

Aan de gemeenteraad
cc commissieleden
cc pers

DATUM 3 februari 2023
ZAAKNUMMER 1248122
BEHANDELD F.G. van Kooten
DOOR
TELEFOON (035) 629 2364
UW KENMERK
BIJLAGEN
BETREFT Beantwoording art. 41 vragen van DH over Vlek op Vlek

Geachte raadsleden,

Op 21 december 2022 hebben wij artikel 41 RvO vragen van DH ontvangen over de fietsbrug Johannes Geradtsweg (JGW) en de sluiting Kleine Spoorbomen (KSB) KL29.

Noot vooraf

Voorafgaand aan de beantwoording willen wij aangeven afstand te nemen van het taalgebruik en de beelden die DH in sommige vragen gebruikt. In de betreffende vragen wordt de integriteit van het college in twijfel getrokken. Wij vinden dat deze vorm van formuleren bijdraagt aan het ondergraven van het vertrouwen in de overheid als geheel, alsmede schadelijk is voor het voeren van een open gesprek tussen college, raad en inwoners.

- 1. Waarom schoffeert het college onnodig de bewoners, raads-en-commissieleden door de motie niet uit te voeren en onjuiste informatie te verspreiden alsof de aanleg van de fietsbrug op de JGW een fait accompli is?*
We nemen met klem afstand van het beeld dat de vraagsteller hier schetst. Er is niemand geschoffeerd. In tegendeel: de motie waarnaar wordt gerefereerd riep het college op in gesprek met bewoners te gaan. Dit is gebeurd en we blijven ook gesprekspartner voor inwoners.
- 2. Welke oplossing is hiervoor uitgewerkt?*
Er wordt onderzocht of het kruispunt anders ingericht kan worden waardoor het verkeersaanbod beter kan worden verwerkt. Tevens zijn alle verkeerslichten op de Johannes Geradtsweg vervangen door i-VRI's (slimme verkeersregelininstallaties) waardoor de doorstroming en de oversteekbaarheid wordt verbeterd.
- 3. Waarom probeert het college wel de doorstroming in de ochtendspits, maar niet in de avondspits te bevorderen?*
Er wordt wel degelijk rekening gehouden met de avondspits en ook met de verkeersstromen op andere momenten van de dag zoals de middag. Dit geldt voor elke VRI in Hilversum. Tevens wordt door de hierboven genoemde maatregelen de doorstroming in de avondspits verbeterd.
- 4. Kan het college alsnog dit onderzoek dat voorafging aan de raadsvergadering van 6 mei 2020 gedane onderzoek delen?*

Voor verkeerskundige onderzoeken wordt gebruik gemaakt van verkeersprognosemodellen. Ook voor de scenario “Afsluiten Kleine spoorbomen” zijn prognose berekeningen gemaakt. Zie bijlages. Uit deze berekeningen blijkt dat door het afsluiten van de Kleine spoorbomen in de ochtendspits 17% meer verkeer komt op het viaduct.

	Viaduct ochtendspits MVT per uur	Toename	Bestand
Referentie 2030	902		Belasting Ochtend 2030Hoog mvt B1-KL29 (nieuw) (Variant 19)
Afsluiting 2030	1056	17%	Belasting Ochtend 2030Hoog mvt inclusief Stationsontwikkeling (nieuw) (Variant 1)

5. *Kunt u het verschil verklaren waar de informatiebron in beide gevallen de gemeente is?*
Het verschil zit hem in dat de verschillende percentages uit het verkeersprognosemodel en uit de tellingen van de verkeerregelininstallatie komen. Dat wordt gedaan om zo goed mogelijk inzicht te krijgen naar het effect van de maatregel.
6. *Ziet u dat het gebruik van dit kunstmatig hogere percentage tot gevolg heeft dat het rechts afslaand verkeer in de berekening een grotere rol heeft dan in werkelijkheid en dat bijgevolg nut en noodzaak van de voorgestelde maatregel groter lijkt dan zij in werkelijkheid zijn?*
Voor de berekeningen wordt naar verkeersprognosemodellen en verkeerstellingen gekeken om te beoordelen of het huidige kruispunt het verkeer kan afwikkelen of dat er maatregelen nodig zijn om de doorstroming te kunnen blijven garanderen. Dit laatst is het geval, wat ook de nut en noodzaak aantoont.
7. *Waarom gaat de gemeente in de COCON berekening uit van 29 seconden groen licht voor rechts afbuigend verkeer?*
Wij kunnen niet uit de gegeven informatie reproduceren wat er bedoeld wordt, daarom kunnen wij deze vraag niet beantwoorden.
8. *Waarom heeft de gemeente de door de bewoners geïntroduceerde onafhankelijke deskundige omgeturnd in een voor de gemeente werkzame kracht? Acht het college dit ethisch handelen van de gemeente richting de bewoners?*
We nemen met klem afstand van de suggestie dat de onafhankelijke deskundige zou zijn ‘omgeturnd’. Daar is volstrekt geen sprake van en trekt de integriteit van het college c.q. de organisatie onterecht in twijfel.

