Reactie op vragen die gesteld zijn tijdens commissievergadering d.d. 3 juli 2024

Reconstructie N417, Utrechtseweg te Hilversum

1. Wie is in het uiterste geval als de minnelijke schikking niet lukt verantwoordelijk voor de onteigening?

Het is een provinciaal project, de provincie is en blijft daarbij ook verantwoordelijk voor de grondverwerving. Na verwerving wordt de grond immers van de provincie, de gemeente heeft daarin formeel/juridisch geen rol.
Voor het perceel dat nog niet in eigendom is van de provincie, ligt wel al een door beide partijen getekende koopovereenkomst bij de notaris. Zodra de ruimtelijke procedure onherroepelijk is, wordt de grond gepasseerd.

Voor het ontbrekende deel van 0,5 meter breedte van één perceel is onteigening op dit moment totaal niet aan de orde. Alle overige benodigde particuliere grond is al in bezit van de provincie. Bij één perceel is het aantal benodigde m2 verkeerd berekend, maar het onderliggend ontwerp is correct en de overeenkomst met de desbetreffende eigenaar bevat een afspraak die deze afwijking kan ondervangen. De desbetreffende eigenaar heeft tot op heden niet aangegeven dat zij geen gebruik willen maken van die afspraak. Vooralsnog ziet de provincie dan ook geen probleem m.b.t. de grondverwerving.
De wettelijke grondslag voor de onteigening is gelegen in artikel 11.4 lid 3 sub a en b Omgevingswet.

2. Loopt de procedure via de gemeenteraad van Hilversum, ook al voert de provincie de onteigeningsprocedure?

Nee, zie boven.

3. De inspreker van gisterenavond had het over het uitstellen van de procedure met een half jaar om naar andere alternatieven te kijken. Wat zijn de argumenten om niet uit te stellen?

Direct aanwonenden en de Vereniging Utrechtseweg zijn vanaf 2004 intensief betrokken bij het ontwerpproces. Ook recent is door de provincie aangeboden weer in gesprek te gaan, daaraan was helaas geen behoefte bij de voorzitter. Alle bedenkbare varianten zijn besproken, waarbij het uitgangspunt van de gemeente en provincie altijd is geweest dat de dikke beuken die een laanstructuur vormen zoveel als mogelijk worden gespaart en het aantal te kappen bomen tot een minimum wordt beperkt. Daarnaast wil de provincie van zo min mogelijk eigenaren grond verwerven, vandaar dat gekozen is voor verwerving van gronden alleen aan de westzijde van de N417.

Het uitstellen van de huidige procedure zal niet leiden tot een andere oplossing. Daardoor blijft de gevaarlijke situatie bestaan dat fietsers op de rijbaan komen of auto's moeten uitwijken op het fietspad waar op dat moment een fietser zit (zie foto van ongeval op dit deel van de N417 waarbij een auto op het fietspad terecht was gekomen). Uitstel zal mogelijk wel zorgen dat afgesloten koopcontracten met eigenaren hun geldigheid verliezen omdat hierin een

terugkoopoptie is opgenomen wanneer het project niet binnen de vooraf aangegeven tijdsperiode wordt opgestart.



Het ontwerp dat onderlegger is van het huidige bestemmingsplan voldoet aan alle richtlijnen en is door het CROW en het SWOV (het nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek) akkoord bevonden waarbij is geadviseerd de oversteek ter hoogte van de Maartensdijkseweg te maken. Ook de Fietsersbond heeft ingestemd met het voorliggend ontwerp.

Het bestemmingsplan wordt nu voor de tweede maal aan de gemeenteraad voorgelegd en is inhoudelijk ongewijzigd. De Raad van State heeft het Bestemmingsplan in 2017 vanwege een fout op de plankaart vernietigd, inhoudelijk waren er geen opmerkingen. Alle mogelijke inpassingsvarianten zijn beschouwd waarbij de direct aanwonenden en de Vereniging Utrechtseweg betrokken is geweest. De optie die de heer T. Schifferstein tijdens de commissiebespreking (dd 3 juli '24) heeft voorgelegd, is in de bespreking in de raadscommissie van de gemeente Hilversum (in 2016) ook aangedragen. Ruimtelijk past die oplossing niet, daarvoor moet meer grond worden aangekocht; óók aan de oostzijde van de N417. Daarnaast zullen aanzienlijk meer bomen moeten worden gekapt. Om die redenen heeft de raad destijds afgezien van het beschouwen van een andere dan de huidige variant.

