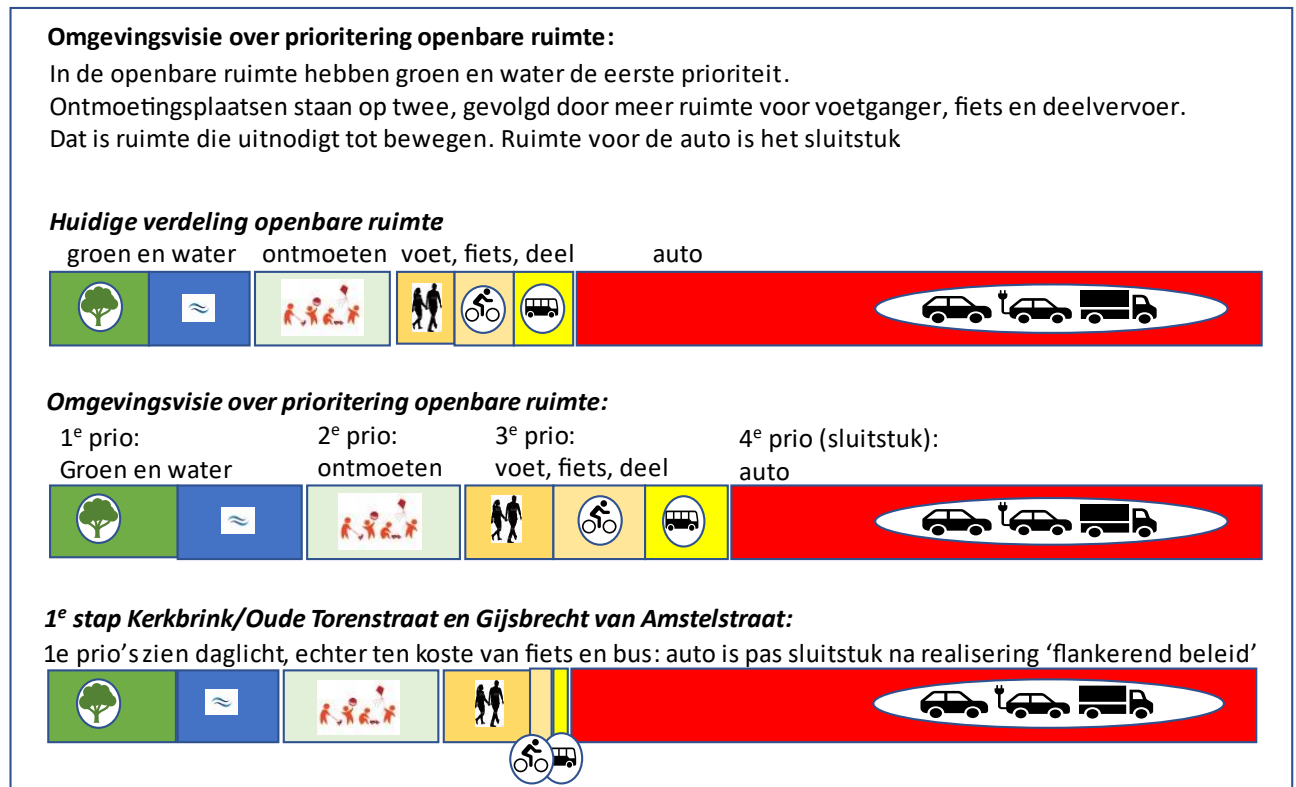


Beste Raadsleden

Schriftelijke inbreng Gebiedsagenda Centrum, 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.



U kan als gemeenteraad de balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid versterken door de volgende 6 vragen in de Raadscommissie aan de orde te stellen:

Over fietsroutes,

Terecht stelt het college dat de 's-Gravelandseweg een belangrijke fietsroute is die opwaardering verdient, met name voor de fiets vanuit het noorden omdat de situatie nu niet fietsvriendelijk is (citaat).

VRAAG 1 Mogen wij aannemen dat van deze uitspraak sturende werking uitgaat naar het herinrichtingsplan voor de Kerkbrink? Oftewel behoud 3 fietsroutes over de Kerkbrink.

