

Bijlage 4.

Reacties participatie

Voorlopig Ontwerp Groest – Gooilandplein – Emmastraat

zaaknummer 355656

versie 27 september 2016

Schriftelijke zienswijzen

<i>Appellant(en)</i>	<i>Vraag/opmerking/idee</i>	<i>Reactie</i>
1.	Kruispunt Achterom / Emmastraat Ik woon aan het begin van het Achterom en moet dagelijks (met mijn zoon) de Emmastraat oversteken en linksaf slaan. Vanaf het Achterom wordt het zicht naar links slecht belemmerd door een enorme, scheve, boom. In het ontwerp voor de herinrichting zie ik dat deze boom helaas niet wordt verwijderd / dat deze situatie niet wordt verbeterd. Kinderen kunnen het verkeer nu pas goed zien als zij vlak voor de haaiantanden / bijna op straat staan. Verder is er na het (in etappes) oversteken van de Emmastraat onvoldoende ruimte om met je fiets stil te staan en het kruisend fietsverkeer voor te laten gaan. Is het mogelijk om de voorrangssituatie voor fietsers hier in de toekomst te wijzingen? En ander een opstelstrook mee te nemen in het nieuwe ontwerp?	<i>In het ontwerp worden de rijbaan en het tweezijdige fietspad in noordelijke richting opgeschoven. De fietsoversteek komt daarmee verder van de betreffende boom af te liggen, waardoor de situatie overzichtelijker en veiliger wordt. Daarnaast is in verdere uitwerking van het ontwerp gevolg gegeven aan de aanbeveling van Arcadis om voor de groenvoorziening zodanige beplanting te kiezen dat er vanaf de rijbaan voldoende zicht is op het fietsverkeer en vice versa.</i>
2.	We live in Emmastraat, 38B. As far as I get the situation, we have to share our opinion on making this street two-directional. If that is so, our vote will be a firm NO. We definitely like it as it is. We wonen op de Emmastraat 38B. Voor zover ik de situatie begrijp, moeten wij onze mening geven op het voorstel om deze straat tweerichtingsverkeer te maken. Als dat zo is, zal onze stem een stevige NEE zijn. Wij willen graag de situatie houden zoals het is.	<i>The opinions about the proposal differ. The Committee Traffic and Management will recommend on the proposal to the Board of Mayor and Aldermen on 5 October 2016.</i> <i>De meningen over het voorstel verschillen. De commissie Verkeer en Beheer zal over het voorstel adviseren aan het college van burgemeester en wethouder op 5 oktober 2016.</i>
3.	Wat is besloten over de rijrichting van het Achterom? Blijft die identiek?	<i>De rijrichting van het Achterom blijft gelijk aan de huidige situatie.</i>
4.	Allereerst mijn complimenten over het plan en de overige recente ontwikkelingen in het centrum van Hilversum, ik sluit me enorm aan bij het beleid om de bereikbaarheid aan te pakken met daarnaast meer groen, gevels en pleinen. Wat mij op viel in het plan is dat de Langestraat eenrichtingsverkeer blijft. Nu woon ik zelf op nr. 46 en ik ben van mening dat met de nieuwe plannen, het erg aantrekkelijk is om de Langestraat voor tweerichtingsverkeer te openen tussen	<i>Voor de doorstroming, bereikbaarheid en de robuustheid van de verkeersstructuur zou het wenselijk zijn om ook de Langestraat in twee richtingen te maken. Helaas is de Langestraat echt te smal om in twee richtingen te maken.</i>

	Gooilandplein en de Nieuweg. Naar mijn inzien haalt dit "druk" van de Kapelstraat welke niet voor doorgaand verkeer gebruikt zou moeten worden i.v.m. woningen/kinderen. Ik ben benieuwd wat de visie van de gemeente hier op is!	
5.	Net zoals in het plan zitten er ook fouten in de tekst. Verlenging voorsorteervak (Beatrixtunnel) en opheffing linksaffer Schapenkamp -> Prins Bernhardstraat. Zeer slordig!!!!!!	<i>De tekstuele fouten zijn uit de toelichting gehaald.</i>
6.	Inleiding: U weet dat wij grote tegenstander zijn van tweerichtingsverkeer. Vanwege het feit dat nut- en noodzaak ontbreken, vanwege het feit dat coalitiebelangen voor sommige partijen zwaarder lijken te wegen dan een zorgvuldige inhoudelijke afweging, vanwege het feit dat de gemeente een ernstige vorm van doelredenering hanteert (en daarmee een onvolledig en subjectief beeld geeft) en vanwege het feit dat draagvlak bij een overgroot deel van de Hilversummers ontbreekt. Maar voor ons als bewoners zijn de voornaamste redenen dat het invoeren van tweerichtingsverkeer grote negatieve gevolgen zal hebben voor de veiligheid, gezondheid en leefbaarheid van bewoners, bezoekers, fietsers en voetgangers, terwijl het doel (een betere bereikbaarheid van het centrum van Hilversum) hierdoor niet bereikt gaat worden. Er is nog steeds een heel goed alternatief, maar dat wordt op voorhand weggewuifd en niet of nauwelijks onderzocht. Met deze wetenschap hebben wij het voorlopig ontwerp bekeken. Wij zullen ons beperken tot zaken die te maken hebben met dit ontwerp. Het spreekt voor zich dat wij nog steeds van mening zijn dat de kosten van dit project in het geheel niet opwegen tegen de baten. Deze zienswijze moet dan ook niet gezien worden als een instemming met tweerichtingsverkeer. Hierbij geven u wij onze zienswijze op dit ontwerp.	<i>Waarvan akte.</i>
	1. Het voorlopig ontwerp leidt tot een zeer onveilige Emmastraat voor voetgangers en fietsers. In het voorlopig ontwerp is voorzien in zeer smalle fietspaden. Gelet op het grote aantal fietsers dat vooral op schooldagen door het betreffende deel van de Emmastraat gaat, zouden fietspaden minimaal twee meter moeten zijn, maar het liefst nog wat breder. De oplossing die de	<i>In het definitieve ontwerp is de aanbeveling van Arcadis overgenomen om de fietspaden niet te versmallen: de breedte van de fietspaden blijft dus 1,8 m, net als in de huidige situatie. Het fietspad komt op eenzelfde niveau als het trottoir zodat fietsers geen rekening hoeven te houden met een schuwafstand: de afstand die fietsers houden bij aanwezigheid van obstakels of trottoirbanden. Er vinden</i>

	gemeente hiervoor aandraagt is een fietspad op hetzelfde niveau als het trottoir, zodat de fietser evt. kan uitwijken. Wij voorzien dat dit leidt tot nog meer gevaarlijke situaties (uitwijkende fietsers die een wat oudere voetganger, een moeder / vader met kind aanrijden of ons wanneer wij onze voordeur uitkomen). Wij vragen ons in dit kader af tegen welke prijs de coalitiebelangen doorgang moeten vinden.	<i>dan juist minder eenzijdige of dubbelzijdige fietsongelukken plaats. Bovendien valt de spits van de fietsers niet gelijktijdig met het drukste bezoek aan de winkels.</i>
2.	Het voorlopig ontwerp leidt niet tot een betere bereikbaarheid van het centrum van Hilversum. De rotonde, ook in de nieuwe vorm, is niet geschikt voor de grote hoeveelheid verkeer die er langs komt en zal tot extra opstoppen leiden. Dit weten wij omdat in het verkeersmodel geen rekening is gehouden met de in- en uitritten, zoals die van de Vituskerk, geen rekening is gehouden met verkeer van en naar de zijwegen (en dus ook niet met de blokkades die dit zal opleveren, zoals bijvoorbeeld de blokkade die het afslaand verkeer ter hoogte van fietsenwinkel Antilope richting Koningsstraat met zich mee zal brengen) en er ook geen rekening is gehouden met het extra verkeer dat de komende jaren door de Emmastraat gaat komen i.v.m. wegaanpassingen elders (o.a. Oosterengweg). Dit leidt tot zeer veel vertraging, een slechte bereikbaarheid en een zeer slecht imago onder bezoekers (een bezoeker heeft uiteraard geen boodschap aan de stelling dat dit slechts tijdelijk is, het versterkt uiteraard wel het negatieve imago van de slechte bereikbaarheid / doorstroming van Hilversum). Nog los van het feit dat de doelstelling hiermee niet wordt gehaald, moge overduidelijk zijn dat dit niet het moment is om de Emmastraat aan te passen;	<i>Juist een betere bereikbaarheid en voorkoming van opstoppen zijn argumenten om de huidige verkeerscirculatie te verbeteren. De vergrote rotonde biedt samen met de bypass een grotere capaciteit, waardoor minder wachtrijvorming ontstaat. Dat blijkt ook uit het dynamische verkeersmodel. Naast de permanente verbetering van de bereikbaarheid is het vergroten van de capaciteit van het Gooilandplein cruciaal voor de uitvoeringsfase van het HOV project. Voordat de bouw van de tunnel in de Oosterengweg kan beginnen, moeten de rotondes Gooilandplein en Laapersveld zijn aangepast. Beide rotondes zijn belangrijke infraknooppunten en kunnen alleen in de rustigere zomerweken worden uitgevoerd en kunnen niet gelijktijdig worden uitgevoerd. Gooilandplein moet in de zomer van 2017 worden gewijzigd. De rotonde Laapersveld staat gepland voor de zomer van 2018.</i>
3.	Door de motie die is aangenomen om een veilige oversteekplaats te creëren voor voetgangers is er ons inziens tegelijkertijd een situatie gecreëerd die leidt tot opstoppen / file / slechte doorstroming. Als er gebruik gaat worden gemaakt van dit verkeerslicht heeft dat tot gevolg dat het verkeer op de Emmastraat regelmatig wordt gestopt. Dit leidt aan beide zijden van het verkeerslicht tot grote opstoppen. Tot zover een betere bereikbaarheid (het doel wordt dus wederom niet	<i>Arcadis geeft in zijn rapportage aan dat de motie met de aanleg van een door een verkeerslicht geregelde oversteekplaats niet tot een verbetering leidt. De motie is daarom niet in het DO verwerkt als zebra. Wel worden er attentie verhogende maatregelen getroffen op en aan de weg:</i> - Ter hoogte van het kruispunt Nassaulaan – St. Vitusstraat worden aan weersijden van de weg waarschuwborden,

