

Dieptepunt Diependaalselaan

Het gevoerde verkeersbeleid ten aanzien van de Diependaalselaan is te typeren als tandeloos, tegenstrijdig en niet toekomstbestendig

In de Gooi en Eembode van januari **2018**, kort voor de gemeenteraadsverkiezingen, wordt de toenmalige Wethouder van Verkeer, Floris Voorink (VVD), geciteerd: "De komende colleges van burgemeester en wethouders hebben de taak om het autoverkeer in de Mediastad drastisch te verminderen. De Diependaalselaan en de Johannes Geradtsweg hebben hun tax bereikt." Ferme woorden, dus rijst de vraag wat het daaropvolgende college (2018-2022) daar daadwerkelijk aan heeft gedaan. Om die vraag te beantwoorden gaan wij eerst nog even iets verder terug in de tijd.

Vrachtverkeer ongewenst

In **2015** schrijft de wethouder Verkeer (VVD) aan de Raad: "Ongewenst vrachtverkeer is wel tegen te gaan door de passeertijd van een route te verlengen met afremmende maatregelen." Een jaar later in **2016** volgt informatie over de 'Evaluatie van Convenant vrachtverkeer 2013-2016'. We lezen de volgende passages:

1. "De afspraken zouden worden bewaakt door een Regionale adviesgroep. Geconstateerd wordt, dat van monitoring weinig terecht is gekomen. De klachten vrachtverkeer op lokale wegen zijn gebleven. Voorbeelden hiervan in Hilversum zijn de Diependaalselaan en de Koningslaan."
2. "De gewenste routing (Kwaliteitsnet Goederenvervoer) is niet in de routeplanners opgenomen; dit is ook niet goed mogelijk gebleken, omdat routeplanners adviseren op grond van feitelijke rijtijden en niet op grond van gewenste routes."
3. "(...) afspraken gemaakt in het landelijk project "Programma Duurzame Logistiek (...) kleinere (duurzame) voertuigen (...)". "Resultaat. Dit onderwerp is verder niet opgepakt."
4. "(...) partijen onderzoeken de verschillende opties voor goederendistributie (...). (...) onderzoek heeft niet plaatsgevonden. Augustus 2014 is besloten dat geen actie meer is gewenst." "Vervolginzet (...) nu niet opnemen in een convenant. "
5. "De gemeente heeft gesproken met bewoners Diependaalselaan (N201 route), ook ter plekke 'meegekeken' naar mogelijke hinder van vrachtverkeer. EVO heeft in 2014 met het bewonerscomité gesproken en uitleg gegeven over de intenties van de convenantspartijen. Daarmee zijn de meeste problemen en bezwaren van het comité voorlopig weggenomen. In september 2014 zou een tweede overleg volgen. Afgesproken is overleg met bewoners altijd in aanwezigheid van de betreffende gemeentevertegenwoordiger te doen. Resultaat 2016. Geen vervolg bekend."

Uit **2016** dateert ook de Structuurvisie Verkeer en Vervoer 2030. Daarin staan opnieuw trefwoorden als: convenantafspraken vrachtwagenverkeer, bevorderen mobiliteitsmanagement, milieuzonering (vrachtverkeer), rondwegen, tunnels buitenring en groene golf.

Kortom: de jaren verstrijken en Gods water stroomt over Gods akker.



Vrachtverkeer gewenst

Het wordt **2018** en de Wethouder Verkeer, Floris Voorink (VVD), meldt: "Partijen stemmen in met het 'Kwaliteitsnet Goederenvervoer waarmee de belangrijkste economische centra bereikbaar zijn. De provinciale wegen (zoals de N201 en N236) zijn bedoeld als verbindingen naar en tussen de belangrijkste winkelgebieden en bedrijventerreinen in de regio. Doorgaand (nationaal) vrachtverkeer dient via het hoofdwegenstelsel A1, A2, A9 en A27 te rijden."

Er is dus ingestemd met het continueren van het vrachtvervoer over de N201 die aansluit op de Diependaalselaan. Feitelijk is er geen beperking voor doorgaand vrachtverkeer en of beperking voor de nachtelijke uren, ondanks zijn ferme woorden in de Gooi en Eembode.

Diependaalselaan

In februari **2019** komt Wethouder Verkeer Wolthers (D66) aan het woord over de Diependaalselaan in de Gooi en Eembode. We lezen "Dagelijks rijden er 25.000 auto's door de straat." Volgens Wolthers is het niet zo dat eerdere maatregelen niet hebben gewerkt. "Maar inmiddels is het verkeer weer dusdanig toegenomen, dat er weer nieuwe maatregelen nodig zijn." De wethouder oppert een nachtelijk verbod op vrachtwagens. In hetzelfde vraaggesprek wil zij zich niet uitspreken tegen een mogelijke verbreding van de N201. Overigens bij gelegenheid van het verkiezingsdebat over Duurzaamheid op 1 maart in 2022 ontkend de wethouder zich niet tegen de verdubbeling van de N201 te hebben uitgesproken, maar zonder dit met het waar, wanneer en hoe te onderbouwen.

