RAPPORT

Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040

Deelonderzoek 7: Ontsluiting noordoostzijde en zuidwestzijde van Hilversum

Klant: Gemeente Hilversum

Referentie: BI2917-MI-RP-221029-1807

Status: Definitief/03

Datum: 8 november 2022

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040

Sub titel: Deelonderzoek 7: Ontsluiting noordoostzijde en zuidwestzijde van Hilversum
Referentie: BI2917-MI-RP-221029-1807
Status: 03/Definitief
Datum: 8 november 2022
Projectnummer: BI2917

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1 Uitvoeringsprogramma mobiliteit 2040 1

1.1 Context: Mobiliteitsvisie en Coalitieakkoord 1

1.2 Deelonderzoeken 1

1.3 Gehanteerde werkwijze 1

2 Deelonderzoek 7: Ontsluiting noordoost- en zuidwestzijde 3

2.1 Uitgangssituatie 3

2.2 Het verkeer op de Hilversumse buitenring 3

2.3 Opties voor verbeterde ontsluiting 6

2.4 Beoordelingskader 6

2.5 Effectbeoordeling 7

3 Afweging en advies 9

3.1 Het effect van nieuwe (rand)wegen 9

3.2 Randwegen als aanvulling op het maatregelenpakket vanuit de Mobiliteitsvisie 2040 9

3.3 Strategie en scenario’s 9

3.4 Advies, op basis van een integrale aanpak 10

Bijlagen

1 Mogelijk kansrijke opties voor een verbeterde ontsluiting

2 Kostenindicatie mogelijk kansrijke opties

1 Uitvoeringsprogramma mobiliteit 2040

1.1 Context: Mobiliteitsvisie en Coalitieakkoord

Hilversum staat voor grote uitdagingen, zowel wat betreft knelpunten in verkeerssituatie, maar ook voortgaande ruimtelijke ontwikkelingen vragen om een structurele visie. Deze visie, de “Mobiliteitsvisie 2040” is begin 2021 door de gemeenteraad vastgesteld. Hierin heeft de gemeente gekozen voor het scenario “Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit”, met daarbij behorend een breed pallet aan te nemen maatregelen.

De mobiliteitsvisie wordt nu in grote lijnen uitgewerkt: hoe gaat de uitvoering eruitzien en wat gaat dat ongeveer kosten? Dat is de essentie van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040. Vanuit een aantal deelonderzoeken wordt invulling gegeven aan dit programma.

Met het aantreden van het nieuwe College van B&W in Hilversum is een nieuw Coalitieakkoord 2022-2026 van kracht geworden, waarin nieuwe, aangescherpte bestuurlijk-politieke keuzes zijn gemaakt. Deze vormen daarom het meest actuele kader voor de invulling van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

1.2 Deelonderzoeken

Alle deelonderzoeken richten zich op een nadere invulling van de elementen, die zijn opgenomen in de Mobiliteitsvisie en een bijdrage moeten leveren aan de invulling te komen tot “een stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit”.

Dit deelonderzoek is een bijzondere, omdat hier specifiek de vraag is of maatregelen aan de bestaande infrastructuur of zelfs nieuwe, alternatieve ontsluitingsroutes nodig of wenselijk zijn voor de noordoostzijde en/of zuidwestzijde van Hilversum.

De vragen richten zich concreet op:

- Nader onderzoek naar (maatregelen voor) de ontsluiting van en doorstroming op wegen aan de noordoost kant van Hilversum (Johannes Geradtsweg en Media Park).
- Nader onderzoek naar mogelijke scenario’s voor een verbeterde ontsluiting voor de zuidwest kant van Hilversum (Diependaalselaan e.o.).

De inhoud van het Coalitieakkoord 2022-2026 geeft op enkele punten een concrete, nadere afbakening van de scope van dit (deel)onderzoek. Zo staan de volgende actiepunten opgenomen:

- “Stoppen met het onderzoek naar een tunnel onder de hei.”
- “Met de provincie in gesprek gaan over mogelijkheden om de verkeersintensiteit op de Diependaalselaan te verminderen.”

Op basis van deze kaders en onderzoeksvragen is dit deelonderzoek ingericht, op zoek naar mogelijk kansrijke maatregelen of oplossingen, die een verbetering kunnen geven naar de ontsluiting van de buitenring van Hilversum aan noordoostzijde en zuidwestzijde.