	gehaald). En desastreus voor het uitgaande verkeer, de file op de Langestraat zal alleen maar groter worden. Onze actie van januari jl. heeft immers aangetoond dat een korte opstopping binnen “no time” een file veroorzaakt tot aan Doppio. Verder kunnen wij op dit onderdeel nog geen zienswijze geven omdat dit door de gemeente nog niet nader is uitgewerkt. We gaan ervan uit dat de gemaakte keuzes in de uitwerking in de toekomst alsnog voor een zienswijze worden opengesteld, zeker omdat dit rechtstreeks verband houdt met het thema veiligheid;	voorzien van knipperlichten voor overstekende fietsers en bromfietsen (J24) geplaatst. - Tevens worden met thermoplast kanalisatiestrepen en waarschuwborden (J24) aangebracht op het wegdek. - Tevens worden voor de fietsersaansluiting gemaakt die het mogelijk maken dat de fietsers recht over kunnen steken waardoor de oversteektijd over de weg zo kort mogelijk wordt.
4.	Het voorlopig ontwerp leidt tot een grote verslechtering van de luchtkwaliteit voor bewoners en bezoekers van de Emmastraat. Er zal immers een aanzienlijke toename van het aantal auto's zijn. Daarnaast staan deze vaker stil en is er in de toekomstige situatie (zie onder 3) sprake van filevorming;	<i>Het onderzoek van Royal HaskoningDHV naar de luchtkwaliteit toont aan dat de luchtkwaliteitseisen niet worden overschreden.</i>
5.	Het voorlopig ontwerp leidt tot veel meer geluidsoverlast. Dit is met name problematisch voor de bewoners (helaas wordt er niet gemeten op het niveau van de slaapkamers en wordt er geen rekening gehouden met het street canyon effect, waardoor de werkelijke geluidsoverlast op de slaapkamers groter zal zijn dan uit de metingen van de gemeente Hilversum zal blijken);	<i>Het onderzoek van Royal HaskoningDHV naar geluidsoverlast toont aan dat voor één woning een hogere waarde moet worden aangevraagd. De geluidstoename bij de overige woningen blijft onder de 1,5 dB en daarmee onder de formele norm voor reconstructie. Overigens worden de geluidsbelastingen berekend en daarbij worden reflecties meegenomen.</i>
6.	Het voorlopig ontwerp leidt tot gefrustreerde automobilisten die vanuit de zijstraten op de Emmastraat willen invoegen, want dat zal in de toekomstige situatie zeer moeilijk zijn. Die frustratie kan weer leiden tot gevaarlijke situaties met fietsers en voetgangers, die deze automobilisten moeten passeren om in te voegen;	<i>Invoegen rechtsaf is voor automobilisten vergelijkbaar aan de huidige situatie (en voor de oostzijde juist makkelijker). De optie om linksaf te slaan kan daar waar problemen ontstaan worden verboden.</i>
7.	Het voorlopig ontwerp leidt tot een drastische achteruitgang van parkeerplekken op de Emmastraat, hetgeen voor de ondernemers en bewoners op de drukke momenten van de week een groot probleem is. Het creëren van parkeerplekken op andere plaatsen dan de Emmastraat zelf is geen oplossing te noemen nu uit onderzoek is gebleken dat het soort bezoeker van de Emmastraat even snel voor de deur wil parkeren voor een broodje, taartje of bloemetje;	<i>Uit onderzoek uitgevoerd door Arcadis blijkt dat er in de huidige situatie voldoende parkeercapaciteit is. Ter plaatse van de ondernemers in het noordelijke deel van de Emmastraat verslechtert de situatie, omdat bezoekers verder moeten lopen vanaf een parkeerplek. Om de parkeerplekken uit het ontwerp efficiënter te kunnen gebruiken en voor meer personen achter elkaar toegankelijk te maken) wordt door de gemeente onderzocht of:</i> • de parkeerduur beperkt kan worden en

		• <i>er plekken tijdens winkelluren uit het gebied voor vergunning parkeren kunnen worden gehaald.</i> <i>Het parkeerregime op de Emmastraat en de koppen van de zijwegen zal de komende periode in nauw overleg met de ondernemers nader worden uitgewerkt zodat tijdens winkeltijden bezoekers een plek kunnen vinden.</i>
	8. De Emmastraat is op dit moment een zeer mooie straat te noemen. In het voorlopig ontwerp is er extra asfalt en (opnieuw)verlies van (volwassen) groen. Dit zal de uitstraling aanzienlijk verminderen. Nieuwe kleine boompjes kunnen dat niet opheffen. Het huidige groen heeft meer dan 20 jaar moeten groeien. Als Hilversum een groene tuinstad wil zijn, dient niet alleen extra groen geplant te worden op andere plaatsen, maar dient ook groen (volwassen bomen) behouden te blijven;	<i>Er worden zoveel mogelijk bomen behouden in de Emmastraat. In het DO wordt een laanbeplanting aan de oostzijde van de straat voorgesteld. Hier kunnen de bomen het beste uitgroeien tot bomen van formaat, gezien de bovengrondse en ondergrondse beschikbare ruimte. Ook zal er groeiplaatsverbetering worden uitgevoerd (die tegenwoordig van veel betere kwaliteit is dan vroeger) wat de kans op mooie grote bomen vergroot.</i>
	9. Wij hebben de stellige indruk dat dit voorlopig ontwerp, in combinatie met de gevolgen van de aangenomen motie en het feit dat in het verkeersmodel geen rekening is gehouden met zijstraten en op- en uitritten, zal leiden tot een zeer grote hoeveelheid ongezonde fijnstof / CO ₂ . Wij gaan er nu al vanuit dat dit niet is meegenomen in de berekeningen die de gemeente zal laten uitvoeren en roepen de raadsleden daarom op hier specifieke vragen over te stellen. Een gemeente heeft een zorgplicht naar haar inwoners (en bezoekers) die verder gaat dan minimale wettelijke normen. Door vast te houden aan deze zeer lage minimale normen (voor luchtkwaliteit en voor geluidsoverlast) gaat de gemeente naar onze mening voorbij aan deze plicht.	<i>Zie eerdere reacties over lucht en geluid.</i>
	10. Het voorlopig ontwerp toont voor ons nadrukkelijk aan dat de Emmastraat gewoon te smal is voor tweerichtingsverkeer in de huidige tijd met de huidige verkeersdruk, met name in de bocht bij de Vituskerk.	<i>Het DO is aangepast zodat de verkeersveiligheid op de Emmastraat is geborgd. De tweerichtingsweg voldoet aan alle geldende richtlijnen.</i>
7.	Graag zouden wij ons terras waar mee jullie kennis hebben gemaakt natuurlijk in de oude staat willen behouden. Redenen:	<i>Het behouden van het terras is, mede op aanbeveling van Arcadis, in het ontwerp geborgd. Zolang het terras in functie is zullen de extra parkeerplaatsen in de Luitgardeweg niet worden aangelegd.</i>

