

Aan de gemeenteraad
cc commissieleden
cc pers

DATUM 18 juni 2025
ZAAKNUMMER 1769805
BEHANDELD DOOR Arnout Zaal
TELEFOON 035- 629 2380
UW KENMERK
BIJLAGEN
BETREFT Beantwoording art 41 vragen CDA inzake het Jaarplan 2025 Uitvoeringsprogramma Mobiliteit

Geachte raadsleden,

Op 8 april 2025 heeft de fractie van de CDA vragen (hieronder cursief) gesteld op basis van artikel 41 van het Reglement van Orde inzake het Jaarplan 2025 Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. In deze brief worden deze vragen beantwoord.

1. *Wat zijn de exacte onderzoeksvragen voor de beoordeling van de invoering van het autoluwe centrum en het uitbreiden van de 30 km/u-zones?*

Voor het autoluwe centrum geldt het doel om de leefbaarheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit van het centrum vergroten. Er is samenhang met andere projecten die hun eigen onderzoeksvragen kennen (Mobiliteitshubs en de 30 km/u zones). De mogelijke maatregelen worden beoordeeld op de bijdrage aan de factoren leefbaarheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit.

Voor het uitbreiden van de 30 km/u zones geldt het doel om een veilige, gezonde en prettige leefomgeving in het centrumgebied te realiseren door het verlagen van de maximumsnelheid. De onderzoeksvraag is daarmee: Op welke 50 km/u-wegen binnen en op (delen van) de centrumring is het mogelijk om de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km/u. Aanvullend zijn er onderzoeksvragen om de mogelijke effecten op verkeercirculatie en geluid te onderzoeken.

2. *Worden er risicoanalyses gedaan waarin mogelijke neveneffecten van deze mobiliteitsmaatregelen in kaart worden gebracht?*

Ja, er worden risico's geanalyseerd van de mogelijke neveneffecten. Bijvoorbeeld: het ontbreken van hiërarchie in het wegennetwerk kan tot andere verkeerscirculatie leiden, of, autoluwe maatregelen kunnen leiden tot zoekgedrag van verkeer. Bij een risicoanalyse hoort ook dat er eventuele mitigerende maatregelen worden geformuleerd.

