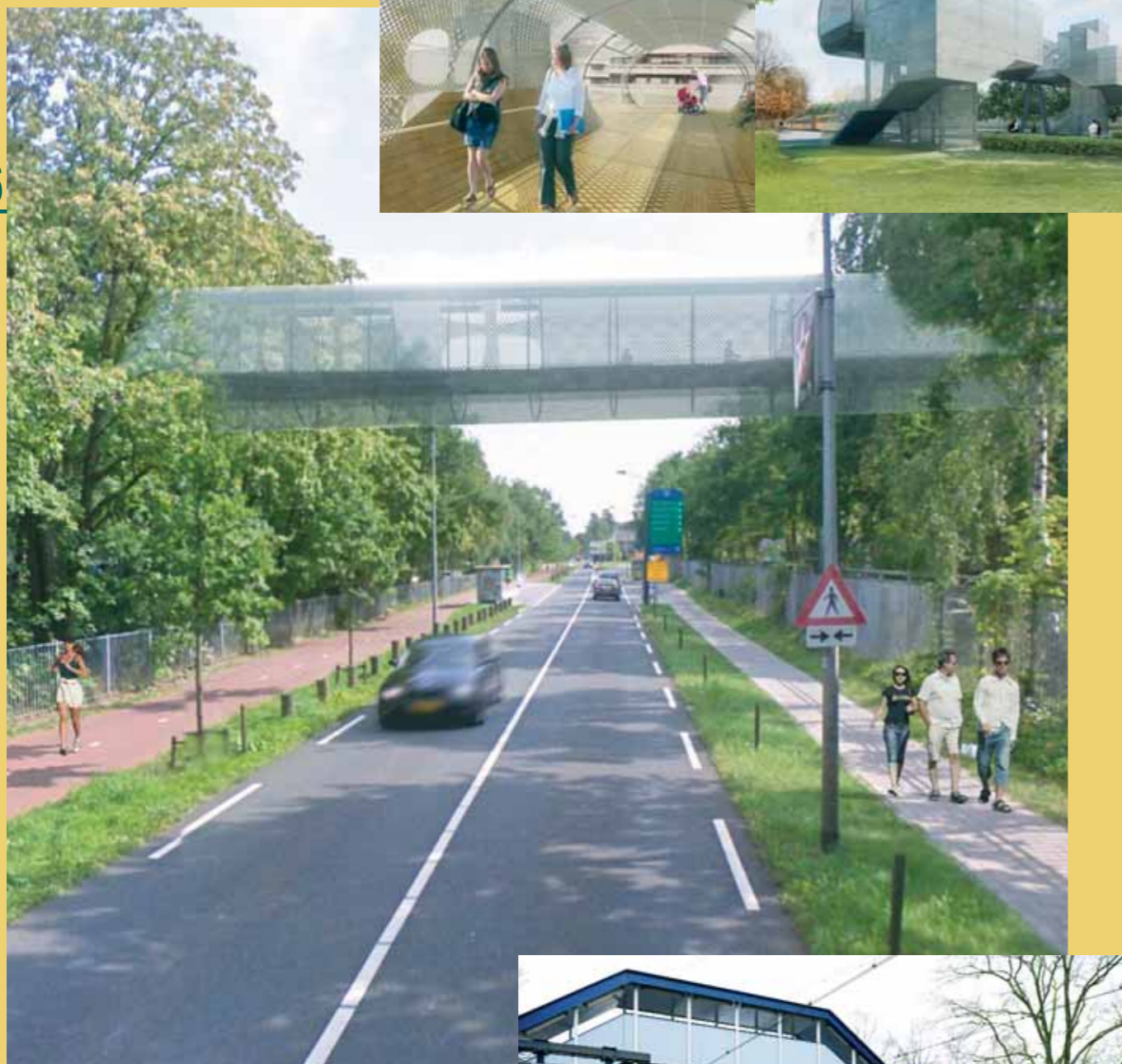
Het aantal treinreizigers op zowel NS-station Noord als op NS-station Hilversum is fors gegroeid:

- NS-station Hilversum van 19.500 reizigers (2007) met 7% groei naar 20.900 reizigers (2008)
- NS-station Hilversum Noord van 2.500 reizigers (2007) met 15% groei naar 2.900 reizigers (2008)
- NS-station Hilversum Sportpark van 3.750 reizigers (2007) met 5% groei naar 3.950 reizigers (2008)

Met andere woorden: de uitvoering van de IBP maatregelen heeft bijgedragen aan een toename van ca. 2.000 treinreizigers. Op grond van ervaring, verwachten de Nederlandse Spoorwegen dat ook in 2009 het aantal reizigers is gegroeid op alle drie de Hilversumse stations.

HET IS GOED DAT WE HET GEZAMENLIJK HEBBEN AANGEPAKT MET GEMEENTES, PROVINCIE EN BEDRIJVEN EN NOG BETER DAT WE ELKAAR HEBBEN WETEN VAST TE HOUDEN. JE KAN MET ELKAAR BEGINNEN. TIJDENS ZO'N PROCES GEBEUREN ER ONVERWACHT ZAKEN, ZAKEN DIE MEEVALLEN, ZAKEN DIE TEGENVALLLEN. DAAROP KOMT KRITIEK. DAN IS HET EEN GROTERE KUNST DIE MET ELKAAR TE BLIJVEN BESPREKEN. WE HEBBEN HET IN GOEDE SAMENWERKING AANGEPAKT.

GERARD BOEKHOFF

**Budget**

€ 5.000.000,-

Uitgegeven

€ 342.000,-

Nog te maken kosten

€ 4.658.000,-

WELISWAAR WAS HET EEN CONSTRUCTIEVE PERIODE VOOR HILVERSUM EN DE REGIO, MAAR OP DAT MOMENT LIEP HET OVERLEG MET DE PROVINCIE MOEIZAAM. ER ZAT VEEL ARGWAAN TUSSEN BESTUURDERS. AMBTELIJK WAS DIE ARGWAAN OOK AANWEZIG. DAT WERKTE INEFFECTIEF.

