

## J. Geradtsweg (JWG) II

Hilversum, 6 april 2023

Geachte college,

Uw beantwoording van onze eerder gestelde vragen over de fietsbrug bij de J. Geradtsweg (JWG) heeft onze verbazing opgeroepen.

Zo lazen wij het ontkennen van schofferend gedrag.

*Wij vroegen: 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?*

*U antwoordde: "We nemen met klem afstand van het beeld dat de vraagsteller hier schetst. Er is niemand geschoffeerd."*

Wij roepen in herinnering:

“Memo stand van zaken maatregelen m.b.t. J. Geradtsweg DEF, bureau Verkeersatelier, 27 mei 2021, Dit herhaalt de opdracht die het college ontving in motie M20-31 "Zich daarbij te houden aan de eerder gedane toezegging(en) dat alle opties overwogen zullen worden en dat de intussen voorgestelde oplossing - een fietsbrug met een verlenging van het voorsorteervak voor rechtsafslaand verkeer – nog geen voldongen feit is.”

Movares (okt. 19) stelde dat "de impact van KL29 op de al drukke Johannes Geradtsweg moet worden onderzocht en dat ook bij vervolgstappen gebruik moet worden gemaakt van de specifieke kennis van de bewoners."

**Vraag 1** Heeft u geen kennis genomen van de brief die mede aan het college is gericht getiteld 'EEN BRUG TE VER, Klankbordgroep en bewoners Johannes Geradtsweg voelen zich geschoffeerd', Hilversum, 17 november 2022 (zie volledige tekst in bijlage)

**Vraag 2** En is het college deze perspublicatie ontgaan: ‘Opzijgezet en geschoffeerd’: bewoners J. Geradtsweg hekelen gang van zaken rond aanpassing viaduct', Gooi en

Eembode, 21 nov. 2022 (zie volledige tekst in de bijlage).

**Vraag 3** En staat u nog bij de 'Respons van bewoners Johannes Geradtsweg op de antwoorden van wethouder Scheepers op de vragen van Ron Lancé (Hart voor Hilversum) aangaande "kleine spoorbomen" op 16/4/2020' waarin het college krijgt voorgehouden 'misleidend', 'schofferend' en het 'vertrouwen in het openbaar bestuur onnodig geweld aan te doen'. (Zo vragen de bewoners om geld te besteden voor het verminderen van het wegverkeer op de JGW. De bewoners vragen niet om geld te besteden aan om meer verkeer te laten doorstromen op de JGW zoals het college voorstelt. In die zin vinden de bewoners het misleidend van het college, immers het is verkeerd leiden waardoor zij niet uitkomen war zij naartoe willen.) (zie volledige tekst in bijlage)

Overigens beoordelen de raadsleden van Democraten Hilversum de bestuursstijl van het college in deze eveneens onnodig schofferend, in de betekenis van lomp, wanneer het college nog zonder commissiebehandeling (Commissie Duurzaamheid en Bereikbaarheid 31 mei 2023), en een raadsbesluit over de fietsbrug via de pers communiceert: 'Het was een vervelende, kille mededeling: 'de fietsbrug komt er en we doen geen onderzoek meer naar een alternatief op of over de hei'. Gooi en Eemlander, 7 dec. 2022 (volledige tekst in de bijlage).

Gelet op de door bewoners ervaren misleiding en schoffering en onze eigen beoordeling onderschrijven wij wel de woorden van het college over 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." en roepen het college op haar bestuursstijl te verbeteren.

Met verbazing lazen wij ook over het kennelijk ontbreken van basale kennis bij het college.

*Wij vroegen: Hoeveel mensen zijn momenteel werkzaam op het Mediapark?*

*U Antwoorde: "Daar hebben wij geen informatie over."*

Dus het college van Mediastad Hilversum zegt geen idee te hebben hoeveel mensen op het Mediapark werkzaam zijn.

Volgens de data van de gemeente Hilversum (van november 2022) werkten er 6.132 mensen in het Coronajaar 2021.



## Aantal werknemers per werklocaties 2021

werklocatie	MediaPark
aantal werknemers	6.132

**Vraag 4** Waarom heeft u kennelijk onvoldoende de vinger aan de pols van de werkgelegenheidsontwikkeling op het Mediapark en kunt desgevraagd geen basale informatie verstrekken waarover de gemeente wel blijkt te beschikken?

