

ZIENSWIJZE OP DE OMGEVINGSVISIE 2040

Op de website vraagt de gemeente een zienswijze op de Omgevingsvisie 20240, uitgesplitst over de verschillende belangrijke keuzes en invalshoeken. Ik heb deze lijn gevolgd en mijn zienswijze opgesplitst naar 11 'keuzes en invalshoeken', te weten:

1. **EEN VISIE MET STURENDE WERKING**
2. **DORPS ÉN STADS TEGELIJK en GEZONDE GROEI**
3. **WIJKGERICHT ONTWIKKELEN EN VERSTERKEN**
4. **DE BASIS OP ORDE**
5. **GROEN**
6. **ENERGIE**
7. **DUURZAAM HILVERSUM - MOBILITEIT**
8. **EEN EERSTE STAP VOOR MOBILITEIT**
9. **MEEDOEN IN HILVERSUM – VERVOERSARMOEDE**
10. **ACTIEF EN VITAAL IN HILVERSUM**
11. **TOETSINGSKADER OPENBARE RUIMTE**

Zie de navolgende 11 'formulieren' zoals ik deze heb ingediend.

Tevens sluit ik vier bijlagen bij waarnaar ik in een aantal formulieren verwijs, te weten:

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

Rob Roskes
Initiatiefnemer Klimaatmanifest Hilversum
KlimaatmanifestHilversum@gmail.com
06-82151015



EEN VISIE MET STURENDE WERKING

Zienswijze:

Maak er een visie van waar een sturende werking van uit gaat. Toon lef door echte keuzes te maken, te agenderen wat belangrijk is en toon leiderschap door in uw projecten en wijkgerichte wijkgerichte gebiedsagenda's draagvlak te verwerven voor uw wenkend perspectief, mede mogelijk gemaakt door de eerdere opbrengst van de participatie van de Hilversumse samenleving.

Ter toelichting:

In hoofdstukken 2 t/m 4 schrijft u dat u primair grote stappen wil zetten op het gebied van duurzaamheid. Maar de domper komt aan het einde: U dit niet wil 'vastklikken' maar kiest voor een 'stap voor stap' benadering, waarbij de eerstvolgende nieuwe stap wordt doorverwezen naar een volgende collegeperiode. Substantiële hoognodige nieuwe acties en pijnlijke keuzes ten gunste van de duurzaamheid worden op de lange baan geschoven. Bijvoorbeeld voor groen-, fiets- en energiebeleid, waarvan in hetzelfde stuk staat dat we volgens de milieueffectrapportage de doelstellingen met de op het vuur staande maatregelen niet gaan halen.

U durft geen keuzes te maken en geen nieuwe koersen te agenderen. Kortom, u toont geen visie. Er gaat zo geen sturende werking uit van de Omgevingsvisie, terwijl deze daar wel voor bedoeld is. Uw duurzaamheidsuitspraken komen daarmee meer in het licht te staan van 'greenwashing' van uw huidige beleid.

- Denk aan de woorden van de deskundigen uit de inspiratiebijeenkomst van de Raad: Voorkom voortsukkelen! The proof of the pudding is the eating.
- U spiegelt de Omgevingsvisie aan de durf van Dudok om 100 jaar geleden een nieuwe koers uit te zetten echter u toont niet het leiderschap om met lef het roer om te gooien.

En het is echt zover. Neem mobiliteit. Eens in de 26 jaar moet het roer drastisch om want we redden het echt niet meer met nog slimmere verkeerslichten en wat lokale verkeersmaatregelen. Daarmee organiseren wij onze eigen teleurstelling.

Uitslag van de participatie was: wij willen meer groen en ruimte voor de fiets en een bestuur die hiervoor durft te kiezen. Dat zie ik niet terug. Deze 'visie' roept een klassieke Monty Python-scène in herinnering: <https://www.youtube.com/watch?v=YawagQ6ILrA>

Een 'crimineel gebrek aan leiderschap' noemde de VN dit soort beleid.

Zie bijlage: Iedere 26 jaar een Omslag in Verkeersbeleid

DORPS ÉN STADS TEGELIJK en GEZONDE GROEI

Zienswijze:

Als we gezonde groei nastreven en tegelijkertijd stads en dorps willen zijn, dan zullen we ons bewust moeten zijn dat we begrensd worden door dorpse 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.

Toelichting:

Ik onderschrijf graag uw stellingname 'Stad én dorps tegelijk', maar ik mis in de visie de doorwerking van de consequenties die hieraan verbonden zijn. Met name de doorwerking op de dorpse wegenstructuur waarmee we het moeten doen: de oude centrumgerichte driften, geschikt voor schapen, maar niet voor de mengeling van autoverkeer en de andere meer kwetsbare verkeersdeelnemers. Want nog steeds heeft 50% van het autoverkeer op de binnenring geen herkomst en geen bestemming in de binnenstad.