PIERRE LEENAERTS



Brug tussen NS-station Hilversum Noord en Media Park (traverse)

Projectbeschrijving

Er komt een langzaamverkeersbrug (voetgangers en fietsers) tussen NS-station Hilversum Noord en het Media Park. Deze maatregel komt het comfort van de treinreiziger ten goede, bovendien hoeven auto's en langzaam verkeer niet meer gelijkvloers te kruisen.

Bezoekers en werknemers krijgen via de nieuwe traverse een directe, korte verbinding tussen NS-station Hilversum Noord en het Media Park. De traverse is zowel bereikbaar vanuit de wijk Noord, de beide perrons als vanuit het Media Park (op twee locaties: de randweg Oost en het zgn. Franse Pleintje). De traverse vervangt de huidige voetgangersbrug. Met ProRail zijn regelingen getroffen om de brug te kunnen realiseren. Door het Rijk is een extra financiële impuls voor deze traverse toegezegd, de zgn. subsidieregeling 'spoorse doorsnijdingen'. ProRail heeft een bijdrage toegezegd vanuit haar liftenprogramma. De aanbestedingsprocedure van de traverse is inmiddels afgerond.

Wijziging

In het IBP is uitgegaan van het verlengen van de huidige houten brug. Na vaststelling van het IBP is het stedenbouwkundig programma van eisen voor het Media Park vastgesteld. De traverse is hierin aangemerkt als een icoon, oftewel een hoogwaardig verbinding met een hoogwaardige uitstraling. De uitvoering (volgens IBP in 2007) heeft hierdoor vertraging opgelopen. In 2010 wordt gestart met de aanleg van de traverse.

Evaluatie

Dit project wordt in 2010 gerealiseerd en in 2011 geëvalueerd.

ONZE CITYMARKETING KAN BETER. WE MOGEN WEL EENS WAT TROTSEER ZIJN OP WAT WE BEREIKEN EN DIT DUIDELIJKER VENTILEREN, ZONDER WEER TE VEEL VEREN IN ONS ACHTERSTE TE STEKEN. ER ZIJN OOK SUCCESSEN BUITEN HET IBP MET POSITIEVE REACTIES VAN BURGERS. WE ZIJN TE BESCHROOMD OM ZE TE NOEMEN. WE MOETEN MEER AAN STADSPROMOTIE DOEN.

MARCEL TRIENEN



Budget

Zie project 6.2



Projectbeschrijving

Als kwalitatieve fietsverbinding naar het Media Park komt er langs het spoor tussen het NS-station Hilversum en de kruising Mies Bouwmanboulevard/Witte Kruislaan/Nieuwe Crailoseweg een vrijliggend tweerichtingen fietspad. Vanaf de Nieuwe Crailoseweg tot aan NS-station Hilversum is langs de Mies Bouwmanboulevard een tweerichtingen fietspad aan de zijde van het spoor gemaakt. Aan de andere kant van de weg (langs het Media Park) is een verhard voetpad op de plek van het huidige fietspad aangelegd. Het gedeelte van het fietspad tussen het Texaco-benzine-station en NS-station Hilversum moet nog worden aangelegd. Over dit deel lopen nog onderhandelingen met ProRail. In 2010 wordt gestart met de werkzaamheden.

Wijziging

Geen.

Evaluatie

Het al aangelegde deel van het fietspad functioneert goed. Het deel van het fietspad bij NS-station Hilversum Noord zal minder worden belast met voetgangers zodra in 2010 de traverse is opgeleverd.

HET IBP IS NIET ANDERS DAN ANDERE PROJECTEN, MAAR WEL GROTER. HET IS EEN UNIEKE GEBEURTENIS. JE HEBT TE MAKEN MET VEEL VERSCHILLENDE DISCIPLINES BINNEN DE GEMEENTE, MET BEWONERS, MET VERKEER, JE MOET AANSLUITEN OP DE BESTAANDE SITUATIE. HET IS EEN ENORME UITDAGING OM DAT TE STROOMLIJNEN EN DAT IS ONTZETTEND LEUK OM TE DOEN. HET IBP IS ERBIJ GEKOMEN NAAST HET REGULIERE WERK. MET EEN MINIMALE UITBREIDING VAN CAPACITEIT ZIJN BEIDE DOORGEGAAN. WE WERKEN HEEL HARD. DAAR BEN IK OOK TROTS OP.

DICK VAN MARSBERGEN

**Budget**

€ 2.542.000,-

Uitgegeven

€ 1.115.000,-

Nog te maken kosten

€ 225.000,-

Projectbeschrijving

In en bij de Krugerbocht zijn drie fietsers- en voetgangers-oversteekplaatsen gemaakt. Om stapsgewijs te kunnen oversteken zijn drie middenbermen van 2,25 tot 2,50 meter breed aangelegd. Vanwege de ligging in de bocht zijn de rijbanen van het autoverkeer verbreed. De buitenbocht is extra gemarkeerd met verticale objecten.

Wijziging

Gelijktijdig met de aanleg van de fietsoversteken is langs dit gedeelte van de buitenring aan beide zijden een vrijliggend smal fietspad aangelegd (project 6.11+).

Evaluatie

Dit project wordt in 2010 geëvalueerd.