	• gezien de tekeningen er eigenlijk maar 1 parkeerplek bij zou komen. • Het terras voor ons goed gesitueerd is zo, en ook met de zon rekening houdend hebben we op deze prachtige plek van 10.00 uur s 'morgens tot zo'n 19.30 uur s' avonds zon. • Voor onze toekomst plannen erg belangrijk bij verbouwing keuken en beneden bar (volgende zomer gaan we ook lunch serveren.) • De kosten die het ons zou besparen met aanpassingen voor nieuw terras. De gemeente is wel bereid om ons een permanente vergunning te geven als alles in de oude staat mag blijven.	<i>Onderzocht wordt of de effectiviteit van het gebruik van de overige 6 parkeerplaatsen kan worden verhoogd. Zie reactie bij 6.7.</i>
	Mocht het echt niet anders kunnen dan is ons voorstel: 1 parkeerplek erbij, het muurtje weer terugplaatsen en de andere muur verplaatsen en dan met een dichte U vorm naar straatkant graag. Gekeken hebbende naar alles vragen we echt laat alles gewoon in de oude staat het zou ons als beginnen de ondernemer zo veel hoofdpijn schelen en ons harde werk belonen. Vast dank voor jullie aandacht en de kans tot inbreng.	<i>Op advies van Arcadis komt het idee voor de drie parkeerplekken op de locatie van uw terras vooralsnog te vervallen. Zie hierboven.</i>
8.	Naar aanleiding van uw schrijven van 25 augustus jongstleden waarin u aankondigt voornemens te zijn bovengenoemd plan te willen gaan vaststellen dien ik hierbij formeel mijn zienswijze in. Als eigenaar van Kapsalon, gevestigd Emmastraat XX ben ik direct belanghebbende.	-
	1. Het is u bekend dat het ondernemerscollectief Emmastraat geen voorstander is van uw plannen om in de Emmastraat tweerichtingsverkeer in te voeren. Met name het grote verlies aan parkeerplaatsen is daarbij hun belangrijkste argument. Ik deel het standpunt van het ondernemers collectief.	<i>Op grond van de bezettingsgraad is de verwachting dat er voldoende parkeercapaciteit overblijft om aan de parkeervraag te voldoen. De gemeente is op verzoek van de ondernemers van harte bereid om een ander beter passend parkeerregime in te voeren. Het is mogelijk om tijdens winkeltijden parkeerplaatsen voor vergunninghouders te verbieden en ook de parkeerduur is onderwerp van gesprek. Recent is de parkeerduur op verzoek van ondernemers verruimd van 1 uur naar 2 uur.</i>
	2. De aanwezigheid van voldoende, goed bereikbare en zo dicht mogelijk bij de winkels gelegen parkeerplaatsen zijn voor	<i>Zie reacties 6.7 en 6.8.</i>

	winkeliers van essentieel belang. Het type winkels dat zich in de loop der jaren aan de Emmastraat heeft gevestigd heeft deze vestigingsplaats juist gekozen vanwege de gunstige parkeersituatie voor de deur aan een belangrijke uitvalsweg van het centrum. Op grond daarvan zijn door de ondernemers ook langjarig grote investeringen gedaan in hun locatie, herkenbaarheid en winkelinrichting. Het is een algemeen bekend gegeven en er is onderzoek in overvloed dat aantoonst dat er een directe relatie is tussen het economisch functioneren van winkels en de bereikbaarheids- en parkeersituatie. Een verslechterende parkeersituatie voor winkels blijkt in veel gevallen een dramatisch negatief effect te hebben op de bedrijfsvoering waarbij faillissementen en sluiting van winkels geen uitzondering zijn. Er is geen reden om aan te nemen dat dit niet zal gelden voor een gewijzigde parkeersituatie aan de Emmastraat.	
3.	Ik kan mij niet voorstellen dat juist in een tijd dat veel gemeenten in Nederland zich grote inspanningen getroosten om de problematiek van winkelleegstand het hoofd te bieden de gemeente Hilversum verkeersmaatregelen neemt die juist leegstand van winkelpanden aan de Emmastraat in de hand zal werken. De door het college voorgestelde verkeersmaatregel lijkt mij ook niet in overeenstemming met het feit dat ook de gemeente Hilversum op 18 november 2015 haar handtekening heeft gezet onder de zogenaamde “Retaildeal” met het ministerie van Economische Zaken. Deze zogenaamde Retaildeal maakt deel uit van de door minister Kamp opgestelde “Retailagenda”. De Retailagenda propageert een beleid dat juist is gericht op het ondersteunen van de kwaliteit van de winkelomgeving in gemeenten en niet op het verder verzwakken van winkeliers.	<i>Een goede bereikbaarheid en kwaliteit van het centrum ligt juist ten grondslag aan de wens om tweerichtingsverkeer in te voeren. Alleen als Hilversum haar regiofunctie kan behouden, kan Hilversum haar voorzieningenniveau op peil houden en versterken. Het totaalplan bestaat uit een samenhangende en logische route tot aan het centrum, die in twee richtingen bereikbaar is. Dit betekent dat automobilisten op zowel de heen- als de terugweg naar het centrum door de Emmastraat rijden in plaats van alleen op de terugweg zoals nu het geval is.</i>
4.	Als kapsalon heb ik klanten uit heel Hilversum en (soms ver) daarbuiten. Een belangrijk deel van mijn klanten komt met de auto en wenst dichtbij te parkeren. Gezien de relatief lange verblijfsduur van de klanten in de kapsalon is het hebben van	<i>De parkeersituatie op uw eigen terrein wordt niet veranderd.</i>

	“eigen” gratis parkeergelegenheid voor de deur commercieel van cruciaal belang, zeker in een gebied met een betaald parkeerregime zoals het onderhavige. Mijn kapsalon beschikt momenteel, samen met de naastgelegen winkel over een dergelijke parkeersituatie op eigen grond. Deze parkeerplaatsen zijn voor mij dan ook van doorslaggevend belang voor een rendabele bedrijfsvoering.	
5.	In het “Voorlopig ontwerp met Emmastraat Tweerichtingen” van 14 juli 2016 is onderstaande tekst te lezen op pagina 15:(Hoofdpzet) In het ontwerp is gekozen voor behoud van de parkeerplaatsen aan de zijde van de winkels, omdat ze aan die zijde het meest gebruikt zullen worden. Bovendien wordt daarmee voorkomen dat er veelvuldig moet worden overgestoken om van de parkeerplaatsen naar de winkels te komen. Een andere reden om juist de parkeerplaatsen aan de oostzijde op te heffen is dat daar in voortuinen of op achtererven al parkeercapaciteit beschikbaar is..... Ik ga ervan uit dat hier mede wordt bedoeld op de parkeergelegenheid in mijn “voortuin”. Deze parkeerruimte biedt plaats aan 2 tot 3 auto’s en wordt ook als zodanig gebruikt voor ten minste de tijd dat ik op deze locatie mijn kapsalon heb (vanaf 2008).	<i>Gemeentelijk standpunt is dat er zoveel mogelijk geparkeerd wordt op eigen terrein. Alleen zijn de plekken in uw “voortuin” niet ingericht als parkeerplaatsen. Een aanvraag voor een nieuwe uitrit op de Emmastraat wordt waarschijnlijk afgewezen. De Emmastraat is namelijk een hoofdroute. Bovendien staat er een CAI-kast die niet verplaatst kan worden. Een alternatieve oplossing zou kunnen zijn dat er een uitweg op de St. Vitusstraat wordt aangevraagd. Er wordt nu gebruik gemaakt van de uitritconstructie van de St. Vitusstraat. In het kader van het onderzoek (reactie 6.7) wordt deze situatie nader bekeken.</i>
	Ik wil u vriendelijk vragen mij te antwoorden op de volgende drie vragen: 1. Hoe moet ik de voorgenomen verkeersmaatregel die onmiskenbaar negatieve gevolgen zal hebben voor het commercieel functioneren van de ondernemingen met een consument verzorgende functie aan de Emmastraat zien in relatie tot de door de gemeente met het Rijk gesloten “Retaildeal”?	<i>Een goede bereikbaarheid voor alle modaliteiten, dus ook voor de auto is essentieel voor een goed functionerend, levendig centrum. De autobereikbaarheid van het centrum van Hilversum wordt structureel door bezoekers, bewoners en ondernemers als matig ervaren. Dat geldt nadrukkelijk voor de route vanuit Zuidoost/A27 naar het centrum. Verkeer heeft daarbij een belangrijke psychologische factor. Het realiseren van tweerichtingsverkeer in de Emmastraat zorgt voor een logische route. Automobilisten rijden op zowel de heen- als de terugweg naar het centrum door de Emmastraat in plaats van alleen op de terugweg zoals nu het geval is.</i>

