Beste Raadsleden

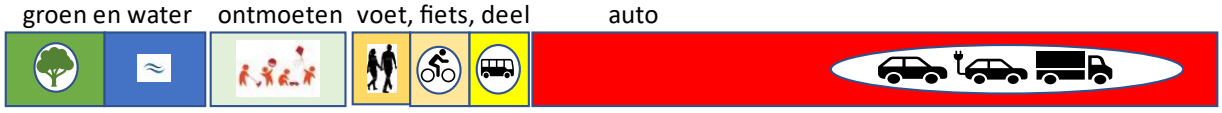
Schriftelijke inbreng Uitvoeringsprogramma Mobiliteit, Raadscie 5 juli (ik ben verhinderd erbij te zijn)

Er buitelen verschillende ruimtelijke plannen over elkaar heen. Het is mooi dat de gemeente zo productief is in beleidsplannen. Mijn belangrijkste inbreng is de vraag: laat de gemeente bij jaar eerstvolgende concrete plannen ook zien dat zij haar beleid serieus neemt en het ook gaat doen? De verschillende plannen vertonen nauwe samenhang, met name met de Omgevingsvisie, die ik de ondertitel **Uit Balans** meegeef. Het volgende schema is illustratief voor mijn afdronk:

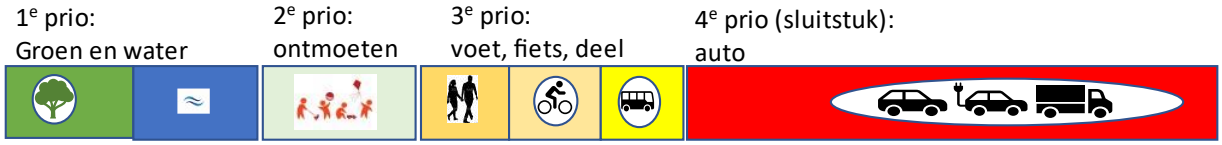
Omgevingsvisie over prioritering openbare ruimte:

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/Oude Torenstraat en Gijsbrecht van Amstelstraat:

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



U zou als gemeenteraad de balans *'bereikbaarheid – leefomgeving'* een dienst bewijzen door bij de behandeling van het Uitvoeringsplan Mobiliteit de volgende 7 vragen te stellen en zo nodig actie te ondernemen:

Zoals het college terecht schrijft: *"Voor het realiseren van de doelen is een totaalaanpak nodig: geen opsomming van losse maatregelen, maar maatregelen in samenhang".* Echter, essentiële schakels in het fietsnetwerk beschouwt de gemeente als 'individuele trajecten', te weten de Kerkbrink/Oude Torenstraat en de Gijsbrecht.

VRAAG 1: Is het college bereid beide ontwerpen in lijn van 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 ernstig het college haar eigen beleid neemt en welke slagruimte bijvoorbeeld het project Havenstraat straks krijgt.

VRAAG 2: 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 ontslagen wordt van de radiaalfunctie voor autoverkeer?

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 (pul) maatregelen in vooruitzicht gesteld, maar push maatregelen blijven achterwege. Het college blijft doorstromende geitenpaadjes zoeken terwijl we om ons heen zien dat dit aanmodderen alleen maar tot toekomstige crisissen en affaires leidt (zie Groningen, toeslag- en stikstofaffaire).

VRAAG 3: Is het college bereid gamechangers in de 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: om te gaan fietsen). Bijvoorbeeld een 'knip' Havenstraat en Oude Torenstraat.

Het college kondigt een aantal onderzoeken aan, terwijl ook direct overgegaan zou kunnen worden tot het ontwerpen en uitvoeren, zoals:
- Plaats een 30 km bordje op binnenring van 's-Gravelandseweg tot Gooilandplein;
- Erken dat de verkeersonveiligheid bij de Bavinckschool vooral veroorzaakt wordt door doorgaand autoverkeer en ontneem de Bosdrift-Havenstraat haar radiaalfunctie. Dat staat los van een samenwerkingsconvenant.

VRAAG 4: Is het college bereid dit soort maatregelen direct door te voeren en nodeloze onderzoekstrajecten over te slaan?

Het college spreekt over logistieke hubs en connected hubs voor bewoners bij de A27. Tegelijkertijd blokkeert het college op Arenapark deze opties, aldus het koersdocument Mobiliteit Hilversum Arenapark. Citaat: *"Voor die functie zijn nog geen parkeerplaatsen meegenomen in het genoemde aantal"* en "*De potentie voor een bestemming P+R op Arena lijkt laag door de goede autobereikbaarheid en parkeermogelijkheden in het centrum zelf*". Ook past een logistieke HUB niet in het Arena concept.

VRAAG 5: Hoe hoog schat het college de kansen bij de A27 in en wat betekent dit voor de geloofwaardigheid van de andere locaties die in het uitvoeringsplan worden genoemd?

Zoals het college schrijft: wij gaan voor STOMP. Maar ondertussen:
- Blijft de fiets verbannen van de Groest (zou zeker kunnen tussen Gooiland tot Kerkstraat).
- Is doorstroming van de fiets op Gooilandplein ondergeschikt aan doorstroming van de auto;
- Wordt de fiets verbannen van rotonde Utrechtseweg/Diependaalselaan, terwijl hier de toegang is naar het scholeneiland Laapersveld;
- Wordt bij de verwerking van de inbreng van participanten (nr 108) fietsstraat Neuweg afgewezen omdat het college daar de radiaalfunctie voor de auto prioriteit geeft;

VRAAG 6: Is het college bereid om bij deze en soortgelijke afwegingen toch het STOMP principe toe te passen?

Zoals het college bij de verwerking van de inbreng van participanten (nr. 253) schrijft zullen fietsers buiten winkeltijden toegelaten worden op de Kerkstraat tussen de Kerkbrink en Bussumerstraat.

VRAAG 7: waar zie ik dit in de plannen terug?

Vol vertrouwen,
Rob Roskes