1.3 Gehanteerde werkwijze

Gerelateerd aan de onderzoeksvragen in dit deelonderzoek zijn in het verleden, zowel recent als langer geleden, al vele mogelijke verbetermaatregelen genoemd en onderzocht. In de gehanteerde werkwijze zijn

deze opties geïnventariseerd en, voor zover ze mógelijk kansrijk zijn en passen binnen de gestelde kaders, meegenomen in dit deelonderzoek, aangevuld met nieuwe inzichten en mogelijkheden.

De mogelijk kansrijke opties zijn nader onderzocht door een toetsing op de (verwachte) effecten en daarmee de kansrijkheid op basis van de voorliggende problematiek en ambities. Dit is gebeurd op basis van een gezamenlijk opgesteld beoordelingskader. Bij de effectbeoordeling is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van informatie en bevindingen uit bestaande onderzoeken en studies. Nieuwe berekeningen met bijvoorbeeld het verkeersmodel zijn in het kader van dit onderzoek niet gemaakt.

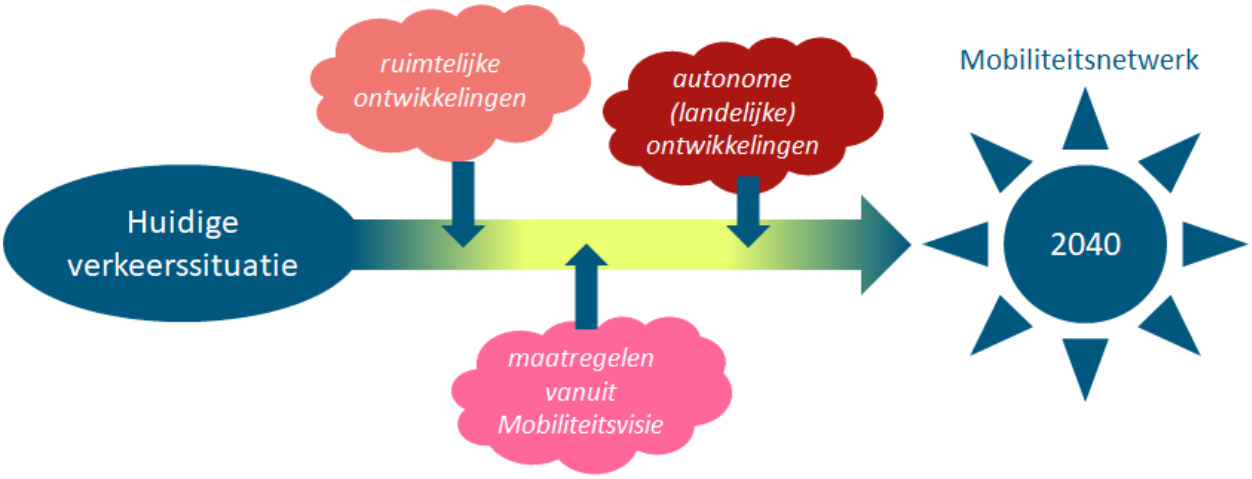
Deze bevindingen zijn vervolgens beschouwd in samenhang met de resultaten van de overige deelonderzoeken en op basis daarvan conclusies en aanbevelingen gedaan voor het vervolgtraject, de verwerking in het Uitvoeringsprogramma (en daarna).

2 Deelonderzoek 7: Ontsluiting noordoost- en zuidwestzijde

2.1 Uitgangssituatie

De verkeersafwikkeling (of doorstroming) op de buitenring van Hilversum laat te wensen over. Met name op de noordelijke buitenring (Johannes Geradtsweg e.v.) en de zuidelijke buitenring (Diependaalselaan) komt congestie, wachtrijvorming in spitsperioden frequent voor. Dit heeft direct negatieve consequenties voor de bereikbaarheid, van onder andere het Media Park, maar ook de leefbaarheid aan de buitenring en in de directe omgeving hiervan, ondervindt hiervan negatieve gevolgen.

