

Geacht College en Raad,

De bewoners van de Johannes Geradtsweg hebben met verbazing de rapportage ter onderbouwing van de fietsbrug (Sweco) bekeken. Hoe blijft het mogelijk dat er zo eenzijdig wordt gekeken naar zowel de werkelijke situatie als de gewenste situatie. Het is ongelooflijk dat zo veel belastinggeld wordt verspild om een krediet te verstrekken voor een 'oplossing', die op zijn hoogst slechts een minimale verbetering gaat betekenen op de Johannes Geradtsweg, zonder enige garantie dat verslechtering van de situatie vermeden wordt.

Uit de eenzijdige, slecht onderbouwde, en aantoonbaar incorrecte redenering blijkt dat de gemeente een halfbakken maar duur project wil uitvoeren om de schijn op te blijven houden dat de sluiting van de Kleine Spoorbomen zonder echte oplossingen mogelijk is. Een project waar wij als bewoners van de Johannes Geradtsweg 0,0 profijt van hebben, met enkel verslechterde leefbaarheid als gevolg.

Dit staat toch wel in schril contrast met de door de gemeenteraad aangenomen motie m.b.t. behoud van de leefbaarheid op de Johannes Geradtsweg.

Beseft u alstublieft dat telkens als u een besluit neemt over een infra gerelateerd project in Hilversum dit verregaande gevolgen kan hebben voor andere straten in Hilversum, en dat alleen een integrale aanpak daarvan soelaas kan bieden. Een fietsbrug, hoe duur ook, doet dat niet.

De JG-weg heeft al de volgende ontwikkelingen moeten "slikken":

- Beloftes en een motie om de leefbaarheid van de JGW te vergroten die niets hebben opgeleverd
- Een coalitie akkoord waarbij alle participatie over boord gegooid is en waarbij de fietsbrug, welke nauwelijks tot niets bijdraagt, er doorheen gedrukt is
- Een Mobiliteitsvisie zonder ambitie die niets oplevert voor de JGW zowel op de middellange als lange termijn

De sluiting van de kleine spoorbomen en voorgenomen fietsbrug gaan niets bijdragen aan onze leefbaarheid. Wij vrezen bovendien voor de gevolgen van het autoluw maken van het centrum, die zonder pardon – zonder het zelfs te onderkennen – wéér op de Johannes Geradtsweg afgeschoven worden. Daarnaast lopen er momenteel een aantal initiatieven voor woning-nieuwbouw in de wijken in Noord en 'Over het spoor', die wederom een verdere, toenemende verkeersdruk voor de JG-weg zullen inhouden.

Hierbij onze verwondering op de rapportage van het uitgevoerde onderzoek waarop U een besluit moet gaan nemen:

RAPPORTAGE ONDERZOEK VERHOOGING CAPACITEIT VRI K120, Johannes Geradtsweg – Insulindelaan – Sumatrалаан 21 februari 2023

1. Verwachte intensiteiten:

Uit de rapportage is het volgende naar voren gekomen over de verwachte intensiteiten:

Voor de toekomstige situatie zijn de intensiteiten van 2022 vergeleken met de berekende waarden uit de ontvangen modelplot. In dit model is een toekomstig scenario doorgerekend inclusief de toekomstige afsluiting van de Kleine Spoorbomen. Uit deze vergelijking bleek dat er grote verschillen, zowel toe- als afnames zijn tussen 2022 (vanuit de telling) en 2040 (vanuit het verkeersmodel).

De verwachting is dat het verkeersmodel voor analyses op een groter schaalniveau goed bruikbaar is,

maar op het detailniveau van een individueel kruispunt en individueel spitsuur niet goed is te vergelijken met de tellingen uit 2022. In overleg met gemeente Hilversum is daarom besloten om niet naar de modelwaarden te kijken, maar een robuustheidsberekening uit te voeren, uitgaande van 1% groei per jaar.