Er zijn passages in de Omgevingsvisie waarin dit erkend wordt. Denk aan de tekst: *Als we nu niet ingrijpen zal de kwaliteit van de leefomgeving steeds meer onder druk komen te staan. Het gaat dan om vervuiling en overlast, maar bijvoorbeeld ook om ruimtegebrek op straat. Daardoor kunnen mensen elkaar steeds minder goed ontmoeten, is er te weinig ruimte om te bewegen en spelen kinderen minder buiten.*

Echter, daarna steekt de Omgevingsvisie haar kop in het zand met uitspraken als 'meervoudig ruimtegebruik' en de onwil om de discussie te starten over echte keuzes ten aanzien de inrichting van de openbare ruimte. U frameert dit volledig onterecht als discussie 'voor- of tegen de auto' en slaat daarmee de inhoudelijke argumenten dood. Natuurlijk is voor veel inwoners en ondernemers de auto nu nog belangrijk, maar daarnaast zijn er meer hard werkende, hard lerende en winkelende Hilversummers die conform uw eigen visie belang hechten aan ontmoeten, ruimte voor de fiets en voor lopen. U zou in projecten als de herinrichting van de Gijsbrecht en de Havenstraat kunnen tonen wat uw visie waard is.

BIJLAGE: Arm Schapendorp

WIJKGERICHT ONTWIKKELEN EN VERSTERKEN

Zienswijze:

Laat de Omgevingsvisie sturend zijn bij uw wijkgerichte gebiedsagenda's. Toon leiderschap en zet u proactief in voor draagvlak voor de keuzen uit uw visie, bijvoorbeeld met uw wenkend perspectief van uw prioriteitsvolgorde in de openbare ruimte. En geef uw projectleider de kracht om conform uw 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).

Ter toelichting

De sturende werking van de Omgevingsvisie lijkt uiteen te spatten in deelprojecten. De Omgevingsvisie zou als wenkend vergezicht sturing moeten geven aan uitwerkingsplannen, echter voor de inrichting van de openbare ruimte lijkt de Omgevingsvisie door te verwijzen naar de eigen dynamiek van de 'nieuwe gebiedsgericht aanpak' en naar sectorale projecten als de groenvisie en het fietsplan.

En 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. Laat dat de missie zijn van de projectleiders van alle deelprojecten en geef deze projectleider daarin stevige ruggensteun.

Ter illustratie:

- 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
Uw 'ontwerpprincipe openbare ruimte' luidt: "groen en water hebben de eerste prioriteit, ontmoetingsplaatsen staan op twee, gevolgd door ruimte voor voetganger, fiets en deelvervoer. Dat is ruimte die uitnodigt tot bewegen. Ruimte voor de auto is het sluitstuk." (einde citaat)
En dan is het wrang dat tegelijkertijd 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 u uw 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 uw visie en 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.

DE BASIS OP ORDE

Zienwijze:

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 en voor de basiskwaliteit een groot goed zijn als de centrumring en de toeleidende driften verlost worden van dit doorgaande autoverkeer. De omgevingsvisie kan hiervoor door contextverandering van de wegenstructuur een impuls geven.

Ter toelichting:

Hilversum is een schapendorp met driften die allemaal op het centrum gericht zijn en die elkaar ontmoeten op driehoekige brinken. En nog steeds zijn dat de kortste routes in ons dorp. TomTom en de Hilversumse automobilist weten dat. 50% van het autoverkeer op de binnenring heeft geen herkomst en geen bestemming in het centrum, maar is doorgaand. En de verkeersafwikkeling van auto's is wat anders dan die van schapen. Als we geen context verandering aandurven, dan zal het dorp volledig verstikken. Steden als Parijs, Madrid, Milaan en Barcelona zijn al overgegaan tot drastische herbestemmen van autoruimte naar leefruimte.

Wil ons dorp haar stadse allure behouden, dan is nu lef en leiderschap nodig gericht op het stimuleren van gedragsverandering. En dan niet alleen de worst, maar ook de stok durven hanteren, anders gaat het niet gebeuren.

Bijlage: Arm Schapendorp (met twee tips voor aanzet gedragsverandering)

GROEN

Zienswijze:

Klik uw visie op groen vast en toon leiderschap bij de uitvoering. Herstel met het uitvoeringsprogramma Groen de balans van het gebruik van de openbare ruimte. Geef uw projectleider de kracht om te handelen conform uw prioriteit voor groen, ontmoeten, lopen en fietsen, ook als dit ten koste gaat van de dominantie van het ruimtebeslag voor de auto (het sluitstuk).