Dit beeld van de huidige verkeerssituatie kan en zal veranderen onder invloed van ontwikkelingen en beleidskeuzes in de komende jaren, zoals schematisch verbeeld in onderstaande afbeelding.



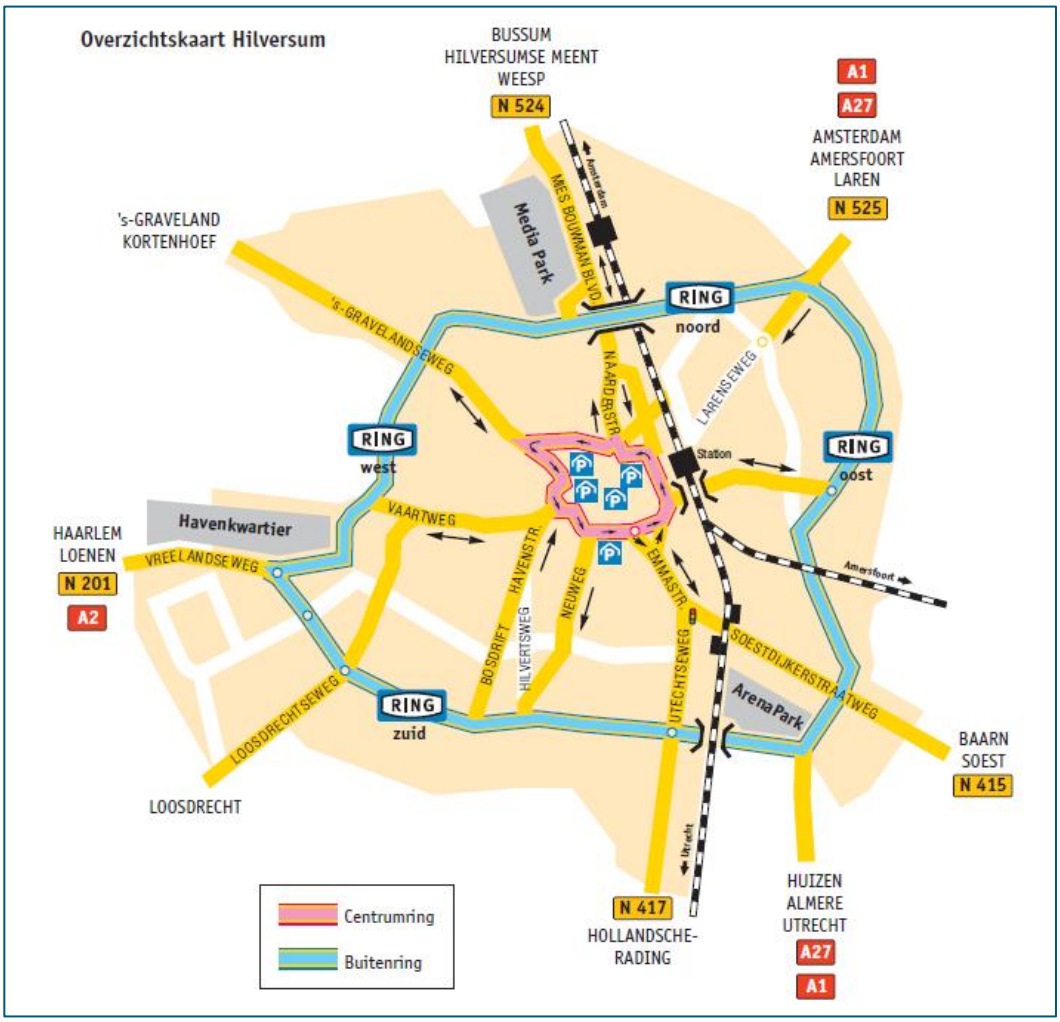
Korte toelichting:

- Ruimtelijke ontwikkelingen in (en om) Hilversum: in de komende periode zijn diverse ruimtelijke ontwikkelingen te verwachten en nog in overweging, met name om meer woningbouw te realiseren. Dit genereert nieuw verkeer, extra verkeer en zeker ook extra verkeersbewegingen op de buitenring.
- Autonome ontwikkelingen op landelijk niveau die van invloed (kunnen) zijn; denk hierbij aan wet- en regelgeving (bijvoorbeeld rekeningrijden) of de ontwikkeling van de brandstofprijzen. Deze ontwikkelingen beïnvloeden het autobezit en vooral het gebruik van de auto.
- Maatregelen (voorstellen) die vanuit de andere deelonderzoeken van de Mobiliteitsvisie 2040 naar voren komen en invloed (kunnen) hebben op de verkeersvraag in 2040.

