

## ZIENSWIJZE OP UITVOERINGSPROGRAMMA MOBILITEIT

Aan Gemeente Hilversum,

Ik neem aan dat de procedure om te komen tot een Uitvoeringsprogramma Mobiliteit ergens ruimte biedt voor een formele inbreng vanuit de samenleving. Naast de in loopbijeenvolgende heb ik dit echter nog niet herkend dus ik doe het nu maar op eigen gezag met de verwachting dat dit als 'zienswijze' met de besluitvorming oploopt. Mocht ik het mis hebben, dan hoor ik het graag.

In de bijlage treft u mijn zienswijze Omgevingsvisie 2040 aan, voor een groot deel gericht op duurzame mobiliteit. Korthedshalve verwijs ik u voor de toelichting naar deze bijlage.

De belangrijkste punten zijn:

1. Er zou sturende werking uit moeten gaan van de Omgevingsvisie, ook naar Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Dit betekent dat met lef en leiderschap de prioriteitsvolgorde openbare ruimte randvoorwaardelijk meegegeven moet worden aan het uitvoeringsprogramma. Dan heb ik het over prioriteit voor groen, ontmoeten, lopen en fietsen te handelen, ook als dit ten koste gaat van de dominantie van het ruimtebeslag voor de auto (het sluitstuk). Het is immers zover. Eens in de 26 jaar moet het roer voor mobiliteit drastisch om want we redden het echt niet meer met nog slimmere verkeerslichten en wat lokale verkeersmaatregelen. Daarmee organiseren wij onze eigen teleurstelling.
2. Als we gezonde groei nastreven en tegelijkertijd stads en dorps willen zijn, dan zullen we ons bewust moeten zijn dat we begrensd worden door dorpsse infrastructuur: de driften. En dat we gezonde groei en de stadse allure alleen kunnen waarmaken als we niet langer de kop in het zand steken en echte keuzen maken ten aanzien van de bereikbaarheid, gericht op gedragsverandering in de mobiliteit, want verstikking door nodeloos autogebruik ligt op de loer.
3. Uiteraard is draagvlak per uitwerking een belangrijk goed, maar als de uitdaging zo groot is, kun je als overheid niet zeggen dat veranderingen alleen kunnen als er draagvlak 'voor het oprapen' ligt. Draagvlak is niet iets statisch dat je kunt uitvragen, maar iets dynamisch, een werkwoord. Door in een serieus gesprek te gaan met bewoners en bedrijven en daarin een wenkend perspectief te gebruiken kan draagvlak voor plannen ontstaan. En met de prioriteitsvolgorde inrichting openbare ruimte hebben we dat wenkende perspectief. Daarbij noem ik:
  - Ga op buurtniveau in gesprek over de invulling van de openbare ruimte met als wenkend perspectief de prioriteitsvolgorde groen en water, ontmoetingsplaatsen, gevolgd door ruimte voor voetganger, fiets en deelvervoer. Dat geeft echt andere uitkomsten dan buurtparticipatie over alleen parkeren, alleen groen of de open vraag: wat wilt u? En dan de buurtomvang aanpassen aan de schaal waarin de bewoners zich herkennen.
  - De Gijsbrecht  
Wrang is het, dat de gemeente bij het begint van de participatie over de Gijsbrecht meegeeft dat de afmetingen van de rijbaan niet ter discussie mogen worden gesteld. Dat was toch het sluitstuk? Hoe serieus neemt uw eigen beleid?
  - De Havenstraat  
Bij de aanpak Havenstraat is straks te zien hoe serieus de gemeente haar beleid neemt. De huidige fietspaden zijn echt te smal, zeker met alle innovaties op dit gebied zoals elektrische fietsen en bakfietsen.  
Mooi uitgangspunt is het wensbeeld van de ondernemers, vastgoedeigenaren en bewoners van de Havenstraat, mits de gemeente hun gedachte ondersteunt vanuit haar visie op de prioriteitsvolgorde voor de openbare ruimte. Bijvoorbeeld door het doorgaand autoverkeer uit deze aanLOOPstraat te weren. Geen autoverkeer tussen de Ruitersweg en Vaartweg? Met als wenkend perspectief een koele groene route, ruimte voor ontmoeten, lopen en de fiets.

