

Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040

Verlag online bijeenkomst met experts

8 mei 2023 17.15-19.00 uur

Aanwezigen

- Gemeente Hilversum: programmamanager, adviseur, projectmedewerker
- Deelnemers: 6 experts, vanuit het ministerie van I&W (Kennis Instituut Mobiliteit – KIM), bestuurder gemeente Haarlem, TU/Delft, Movares, Buracity en RHDHV.

Opzet

De programmamanager leidde het gesprek in met een voorstelronde, en lichtte toe waarom de experts waren benaderd en wat het doel van de bijeenkomst was: externe deskundigheid vanuit diverse invalshoeken vragen in te gaan op de volgende vragen.

- Doorstroming en bereikbaarheid verbeteren: Welke ideeën hebben jullie daarbij? Op welke manier kan hier vorm aan gegeven worden? Wat is er nodig om hier te komen?
- Hoe kan de leefbaarheid worden verbeterd in deze twee gebieden?
- Welk advies/suggestie willen jullie nog meegeven?

Reacties en discussie tijdens de bijeenkomst

Vooraf zijn een aantal deelonderzoeken vanuit RHDHV gedeeld met de experts om van tevoren door te lezen, namelijk: Totale conceptrapportage integrale beschouwing, deelonderzoek 7; randwegen eindrapport en het amendement Mobiliteitsvisie'(A21-40) en 'Concreet op de korte termijn' (M21-53).

Vraag van programmamanager: wat is jullie reactie op deze deelonderzoeken?

Het volgende kwam aan de orde:

- Veel verkeer blijft in Hilversum. Met maatregelen gericht op de doorstroming bereik je maar weinig, en er zijn ook weinig mogelijkheden. De modal split biedt dan oplossingen.
- De uitdaging is om mensen te verleiden om niet in de auto te stappen.
- Wat voor bereikbaarheid streef je na, voor wie, als het gaat om de Ringwegen?
- Welk effect hebben duidelijke keuzes in mobiliteit op de modal split? Het helpt als je daar goede onderbouwing en cijfers bij hebt. Dan laat je ook zien aan politiek en ondernemers, bewoners wat het effect voor hen en voor de stad is.
- Bereikbaarheid is niet de altijd de oplossing, Maar wel een betere benadering dan alleen naar de congestie kijken.
- Ongeveer 75% van het verkeer dat op de ingaande en uitgaande radialen rijdt (inclusief forenzen) heeft een herkomst of bestemming in Hilversum. Ongeveer 25% van dat verkeer is doorgaand verkeer.
- Als je de autobereikbaarheid verbetert heb je over een aantal jaren weer hetzelfde probleem.
- Hilversum is momenteel een 'gemiddelde fietsstad'. Hier zijn dus verbetermogelijkheden en kansen. Maak dus stevige keuzes voor duurzaam verkeer.
- Veel forenzen hebben een baan buiten Hilversum. In Hilversum is veel woningbouw gepland, maar weinig economische ontwikkeling. Zo hou je de forenzenstroom dus in stand. Je zou kunnen inzetten op 'meer wonen waar je werkt'. Dat vraagstuk komt niet voor in het mobiliteitsplan, maar vormt dus wel een belangrijke basis in het mobiliteitsvraagstuk. In het rapport kun je dat opnemen met een economische paragraaf.
- Een politieke strategie kan zijn om niet alles vast te leggen op papier en in beleid, maar om ruimte te maken voor pilots, tijdelijke situaties, met fietsstraten en dergelijke, en dan te bekijken hoe de waardering en het draagvlak is in een wijk voor maatregelen. En gebruik woorden als veilig, leefomgeving, groen.

- Zorg dat het onaantrekkelijker wordt voor de auto én aantrekkelijker voor de fiets.
- Modal split effecten worden vaak onderschat. Gevoelsmatig kunnen mensen juist voor de fiets kiezen terwijl de auto iets sneller is. De effecten van het gebruik van de fiets moet je dus goed monitoren.
- Een combinatie van push en pull maatregelen werkt het beste, met de nadruk op pull.

Vraag experts: rapport vermeldt dat snelheidsverlaging naar 30 km/uur op de ring niet haalbaar is. Maar als je dat doet daalt het doorgaand verkeer toch? Dus waarom niet toch doen?

Vraag experts: Zijn er maatregelen en voorzieningen die kunnen worden ingezet voor het Media Park?

Reactie programma: Er is een kentekenonderzoek uit 2015, en dit wordt in 2023 herhaald. Daaruit blijkt dat ongeveer 75% van het gemotoriseerd verkeer een bestemming én herkomst heeft in Hilversum.