DE OVERLEGSTRUCTUUR IS ERG PRETTIG. ALLE VERSCHILLENDE DISCIPLINES KUNNEN VRIJELIJK MET ELKAAR SPREKEN. IN HOOFDLIJNEN STAAT HET IBP VAST, MAAR ER IS NOG STEEDS RUIMTE OM ZAKEN BIJ TE STELLEN. VOOR DE HULPVERLENING IS DE BEREIKBAARHEID HEEL BELANGRIJK. DE BYPASS OP HET JOOP DEN UYLPLEIN KOST DE GEMEENTE EXTRA GELD. TOCH GAAT ZIJ DAARIN MEE. DAT IS DE KRACHT VAN DE OVERLEGVORM.

JAN KOOPS

**Budget**

€ 1.923.000,-

Uitgegeven

€ 4.000,-

Nog te maken kosten

€ 1.500.000,-

IK DENK DAT DE PROJECTLEIDING ERG GOED BEZIG IS, BINNEN DE GESTELDE KADERS.

FRANS VAN DRIEL

Projectbeschrijving

Deze maatregel voorziet in de bouw van een onderdoorgang voor langzaam verkeer onder de Hilversumseweg ter hoogte van de Algemene Begraafplaats in Laren.

De Hilversumseweg (N525/Larenseweg) is een drukke verbindingsweg tussen rijksweg A1, Laren en Hilversum. Door deze onderdoorgang kunnen voetgangers en fietsers deze drukke weg ongelijkvloers kruisen. Bij de uitwerking van het ontwerp is bijzondere aandacht besteed aan het tracé en de sociale veiligheid. De onderdoorgang is breed opgezet en heeft sterk wijkende wanden waardoor optimaal doorzicht is gegarandeerd. Met de bouw van de onderdoorgang is gestart in november 2009. Voorafgaand aan de bouw van de onderdoorgang zijn de aanwezige bomen ter plaatse van de onderdoorgang geroid. Naar verwachting zal de onderdoorgang medio juni 2010 gereed zijn. Dit project wordt uitgevoerd door de provincie Noord-Holland.

Wijziging

In overleg met het Gooisch Natuur Reservaat (GNR) is de tunnel geschikt gemaakt voor vee, zoals de schapenkuddes van GNR zodat ook deze verplaatsing (van de Westerheide - Bussumerheide naar de Zuiderheide) ongelijkvloers en dus veilig kan worden uitgevoerd.

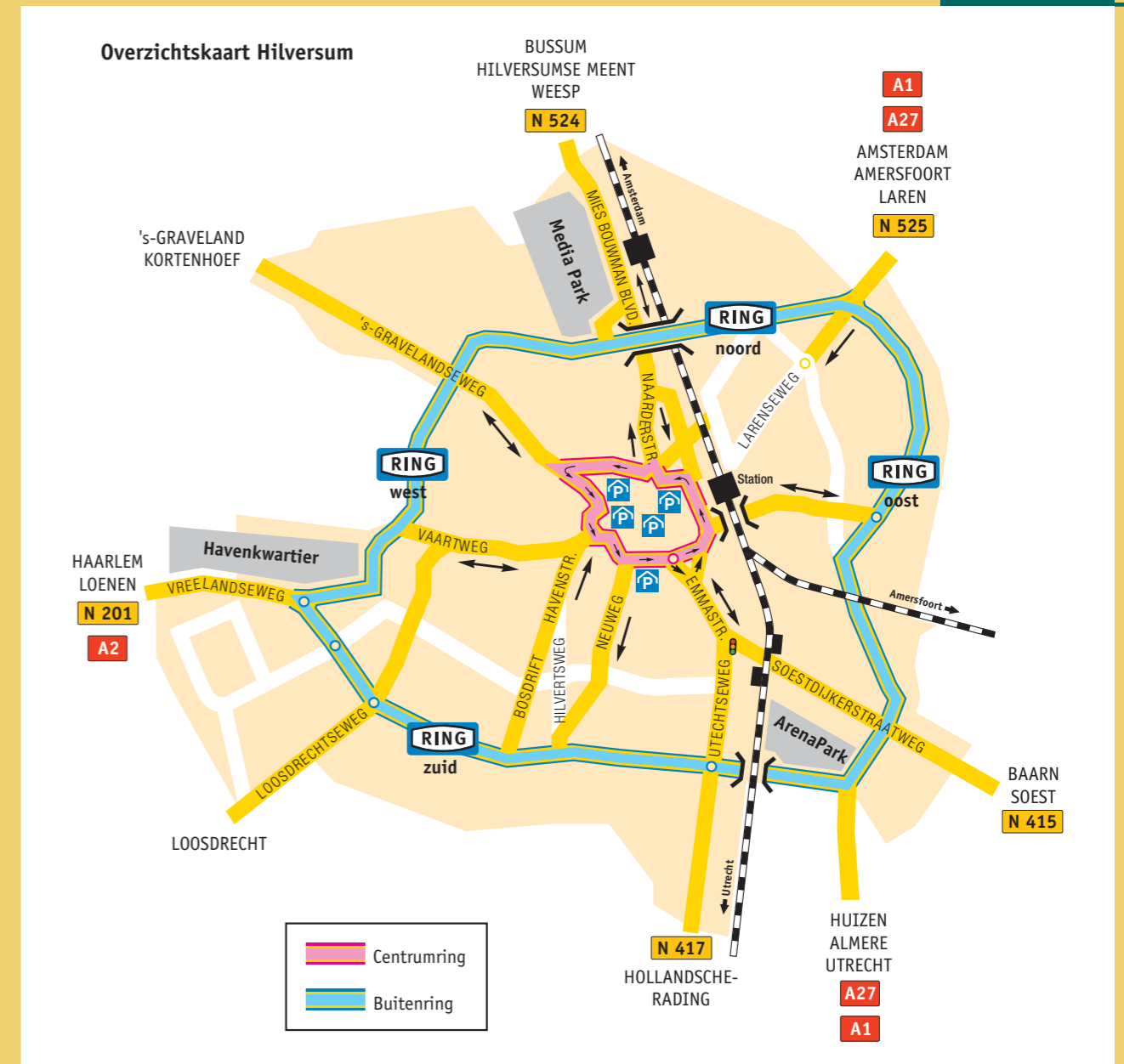
Evaluatie

Dit project wordt in 2011 geëvalueerd.