Waar is men nu exact van geschrokken? Wat is het dat men toch maar in de aannames duikt? Het verkeersmodel kan zeker goed gebruikt worden om op elk niveau de verwachten verkeersstromen duidelijk te maken.

Sterker nog: de verkeersmodellen zijn op precies hetzelfde detailniveau toegepast als onderbouwing voor het sluiten van de Kleine SpoorBomen (KSB), waarbij is vastgesteld dat alleen hierdoor al 17% meer verkeer in de ochtendspits op de JG-weg van oost naar west komt te rijden.

Autonome groei en groei t.g.v. aanvullende nieuwbouw komt hier nog bij op.

Dit nog los gezien van alle extra verkeer in de tussenliggende straten zoals de Noorderweg en Snelliuslaan.

U zult begrijpen dat de aanname van 1% groei per jaar daarmee door ons irreëel en als wensdenken beschouwd wordt.

Deze rapportage was nu *juist* bedoeld om te bepalen of de voorgestelde oplossing de gevolgen van de sluiting van de KSB kan ondervangen. Kennelijk is men slechts uitgegaan van de autonome groei. Ons inziens zijn nu juist **de gevolgen van de KSB nièt meegenomen**, dit diskwalificeert het gehele onderzoek op voorhand.

Bovendien is zowel de 1% groei als het uitgangspunt van die groei hoogst discutabel. Dit geeft in onze ogen aan dat hier niet op de juiste en gedegen wijze wordt gekeken naar de werkelijke ontwikkelingen. Want als de basis al niet te vertrouwen is, wat is dan de verder waarde van het rapport.

Verder in het rapport spreekt men dan ook van het volgende: “Uit de capaciteitsberekeningen met het programma COCON blijkt dat bij gegeven rijstrokenindeling en verkeersintensiteiten in de huidige situatie de cyclustijd en belastinggraad zowel in 2022 als in 2040 theoretisch acceptabel blijven. Diverse ontwikkelingen zoals woningbouw, uitbreiding van industrie/bedrijven of het autoluw maken van een bepaald gebied zorgen voor een andere ontwikkeling in verkeersstromen dan enkel uitgaande van 1% groei van op een bepaald specifiek kruispunt.” Met andere woorden: men gokt maar wat.

2. Coconberekening en rood-tijden (kruising Insulindelaan / Sumatrалаan)

In de Cocon berekening wordt er niet vanuit gegaan dat de rood-tijden gelijk zijn omdat richting JG-Weg -Insulindelaan en JG-weg richting Sumatrалаan in dezelfde rij staan. In de laatste slides wordt de precieze stoplicht cyclus gegeven, zoals die nu zou moeten gelden. Daarin staat dat rechtdoor en rechtsaf 20 en 21 seconden groen hebben per cyclus. Wij hebben dit als bewoners ter plekke meerdere malen gechecked. Zoals verwacht klopt er helemaal niets van: de rechtsaf richting (‘richting 4’) heeft veel langer groen in werkelijkheid; minimaal het dubbele. Dit is volkomen logisch: de rechtsaf rijrichting conflicteert met geen van de andere verkeerstromen, behalve overstekend voetverkeer, en kan dus vrijwel continu groen hebben.

Dit terwijl de richting voor rechtdoor conflicteert met minimaal twee andere grote stromen autoverkeer, en daar dus wel op moet wachten. Deze fout heeft als direct gevolg dat de wachtrij voor rechtsaf die Cocon zou moeten berekenen dus veel korter is dan men zegt. Sterker nog, de wachtrij komt met een juiste aanname niet boven de huidige opstelcapaciteit uit. Het in de tabel op slide 10 gemarkeerde ‘probleem’ bestaat dus in werkelijkheid niet. Het is volstrekt onduidelijk wie verantwoordelijk is voor deze fundamentele fout. Een ieder die ter plekke de situatie observeert kan het onmiddellijk zien. Het is des te opmerkelijker, aangezien enkele bewoners al in 2021 de gemeente opmerkzaam hebben gemaakt op deze discrepantie.

