

Vlek op vlek - Fietsbrug Johannes Geradtsweg (JGW) en sluiting Kleine Spoorbomen (KSB) KL 29

21 december 2022

Geacht College,

Op 6 mei 2020 heeft de gemeenteraad besloten tot het afsluiten van de spoorwegovergang Kleine Spoorbomen (KSB) voor gemotoriseerd verkeer (variant KL29). De Raad heeft hierbij verzocht in te zetten op het verbeteren van de verkeersveiligheid en (verkeers-)leefbaarheid in de wijken aan de oostzijde van de spoorwegovergang.

In lijn daarmee is door de gemeenteraad unaniem de motie (M20-31) aangenomen 'Johannes Geradtsweg leefbaar na sluiting kleine spoorbomen'. Het college dient bij het uitvoeren van de motie het gesprek aan te gaan met de bewoners over "(korte en lange termijn) oplossingen voor de verkeershinder en leefbaarheid langs de Johannes Geradtsweg. 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."

Echter het college laat regentesk via de krant ¹ weten 'de fietsbrug komt er' want het staat in het coalitieakkoord. Het college noemt de gebezigde aanpak een 'inbraak in het proces'

Deze fietsbrug staat geagendeerd voor bespreking en besluitvorming in commissie en raad in februari, maart 2023.

Vraag: 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?

Zichtbaar in dit dossier is het patroon van vlek op vlek. In het groot en in het klein.

In het XTNT rapport ² staat de wisselwerking tussen oorzaak en gevolg beschreven. Het haalt eerst de uitgangspunten aan, te weten 1) nieuwbouw in het stationsgebied en in 1221 en 2) het verleggen van de centrumring. Gevolg is dat door het verleggen van de centrumring het onmogelijk zou zijn om het gemotoriseerd verkeer nog langer gebruik te laten maken van de KSB. En dit heeft tot gevolg dat er meer verkeer via de buitenring wordt afgewikkeld, waardoor capaciteitsvergroting van de buitenring-noord nodig is, in het bijzonder bij de kruispunten Sumatralaan-Insulindelaan en Johannes Geradtsweg-Larenseweg.

Alle aandacht gaat nu immers naar de auto-rechtsaf-strook op de JGW, waardoor het voetgangers- en fietsverkeer zou moeten uitwijken naar een nieuwe fietsbrug en het huidige groen verdwijnt.

Over de JGW-Larenseweg wordt door het college niets meer gezegd. Terwijl de grootste filevorming in de avond staat op de JGW richting Larenseweg.

Vraag: welke oplossing is hiervoor uitgewerkt?

Vraag: waarom probeert het college wel de doorstroming in de ochtendspits, maar niet in de avondspits te bevorderen?

Overigens stelt Movares ³ dat het niet juist is dat XTNT een positieve score geeft voor de 'bereikbaarheid centrum per auto' bij de sluiting van de KSB, doordat er in de effectbeschrijving geen aandacht wordt gegeven aan de extra druk die dit bijvoorbeeld op de Johannes Geradtsweg en Lage Naarderweg geeft. Die wegen zijn nu al druk en zullen nog drukker worden, waarschuwt Movares.

Movares schrijft ook "(...) de gevolgen van de alternatieven op de wegen buiten het plangebied zijn niet of nauwelijks in beeld gebracht. Er is alleen onderzocht of de capaciteit van het spoorviaduct Johannes Geradtsweg kan worden uitgebreid. Er is niet goed in beeld wat de verkeerskundige effecten van de voorkeursoplossingen op andere delen van het wegennet zijn."

Het rapport van XTNT stelt dat er 17% meer verkeer op de JGW komt door de maatregelen van KL29 bij de KSB. Hierdoor zou het 'noodzakelijk' zijn de opstelstrook voor rechtsafslaand verkeer naar het Mediapark op het viaduct te verlengen. Bij de stukken voor de raad dd mei 2020 zit geen onderbouwing van deze stelling, noch van de effecten van de voorgestelde maatregel. Maar het college stelde wel dat er concreet onderzoek is verricht.

Vraag: kan het college alsnog dit onderzoek dat voorafging aan de raadsvergadering van 6 mei 2020 gedane onderzoek delen?

