



concept

Hilversum, 15-11-2023

Beste leden van de Raadscommissie Ruimtelijke ordening en projecten,

Reizigersvereniging Rover, afdeling het Gooi, maakt zich ernstig zorgen over de positie van de bus in Hilversum en dan met name over het gemak waarmee bij de herinrichting van de Kerkbrink de bus wordt 'verbannen' naar de centrumring. Reizigersadviesraad ROCOV-NH heeft dit al eerder aangekaart bij de projectgroep en de verantwoordelijk wethouder, maar krijgt steeds te horen dat dit al jaren geleden besloten is.

Wij verbazen ons over het ogenschijnlijke gemak om de busroute voor lijn 1 en 121 over de Kerkbrink te schrappen. Het is weliswaar in de uitgangspuntennota aangegeven, maar inmiddels heeft Hilversum een Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040 vastgesteld met als maatregel 4.10 het invoeren van een fijnmazig vervoersnetwerk met meer en kleinere bussen. Als deze bussen niet door het centrum kunnen rijden is er van een fijnmazig vervoersnetwerk geen sprake. Als het in de toekomst wel mogelijk is om (kleinere) bussen mee te laten rijden over de oost-west fietsroute over de Kerkbrink, waarom zou dit tot die tijd niet ook kunnen met de huidige elektrische bussen?

Het alternatief van omrijden via de Centrumring betekent een langere busroute van ruim 500 meter ten opzichte van de huidige route. Dit vraagt met het mogelijk in de toekomst in te voeren 30 km/h op de Centrumring 1,5 tot 2 minuten extra reistijd. Voor lijn 1 betekent dat op een reistijd van 15 minuten naar Kerkelanden een reistijdtoename van meer dan 10%, wat de bus minder aantrekkelijk maakt. Zorgwekkender is de slechte betrouwbaarheid van deze busroute. Vooral in de avondspits en op zaterdagmiddag is er veel vertraging op de Centrumring. Voor de aanleg van de HOV baan is circa 128 miljoen geïnvesteerd voor een reistijdwinst van 2 circa minuten en vooral voor een grotere betrouwbaarheid, waarbij het overgrote deel van de investeringen in Hilversum is gedaan. Nu de bussen uit Blaricum en Huizen niet meer in de file op de Emmastraat en Achterom hoeven aan te sluiten, zou dat in de toekomst wel het geval zijn met bus 1 en 121 op de 's-Gravelandseweg en Oude Torenstraat? Dan staat het Openbaar vervoer letterlijk achter de Particuliere auto in plaats van hiervoor, zoals het STOMP principe beoogt.

En wat betekent het voor de reizigers, oftewel Hilversummers uit vooral Kerkelanden?

- De route wordt t.o.v. de huidige situatie circa 500 meter langer. Het kilometertarief is nu 17,9 cent. Dus wordt een rit op saldo vol tarief (prijsspeil 2023) 9 cent duurder.
- Het voorstel gaat ervan uit dat met alle maatregelen die beoogd zijn, de doorstroming zal verbeteren ten opzichte van de huidige situatie. Hoe dat gerealiseerd wordt is overigens volstrekt onduidelijk. Transdev gaat uit van een gemiddelde snelheid van 20 km/u. Dat leidt dan tot een toename van 90 seconden. In de dienstregeling zou dat tot plus twee minuten kunnen uitwerken.
- Het totaal aantal DRU (Dienstregeling uren) op concessieniveau moet gelijk blijven. Voor het vergelijk: Per week rijdt lijn 1 nu 391 ritten; de langere route kost uitgaande van 90 seconden dan per week 587 minuten. Gemiddeld geldt op dit moment een rijtijd van 32 minuten voor een rit op lijn 1. Dat betekent dat er per week 19 ritten geschrapt zouden moeten worden om de extra rijtijd te compenseren. Als we dat over de week spreiden gaat het om 3 of 4

ritten minder per dag. Gaan we uit van 2 minuten dan kost het per week 782 minuten; moeten er 25 ritten per week geschrapt worden; dus 4 of 5 per dag minder.

- Als de route ook wordt omgelegd via de Koninginneweg komt er circa 600 meter bij. Op basis van prijspeil 2023 zal een rit op saldo vol tarief dan nog eens 10,7 cent duurder worden. Rijtijd plus 108 seconden. In de dienstregeling zou dat tot plus twee minuten kunnen uitwerken; per dag nog eens 3 tot 5 ritten minder ter compensatie.

Kortom, het 'verbannen' van de bus over de Kerkbrink betekent voor de Hilversumse busreizigers op de belangrijkste Hilversumse buslijn:

- **Een langere reistijd**
- **Een onbetrouwbare dienstregeling**
- **Maar één centrumhalte, die bovendien niet is ingetekend in het DO**
- **Het oversteken van de drukke centrumring (zonder zebrapad!!) om die halte bereiken**
- **Een halte die niet aan de wettelijke toegankelijkheidsnormen kan voldoen (geen ruimte voor)**
- **En dat alles voor een duurdere rit.**

Dit kan toch niet de bedoeling van de uitgangspunten van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040, waar duurzame vervoerwijzen als lopen, fietsen en openbaar vervoer meer ruimte moeten krijgen?

De Kerkbrink blijft tijdens de venstertijden ook bereikbaar voor vrachtwagens om te laden en lossen in het winkelgebied. De inrichting van de oost-west fietsroute over de Kerkbrink zal hier ruimte aan bieden. Dat betekent dat het fysiek mogelijk blijft om ook met een elektrische bus (stapvoets) over de Kerkbrink te rijden. In binnen- en buitenland zijn er tal van voorbeelden van veilig medegebruik door bus van fiets- en voetgangersgebieden.



Daarom vragen wij dan ook om na herinrichting de busroute in westelijke richting over de Kerkbrink te handhaven tot de invoering van een fijnmazig vervoersnetwerk conform het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2040.

Uiteraard zijn wij bereid verder mee te denken.

Met vriendelijke groet,

Namens Rover, afdeling het Gooi,

John Dietz



hetgooi@rover.nl