Schriftelijke inbreng Raadscie Raadscommissie Ruimtelijke Ordening en Projecten d.d. 28 juni over Omgevingsvisie (ik kan dan niet persoonlijk inspreken)

Hilversum, 16-06-2023

Beste Raadsleden,

In mijn zienswijze m.b.t. de concept Omgevingsvisie, schreef ik:

… Al het bovenstaande kan worden beschouwd in twee categorieën: het maken van betere keuzes (met name over ruimtegebruik, fiets en groen), en het maken van steviger keuzes (leiderschap, participatie en duurzaamheid).

Het is uiterst belangrijk dat we nú nadenken over een gerichte, concrete en coherente visie die antwoord wil bieden aan de grote (ruimtelijke) vraagstukken die in Hilversum, maar ook in Nederland, leven. En dat volgens de participatie die hiertoe heeft plaatsgevonden.

Belangrijk hierin is om niet de verantwoordelijkheid door te schuiven naar toekomstig bestuur, maar juist lijnen uit te zetten die zullen leiden tot een beter, leefbaarder, Hilversum.

Niet het openlaten van alle keuzes, maar juist het stellen van duidelijke kaders is cruciaal. En ja, sommige keuzes doen op korte termijn wat pijn.

Tenslotte citeer passage uit de reactie van PlanMER op deze Omgevingsvisie:

“Wil de gemeente al haar doelen voor alle beleidsvelden realiseren, dan zou de Omgevingsvisie veel ambitieuzer moeten zijn, met veel meer en verdergaande maatregelen dan die zijn geformuleerd.”

Dit vat één en ander wel heel goed samen….

In de Omgevingsvisie zoals die nu aan u is voorgelegd, wordt e.e.a. iets helderder verwoord, maar duidelijke en eerlijke keuzes worden nog steeds niet gemaakt. Net als de cie MER constateert, vind ik dat er sprake is van botsende ruimteclaims, die niet vertaald worden in concrete maatregelen.

En de rek is eruit.

U kan als Gemeenteraad minimaal krachtig en eendrachtig afdwingen dat in eerstvolgende concrete projecten en gebiedsagenda’s de prioriteitsvolgorde openbare ruimte wordt waargemaakt. Om te beginnen de Gebiedsagenda Centrum, Kerkbrink/Oude Torenstraat en de Gijsbrecht.

AL die botsende en vaak conflicterende ruimteclaims worden niet opgelost met nog slimmere verkeerslichten of andere technologische trucs (analogie met stikstof crisis??). Vrijgekomen (auto) ruimte wordt direct weer opgevuld en experts pleiten dan ook voor meer duurzame oplossingen, ie een echt alternatief voor de auto bieden.

Toon dus hier lef door dit duidelijk te maken en te kiezen voor leefbaarheid.

Neem niet mobiliteit maar hoe om te gaan met de openbare ruimte als uitgangspunt en handel daar ook naar.

Het is mooi dat de geschreven woorden een duidelijke prioritering in de openbare ruimte laten zien, maar ik zie het college het tegenovergestelde doen. Er worden geen 1e stappen gezet bij botsende ruimteclaims. Exemplarisch zijn de eerste schetsen voor de Kerkbrink/Oude Torenstraat en de Gijsbrecht waar de fietsers verliezen. Zie schema (met dank aan Rob Roskes). Zo creëer je geen

prikkels voor gedragsverandering waarmee ruimte voor noodzakelijk autoverkeer ontstaat. Er zijn meer concrete maatregelen nodig om de doelen te halen.

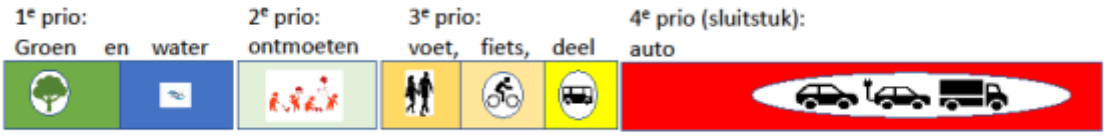
Toon lef en leiderschap door op prioriteiten te sturen in eerste projecten en gebiedsagenda's.

Omgevingsvisie over prioritering openbare ruimte:
In de openbare ruimte hebben groen en water de eerste prioriteit.
Ontmoetingsplaatsen staan op twee, gevolgd door meer ruimte voor voetganger, fiets en deelvervoer.
Dat is ruimte die uitnodigt tot bewegen. Ruimte voor de auto is het sluitstuk.

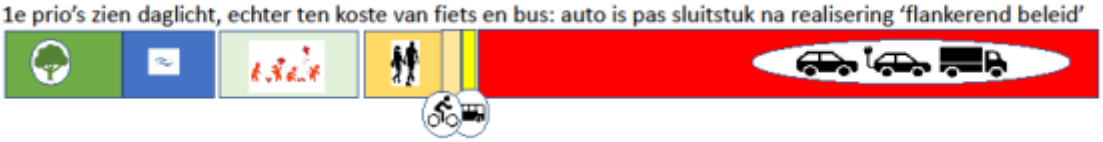
Huidige verdeling openbare ruimte:



Omgevingsvisie over prioritering openbare ruimte:



1e stap Kerkbrink en Gijsbrecht van Amstelstraat:
1e prio's zien daglicht, echter ten koste van fiets en bus: auto is pas sluitstuk na realisering 'flankerend beleid'



Het is 'Push' én 'Pull'

Korte (interne) autoritten domineren. Daar is voor gedragsverandering. Een voorwaarde is dat er 'pull-maatregelen' (de wortel) komen (maak fietsen aantrekkelijker door goede fietspaden en -straten en veilige en logische fietsparkeervoorzieningen). Maar zonder 'pushmaatregelen' (de stok) (parkeren duurder, niet gedogen stoepparkeren, beperken auto radialen) is er geen enkele prikkel om het gedrag te veranderen en de druk op de leefomgeving te dempen.

Gedragsverandering bereik je door ingesleten gewoontes te doorbreken. En dat doet soms pijn, totdat je ziet wat je ervoor terugkrijgt. Met fysieke maatregelen, zoals een knip in de Havenstraat of Oude Torenstraat. Dat schudt wakker.

Toon lef en leiderschap door niet alleen de wortel aan te bieden, maar ook de stok te hanteren.

Breng balans in 'quick wins' versus 'echte maatregelen'

Quick wins als het invoeren van 30 km, parkeerbeleid en een auto-arme 'binnencentrum' helpen en laten zien dat het ernst is , maar gaan tomtom en de automobilist niet overtuigen: de kortste route voor intern verkeer blijft over de centrumring gaan. Hier heeft meer dan 50% van de auto's geen herkomst of bestemming in het centrum! Effect: congestie, ook voor noodzakelijk autoverkeer en aantasting van de leefomgeving.

Toon lef en leiderschap en verban doorgaand intern autoverkeer van de centrum-parkeerring.

Met vriendelijke groet,

John Dietz,