Reactie over 30 km/uur. Als je alleen 30km invoert op de doorgaande wegen loop je het risico dat automobilisten door de wijken rijden. Dan moet je daarvoor meer aanvullende maatregel nemen. Maar dat is erg complex en duur.

Reactie programma over Media Park vraag: de ene partij is veel verder is met mobiliteit dan de andere. Er is nog geen onderlinge kruisbestuiving. De gemeente probeert het gesprek onderling te faciliteren.

Wat geef je als expert mee?

- Haarlem lijkt op Hilversum. Als je keuzes maakt vóór de doorstroming, afslagen uit doorgaande wegen haalt, kruisend verkeer via fietsbruggen e.d. is de hamvraag of de inwoners daarvan blij worden. Dat zijn politieke afwegingen: voor wie kies je. Stevige keuzes geven dan in ieder geval helderheid.
- Mede naar aanleiding van de contacten met Media Park: parkeerbeleid is een belangrijk, mogelijk effectief instrument
- Belangrijk is om goed te onderzoeken welk verkeersmodel wordt gebruikt. Daar zitten niet altijd alle variabelen in die tot informatie leidt die je nodig hebt. Reactie: we gebruiken een statisch model.
- De ringen (Noord en Zuid) zijn verschillend. Daarmee kun je rekening houden.
 - Reactie: De zuidelijke ring geeft verkeer dat meer rijdt naar het achterliggende gebied, terwijl de noordelijke ring meer richting snelweg rijdt naar werkgebieden.
 - Reactie: in Hilversum staat de ring al vaak vast.
- Als je in de stad, op de radialen 30 km/uur invoert kun, je daarmee wellicht modal split effecten bereiken. De gemeente wil dit stap voor stap doen.
- Hilversum heeft een gunstige vorm en omvang voor langzaam verkeer, met een station ongeveer in het midden. Is het principe van de 15-minuten stad haalbaar?
- Welke rol speelt de provincie in doorstroming op de randwegen/doorgaande wegen?
 - Reactie: uit onderzoek blijkt dat er gewoon geen wondermiddelen mogelijk zijn.

Vraag programmamanager: Het mobiliteitsvraagstuk betreft ook gedragsbeïnvloeding. Hoe doen we dat?

- Verleiden tot ander gedrag is de richting, gebruik woorden als gemak, plezier e.d. Maar de betrouwbaarheid van de alternatieven is minstens zo belangrijk voor succes.
- De beste fietssteden zijn de studentensteden. Hilversum kent een wat oudere bevolking. Die kiezen meer voor veiligheid in vervoer.
- Hamvraag is óf je de capaciteit wilt gaan aanpassen voor die paar spitsmomenten per week (dinsdagen en donderdagen).
- Weinig goede opties. Verleiden is lastig, want in Hilversum zijn de fiets- en voetpaden te smal en dat kan niet eenvoudig worden opgelost. Op korte termijn kun je wél verleiden met goede fietsenstallingen voor e-bikes.
- Aanvullend daarom: als je auto parkeren aanbiedt op wat grotere afstand dan fiets parkeren, verleid je tot gebruik van de fiets. Gent is hiervan een goed voorbeeld.
- Werkgevers moeten uitstralen dat OV/fiets e.d. beter is en meer wordt gewaardeerd dan de auto. Door bijvoorbeeld de leaseauto uit te bannen en alternatief vervoer te stimuleren.
- Bij het bouwen van nieuwe wijken kun je meteen plannen om ze autoluw te ontwikkelen.

Vraag programmamanager: Welke effecten wil je bereiken?

- Om effecten van de modal split te bereiken kun je autogebruik heel duur maken (Amsterdam). Modellen tonen overigens geen effecten in modal split, omdat dit niet wordt gemeten. Wellicht referenties gebruiken?
- Gebruik je bestaande model gewoon. En als je een concreet maatregelen pakket hebt, nodig dan de experts nogmaals uit voor reacties.

Vraag programmamanager: Wat wil je ons meegeven?

- Je moet heel veel sporen tegelijk (blijven) volgen. Push én pull.
- Je moet keuzes maken door de centrale vraag te stellen aan de raad: wat voor bereikbaarheid willen jullie eigenlijk? Dit kun je met feiten onderbouwen. Gebruik data van verkeersbewegingen in Hilversum (motieven, afstanden, e.d.).
- Maak een keuze: autobereikbaarheid <> fietsvriendelijkheid. Een groene stad verhoudt zich moeilijk met een verbetering van de doorstroming voor de auto.
- Motto: wees radicaler en lokaler. In de Mobiliteitsvisie stond helder welke richting gewenst is. In de huidige onderzoeksrapporten is die duidelijk niet meer terug te vinden.
- Probeer mensen vast te houden in de stad (werk creëren).
- Extra maatregelen voor de buitenring moet je niet doen.