De vraag is, in het kader van dit deelonderzoek, hoe het mobiliteitsnetwerk er in 2040 naar verwachting uit zal gaan zien en of er behoefte of noodzaak is voor aanvullende maatregelen of (rand)wegen voor de noordelijke en zuidelijke buitenring. Hier richt dit deelonderzoek zich op.

2.2 Het verkeer op de Hilversumse buitenring

De hoofdwegenstructuur van Hilversum is al enkele decennia dezelfde: een structuur met een buitenring en een binnenring (de Centrumring), met daartussen ingaande en uitgaande radialen die de voornaamste verbindingen bieden. Deze structuur stamt uit ‘Plan Wegen’ (1996) en staat nog steeds overeind. Figuur 1 laat deze wegenstructuur zien.



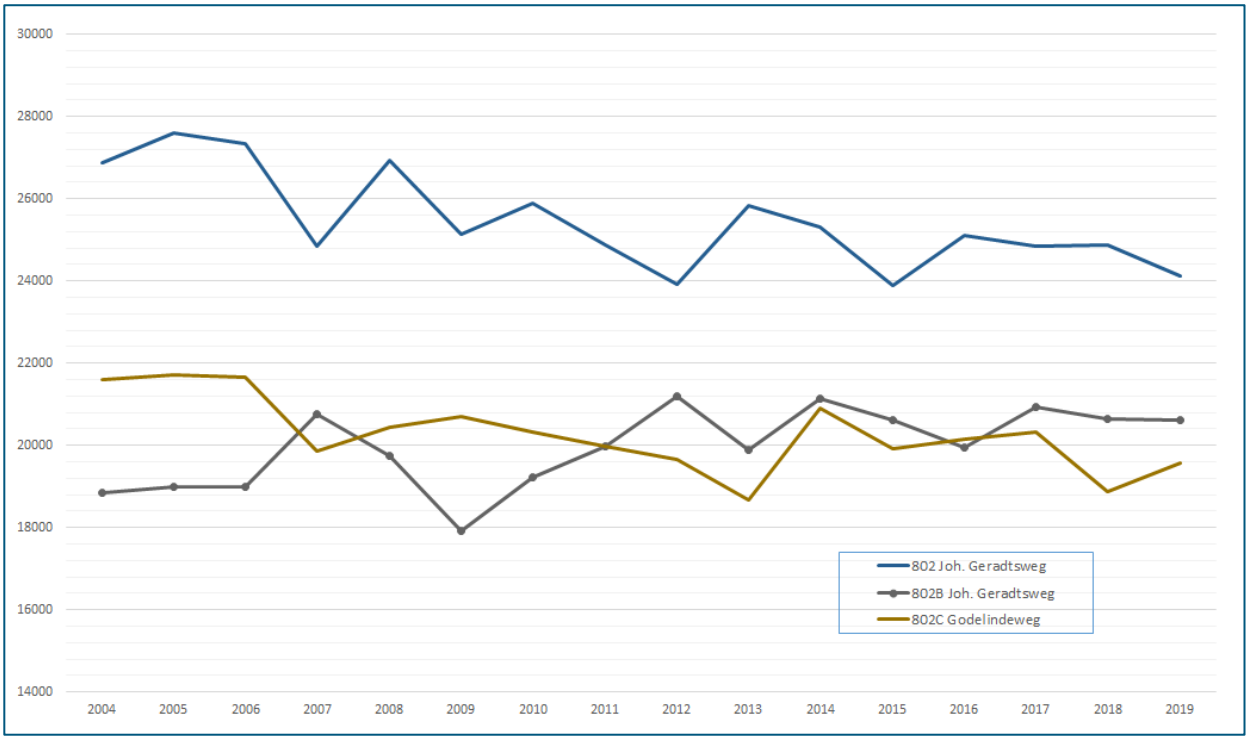
Figuur 1: Wegenstructuur Hilversum

Bijzonder aspect is dat de zuidelijke buitenring, de Diependaalselaan, daarnaast onderdeel uitmaakt van de N201 en naast een lokale verkeersfunctie dus ook een regionale verkeersfunctie heeft.