4. Er is gesproken over dat fietsers per jaar 250.000 keer meer dat de Utrechtseweg overgestoken moet worden dan als aan beide zijde een fietspad ligt. Kan onderzocht worden of dat klopt en of en hoe het veilig kan?

Ons inziens is er geen relatie tussen het aantal extra oversteken en de totale verkeersveiligheid die door dit plan wordt verbeterd. Dat bij een (zeker bij een met verkeerslichten geregelde) oversteek ineens meer of minder wordt overgestoken zegt niets over de veiligheid van deze oversteek. Het is juist wel zo dat bij een oversteek waar vaker wordt overgestoken automobilisten alerter zijn omdat zij weten dat de kans groot is dat er iemand wil oversteken.

Op dit moment wordt aan beide zijden over een grote lengte direct naast de rijbaan gefietst en gelopen. Ernaast rijden auto's, bussen en vrachtverkeer met hoge snelheid voorbij. Het uitwijken van één van beiden kan leiden tot zeer ernstige of dodelijke ongevallen, vandaar dat een brede berm tussen beiden een noodzaak is. Door het project en de aanpassing tussen Hollandse Rading en de rotonde Noodweg wordt er niet meer tegen de richting in gefietst en gelopen op

een veel te smal pad. Door het opheffen van het oostelijke fietspad verdwijnen voor de (brom-)fietsers op die route 15 potentiële conflictpunten met uitwegen.
Voor de (brom-)fietsers in zuidelijke richting verdwijnen 3 van de 7 uitwegen tussen Hilversum en de rotonde Noodweg en worden de overige uitwegen geheel nieuw ingericht met goede uitzichthoeken voor het langzaam en gemotoriseerd verkeer.

Voor (brom-fietsers) in zuidelijke richting verandert er niets ten opzichte van het aantal huidige oversteken. Voor de richting vanuit Hollandse Rading naar Hilversum wordt in eerste instantie bij een veilige oversteek met verkeerslichten de N417 overgestoken. De provincie Noord-Holland is nog met Provincie Utrecht in overleg over een betere inregeling van de groentijd voor fietsers.

Vervolgens steekt men over bij de rotonde Noodweg, waar de snelheid van het gemotoriseerd verkeer laag is. Op die locatie wordt op dit moment al in twee richtingen overgestoken wat tot op heden zonder problemen gebeurt.

Enige oversteek die (terecht) extra aandacht vraagt is de oversteek ter hoogte van de Maartensdijkseweg. Juist daarom wordt daar een oversteek met middenrustpunt, een uitbuiging en plateau om de snelheid nog verder te beperken, aangebracht. Op verzoek van de raadscommissie van Hilversum (in 2016) wordt een verlicht portaal boven de weg aangebracht om gemotoriseerd verkeer nog meer te attenderen op overstekend langzaam verkeer (dat overigens geen voorrang heeft).

Uit de bijgevoegde recente tellingen is gebleken dat op de drukste weekdag bijna 100 fietsers tussen 08:00u en 09:00u richting Hilversum fietsen. Deze rijden echter niet in groepen maar verspreid binnen dit uur. De intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer op de N417 is sinds 2009 afgenomen, er zijn voldoende lange hiaten (pauzes) tussen twee opvolgende auto's om over te steken. Ter hoogte van de Maartensdijkseweg, waar 50km/h mag worden gereden, 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. Door het middenrustpunt kan de N417 in twee etappes worden overgestoken.

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".

5. Graag een visualisering van mogelijke uitwerkingen uiterlijk op maandag 8 juli beschikbaar moeten zijn wil het in de discussie in de fracties een rol spelen. Kan daarvoor gezorgd worden?



Voorbeeld vergelijkbare situatie fietsoversteekplaats Maartensdijkseweg.
NB: in tegenstelling tot dit voorbeeld, krijgt kruisend (brom-)fietsverkeer geen voorrang op autoverkeer op de N417