Onafhankelijke verkeersexpert

Uit correspondentie 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”*. En: *“De kruispuntberekeningen zijn gemaakt met COCON. (...) COCON alleen volstaat echter niet om oplossingen te vinden die de doorstroming van het kruispunt in het spitsuur te verbeteren.”* (...) *“De berekeningen die ik heb zijn gemaakt met het doel om te kijken welke maatregelen verlichting kunnen brengen in de huidige afwikkeling. Daarnaast is een toets gedaan voor de varianten KL26 en KL28. Er is geen berekening gemaakt voor KL29. Dat kan alsnog, maar dan heb ik een kruispuntplaatje nodig van die variant”*.

De onafhankelijke expert vroeg ook *“Met welk aandeel rechts afslaand verkeer is rekening gehouden in de berekeningen?”* Ambtelijk antwoord: *“Voor de referentiesituatie is rekening gehouden met een verdeling van 38% rechtsaf (ri.4) en 62% rechtdoor (ri.5).”*

De expert stelt vast dat dit afwijkt van wat daadwerkelijk is gebruikt. In het COCON bestand is namelijk 45% rechtsaf, tegen 55% rechtdoor gebruikt.

Vraag: kunt u het verschil verklaren waar de informatiebron in beide gevallen de gemeente is?

Vraag: ziet u dat het gebruik van dit kunstmatig hogere percentage tot gevolg heeft dat het rechtsafslaand 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?

De cyclustijd van het verkeerslicht telt in totaal 100 seconden. Door fietsers en voetgangers staat het licht voor afbuigende auto's maximaal 30 seconden op rood in de spits. Resteren 70 seconden groen voor de auto. Omdat de rijrichting niet conflicteert met enige andere richting voor auto's is de rechtsaf richting het grootste deel groen licht.

Vraag: waarom gaat de gemeente in de COCON berekening uit van 29 seconden groen licht voor rechtsafbuigend verkeer?

Een oplettende inwoner heeft als vermoeden geuit dat dit voorkomt uit de foutieve aanname dat het een normale kruising, zonder extra rijbaan betreft.

De verkeersexpert adviseert de gemeente (najaar 2021) om een nieuw onderzoek uit te voeren naar de effecten van het verlengen van de “rechstaffer”, mede omdat er geen enkel kwantitatief onderzoek bestaat en de *“(...) resultaten van het onderzoek in 2018 vooral tot stand gekomen zijn door visuele observaties.”* Deze schouw is uitgevoerd door Royal Haskoning.

Zoals aangegeven hebben de bewoners aan de JGW in 2021 een onafhankelijke verkeersdeskundige ingeschakeld. Deze expert concludeerde dat het voorstel voor de “rechstaffer” is gebaseerd op verkeerde aannames en berekeningen.

Inmiddels wordt deze deskundige door de gemeente Hilversum ingehuurd.

Vraag: 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?

Het rapport van XTNT is uit 2019. Sinds het moment van schrijven zijn de bouwplannen in 1221 maar ook in het Stationsgebied, het centrum en het Arenapark fors toegenomen. Uiteindelijk genereert dit allemaal extra verkeer, ook op de JGW.

Vraag: welke impact heeft dit op de eerdere prognose van 17% extra verkeer voor de JGW?

Fietsbruggen

De inzet op de fietsbrug bij de JGW lijkt na een stapeling van fouten (verleggen centrumring, te forse bouwplannen, sluiting KSB) de volgende fout te zijn. De brug past bij een tunnelvisie. Het 'aangepaste spoorviaduct' staat ook in een brief van het Rijk: het ministerie schrijft aan het college op 3 november 2020 over de Kleine Spoorbomen n.a.v. alternatief KL29: 'Dit nieuwe oplossingsalternatief heeft betrekking op afwaardering van de overweg tot een langzaam-verkeer overweg en her-routing van de gemotoriseerde

verkeersstromen over een aangepast spoorviaduct."

Dat het Rijk wil meewerken komt niet als een verrassing voor het college gelet op de zinsnede '(...) informeel al geruime tijd op de hoogte bent van dit te nemen besluit (...)' Tevens staat in de brief het financiële aspect van een LVO bijdrage '(...) reservering gemaakt van 3,5 miljoen euro.'

Vraag: wanneer is voor het eerst met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat contact geweest over de 'aanpassing van het spoorviaduct' bij de JGW?

