

## Technische vragen voor de Raadscommissie 3 van 14 april 2021, agendapunt 4

Vragen van : ChristenUnie  
aan wethouder : A.J. Wolthers  
over : mobiliteitsvisie

- Hoe zijn de uitgangspunten van de onderzoeken naar RHDHV vastgesteld? Kunnen wij inzicht krijgen in de kaders die zij mee hebben gekregen voor de diverse onderzoeken die ze in gang hebben gezet?
- We zien in het stuk deels visies en deels zeer concrete oplossingen. Hoe zijn de oplossingen tot stand gekomen en op welke wijze heeft u ook de raad hierbij betrokken (niet zijnde een BVS)?
- Wat is het detailniveau van het besluit wat nu wordt gevraagd:
  - o Is het een richting/koers? Welke richting is dat dan? Wat is Groen, Duurzaam en Innovatief?
  - o Gaat het tot om de oplossingsrichtingen die onder deze visie genoemd zijn?
  - o Gaat het tot aan de maatregelen die genoemd zijn in de bijlage?
- Klimaatakkoord Parijs wordt alleen bij scenario 2 genoemd als richtinggevend. Betekent dat dat het klimaatakkoord in de andere scenario's niet wordt nagestreefd?
- Op welke wijze vindt de aansturing plaats van de slimme sensoren en iVRI's? Is dat gericht op een groen en duurzaam Hilversum (minder autoverkeer, voorrang voor fietsers en voetgangers etc.)? Wanneer en op welke manier maakt de raad hier keuzes in?
- Is er een beschrijving van het model beschikbaar, waaruit blijkt wat de belangrijkste modelparameters, of "knoppen", zijn waaraan gedraaid kan worden?
- Welke maatregelen uit de participatiebijeenkomsten zijn uiteindelijk meegenomen in de visie en hoe is de keuze gemaakt welke wel en welke niet zijn meegenomen?
- Op welke manier zijn de uitgangspunten uit het bestuurlijke plan van aanpak meegenomen? Waarom hebben we als commissie, conform PvA, niet gesproken over:
  - o Resultaten eerste fase (beleidsverkenning & analyse huidige situatie en ontwikkeling (opgaven)
  - o Resultaten tweede fase (participatie en oplossingsrichtingen)
- Bij bespreking PvA is door verschillende partijen aangegeven dat niet alle mobiliteitsvormen (bijvoorbeeld auto's) in de toekomst gefaciliteerd hoeven/kunnen worden. Hoe is hiermee omgegaan in de totstandkoming van de visie?
- In diverse trajecten is de mobiliteitsvisie genoemd als middel waarin oplossingen naar voren zullen komen. Op welke manier biedt deze mobiliteitsvisie nu een antwoord op:
  - o Knelpunten rondom de kleine spoorbomen
  - o Vermindering van (geluids)overlast en luchtverontreiniging door autoverkeer o.a. Diependaalselaan, Kleine Drift/Beatrixtunnel, Langgewenst, Johannes Geradtsweg, etc.
  - o Antwoord aan bewoners Kamrad voor een veilige oversteek over de Kamerlingh Onnesweg.
  - o ...
- Gaat er bij verdere uitwerking van de tunnel nog gekeken worden naar alternatieven, zoals:
  - o Stimuleren ander vervoer (OV, fiets, etc) bij bedrijven mediapark
  - o Beperken autoverkeer in Hilversum door toestroom te beperken met iVRI's

- Reconstructie/herinrichting van de Erfgooierstraat, meer openstellen voor doorgaand verkeer.
- In hoeverre heeft er overleg plaatsgevonden met omliggende gemeenten en provincie over beperken van toestroom van autoverkeer? Bijvoorbeeld snelheidsbeperking N201 naar 60 km/h
- Waarom is verbetering langzame mobiliteit beperkt tot één wandel-/fietsstraat Hoge Naarderweg en is niet gekozen voor de 8 fietsverbindingroutes genoemd in scenario 2?

ChristenUnie

Bas Nanninga

Antwoord -penvoerder is Marco Maréchal, 035-629 2548

Vraag 1           Hoe zijn de uitgangspunten van de onderzoeken naar RHDHV vastgesteld? Kunnen wij inzicht krijgen in de kaders die zij mee hebben gekregen voor de diverse onderzoeken die ze in gang hebben gezet?