Ter toelichting:

Voor Groen tempert u in de Omgevingsvisie de verwachtingen omdat u vreest voor het ruimtebeslag. U voelt zich gedekt door Dudok die het groen in de buitengebieden vanuit de compacte stad bereikbaar wilde maken en door veel groen in tuinen/op privéterreinen. Dat was niet de uitslag van de participatie! Het huidige groenplan, met onder andere de koele routes, heeft potentie, maar alleen als u uw prioriteitstelling voor gebruik van de openbare ruimte serieus neemt en de projectleider hier de ruimte voor krijgt en voelt.

ENERGIE

Zienswijze:

Verplicht bedrijven tot zonnedaken. Neem de laatste belemmeringen weg voor panelen op monumenten en in beschermde stads- en dorpsgezichten. Benut kansen in buitengebied en plaats minstens één windmolen. NU nodig, en omkeerbaar als de toekomst alternatieven biedt.

Toelichting:

De PlanMER toont dat we de energiedoelen in 2040 niet halen met alleen de huidige maatregelen. Dat zet u echter niet aan tot actie, doch u volstaat met de ingezette maatregelen in de Transitievisie Warmte en de RES. En u schuift goede bedoelingen door naar de actualisatie van de Transitievisie Warmte in 2026.

Dit terwijl u nu tekort schiet in het aanpakken van de huidige bedrijven en de grote energiebesparende mogelijkheden die er liggen. Hierbij zou de gemeente haar 'stimulerend handhaven' niet alleen voor enkele bedrijven in moeten zetten maar voor alle ondernemingen in Hilversum. En daarnaast zou de gemeente bij alle bouw en renovatie voor bedrijventerreinen (bv Arenapark, Havenkwartier), gebouwen en woningen moeten eisen dat het duurzaam en energieopwekkende gebouwen worden om nu al te 'bouwen aan de toekomst' en niet te accepteren dat er nog 'slechte' gebouwen bij komen.

Geef uw keuze voor zonnepanelen een boost door uw instrumentarium richting daken van bedrijven te versterken en forceer een doorbraak door de laatste belemmeringen weg te nemen voor zonnepanelen voor de beschermde stads- en dorpsgezichten en vooral bij onze monumenten.

Hilversum is een monumentenstad. Kunnen wij gerenommeerde kunstenaars en architecten vinden die onze monumenten een energie-impuls anno 2023 kunnen meegeven? Het Louvre heeft haar piramide, het Stedelijk museum haar badkuip. Welke zichtbare toevoeging van zonnepanelen is de publiekstrekker op ons Raadhuis waarmee we accentueren dat monumenten levende objecten zijn? En dat accent laten terugkeren op al onze monumenten waarmee de route daarlangs wereldfaam krijgt. En het is omkeerbaar, dus als er later andere energieoplossingen zijn, dan kunnen we de oude glorie herstellen, hoewel de Parijzenaars uiteindelijk de Eiffeltoren ook niet kwijt willen.

En vergeet de buitengebieden niet. Besef dat het NU nodig is. En nogmaals, het zijn omkeerbare maatregelen als zich in 2040 andere opties aandienen.

Verder zou het de Hilversumse samenleving sieren als wij minstens één windmolen oprichten, in plaats van 'not in my backyard' door te verwijzen naar meer landelijke gebieden. De driehoek Vituskerk, televisietoren en de Hilversumse windmolen, een drie-eenheid in ons coulissen-landschap. Wij hebben in ons klimaat de mix zon-wind nodig voor continuïteit in de stroom-voorziening en één windmolen levert net zoveel energie als 30.000 zonnepanelen.

Ik kan tegenover mijn kleinkinderen niet verantwoorden dat we ook deze omkeerbare stap niet zetten in Hilversum.

DUURZAAM HILVERSUM - MOBILITEIT

Zienswijze:

Klik uw mobiliteitsvisie vast. Laat bij de inrichting van de openbare ruimte zien dat u, in samenhang met de ruimte voor groen en ontmoeten, de prioriteit legt bij het vervoermiddel waar hard werkende, hard lerende en winkelende Hilversummer het meest over beschikken en ook het meest gebruiken: lopen en fietsen. Geef deze sturing en kracht mee aan uw projectleiders.

Toelichting:

De Omgevingsvisie zou sturing moeten geven, echter voor mobiliteit lijkt het erop dat de gemeente doorverwijst naar uitvoeringsplannen Mobiliteit en naar wijkplannen (ABC?). Daarmee spat de sturende werking van de overall-visie uiteen.