WAT WE TOT NU TOE GEREALISEERD HEBBEN GEEF IK EEN RUIME ACHT. DAT IS EIGENLIJK EEN HEEL MOOI CIJFER. IK BEN TROTS OP DE KWALITEIT VAN DE UITVOERING. DAARMEE BEDOEL IK DE MANIER WAAROP WE HET AANPAKKEN EN DE KWALITEIT VAN WAT ER LIGT, MAAR OOK DAT WE MET DE PLANNING EN FINANCIËEL OP SCHEMA LIGGEN. JE LEEST ZO VAAK DAT PROJECTEN MEER KOSTEN EN LANGER DUREN. DAAROP ZIJN WE EEN GUNSTIGE UITZONDERING.

HANS VAN ROEKEL

Fietstunnel 'La Place' Westerheide onder Hilversumseweg



- 7.6 Vervoersmanagement (Optimum)
- 7.7 Handhaving nachtelijk vrachtverbod
- 7.10 Regionaal meetnetwerk luchtkwaliteit

**Budget**

€ 300.000,-

Uitgegeven

€ 288.000,-

Nog te maken kosten

€ 12.000,-

IK BEN TROTS OP DE INTERACTIE MET DE BEVOLKING. VEEL MENSEN HEBBEN GEREAGEERD EN MEEGEDACHT. HET IS UNIEK DAT MENSEN ZO VEEL TERUGZIEN VAN HUN EIGEN INBRENG.

KAREN HEERSCHOP

**Projectbeschrijving**

Het project Mobiliteitsmanagement Media Park richt zich op het aantrekkelijk maken van alternatieve vervoerswijzen voor de auto. De IBP-maatregelen verbeteren de bereikbaarheid van het Media Park voor openbaar vervoer, fiets en auto. Met de inzet van mobiliteitsmanagement is het niet alleen de bedoeling de keuzemogelijkheden voor reizigers uit te breiden, maar ligt er vooral een opgave om het gebruik van alternatieve vervoerswijzen te vergroten. Communicatie over en marketing van alternatieve vervoerswijzen zijn dan ook van groot belang in dit project. In de eerste plaats is onderzocht welke behoeftes de reizigers hebben en welke initiatieven binnen mobiliteitsmanagement passen. Met name de 'werknemers met vaste werktijden' en de 'bezoekers' vormen daarbij kansrijke doelgroepen. In totaal zijn acht projecten gedefinieerd die de keuzes van reizigers voor een bepaald vervoermiddel kunnen beïnvloeden.

De volgende projecten zijn inmiddels opgestart en/of uitgevoerd:

- Ontwikkelen van een website met (actuele) bereikbaarheidsinformatie.
 - Opzetten van een fietsplan (o.a. verbeteren van fietsfaciliteiten op het Media Park).
- Als eerste bedrijventerrein in Nederland is op het Media Park een OV-fietsenbox geopend. Daarnaast is het aantal fietsenstallingen uitgebreid en de bewegwijzering naar de stallingen verbeterd. En op het Media Park is 'heklucht' verkrijgbaar! Een tweede primeur voor het Media Park: een fietsrek en fietspomp in één.
- Invoeren van combinatiekaarten (bijvoorbeeld een show plus vervoerbewijs).
 - Routegeleiding op het Media Park.

Nadere studie wordt verricht naar:

- Invoeren van een mobiliteitspas (openbaar vervoer, fiets, parkeren, pendelbus).
- Advies op maat (persoonlijk reisadvies bij verhuizing of nieuwe baan).
- Thuisomgarantie.
- Routegeleiding van en naar rijkswegen (informatie verspreiden via bereikbaarheidswebsite).

Op www.hilversumbeterbereikbaar.nl en www.mediaparkbereikbaar.nl zijn de vorderingen van het project te volgen. Mobiliteitsmanagement op het Media Park wordt uitgevoerd met financiële ondersteuning van het Europese project Optimum2 (www.optimum2.org).

Wijziging Geen.

Evaluatie Niet van toepassing (project loopt tot 2012).

**Budget**

€ 200.000,-

Uitgegeven

€ 173.000,-

Nog te maken kosten

€ 77.000,-

VAN EEN WEG OVER DE HEI BEN IK NOOIT VORSTANDER GEWEEST. DE TOENMALIGE VVD-FRACTIE VAN HILVERSUM WAS DAT OOK NIET. DAT GING OM EEN WEG LANGS DE HEI.

ELISABETH POST

Een van de onderdelen van het IBP is het instellen en het handhaven van een nachtelijk vrachtwagenverbod op de buitenring. Voor het handhaven is een budget opgenomen van € 200.000,-.

De invoering van het nachtelijk vrachtwagenverbod is nog niet tot stand gekomen, deels omdat transportorganisaties als TLN en EVO zich verzetten tegen de invoering maar ook omdat de omvang van de problematiek eerst in beeld moest worden gebracht. Daartoe zijn uitgebreide kentekenonderzoeken uitgevoerd, die hebben aangegeven dat het nachtelijk vrachtwagenverkeer grosso modo lokaal en regionaal bestemmingsverkeer is. Het doorgaande verkeer is relatief beperkt.

Thans wordt nog gewerkt aan een aanvullend analyse op het uitgevoerde kentekenonderzoek om niet alleen een nader onderscheid te kunnen verkrijgen tussen groot en klein vrachtwagenverkeer, maar ook het lokale/regionale en landelijke vrachtwagenverkeer.