*Wij vroegen: Hoeveel van hen reizen met het openbaar vervoer?*<sup>[L]</sup><sub>[SEP]</sub>

*U antwoordde: "Daar hebben wij geen informatie over."*

*Wij vroegen: En hoeveel van hen gebruiken de auto van en naar het Mediapark?*

*U antwoordde: "Ook hiervan hebben wij geen gegevens beschikbaar."*

**Vraag 5** Waarom weet u dit niet want is het niet essentieel voor uw mobiliteitsplannen om ook op het Mediapark de vinger aan de pols te houden van het aantal werknemers die met het OV, met name met de trein, danwel met de auto van en naar het Mediapark reizen?

Vergelijk het aantal reizigers per dag, Hilversum Mediapark: 2064 (jaar 2021), 3109 (jaar 2020), 4684 (jaar 2019), Uit: NS Jaarverslag 2022.

**Vraag 6** Hoe compleet is uw onderzoek en probleemanalyse van de mobiliteit rond de JGW / Mediapark als u deze feitelijke informatie mist?

Vergelijk ook "Een van de te overwegen opties betreft de "Uitkomsten overleg bedrijven (m.n. Mediapark) inzake spreiding werktijden/evenementen." ("Memo stand van zaken maatregelen m.b.t. J. Geradtsweg DEF", bureau Verkeersatelier, 27 mei 2021)

De bewoners stellen vast dat deze uitkomsten nog niet bekend zijn. (zie: Betreft: Voorgenomen besluitvorming maatregelen Buitenring Noord, 2 juni 2021, Bestuur Bewonersvereniging en Klankbordgroep Johannes Geradtsweg.)

En ook memo van de verkeerskundige onomwonden blijkt dat het nog veel te vroeg is om verregaande, onomkeerbare en kostbare wegebouwkundige besluiten te nemen inzake doorstroming op de JGW

De beste verbetering van de dosering van het gemotoriseerde verkeer op de JGW volgt bij vermindering van het aantal voertuigen.

**Vraag 7** Hoe rijmt het college-beleid om te investeren in het verbeteren van de autobereikbaarheid van het Mediapark met de beleidsopvatting van het management van het Mediapark om juist meer het gebruik van OV te stimuleren en het autogebruik te ontmoedigen?

(Vergelijk: 'Mobiliteit', 'verkeersdruk en stimulering gebruik van meer openbaar vervoer', "Bij de doorontwikkeling van het Media Park moet goed gekeken worden naar maatregelen om de verkeersdruk op het omliggende wegennet te verlagen. De locatie is goed bereikbaar met het openbaar vervoer en de typische 'campus-bezoeker' verplaatst zich bij voorkeur met het OV. Maatregelen waaraan gedacht kan worden, zijn stimulering van het gebruik van het openbaar vervoer, het ontmoedigen van autogebruik door het terugbrengen van het aantal parkeerplaatsen en het zoveel mogelijk inrichten van autoluwe zones. Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen (op maaiveld) heeft als bijkomend voordeel dat het sterk bijdraagt aan een betere beleving van het openbare gebied." (<https://www.mediapark.nl/duurzaamheid/>))



Het Media Park begin jaren 80, met park in plaats van een parkeerdek en nog zonder de gebouwen van BNNVARA/VPRO/NTR links onder.



Mediapark (begin jaren '80) bron: [mediapark.nl](http://mediapark.nl)

Mediapark (2022) bron Google Earth

Ontmoediging van de auto en stimelering van OV kan gunstig zijn vd vergroening.

**Vraag 8.** Was toen de raad de voorkeursvariant KL29 als besluitpunt kreeg voorgelegd (6 mei 2020) wel of geen berekening gemaakt van die variant? Vergelijk emaildocumentatie uit juni en juli 2021 tussen een door de bewoners van de JGW ingeschakelde onafhankelijke verkeersexpert en het ambtelijk apparaat ontstaat een ander beeld. Ambtelijk wordt aangegeven “*Er is geen berekening gemaakt voor KL29*”

**Vraag 9.** Worden de juiste aannamen in het verkeersmodel gebruikt als de gemeente uitgaat van 29 seconden groen licht voor rechts-afbuigend gemotoriseerd verkeer van de JGW naar de Sumatralaan (COCON-berekening) in plaats van 70 seconden, immers de cyclustijd van het verkeerslicht is 100 seconden en het licht voor de fietsers en voetgangers staat maximaal 30 seconden op rood. (zie email Anne Jaap de Graaf in bijlage)

*Wij vroegen naar de actualisering van de verkeersprognose (2019) voor de JGW*

*omdat sindsdien bouwplannen met wonen en werken in 1221 maar ook in het Stationsgebied, het centrum en het Arenapark fors zijn toegenomen.*

*U antwoordde dat nadien geen apart onderzoek is gedaan naar de effecten van mogelijk extra verkeer op de JGW.*

**Vraag 10** Waarom is geen apart onderzoek gedaan naar de effecten van mogelijk extra verkeer op de JGW onder invloed van de intensivering van de bouwplannen voor wonen en werken (1221, Stationsgebied, Centrum, Arenapark) die allemaal dateren van na de gehanteerde verkeersprognose voor de JGW uit 2019.