	2. Kunt u mij bevestigen dat de met de “parkeercapaciteit” waarnaar in uw rapport van 14 juli jl. Wordt verwezen mede betrekking heeft op de parkeergelegenheid zoals die zich momenteel voor mijn winkelpand bevindt?	<i>Als u bedoelt met de vraag of parkeren op eigen terrein daarbij is meegenomen, is het antwoord nee. Het betreft alleen door de gemeente aangelegde parkeerplaatsen.</i>
	3. Kunt u in de detailuitwerking van uw plannen nadrukkelijk rekening houden met deze parkeergelegenheid op eigen grond ten behoeve van mijn klanten, zodanig dat bezoekers op een prettige en verkeersveilige manier kunnen blijven in- en uit parkeren (graag ontvang ik van u voor uitvoering van eventuele werkzaamheden een gedetailleerde situatieschets waaruit blijkt dat aan deze voorwaarden wordt tegemoetgekomen).	<i>In de verdere uitwerking van het plan willen we met de ondernemers het parkeerbeleid in het noordelijke deel van de Emmastraat nader invulling geven (zie reactie 6.7). De toegankelijkheid van uw parkeerplaatsen wordt daarin meegenomen. Als er mogelijkheden zijn om een uitrit op de St. Vitusstraat te realiseren, kunt u daar vervolgens een aanvraag voor indienen.</i>
9.	Bij deze laat ik u weten dat ik het helemaal ééns ben met het voorlopig ontwerp. Ik ben van mening dat het van groot belang is voor Hilversum dat de bereikbaarheid van het centrum met name vanuit de richting Utrecht c.q. Baarn eindelijk eens een keer "logisch" wordt - eigenlijk weer wordt zoals het niet heel lang geleden (zeventiger/tachtiger jaren) was.	<i>Waarvan akte.</i>
	1. Ik heb in de afgelopen 15 jaar als vrije beroepsbeoefenaar gevestigd in het centrum van Hilversum en als bewoner min of meer aan de rand van het centrum sinds 38 jaar moeten ervaren dat de volstrekt "onlogische" bereikbaarheid via het Achterom nagenoeg eenieder die niet goed bekend is in Hilversum in grote niet-bereikbaarheid problemen brengt, met alle praktische bezwaren van dien en de ongewenste landelijke naam en "faam" van onbereikbaarheid.	<i>Waarvan akte.</i>
	2. Degenen die zich verzetten tegen het tweerichtingsverkeer, voornamelijk de ondernemers/winkeliers aan één kant van de Emmastraat, hebben m.i. geen oog voor de grote voordelen die de betere bereikbaarheid ook voor hun op termijn heeft; men heeft geen oog/wil geen oog hebben voor het feit dat bezoekers bij tweerichtingsverkeer niet alleen op de terugweg langs hun winkel komen, maar ook op de heenweg al visueel kennis hebben gemaakt met hun winkel. Betere bereikbaarheid ook van andere ondernemers/winkeliers meer in het centrum is evident ook in het belang van de periferie.	<i>Waarvan akte.</i>

	Ik ondersteun aldus met klem de door B&W voorgenomen plannen.	
10.	Naar aanleiding van de schetsontwerpen omtrent het wijzigen van het Gooilandplein, Groest en vooral het tweerichtingsverkeer op de Emmastraat wil ik u hierbij mijn zienswijze hierop laten weten. Mijn zienswijze heeft voornamelijk betrekking op het gedeelte van het tweerichtingsverkeer op de Emmastraat. Ik heb het schetsontwerp goed bestudeerd en tevens kennis genomen van het rapport van Arcadis over de verkeersveiligheid en kom dan tot de volgende conclusies:	<i>Acht mensen hebben deze zienswijze ingediend. Zes mensen hebben de zienswijze aangevuld met individuele opmerkingen.</i>
	1. Met het huidige schetsontwerp zal de verkeersveiligheid op de Emmastraat afnemen of anders gezegd, de onveiligheid toenemen.	<i>Arcadis heeft de verkeersveiligheid van het Voorlopig ontwerp (VO) beoordeeld, uitgaande van het uitgangspunt tweerichtingsverkeer. Zij komt tot de conclusie dat de veiligheid in het ontwerp suboptimaal is en heeft aanbevelingen gedaan om die te verbeteren. In het Definitief ontwerp (DO) zijn de aanbevelingen van Arcadis over het borgen van de verkeersveiligheid verwerkt.</i>
	2. Dit kan mijns inziens alleen worden verholpen door de straat verder te verbreden, wat niet mogelijk is door de panden die er staan. Dus de straat is te krap om het huidige verkeer er in tweerichtingen doorheen te sluizen. Slechts een 30 km zone en verkeersremmende maatregelen, zoals diverse verkeersdrempels en voetgangersoversteek stoplichten zal de onveiligheid wellicht iets beperken.	<i>In een bestaande stedelijke omgeving kunnen niet alle richtlijnen worden overgenomen. Ook ruimtelijke kwaliteit en fysieke beperkingen moeten worden meegewogen in het ontwerpproces. Hilversum heeft jarenlange ervaring met de inpassing van dergelijke wegen in de stedelijke omgeving. De gekozen maatvoering is in Hilversum heel gebruikelijk.</i>
	3. De fietspaden worden smaller om de tweede rijrichtingsbaan te kunnen plaatsen. Dit is onwenselijk omdat het verkeer dat gebruik maakt van het fietspad alleen maar verder zal toenemen gezien de ontwikkelingen hierin in de afgelopen jaren. Het huidige fietspad voldoet al niet volledig aan de breedte normen, dus dan met dit schetsontwerp zal de afwijking van de norm verder worden vergroot.	<i>Op aanbeveling van Arcadis zijn in het DO de fietspaden verbreed naar de huidige 1,80 meter.</i>
	4. Groot verkeer (vrachtwagens, bussen etc) kunnen moeilijk de Emmastraat opdraaien vanuit de diverse zijwegen. Het lijkt erop dat de Emmastraat dan verboden terrein zal moeten worden voor dit grote verkeer. Dan zal er op momenten van weinig verkeer	<i>Door middel van bochtstralen zijn de te maken bochten gesimuleerd. In het DO kan hetzelfde grote verkeer dat nu de Emmastraat opdraait, veilig de Emmastraat oprijden. De breedte van de Emmastraat is afgestemd op groot verkeer en bussen. In feite wordt de manoeuvreerruimte gunstiger, uitzonderlijk groot verkeer - dat nu</i>

	wellicht een venstertijd dienen te komen voor de bevoorrading. De bus zal dan ook een andere route dienen te krijgen.	<i>de draai niet kan maken - kan onder begeleiding een extra ruime bocht maken. In het DO heeft de Emmastraat een rijbaanbreedte van 6,20 m. Uit ervaring op andere wegvakken in Hilversum met een zelfde functie blijkt dit een veilige wegbreedte om zowel ruimte te bieden aan groot verkeer als bussen en vrachtwagens en het flexibel gebruik van parkeerplaatsen mogelijk te maken.</i>
	5. Eigenlijk kan ik niet anders concluderen dat de plannen van de gemeente om de Emmastraat tweerichtingsverkeer te maken onhaalbaar zijn. De verkeersonveiligheid zal toenemen en daarmee het aantal ongelukken. Ik neem aan dat de gemeente dit niet vanwege een misplaatste rode loper naar het Centrum op zijn geweten wil hebben.	<i>De verschillen tussen de vele belangen zijn bekend. Door verwerking van de aanbevelingen van Arcadis in het DO is het ontwerp op veiligheid geoptimaliseerd. Het is aan de politiek om een afweging te maken tussen de verschillende belangen.</i>
	Individuele aanvulling op identieke zienswijze:	
10a.	1. Ik krijg 2 laad en los plekken bij mij voor de deur, die veel te smal zijn 2.00 meter. Mijn leveranciers van de bloemen en planten hebben een vrachtauto van 2.60 als deze moet laden en lossen dan staan ze dus 60 cm op de weg of op het fietspad waardoor de veiligheid van de fietser en de voetgangers is gevaar komt.	<i>In het DO is op verzoek van de ondernemers de laad- en loshaven in zuidelijke richting opgeschoven. Ook heeft de laad- en losplek 25 cm. extra breedte gekregen in vergelijking met de huidige laad- en losplek: de breedte is nu 2,50 meter.</i>
	2. Vrachtauto's die vanuit de Nassaulaan komen b.v die bij Antilopen de fietsen komen brengen die komen via de Nassaulaan terug de Emmastraat op. Het is nu al heel erg krap, maar in de nieuwe situatie komt er ook nog een voetgangers oversteek. Nou dat word wel allemaal heel erg krap, want de vrachtauto komt dan ook nog eens op de verkeerde kant van de weg uit. Om dan weer te moeten draaien om op de goede weg helpt te komen.	<i>De uitrit Nassaulaan wordt verbreed zodat vrachtwagens makkelijker de draai de Emmastraat op kunnen maken. Ook blijkt uit een toets van de draaicurven dat vrachtverkeer dat nu de Emmastraat op kan draaien, dat in de nieuwe situatie ook veilig kan doen. Zie ook beantwoording bij 10.4</i>
	3. Ik heb ook nog eens 1 meter eigen stoep voor mijn deur, als er dan ook nog een stoep en fietspad en een laad en losplek moet komen word het wel heel erg smal allemaal.	<i>Het trottoir is op de huidige breedte gehandhaafd. De ligging van de laad- en losplaats is aangepast in het DO. Zie ook beantwoording bij 10a.1.</i>
	4. Ik krijg een boom voor mijn deur, ik zou graag willen dat daar gewoon 1 of 2 parkeerplekken komen, die dan aansluiten op de Laad en Los plekken waardoor er 4 komen. Ook omdat als ik geen eigen parkeerplek zou krijgen de mensen door rijden en	<i>Binnen de vele afwegingen is ook gekozen voor ruimtelijke kwaliteit. Bomen maken daar een belangrijke onderdeel vanuit. Gekozen is voor een evenwicht tussen ruimtelijke kwaliteit en functionaliteit, Dat betekent zowel plaats voor bomen als voor het parkeren van fietsen en auto's. Bovendien is er onvoldoende ruimte om volgens de</i>

