- Voor aanstaande 3 juli in de raadscommissie hoop ik het volgende in te dienen. Na inspraak 4 oktober 2023 rond de Gijsbrecht. Vragen naar aanleiding hiervan met zorgen rond verkeersveiligheid
-
-
- Wethouder Göbbels heeft via persoonlijke mail mij wat geschreven en het college heeft via het afdelingshoofd leefomgeving mijn vragen ambtelijk beantwoord.
- mijn vragen waren gericht aan de raadsleden persoonlijk.
- In reactie per punt op de beantwoording van het college via afdelingshoofd leefomgeving ook meegenomen(zie attachment)
-

- 1.
- Beoordeelt u de verkeerssituatie na de vernieuwing als verkeersveilig voor fietsers of niet?
- Ja, de nieuwe inrichting is verkeersveilig voor alle weggebruikers. Door de kruisingen met de
- Bosdrift en de Neuweg gelijkwaardig te maken en in te richten als 30 km/u gebied, wordt het
- daar een stuk verkeersveiliger.
- Er wordt gesteld dat de vernieuwing vd Gijsbrecht verkeersveilig is voor alle weggebruikers.
-
- Is het niet zo dat de raadsleden zich zorgen maken over verkeersveiligheid in de Gijsbrecht met oog op fietsers en auto's samen met overstekende voetgangers en dat de Fietsersbond daar zich ook over heeft uitgesproken? Ik geloof dat het winkelen met de verbreding van de stoepen verkeersveiliger wordt. Maar de ontwikkeling van fietsers op de rijbaan tegelijk met automobilisten is een zorgelijk punt en helemaal met het oog op een ander gesteld doel van deze straat: het opvangen van het autoverkeer vanuit de Diependaalselaan. Dat is de reden dat deze straat niet meer als auto te gast straat kan worden gebruikt en de fietser geen voorrang krijgt. Mijn conclusie, het wordt niet voor alle weggebruikers even verkeersveilig.
-
- Het tweede gedeelte over verkeersveiliger daar kan ik deels mee inkomen. Voor de voetganger bij de winkels die niet meer worden gekruisd door snelle fietsers. Ik ben het eens dat het voor een deel vast verkeersveiliger kan worden. Maar volgens mij veronderstelt de gemeente met veiligheid iets anders wat inwoners voor ogen hebben. Die bedoelen veiligheid in algemene zin en niet blootgesteld aan wangedrag van anderen. Niet bang hoeven zijn voor een schadelijke confrontatie met...
- Daar getuigt de reactie van de petitie onlangs vanuit de van der Helstlaan nog van. De inrichting is verkeersveilig volgens de gemeente maar het rijgedrag niet. En daarmee ontslaat de gemeente zichzelf van de noodzaak tot verandering.
- Ditzelfde dilemma geld ook voor de Gijsbrecht verderop zou ik zeggen. Twee groepen waarvan nu vanwege snelheden het rijgedrag in twijfel kan worden getrokken baren ons als Hilversummers zorgen. De automobilisten en de snelle e bikes. Wat gaat u aan hun verkeerde rijgedrag doen? Komt er een flitspaal ms?
-

