# VERENIGING UTRECHTSEWEG & OMGEVING

**Email: Utrechtsewegeo@gmail.com**
Bankrekening vereniging: NL84INGB0006257821
De Vereniging Utrechtseweg & Omgeving heeft tot doelstelling de behartiging van de belangen van zijn leden inzake instandhouding en verbetering van de natuur- en groengebieden, het handhaven van de bestaande bebouwingskarakteristieken,
alsmede het verbeteren van het woon- en leefklimaat in zijn verenigingsgebied dat zich uitstrekt langs de hele Utrechtseweg van 't Tolhuis tot de grens met Hollandsche Rading tot aan het spoor, de Noodweg tot aan de Holleweg, Eikenlaan/Eikbosserweg tot aan de Diependaalselaan.

Hilversum, 27 juni 2024

Geachte leden van de Commissie Duurzaamheid en Bereikbaarheid en overige leden van de Gemeenteraad Hilversum,

Onderwerp: Herinrichting N417 Utrechtseweg buitengebied.

Vanuit de Vereniging Utrechtseweg & Omgeving spreken wij onze bezorgdheid uit over het geplande dubbelzijdig fietspad. Wij hebben ruim voor 2015 gevraagd om wat aan de snelheid in het buitengebied te doen niet realiserende dat de Provincie ineens tot het inzicht kwam dat de N417 qua inrichting niet voldeed aan de verkeersveiligheid richtlijnen.

Het gevolg is dat er een plan voorligt voor een herinrichting van de weg en ontwikkeling van dubbelzijdig fietspad.

Wij hebben ons als Vereniging Utrechtseweg&Omgeving uitgesproken tegen dit plan.

In de ochtendspits is er veel verkeer. Gelijktijdig fietsen zo'n 100 scholieren vanuit omgeving Hollandsche Rading/ Maartensdijk richting Hilversum. Dit heeft in al die jaren niet tot verkeersongelukken geleid.

Reactie

Uit de ongevallenregistratie blijkt dat in de periode 2014 t/m 2023 op de N417 44 verkeersongevallen zijn gebeurd, waarbij 8 slachtoffers vielen. 7 van die 8 slachtoffers zijn met langzaam verkeer.

Van de 44 zijn er 22 met exacte plaatsaanduiding en 22 zonder exacte plaatsaanduiding. De meeste letselongevallen gebeuren op het fietspad, dit zijn vooral eenzijdige ongevallen en vervolgens ongevallen tussen fiets/bromfiets onderling. De smalle fietspaden kunnen daarvoor een oorzaak zijn. Vanuit de combinatie van analysegegevens valt te stellen dat er minimaal 13 rij-ongevallen met snelverkeer hebben plaatsgevonden. Dit zijn ongevallen met boom, dier (zoals ree) en wegmeubilair. Daarbij is het goed te realiseren dat bv bij een ongeval waarbij een auto een boom raakt, de auto het fietspad eerst heeft gekruist.

Uit tellingen is gebleken dat op de drukste weekdag inderdaad bijna 100 fietsers tussen 08:00u en 09:00u richting Hilversum fietsen. Deze rijden echter niet in groepen maar verspreid binnen dit uur.

Nu is het plan van de Provincie om een tweezijdig fietspad aan de leggen aan de westzijde van de Utrechtseweg en het bestaande fietspad aan de Oostzijde op te heffen. De fietsende jeugd moet nu in het voorliggende plan bij Cafe Moeke oversteken tijdens de drukte, vervolgens de Noodweg oversteken waar veel verkeer vanuit Loosdrecht komt, om vervolgens bij overgang naar de bebouwde kom weer over te steken ter hoogte van de Maartensdijkseweg. Een schatting leidt tot 130.000 complexe

oversteekbewegingen ten opzichte van de bestaande situatie waarin fietsers richting Hilversum geen enkele oversteek hoeven te trotseren.

