

AMENDEMENT PVE BUITENRUIMTE STATIONSGBIED: VOETGANGER OP DE EERSTE PLAATS

Met het vaststellen van het Plan van Eisen (PvE) 'Buitenruimte Stationsgebied' biedt de raad het college het definitieve ontwerp voor de Schapenkamp (deelontwerp 1) aan. Deze set 'harde generieke eisen' vormt de basis voor het ontwerpproces. De raad neemt met het vaststellen van de PvE en de daarin verwoorde 'top-eisen' zijn kaderstellende rol. De raad maakt een keuze voor de toekomst.

Er is spanning tussen de top-eisen nr. 1, 2, 6 en 8. M.n. een 'duurzame en veilige' doorstroming van voetgangers, inclusief gehandicapten en blinden/slechtzienden, laat zich niet aflezen van een geasfalteerde Schapenkamp met vrijliggende fietspaden zoals in de profielschetsen. Voetgangers steken over bij de drie ingetekende oversteekplaatsen ter hoogte van de Spoorstraat, Leeuwenstraat en Stationsstraat, 'mogelijk' voorzien van een VRI (verkeerslicht). In plaats van 'een goede ruimtelijke en functionele verbinding (...) tussen het station en het centrum (fysiek en visueel)', zoals verwoord in de eerste eis, lijkt doorstroming van het doorgaande zuid-noord, centrum doorstekend autoverkeer in deze asfaltinrichting voorop te staan.

Actuele verkeerskundige inzichten suggereren dat verbeterde doorstroming van autoverkeer juist een verkeersaantrekkende werking kan hebben, met effecten op de veiligheid, de luchtkwaliteit ¹ en de geluidsoverlast. Dit zal zeker het geval zijn wanneer de binnenring als geheel 50 km blijft. Het optrekken van stoplicht naar stoplicht zal dat effect versterken, zeker buiten de spits. Een op doorstroming autoverkeer afgestemde afstelling van de VRI's zal leiden tot een gemiddeld hoge snelheid, waar het juist de intentie is om Stationsgebied en Centrum te verbinden en tot een aangenaam en veilig verblijfsgebied te maken. Dat geldt ook voor een 30 km-tracé tussen Spoorstraat en Stationsstraat, gelet op de almaar zwaarder worden auto's. ² Een recept voor onveiligheid, zeker met de beoogde en verwachte toename van het langzaam verkeer in het nieuwe Stationsgebied. ³ Het alternatief ligt voor de hand: laat niet de voetganger oversteken om van het station naar het centrum te geraken, maar het snelverkeer, inclusief de steeds sneller wordende fietser/e-biker.

¹ Zie o.a. <https://www.infomil.nl/onderwerpen/lucht-water/luchtkwaliteit/@98630/verkeersaantrekkende/>

² Zie o.a. <https://www.verkeersnet.nl/verkeersveiligheid/1392/zware-autos-veilig-voor-eigen-bestuurder-onveilig-voor-andere/>

³ (Bio)mechanica impliceert dat rijsnelheden zijn afgestemd op kwetsbare verkeersdeelnemers zoals voetgangers en fietsers. Waar kwetsbare verkeersdeelnemers mengen met zwaar gemotoriseerd verkeer (in verblijfsgebieden en op kruispunten) is de rijsnelheid maximaal 30 km/uur, omdat de kans op een dodelijke afloop van een ongeval sterk toeneemt bij een botsnelheid vanaf circa 30 km/uur [7]. Op kruispunten waar voetgangers en fietsers zwaar gemotoriseerd verkeer kunnen ontmoeten, is de snelheid idealiter dus maximaal 30 km/uur. Dit is bijvoorbeeld af te dwingen met kruispuntplateaus [8] of rotondes (zie SWOV-factsheet Rotonde). Op 50km/uur-wegen moeten voetgangers en fietsers daar dus met voetpaden en fietspaden fysiek gescheiden worden van het gemotoriseerd verkeer. Oversteken gebeurt op kruispunten omdat op de wegvakken de rijsnelheid te hoog is. Door de ligging van belangrijke looproutes en hoofd fietsroutes kan er ook binnen wegvakken van 50km/uur-wegen behoefte zijn aan oversteekplaatsen.

Volgens de Uitvoeringsvoorschriften BABW mogen er binnen de bebouwde kom zebrapaden zijn op wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur of 50 km/uur. Vanwege de risico's door hoge rijsnelheden op wegvakken, bevelen de ASVV en andere CROW-publicaties [9] [10] [11] aan om een zebrapad alleen toe te passen onder bepaalde condities (bijvoorbeeld alleen als er relatief veel voetgangers oversteken) en met aanvullende maatregelen (bijvoorbeeld het verlagen van de snelheid van het gemotoriseerde verkeer ter hoogte van de oversteekplaats naar maximaal 30 km/uur met bijvoorbeeld een plateau). Binnen 30km/uur-zones worden zebrapaden in beginsel niet toegepast omdat bij een geloofwaardige inrichting overal binnen de zone veilig overgestoken zou moeten kunnen worden. Bron: <https://swov.nl/nl/factsheet/infrastructuur-voor-voetgangers-en-fietsers>

En daarom, dit alles overwegende, dient de PvdA het volgende amendement in:

De raad van de gemeente Hilversum in vergadering bijeen op 1 februari 2023 behandelende het agendapunt 10, PVE openbare ruimte Stationsgebied,

besluit:

beslispunt twee van het concept-raadsbesluit te wijzigen zodat deze als volgt komt te luiden:

2. Het programma van eisen (PVE) voor de buitenruimte in het stationsgebied vast te

Stellen, met dien verstande dat daarin het volgende wordt gewijzigd:

1. In top-eis 6 wordt:

Een duurzame en veilige doorstroming van alle verkeersdeelnemers en een heldere (herkenbaar, duidelijk en logisch) routing en indeling van de openbare ruimte realiseren.

gewijzigd in:

Een duurzame en veilige doorstroming van met name voetgangers en fietsers via een heldere (herkenbaar, duidelijk en logisch) routing en indeling van de openbare ruimte realiseren.

2. Bij de profiel-impressies Schapenkamp wordt een derde variant toegevoegd waarin tussen Spoorstraat en Stationsstraat een plateau is ingetekend als gelijkvloerse oversteek van het Stationsgebied naar het centrum.

3. Op pagina 10 onder 'Verkeer' en 'wegen' wordt:

Voor de centrumring is gekozen voor asfalt.

gewijzigd in:

Voor de centrumring is gekozen voor asfalt, met uitzondering van de overgang tussen Stationsgebied en centrum tussen Spoorstraat en Stationsstraat.

4. Op pagina 11 onder 'voetganger' wordt:

Er komen mogelijk drie oversteekplaatsen voorzien van een VRI (Spoorstraat, Leeuwenstraat en Stationsstraat wordt nog onderzocht).

gewijzigd in:

Er komen mogelijk drie oversteekplaatsen voorzien van een VRI (Spoorstraat, Leeuwenstraat en Stationsstraat wordt nog onderzocht) of één brede vanaf Spoorstraat tot Stationsstraat.

PvdA CU SP DH
Joop Lahaise Bas Nanninga Paul Vonk Edwin Göbbels

A23/07	HvH	D66	VVD	GfL	CDA	DH	PvdA	SP	CU	BVNL
V	8									
T	28									

Verworpen CR