

Het probleem, de aanleiding van mijn inspreken: een inadequate reactie op gevoelde en ervaren onveiligheid in Hilversum door de gemeente.

Hoe wordt de prio in verbeteren van de veiligheid in straten vastgesteld volgens de gemeente op dit moment en hoe moet deze volgens de gemeenteraad?

-De meldingen komen niet overeen met de daadwerkelijke aantallen ongevallen. En waar geeft de gemeente nu prioriteit aan? De gemeente hanteert volgens raadslid Lex v Waarden de uitvoeringsagenda priowegen 2023-2031

Bij navraag naar dit stuk ovv van een WOB kreeg ik een reactie dat dit beleid op de schop ligt.

Graag transparantie hierin: hoe worden de criteria gebruikt en gewogen? En in hoeverre is dat een democratisch proces geweest? En in hoeverre een reactie op onveiligheid? Hoort dit niet inzichtelijk te zijn?

Maakt de gemeente via BLIQ nog onderscheid in fietsers en automobilisten die een ongeval meemaken?

Ter tafel een idee om dit uitvoeringsbeleid van de priowegen dat nu op de schop ligt, op straatniveau te communiceren. De prioplek borden met rangschikking.ism Geerdes ontwerpen.

Zodat Hilversummers meer geïnformeerd worden in hoeverre de gemeente bezig is en werkt aan het veiliger maken van de leefomgeving. En zodat ze meer betrokken raken bij het werk van de gemeente en politici hierin.

Bijgaand of achteraf info bij inspraak I Gnodde rond verkeersveiligheid.

bijlagen:

-Priowegen (uitvoeringsagenda en de gemeente) en de criteria.

-top 20 fietsersbond

-Bliq

En hieronder een krantartikel over een straat met bewoners van een prioweg.

NB Er zit een duidelijk verschil tussen de top 20 van de fietsersbond en de top 10 gevaarlijke plekken volgens BLIQ gehanteerd door de gemeente.

De priowegen is een stuk waarin de gemeente de veiligheid mee neemt middels BLIQ.

Verschillende vragen:

-De priowegen zijn op de schop- hoe staat het nu?

-hoe inzichtelijk en democratisch wil de gemeenteraad de priowegen hebben voor inwoners?

-en wat is nu echt prioriteit waardig? Ik denk bij werken aan veiligheid namelijk aan de plek verbeteren die op nummer 1 staat van meest aantal ongevallen. En dan ongevallen bij fietsers omdat die meer letsel oplopen. (afgelopen week diependaalselaan auto over de kop- met de schrik vrij)

-En wat valt verder over de rangschikking in de priowegen uitvoeringsagenda te zeggen als de werkelijke ongevallen een paar keer hoger liggen dan de gemeente weet, zoals inmiddels bekend kloppen de meldingen nl niet.

-Is het prioplek bord een goed idee? Zouden jullie hierover in gesprek willen met inwoners en ambtenaren tijdens een politieke markt?

- En is het een idee om de criteria van volgorde van aanpassen inzichtelijk te maken voor inwoners en voor te leggen aan inwoners?

Bewoners balen

Vertraging bij verkeersveiliger maken 'prioweg' in Hilversum: 'Wij worden

door de gemeente aan het lijntje gehouden'

ma 14 okt, 12:00 · leestijd 2 minuten [Vervoer & Verkeer](#) Voorlezen



LorentzwegFoto: © Foto Miché / Bastiaan Miché

Bewoners van de Lorentzweg in Hilversum voelen zich door de gemeente aan het lijntje gehouden. De begin vorig jaar aangekondigde wegwerkzaamheden tegen hardrijders zijn nog altijd niet uitgevoerd. Nu blijkt bovendien dat er voorlopig helemaal niks gaat gebeuren.

In maart vorig jaar meldde HilversumsNieuws dat de gemeente meerdere 'priowegen' [verkeersveiliger](#) wilde maken. Op de agenda stonden de aanpak van de Kloosterlaan, Lorentzweg, Bergweg en Lambertus Hortensiuslaan én Trompenberg. De totale kosten hiervoor waren 655.920 euro.