Goed voorbeeld niet gevolgd

Opnieuw verstriken er jaren en stroomt Gods water over Gods akker, zoals het (vracht)verkeer over de Diependaalselaan. En zonder dat de overlast effectief wordt aangepakt. Maar als B&W in Hilversum zouden willen, kunnen ze in navolging van bijvoorbeeld B&W van Schiedam handelen. Daar word vrachtverkeer op een belangrijke doorgaande route 'per direct' in de nachtelijke uren (tussen 23:00 en 07:00) verboden. Het rijverbod wordt gehandhaafd. B&W van Hilversum kunnen zich ook in navolging van onze buurgemeente Wijdmeren uitspreken tegen de verbreding van de N201. Want een verbreding van de N201 betekent een betere doorstroming en staat in zekere zin haaks op wat haar voorganger memoreerde in 2015: 'Ongewenst vrachtverkeer is wel tegen te gaan door de passeertijd van een route te vergroten door afremmende maatregelen."

Terug bij af

Het wordt **2021**. In de 'Mobiliteitsvisie 2040' keren een aantal inmiddels bekende elementen terug: verbeteren van de doorstroming, gesprekken over vrachtverkeer, en onderzoeken waarvan de bevindingen pas volgen na de verkiezingen. Waarna mogelijk een nieuwe Wethouder Verkeer aantreedt, want de portefeuille Verkeer is een soort hete aardappel die graag wordt doorgeschoven.

In de Mobiliteitsvisie wordt over over Zuid Hilversum (Diependaalselaan) gesteld: “Er worden verschillende mogelijkheden onderzocht voor een betere ontsluiting en doorstroming van de Diependaalselaan. Daarvoor is het van belang dat onderzocht wordt welke alternatieve routes en technische mogelijkheden de doorstroming op de Diependaalselaan kunnen verbeteren. Tevens kan de koppeling met iVRI's en sensoren hier mogelijk een uitkomst bieden, net als het aangaan van gesprekken met diverse stakeholders over zwaar vrachtverkeer. Nader onderzoek moet uitwijzen welke oplossingen en maatregelen er kunnen worden genomen.”

Het is aardig om te vermelden dat in een in 2017 vrijgegeven vertrouwelijk rapport van Royal Haskoning DHV uit 2015 staat dat door het toenemend aantal inwoners en arbeidsplaatsen in Hilversum en de daling van het aantal arbeidsplaatsen om Hilversum heen de pendel naar Hilversum toeneemt. In dit verband is het ook zinvol te kijken naar waar dit college naar streeft. Neem het Arenapark. Het plan is om dit flink vol te proppen, met liefst 1100 woningen. Waar 'Kennisplatform 31' vaststelt dat Hilversum momenteel al relatief een bijna 2x zo hoog aandeel kantoren als landelijk bezit is het plan op het Arenapark nog eens 80.000 m2 extra kantoorruimte toe te voegen. Men wil tot 70 meter de lucht in bouwen. Het college draagt zo niet bij aan een evenwichtige regionale spreiding van wonen en werken. En van deze grootstedelijke bouwplannen in Hilversum zal een nieuwe verkeersaanzuigende werking uitgaan.

Praten en doen zijn tegengesteld

En nu herinneren wij ons weer de oproep van de Wethouder Verkeer uit 2018: "De komende colleges van Burgemeester en Wethouders hebben de taak om het autoverkeer in de Mediastad drastisch te verminderen." We weten inmiddels ook het antwoord op de vraag wat het volgende college (2018-2022) daadwerkelijk heeft gedaan. Het antwoord is dat het college het ene zegt en het tegenovergestelde doet. Want niet alleen voor het Arenapark bestaan bouwplannen, die extra verkeer genereren ook voor het Laapersveld, Monnikenberg, Philipshof, het voltooien van Anna's Hoeve, de hele spoorzone, Crailo, het centrum, en het Circusterrein aan de Diependaalselaan staan bouwplannen op stapel.

Zie bijvoorbeeld het plan voor het Arenapark:



Het Arenapark is een van de weinige plekken in Hilversum waar nog ruimte is voor verdichting en toevoegen van extra werkplegeenheden. Om deze potentie maximaal te benutten wordt er verdund rondom een compact en groen centraal park met een mix van functies in de wanden. De bebouwing biedt kansen voor geïntegreerde ontwikkeling.