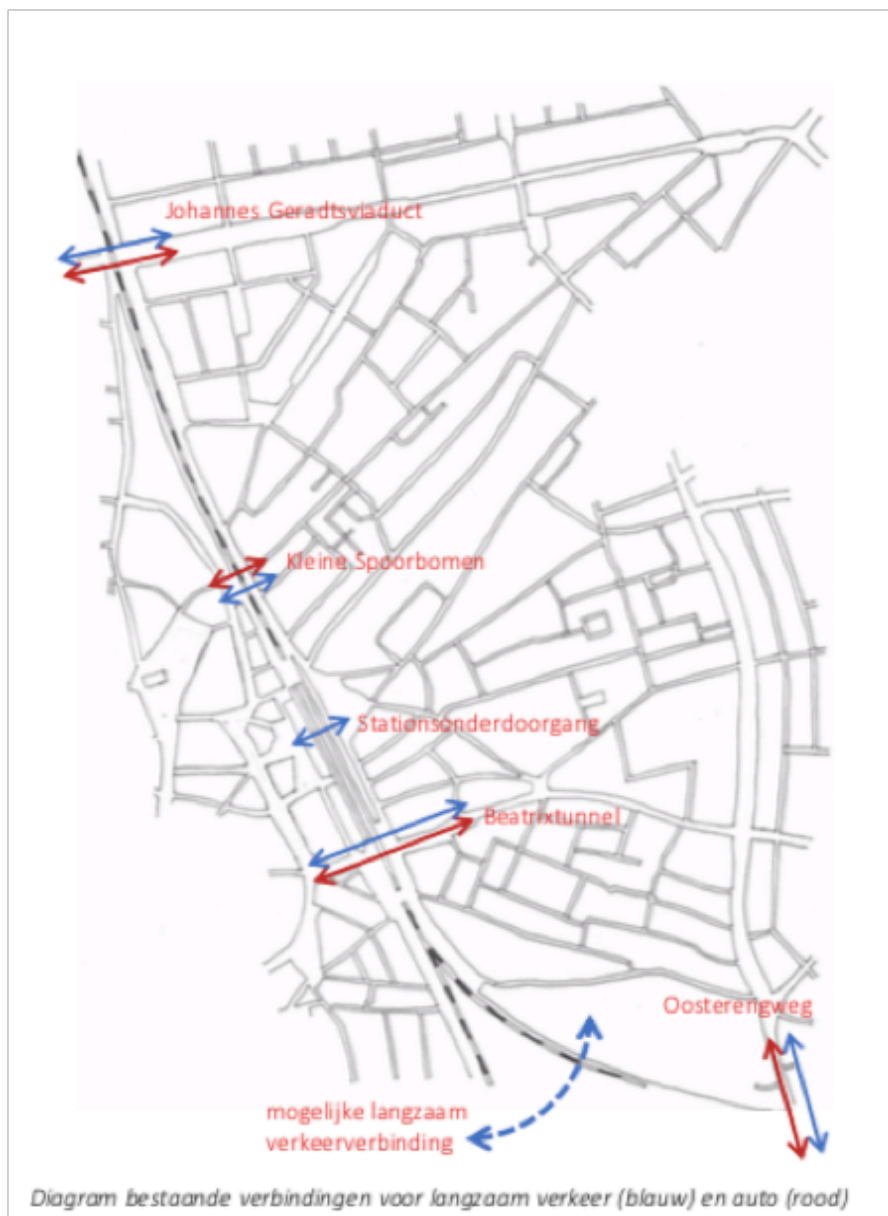
Vraag: heeft de reservering van 3,5 miljoen mede betrekking op de aanpassing van het spoorviaduct met de fietsbrug?

Vraag: is er een bestuursovereenkomst gesloten? En zo ja maakt het spoorviaduct bij de JGW daar deel van uit?

Movares kijkt naar de fietsverbindingen en adviseert geen extra fietsbrug bij de JGW. Maar wel tussen het Hunkemöller terrein en de Oude Amersfoortseweg. "De afstand tussen de Beatrixtunnel en de Oosterengweg is met bijna één kilometer veel groter. Een fiets- en voetgangersverbinding via het te Hunkemöllerterrein kan de (ontwikkel)gebieden aan weerszijden van het spoor met elkaar verbinden (zie ook de Gebiedsagenda)." En in de Hilversumse programmabegroting staat al jarenlang de Van Linschotenfiets tunnel om Anna's Hoeve en Monnikenberg te verbinden.

Vraag: 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?