- 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 aan LOOPstraat Havenstraat ligt een 1^e stap voor het oprapen. Vele andere verstikkende steden in binnen en buitenland gingen Hilversum voor.
- U schrijft: "ruimte voor andere doelen (lopen/fietsen, ontmoeten, deelmobiliteit) gaat op termijn ten koste van ruimte voor de auto". "Van (verkeers-)circulatie naar leefruimte". Ook het amendement rond begrippen al 15-minutenstad en het STOMP-principe geven hoop. Maar u zet er gelijk een grote domper op omdat u het mobiliteitsbeleid niet wil vastklikken en wilt waken voor 'een gepolariseerde discussie'. Daarmee gaat u de inhoudelijke argumenten uit de weg (zie bijlage). U zet het in de sfeer van 'voor' of 'tegen' de auto, waarmee u 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'. Durven duidelijk maken wat belangrijk is en op pad gaan om draagvlak te verwerven voor een wenkend perspectief, zoals uw prioriteitsvolgorde voor de openbare ruimte.

Onbegrijpelijk dat u de onderstaande quotes uit uw visie niet vastklikt maar afremt.

De Omgevingsvisie zou de basis en het toetsingskader moeten zijn waarmee u richting en rugdekking geeft aan het uitvoeringsprogramma mobiliteit.

Quotes uit uw teksten:

- In het algemeen geldt dat in de openbare ruimte groen en water de eerste prioriteit hebben. Ontmoetingsplaatsen staan op twee, gevolgd door ruimte voor voetganger, fiets en deelvervoer. Dat is ruimte die uitnodigt tot bewegen. Ruimte voor de auto is het sluitstuk.
- Het inrichten van een leefomgeving die uitnodigt tot bewegen, ontmoeten en die veilig is. Dat betekent vooral dat gezocht wordt naar mogelijkheden om de rol van de auto in de openbare ruimte te verkleinen. De vrijkomende ruimte kan worden benut voor spelen, sporten, ontmoeten en groen.
- De grootste winst zit in het realiseren van een betere openbare ruimte. Dat kan alleen als het ruimtebeslag van de (stilstaande) auto in de stad afneemt. Voor de openbare ruimte is het toekomstbeeld 2040:
 - Meer ruimte voor groen en bomen.
 - Meer ruimte in de directe woonomgeving om te verblijven, te spelen en elkaar te ontmoeten.
 - Meer ruimte voor wandelen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit.
 - Meer ruimte om overtollig water bij extreme neerslag op te vangen en vast te houden.
- Als we nu niet ingrijpen zal de kwaliteit van de leefomgeving steeds meer onder druk komen te staan. Het gaat dan om vervuiling en overlast, maar bijvoorbeeld ook om ruimtegebrek op straat. Daardoor kunnen mensen elkaar steeds minder goed ontmoeten, is er te weinig ruimte om te bewegen en spelen kinderen minder buiten.

Maar vervolgens trekt u uw keutel is als het gaat om vastklikken en doorpakken!

EEN EERSTE STAP VOOR MOBILITEIT

Zienswijze

U klikt het beleid voor mobiliteit niet vast maar kiest voor 'stap voor stap'. In dat geval ben ik zeer benieuwd hoeveel lef en leiderschap u toont bij uw eerste stappen die voor het oprapen liggen. Laat u zien dat u uw prioriteitsvolgorde voor de inrichting van de openbare ruimte serieus neemt?

(Ik ga even voorbij aan het feit dat ik niet begrijp waarom u uw visie op mobiliteit niet vastklikt).

Ter toelichting:

Zes kansen om nu te laten zien wat uw beleid u waard is:

1. Ontsla de Gijsbrecht van het gemeentelijke dictaat dat de afmetingen van de rijbaan niet ter discussie staan en ga voor een echte ontmoetingsruimte.
2. Ontdoe aan LOOPstraat 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.
3. 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.
4. Leidt de fietsers 's-Gravelandseweg - Kerkbrink - Langestraat NIET om via Oude Torenstraat en flessenhals Vaartweg.
5. Laat buiten winkeltijden de fiets toe tussen Voorhoeve en de Kerkbrink.
6. Hef op de Groest het fietsverbod op, dat tijdens de Coronatijd 'tijdelijk' is ingesteld.

De bibliotheek als zevende kans:

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.

Zie bijlage Flessenhals Vaartweg/Havenstraat

MEEDOEN IN HILVERSUM – VERVOERSARMOEDE

Zienswijze:

‘Meedoen in Hilversum’ vereist dat de Omgevingsvisie het lopen en de fiets op de eerste plaats zet. Vervoersarmoede ligt immers op de loer in een auto-gedomineerde stad. Veel hard ploegende Hilversummers kunnen niet beschikken over een (1^e of 2^e) auto. Wel hebben we 120.000 fietsen in Hilversum. Een kans voor sociale rechtvaardigheid en inclusiviteit.

Ter toelichting:

Vervoersarmoede versterkt de tweedeling van de maatschappij. Het is daarom belangrijk om de fiets en het ‘lopen’ optimaal te faciliteren waarmee we zo zoveel mogelijk mensen meenemen in ‘het meedoen’. Anders bestaat er een kans dat we een grote bevolkingsgroep buitensluiten en komen we op deze manier in een neerwaartse spiraal terecht.

