Schriftelijke inbreng Raadscie 5 juli over Uitvoeringsplan Mobiliteit 2040 (ik kan dan niet persoonlijk inspreken)

Hilversum, 16-06-2023

Beste Raadsleden,

Het is mooi te zien dat de gemeente werk maakt van beleidsplannen die te maken hebben met hoe we met de openbare ruimte willen omgaan. En die beleidsplannen geven allemaal aan dat we meer ruimte voor groen, water, ontmoeten, lopen, fiets en OV willen en aangezien de ruimte maar één keer gebruikt kan worden, betekent dat dus minder (fysieke) ruimte voor de auto. Wat ik mij wel afvraag is in hoeverre deze beleidsplannen serieus genomen worden bij de uitwerking in concrete plannen. De verschillende plannen die nu gepresenteerd zijn of worden vertonen nauwe samenhang, met name met de Omgevingsvisie. En wat mij betreft begint daar de schoen toch wat te wringen.

Het college schrijft terecht: “Voor het realiseren van de doelen is een totaalaanpak nodig: geen opsomming van losse maatregelen, maar maatregelen in samenhang”. Echter in het Uitvoeringsplan Mobiliteit 2040 worden essentiële schakels in bijvoorbeeld het fiets- en openbaar vervoersnetwerk beschouwt als individuele trajecten . Er is geen enkele samenhang tussen de verschillende plannen (vaak niet meer dan nader onderzoek of een pilot), die noodzakelijk is voor de totaalaanpak om tot een gewenste mobiliteitstransitie te komen.

Sterker nog dat de auto het sluitstuk zou moeten zijn, na prioritering voor groen, ontmoeten, lopen en fietsen zie ik niet terug in plannen voor o.a. de Gijsbrecht (het profiel van de rijbaan staat vast…), de Kerkbrink (fietsers over de belangrijke Noord-Zuid fietsroute moeten maar omfietsen door de Oude Torenstraat) en de plannen voor een hub in het Arenapark (De potentie voor een bestemming P+R op Arena lijkt laag door de goede autobereikbaarheid en parkeermogelijkheden in het centrum zelf….).

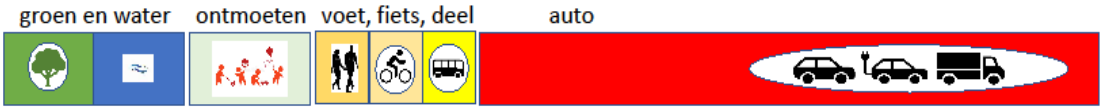
Kortom: beleid en uitvoering zijn uit balans.

Onderstaand plaatje geeft dit weer (met dank aan Rob Roskes)

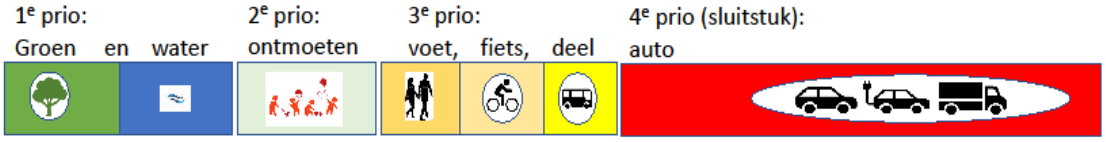
Omgevingsvisie over prioritering openbare ruimte:

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'



Aan u als Raad de mooie woorden uit de visie ook in daden om te zetten. Hoe kan het zijn dat "de auto als sluitstuk' pas kan worden gerealiseerd als er 'flankerend beleid' is. Dat moet toch onderdeel zijn van het Uitvoeringsplan? En als de gevolgen van de (STOMP) prioritering niet duidelijk zijn, heb dan het (bestuurlijke) lef om het te proberen en kijken wat de effecten zijn (zie 6 weken afsluiting Weesperstraat in Amsterdam).

Ik wil u uitnodigen de volgende vragen bij het college neer te leggen om daarmee het Uitvoeringsplan Mobiliteit in balans te brengen met de prioriteiten zoals die in de Omgevingsvisie zijn verwoord.

