



Aan de projectwethouder Kerkbrink en de projectleider Herinrichting Kerkbrink

Betreft: gevolgen Openbaar Vervoer herinrichting Kerkbrink

Als wettelijk adviesorgaan Openbaar Vervoer van de Provincie Noord-Holland hebben we kennis genomen van de plannen tot herinrichting van het gebied rond de Kerkbrink.

In de Uitgangspunten notitie herinrichting Kerkbrink wordt o.a. aangegeven dat de busroute (lijn 1 van Transdev en 121 van Syntus) over de Kerkbrink zal verdwijnen en dat als gevolg daarvan de bus een alternatieve route zal krijgen. Dat zijn dan ook de enige twee zinnen die hieraan gewijd worden. Wat het betekent voor de reistijden van de reizigers, de extra kosten voor de vervoerder en de reizigers, de aantrekkelijkheid van de bus voor bezoek aan het centrum en de concurrentiepositie ten opzichte van de auto, daar wordt verder geen aandacht aan besteed.

In de uitgangspuntennotitie wordt gesteld dat de voetganger op de Kerkbrink weer prioriteit moet krijgen en dat op dit moment door de bus, de fietsers en scooters de voetganger meer te gast lijkt. Dat de voetganger meer prioriteit moet krijgen onderschrijven wij; dat is ook conform het STO(M)P principe dat als amendement aan de Omgevingsvisie 2040 toegevoegd is. Dat de bus dan meteen helemaal van de Kerkbrink moet verdwijnen begrijpen wij echter niet. Hieronder zullen wij toelichten waarom wij de bus over de Kerkbrink willen handhaven en waarom dat volgens ons ook goed kan.

STO(M)P

Zoals hierboven al aangestipt heeft de gemeenteraad, door het aannemen van het amendement van GroenLinks en VVD, aangegeven dat het STO(M)P principe leidend moet zijn bij het verdelen van de schaarse ruimte over de verkeerssoorten. Het OV krijgt in de plannen voor de Kerkbrink echter te maken met een achterstelling ten gunste van de auto. De bus heeft immers nu een korte route door het centrum en heeft daar tevens twee haltes. In de plannen moet de bus om het centrum heen, staat in de (auto) file, moeten passagiers voor de bus de drukke centrumring oversteken, terwijl auto's nog steeds in de vijf parkeergarages in het centrum geparkeerd kunnen worden. Dit lijkt ons niet conform de STO(M)P principes.

Verkeersveiligheid

Uit de participatie kwam naar voren dat vooral de te snel rijdende scooters en e-bikes die kris-kras over de Kerkbrink rijden, een gevoel van onveiligheid opleveren. Over de bus, die maximaal 4 keer per uur over de Kerkbrink rijdt, waren de meningen verdeeld. De elektrische Zero Emission bus rijdt over het algemeen stapvoets over het plein volgens een vast patroon en er hebben zich voor zover wij weten geen ongevallen voorgedaan waar een bus bij betrokken is geweest. Er zijn legio voorbeelden in binnen- en buitenland waar bussen en/of trams prima samengaan in een voetgangersgebied. Sterker nog waar door de komst van goed openbaar vervoer een centrum autovrij gemaakt kan worden en waar bus of tram en voetgangers prima samengaan, zie je juist een opleving van de levendigheid en

Het Rocov-NH geeft gevraagd en ongevraagd advies aan de Provincie Noord Holland en aan vervoerders namens de reizigers met het openbaar vervoer.

e-mail secretariaat@rocov-nh.nl tel. 072 5112970

economische bedrijvigheid (zie o.a. <https://www.delta.tudelft.nl/article/sneltram-door-voetgangersgebied-geen-probleem> en <https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvt-kennisdocumenten/rapport-waarom-doelen-met-openbaar-vervoer>). Zelfs in een drukke voetgangersstraat als de Leidsestraat in Amsterdam met tot 40 trams per uur in twee richtingen werkt dit goed, met als bijkomend voordeel dat er een prima bereikbaarheid per OV is. Daar steken de maximaal vier bussen per uur over de Kerkbrink toch heel schriek tegen af.