En weet: Hilversum heeft ongeveer evenveel voordeuren als auto’s, ongeveer 50.000, echter deze auto’s zijn niet evenredig verdeeld over de voordeuren. Vele hard ploegende Hilversummers beschikken niet over een auto. Laat staan de hard werkende scholieren. Ze hebben ‘m niet of de huisgenoot is ermee weg. Maar we beschikken samen wel over 120.000 fietsen. Alleen al ter bestrijding van de tweedeling van de maatschappij en het versterken van sociale rechtvaardigheid zou de fiets op nummer 1 moeten staan.

Daarmee sluiten we aan op het gegeven dat hard werkend, hard lerend en winkelend Hilversum vooral fietst en loopt.

ACTIEF EN VITAAL IN HILVERSUM

Zienswijze

Bij het onderwerp 'actief en vitaal Hilversum' zou de mens centraal moeten staan. Een Omgevingsvisie, gericht op gezondheid en bewegen. Voor iedereen: kinderen, hard werkende Hilversummers en ouderen, is bewegen essentieel voor de gezondheid. Daar draagt de auto weinig aan bij. Ook daarom zou fietsen en lopen centraal moeten staan. Zoals 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?

TOETSINGSKADER OPENBARE RUIMTE

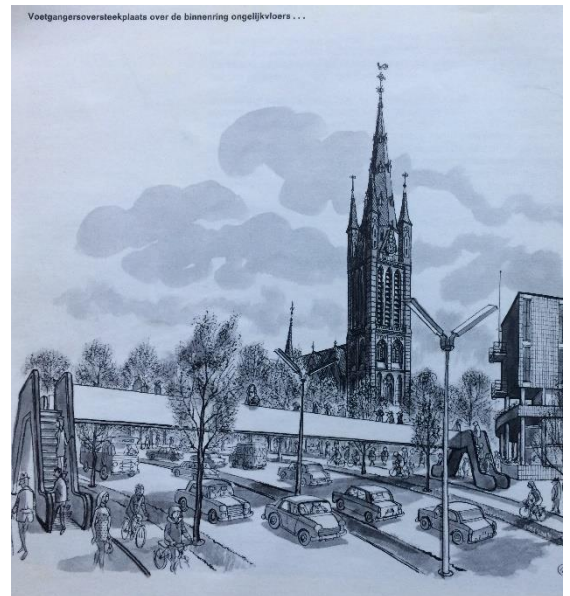
Zienswijze:

De doorontwikkeling van het toetsingskader vergt nog een stevige slag om projecten aan uw eigen prioritering 'openbare ruimte' te kunnen toetsen: Voldoende ruimte voor groen en water is de eerste prioriteit. Ontmoetingsplaatsen en een veilige en toegankelijke openbare ruimte zijn de tweede prioriteit. Meer ruimte voor de voetganger, de fiets en deelvervoer vormt de derde prioriteit. Ruimte voor de auto is het sluitstuk, aldus uw visie die ik graag onderschrijf. Het gevaar is dat u kiest voor een landelijke maatlat waarmee uw visie verloren gaat.

BIJLAGE: iedere 26 jaar een omslag in verkeersbeleid

Structuurplan Kern Hilversum 1971

Met loopbruggen over de 1^e binnenring



Plan Wegen 1996

Dankzij eenrichtingsverkeer
ruimte voor fietspaden



Omgevingsvisie 2022

Echt kiezen voor groen en fiets



BIJLAGE: Arm Schapendorp

Over het veranderen van context voor duurzame gedragsverandering.

Arm schapendorp, als we het niet doen . . .

Hilversum is een schapendorp met driften die allemaal op het centrum gericht zijn en die elkaar ontmoeten op driehoekige brinken. En nog steeds zijn dat de kortste routes in ons dorp. TomTom en de Hilversumse automobilist weten dat. Meer dan de helft van het autoverkeer op de binnenring heeft geen herkomst en bestemming in de binnenstad. Echter de verkeersafwikkeling van auto's is wat anders dan die van schapen. Als we geen context verandering aandurven, dan zal het dorp volledig verstikken. Steden als Parijs, Madrid, Milaan en Barcelona zijn al overgegaan tot drastische herbestemmen van autoruimte naar leefruimte.

Wil ons dorp haar stadse allure behouden, dan is nu lef en leiderschap nodig.