Verwacht wordt dat in 2010 in overleg met de verschillende overheden en de transportorganisaties een besluit zal worden genomen over het al dan niet invoeren van een verbod op doorgaand nachtelijk vrachtwagenverkeer.

Wijziging

Geen.

Evaluatie

Een jaar na startdatum.

HET GROTE PROBLEEM IN HILVERSUM IS DAT ER EIGENLIJK MAAR TWEE STROMEN IN EN UIT ZIJN, DE DIEPENDAALSELAAN EN DE LARENSEWEG. DE BESTE OPLOSSING ZOU ZIJN NOG TWEE ANDERE PUNTEN TE CREËREN, BIJVOORBEELD BIJ BUSSUM, WAAR NU NIKS ZIT. DE GEMEENTE WEET ZELF OOK WEL DAT HET IBP NIET DE DEFINITIEVE OF STRUCTURELE OPLOSSING IS. DAARVOOR IS MEER NODIG DAN EEN STROOKJE OF EEN ROTONDE.

PAUL VISSER

Handhaven nachtelijk vrachtwagenverbod

**Budget**

€ 400.000,-

Uitgegeven

€ 273.000,-

Nog uit te geven

€ 127.000,-

WAT NOG BETER KAN? EEN KLEIN WEGGETJE LANGS DE HEI, ZODAT JE WAT MEER VERKEER KWIJLT KAN. IK BEN VOOR DE HILLEN HIGHWAY. WAAR HET IBP VOOR BEDACHT IS, DAT WERKT NIET GOED. DAT WEGGETJE OVER DE HEI KOMT ER DE EERSTE TWINTIG JAAR NIET, MAAR ALS HET ER KOMT, GAAN HILLEN EN IK HET SAMEN OPENEN. DAT HEBBEN WE AL AFGESPROKEN.

TON VERBEEK

HET GAAT NOOIT LEKKER DOORRIJDEN WORDEN IN HILVERSUM. IK DENK NIET DAT HET VEEL BETER OP TE LOSSEN IS DAN HET NU IS OPGELOST. MENSEN HEBBEN HET TE NEMEN VOOR WAT HET IS. DAT IS DE CONSEQUENTIE VAN HIER TE WILLEN WONEN IN DEZE STAD TUSSEN DE NATUURGEBIEDEN. IK WIL OOK GEEN RING BUITENOM.

PETRA BIJL

Een belangrijk onderdeel van de uitvoering van het IBP heeft te maken met de milieueffecten op geluid en luchtkwaliteit. Een betere doorstroming op de buitenring heeft positieve gevolgen voor deze aspecten.

Om de luchtkwaliteit op fijnstof te kunnen monitoren zijn in de regio drie luchtmeetkasten geplaatst. Deze staan resp. in Hilversum, Bussum en Laren, waarbij de laatste achtergrondwaarden registreert en daarmee het effect van het gemotoriseerde verkeer op de Johannes Geradtsweg in Hilversum en de Ceintuurbaan in Bussum aangeeft.

Het RIVM is ingeschakeld voor de monitoring, op haar website (www.lml.rivm.nl) zijn de resultaten van de metingen op PM10 en NOX te lezen. In 2008 is uitsluitend PM10 gemeten, in 2009 is meetapparatuur voor NO geïnstalleerd. Het RIVM gaat in de loop van 2010 ook PM2,5 meten op de Johannes Geradtsweg.

Het doel van de metingen is om inzicht te verschaffen in:

- De achtergrondconcentratie voor het gebied;
- De relatieve bijdrage van verkeer, door vergelijking van de concentraties op de verkeersbelaste straatstations met die van het achtergrondstation;
- De effectiviteit van IBP-maatregelen door het volgen van trends in de gemeten concentraties over meerdere jaren.

Over 2008 kan geconcludeerd worden dat de gemeten daggemiddelde PM10-concentraties op de stations Bussum en Laren niet betekenisvol verschillen van de niveaus die gemeten worden op gelijksoortige verkeersbelaste stations en achtergrondstations in het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit.

Het station in Hilversum toonde meerdere overschrijdingen van de grenswaarde ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Deze waren echter niet verkeersgerelateerd en werden veroorzaakt door lokale wegwerkzaamheden.

Voor het eerste meetjaar is de databeschikbaarheid onvoldoende om een jaargemiddelde concentratie PM10 te berekenen ten behoeve van toetsing aan de normen die in de Wet milieubeheer gesteld zijn aan PM10 concentraties. Het berekende gemiddelde over tien maanden voor Bussum en Laren geeft geen aanleiding om te veronderstellen dat de norm zou zijn overschreden bij een volledige beschikbaarheid van de data.