Zonder de voornoemde fout is het voordeel dat een verlenging teweeg kan brengen compleet onduidelijk. Het is correct dat de wachtrij voor rechtdoor ('richting 5') de rechtsaffer blokkeert op het hoogtepunt van de spits. Sweco kan echter niet uitrekenen of de filevorming vermindert als dat minder het geval zou zijn. Dit was tocht *juist* de reden om dit onderzoek uit te voeren? Het onderzoek heeft hiermee dus geen enkel nieuw inzicht opgeleverd. Sterker nog: het toont aan dat het *Raadvoorstel Herinrichting Kleine Spoorbomen* (607200) misleidende passages bevatte over de onderbouwing van de fietsbrug-oplossing. Daarover stelde het dat na sluiting van de KSB: "Met deze maatregelen verbetert de doorstroming van het verkeer in westelijke richting zelfs ten opzichte van de huidige situatie." Met andere woorden: het college stelde uitgezocht te hebben dat de 17% toename volledig ondervangen kan worden en niet tot extra filevorming zou leiden. Nu is duidelijk dat dat niet waar was. Toen niet, en nu niet.

De zienswijze dat de grootste verkeersstroming rechtdoor richting de Insulindelaan moet worden ontlast/verbetert wordt niet benoemd of misschien een voorstel tot herinrichting van het kruispunt ontbreekt of benoeming van een tweede toegang tot Mediapark ter hoogte van Dalweg. In onze optiek een misser van de eerste orde. Of durft men niet met het Mediapark in gesprek te gaan?

3. Cijfers doorstroming DU-plein, filevorming

Op het Den Uylplein aan de oostelijk kant van de straat kan volgens de rapportages maar liefst 97% (ochtendspits) en 98% (avondspits) hier kennelijk probleemloos afslaan, met nauwelijks achterblijvend verkeer! Hoe kan het dan dat er dan toch vrijwel dagelijks, zowel 's-morgens als 's-middags stilstaand verkeer over vrijwel de volledige lengte van de JG-Weg is? Regelmatig files >1 km tot voorbij de Snelliuslaan en in enkele gevallen zelfs tot aan de watertoren? En dat deze file dan slechts een vertraging oplevert van 1 minuut?

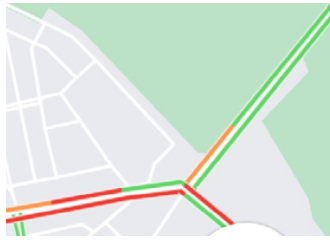
4. Kruispuntanalyse Insulindelaan Sumatralaan

De eerste kruispuntanalyse op pag 9 concludeert dat het eigenlijk allemaal best prima is en blijft (theoretische belastinggraad en cyclustijd blijven acceptabel). Blijkbaar was dit niet de gewenste conclusie, waarna op pag. 10 in de kruispuntanalyse-2 dan toch het advies van de verlenging op de proppen komt.

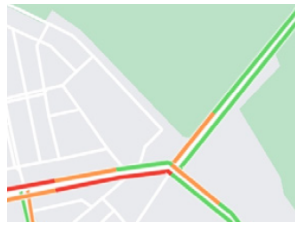
Aanvullend commentaar op Rapportage Doorstroming Johannes Geradtsweg

