

Geacht College, geachte Raad,

In de onderzoeken van Bruisend Hart mist in onze ogen het grote plaatje, integrale visie of parapluisie zo u wilt, en daarmee de cumulatieve effecten op de achterliggende wijk.

In plaats van de effecten van de spoorbarrière tussen Oost en West te verlichten, wordt die nu juist verder versterkt:

1. Sluiting Grote Spoorbomen, ten behoeve van het nieuwe perroneiland en het 5^e spoor in 2008 en de bouw van het nieuwe stationsgebouw en voormalig Teleacgebouw, die een grote Chinese Muur vormen waarop de spoorgeluiden richting Oost weerkaatsen en het visueel contact met de westzijde is verbroken;
2. Sluiting Kleine Spoorbomen en omdraaien rijrichting Noorderweg (wel meegenomen in het verkeerskundig onderzoek, maar niet meegenomen in beoordelen van de bereikbaarheid in 1221, met name de Kleine Driftbuurt;
3. De interwijkverbindingen, zoals de Oost/West verbindingen waarbij de aanbevelingen van Michel Huisman, de Gebiedsagenda en het Movaresrapport volledig buiten spel te zijn geraakt, waardoor het beoogde centrumkarakter aan de Oostkant volledig verloren gaat:
Ook het herstel van de Noord-Zuidverbinding aan de Oostkant, zoals die vóór 2008 nog bestond blijft uit: in de voorliggende voorstellen wordt de interwijkverbinding Noord/Zuid juist nog sterker verminderd, waardoor met name bereikbaarheid in de Kleine Driftbuurt - nu al een lastig - vrijwel leidt tot isolatie van sommige buurten.
4. De geplande hoogbouw op het Oosterspoorplein

Dan het Verkeerskundig rapport van RHDHV: de door de gemeente gevraagde criteria zijn te algemeen en teveel op grote lijnen. Zicht op effecten in de woonstraten en woonerven (door de onderzoeker gemakshalve allemaal maar onder "woonstraten" gerangschikt als containerbegrip zijn er niet. Zodat zicht op sluipverkeer in de woonwijken er domweg niet is en de regimes in die straten toch behoorlijk verschillen. Een Woonstraat is (vaak) éénrichtingsverkeer met een maximum snelheid van 30 km/u, terwijl woonerven niet eens bedoeld zijn voor doorgaand verkeer en dan nog met een maximum snelheid van 15 km/u (RVV 1990).

Als u in dat licht kijkt naar de aanzienlijke verkeerstoename in de Ampèrestraat (woonerf) en de Professor Poelsstraat (eveneens woonerf) dan ziet u toch onwenselijke ontwikkelingen in smalle straten waar men elkaar niet of alleen met grote moeite kan passeren.

De beoordeling dat het voor de leefbaarheid in de wijken gunstig uitpakt is voor de - wat de verkeerskundige secundaire straten noemt - niet vast te stellen en lijkt in deze twee gevallen in ieder geval onjuist.

Het argument van de onderzoeker, dat dit hoort bij centrum-stedelijk gebied gaat ook niet op. Om te beginnen heeft Oost helemaal geen aansluiting bij het centrum: immers, alle aanbevelingen worden genegeerd en - integendeel - 1221 wordt juist steeds meer van West afgescheiden.

Bovendien heeft de westkant een duidelijk centrum, maar aan de Oostkant zijn het gewoon alleen woonwijken, waar sinds 2003 overigens vrijwel alle voorzieningen (maatschappelijk en winkeliers) zijn weggetrokken.

Bovendien (zie ook de wijkschets 2005 en de Gebiedsagenda 1221) worden deze wijken juist gekarakteriseerd als Tuindorpen, waarvan het waardevolle karakter juist behouden dient te blijven. Niks centrum-stedelijk, dus. Dat is met het negeren van de Oost-Westverbinding bovendien nu een gepasseerd station.