Duurzaam heeft prioriteit

De meeste hardwerkenden, hard lerende en winkelende Hilversummers fietsen of lopen en dragen zo bij aan een fijne leefomgeving en duurzaamheid. Toch domineert in onze openbare ruimte de auto-infrastructuur. De Omgevingsvisie erkent dit *"Als we nu niet ingrijpen zal de kwaliteit van de leefomgeving steeds meer onder druk komen te staan. Het gaat dan om vervuiling en overlast, maar bijvoorbeeld ook om ruimtegebrek op straat. Daardoor kunnen mensen elkaar steeds minder goed ontmoeten, is er te weinig ruimte om te bewegen en spelen kinderen minder buiten.*

En de Omgevingsvisie vertaalt dit naar nieuwe prioriteiten; *"In het algemeen geldt dat in de openbare ruimte groen en water de eerste prioriteit hebben. Ontmoetingsplaatsen staan op twee, gevolgd door ruimte voor voetganger, fiets en deelfervoer. Dat is ruimte die uitnodigt tot bewegen. Ruimte voor de auto is het sluitstuk".*

De domper

Tegelijk worden nieuwe maatregelen doorgeschoven naar een volgende Raadperiode *"Willen waken voor een gepolariseerde discussie en denken dat de auto in de komende jaren nog een belangrijke sociaaleconomische functie heeft"*, aldus de Omgevingsvisie. Het besef dat verandering moet, dat is er. Maar de wil om hierop te acteren ontbreekt. Het lijkt blijkbaar te moeilijk, te spannend, ondanks dat het onvermijdelijk is.

Enorme potentie

En dat terwijl er enorme potentie zit in het reduceren van "niet-noodzakelijke autoritten", zoals de vele korte ritten naar werk, school, het sportveld, enzovoort. Veruit de meerderheid (+/- 80%) van alle autoritten zijn korter dan 10 kilometer! De helft van alle ritten is zelfs korter dan 2,5 kilometer. Uiteraard zijn een aantal van die korte ritten noodzakelijk (denk aan zware bagage of beperkte mobiliteit van een inwoners). Maar dit betekent dat voor zeker de helft van alle autoritten gesteld kan worden dat die 'niet-noodzakelijk' is.

Draagvlak

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.

Voorbeeld wenkend perspectief Groningen

Groningen heeft haar ['Ontwerpleidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte'](#) waarin groen, gezondheid, sport, ontmoeten, economie, cultuur en verkeer samen komen. Dit leverde een wenkend perspectief op van een straat van 10 even belangrijke dimensies. De klassieke ééndimensionale nota's (zoals parkeren en groen) leveren door hun begrensde reikwijdtes en doelen weinig kansrijke en substantiële koerswijzigingen op.

Contextverandering als transitiestrategie Hilversum

Contextverandering als verhuizen of een andere baan zorgt voor heroverweging van het dagelijkse vervoer. De overheid kan context veranderen door in te grijpen op de openbare ruimte waardoor oude routines doorbroken worden. En de prioriteitsstelling voor openbare ruimte biedt een wenkend perspectief: *“1^e prioriteit voor groen en water, 2^e voor ontmoetingsplaatsen, gevolgd door ruimte voor voetganger, fiets en deelfervoer. Ruimte voor de auto is het sluitstuk”*.

1. In de aanLOOProute Havenstraat domineert de ruimte voor de auto, terwijl de meeste mensen daar lopen of fietsen en de groennota het niet aangedurfd heeft om 'm aan te wijzen als koele route. Beloon de fietser en voetgangers en biedt ruimte aan groen, ontmoeten en ondernemen door deze route te onttrekken aan doorgaand autoverkeer (een knip tussen de Vaartweg en Ruitersweg?). Bedenk daarbij dat het vooral om korte ritten dus dat je hiermee Hilversum uitnodigt om meer te fietsen. Uit onderzoek blijkt dat het intern autoverbruik met dit soort contextveranderingen deels 'verdamp't en het leefklimaat enorm verbetert.
2. 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 deelfervoer. Dat geeft echt andere uitkomsten dan buurtparticipatie over alleen parkeren of alleen groen. En dan de buurtomvang aanpassen aan de schaal waarin de bewoners zich herkennen. Echte participatie en echte co-creatie. Waar wordt ingezet op experimenten zonder heilige huisjes: radicaal ('business as unusual'), uitvoerbaar en zichtbaar. Ze moeten ons allemaal helpen te leren over de richting waar we heen willen.

Arm schapendorp, als we het niet doen . . .

BIJLAGE: 11 argumenten voor herstel balans auto - fiets

1. **Kansengelijkheid en inclusiviteit**

Fysieke aspecten rond mobiliteit hebben wel degelijk invloed op sociale rechtvaardigheid en tweedeling van de maatschappij. Hilversum heeft ongeveer evenveel voordeuren als auto's, ongeveer 50.000, echter de auto's zijn niet evenredig verdeeld over de voordeuren. Vele ook hard werkende Hilversummers beschikken niet over een auto. Laat staan de hard werkende scholieren. Ze hebben 'm niet of de huisgenoot is ermee weg. Maar we beschikken samen wel over 120.000 fietsen. Alleen al ivm de tweedeling van de maatschappij en sociale rechtvaardigheid zou de fiets op nummer 1 moeten staan.