- Is het college bereid de uitvoeringsplannen in lijn met het STOMP-principe te brengen? Dus niet langer de fiets, maar de auto als sluitstuk. Zoals het college terecht schrijft: "Op doorfietsroutes bevordert het scheiden van vervoerstromen de verkeersveiligheid". * Dit impliceert soms lastige keuzen waarbij de auto als sluitstuk zal worden gevraagd een andere route te kiezen (of liever nog: gaat fietsen). Deze hete aardappel blijft echter onbenoemd waardoor niet duidelijk is hoe serieus het college haar eigen beleid neemt en welke mogelijkheden de ideeën van ondernemers en bewoners van bijvoorbeeld de Gijsbrecht en Havenstraat straks krijgen.
- Durft het college het aan om het scheiden van vervoersstromen door te voeren in bijvoorbeeld de Havenstraat, waar de koele doorfietsroute alleen te realiseren is als deze aanLOOPstraat geen radiaalfunctie voor autoverkeer meer heeft?
  Zoals het college terecht schrijft: "Zonder koerswijzing krijgen we een structurele overbelasting van het wegennet". De experts zeggen hierover: "als je de autobereikbaarheid verbetert heb je over een aantal jaren weer hetzelfde probleem . . . Maak dus stevige keuzes

voor duurzaam verkeer . . . Zorg dat het onaantrekkelijker wordt voor de auto én aantrekkelijker voor de fiets". Er worden flankerende (pull) maatregelen in het vooruitzicht gesteld, maar push maatregelen blijven achterwege. In de stad Groningen hadden ze het 50 jaar geleden al door en kijk eens hoe levendig en vooral ook leefbaar die stad is geworden.

- Is het college bereid echte veranderingen in de (auto) circulatie toe te passen die de navigatiesystemen direct raken en die de automobilist aan het denken zetten om een andere route te kiezen (of beter: te gaan fietsen). Bijvoorbeeld een 'knip ' Havenstraat en Oude Torenstraat. Het college kondigt een aantal onderzoeken aan, terwijl het college de moed zou moeten hebben direct over te gaan op het ontwerpen en uitvoeren van quick wins.
- Is het college bereid dit soort quick win maatregelen direct door te voeren en nodeloze onderzoekstrajecten over te slaan?
  * Plaats 30 km bordjes op de binnenring en alle straten doortussen. In de praktijk is de snelheid van het autoverkeer nu ook al niet veel hoger, maar het geeft wel een signaal af;
  * Geef op het Gooilandplein de fiets dezelfde voorrang als het autoverkeer. Nu is het voor zowel automobilisten en fietsers onduidelijk;
  * Voor de oversteekbaarheid van binnen- en buitenring, zorg ervoor dat de iVRI's ook fietsers voorrang kunnen geven. In de spits duurt het bijna 2 minuten voordat fietsers en voetgangers kunnen oversteken terwijl het autoverkeer tergend langzaam voorbij rijdt. Als er vaker een groenfase ingeregeld wordt om te kunnen oversteken, belemmert dit de doorstroming van het autoverkeer nauwelijks: 100 meter verder sluit men weer aan in de file.
- Erken dat de verkeersonveiligheid bij de Bavinckschool vooral veroorzaakt wordt door doorgaand autoverkeer en ontneem de Bosdrift-Havenstraat haar radiaalfunctie.
- Is het college bereid de bus een volwaardig alternatief te laten zijn voor de bereikbaarheid van het centrum. In de huidige plannen verdwijnt de bus van de Kerkbrink en moet omrijden en in de file staan op de centrum ring , die bovendien ook nog eens door de omlegging van de centrumring een nog langere (en dus duurdere) reistijd krijgt. En dat terwijl de automobilist nog volop in het centrum kan blijven parkeren tegen een schappelijk tarief.

Kortom, waar vind ik de uitgangspunten (o.a. STOMP) in de plannen terug?

Ik hoop dat u tijdens de cie vergadering deze vragen kunt beantwoorden, zodat visie, beleid en uitvoering(splannen) weer in balans komen.

Met vriendelijke groet,

John Dietz,

*Uit het Parool van vrijdag 16 juni 2023 over verkeersongevallen in Amsterdam (voor volledig artikel zie: https://www.parool.nl/nieuws/forse-toename-in-amsterdam-gebeuren-drie-ernstige-ongelukken-per-dag~bd83c547/.):

Onveilig gedrag

….. Ongeveer 90 procent van de ongevallen komt voort uit onveilig gedrag, stelt de gemeente. Automobilisten zijn in de stad voornamelijk als tegenpartij betrokken bij ongevallen met fietsers en voetgangers, staat in de cijfers. De meeste ongevallen tussen auto's en fietsers gebeuren door snelheidsverschillen, het ontbreken van vrijliggende fietspaden op 50 kilometerwegen en snelheidsovertredingen, aldus de rapportage. ….. Ook snor- en bromfietsen veroorzaken veel verkeersonveiligheid. Volgens de gegevens is 'riskant rijgedrag' van de bestuurders in dat geval de oorzaak. Het verplaatsen van de snorfiets van het fietspad naar de rijweg in 2019 zou voor meer veiligheid moeten zorgen, maar uit de nieuwste gegevens blijkt dat veel bestuurders vaak hardnekkig op de fietspaden blijven rijden.