Dan de Noord-Zuid verbinding, zoals wij die al na de herinrichting van het Oosterspoorplein in 2008 voorstelden. De conclusies uit het onderzoek dat dit extra ruimte zou innemen en de leefbaarheid zou aantasten kloppen gewoonweg niet.

Het neemt namelijk exact dezelfde ruimte in als nu het fietsparkeren: zie daarvoor ook onze presentatie op YouTube <https://youtu.be/PrVlpY3ea9g>.

En ook bij bebouwing op het Oosterspoorplein vormt het geen enkele belemmering omdat er, zoals in Utrecht en Amsterdam, gewoon overheen gebouwd kan worden. Het levert dan zelfs ruimte- en leefbaarheidsbesparing op, omdat ook de Park & Ride daar onder gebracht kunnen worden en dus niet ten koste gaat van de restruimte op het plein, zoals het college nu zelf wèl voorstelt.

De geraamde extra kosten moet u zien als een investering in de toekomst: u bepaalt nu misschien wel voor de komende 100 jaar.

Het argument dat de weg langs het spoor meer verkeer zou aantrekken klopt maar gedeeltelijk. Het zal voornamelijk het sluipverkeer en lokaal verkeer uit de woonstraten en woonerven aantrekken, maar van doorgaand verkeer zal het weinig tot geen sprake zijn. Immers, de Kleine Spoorbomen worden afgesloten en de rijrichting van de Noorderweg is alleen richting Noord. Dat zou dan toch tot minder verkeer in deze straten moeten leiden. Het verkeersonderzoek van RoyalHaskoning DHV zegt daar niets over, maar dat was hun opdracht dan ook niet.

Dan de hoogbouw op het Oosterspoorplein: ik begrijp dat de gemeente daar tot de bizarre hoogte van 8 woonlagen wil gaan: hoger dus, dan het Stationsgebouw. En daar moeten dan de omliggende smalle straatje op uitkijken. Niet passend in de wijk, dus.

Bovendien is het nog maar de vraag of ProRail en de NS daarmee akkoord gaan. Hun plannen worden pas van de zomer kenbaar gemaakt. Omdat het direct impact heeft op de leefbaarheid van de omliggende woonwijken is het aan u, als Raad, om daar controle over te houden.

De uitbreiding met een 6^e spoor, wat ProRail als mogelijkheid suggereert, is overigens bizar en onhaalbaar. Ter illustratie: de rails zelf liggen nu op zo'n 17 meter van de voorgevels van de huizen en 14 meter van de erfgrans. ProRail gaat voor een extra spoor zo'n 10 meter extra nodig hebben: u kunt op uw vingers natellen dat dit onacceptabel is.

Nog even afgezien van de verbreding van de Beatrixtunnel, die dan óók nodig is.

Laat ProRail maar eerst eens kijken wat ze met het nu vrijwel niet gebruikte Spoor 1 aan de westzijde kunnen doen. In onze ogen zitten daar betere eventuele mogelijkheden om extra vervoerscapaciteit te scheppen (als ze er al het personeel voor kunnen krijgen, maar dat even terzijde).

Ook een extra perron aan het Oosterspoorplein zonder extra spoor lijkt dan nutteloos.

We zullen het moeten afwachten tot de beslissing van ProRail en NS zijn gevallen.

Tot die tijd lijkt het me niet mogelijk op de Structuurvisie zonder deze voorbehouden goed te keuren in werking te stellen. We snappen de tijdsdruk met betrekking tot het Gebied Vookeursrecht en daarom vragen wij u met nadruk om alleen deze structuurvisie goed te keuren onder voorbehoud van alle aanpassingen in overleg met u als raad en, natuurlijk, graag ook met ons bewoners.

Helaas ben ik door omstandigheden niet in staat u persoonlijk toe te spreken, maar ik nodig u graag uit tot het stellen van vragen: **M:** 0650203235.

Laten we er samen wat moois van maken.

Met vriendelijke groet,



Lid van de Samenwerkende Bewonersorganisaties Hilversum Oost

Patrick Weening,

Voorzitter