Reactie

De oversteek bij Hollandse Rading is geregeld met verkeerslichten. De oversteek bij de rotonde Noodweg wordt nu al in twee richtingen gebruikt en op de nieuwe oversteek bij de Maartensdijkseweg komen maatregelen waardoor het oversteken veilig kan plaatsvinden. Wij kunnen de term van “complexe oversteken” dan ook niet volgen. Daarnaast is het vaak zo dat een situatie met overstekers juist veiliger wordt wanneer dit meer frequent gebeurt, immers gemotoriseerd verkeer weet dan dat de kans op kruisende fietsers groot is. Daarbij dient te worden opgemerkt dat gebruikers van het (brom-)fietspad voorrang moeten verlenen bij de rotonde Noodweg en de oversteek Maartensdijkseweg.

De gemeente Hilversum is daarnaast voornemens het deel van deze doorfietsroute vanaf de Maartensdijkseweg tot aan het centrum voor 2028 af te ronden waardoor deze oversteek mogelijk verdwijnt. Dit is ook opgenomen in het coalitieakkoord “Hilversum koesteren”.

De intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer is sinds 2009 afgenomen, er zijn voldoende lange hiaten (pauzes) tussen twee opvolgende auto’s om over te steken. Ter hoogte van de Maartensdijkseweg is dit gemiddeld tijdens de ochtendspits 12 seconden. In werkelijkheid zullen twee auto’s ook korter achter elkaar rijden waardoor de hiaten aanzienlijk groter zullen zijn en men daardoor de N417 veilig over kan steken.

Hoeveel ongelukken hierdoor gaan ontstaan is natuurlijk onbekend maar één aanrijding per 13.000 oversteken leidt toch al gauw tot 10 slachtoffers per jaar. 10 meer dan nu het geval is.
Daarom pleiten wij voor een heroverweging van het oorspronkelijke plan uit 2015 dat nu voorligt. Mobiliteit is veranderd, fatbikes hebben hun intrede gedaan, haastige schoolgaande jeugd vaak op e-bikes, wandelaars, race fietsers gaan elkaar tegen komen op een dubbelzijdig fiets-/wandelpad. Onverantwoord. Wat zijn de leerervaringen van andere Gemeenten die dubbelzijdige fietspaden hebben aangelegd, hoe stellen we de snelfietsroute voor die in 2015 nog niet ter sprake kwam?

Reactie

Vanaf 2006 is de provincie in gesprek met de Vereniging Utrechtseweg en andere direct aanwonenden. Daarbij is een intensief traject geweest van veel overleggen en toelichtingen bij jaarvergaderingen van deze stichting. Omwonenden zijn betrokken bij het ontwerpproces en vanaf 2007 heeft de provincie aangegeven voorstander te zijn van een tweerichtingen (brom-)fietspad aan de westzijde van de N417.

Uit de recente tellingen blijkt dat het aantal racefietsers en scooters dat gebruik maakt van de N417 klein is.

Ook volgt uit de tellingen dat er geen sprake is van gelijktijdige grote drukte in beide richtingen op de huidige fietspaden. Op het drukste moment op werkdagen tussen 08:00u en 09:00u fietst gemiddeld elke 40 seconden iemand in noordelijke richting en elke 90 seconden iemand in zuidelijke richting. Er zijn geen groepen schoolgaande fietsers waargenomen. De nieuwe situatie

met een (brom-)fietspad van 3,5 meter breed is voldoende breed om deze verkeersaantallen goed en veilig te kunnen verwerken.
Er zijn vooralsnog geen gegevens bekend waaruit zou blijken dat tweerichtingen fietspaden gevaarlijker zijn dat in één richting bereden fietspaden. Daarbij dient te worden opgemerkt dat op de smalle (direct aanliggende) (brom-)fietspaden naast de N417 in de huidige situatie ook fietsers en voetgangers tegen de richting in rijden/lopen. Een situatie welke door de stichting eerder als ongewenst en gevaarlijk is opgemerkt. Op verzoek van de stichting heeft de provincie in het verleden borden geplaatst om gebruikers te attenderen op het medegebruik door voetgangers.