De gemeente heeft in samenspraak met de werkgroep Johannes Geradtsweg een onafhankelijke deskundige ingeschakeld. De kosten hiervan zijn betaald door de gemeente Hilversum. De onafhankelijk adviseur heeft in goed overleg met de Klankbordgroep zijn taken voor de Klankbordgroep beëindigd nadat bleek dat de fietsbrug in het collegeprogramma staat. Daarna heeft de gemeente gevraagd of deze onafhankelijke deskundige aan wilde aanblijven om zijn onafhankelijke advies te geven op het onderzoek naar de werking van de i-VRI's.
9. *Welke impact heeft dit op de eerdere prognose van 17% extra verkeer voor de JGW?*
Hebben wij voor het bestemmingsplan 1221 een verkeersonderzoek gedaan naar de verkeerseffecten. Zie verkeersonderzoek RHDHV van 7 juli 2022 (kenmerk BH8270-MI-RP-220714-1055) “[Verkeerskundige effecten Chw-bestemmingsplan 1221 te Hilversum](#)”. Er is geen aparte onderzoek gedaan die uw vraag kan beantwoorden.
10. *Wanneer is voor het eerst met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat contact geweest over de 'aanpassing van het spoorviaduct' bij de JGW?*
Er is in het kader van de Landelijk Verbeterprogramma Overwegen is in 2019 contact geweest met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Bij de raadsstukken afsluiting Kleine Spoorbomen van 6 oktober 2021 vindt u een [brief](#) afkomstig van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat waaruit blijkt dat er contact is geweest met het ministerie over een aangepast spoorviaduct.

11. *Heeft de reservering van 3,5 miljoen mede betrekking op de aanpassing van het spoorviaduct met de fietsbrug?*
Ja, door het aanbrengen van een fietsbrug parallel aan het huidige viaduct zal hier door het vervallen van een fietspad ook de huidige indeling op het viaduct worden aangepast en dit valt binnen de scope van het project.
12. *Is er een bestuursovereenkomst gesloten? En zo ja maakt het spoorviaduct bij de JGW daar deel van uit?*
Nee er is geen bestuursovereenkomst gesloten.
13. *Kan het geld i.p.v. van de fietsbrug bij de JGW niet beter worden ingezet voor waar waarschijnlijk wel behoefte is aan een fietsbrug zoals ter hoogte van de Hunkemöller locatie en bij Anna's Hoeve?*
Nee, omdat de gelden van het ministerie bedoeld zijn om de negatieve gevolgen van het afsluiten van de spoorwegovergang Kleine Spoorbomen te compenseren. Wat u vraagt valt daar niet onder.
14. *Durft u het aan om een burgerpeiling te houden met de vraag aan welke fietsbrug de inwoners van Hilversum wel behoefte hebben en hun belastinggeld aan willen uitgeven en aan welke niet?*
De suggestie om een burgerpeiling te houden onderschrijven wij niet. Er is een brede politieke afweging te maken of een fietsbrug nodig is of niet. Die is afweging is eerst aan ons als college en uitiem aan u als raad.
15. *Kunt u de resultaten met ons delen en aangegeven op welke periode de data betrekking hebben?*
Het onderzoek is nog niet gestart. De gemeente raad heeft in de begroting voor 2023 hiervoor geld vrijgemaakt. Het onderzoek zal daarom pas in 2023 worden uitgevoerd.
16. *Kunt u de resultaten met ons delen en aangegeven op welke periode de data betrekking hebben?*
Dit onderzoek is nog gaande. Zodra de resultaten definitief zijn zullen wij deze delen met de gemeenteraad.
17. *Wanneer presenteert het college van Tuinstad Hilversum het plan voor de stads brede omschakeling van 50 naar 30 km-zone waaronder begrepen de JGW en de Diependaalselaan?*
Er wordt momenteel gewerkt het Uitvoeringsplan Mobiliteitsvisie 2040. Vooruitlopend daarop doen wij geen uitspraken over het wel of niet invoeren van 30 km per uur op de buitenring. Voor de structuurvisie 2040 is een verkeersonderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van het invoeren van 30 km op de wegen van Hilversum. Deze kunt u hier vinden.
18. *U zou kunnen starten met eenvoudige aanpassingen zoals drempels (vergelijk N525 tussen Laren en Hilversum) en aangepaste belijning voor optische versmalling. De terminologie die u zelf vaak in dit soort gevallen benut is 'quick wins'. Kunt u een voorstel doen voor deze 'quick wins' van snelheidsremmende maatregelen?*
Drempels aanbrengen op de Johannes Geradtsweg is geen optie omdat dit een route is voor nood- en hulpdiensten. Wij zullen de mogelijkheid om optische versmallingen toe te passen laten onderzoeken.
19. *Waarom gaat het plan voor de fietsbrug hieraan voorbij? Er moet immers een hele groenstrook voor wijken?*
Door de aanleg van de fietsbrug zal er inderdaad wat groen moeten wijken. Voor het kappen van bomen zullen de reguliere procedures worden gevolgd.
20. *Hoe kan het college een keuze maken ten faveure van meer blik en ongezonde lucht in plaats van vóór de voetganger en fietser en de groene buffer die zorgt voor bescherming?*
Wij nemen met afstand van de onnodige tegenstelling die de vraag schetst. Er is een brede afweging van belangen te maken, die niet altijd als uitkomst heeft dat alle belangen volledig worden gediend.
21. *Welke concrete acties zijn vanuit de gemeente naar bedrijventerreinen (met name het Mediapark) ondernomen om meetbare vervoersmanagementafspraken te maken en meer gebruik van het*

openbaar vervoer te stimuleren?

Op dit moment lopen de bijeenkomsten voor het uitvoeringprogramma Mobiliteit 2040 waarin onder meer deze punten met de daar aanwezige bedrijven worden besproken.

22. *Hoeveel mensen zijn momenteel werkzaam op het Mediapark? Hoeveel van hen reizen met het openbaar vervoer?*

Daar hebben wij geen informatie over.

23. *En hoeveel van hen gebruiken de auto van en naar het Mediapark?*

Ook hiervan hebben wij geen gegevens beschikbaar.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Hilversum,
de gemeentesecretaris,

de burgemeester,

mr. C.P. Torres Barrera

dr. ir. G.M. van den Top