	mijn klandizie erg achter uit gaat. Want geen parkeerplek dat betekent dat mijn klanten door rijden.	<i>richtlijnen voor de maatvoering van parkeerplaatsen, een extra parkeerplaats toe te voegen.</i>
	5. Verder zou ik ook willen dat er op de Nassaulaan 3 parkeervakken worden gemaakt zodat mijn klanten daar kunnen staan, dat deze plekken ook overdag verboden worden voor vergunninghouders, na 18:00 uur vrij. Maar wel dat ik daar met mijn bus mijn bloemen kan uitladen, de laad en los tijd moet op de laad en los plekken ook t/m 11:00 in de ochtend zodat de rest van de dag de klanten er gewoon gebruik van kunnen maken om daar te kunnen parkeren.	<i>Samen met ondernemers zal het parkeerregime aan de kop van de Nassaulaan maar ook in de Emmastraat en Luitgardeweg nader afgestemd worden. Daar worden ook de venstertijden voor laden en lossen in meegenomen.</i>
	Individuele aanvulling op identieke zienswijze:	
10b	1. De plannen om geen duidelijke scheiding in hoogte niveau te maken tussen fiets- en voetpad zal het zigzaggend rijden over stoep alleen maar bevorderen. Met de onveiligheid van voetgangers die er wandelen of een winkel uitkomen. Kom kijken rond spittijd 8.00 uur op een schooldag en u zal dit begrijpen. Dus graag een duidelijke scheiding aanbrengen.	<i>Door middel van kleur wordt een visuele scheiding aangebracht. Er wordt juist gekozen voor het op één niveau (a-niveau, dat is zonder verhoogde stoepranden) aanleggen van het fietspad en trottoir omdat het ook een aantal voordelen heeft:</i> - Geen schikstroken zodat het fietspad effectiever gebruikt wordt; - Minder eenzijdige en tweezijdige fietsongevallen; - Uitwijk mogelijkheden voor de fietser.
	2. Aangezien er minder parkeermogelijkheden komen voor bezoekers met een auto zullen de bezoekers van de Emmastraat meer met de fiets komen. Zonder goede fietsparkeergelegenheid worden de fietsen op de stoep voor- of tegen de winkelruiten geplaatst worden. Dit levert dan ook minder veilige situaties op ivm blokkades op de voetpaden. Fietsparkeergelegenheid is een must.	<i>Fietsparkeerplaatsen zijn in het DO opgenomen.</i>
	3. Op meer plekken zal er krappe ruimte op de voetpaden zijn voor doorgang van rolstoelen, scootmobiel en kinderwagens. Dit vindt nu al plaats.	<i>Aan de winkelzijde wordt de huidige breedte van de trottoirs gehandhaafd. De situatie verslechtert niet. Het trottoir aan de oostzijde wordt smaller dan nu, maar voldoet aan de minimale breedte van 1,20 meter of meer en om toegankelijk te zijn voor rolstoelen.</i>
	4. Tevens is er minder parkeerruimte voor de toeleveranciers of koeriersdiensten die echt niet gaan zoeken naar een nabije parkeerplek met als gevolg het parkeren op de rijbaan wat dan de doorstroming van het doorgaand verkeer belemmert. Meer parkeerruimte is wenselijk.	<i>Op grond van de bezettingsgraad is de verwachting dat er voldoende parkeercapaciteit overblijft om aan de parkeervraag te voldoen.</i>

	5. Ook zijn de parkeerplekken te smal voor de breedte van een vrachtwagen en zal deze dus gaan uitsteken op de rijbaan of richting fietspad met blokkades verkeersstroming en de nodige onveilige gevolgen daarvan.	<i>In het VO is inderdaad een te smalle maat opgenomen. In het DO is de laad- en loshaven verlegd en verbreed ten opzichte van de huidige laad- en losplek. Zie ook het antwoord bij 10a.1.</i>
	6. Met de aanwezige dienstverlenende bedrijven voor ouderen en minder validen ontbreekt er een invaliden parkeerplek wat in de nieuwe situatie zeker nodig is nu er parkeerplekken gaan verdwijnen voor de winkels.	<i>Op grond van de bezettingsgraad is de verwachting dat er voldoende parkeercapaciteit overblijft om aan de parkeervraag te voldoen. Ook voor mindervaliden, Het reserveren van een invalideparkeerplaats zal ten kosten gaan van de reguliere parkeerruimte waardoor de parkeerdruk op de overgebleven parkeerplaatsen gaat toenemen. Op de Luitgaardeweg is in de huidige situatie een invalideparkeerplaats beschikbaar. Ook wordt onderzocht of er in de kop van de Nassaulaan een parkeerplaats aangewezen kan worden als invalideparkeerplaats. Dat maakt met name de apotheek voor mensen die slecht ter been zijn beter toegankelijk.</i>
	7. De wachttijd voor oversteken wordt groter en zal onveilige situaties opleveren. Voor zowel voetgangers, fietsers en toeleveranciers die aan de overzijde hun leveringen moeten gaan doen. Creëren van meer veilige nabije oversteekplekken wat moeilijk zal zijn ivm ontbrekende ruimte.	<i>De raad heeft een motie aangenomen om een extra oversteek in de plannen op te nemen. Arcadis geeft aan dat de motie niet tot een verbetering leidt. De motie is daarom niet in het DO verwerkt. Fietsers kunnen ter hoogte van het Gooilandplein en Achterom veilig oversteken. Ter hoogte van de Nassaulaan zijn er attentie verhogende maatregelen getroffen op en aan de weg. Bezoekers kunnen in de toekomst parkeren aan de zijde van de winkels, waardoor er niet overgestoken hoeft te worden.</i>
	8. Duidelijke bewegwijzering is een punt wat ik al vanaf het begin communiceer – dit kan nu al uitgevoerd worden door uniforme borden en hoeft niet gewacht te worden tot later.	<i>De bewegwijzering wordt meegenomen in de verdere uitwerking van het DO en wordt onderdeel van het bebodingsplan.</i>
	9. Ambities om meer mensen buiten Hilversum met de auto aan te trekken wint het t.o.v. het luisteren naar je eigen Hilversumse bewoners is de conclusie die de Emmastraat ondernemers en bewoners trekken. En dat voor vele miljoenen belastinggeld.	<i>Waarvan akte.</i>
	Individuele aanvulling op identieke zienswijze:	
10c. 10d.	1. Als eigenaar van het pand op 34a en 34b en beheerder van het pand op nr 34 (allen uiteraard Emmastraat) hebben wij een in/uitrit. Aangezien je vanwege de drukte vooruit de inrit op moet je er dus achteruit uit. Dit is nu al een ingewikkelde zaak	<i>De in- en uitritten worden zodanig gemaakt dat er goede zicht blijft op het totale verkeer. Het invoeren van 30 km per uur is niet nodig.</i>

	die soms minuten kost. Als dit met tweerichtingsverkeer dient te geschieden lijkt het mij zo goed als onmogelijk. Het risico op een ongeval wordt behoorlijk vergroot en hoe dan ook zal het de doorstroming negatief beïnvloeden. Een onwenselijke situatie, die als de onzalige plannen toch doorgaan met een 30 km zone nog een beetje kan worden gecorrigeerd.	
	2. De parkeerplaatsen bij ons aan de overkant zullen verdwijnen. Onze klanten kunnen dan, weliswaar minimaal, op eigen terrein staan. Dit betekent nog meer verkeer vanaf de in/uitrit. Ditzelfde geldt voor de situatie bij nr 34.	<i>Zie antwoord bij 1. Ook kunnen de klanten op de parkeerplaatsen aan de winkelzijde van de Emmastraat staan. De capaciteit blijkt te voldoen.</i>
	3. Als verhuurder van het pand 34a en beheerder van een appartement op nr 34 voorzie ik problemen voor de huurders. Naast geluidoverlast en een verhoging van fijnstof (en daarmee een leefbaarheids-vermindering), zullen zij ook parkeerplaatsen gaan missen voor bezoekers. De strijd om een parkeerplaats zal alleen maar groter worden en ook daar zullen de in/uitritten dan meer gebruikt worden met alle verkeersbewegingen van dien, met als resultaat hetzelfde als hierboven gesteld.	<i>Royal HaskoningDHV heeft de luchtkwaliteit en akoestische gevolgen onderzocht. Uit de onderzoeken blijkt dat er geen problemen te verwachten zijn op het gebied van geluid en de luchtkwaliteit door de toename van het verkeer.</i>
	4. N.a.v. het rapport van Arcadis lijkt de binnenkomende verkeersstroom over de Emmastraat niet zo veel toe te nemen als dat de gemeente verwacht dat deze wijziging gaat opleveren. Om die reden zal hetgeen Arcadis stelt in het rapport dus alleen nog maar extremer uitpakken. Wellicht is het raadzaam een Eerste Hulp Post te plaatsen op de Emmastraat als u dit plan door laat gaan.	<i>Op papier is de verkeersveiligheid geborgd, maar verkeersveiligheid bewijst zich in de praktijk. We houden zorgvuldig met de omgeving vinger aan de pols en treffen verbeteringen indien nodig, in overleg met bewoners en desgewenst wederom Arcadis. Wij reserveren (zoals gebruikelijk bij herinrichtingsprojecten) voldoende evaluatiebudget.</i>
	5. Mochten de plannen toch doorgaan, dan wil ik bij deze de gemeente alvast aansprakelijk stellen voor de toenemende hoeveelheid verkeersongevallen. Iets waarvoor u nu zelfs overduidelijk door Arcadis op bent geweest. In het onverhoopte geval dat er iemand bij zo'n ongeval om het leven zou komen, kan dood door schuld u zelfs wellicht aangerekend worden. Ik hoop dat u dit risico toch echt niet wilt gaan lopen.	<i>Waarvan akte.</i>
	Individuele aanvulling op identieke zienswijze:	
	1. Hoewel ik begrijp, dat hetgeen ik hier vermeld, in principe, wat betreft Gooilandplein, Groest te laat komt, gezien het feit dat	<i>Het project kende al een aanloop in de Structuurvisie en de Centrumvisie. Er zijn inderdaad al meerdere besluiten over</i>