(Verkeers) veiligheid buspassagiers

In de huidige situatie hebben de lijnen 1 (Transdev) en 121 (Keolis) twee haltes in het centrum, op de Groest en in de Herenstraat vlak bij de Kerkbrink. Deze haltes liggen bovendien aan de centrumkant van de weg; buspassagiers hoeven daarom geen straat over te steken om de bus te bereiken. In de nieuwe situatie zijn de haltes (Melkpad en Oude Torenstraat) niet alleen verder van het centrum gesitueerd, maar bevinden de haltes zich ook aan de 'buitenkant' van de centrumring, dat wil zeggen buspassagiers moeten de drukke centrumring oversteken. Daarbij komt dat er fysiek vrijwel geen ruimte is om in de Oude Torenstraat een toegankelijke halte te realiseren, temeer daar het fietspad aldaar drukker gaat worden als de fietsroute 's Gravenlandseweg - Havenstraat via de Kerkbrink niet meer mogelijk is.

Negatieve effecten op het voorzieningenniveau van de bus

Als straks de lijnen 1 en 121 via de centrumring om het centrum worden geleid, betekent dit niet alleen extra reistijd en extra kosten voor de reizigers (tarief wordt berekend op basis van afgelegde afstand), maar ook extra omlooptijd voor materieel en personeel. Met andere woorden de bus wordt minder aantrekkelijk, terwijl de kosten zullen stijgen. De verwachting van Transdev is dat de extra reistijd gemiddeld per rit op zo'n 6 a 7 minuten zal uitkomen. Op een werkdag betekent dit ongeveer een extra omlooptijd van 7,2 uur. Op jaarbasis komen we dan uit op ruim 2000 uur. Dat is dus ongeveer 1,5 fte + minimaal een extra bus. Die kosten zullen niet door de concessieverlener (de provincie) worden opgevangen, maar zullen door de vervoerder (Transdev) moeten worden opgevangen. Dit betekent of het verlagen van de frequentie van lijn 1 of het schrappen van ritten op andere lijnen en dat terwijl lijn 1 zo'n beetje de enige stadslijn van Hilversum is met een behoorlijke bezetting. Dit zal weer leiden tot minder reizigers, waarmee we in een neergaande spiraal terecht komen.

Als dan later (2026?) ook nog eens de centrumring wordt omgelegd via de Koninginneweg en het Langgewenst, betekent dit een nog langere reistijd en dus nog meer extra kosten voor de vervoerder. Zoals een vertegenwoordiger van Transdev zei: dan kunnen we wel ophouden met het stadsnet van Hilversum.

Vervoersarmoede

Lijn 1 verbindt de wijk Kerkelanden met het centrum. Kerkelanden is een wijk met een lager dan gemiddeld inkomen en tevens een wijk waarvan een relatief groot deel van de bevolking geen fietscultuur kent en een naar verhouding lager inkomen heeft. Daarmee is dit een wijk waar verhoudingsgewijs meer vervoersarmoede voorkomt. Met het onaantrekkelijk maken van de busverbinding naar het centrum wordt deze armoede versterkt.

Tenslotte

Als Reizigersadviesraad die de belangen van verschillende groepen OV reizigers behartigt, betreuren wij het voornemen om de bus van de Kerkbrink te weren en vragen u dit voornemen te heroverwegen omdat:

- Het verdwijnen van de bus over de Kerkbrink niet conform het STOMP ontwerp principe is, zoals opgenomen in de definitieve versie van de Omgevingsvisie 2040,

- Het verdwijnen van de bus over de Kerkbrink geen effect op de verkeersveiligheid van voetgangers en fietsers zal hebben,
- De (verkeers)veiligheid van buspassagiers zal verslechteren,
- Het voorzieningenniveau van het OV in Hilversum hierdoor aangetast gaat worden,
- Het meer vervoersarmoede voor bewoners van Kerkelanden zal veroorzaken.

Uiteraard zijn wij tot een nadere toelichting bereid. Wij wachten uw reactie belangstellend af.

Met vriendelijke groet,
Secretaris Rocov-NH
24 februari 2023

C.c. aan:
Projectteam Herinrichting Kerkbrink
Concessiemanager OV provincie Noord Holland
Transdev
Keolis