3. *Worden er verkeerssimulaties uitgevoerd om te voorspellen welke effecten het autoluwe centrum en de 30 km/u-zones zullen hebben op omliggende wegen?*
Ja, er zijn simulaties en berekeningen uitgevoerd ten behoeve van maatregelen autoluwe centrum en 30km/u op de centrumring met gebruik van het verkeersmodel van de gemeente Hilversum. De simulaties en berekeningen dragen bij aan het bepalen van de voorkeursmaatregelen.
4. *Welke alternatieve maatregelen of aanpassingen zijn mogelijk als uit onderzoek blijkt dat een bepaalde maatregel niet het gewenste effect heeft of zal hebben?*
Het college neemt alle voor- en nadelen in overweging voordat een besluit wordt genomen.
5. *Wat zijn de formele toetsingscriteria op basis waarvan het college besluit een maatregel na onderzoek uit te voeren of niet?*
Het doel van het project autoluwe centrum is de leefbaarheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit van het centrum vergroten. Elke maatregel wordt beoordeeld op deze factoren, die zowel kwantitatief als kwalitatief beoordeeld worden.
6. *Op welk moment en op welke wijze wordt de raad betrokken bij de besluitvorming over de overgang van onderzoek naar uitvoering?*
In het uitvoeringsprogramma verschilt het per project hoe we u als raad betrekken bij de besluitvorming over de overgang van onderzoek naar uitvoering.
7. *Welke maatregelen worden geëvalueerd voordat de volgende fase wordt uitgevoerd? Wordt bijvoorbeeld de eerste invoering van 30 km/u-zones geëvalueerd voordat verdere invoering plaatsvindt?*
Er zijn geen specifieke fasen gedefinieerd voor beide maatregelen. Wel kan worden gesteld dat als een maatregel is ingevoerd, dat het effect wordt gemonitord. De maatregelen worden in samenhang bekeken, waarmee er wel voor een fasering kan worden gekozen. Momenteel is de invoering van 30 km/u een concrete maatregel die uitgewerkt kan worden. Autoluwe maatregelen zijn nog niet in dat stadium. Binnen de centrumring is het mogelijk dat er meerdere maatregelen gelijktijdig worden gerealiseerd, zoals een snelheidsverlaging en andere autoluwe maatregelen tegelijkertijd.
8. *Heeft u in het onderzoek ook bewoners en ondernemers betrokken en neemt u, naast verkeerstechnische doorstroming, ook doelen op over aantrekkingskracht voor het centrum?*
Ja, inwoners, ondernemers, en andere betrokkenen in en rond het centrum zijn betrokken geweest door middel van een participatieavond (11 maart) waarbij zij hun zorgen, wensen, en kansen voor een autoluwer centrum konden delen. Aanwezigen konden hiernaast in gesprek over welke inrichtings- en verkeerskundige aspecten (zoals bankjes, verlichting, en groen, alsmede bijvoorbeeld een verlaging van de snelheden) zij graag terug zouden willen zien.
9. *Hoe wordt de impact op ondernemers en bewoners continu gemonitord? Worden er tussentijdse aanpassingen gedaan als blijkt dat bepaalde groepen onevenredig nadeel ondervinden?*
Er zijn door de gehele gemeente reguliere verkeerstellingen op specifieke locaties om te monitoren. Ook is er met Floating Car Data (FCD) en parkeerdruk cijfers inzicht in hoe het verkeer zich verspreid en parkeert en daarmee hoe autoluwe het centrumgebied is. Als er sprake is van onevenredig nadeel dan wordt de maatregel niet ingevoerd, aangepast, of ongedaan gemaakt.
10. *Wat is de exacte onderzoeksvraag geweest en welke uitkomsten zijn daar uitgekomen?*
De gemeente is met de provincie in gesprek over de verlaging van de maximumsnelheid op provinciale wegen op ons grondgebied. De bevoegdheid en verantwoordelijkheid voor het afwaarderen van een provinciale weg ligt bij de provincie. De gemeente ondersteunt dit proces. In het Jaarplan 2025 staat dat wij in het eerste kwartaal van 2025 de resultaten presenteren van de overleggen met provincie Noord-Holland over de haalbaarheid van het verlagen naar 60 km/uur. Gesprekken lopen nog, waardoor wij de resultaten pas na de zomer 2025 aan u kenbaar kunnen maken. Onderzoeksvraag luidt: In hoeverre is het mogelijk – indien dit nog niet het geval is – de

maximumsnelheid op provinciale wegen op het grondgebied van de gemeente Hilversum te verlagen naar 60 km/uur.

11. *Is de verlaging van de snelheid naar 60 km/u nu de voorkeursoptie, of wordt ook gekeken naar alternatieven?*

Snelheidsverlaging is wel de voorkeursoptie voor de N201, omdat er geen alternatieven als haalbaar beoordeeld zijn om de geluidbelasting naar beneden te krijgen en de verkeersintensiteiten te verlagen.

Een andere snelheid dan 60 km/u heeft niet de voorkeur omdat het een weg buiten de bebouwde kom betreft (50 km/u niet mogelijk) of niet als voldoende effectief (70 km/u) wordt gezien.

12. *Welke rol speelt de raad bij de besluitvorming na dit onderzoek? Wordt de raad nog betrokken bij de keuze of dit daadwerkelijk wordt ingevoerd?*

Provincie Noord-Holland is wegbeheerder en daarmee bevoegd gezag. De gemeenteraad van Hilversum zullen wij middels een collegebrief informeren over de resultaten van het onderzoek.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Hilversum,
de gemeentesecretaris,

de burgemeester,

mr. C.P. Torres Barrera

dr. ir. G.M. van den Top