- Bent u het met de Fietsersbond eens dat de inrichting van een weg waarin fietsers en auto's deze met elkaar moeten delen er niet veiliger op wordt? Het wordt nu wel veiliger voor voetgangers. Ik ben benieuwd hoe de raadsleden dit beoordelen, welke invulling zij geven aan het woord veiligheid en deze wegen. Vindt iedereen in deze zaal dat de inrichting veiliger gaat worden? Of in ieder geval een verkeersveiliger. Maar voor fietsers geenszins. Dit is niet alleen een vraag aan het college maar aan de raadsleden persoonlijk.
-
- 2.
- In hoeverre voelt u zich als raadslid verantwoordelijk voor de veiligheid van fietsers en bent u
- bereid om dit kwetsbaar verkeer voorrang te verlenen boven de bereikbaarheid van auto's ofwel
- de opvang van het diependaalse verkeer?
- Het college ziet toe op een verkeersveilige inrichting voor alle weggebruikers. Er is gekozen voor
- een inrichting waarbij de Gijsbrecht minder aantrekkelijk wordt voor doorgaand autoverkeer.
- Auto’s zullen de rijbaan moeten delen met fietsers. Er zal een beperkte verschuiving
- plaatsvinden van autoverkeer richting de Diependaalselaan.
- Mijn vraag is een vraag naar een keuze die gemaakt zou moeten worden naar ik meen op beleidsniveau die helder is: het leven van fietsers gaat boven de bereikbaarheid van autoverkeer. In dit geval wordt de Gijsbrecht onaantrekkelijker gemaakt volgens het afdelingshoofd leefomgeving omdat er samengereden wordt met fietsers. In hoeverre dient de onveiligheid voor fietsers de onaantrekkelijkheid van deze straat voor autoverkeer? U laat fietsers meer risico lopen en gaat ervan uit dat dit risico ms wel ongemakken creeert voor de automobilist om deze straat minder vaak te berijden? Gaat deze gedachte op beleidsniveau niet ten koste van kwetsbaar verkeer?
- Ook het weghalen van zebrapaden verbaasde mij bij mijn inspraak en een paar raadsleden in de commissie 4 oktober 2023 .
- Eigenlijk wordt verkeersveiligheid verwacht van de meer gestresste en daarmee alerte voetganger en automobilist. Bij dieren maakt stress ziek en bij mensen is dat ook. Ik roep de gemeenteraad op om op dit punt een verschil te maken in onderscheid tussen veiligheid en gevoel van veiligheid. En burgers hierin tegemoet te komen niet met nog meer stress in het verkeer, maar bescherming en veilige inrichting. Want het oversteken aan de Kamerlingh Onnesweg werkt goed veilig: er gebeuren niet superveel ongelukken omdat men extra alert is. Maar het levert mensen stress op en een gevoel van onveiligheid. Dat deze stress ongezond is is wetenschappelijk bekend. En het tast de bereikbaarheid en de leefbaarheid van kwetsbaar verkeer aan.
- Ik hoop dat raadsleden dit ook meenemen en een keuze kunnen maken als vertegenwoordiger van de veiligheid voor kwetsbaar verkeer.
-
- 3.
- Verder werd er gesproken over dat de wethouder bevoegdheid kreeg om het plan Gijsbrecht
- sneller te verwezenlijken. Wat doet dit met de verantwoordelijkheid van de gemeenteraad voor

- wat betreft de veiligheid van inwoners? Valt de verkeersveiligheid van een straat bij het
- verschuiven van de bevoegdheid voor inrichting ook onder de wethouder of blijft dat een
- bevoegdheid en verantwoordelijkheid apart van de gemeenteraad?
- Het voorlopig ontwerp voor de Gijsbrecht is uitvoerig besproken in de raadscommissie van 4
- oktober 2023 en de raadsvergadering van 15 november 2023. Hierin waren de basisprincipes
- voor een verkeersveilige inrichting reeds vastgelegd, die ook in het definitieve plan zijn
- opgenomen. Met behulp van de co-creatie sessies met onder andere Platform G&CZ zijn er in het
- definitieve ontwerp veilige plekken voor doorsteken aangewezen voor kwetsbare groepen.
- Het definitief ontwerp is op 19 december 2023 vastgesteld door het college van B&W. De raad is hierover geïnformeerd met een raadsinformatiebrief. De uitvoering van het project (inclusief verkeersveiligheid) zal plaatsvinden onder verantwoordelijkheid van de portefeuillehouder.
-
- Bas Nanninga merkte op in de raadscommissie van 4 oktober dat er een spagaat ligt in de inrichting op papier: is het nu een verblijfsgebied of is het nu een doorstroom gebied? Het kan niet beide. Er moet gekozen worden. Dit viel mij ook op tijdens mijn inspraak. En tijdens de vergadering werd nog genoemd door de woordvoerder van de winkeliersvereniging dat meer dan 80 procent van het winkelbezoek te voet of te fiets komt. Is dat niet iets om extra mee te wegen?
-
- De verantwoordelijkheid van de uitvoering inclusief verkeersveiligheid valt onder de portefeuille houder. Wie is dit nu? Welke wethouder? En betekent dat ook als er onveiligheid geconstateerd wordt mensen zich kunnen wenden voor een adequate reactie in geval van teveel ervaren onveiligheid? Dus kunnen inwoners dan rekenen op een persoonlijk antwoord van deze persoon?
-
-
- 4.
- En met welke cijfers van aantal ongevallen houdt deze gemeenteraad rekening van hoeveel ongevallen acceptabel zijn? Kortom, met hoeveel ongevallen mag een straat toch veilig verklaard worden? De verkeersveiligheid op de Gijsbrecht na de herinrichting zal worden gemonitord door de snelheid en het aantal verkeersbewegingen te meten. De maximale snelheid bedraagt 30 km/u op de Gijsbrecht. Het maximaal aantal verkeersbewegingen ligt rond de 6.000 motorvoertuigen per etmaal.
-
- Naast de maat van het onderzoeksbureau Goudappel met 6000 verkeersbewegingen, hanteert de gemeente ook de maat van verkeersonveiligheid dmv het aantal meldingen van ongevallen. Hoeveel ongevallen mogen er vallen wat acceptabel is en in welke mate voor deze gemeenteraad om wel of niet in te gaan grijpen in het verkeer?