2. **Gezondheid en bewegen**

Voor iedereen, kinderen en hard werkende Hilversummers, is bewegen essentieel voor de gezondheid. Daar draag de auto weinig aan bij. Ook daarom zou fietsen en lopen centraal moeten staan. Zoals veilig fietsen en lopen naar school, 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 veilige routes moeten faciliteren?

3. **Over eigen liberale verantwoordelijkheid**

Als ik een piano koop, dan is het mijn eigen afweging of het past en of ik daar geen overlast mee veroorzaak. De bouwverordening vereist geen plek voor een piano. Zo heb je ook eigen liberale verantwoordelijkheid als je een auto koopt. Niemand verbiedt het om 'm aan te schaffen en om er mee te rijden, maar besef bij je eigen afweging wel hoeveel openbare ruimte beschikbaar is en weeg dat af tegen de alternatieven. Het staat niet in de Grondwet dat de overheid de verantwoordelijkheid heeft over de ruimteclaim voor de auto.

4. **Elke eigen afweging heeft consequenties**

Nergens wordt voorgesteld dwangmaatregelen in te voeren of om de aanschaf van en het rijden met de auto te verbieden. We zien vooral in de Randstad dat velen de verkeersdruk voor lief nemen. Zij kiezen ondanks de files voor de auto in plaats van de alternatieven. Dat is uiteraard hun goed recht. En zo is het ook in Hilversum. Kies je de auto, besef dan dat de historische stedenbouwkundige opzet daar niet op berekend is en dat heeft consequenties.

5. **Soms de auto**

Als ik van Hilversum-noord naar Hilversum-zuid een kastje wil versjouwven, dan ligt gebruik van een auto voor de hand. Maar moet dat echt via de binnenstad? Of bieden we een route over de buitenring, waarbij je uiteraard wat verkeersvertraging voor lief moet nemen. En niemand verbiedt je om ook zonder kastje met de auto te gaan, alleen weet dat je dan wel een aantal opstoppingen tegen zal komen. Zo zijn er forenzen die de dagelijkse file op de koop toenemen.

6. **De buitenring, het eerlijke verhaal**

Houd jezelf en de bewoners niet voor de gek. Je organiseert je eigen teleurstelling door te dromen dat je met een verkeersmaatregel de verkeersdruk op de buitenring substantieel kan verminderen. Het eerlijke verkeerverhaal is dat de buitenring ten alle tijden maximaal belast zal zijn. De capaciteit wordt maximaal opgevuld. Je kan dus hooguit aan die capaciteit knutselen, maar maatregelen elders lossen het niet op.

7. **Ruimte voor noodzakelijk bereikbaarheid**

Elke stad worstelt met de bereikbaarheid voor o.a. noodzakelijk autoverkeer. De trend is om onorthodox scherp ruimte te scheppen voor alternatieven en om hard in te grijpen in ingesleten mobiliteitsgedrag. De trend is de omslag in denken en beleid ten gunste van de fietsachtigen en collectieve vervoerswijzen. Zie voorbeelden in Parijs, Barcelona en andere Europese steden die dreigen te verstikken door autoverkeer. Gezien de trend tot lichte toename van het autobezit is deze omslag keihard nodig wil Hilversum leefbaar en bereikbaar blijven. Steden als Leiden, Zutphen, Delft, Utrecht, Amsterdam laten zien dat dit ook in Nederland heel goed kan.

8. Politieke keuzen over toepassing normen

Er zijn CROW-normen voor verkeer, bijvoorbeeld over breedtes voor autowegen en fietspaden. Wegens ruimtegebrek is in Hilversum de neiging om de ontwerpnormen voor de auto overeind te houden, waarna de ontwerpnormen voor breedtes van fietspaden het onderspit delven. Dit lijkt het resultaat van een technisch proces, maar zou de politiek niet de prioriteit moeten aangeven? En dan ook gelijk normen voor spelende kinderen, ontmoeten op straat en groen hierbij betrekken. Bij het ontwerpen van wegen zie je dat steeds meer het STOP prioriteringsprincipe bij het toedelen van de beperkte ruimte. STOP staat voor Stappen – Trappen – Openbaar Vervoer – Particuliere auto.

9. Trend: innovaties fietsachtigen

De fietsfamilie breidt uit. En zoals bij elke innovatie gaat dit gepaard met vallen en opstaan, maar de doorontwikkeling van de (bak-)fietsen en de daaraan gelieerde doorontwikkeling van lichte elektrische voertuigen biedt grote kansen voor het bereikbaar houden van steden. Dit betekent nogal wat voor de inrichting van de aanLOOPstraten. Daar vooral uitkijken dat we niet doorslaan met de aanleg van fietsstraten zonder de verkeersdruk van autoverkeer te verminderen. Als de auto en parkeerdruk te groot blijven, dan doen we niets anders dan de fietser met al haar innovaties tussen de auto's drukken waarmee de 25 jaar geleden bevochten veilige plek voor de kwetsbare verkeersdeelnemers verliezer is. We zullen echt hier en daar moeten kiezen om de auto te verwijzen naar andere routes buitenom, met alle consequenties van dien.