Vraag: 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?



Onderzoek

Er is toegezegd een kentekenonderzoek naar de bron en bestemming van verkeer op de Johannes Gerardtsweg uit te voeren.

Vraag: kunt u de resultaten met ons delen en aangegeven op welke periode de data betrekking hebben?

Er is toegezegd met i-VRI's ('technologisch geavanceerde verkeerslichten) de invloed op de doorstroming te testen. In het najaar van 2021 is dit systeem geïnstalleerd.

Vraag: kunt u de resultaten met ons delen en aangegeven op welke periode de data betrekking hebben?

Korte en lange termijn oplossingen voor de verkeershinder en leefbaarheid langs de Johannes Gerardtsweg

Waar het college zegt graag het gesprek te voeren over het vergroten van de leefbaarheid van de JGW mag verwacht worden dat dit geen loze woorden zijn.

De leefbaarheid hangt nauw samen met het beleid ten aanzien van de toegestane maximale snelheid. Op dit punt staat het starre en ouderwetse verkeersbeleid van Hilversum in schril contrast tot de snelle ontwikkelingen in binnen- en buitenland. Zo zijn er internationale voorbeelden waaronder Brussel en Helsinki waar 30km/u is ingevoerd en de leefbaarheid aantoonbaar is verbeterd op het gebied van geluidsoverlast, vervuiling, fijnstof, verkeersveiligheid en doorstroming. En talloze andere steden willen soortgelijke actie ondernemen. Zo wil Amsterdam in december 2023 dat 80 procent van de wegen in de hoofdstad een 30-kilometerweg is.

Vraag: wanneer presenteert het college van Tuinstad Hilversum het plan voor de stadsbrede omschakeling van 50 naar **30 km-zone** waaronder begrepen de JGW en de Diependaalse laan?

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'.

Vraag: kunt u een voorstel doen voor deze 'quick wins' van snelheidremmende maatregelen?

De inwoners van Hilversum vragen van het gemeentebestuur niet minder maar **meer groen**.

Vraag: waarom gaat het plan voor de fietsbrug hieraan voorbij? Er moet immers een hele groenstrook voor wijken?

Daarbij bezit het groen van bomen, struiken en planten het vermogen om verontreinigende stoffen uit de lucht op te nemen en draagt zo bij aan **gezondere lucht**.

Vraag: 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?

"Verminder uitstoot ultrafijnstof"

■ Het is volgens de Gezondheidsraad zaak de uitstoot van ultrafijnstof terug te dringen, nu er volgens het adviesorgaan steeds meer aanwijzingen zijn dat ultrafijnstofdeeltjes tot gezondheidproblemen kunnen leiden.

In een advies aan het kabinet schrijft de raad dat de deeltjes, die kleiner zijn dan 0,1 micrometer, na inademing diep in het lichaam kunnen doordringen. Langdurige blootstelling kan ook voor ongeboren baby's schadelijk zijn.

Er moeten meer regels komen op plekken waar veel ultrafijnstof is, zoals in het verkeer of de industrie, vindt de raad. Ook moet de uitstoot worden gemonitord.