	hier al en raadsbesluit is over genomen het volgende. Ik doe deze melding als zijnde voorzitter VvE Tesla Toren Langestraat Hilversum, hetgeen ik en de andere bewoners, een enorme fout van de gemeente vinden, is de besluitvorming en voorlichting, waar wij absoluut niet in gekend zijn, geen uitnodigingen wat betreft voorlichting bijeenkomsten, of verdere schriftelijke verklaringen hebben ontvangen. Als er betrokkenen in dit plan zijn, zijn dat wel de bewoners van de Tesla Toren, vanuit onze woonkamers, hebben wij uitgebreid zicht op zowel de Langestraat, de Emmastraat, t/m de Koningsstraat, de Groest en de rotonde.	<i>genomen. Een finaal besluit is er echter nog niet genomen. Op 5 oktober wordt het plan in de commissie Verkeer en Beheer besproken. Daarna moet het College van Burgemeester en Wethouders een besluit nemen. Uw reactie wordt onderdeel van de stukken voor de commissie en het college. Het is vreemd dat u geen brief heeft ontvangen. Zowel de informatiebrief met de uitnodiging voor de inloopbijeenkomst als de herinneringsbrief zijn naar uw adres gestuurd en naar de andere bewoners van de Tesla Toren.</i>
2.	Nu is er een plan wat door de Gemeente Hilversum ontwikkeld is, gedeeltelijk zelfs goedgekeurd en dat voor dit gedeelte uitgevoerd gaat worden, zonder dat de bewoners die dit het meest aangaat hier enige vorm van overleg of inspraak over hebben gehad. Ik weet niet hoe of dit in een rechtstaat werkt maar absoluut niet op deze wijze, zo worden de belanghebbenden geheel buiten spel gezet, en de politiek kan zijn eigen gang maar gaan. Juist deze bewoners hadden aan kunnen tonen het gevaar van oa fietsers, brommers die schijnbaar niets te maken hebben met geldende regels wat betreft rijrichtingen en voorrang, nu wordt beweerd, (dit was afgelopen maandag een laatste bijeenkomst wat betreft de Emmastraat, waarbij wij voor het eerst als Tesla een schriftelijke uitnodiging hadden ontvangen).	<i>Het plan dat ter inzage is gelegd, is een voorlopig ontwerp (VO). Vanaf donderdag 21 juli tot en met donderdag 8 september 2016 (zeven weken) heeft het VO en de toelichting ter inzage gelegen in het Stads kantoor. Het VO is ook te raadplegen op de gemeentelijke website via in te zien. Belanghebbenden zijn uitgenodigd om zienswijzen in te dienen over dit plan. Zienswijzen zijn voor zover mogelijk verwerkt in het Definitief ontwerp. Zie verder de reactie onder 1.</i>
3.	Dat bv fietsers vanaf de Langestraat zo geleid worden, dat als zij de Groest op moeten, rechts De Langestraat aanhouden, om de rotonde rijden en zo de Groest opgaan. Dit is maar een illusie meer dan 70% rijdt ten eerste links op de Langestraat gaat dan of het voetgangers gebied door of links tegen het verkeer om de Chinees heen, hetgeen af en toe leid tot levensgevaarlijke situaties.	<i>De nieuwe inrichting met 'shared space' leidt eerder tot gewenste routing. We houden zorgvuldig met omgeving vinger aan de pols en treffen verbeteringen indien nodig, in overleg met bewoners en desgewenst wederom Arcadis. Wij reserveren (zoals gebruikelijk bij herinrichtingsprojecten) voldoende evaluatiebudget.</i>
4.	Overigens bij de bijeenkomst afgelopen maandag, in hotel Gooiland, viel het mij op, dat de Gemeente rijk vertegenwoordigd was, wat betreft vragen stellen, waren de	<i>De gemeente heeft 1300 uitnodigingen en reminders gestuurd en had een hogere opkomst verwacht. In totaal zijn de informatiebijeenkomsten op dinsdag 16 augustus en maandag 5</i>

	antwoorden heel summier, maar een ieder die een bepaald commentaar had, werd verzocht dit op een opplakbriefje te beschrijven, en op de juiste plek op de tekening te plakken, volgens mij, was dit de meest eenvoudige wijze om discussies te voorkomen, en wat hier later mee gebeurd, Joost mag het weten het is nergens verder vastgelegd, ook weet ik niet in hoeverre de wethouder bij deze bijeenkomst aanwezig zou moeten zijn, maar hij moest op gegeven moment gesprekken afbreken, de bijeenkomst verlaten, omdat hij een familielid op moest halen.	<i>september 2016 slechts door circa 30 mensen bezocht. Alle reacties die op de opplakbriefjes zijn geschreven komen onderaan dit document aan bod. Voor zover mogelijk zijn de reacties verwerkt in het definitieve ontwerp.</i>
	Individuele aanvulling op identieke zienswijze:	
10e.	Voor de winkeliers vanaf Gooiland tot aan van Gestel zijn de parkeerplaatsen van zeer essentieel belang !!!! Ik ; eigenaar van t BOERINNEKE verdien mijn brood door de parkeerplekken voor de winkel !	<i>Op grond van de bezettingsgraad is de verwachting dat er voldoende parkeercapaciteit overblijft om aan de parkeervraag te voldoen. Zie ook de eerdere reactie onder 6-7 over effectievere benutting van de plekken.</i>
10f.	Er zijn naar mijn mening te weinig parkeerplaatsen ingedeeld. Momenteel is het vaak al lastig om te parkeren. De patiënten van mijn apotheek zijn vaak slecht ter been en komen met de auto naar de apotheek toe. In de nieuwe plannen zullen zij nog verder van de apotheek af moeten parkeren, met alle veiligheidsrisico's van dien.	<i>Op grond van de bezettingsgraad is de verwachting dat er voldoende parkeercapaciteit overblijft om aan de parkeervraag te voldoen. Zoals onder 6-7 is gereageerd zal onderzocht en afgestemd worden of op de kop van de Nassaulaan een wijziging kan plaatsvinden in het parkeerregime. De mogelijkheid om een invalide parkeerplaats te realiseren kan daarin verkend worden. Op de Luitgaardeweg is in de huidige situatie een invalideparkeerplaats beschikbaar. Het reserveren van een invalideparkeerplaats zal ten kosten gaan van de reguliere parkeerruimte waardoor de parkeerdruk op de overgebleven parkeerplaatsen gaat toenemen.</i>
10g.	Als fietsenwinkel maken wij ons met name zorgen om de middenkaders voor overstekende fietsers, hier kan vanwege de lengte bijvoorbeeld geen bakfiets staan, erg link. Overstekend verkeer moet gebruik gaan maken van deze middenkaders iets wat niet mogelijk is voor een bakfiets, ligfiets, gehandicaptenfiets, tandem.	<i>De middengeleiders in het DO voldoen aan de minimaal voorgeschreven richtlijn voor de opstellengte van 2,5 meter. De bijzondere fietsoorten zouden daar tussen moeten passen: een tandem varieert in lengte van 2,05 tot 2,40 meter en een bakfiets is circa 2,15 meter lang. De langste tandem is een mountainbike tandem met dikke banden van 2.60 m lang. De meeste tandems zijn korter. Daarnaast heeft de middengeleider die ten zuiden aansluit bij het Achterom nog extra opstellengte van ca. 3,50 meter.</i>