Het doel van de test met betere dosering was om verkeer vanuit de Larenseweg meer te laten wachten, zodat de druk op de Johannes Geradtsweg afneemt en filevorming aldaar vermindert. In de rapportage "Doorstroming Johannes Geradtsweg, Analyse effecten doseeralgoritme" wordt gewag gemaakt van een afname van de verkeerssnelheid op de Larenseweg richting Johannes Geradtsweg in de nameting. Echter, die afname is kleiner dan de snelheidsafname op de gehele Johannes Geradtsweg zelf. Deze algehele reductie van verkeerssnelheid kan dus waarschijnlijk verklaard worden door een algehele toename van de verkeersdruk tijdens de nameting ten opzichte van voormeting. Het laat zien dat er geen serieuze poging is gedaan om het idee achter de test te implementeren: het significant reduceren van de doorlating van verkeer vanaf de Larenseweg. Dat was ook onze eigen observatie tijdens de test: verkeer werd vrijwel ongehinderd doorgelaten en er was geen grotere wachtrij geobserveerd dan ervoor. Deze conclusie blijkt ook uit data van Google maps, die geen significant langere wachtrij op de Larenseweg voor de inwerkingstelling van de IVRI's en tijdens de nameting in week 48:

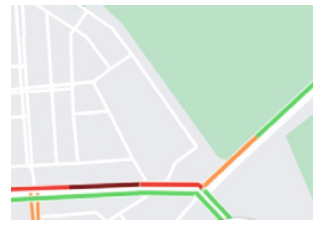
Voor de meting (geen doseeralgoritme):



13/4/22, 8:50

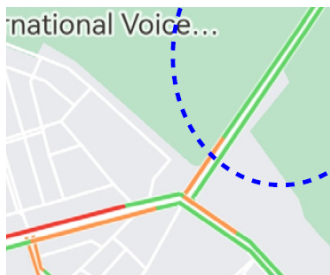


7/6/22, 8:45



6/9/22, 8:25

Tijdens de meting (doseeralgoritme in werking volgens gemeente; week 48):



30/11, 8:55



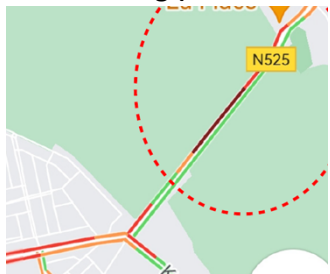
01/12/22, 8:56



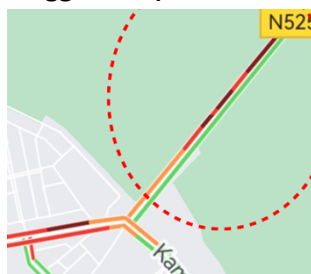
2/12/22, 8:44

Tot onze verbazing waren de week *na* het eind van de nameting ineens wel lange wachtrijen te zien. Wij kunnen dan ook niet anders concluderen dat de dosering doormiddel van de IVRS pas effectief was NA de nameting!

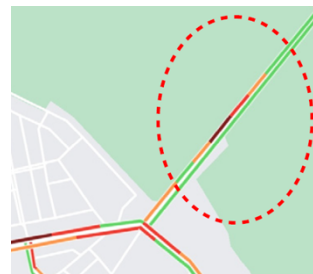
Na de meting (tellussen waren weggehaald):



12/12/22, 9:02



13/12/22, 8:47



16/12/22, 8:14

Tot slot

Verkijk u alstublieft niet op een enkele kleine rechtsafer, de belastingcenten kunnen efficiënter worden ingezet. Er is geen enkel bewijs dat de fietsbrug-oplossing de toename van verkeer door de sluiting van de KSB kan ondervangen en filevorming kan reduceren tot onder het huidige niveau, zoals beweerd. Het echte probleem is de totale hoeveelheid verkeer – waarvan het grootste deel rechtdoor rijdt. Oplossingen voor dat probleem vereisen een combinatie van reductie van het verkeersaanbod, en spreiding van het verkeer. Wie de ogen daarvoor sluit is verantwoordelijk voor de volgende decennia aan verkeersinfarcten in Hilversum. Kortom met de huidige onderbouwing kan er op geen enkele wijze een gedegen besluit genomen worden anders dan het besluit dat de voorgenomen fietsbrug geen oplossing voor Hilversum is! Wie het hier niet mee eens is, heeft het belang van Hilversum niet voorop staan!

Mede namens de bewoners de Werkgroep,

Bestuur Bewonersvereniging Johannes Geradtsweg