-
-
- 5.
- Veel Hilversummers denken nog dat deze straat een auto te gast straat wordt. Graag een helder geluid vanuit de gemeenteraad over wat de status van dit doorstroom/verblijfsgebied is voor fietsers De Gijsbrecht wordt geen auto te gast straat, er rijden teveel motorvoertuigen over de Gijsbrecht om formeel aangewezen te kunnen worden als fietsstraat waarbij de auto te gast is. Het wordt een 30 km/u weg met bijpassende inrichting waarbij auto’s en fietsers de rijbaan delen en er veel ruimte is voor voetgangers aan weerszijden van de rijbaan.
-
- Fijn dat het een 30 km/u straat wordt. Maar de vragen blijven staan:
-
- Uw keuzes als raadslid? verblijfsgebied/doorstroom en veiligheid fietsers/opvang auto's
- 1.a Wat doen de raadsleden met het aangeven van de spagaat van raadslid Bas Nanninga en de fietsersbond dat er een keuze gemaakt moet worden tussen verblijfsgebied en doorstroom?
- 1.b. En wat met de principiële keuze van de bereikbaarheid van auto's en de veiligheid van fietsers? De gemeente stelt dat het voor alle weggebruikers verkeersveiligheid biedt, maar dat is natuurlijk niet zo in het geval op straatniveau, dus de werkelijkheid op straat.
- De fietser beland namelijk bij botsing in het ziekenhuis en ms zelfs met letsel en de automobilist komt er ms met de schrik vanaf. Van evenveel verkeersveiligheid is er dus geen optie, kwetsbaar verkeer is de dupe en u zult hierin naar mijn idee een keuze moeten maken voor bescherming van kwetsbaar verkeer. Dat kan ook door beperking van kwetsbaar verkeer, dus minder bereikbaarheid, maar dat is op deze plek als verblijfsgebied nonsens waar voetgangers en fietsers het winkelpubliek vormen en nog meer autoverkeer omwille van veiligheid (dit gebeurt al) mij onwenselijk lijkt.
-
- 2. Uw (adequate of niet) reactie?
- wanneer mensen laten weten bij u als raadslid dat ze zich helemaal niet veiliger voelen als fietsers met auto's op de rijbaan of als voetganger overstekend? Of wanneer de maat van inrichting niet voldoet aan het bieden van veiligheid volgens Goudappel (te druk, meer dan 6000 verkeersbewegingen) Of wanneer er eenvoudigweg teveel ongevallen worden gemeld. wat doet u dan? Hoeveel ongevallen mogen er vallen voor de maat vol is bij deze gemeenteraad?
- En hoeveel tijd laat u hierover heen gaan?
- Ik mag hopen niet zoals bij het Oosterspoorplein 2 jaar lang?
-
- Wanneer komt er een autostop? Of blijft u maar eeuwig faciliteren?
- En de hamvraag die een echte Hilversumse is (beperkte ruimte teveel auto's) met de verwachte toename van 180.000 auto's door de straten heb ik raadslid Ron Lance in een vergadering horen zeggen: wanneer, maar vooral ook hoe wordt de toename van het autoverkeer gestopt?
- Wanneer komt er een einde aan? Wat is uw beleid hierop wat de wethouder moet uitvoeren?
- Dit zullen bewoners op andere plekken zich ook afvragen, zoals in het centrum bij monde van Reginald Koster en Marion Donk, kwetsbare maar dappere inwoners die de moeite hebben genomen om te strijden

tegen teveel geluidsoverlast die straks meer mag bedragen dan een straaljager en voor eerder overlijden kan zorgen.