**Vraag 11** Is het gevolg van het ontbreken van onderzoek naar de impact van van de verdere intensivering van wonen en werken in de plannen (1221, Arenapark, Stationsgebied, Centrum) dat de aanname gemaakt in 2019 van een 17% toename van het motorrijtuigenverkeer per uur in de spits op de JGW momenteel een onvoldoende accuraat beeld geeft?

*Wij gaven aan dat de inwoners van Hilversum aan het gemeentebestuur niet minder maar meer groen vragen en koppelden hieraan de vraag: waarom gaat het plan voor de fietsbrug hieraan voorbij? Er moet immers een hele groenstrook voor wijken?*

*U antwoordde o.a. "Door de aanleg van de fietsbrug zal er inderdaad wat groen moeten wijken."*

**Vraag 13** Bedoelt u met 'wat groen' moet wijken dat 'veel groen moet worden gerooid om gewenste ontwerp mogelijk te maken'? (zie Alternatieven studie Hoge Larenseweg (Kleine Spoorbomen) - Hilversum, Landelijke Verbeterprogramma Overwegen ProRail i.s.m. Gemeente Hilversum, 18 feb. 2020, Bijlage X, risicodossier, p. 129)

**Vraag 14** Onderschrijft u de conclusie dat de geplande fietsbrug op gronden ligt van de vigerende bestemmingsplannen Noord, Mediapark en Over 't Spoor en voor wat betreft gebouw en gebruiksmogelijkheden in strijd is met deze 3 bestemmingsplannen? (zie Alternatieven studie Hoge Larenseweg (Kleine Spoorbomen) - Hilversum, Landelijke Verbeterprogramma Overwegen ProRail i.s.m. Gemeente Hilversum, 18 feb. 2020, pp. 59, 69)

**Vraag 15** Onderschrijft u de stelling dat de fietsbrug een politiek controversieel onderwerp is en daarmee naar goed gebruik eventuele wijzigingen in bestemmings/-omgevingsplannen of een nieuw postzegelbestemmingsplan een bespreek-en-besluitpunt van de gemeenteraad is?

**Vraag 16** Kunt u een indicatie geven van de totale kosten van de fietsbrug JGW en het daarvan gesubdieerde deel via het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)?

Marco te Brümmeelstroet professor Toekomst van Stedelijke Mobiliteit aan de Universiteit van Amsterdam duidt hoe modellen ontworpen worden voor de automobilist en vraagt waarom zouden automobilisten voorrang krijgen ten opzichte van fietsers of voetgangers? Hij betwist het bestaansrecht van het fileprobleem.

Arie Bleijenberg voormalig top-ambtenaar bij het toenmalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat wijst op Canadees onderzoek dat aantoonde dat voor elk procent extra asfalt dat erbij komt er een procent extra verkeer komt. Ookwel de 'Fundamentele Filewet' genoemd.

Bovendien is wetenschappelijk een reisconstante aantoonbaar. Te Brümmeelstroet legt het als volgt uit: "In tegenstelling tot wat je zou denken liggen niet de afstanden die we afleggen vast, maar ligt onze reistijd juist vast en zijn de afstanden flexibel: die worden steeds groter." En toch ziet hij nog steeds de aanleg van extra rijstroken.

(Het recht van de snelste, hoe ons verkeer steeds asocialer werd', Thalia Verkade en Marco te Brümmeelstroet, 2020)

**Vraag 17.** Als het mobiliteits deskundigen als Te Brümmeelstroet en Bleijenberg al niet lukt om nut en noodzaak van een extra rijstrook te kunnen onderbouwen gelet op de reisconstante en de fundamentele filewet met welke argumenten wil het college dan wel nut en noodzaak onderbouwen van de extra rijstrook ten koste van voetgangers en fietsers?

Uw antwoord zien wij met belangstelling tegemoet.

Edwin Göbbels

Zie ook bijlage