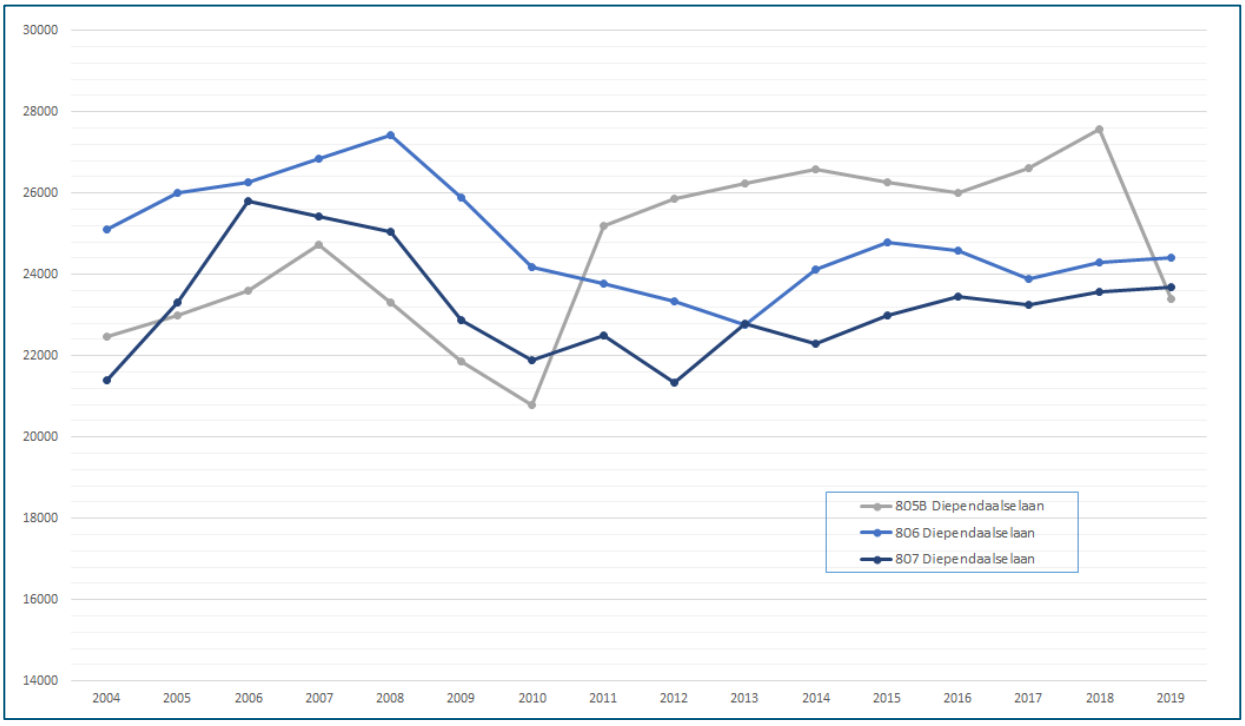
Het gebruik van het wegennet wordt jaarlijks gemonitord door de gemeente, waarbij de passerende aantal voertuigen, de intensiteiten, worden geteld. Figuur 2 en Figuur 3 op de volgende pagina laten de intensiteiten zien, dat door de jaren heen op de verschillende telpunten passeert.

Voor de noordelijke buitenring (Johannes Geradtsweg – Insulindelaan – Godelindelaan – Krugerweg) liggen de intensiteiten aan de west- en oostzijde van de buitenring tussen de 18.000 en 22.000 voertuigen per dag. Op het drukste deel, ter hoogte van het spoorviaduct lagen de waarden rond het jaar 2005 op bijna 28.000 voertuigen per dag, maar liggen de intensiteiten sinds 2009 tussen de 24.000 en 26.000 voertuigen per dag.

Voor de zuidelijke buitenring (Diependaalselaan) fluctueren de intensiteiten meer over de jaren heen, tussen de 21.000 en 28.000 voertuigen per dag.