- En hoe adequaat wordt er gereageerd op bewezen en gevoelde verkeersonveiligheid op straat? Dat het autoverkeer geweerd wordt bij de kleine spoorbomen door een miljoeneninvestering bij de NS en 5 seconden reistijd en niet door inspraak van inwoners is wat mij betreft een veeg teken wanneer er op die plek gewoon automobilisten door rood rijden geteld door verkeersregelaars.
-
- Het baart mij als persoon die de waarde en impact van beleidswerk snapt, dat er geen duidelijke keuze wordt gemaakt voor de veiligheid van de fietsers vanuit de gemeenteraad Hilversum. Een gebrek aan keuze voor de veiligheid van fietsers en voetgangers boven de bereikbaarheid of een geaccepteerde traagheid in bureaucratische reactie op onveiligheid vanuit het gemeentehuis achter een bureau heeft in het stationsgebied al vele slachtoffers gemaakt. Een cijfer dat ik graag komende tijd helder hoop te krijgen. Ik denk dat er bewezen kan worden dat politieke opvattingen die immoreel voelen ook daadwerkelijk onze binnenlandse veiligheid aantast.

-
-
- Tot zover mijn vragen aan de raadsleden,
- -ik hoop dat u mij wat helderheid kunt geven over bovenstaande keuzes. Ik neem aan dat u zich verantwoordelijk voelt ook voor de verkeersveiligheid van Hilversummers. Volgens het afdelingshoofd ligt de verantwoordelijkheid van de inrichting incl verkeersveiligheid bij de portefeuillehouder. Maar mogen wij als Hilversummers van deze persoon een adequate reactie verwachten als deze alleen het coalitieakkoord uitvoert en volgt?
-
- -En inzicht in uw toekomstige reactie op verkeersonveiligheid op de Gijsbrecht-
- wat is uw ingreep? Komt er een autostop?Of blijft u bij een het onaantrekkelijk mogelijk maken met meer risico voor fietsers?Wat ten koste van fietsers is.
-
- En misschien kunt u met mij vaststellen dat een even grote verkeersveiligheid van alle weggebruikers met auto's met fietsers op dezelfde rijbaan in dit gebied en overstekende voetgangers geen uitgangspunt kan zijn met deze vernieuwde inrichting. Het antwoord vanuit het college klopt niet naar ik meen.En daarmee de zorgen van verschillende raadsleden en omwonenden en fietsersbond terecht.
-
- -Van het inrichtingsprincipe STOMP ook geen sprake is: kiezen voor opvang van autoverkeer betekent namelijk geen fietsstraat en dus geen voorrang voor fietsverkeer. PSTOM is dit.of POMST.
-
- Graag een stap naar realistische politiek die adequaat reageert op onveiligheid op straatniveau. Onveiligheid niet alleen in het aantal ongevallen maar ook gevoelde onveiligheid zoals het CDA zelf ooit in 2018 in een rapport naar voren bracht....Graag bij veiligheid dus niet alleen naar inrichting kijken maar ook gevoelde veiligheid van hilversummers mee nemen. En bij monitoring dus niet alleen rekening houden met meldingen van ongevallen maar ook van gevaarlijke situaties en onveilig gevoel.
-
- Ik ben zelf aan het onderzoeken of een verkeersapp evt kan voorzien in de overzichtelijkheid van wat er op straat gebeurt, wat inwoners voelen en hoe de gemeente daarop reageert. Een communicatiemiddel ten dienste ook van realistische politiek met adequate reactie op onveiligheid waar veel fietsers en voetgangers op hopen. Ik hoop dat de gemeente en u als raadsleden hiervan ook het nut inziet!

Hoogachtend,
Een bezorgde moeder

en tevens lokaal schilder die de verkeersonveiligheid op de voet volgt als thema

Ineke Gnodde-Bruijn,
Atelier in het gras