10. Trend: de 15 minutenstad

Hilversum is in feite een 15 minutenstad. Grote steden kiezen hier ook voor: binnen 15 minuten fiets- en loopafstand zijn alle noodzakelijke voorzieningen bereikbaar. Hilversum voldoet hier vrijwel aan dankzij haar ruimtelijke compactheid, echter het comfort op de loop- en fietsroutes is van dien aard dat we dit gegeven onvoldoende benutten.

11. En over de bus:

Denkend aan 2040 zal het binnengemeentelijk openbaar vervoer steeds verder doorontwikkelen naar een net van stille kleinere elektrische voertuigen in plaats van de grote bussen van nu. En dat biedt nieuwe mogelijkheden. Het onlangs verschenen KIM rapport laat weliswaar zien dat in landelijke gebieden er voor de auto vaak geen alternatief is, maar in stedelijke gebieden (en over langere afstanden) het OV wel degelijk een alternatief kan zijn, zowel qua kosten als qua reistijd.

Tenslotte over polarisatie:

Soms ontaardt de discussie in populistische polarisatie en vliegen termen als 'automobilisten pesten' en de 'melkkoe' over tafel. Eigenlijk start de wethouder de polarisatie al door te zeggen dat ze discussie 'voor' of 'tegen' de auto wil vermijden ('denk niet aan de roze olifant'-effect). Daarmee wordt de inhoudelijke discussie op basis van argumenten doodgeslagen. Niemand bepleit immers 'dwang'. Alleen wordt de spiegel voorgehouden over wat de overheid kan bieden als het gaat om balans in de ruimteclaims. Dat laat onverlet dat alle bewoners eigen verantwoordelijkheden en afwegingen hebben over hoe zij de mogelijkheden benutten.

BIJLAGE: Flessenhals Vaartweg/Havenstraat

De omgevingsvisie spreekt over prioriteit voor de fiets. Grijpt de gemeente haar kans om dit waar te maken? The proof of the pudding is the eating, met 2 kansen voor het oprapen:

- 1. Fietsers 's-Gravelandseweg – Langestraat NIET omleiden via flessenhals Vaartweg;*
- 2. Auto-aansluiting Havenstraat 'oplossen' conform het wensbeeld voor deze aanLOOPstraat.*

Druk en onveilig

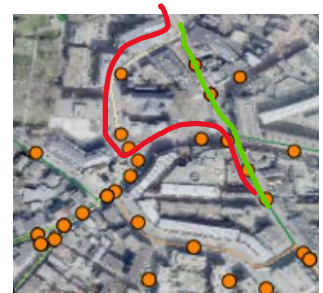
De doorstroming op de binnenring bij flessenhals Vaartweg is en blijft 'matig', zoals de interactieve kaart van de mobiliteitsvisie eufemistisch laat zien. Het ongevallebeeld (oranje stippen) spreekt voor zich en de fietsintensiteit is uitzonderlijk hoog.



Stuur fiets NIET naar dit knelpunt

De Centrumvisie doet hier een schep bovenop door de fietsers 's-Gravelandseweg – Langestraat over dit gevaarlijke punt te leiden. Oversteken bij het oude postkantoor? Wat doet dat voor het stimuleren van het fietsgebruik, de doorstroming op de Oude Torenstraat en het ongevallebeeld?

En een handhavingsopgave op de Kerkbrink! NIET DOEN DUS!



Benut wensbeeld aanLOOPstraat

Wat wèl helpt is het wensbeeld van de ondernemers, vastgoedeigenaren en bewoners van de Havenstraat, mits de gemeente hun gedachte ondersteunt door doorgaand autoverkeer uit deze aanLOOPstraat te weren. Bijvoorbeeld geen autoverkeer tussen de Ruitersweg en Vaartweg, zodat de autoaansluiting op de Vaartweg als knelpunt verdampt, evenals een deel van het interne autoverkeer als gevolg van het doorbreken van ingesloten mobiliteitsgedrag. 50% van het auto-verkeer op de parkeerriem heeft daar geen herkomst en geen bestemming..



Echte lef en leiderschap?

Een stapje verder gaat het als het verkeersplan Kijk op Verkeer uit de kast getrokken wordt. Dit plan is begin 1994 door de Raad vastgesteld om de bouwplannen rond de Kerkbrink mogelijk te maken. Ook werd de autovrije oversteek van de Groest naar de markt opgelost zonder gekunstelde verlegging van de centrumring. Wie durft het aan?