Reacties tijdens de inloopavond van 16 augustus en 5 september 2016

	ALGEMEEN	antwoord / reacties
1	Goede bewegwijzering naar centrum en naar parkeergarages.	<i>Op basis van het Definitieve ontwerp (DO) worden de bebordingstekeningen gemaakt. Een goede bewegwijzering naar het centrum en parkeergarages wordt daarin opgenomen.</i>
2	Op tekeningen de materialen aangeven	<i>In de toelichting horende bij het ontwerp staat beschreven welke materialen worden voorgesteld.</i>
3	Zijn woningen en winkels tijdens aanleg bereikbaar	<i>Na de aanbesteding wordt in overleg met de aannemer en ondernemers een nadere planning uitgewerkt.</i>
4	Denk aan bevoorrading AH via Koningsstraat.	<i>Bevoorrading van de Albert Heijn blijft mogelijk via de Koningsstraat. In het DO is de rijbaan iets verbreed.</i>
5	Parkeergarage Langestraat/ Koningsstraat: Is openstelling voor vergunninghouders mogelijk. Dat zou het parkeerprobleem in de buurt oplossen.	<i>De gemeente is in gesprek met de eigenaren van de parkeergarages en verkent gezamenlijk de mogelijkheden voor vergunninghouders.</i>
	EMMASTRAAT	
6	Het voorstel (amendement) voor een oversteek ten zuiden van de Nassaulaan is toch een onlogische plek. Neem de meest natuurlijke (en kortste) route!	<i>Uit onderzoek van Arcadis naar de motie blijkt dat een beveiligde oversteek niet haalbaar wordt gevonden. Geadviseerd is om de fietsers vanuit de Nassaulaan en St Vitusstraat met belijning te helpen. Dat advies is overgenomen in het DO. Arcadis geeft in haar rapportage aan dat de motie niet tot een verbetering leidt. De motie is daarom niet in het DO verwerkt. Wel worden er attentie verhogende maatregelen getroffen op en aan de weg.</i> - <i>Ter hoogte van het kruispunt Nassaulaan – St. Vitusstraat worden aan weerszijde van de weg waarschuwborden (J24: vooraanduiding oversteekplaats) met knipperlichten voor overstekende fietsers en bromfietsers geplaatst.</i> - <i>Tevens wordt op de weg waarschuwborden (J24) geschilderd.</i> - <i>Tevens wordt voor de fietsers een aansluiting gemaakt die het mogelijk maakt dat de fietsers recht over kunnen steken waardoor de rijtijd over de weg zo kort mogelijk wordt.</i>
7	Suggestie verplicht rechtsaf uit Nassaulaan en St. Vitusstraat, zodat de fietsers daar zo veilig mogelijk kunnen oversteken	<i>Na vaststelling van het DO wordt een bebordingsplan uitgewerkt. Uw suggestie lijkt tot een veiligere situatie te leiden en wordt daarom meegenomen in de verdere uitwerking in het bebordingsplan.</i>

8	Perceel 9a,b vraagt om een uitrit naar de Emmastraat. Hier parkeren al auto's in de voortuin	<i>Ter plaatse wordt geconstateerd dat er nu geparkeerd wordt op eigen terrein vóór de woning. Dit is niet formeel geregeld, er wordt gebruik gemaakt van de uitritconstructie van de St. Vitusstraat. Bij de reconstructie van de Emmastraat wordt er tweerichtingsverkeer gerealiseerd. Er is dan sprake van een weg met tweerichtingsverkeer en vrijliggende fietspaden die onderdeel uitmakende van de hoofdinfrastructuur. Een aanvraag voor een nieuwe uitweg wordt daarom vaak afgewezen. Bovendien staat hier een CAI-kast die niet verplaatst kan worden. Een alternatieve oplossing zou kunnen zijn dat er een aanvraag gedaan wordt voor een uitweg vanuit de St. Vitusstraat.</i>
9	Liever klassieke verlichting	<i>De verlichtingsarmaturen in de Emmastraat zijn nog niet afgeschreven. De armaturen sluiten aan op de typen verlichting die Hilversum toepast in de plusgebieden, grenzend aan het centrumgebied. Vanuit het beleid en kostenoverwegingen wordt het bestaande armatuur hergebruikt.</i>
10	Extra parkeerplaatsen/ terras Luitgaardeweg. Mogelijkheden van een combi onderzoeken.	<i>Op aanbeveling van Arcadis wordt voorgesteld om de parkeerplaatsen op dit moment niet uit te voeren. Dat is in het DO verwerkt. Momenteel wordt langs het terras geparkeerd. Het terras behoort bij een startende onderneming. Het verwijderen van het terras en inrichten met haaksparkeren levert relatief weinig plekken op. Mocht in de toekomst het terras worden verwijderd, dan lijkt het zinvol om de muurtjes te verwijderen en er parkeerplaatsen in te richten. In het kader van het bebodingsplan wordt bekeken of het verbod om in de avond langs dit gedeelte van de Luitgarde te parkeren kan worden verwijderd of verkort.</i>
11	Worden de extra parkeerplaatsen in de Luitgardeweg wel benut voor de winkels?	<i>De parkeerplaatsen worden tevens gebruikt voor vergunninghouders. In het kader van het bebodingsplan gaat bekeken worden of de parkeerplaatsen tijdens winkeltijden alleen voor bezoekers beschikbaar zijn.</i>
12	Graag fietsparkeerplaatsen aangeven. Ze worden veel gebruikt. Ook graag handhaving op weesfietsen. Fietsklemmen worden veel oneigenlijk gebruikt door bewoners Emmastraat, terwijl ze voor de winkels zijn bedoeld	<i>De fietsparkeerplaatsen zijn op het DO aangegeven. Handhaving wordt geattendeerd op de weesfietsen.</i>
13	Laad- en losplek voor de bloemist verplaatsen naar voor de meubelwinkel. Bloemist gebaat bij snelle stops. Meubelzaak, met zware meubels, heeft laadplek graag nabij.	<i>De laad- en losplaats is zoals gevraagd in het Definitieve Ontwerp verplaatst naar de locatie voor de meubelzaak. Hierop zullen venstertijden (bijvoorbeeld tussen 8.00 en 11.00 uur) worden ingesteld. Dat wil zeggen dat laden en lossen alleen binnen bepaalde tijden mogelijk is. Dit zal nader worden afgestemd met de ondernemers die gebruik maken van de plaats en de ondernemers die gebaat zijn bij parkeerplaatsen.</i>

14	Kunnen de fietsnietjes voor 34a en 36 vervangen worden door een parkeerplaats en kan de boom voor huisnummer 30 vervangen worden door een parkeerplaats?	<i>Binnen de vele afwegingen is gekozen voor ruimtelijke kwaliteit en het kunnen parkeren van fietsen. Bomen bepalen voor een belangrijk deel de kwaliteit. Gekozen is voor een evenwicht tussen ruimtelijke kwaliteit en functionaliteit, Dat betekent zowel plaats voor bomen als voor het parkeren van fietsen en auto's.</i>
15	Is het mogelijk om een invalide parkeerplaats te realiseren in de nabijheid van de apotheek evt. in de Nassaulaan?	<i>Onderzocht gaat worden of er in de kop van de Nassaulaan een parkeerplaats aangewezen kan worden als invalideparkeerplaats. Puur en alleen een plek voor invalide parkeren wordt vaak niet direct door iedereen toegejuicht. De plek blijft dan relatief vaak leeg.</i>
16	Is het mogelijk om tijdens werktijden een aantal parkeerplaatsen in de kop van de Nassaulaan te reserveren voor winkelbezoekers en niet voor vergunningparkeerders?	<i>Dat is zeker mogelijk. In het kader van het bebodingsplan gaat bekeken worden of de parkeerplaatsen aan de koppen van de zijstraten, waaronder de Nassaulaan tijdens winkeltijden alleen voor bezoekers beschikbaar zijn.</i>
17	Kan de maximale parkeerduur verkort worden?	<i>Recent is op verzoek van de ondernemers de parkeerduur verlengd van 1 naar 2 uur. Op verzoek van de winkeliers kan de duur weer worden verkort.</i>
18	Kan er een vrachtwagen vanuit de Nassaulaan veilig de Emmastraat oprijden	<i>Ja, in de nieuwe situatie kan een vrachtwagen, die nu de bocht kan nemen, ook weer veilig de Emmastraat oprijden. Zie ook het antwoord bij 10.4.</i>
	LUITGAARDEWEG	
19	Drie extra parkeerplaatsen maakt de straat onaantrekkelijk, onveiliger en drukker omdat auto's moeten remmen voor uitrijdende auto's. Ze liggen te ver het woongebied in.	<i>Naar aanleiding van het onderzoek van Arcadis naar het benutten van de parkeergelengheid is het advies overgenomen om de drie parkeerplaatsen vooralsnog niet aan te leggen.</i>
20	Kortere parkeertijd instellen, nu de capaciteit kleiner is	<i>Recent is op verzoek van de ondernemers de parkeerduur verlengd van 1 naar 2 uur. Op verzoek van de winkeliers kan de duur weer worden verkort. De wijziging kan al op voorhand worden ingezet, maar er kan ook gewacht worden. De praktijk zal uitwijzen hoe de parkeerplaatsen worden benut.</i>
21	Plekken voor vergunninghouders alleen afgeven voor buiten winkeltijden	<i>De suggestie is veelvuldig gedaan. We zullen in het bebodingsplan nagaan om de parkeerplaatsen op de koppen van de zijstraten tijdens de winkeltijden alleen voor bezoekers en niet voor vergunninghouders beschikbaar te maken.</i>
	KRUISPUNT ACHTEROM/KONINGSSTRAAT	
22	Mee eens, goede en veiliger oplossing. Nu worden fietsers vaak over het hoofd gezien.	-
23	Fietsoversteek Achterom Koningsstraat: geen haakse hoeken!	<i>In de huidige situatie zijn de hoeken ook haaks. Fietsers die willen oversteken kunnen dat niet doen met een hoge snelheid. Dit verbetert de verkeersveiligheid.</i>
	GOOILANDPLEIN	