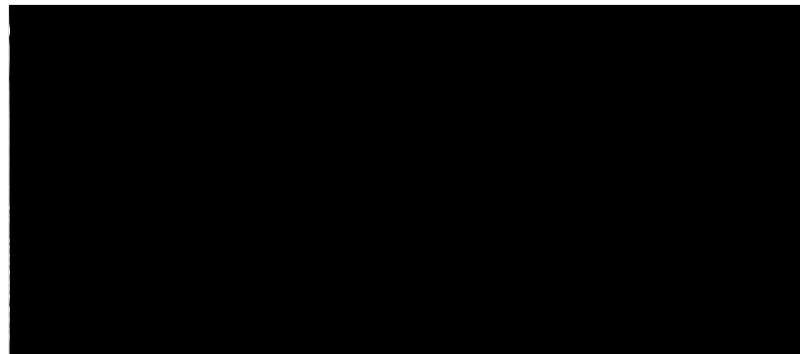
Anderhalf jaar later zijn de werkzaamheden aan de Bergweg en Lambertus Hortensialaan reeds uitgevoerd. De klus in Trompenberg is onlangs aanbesteed en nog dit jaar starten hier de werkzaamheden, meldt een woordvoerder van de gemeente. "De Kloosterlaan staat op punt van aanbesteden en volgens planning zal er gestart worden met de uitvoering in het tweede kwartaal van 2025."

De Lorentzweg staat er dus niet tussen. En daar balen de bewoners van de weg tussen de Kamerlingh Onnesweg en Jan van der Heijdenstraat behoorlijk van, aldus bewoonster Susanne Dalmeijer. "Helaas zijn de genoemde werkzaamheden nog steeds niet uitgevoerd en worden wij door de gemeente aan het lijntje gehouden. Dit uiteraard tot onvrede van de straat en inmiddels ook de directie van de Lorentzschool."

Al veel langer dan anderhalf jaar pleiten de bewoners voor meer verkeersveiligheid in het 30km/uur-gebied, aldus Dalmeijer. Met de wijkagent en ook de wijkregisseur van de gemeente hebben ook al meerdere gesprekken hierover plaatsgevonden. Ondertussen rijden automobilisten vaak veel te hard door de straat, met name het deel langs de Lorentzvijver, en wordt er rondom de school lukraak geparkeerd.

Rioolbuis

Bewoners waren daarom blij met het bericht van maart vorig jaar dat de werkzaamheden aanstaande waren. Deze lijken nu echter verder weg dan ooit. Dat heeft alles te maken met de aanstaande [werkzaamheden](#) (in 2027) in de Minckelersstraat. Het is de bedoeling dat onder die weg een ruim één kilometer rechthoekige rioolbuis komt, waardoor al het regenwater snel richting de opvangbakken bij Anna's Hoeve stroomt. Dit moet een einde maken aan de wateroverlast bij hevige regen in Hilversum-Oost.



Oost oplossen; totale ko...

Een zogenoemde 'Overdekte gracht' moet een einde maken aan de wateroverlast in Hilversum-Oost bij heftige regenv...

Op zich is dat laatste natuurlijk goed nieuws, echter deze ingrijpende klus gaat wel een poos duren. En dat is slecht nieuws voor de bewoners van de Lorentzweg. "Door het project Overdekte Gracht Minckelersstraat is het project Lorentzweg vertraagd, want de nood-en-hulpdiensten moeten zonder hinder van bijvoorbeeld drempels gebruik kunnen blijven maken van dit deel van de Lorentzweg", aldus een woordvoerder van de gemeente.

Niet duurzaam

Zij meldt daarbij dat het geen zin heeft om eerst te beginnen met de Lorentzweg en vervolgens de Minckelersstraat. Dat is namelijk 'niet duurzaam' om eerst drempels aan te brengen op de Lorentzweg en deze vervolgens weer weg te halen voor nood- en hulpdiensten. "Kortom, structurele veranderingen zijn pas mogelijk als de werkzaamheden op de Minckelersstraat zijn afgerond." Wat die snelheidsremmende maatregelen in de Lorentzweg precies inhouden is overigens ook nog niet helemaal duidelijk, aldus de woordvoerder. "Er zullen snelheidsremmende maatregelen getroffen worden. In welke vorm en hoe gaat de gemeente ook in gesprek met de bewoners en school."