Middels een binnenring voor langzaam verkeer (meest geschikt ook auto te gast) worden alle functies ontsloten en ontstaat er ruimte voor podiumpark aan het spoor en een groen hart.

Zo ontstaat een hoogstedelijk gebied op Arenapark, waarbij volop plek is voor wonen en stedelijke voorzieningen, met recreatiegebieden voor de deur. Er wordt verbinding met het omliggend stedelijk weefsel gezocht.

Door de spreiding van functies en het vergroten van level C wordt het leefvermogen van het Arenapark gemaximaliseerd. In de zoektocht naar maximale van programma wordt ook bestaand vastgoed opgefrist.



... 8

Tuinstad in Balans

Democraten Hilversum zegt in **2022**, kijkend richting 2040, dat onze Tuinstad in balans moet blijven. En dat hiervoor een integrale benadering nodig is. Dus deze gemeente dient te starten met het erkennen van de grenzen van de groei in de toekomstvisie richting 2040. Vergelijk het eens met Naarden-vesting. Ommuurd en voorzien van een stadsgracht waarbinnen circa 1500 inwoners leven. Iedereen heeft onmiddellijk door dat Naarden-vesting niet ongestraft het inwoneraantal kan verdubbelen zonder de bestaande kwaliteit aan te tasten. In Hilversum, omzoomd door groen, is dit niet anders. Ook hier is het niet moeilijk te bedenken wat het wil zeggen als licht, lucht en ruimte verdwijnen door verdere verstening met verdichting en hoogbouw. Het college doet er alles aan deze effecten te versluieren. Zo antwoordde het op de oproep om bouwplannen realistisch te tonen dat 'sfeerbeelden' volstaan. Over open en transparant bestuur gesproken.

Leg geen nieuwe wegen aan

Democraten Hilversum stelt vast dat voortgaan op de weg van verdergaande en zelfs versnelde verstedelijking de bestaande leefkwaliteit met geluidsoverlast en dichtslibbende verkeersaders zal verergeren. Wij wijzen op de vervoersdeskundigen van het bureau Goudappel Coffeng die zeggen dat het zinloos is om nieuwe wegen aan te leggen omdat die in een mum van tijd weer vol staan. Het advies is stimuleer het OV.

Dus de gedachte van de huidige coalitiepartijen VVD, D66, Hart voor Hilversum en GroenLinks om te studeren op een tunnel van 250 miljoen Euro onder de hei bij de Erfgooiersstraat is in die zin weggegooid geld. Want het is geen structurele oplossing als het Mediapark met de auto iets sneller bereikbaar zou zijn omdat dit (nieuw) autogebruik stimuleert in plaats van het OV. Dat geldt ook voor de variant van een nieuwe weg parallel aan de Erfgooiersstraat, het Westerheidetracé. Dit trekt extra verkeer aan uit Gooise Meren naar de A1. RoyalHaskoning schrijft "waar op het meest oostelijke gelegen deel van het Westerheidetracé ruim 6.250 voertuigen per etmaal gaan rijden, bedraagt de afname op het oostelijke deel van de Johannes Geradtsweg 'slechts' 3.300 voertuigen per etmaal."

Terwijl de kosten voor de aanleg van nieuwe wegen gigantisch zijn en niet aan het OV ten goede komen, zorgen ze daarnaast ook voor schade aan de natuur. Bovendien blijkt dat het Mediapark onvoldoende doet aan vervoersmanagement afspraken met werknemers om het OV stimuleren. Ook de vervoersmanagement afspraken op het Arenapark schieten tekort.



Figuur 2: indicatief tracé voor Westerheideweg

(boven) uit 'Verkeerskundige effecten Westerheidetracé Hilversum', Royal HaskoningDHV, jan. 2020



Bij de Jacob van Campenlaan - Erfgooiersstraat is de aansluiting voorzien op de 'Westerheideweg'

Tunnelvisie

Bewoners aan de Diependaalselaan hebben eerder een 2 km lange tunnel voorgesteld. In 2015 noemde de verkeerswethouder (VVD) ondertunneling gelet op de kosten geen realistisch voorstel. Welke investering praten we over? In het 'Plan tunnel N201 Hilversum' staat het bedrag van € 200 mln, waar zelfs bij te ontvangen subsidies de gemeente Hilversum een deel zelf zal moeten bekostigen. Het effect van zo'n tunnel is een verkeersaantrekkende werking over de zuidelijke route rond Hilversum. Omdat een deel van het verkeer van de buitenring kiest voor de snellere tunnel ipv noordelijke route. Daarbij zal door de tunnel de huidige groenvoorziening en bomen tussen de rijstroken wegvallen.



