

Amendement – Stip aan de horizon: wijkgerichte aanpak mobiliteit en mobiliteitsmilieus

De raad van de gemeente Hilversum in vergadering bijeen op 1 februari 2023, besprekende de Concept Omgevingsvisie Hilversum 2040,

overwegende dat:

- vanuit de participatie wordt gesteld dat de Omgevingsvisie richting moet geven aan het stellen van “nieuwe prioriteiten in de openbare ruimte en geleidelijke afwaardering van de rol van de auto”;
- de concept Omgevingsvisie deze nieuwe prioriteiten in de openbare ruimte duidt (paragraaf 4.2.4): “Door betere alternatieven aan te bieden voor de auto kan ruimte worden vrijgespeeld voor groen, klimaatadaptatie, spelen, fietsen en ontmoeten.”;
- alle voorzieningen in Hilversum door de compacte vorm van Hilversum op 15 minuten loop- of fietsafstand liggen (en meestal sneller);
- het stimuleren van lopen en fietsen naar voorzieningen en het centrum een positief effect heeft op de leefbaarheid van de openbare ruimte;
- veilige routes daarbij essentieel zijn;
- ervaringen in steden als Leiden, Zutphen, Delft, Utrecht, Amsterdam laten zien dat prioriteren van vervoersmodaliteiten daadwerkelijk zorgt voor ruimte voor groen, klimaatadaptatie, spelen, fietsen en ontmoeten;
- de uitwerking van het uitvoeringsprogramma van de door de raad vastgestelde Mobiliteitsvisie 2040 met participatie gestart is;
- een gebalanceerde afweging op zijn plaats is: een auto is voor menig een (werk, mobiliteit, vervoer) van belang en de trendlijn laat nog altijd een lichte toename van autobezit zien;
- dit vraagt om een duidelijke en rationele aanpak en een visie op mobiliteit (milieus) die recht doet aan de mensen die er nu wonen én die Hilversumse wijken voorbereid op de toekomst,

voorts overwegende dat:

- in paragraaf 4.9 de volgende tekst over mobiliteit staat:

“In de ontwerp-Omgevingsvisie is veel gezegd over mobiliteit en de rol van de auto: ruimte voor andere doelen (lopen/fietsen, ontmoeten, deelmobiliteit) gaat op termijn ten koste van ruimte voor de auto. Ervaringen in andere steden leren dat dit soort transities aan de hand zijn en misschien wel 20 tot 30 jaar kosten. Wij willen waken voor een gepolariseerde discussie en denken dat de auto in de komende jaren nog een belangrijke sociaaleconomische functie heeft. We gaan wel eerst stappen zetten door het bijstellen van parkeerbeleid, de aanleg van snelfietspaden en beschikbaar stellen van vormen van deelsvervoer. Het uitvoeringsprogramma Mobiliteit zal daarin verdere prioriteiten stellen. Daarbij leggen we een direct verband met de te actualiseren visie Hilversum Buiten en de handboeken voor de openbare ruimte.”

besluit:

beslispunt twee van het concept-raadsbesluit te wijzigen zodat deze als volgt komt te luiden:

2. Te oordelen dat de ontwerp-Omgevingsvisie en ontwerp-PlanMER voldoende zijn om vrij te geven voor inspraak en daarmee fase 3 van het bestuurlijk Plan van Aanpak af te ronden, met wijziging in de ontwerp-Omgevingsvisie van het volgende:

De tekst van paragraaf 4.9 wordt als volgt aangevuld:

“Daarbij leggen we een direct verband met de te actualiseren visie Hilversum Buiten en de handboeken voor de openbare ruimte, en de wijkgerichte aanpak zoals onder meer beschreven in de Woonvisie. Hiervoor maken we gebruik van de ABC-mobiliteitsmilieus en het STOMP-ontwerpprincipe om de verschillende mogelijkheden en behoeften in een wijk mee te nemen en verbinden we verdichten en mobiliteitsingrepen met wijkverbetering. Stip aan de horizon hierbij is het 15-minuten-loop-en-fiets-stad principe: voorzieningen, centrum en natuur zijn vlot en op veilige wijze te voet of per fiets bereikbaar.”

Lex van Waarden

Haitske van de Linde

GroenLinks

VVD

Toelichting ABC-mobiliteitsmilieus en STOMP-ontwerpprincipe

Mobiliteitsmilieus

(<https://www.kaw.nl/projecten/onderzoek-naar-mobiliteit-en-verdichten/>)

Recent onderzoek van KAW Architecten, Goudappel en Ecorys laat zien dat het loont om wijkvernieuwing en principes van duurzame mobiliteit te combineren. Dit levert winst op bij verschillende maatschappelijke opgaven: bereikbaarheid van wonen, inrichten openbaar groen en de gezondheid van mensen. De combinatie verdichten en mobiliteitsingrepen levert meer voordelen op, dan enkel het toevoegen van wonen en de koppelkansen in de buurten, zoals eerder benoemd in Ruimte Zat. In deze aanpak wordt uitgegaan van verschillende mobiliteitsmilieus:

- A: Centrumlocaties; zeer goed bereikbaar met hoogwaardig openbaar vervoer, gemiddeld laag autobezit.
- B: Gemengde stad; meer autobezit, maar nog steeds goed bereikbaar met OV en fiets.
- C: Lagere dichtheden; buitenwijken, gericht op automobilititeit als primaire vervoersmiddel.

STOMP

(<https://www.verkeerskunde.nl/artikel/met-het-ontwerpprincipe-stomp-krijgen-voetganger-en-fietser-de-ruimte>)

STOMP staat voor Stappen – Trappen – Openbaar vervoer – Mobility as a Service (MaaS) - Particuliere auto
<https://www.verkeerskunde.nl/artikel/met-het-ontwerpprincipe-stomp-krijgen-voetganger-en-fietser-de-ruimte>

A23/19		HvH	D66	VVD	GrtL	CDA	DH	PvdA	SP	CU	BVNL
V	25										
T	9										

dangenomen dr