Antwoord op vraag 1

De gemeente Hilversum maakt gebruik van een verkeersprognosemodel 2019-2040 van RHDHV. Dit is een model, dat inzicht geeft in huidige en/of toekomstige verkeers- en vervoersstromen. De berekeningen vinden plaats op basis van een netwerk van infrastructuur, verkeerstellingen, demografische en sociale gegevens. Verkeer is een complexe materie en bestaat uit patronen, die een optelsom zijn van individueel reisgedrag. Het is moeilijk zonder hulpmiddelen inzicht te krijgen in deze patronen. Met een verkeersprognosemodel kan dat wel.

Een verkeersprognosemodel houdt rekening met de interactie van voertuigen, dynamische routekeuze per voertuig en effecten van infrastructuur, zoals kruispunten en rijstroken. Hiermee is het mogelijk om wachtrijen, opgelopen vertragingen en sluipverkeer in kaart te brengen. Om dit verkeersprognosemodel inzichtelijk en beeldend te maken is dit, aangevuld met allerlei andere data en informatie, tot basis gemaakt van het 3Dmodel. Dit 3Dmodel is gebruikt in het proces van de totstandkoming van de mobiliteitsvisie. Het is een hulpmiddel om inzicht te krijgen en gesprekken te voeren over de effecten van voorgestelde maatregelen.

Verder zijn er diverse andere onderzoeken van RHDHV toegevoegd. De onderzoeksvragen kunt u in deze bijlagen terugvinden.

Vragen 2, 3 en 4 We zien in het stuk deels visies en deels zeer concrete oplossingen. Hoe zijn de oplossingen tot stand gekomen en op welke wijze heeft u ook de raad hierbij betrokken (niet zijnde een BVS)? Wat is het detailniveau van het besluit wat nu wordt gevraagd. Is het een richting/koers? Welke richting is dat dan? Wat is Groen, Duurzaam en Innovatief?

Antwoorden op vragen 2, 3 en 4

Het proces van de mobiliteitsvisie is als volgt opgebouwd:

**Informatie:** er is gekeken naar trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in Nederland en het buitenland, naar rapporten van het Ministerie van I&W en het CPB, naar mobiliteitsvisies

van Rijk, Provincies en (omliggende gemeenten) en naar beschikbare verkeerskundige informatie van de gemeente Hilversum.

Er is gewerkt met 4 visiescenario's:

- In Hilversum gebeurt het (wonen en werken in Hilversum)
- Hilversum duurzaam (klimaatscenario)
- Hilversum High Tech (technologisch scenario)
- Hilversum verbindt het (het scenario van de mobiliteitsverbindingen)

Tijdens de participatie kon worden gewerkt met een "Hilversum zegt het zelf" scenario, dat is het meest gekozen tijdens de participatie. Mensen konden hier hun eigen set aan maatregelen inbrengen.

**Participatie:** er is een enquête gedaan onder alle Hilversummers. Dit heeft 1802 ingevulde enquêtes opgeleverd. De vragenlijst is vooraf voorgelegd aan de fracties. Met 154 mensen is een half uur gebeld over hun wensen en ideeën. Er zijn 38 bijeenkomsten van 1,5 uur met allerhande groeperingen uit Hilversum gehouden. Raadsleden zijn uitgenodigd hieraan deel te nemen. Er hebben 2 focusgroepen plaatsgevonden om nader in te gaan op de voorgestelde richtingen.

**3D model:** het 3D model is gebruikt om inzichtelijk en bespreekbaar te maken wat het effect is van de voorgestelde maatregelen (zie hierboven).

**BVS-en:** er zijn 5 BVS-en geweest, waarin raadsleden stap voor stap zijn meegenomen in het proces van de mobiliteitsvisie. In de laatste BVS is interactief gevraagd naar wat er vanuit de raad kon worden meegenomen ten behoeve van de mobiliteitsvisie.