24	Hoe is het fietsparkeren op het Gooilandplein opgelost?	<i>Fiets parkeren is in het Definitief Ontwerp verwerkt. De fietsstallingen komen ongeveer op dezelfde locatie als nu: op het pleindeel tegenover de ijssalon.</i>
25	Blijft het terrein van de St. Vitus toegankelijk vanaf de noordzijde?	<i>Ja</i>
26	Een uitvaart zal het verkeer naar twee kanten vastzetten	<i>De opstopping is tijdelijk en lost na de stoet weer op. Uitvaarten vallen bovendien niet vaak samen met de spits.</i>
27	Er is zorg over de verkeersafwikkeling op het terrein van de kerk, dat alles zal vastlopen bij de uitvoering van dit ontwerp	<i>De verkeersafwikkeling zal nader moeten worden verkend om te bekijken of er sprake zal zijn van vastlopen en of er hiervoor oplossingen zijn te bedenken</i>
28	Kunnen mensen, zowel komend vanaf de noordzijde als vanaf de zuidzijde wel veilig het terrein van de kerk opdraaien	<i>Ja, dat blijft mogelijk. Vroeger was de Emmastraat ook een tweerichtingsstraat. Vanuit de Luitgardeweg, waar vandaan de grotere voertuigen het terrein op komen is een ontheffing af te geven.</i>
29	Fietsers hebben geen voorrang op de rotonde. Als middengeleiders op gelijke hoogte komen denkt de fietser dat hij voorrang heeft.	<i>De voorrangssituatie wijzigt niet ten opzichte van de huidige situatie. Ook nu hebben fietsers geen voorrang. Met haaiantanden wordt de voorrangsregeling duidelijk aangegeven.</i>
30	Er wordt vaak in groepjes overgestoken. Kan de fietsoversteek extra breed worden gemaakt?	<i>De oversteek is in het DO verbreed conform de richtlijn. Verder verbreden is niet verstandig want de fietsers moeten na de oversteek weer samenvoegen op een smaller fietspad.</i>
31	Shared space niet doen. Behoud een vrij liggend fietspad	<i>Arcadis deelt uw mening, maar er zijn ook argumenten om juist wél te kiezen voor shared space. Een vrijliggend fietspad is in te passen, maar gaat ten koste van de ruimtelijke kwaliteit. In de huidige situatie wordt de ventweg ook al gebruikt. Wij achten shared space veiliger en ruimtelijk aantrekkelijker. De Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (AKR) bevestigt dit..</i>
32	Langestraat2, 10a-24: lichthinder van verkeer in de Emmastraat.	<i>Door de nieuwe situatie verwachten wij geen lichthinder voor het betreffende pand. Het verkeer dat op de nieuwe rijstrook in noordelijke richting rijdt, zal vooral licht geven richting de rijbaan van de Groest. Het iets bol gelegde middeneiland van de rotonde en de bomen rondom het plein, zullen het eventuele lichtschijnsel voldoende afvangen.</i>
33	Langestraat: zebra aanbrengen bij AH	<i>De aanleg van een zebrapad kan de verkeersveiligheid negatief beïnvloeden: vanuit de praktijk is bekend dat niet altijd voorrang wordt verleend aan overstekende voetgangers waardoor ernstige conflicten kunnen ontstaan.</i>
34	Voor Gooiland en voor Langestraat 2 wordt direct voor de bebouwing over de stoep gefietst. Kunnen jullie daar iets tegen doen?	<i>Het gedrag van fietsers is moeilijk te sturen. Wel anticipeert het ontwerp op het gedrag van fietsers door alle routes zo direct en goed mogelijk te faciliteren. De ruimte voor Gooiland wordt als shared space ingericht, zodat de gebruikers van de ruimte langzamer gaan en het veiliger wordt.</i>
35	Wordt de theateringang van Gooiland bij het ontwerp betrokken?	<i>Ja, de vervanging van het trottoir wordt meegenomen.</i>

36	Blijft de ventweg toegankelijk voor bestemmingsverkeer?	<i>Ja, alleen in noordelijke richting.</i>
37	Bij speciale evenementen worden er heel veel fietsen gestald op het plein. Wordt daar rekening mee gehouden in het ontwerp?	<i>Het ontwerp voorziet in fietsstalplaatsen voor het dagelijkse gebruik. Bij grote evenementen kan de initiatiefnemer het plaatsen van fietsen zelf sturen, bijvoorbeeld door het aanwijzen van plekken of door mobiele rekken. Daarbij dienen de benodigde fietsroutes vrij te worden gehouden. Het ontwerp biedt daarvoor voldoende ruimte.</i>
	GROEST	
38	Fietsaansluiting vanaf de Herenstraat naar de Groest-noord is nu verwarrend.	<i>Dit is aangepast door de Herenstraat aan te laten sluiten op een pleintje met shared space waar alle weggebruikers rekening met elkaar moeten houden. De shared space inrichting zorgt ervoor dat fietsers langzamer gaan fietsen en daardoor oplettend zijn voor vrachtwagens die vanwege bevoorrading kruisen en voor fietsers en voetgangers die kruisen. In de huidige situatie is er nog wel enigszins een fietspad aangegeven; dit leidt tot schijnveiligheid omdat de meeste fietsers zich er niet aan houden. In het definitieve ontwerp is het een plein met één en dezelfde inrichting.</i>
39	Fietspad duidelijker maken nabij het politiebureau	<i>Veel verkeer kruist hier en daarom is juist voor het politiebureau een shared space ingericht. Door geen duidelijk fietspad aan te geven, wordt er langzamer gelopen, gefietst en gereden.</i>
40	Glasbak neerzetten op Groest. Afstand tot huidige containers veel te groot, daardoor nu bij regulier/grijs gedumpt.	<i>In het ontwerp is de plaatsing van ondergrondse verzamelcontainers (OVC's) op 3 locaties op de Groest meegenomen. Er komt 1 locatie met 3 OVC's (restafval, PMD en GFT), 1 locatie met 2 OVC's (restafval en Papier) en 1 locatie met 2 OVC's restafval en PMD. Aangezien het aantal plekken voor OVC's op de Groest beperkt is hebben andere afvalsoorten de voorkeur gekregen boven glas, bovendien kan men glas-OVC's op basis van de locatiecriteria niet overal plaatsen. Er een locatie 'in de buurt' gevonden die daarvoor wel geschikt is. Deze is gelegen op de Prins Bernhardstraat (Zie kaartje).</i>

		
41	Groest 124/126: is hier nu een laad en losplaats. Wordt zo gebruikt, maar staat niet op tekening. Het beperkt de uitrijmogelijkheid vanuit 93.	<i>Hier is geen formele laad- en losplaats. In de nieuwe situatie met een rijbaan van asfalt wordt duidelijker dat onterecht op de rijbaan wordt stil gestaan.</i>
42	Entree Groest 93: kan de inrit duidelijker aangegeven worden?. Nu is de inrit vaak niet toegankelijk omdat er auto's gaan laden en lossen. Suggesties: haaiantanden, of kruis op de weg. Voldoende uitzicht waarborgen	<i>In het DO wordt de inrit van Groest 93 duidelijk zichtbaar doordat deze aan weerszijden van een beplantingsstrook wordt voorzien. Ook zal de begrenzing van de inrit in de bestrating worden gemarkeerd.</i>

43	Kan er een veilige fietsoversteek gemaakt worden ter hoogte van de Bernhardlaan, in het VO staat een plantstrook in de weg.	<i>Dit is op het DO aangepast.</i>
44	Bij inrit Hilvertshof het fietspad en voetpad duidelijk aangeven.	<i>Dit is in het DO door middel van haaiantanden verduidelijkt.</i>
45	Vanaf de afrit Hilvertshofgarage en bij Prins Bernhardstraat duidelijke bewegwijzering aanbrengen richting Amersfoort en Laren.	<i>Bewegwijzering wordt onderdeel van het bebodingsplan dat nader uitgewerkt wordt aan de hand van het DO.</i>
46	Kan net als in Amersfoort de namen van de parkeergarages veranderen in Centrum-Hilvertshof, Centrum-Kerkbrink en Centrum-Silverpoint, etc.?	<i>Gemeente gaat dit idee opperen in het overleg met de andere eigenaren van de parkeergarages.</i>