WHO-norm luchtvervuiling verscherpt

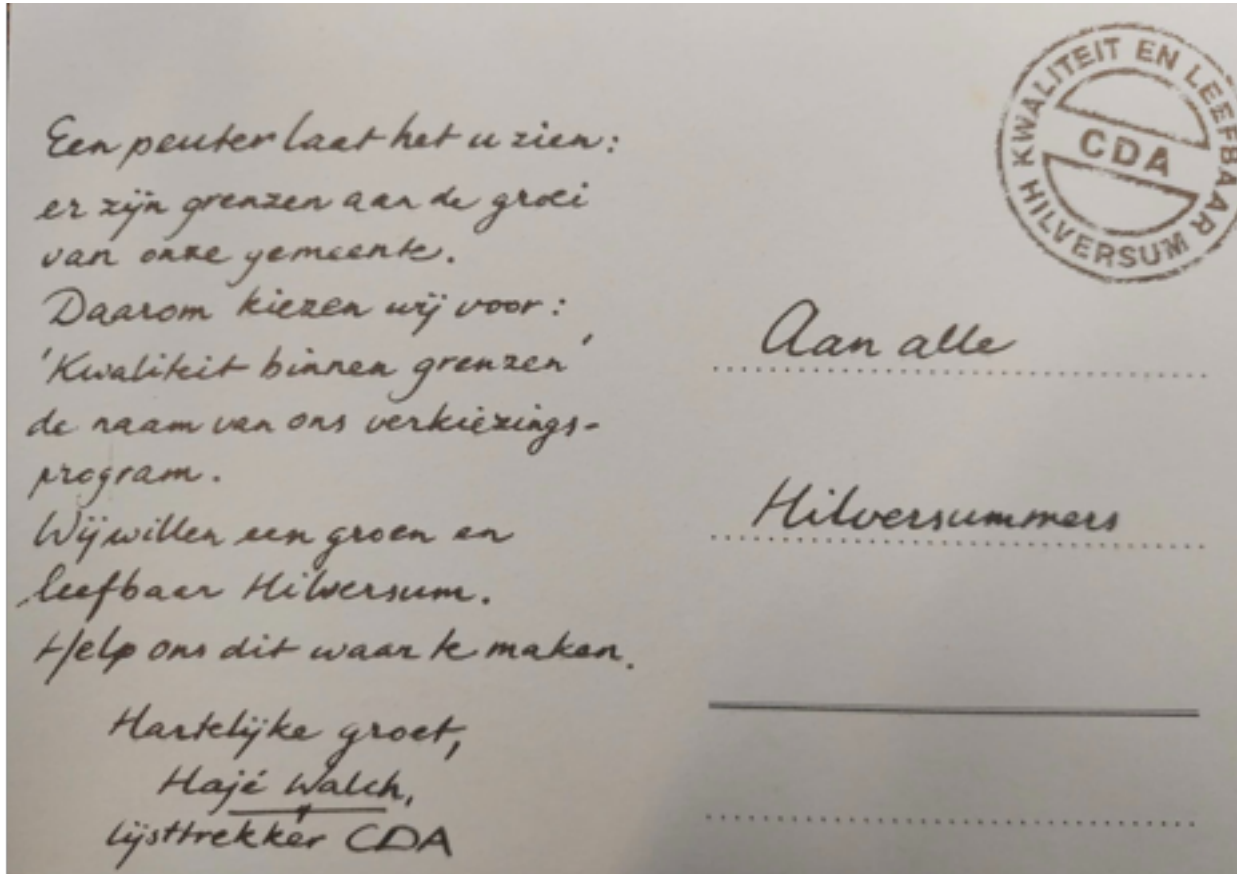
■ De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) scherpt richtlijnen voor luchtkwaliteit voor het eerst sinds 2005 aan. Zo wil de organisatie het aantal doden en zieken door luchtvervuiling tegengaan.

De WHO spreekt van een van de grootste milieubedreigingen voor de menselijke gezondheid. Jaarlijks overlijden er naar schatting 7 miljoen mensen aan de gevolgen van luchtvervuiling.

Als overheden zich aan de norm houden zou 80 procent van de slachtoffers kunnen worden voorkomen. Het Rijk sloot vorig jaar een akkoord met gemeenten en provincies om in 2030 te voldoen aan de oude normen van de WHO.

Bovenal hangt de leefbaarheid nauw samen met **het aantal voertuigen**.

De grens van wat aanvaardbaar is wordt nu al overschreden. In plaats van nog meer verkeer toe te laten is het noodzakelijk te werken aan verdunning van de bestaande verkeersstroom. Er is een grens aan de groei. Een kleuter kan het zien!



Vervoersmanagementafspraken met de grote bedrijventerreinen werden jaren geleden expliciet genoemd als actiepunten en prestatie voor het Hilversumse verkeersbeleid. Bij de constatering door Democraten Hilversum van de grote stilte op dit gebied gaf het vorige college aan dat hier nog winst viel te behalen.

Vraag: 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?

Vraag: hoeveel mensen zijn momenteel werkzaam op het Mediapark? Hoeveel van hen reizen met het openbaar vervoer? En hoeveel van hen gebruiken de auto van en naar het Mediapark?

Uw antwoorden zien wij met belangstelling tegemoet.

Edwin Göbbels

Noten:

1. Gooi en Eemlander, woensdag 7 december 2022
2. 'Kleine Spoorbomen en verkeer, Gemeente Hilversum', XTNT, eindrapport Utrecht 22 juli 2019
3. 'Onderzoek "Hilversum Verbinding Oost-Centrum"', Movares, eindrapport, september 2019