Het vorenstaande heeft geleid tot het scenario "Hilversum, de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit" met de mix van maatregelen, zoals die nu wordt voorgesteld. Het is een combinatiescenario met onderdelen / maatregelen uit verschillende scenario's geworden, dat effectief is en op basis van de uitkomsten van de participatie past bij Hilversum.

Vraag 5            Gaat het tot om de oplossingsrichtingen die onder deze visie genoemd zijn?

Antwoord op vraag 5

Ja

Vraag 6            Gaat het tot aan de maatregelen die genoemd zijn in de bijlage?

Antwoord op vraag 6

Het gaat om de maatregelen in het raadsvoorstel.

Vraag 7            Klimaatakkoord Parijs wordt alleen bij scenario 2 genoemd als richtinggevend. Betekent dat dat het klimaatakkoord in de andere scenario's niet wordt nagestreefd?

Antwoord op vraag 7

Het klimaatakkoord van Parijs is een vast onderdeel van alle scenario's en hierin meegenomen. Alleen bij scenario 2 werd er ingezet op het versneld doorvoeren van de maatregelen om sneller aan het akkoord te voldoen.

Vraag 8 Op welke wijze vindt de aansturing plaats van de slimme sensoren en iVRI's ? Is dat gericht op een groen en duurzaam Hilversum (minder autoverkeer, voorrang voor fietsers en voetgangers etc.)? Wanneer en op welke manier maakt de raad hier keuzes in?

Antwoord op vraag 8

Aansturing vindt plaats door de controlekamer van de provincie. Dit is inderdaad gericht op een groen en duurzaam Hilversum, maar ook op betere doorstroming. De raad komt hierover verder te spreken bij het eerste uitvoeringsplan.

Vraag 9 Is er een beschrijving van het model beschikbaar, waaruit blijkt wat de belangrijkste modelparameters, of "knoppen", zijn waaraan gedraaid kan worden?

Antwoord op vraag 9

Het verkeersprognose systeem van RHDHV is de basis van het 3D model. Het 3D model is te vinden via: <https://www.mobiliteitsvisie-hilversum.nl/hilversum-in-3d/>

Met hierin:

De resultaten van de enquête, bijeenkomsten en focusgroepen

- Verkeersprognosesysteem; hoe zien de verkeersbewegingen er nu uit en wat is de verwachting voor de komende 20 jaar?
- Een selectie van de mobiliteitsplannen van Hilversum van de afgelopen 10 jaar
- De resultaten van het onderzoek in ons eigen archief
- De resultaten van het onderzoek naar trends en ontwikkelingen op het gebied van verkeer, vervoer en bereikbaarheid
- De verkeersonderzoeken zijn in te zien en te downloaden onder Bijlages

En op:

<https://augversity.lu/3dhilversum/#/screens/48db4692-3c3d-4be2-93f8-217de0c58169>

Met hierachter de aanvullende data.

Ter kennisgeving

Op 12 april 2021 heeft het 3D model een update gehad en binnenkort zal het instructiefilmpje (waarschijnlijk midden/einde volgende week) alsmede een extra legenda aan worden toegevoegd. Indien gewenst kan er een aparte sessie worden gewijd aan een nadere toelichting van het 3D model. Het is een visueel middel, door aan de knoppen te draaien krijgt u meer inzicht in het 3D model alsmede de bijbehorende effecten.

Vraag 10 Welke maatregelen uit de participatiebijeenkomsten zijn uiteindelijk meegenomen in de visie en hoe is de keuze gemaakt welke wel en welke niet zijn meegenomen?

Antwoord op vraag 10

In bijlage 3 (verslagen participatie bijeenkomsten) alsmede in bijlage 2 (overzicht scenario's met indicatieve kosten raming) wordt een overzicht gegeven van de participatiebijeenkomsten (totaal). Er is daarbij gekeken naar aspecten zoals haalbaarheid, financierbaarheid en toekomstbestendigheid.