Wijziging

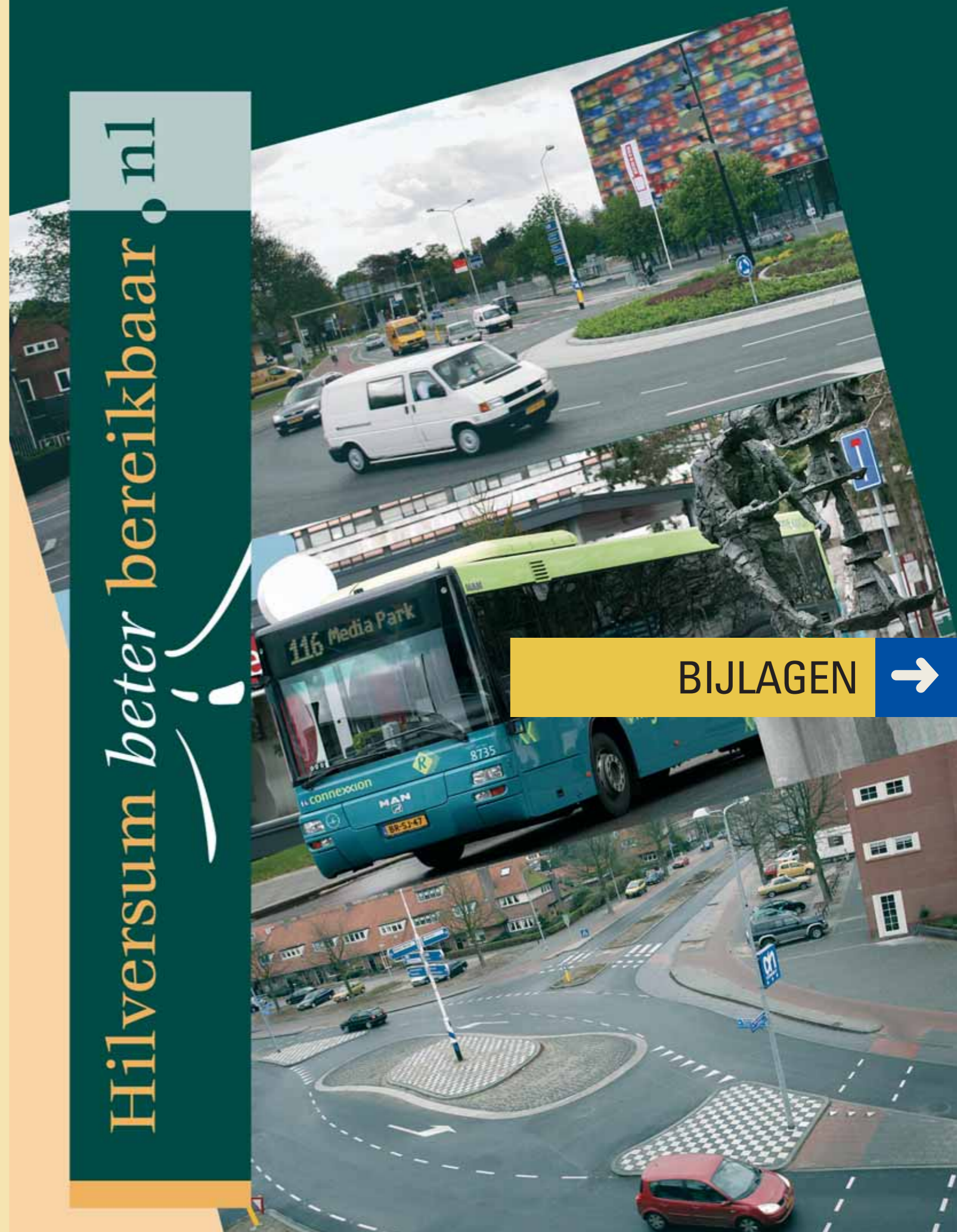
Geen.

Evaluatie

Jaarlijkse monitoring.

Hilversum *beter* bereikbaar .nl

BIJLAGEN



De reacties in deze Midterm Review zijn tot stand gekomen dankzij de medewerking van:

Frank August de Meijer is voorzitter van het wijkoverlegorgaan De Boomborg.

Petra Bijl ageerde als bewoner van de Beresteinseweg tegen het aanleggen van een brug over de Gooise Vaart. Het alternatieve plan van de bewoners is uitgevoerd.

Gerard Boekhoff is wethouder Verkeer en Milieu van de gemeente Bussum. De gemeente Bussum is een van de participanten.

Henny Boelsma is namens Connexxion lid van het bereikbaarheidsteam.

Erik Boog is wethouder Verkeer en Vervoer van de gemeente Hilversum en lid van de bestuurlijke begeleidingsgroep.

Wim Brussaard is namens de provincie verantwoordelijk voor de ambtelijke coördinatie.

Joep Coopmans is als verkeerskundige van het externe bureau DHV betrokken bij deelprojecten.

Bert Cops, waarnemend sectormanager verkeer en vervoer provincie Noord-Holland, was de ambtelijke opdrachtgever voor de studie die resulteerde in het IBP.

Frans van Driel is bewoner van de Curaçolaan.

André Fase, projectleider fietstunnel bij La Place namens de provincie Noord-Holland.

Karen Heerschop nam als wethouder Verkeer en Vervoer van Hilversum het initiatief tot het IBP.

Luuk van Hengstum houdt zich als projectmanager van ProRail bezig met de aanleg van de traverse tussen NS-station Hilversum Noord en het Media Park.

Henk Hooiveld is werkzaam bij de school Groot Goylant. Voor de aanleg van de tunnel tussen het Oostereind (A27) en de Oosterengweg moet het fietspad langs Groot Goylant een stukje richting school opschuiven. Daar is grond van de school voor nodig.

Toon van der Horst, verkeersadviseur Goudappel Coffeng, schreef het vakinhoudelijke deel van het IBP.

Jan de Jong heeft een autobedrijf aan de Ring Noord.

Wil Kamer is verantwoordelijk voor communicatie en bereikbaarheid en maakt deel uit van het IBP Kernteam.

Henk Kempink woont aan de Johannes Geradtsweg en is voorzitter van de bewonersvereniging.

Maria Klingenberg-Klinkhamer is wethouder Verkeer van Laren en lid van de bestuurlijke begeleidingsgroep. De gemeente Laren is een van de participanten.

Nico van der Kolk was als burger bij inspraakavonden over de Diependaalse-laan.

Karel Kooistra is projectleider IBP en is voorzitter van het IBP Kernteam.

Jan Koops is als politiemann lid van het bereikbaarheidsteam namens de Nood- en Hulpdiensten.

Henk Korten is rentmeester van het Goois Natuurreservaat.

Jos Krol doet voorbereiding en aanbesteding. Hij zit in het IBP Kernteam.

Pierre Leenaerts was verantwoordelijk voor de ambtelijke ondersteuning van verkeerswethouder Karen Heerschop tijdens de aanloopfase. Nu werkt hij als adviseur/projectleider verkeersmanagement bij een adviesbureau.