4. Autoverkeer is de belangrijkste veroorzaker van geluidsoverlast en luchtverontreiniging in Hilversum. Het is daarom zaak om via gedragsverandering het autoverkeer te beperken tot het hoogst noodzakelijke. Gelukkig gaan de meeste hardwerkende, hard lerende en winkelende Hilversummers al met de fiets of lopend naar hun bestemming in Hilversum en de regio, maar nog steeds heeft meer dan de helft van het autoverkeer op de binnenring geen herkomst of bestemming in het centrum.  
Het zou voor alle verkeersdeelnemers een groot goed zijn als de centrumring en de toe leidende driften verlost worden van dit doorgaande autoverkeer.
5. Wil een verdichtende stad leefbaar en bereikbaar blijven dan is gedragsverandering nodig, vaak te stimuleren door een drastische doorbreking van patronen. Onderzoek toont aan dat door een verhuizing of een 'knip' in een ingesloten autoroute een deel van het interne autoverkeer 'verdamp't ten gunste van ruimte voor fiets, lopen en ontmoeten en ten gunste van het noodzakelijke autoverkeer. Met aanLOOPstraat Havenstraat ligt een 1<sup>e</sup> stap voor het oprapen. Vele andere verstikkende steden in binnen en buitenland gingen Hilversum voor.
6. In de omgevingsvisie staat dat de gemeente wil waken voor 'een gepolariseerde discussie'. Daarmee gaat de gemeente de inhoudelijke argumenten uit de weg en zet zij het in de sfeer van 'voor' of 'tegen' de auto, waarmee zij het belang van de leefbaarheid en het toekomstig functioneren van Hilversum sterk te kort doet en wegkijkt van het feit dat er een significante verandering nodig is. Deze durf heet 'durven agenderen' in plaats van 'polariseren'. Ik neem aan de het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit wel op basis van argumenten doorpakt.
7. In de Omgevingsvisie wordt gesproken over een stap voor stap benadering. Dat maakt mij nieuwsgierig naar het lef en leiderschap bij de eerste stap. Ik zie daarvoor de volgende kansen:
  - Ontsla de Gijsbrecht van het gemeentelijke dictaat dat de afmetingen van de rijbaan niet ter discussie staan en ga voor een echte ontmoetingsruimte.
  - Ontdoe aanLOOPstraat Havenstraat van doorgaand autoverkeer. Los in het verlengde van het wensbeeld van de ondernemers de auto-aansluiting Vaartweg op door de Havenstraat tussen de Vaartweg en Ruitersweg autovrij te maken.
  - Plaats direct een 30 km/uur borden langs de parkeer-/binnenring, om te beginnen op de 's-Gravelandseweg bij entree winkeldeel en zet dit door tot aan rotonde Gooiland.
  - Leidt de fietsers 's-Gravelandseweg - Kerkbrink - Langestraat NIET om via Oude Torenstraat en flessenhals Vaartweg.
  - Laat buiten winkeltijden de fiets toe tussen Voorhoeve en de Kerkbrink.
  - Hef op de Groest het fietsverbod op, dat tijdens de Coronatijd 'tijdelijk' is ingesteld.
8. Ik voorzie een enorme handhavingsstrijd en ergernis met het fietsparkeren als straks de bibliotheek in de Kerkbrink wordt gevestigd. Nu al is het in de Zeedijk en Herenstraat dweilen met de kraan open. Een fietsenstalling zou onderdeel van het businessplan voor de nieuwe locatie van de bibliotheek moeten zijn. Een meer toegankelijke fietsenstalling (naast de huidige kelder onder Hilvertshof) is noodzakelijk, bij voorkeur gelijkvloers aan de achterzijde van de bibliotheek. Per fiets direct toegankelijk vanuit de Herenstraat, waarna je lopend direct uitkomt in de bibliotheek en de Gooische Brink. Als deze kwaliteit niet geboden wordt, dan is dit straks het begin van de ellende omdat een laagdrempelige stallingsmogelijkheid direct nabij de bibliotheek ontbreekt.
9. 'Iedereen 'doet mee', dat is volgens de visie belangrijk. Dart vereist dat het lopen en de fiets op de eerste plaats staat. Vervoersarmoede ligt immers op de loer in een auto-gedomineerde stad. Veel hard ploegende Hilversummers kunnen niet beschikken over een (1<sup>e</sup> of 2<sup>e</sup>) auto. Wel hebben we 120.000 fietsen in Hilversum. Een kans voor sociale rechtvaardigheid en inclusiviteit.
10. 'Actief en vitaal Hilversum' is ook belangrijk volgens de Omgevingsvisie. Voor iedereen: kinderen, hard werkende Hilversummers en ouderen, is bewegen essentieel voor de gezondheid. Daar draagt de auto weinig aan bij. Ook beleid gericht op veilig fietsen en lopen naar school en de sportvereniging, want gedragsverandering begint bij de jeugd. Maar ook alle andere voorzieningen liggen in Hilversum op 15 minuten loop- en fietsafstand. Zouden we dat niet met voorrang veilige routes moeten faciliteren?  
Bijvoorbeeld autovrije schoolstraten?

## BIJLAGEN

Zienswijze op Ontwerp-Omgevingsvisie 2040

De vier bijlagen hierbij, te weten:

- Iedere 26 jaar Omslag in Verkeersbeleid
- Arm Schapendorp (met twee tips voor aanzet gedragsverandering)
- 11 argumenten voor herstel balans auto - fiets
- Flessenhals Vaartweg/Havenstraat