Toch is er nog een klein beetje hoop voor de bewoners dat de gemeente al eerder wél iets gaat doen. Een mogelijkheid die nog open staat tot de start van het project Overdekte Gracht Minckelersstraat is het aanbrengen van tijdelijke snelheidsremmende strips. "De voor- en nadelen van deze mogelijk tijdelijke oplossing zullen met de school en de bewoners worden besproken."



1 Kruising bij Oosterspoorplein

Hier komen vijf wegen bij elkaar: Zuiderweg, Kleine Drift en Stationstunnel. Een druk punt. Autoverkeer en fietsverkeer wringen zich samen in noord-zuid-richting, terwijl fietsers uit de tunnel komen en slecht zichtbaar zijn.

Dit is onderdeel van het project Bruisend Hart (Plan Oost).

Oplossing: dit punt autoluw maken, en de kruising waar mogelijk 'ontvlechten'.

2 Schapenkamp

Waarschijnlijk de drukste 'fietsstraat' van Hilversum. Ook degene die het minst fietsvriendelijk voelt.

En dan verandert de situatie ook nog (vrijwel) wekelijks. Ook de komende jaren nog.

Onoverzichtelijkheid en smalle fietspaden, soms ook nog tweerichting, vormen het grootste probleem.

Gelukkig wordt er hier hard aan gewerkt, in het kader van project Stationshart. Als onderdeel van de Doorfietsroutes krijgen de fietspaden een hoogwaardig wegdek, weinig obstakels, en voorrang waar mogelijk.



3 Rotonde Diependaalselaan en Utrechtseweg

Fietspad krap. Zeer druk met auto's, vooral in spits. Onderdeel van doorfietsroute.

Een veilig ontwerp, bijvoorbeeld ongelijkvloers (zie Berenkuil Utrecht), zou hier niet misstaan. De Doorfietsroute naar Utrecht zou eventueel oostelijker kunnen komen.

4 Fietstunnel Station

Deze tunnel is eigenlijk te smal voor al het fietsverkeer, zeker met verschillen in grootte en snelheid. De fietsenmaker meldt veel ongelukken. Het begin en eind van de tunnel hebben een onoverzichtelijke oversteek (zie bij 1. en 2.).

Verbreding kan, maar is duur. Een fietstunnel op de oude plek van Grote Spoorbomen zou uitkomst bieden.

De fietsenstalling krijgt op termijn een andere ingang.



5 Kleine Spoorbomen

Hier bevinden zich te veel kruisende wegen (5 westelijk, 3 oostelijk van de spoorlijn) op een kleine ruimte.

Deze spoorbomen worden over een paar jaar gesloten voor regulier autoverkeer.



6 Alexiatunnel

De zuidkant komt uit op een woonerf, zonder belijning of sturing voor fietsers.

Aan de noordkant mengen auto's direct na de tunnel met overstekende fietsers, zonder VRI.

Deze oversteek is onderdeel van de DFR Amersfoort.

Het zou goed zijn het DFR-tracé direct langs het spoor te leggen, over de tunnel heen.

7 Kruising Havenstraat en Vaartweg

Een van de grootste bottlenecks in het centrum. Een druk punt, zowel voor auto-, bus- als fietsverkeer. De opstelstroken voor fietsers zijn veel te smal.

Als de Kerkbrink geen doorgaande fietsroute meer zou zijn, dan zou dit punt nog drukken kunnen worden.

Het autoluw maken van de Havenstraat zou hier een gunstige werking op hebben. Autoverkeer wordt naar de buitenring geleid, in plaats van langs het centrum.



8 Bosdrift

Deze fietsradiaal is gevaarlijk omdat auto's hier 50 km/u mogen, en er geen vrijliggend fietspad is. De Bavinckschool ligt aan de Bosdrift, heeft een onveilige oversteek, en heeft daarom aandacht van de gemeente.

Toekomstplannen voor de Havenstraat en Gijsbrecht hebben hier impact op de verkeersstromen.

Maak hier een 30 km/u-zone van, of nog beter: een fietsstraat. Deze kan overigens ook aan de vrijwel parallel lopende Hilvertsweg worden gerealiseerd.

9 Emmastraat

Dit is een drukke autoroute, zonder vrijliggend fietspad, en met een school.

De Doorfietsroute naar Utrecht zou via het Wandelpad kunnen lopen. Maatregelen die doorgaand verkeer door het centrum heen verminderen, zullen hier een gunstige uitwerking hebben.