Dick van Marsbergen bereidt de bestekken voor.

Gerrit Mol is lid van het bereikbaarheidsteam namens de Hilversumse Ondernemers Vereniging STRO en de Hilversumse Bedrijven Vereniging (HBV).

Cornelis Mooij was als Gedeputeerde van de Provincie Noord-Holland betrokken bij het opstellen en uitvoeren van het IBP.

Eveline Mos is projectassistent IBP en is lid van het IBP Kernteam.

Jos Oude Elferink volgt het IBP namens de Fietsersbond Hilversum.

Elisabeth Post is gedeputeerde Verkeer en Vervoer van de provincie Noord-Holland en voormalig Hilversums raads-lid. Zij zit in de bestuurlijke begeleidingsgroep.

Menno Proper is als wijkbewoner namens het Van Riebeeckkwartier gesprekspartner van de gemeente.

Rob Proper is voorzitter van de werkgroep Verkeer Hilversum Zuidoost.

Theo Reijn doet de strategische communicatie van het IBP en zit in het IBP Kernteam.

Ernst Reumer doet de directievoering over alle civiel-technische projecten in Hilversum.

Hans van Roekel is hoofd uitvoering civiele techniek en lid van het IBP Kernteam.

Elbert Roest is burgemeester van Laren en voorzitter van de bestuurlijke begeleidingsgroep.

Rudy Stroink is CEO van TCN, eigenaar van het grootste deel van het Media Park. TCN is een van de participanten.

Marcel Trienen is als directeur van de dienst Stad verantwoordelijk voor infrastructurele projecten in Hilversum.

Rob Uijtjens is werkzaam bij het Gewest Gooi en Vechtstreek en adviseert over regionaal verkeersbeleid.

Ton Verbeek is als kapper gevestigd in een historisch houten gebouwtje, dat bij de reconstructie van het Den Uylplein een stukje verplaatst moest worden.

Erik Verbeek is locatiedirecteur van gereformeerde basisschool De Wegwijzer. Deze regionale school staat onderaan het viaduct tegenover het Media Park. Voor de aanleg van extra rijstroken moest de school parkeergelegenheid voor de deur opgeven. In overleg met Verbeeks voorganger is er vervangende parkeergelegenheid aangelegd op het Media Park.

Julia Verbiest is als bewoner van de Eikbosserweg betrokken bij inspraak over de Diependaalselaan.

Jacco Visser is senior adviseur Rijks-waterstaat en adviseerde het ministerie zes jaar geleden over het IBP.

Paul Visser is contactpersoon namens de bewoners op de Larenseweg.

Daniel Voortman, projectleider reconstructie aansluiting N525 op A1 en Vredelaan namens de provincie Noord-Holland.

Albert de Vries van AT Osborne was in de planfase projectmanager.

Daniël Wolters is verkeerskundige en lid van het IBP Kernteam.