Diependaalselaan, groenstrook

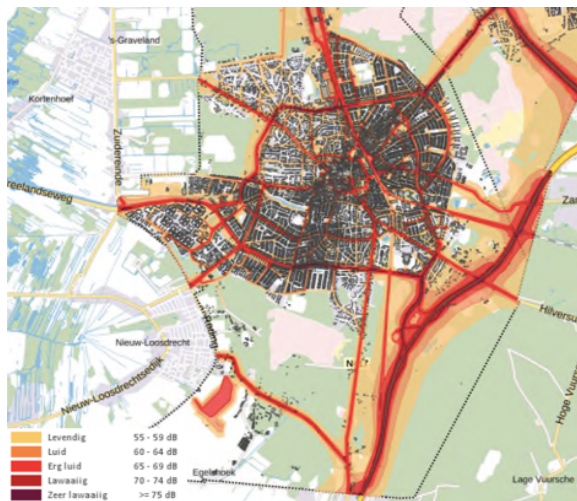
Het verkeer kan groeien tot 30.000 verkeersbewegingen per dag. Maar ergens rijden die extra auto's en vrachtwagens de tunnel in. En ergens komen die extra auto's en vrachtwagens de tunnel weer uit. En ook dat is in Hilversum. Het probleem neemt alleen maar toe zonder structurele oplossing.

En dan zijn er nog de mensen die wonen langs het spoor. Met de geluidshinder en trillingen problematiek die zij ervaren. Zij koesteren de wens om het tracé te ondertunnelen of verdiept aan te leggen. Het college heeft echter bij herhaling uitgesproken dat ook dit qua kosten niet haalbaar is. Maar dat belet het college en de coalitiepartijen niet om juist in de spoorzone een bouwimpuls te wensen.

Middelgrote gemeente

Uiteindelijk raakt alles aan de vraag wat voor gemeente wij willen zijn. Welke grootte past ons als gemeente en wanneer gaat het knellen? Als Hilversum van gemiddelde grootte blijft (tussen de 90.000 tot 100.000 inwoners) kan het een goede woon-en-werkgemeente blijven, en de bestaande leefkwaliteitsproblemen gericht aanpakken. Maar hoe meer wij over die 100.000 inwoner-grens heen zouden groeien hoe onbeheersbaarder de kosten en de leefbaarheidsproblemen worden.

Neem de geluidsoverlast. In de 'Omgevingsfoto gemeente Hilversum' (2019), een analyse ten behoeve van de Omgevingsvisie, staat dat het Europees Milieuagentschap cijfers verzamelt over geluidsoverlast. Daaruit blijkt dat 18 procent van de bewoners in Hilversum wordt blootgesteld aan niveaus van 55 tot 60 decibel per dag. "Dat maakt Hilversum na Utrecht, in vergelijking met andere gemeenten, de op één na lawaaiige plek van Nederland" aldus het Europees Milieu Agentschap. Niettemin rekte het college bij nieuwe plannen zoals in het Stationsgebied de geluidsnormen weer op. Recent heeft de Raad van State het bestemmingsplan Stationsgebied met die opgerekte normen en hun cumulatieve effecten vernietigd.



Figuur 20.1: Geluidbelasting van wegverkeer en spoorweg (gecumuleerd) (Bron: Geluidregister, 2016)

Gezondheid voor alles

Democraten Hilversum wil dat Hilversum niet langer de normen oprekt, maar aanpast aan wat de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) adviseert: een geluidsnorm van 45 dB (Lden). Democraten Hilversum wil ook de maximum snelheid binnen de bebouwde kom verlagen naar 30 km per uur. Ook dat zal de gezondheid en het welzijn van de Hilversummers bevorderen.

Hou de Tuinstad in Balans, maak van de Diependaalselaan een weg naar de toekomst!

- **zet in op Hilversum als middelgrote gemeente, met beheerste bouwplannen (ontwikkel op het Arenapark kleinschalig, en blijf af van het Laapersveld)**
- **stel per direct een vrachtwagenverbod in op de Diependaalselaan tussen 23:00 en 07:00 uur**
- **maak vervoersafspraken met grote bedrijven en maak halfjaarlijks de balans op over het nakomen van de van gemaakte afspraken**
- **spreek als gemeente uit tegenstander te zijn van de verdubbeling van de rijbanen op de N201**
- **Verlaag de maximum snelheid en voer trajectcontrole in op de N201 t/m de Diependaalselaan**
- **Pas de geluidsnormen aan op de waarden die de WHO adviseert**