Over een Gouden alternatief: veilig, logisch en realistisch

Fietsers verbannen van de noordzuid route Kerkbrink lukt alleen als er een Gouden alternatief is via de Oude Torenstraat. En dat is in alleen veilig, logisch en realistisch ruimtelijk inpasbaar als de doorgaande auto daar verbannen wordt (meer dan 50% heeft geen herkomst of bestemming in het centrum). Daarmee krijgt ook de Kei en winkelstraat 's-Gravelandseweg een enorme opwaardering. Alleen de bus en bestemmingsverkeer toelaten middels elektronisch nummerbordherkenning.

VRAAG 2: Is het college bereid om het winkelgebied 's-Gravelandseweg en de Oude Torenstraat drastisch herin te richten ter opwaardering van het leef-, winkel en fietsklimaat?

Over aanLOOPstraten

Het college biedt een aanzet voor toekomstperspectief van aanLOOPstraten met minder plaats voor ondernemerschap. Een slimme herinrichting van de Havenstraat heeft een katalyserende werking. Zeker als de Bosdrift/Havenstraat ontslagen wordt van haar radiaalfunctie en dit een leefbare groene doorfietsroute wordt. Bijvoorbeeld geheel autovrij tussen Ruitersweg en Vaartweg. Dit helpt ook bij de kruising Gijsbrecht/Bosdrift en de verkeersveiligheid rond de Bavinckschool.

VRAAG 3: is het college bereid stevige besluiten te nemen over de functie en inrichting van de aanLOOPstraten, met name over het ontnemen van de radiaalfunctie van de Bosdrift/Havenstraat?

Over bereikbaar blijven voor noodzakelijk verkeer

Meer dan de helft van de auto's op de binnenring heeft hier geen herkomst of bestemming. Dit zit steeds meer het noodzakelijk autoverkeer en de leefbaarheid in de weg. 30 km/u op de parkeerring is mooi voor de verkeersveiligheid, maar zal de drukte op de centrumring niet verminderen. TomTom en de automobilisten weten dat vaak de kortste weg door het centrum loopt. Dit verandert pas bij indamming van doorgaande centrumroutes, zoals de herinrichting van Havenstraat en Oude Torenstraat. Dit zet automobilisten aan het denken over andere routes of (beter) om te fietsen.

VRAAG 4: Is het college bereid om forse maatregelen te nemen tegen doorgaand autoverkeer op de centrumring om zo ruimte te scheppen voor noodzakelijk autoverkeer en leefbaarheid?

Over logistieke hubs en Arenapark

Het college spreekt over logistieke hubs en een bestemmings-P+R bij de A27. Dit past echter niet in het concept Arenapark. Citaten uit koersdocument Mobiliteit Hilversum Arenapark: *“Voor die functie zijn nog geen parkeerplaatsen meegenomen”* en *“De potentie voor een bestemming P+R op Arena lijkt laag door de goede autobereikbaarheid en parkeermogelijkheden in het centrum zelf”*.

VRAAG 5: Hoe hoog schat het college de kansen bij de A27 in en wat betekent dit voor het centrum.

Over fietsenstallingen

Terecht legt het college de nadruk op optimale bereikbaarheid voor de fietser en het stallen van de fietsen, wat nu nog vaak als *‘een sta in de weg’* worden ervaren. Dit is precisiewerk, anders blijven we ontembare last houden van wildstallen van fietsen met een hoop ergernis bij fietsers, voetgangers en BOA's. Stallingen hebben wel een sleutelrol in het bevorderen van het gebruik van de fiets.

VRAAG 6: bent u het er mee eens dat er fors geïnvesteerd moet worden in fietsenstallingen en dat dit alleen zinvol is als de locaties en vormgevingen veilig, logisch en realistisch zijn. Precisiewerk!

Ter illustratie:

Fietsenstalling entree Kerkbrink/bibliotheek

Er kan fors en zinvol geïnvesteerd kunnen worden in een ruime ondergrondse fietsenstalling onder de Kerkbrink met een uitnodigende toegang naast het museum. En een voetgangsuitgang in de toegang tot de Gooise Brink. Een logische vervolg op de eerdere investering in de parkeergarage voor 400 auto's ter plekke

Wagenmakersplein en stalling noord

Het college ziet het Wagenmakersplein als plein voor ontmoeting, een speelplein en groen. Het is nu echter een veelgebruikte veilige, logische en realistische fietsenstalplek. Een hele uitdaging om een alternatief te vinden die ook aan deze voorwaarden voldoet.

Vol vertrouwen,
Rob Roskes