Maatregelen	Begroot	2005 kosten	2006 kosten	2007 kosten	2008 kosten	2009 kosten	Totaal kosten
Route A1 - Media Park							
1.1	Aansluiting A1 - Hilversumseweg	2.146.000		936	5.971	6.907 –	
1.2*	dr. J.M. den Uylplein	3.175.000		270.353	3.229.786	7.685	3.507.824
1.3*	Johannes Geradtsweg - Floris Vosstraat - Hoge Larenseweg			1.271	1.271 –		
1.4	Johannes Geradtsweg - Jacob van Campenlaan	518.000	113.642	388.702			502.344
1.5	Johannes Geradtsweg - Simon Stevinweg	390.000		27.495	288.669	147.549 –	168.615
1.6a	Johannes Geradtsweg - Snelliuslaan			3.566	3.566 –		
1.6b	Johannes Geradtsweg - Snelliuslaan II	664.000		53.487	511.121	74.055	638.663
1.7	Johannes Geradtsweg - Sumatralaan - Insulindelaan	2.488.000		141.736	1.315.281	123.628	1.580.645
1.8	Sumatralaan - Lage Naarderweg - ingang Media Park	1.735.000	1.653.158	73.820 –			1.579.338
	Subtotaal	11.116.000	1.766.800	813.726	5.345.992	50.911	7.977.429
Bussum - Media Park							
2.1	Lage Naarderweg - Witte Kruislaan - ingang Media Park	2.039.000	2.705	1.586.479	535.689	256.668 –	1.868.204
	Subtotaal	2.039.000	2.705	1.586.479	535.689	256.668 –	1.868.204
Route A27 - Media Park							
3.1*	Oostereind - ArenaPark						
3.2*	Aansluiting ziekenhuis op Soestdijkerstraatweg				65.110	47.314	112.424
3.3*	Soestdijkerstraatweg - Oostereind	7.685.000					
3.4	Van Riebeeckweg - Oosterengweg	878.000					
3.5	Oosterengweg - Kamerlingh Onnesweg - Jan van der Heijdenstraat - Liebergerweg	1.121.000					
3.6	Minckelersstraat - Kamerlingh Onnesweg	794.000	240.499	520.915	1.616 –	32.056 –	727.743
3.7	Utrechtseweg - Emmastraat - Soestdijkerstraatweg - Sophialaan	602.000	755	289.444	16.360	84.264	390.822
	Subtotaal	11.080.000	241.254	810.360	79.854	99.522	1.230.990
Route N201 - Media Park							
4.1a	Aansluiting Nieuwe Havenweg - Gijsbrecht van Amstelstraat						
4.1b	Aansluiting Vaartweg - Gijsbrecht van Amstelstraat - Beresteinseweg	3.228.000			352.548	1.610.793	1.963.341
4.2	's-Gravelandseweg - Bussumergrintweg - Geert van Mesdagweg	1.135.000			434.154	1.103.398	1.537.553
4.3	Godelindeweg - Hoge Naarderweg - Insulindelaan	928.000			387.180	1.368.432	1.755.612
	Subtotaal	5.291.000			1.173.882	4.082.623	5.256.506
Route A27 - Media Park via Diependaalselaan							
5.1	Diependaalselaan - Zeverijnstraat - Kerkelandenlaan	462.000				38.000	38.000
5.2	Diependaalselaan - Loosdrechtseweg	597.000		27.081	133.933	440.072	601.087
5.3*	Diependaalselaan - Oude Loosdrechtseweg - Van Ghentlaan - Melis Stokelaan						
5.4*	Diependaalselaan - Johannes de Wittstraat - Admiraal de Ruyterlaan						
5.5*	Diependaalselaan - Bosdrift	4.321.000				67.298	67.298
5.6*	Diependaalselaan - Hilvertweg						
5.7	Diependaalselaan - Eikbosserweg	923.000		3.784	25.164	7.659	36.606
5.8	Diependaalselaan - Pieter de Hooghlaan - Holleweg	1.096.000		543	13.204	29.339	43.086
5.9	Diependaalselaan - Utrechtseweg						
	Subtotaal	7.399.000		31.408	172.301	582.368	786.077
HOV en fiets							
6.1	Opwaarderen buslijnen						
6.2*	Koninginneweg - Schoolstraat - Hoge Larenseweg - Noorderweg	1.032.000	3.898	497.856	36.377	133.628	671.759
6.3*	Naarderstraat - Koninginneweg - Lage Naarderweg		19.593	19.593 –			
6.4	Lage Naarderweg	2.825.000	2.050	960.342	721.066	97.218	1.780.676
6.5	Viaduct Johannes Geradtsweg over Lage Naarderweg				9.900		9.900
6.6	Pendelbus NS-station Hilversum - Media Park						
6.7	Bus over ArenaPark, Van Riebeeckweg - Soestdijkerstraatweg	1.401.000	1.321	506.438	211.019	389.075	1.107.853
6.8	Frequenter stop op NS-station Hilversum Noord						
6.9	Brug tussen NS-station Hilversum-Noord en Media Park	3.974.000		49.256	95.862	197.017	342.135
	- Aanvullende bijdrage provincie	750.000 –					750.000 –
	- Subsidie spoorse doornijdingen (V&W)	994.000 –					994.000 –
	- Bijdrage gemeente Hilversum	450.000 –					450.000 –
	- Bijdrage TCN	500.000 –					500.000 –
	- Bijdrage ProRail (liftenprogramma)	980.000 –					980.000 –
6.10*	Fietspad NS-station Hilversum - Hilversum-Noord			829.621	829.621 –		
6.11	Fietsoversteken Krugerweg	656.000			158.748	531.386	690.134
6.11+	Fietspaden langfietsen Ring West	1.886.000				424.854	424.854
6.12	Fietstunnel bij 'La Place' onder Hilversumseweg	1.923.000		1.243	2.937	107	4.287
	Subtotaal	10.023.000	26.862	2.825.163	406.287	1.773.285	5.031.598
	Totaal projecten	46.948.000	2.037.621	6.072.197	7.708.944	6.332.043	22.150.805

Maatregelen	Begroot	2005 kosten	2006 kosten	2007 kosten	2008 kosten	2009 kosten	Totaal kosten
Totaal projecten	46.948.000		2.037.621	6.072.197	7.708.944	6.332.043	22.150.805
Stelposten							
7.1	Kabels en leidingen aangeleverd door de gem. Hilversum			29.256	29.256 –		
7.2	ANWB-bebording						
7.3	Verkeerscentrale incl. computer			55.095	55.095 –		
7.4	Verkeersmaatregelen			83.096	83.096 –		
7.5	Geluidswerende voorzieningen						
7.6	Vervoersmanagement (Optimum)	300.000		10.084	79.377	244.374	45.472 –
7.7	Handhaven nachtelijk vrachtwagenverbod	200.000			7.863	164.442	835
7.8	Extra oversteekvoorzieningen						
7.9	KAR op VRI's						
7.10	Regionaal meetnetwerk luchtkwaliteit	400.000			137.092	145.016	9.149 –
	Subtotaal	900.000		10.084	391.780	386.384	53.786 –
	Totaal kosten projecten incl stelposten en index	47.848.000		2.047.705	6.463.977	8.095.329	6.278.257
	Restbudget (in te zetten voor reserveproject)	1.532.032					1.532.032
	Voorbereidingskosten opstellen IBP (kosten verantwoord bij Provincie)		498.446	142.811			641.256
	Voorbereidingskosten opstellen IBP 2005		77.500				77.500
	Totaal generaal kosten projecten IBP	49.380.032	575.946	2.190.515	6.463.977	8.095.329	6.278.257
	Dekking IBP:						
	- Bijdrage Rijk (MIT)	25.000.000					
	- Bijdrage provincie Noord Holland (Brede Doeluitkering)	12.500.000		2.038.155		10.572.534	5.789.517
	- Bijdrage eigenaar Media Park	6.000.000		800.000		1.200.000	1.400.000
	- Bijdrage regio (Hilversum)	6.500.000		1.300.000	1.300.000	1.300.000	1.300.000
	- Overige bijdragen						98.789
	Totaal dekking	50.000.000		4.138.155	2.300.000	13.072.534	8.588.306
							28.098.995

*) Enkele projecten zijn gecombineerd uitgevoerd met een financiële verantwoording op een van deze projecten.

- 1.2 Projecten 1.2 en 1.3
- 3.3 Projecten 3.1, 3.2 en 3.3
- 5.5 Projecten 5.3, 5.4, 5.5 en 5.6
- 6.2 Projecten 6.2, 6.3 en 6.10