Wij dringen aan op een intensief overleg met de bewonersverenigingen en verontruste ouders die zich zorgen maken over dit plan. De Provincie heeft het plan al sinds 2015 in de lade liggen dus er is blijkbaar geen urgentie om dit te realiseren. Laten we een half jaar uitstel nemen om dit plan goed te overdenken en te bediscussiëren.

Reactie
Zoals eerder aangegeven is er in aanloop naar het voorliggend plan een intensief participatieproces gevolgd. In eerste instantie is de reconstructie in combinatie met de realisatie van de ecoducten besproken en vervolgens alleen de reconstructie. Naar aanleiding van een oproep van de heer Schifferstein aan de provincie in 2006, waarin hij verzocht de N417 verkeersveiliger te maken, heeft de provincie dit project opgestart. Veel van de door bewoners aangedragen problemen worden in het voorliggend plan opgelost. Daaronder zijn wensen om de snelheid te verlagen naar 60km/h en gebruikers van de fietspaden (voetgangers, wielrenners en (brom-fietsers) meer ruimte te geven in dit plan opgenomen.

In aanloop naar de laatste inloopavond van 14 december 2023 heeft de provincie aan de heer Schifferstein aangeboden nogmaals met de stichting in gesprek te gaan om de laatste stand van zaken te bespreken. De heer Schifferstein gaf aan dat hier geen behoefte aan was en zou zelf initiatief nemen als dit mocht veranderen. Tot op heden heeft de provincie geen verzoek ontvangen. Overigens zijn er ook bewoners die ons juist vragen spoedig te starten met de reconstructie.

De reden waarom de provincie niet eerder met de reconstructie is gestart is dat de Raad van State tweemaal het onderliggend ruimtelijk plan heeft vernietigd. Overigens is dat beide keren gebeurd vanwege een procedurele fout, inhoudelijk heeft de Raad geen fouten geconstateerd. Het vervolgens weer in procedure brengen kost veel tijd omdat onderzoeken geactualiseerd dienen te worden en de interne capaciteit bij de provincie onder druk staat.

2
Een beslissing omwille van juridische efficiency mag niet leidend zijn als we de risico's niet voldoende onder ogen hebben.
Op dit moment zouden we willen pleiten voor een optimalisatie van de gescheiden fiets trace's, gebruik makend van de onteigeningen en zo een veilige scheiding aan te brengen tussen fietspad en auto aan de westzijde maar dan smaller zodat er ook minder bomen gekapt moeten worden. Aan de Oostzijde pleiten wij voor een aangepast fietspad met separatie richting autoverkeer zodat kinderen en recreanten veilig hun weg kunnen vervolgen. Er is voldoende ruimte voor het optimaliseren van de inrichting van de N417,

desnoods ten koste van de ruimte voor het autoverkeer; immers we willen de fietser meer ruimte geven in de Omgevingsvisie 2040.

Reactie
Elke andere inrichting van het profiel zal leiden tot de kap van aanzienlijk meer bomen en het moeten verwerven van meer grond. Bij gescheiden (brom-)fietspaden dient er tussen dit pad en de rijbaan een berm te komen van 5 meter. Uitgaande van alleen grondverwerving aan de westzijde van de N417 zou dit inhouden dat er circa 8 meter extra grond moet worden aangekocht en dat vrijwel alle bomen die nu kunnen worden behouden tussen de rijbaan en het westelijke tweerichtingenfietspad moeten worden gekapt. Daarmee zal de huidige laanstructuur geheel verdwijnen.

Het profiel van de nieuwe N417 kan niet smaller, auto's en vrachtverkeer hebben nu eenmaal ruimte nodig om veilig gebruik te kunnen maken van de N417.

Laten we daar nu een begin mee maken.
Wij dringen er op aan om de zienswijze te verwerpen en tijd te nemen voordat de schop in de grond gaat.
Vereniging Utrechtseweg&Omgeving
Tjen Schifferstein, voorzitter