Vraag 11 Op welke manier zijn de uitgangspunten uit het bestuurlijke plan van aanpak meegenomen? Waarom hebben we als commissie, conform PvA, niet gesproken over:

- Resultaten eerste fase (beleidsverkenning & analyse huidige situatie en ontwikkeling (opgaven)
- Resultaten tweede fase (participatie en oplossingsrichtingen)

Antwoord op vraag 11

Conform het plan van aanpak zijn een zestal BVS-en met raadsleden georganiseerd. In deze verschillende BVS-en zijn wel degelijk met de raadsleden de resultaten van de inspraak besproken. Dat is onder andere gebeurd aan de hand van het participatiemodel dat speciaal hiervoor is gebouwd. Hierin zijn alle maatregelen verwerkt die veelvuldig tijdens de inspraak naar voren zijn gebracht.

Vraag 12 Bij bespreking PvA is door verschillende partijen aangegeven dat niet alle mobiliteitsvormen (bijvoorbeeld auto's) in de toekomst gefaciliteerd hoeven/kunnen worden. Hoe is hiermee omgegaan in de totstandkoming van de visie?

Antwoord op vraag 12

Dit is hierin meegenomen. Daarnaast is ook actief het gesprek hierover aangegaan tijdens de participatiebijeenkomsten. Vele deelnemers zijn zelf het gesprek aan gegaan om van bezit naar gebruik van vervoersmiddelen te stimuleren. In de vragenlijst is hier ook ruime aandacht aan besteedt, alsmede tijdens de bijeenkomsten met de focusgroepen. Deze zijn verwerkt in de visie.

Vraag 13 In diverse trajecten is de mobiliteitsvisie genoemd als middel waarin oplossingen naar voren zullen komen. Op welke manier biedt deze mobiliteitsvisie nu een antwoord op:

- Knelpunten rondom de Kleine Spoorbomen
- Vermindering van (geluids)overlast en luchtverontreiniging door autoverkeer o.a. Diependaalselaan, Kleine Drift/Beatrixtunnel, Langgewenst, Johannes Geradtsweg, etc.
- aan bewoners Kamrad voor een veilige oversteek over de Kamerlingh Onnesweg.

Antwoord op vraag 13

De mobiliteitsvisie ziet hier toe op hoofdlijnen. Door het invoeren van de maatregelen zoals genoemd in het scenario "Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit" wordt hieraan invulling gegeven. Oplossen doen wij het niet, verlichten wel door onder andere het gebruik van schonere en stillere motorvoertuigen, deelvervoer, Fijnmazig vervoersnetwerk, ZE-zones en de overige voorgestelde te nemen maatregelen.

- Vraag 14 Gaat er bij verdere uitwerking van de tunnel nog gekeken worden naar alternatieven, zoals:
- Stimuleren ander vervoer (OV, fiets, etc) bij bedrijven mediapark
  - Beperken autoverkeer in Hilversum door toestroom te beperken met iVRI's
  - Reconstructie/herinrichting van de Erfgooierstraat, meer openstellen voor doorgaand verkeer.

Antwoord op vraag 14

Naast de voorgestelde maatregel van de Noordoost-tunnel gaat het over een pakket aan verschillende maatregelen. Bovenstaande genoemde punten worden meegenomen en onderzocht in dit pakket.

- Vraag 15 In hoeverre heeft er overleg plaatsgevonden met omliggende gemeenten en provincie over beperken van toestroom van autoverkeer? Bijvoorbeeld snelheidsbeperking N201 naar 60 km/h

Antwoord op vraag 15

De omliggende gemeenten hebben meegedaan in het participatieproces, aan het schetsenspel en hier een nadere invulling aangegeven. In het uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen zal er specifieker worden ingegaan op bovenstaande problematiek. Snelheidsbeperking op de N201 is niet meegenomen omdat de provincie Noord-Holland hier negatief tegenover staat.

- Vraag 16 Waarom is verbetering langzame mobiliteit beperkt tot één wandel-/fietsstraat Hoge Naarderweg en is niet gekozen voor de 8 fietsverbindingroutes genoemd in scenario 2?

Antwoord op vraag 16

De fietsverbindingroute uit scenario 2 is voortgekomen uit het doorlopen participatie proces. Het is een maatregel die stakeholders en inwoners hebben aangegeven tijdens de participatie. De in de vraag gedane suggesties kunnen zeker een onderdeel worden van het uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen, waarin langzame mobiliteit, zoals lopen en fietsen, een belangrijk onderdeel zal zijn.