10 Kruising Kleine Drift en Minckelersstraat

Het oversteken van de Minckelersstraat is lastig, door gebrek aan goede vluchtheuvel. Bewoners zien hier al jaren ongelukken en bijna-ongelukken. In 2022 was hier helaas een dodelijk ongeval.

Fietzers gaan veel over de stoep omdat verderop oversteek mist.

Een betere inrichting van dit kruispunt, samen met het 30 km/u van de Minckelersstraat, zou hier de oversteek veiliger maken.



11 Kruising Koningsstraat en Nieuweg

Deze kruising is erg beroerd ontworpen. Stoepranden, steile drempels, en een wirwar aan rijstroken werden onoverzichtelijkheid en onveiligheid in de hand.

Een herontwerp van deze kruising is nodig. Voorrang voor het verkeer in de Koningsstraat zou hier mogelijk vereenvoudigend werken.

12 Noorderweg

De fietspaden zijn te smal, en worden deels gedeeld met voetgangers. Wegdek fietsstrook is slecht, terwijl er asfalt ligt voor auto's. Erg druk met auto's.

Na het sluiten van de Kleine Spoorbomen (zie nr 5) zou deze straat autoluw, en eenrichtingsverkeer, moeten zijn.

13 Groest

Het middelste deel van de Groest is nu nog steeds verboden voor fietsers, terwijl goede noord-zuid-verbindingen hard nodig zijn, als knooppunt in veel routes. Zeker nu op de Schapenkamp gewerkt wordt. Dat effect wordt sterker als de Kerkbrink zijn N-Z route verliest.

De Groest kan worden heringericht als 'Shared Space' met voetgangers. Op zijn minst zou de mogelijkheid moeten bestaan tot fietsen op rustige tijden.

14 Kerkbrink

Scooters en ander 'snelverkeer', niet de fietsers, vormen nu een probleem.

Het is noodzaak de drie fietsroutes over de Kerkbrink te handhaven, met een lage maximum snelheid.

De Kerkbrink is een essentiële schakel in het fietsnetwerk. Een combinatie van slimme belijning en handhaving zou veiligheid en comfort van de voetganger hier verhogen.

15 Kruising Kamerlingh Onnesweg, Jan v/d Heijdenstraat en Liebergerweg

Dit is een onduidelijke, gevaarlijke oversteek. Auto's uit Alexiatunnel (zie nr 6) hebben geen overzicht. De basisschool Wilgetoren ligt hier direct naast. Ook is dit punt onderdeel van de doorfietsroute van en naar Amersfoort.

De doorfietsroute naar Amersfoort zou over de tunnel kunnen lopen. Indien voldoende comfortabel ingericht, dan zal dit ook (fiets)verkeer wegnemen van het kruispunt.

16 Kruising Johannes Geradtsweg, Ludenstraat en Hoge Larenseweg

De oversteek is wat onoverzichtelijk. Vooral vanaf Den Uylplein is er voor de fietsers geen zicht op verkeer vanuit de Ludenstraat, en onduidelijke voorrangssituatie met de parallelweg.

Zoals overal op het hoofdnet, zouden fietsers op de Joh. Geradtsweg voorrang moeten hebben ten opzichte van het kruisende wijkverkeer.

17 Gijsbrecht van Amstelstraat

Smalle fietspaden, direct naast parkeerplaatsen. Geparkeerde fietsen, fietsers en voetgangers zitten elkaar in de weg.

De gemeente is met een herontwerp bezig. Wij pleiten voor een fietsstraat, met het liefst eenrichtingsverkeer voor de auto.

18 Wandelpad

Het wegdek is matig. Hekjes en een smal fietspad dat gedeeld wordt met voetgangers vormen een bottleneck voor doorgaand verkeer.

Dit kan onderdeel worden van een veilige en comfortabele doorfietsroute, die dan niet meer over de drukke Emmastraat hoeft te lopen. Fijn asfalt is nodig. De bottleneck kan worden opgelost door de vrijliggende grond tussen fietspad en spoor te gebruiken en zo fietsers en voetgangers te ontvlechten.

19 en 20

Er zijn nog twee plekken in de top-20 vrij voor suggesties van Hilversummers. Geef ons middels de kaart hieronder door welke concrete kansen je nog meer ziet!

[Klik hier om je eigen punt toe te voegen.](#) [Zie onder voor toelichting.](#)