Figuur 2: Intensiteiten op noordelijke buitenring door de jaren heen (aantal motorvoertuigen per etmaal, werkdaggemiddelde)



Figuur 3: Intensiteiten op zuidelijke buitenring door de jaren heen (aantal motorvoertuigen per etmaal, werkdaggemiddelde)

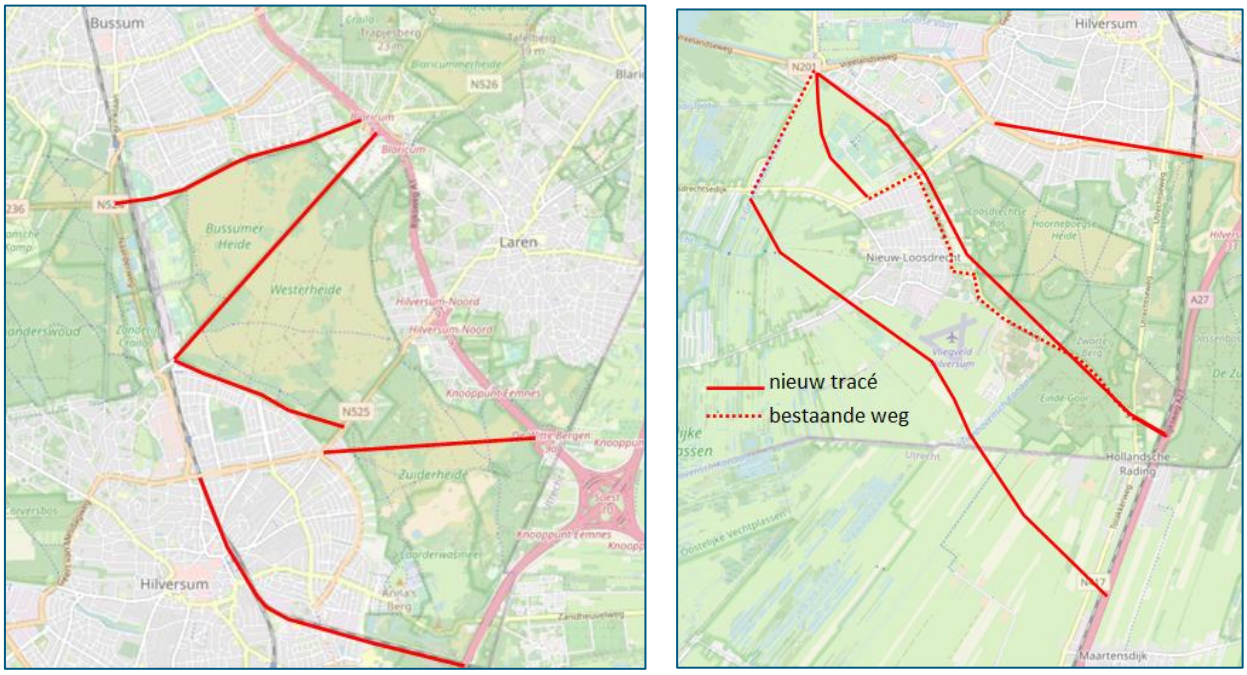
De ligging van Hilversum ten opzichte van de autosnelwegen A1 en A27 maakt dat de buitenringen en met name de noordelijke en zuidelijke buitenring ook gebruikt worden door doorgaand verkeer, verkeer dat geen

herkomst of bestemming heeft in Hilversum. In opdracht van de gemeente is hier in 2015 onderzoek naar gedaan (“Kentekenonderzoek Hilversum”, Meetel, februari 2016). Hieruit kwam naar voren dat:

- 9% van het verkeer op een gemiddelde werkdag op de Johannes Geradtsweg is doorgaand verkeer, dat wil zeggen verkeer dat geen herkomst of bestemming binnen Hilversum heeft;
- 19% van het verkeer op een gemiddelde werkdag op de Diependaalselaan is doorgaand verkeer;
- De verdeling van het type motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag is op de noordelijke en zuidelijke buitenring min of meer identiek: circa 85% personenauto’s, 12% licht vrachtverkeer (bestelauto’s e.d.) en 3% zwaar vrachtverkeer.

2.3 Opties voor verbeterde ontsluiting

Vanuit een brede inventarisatie is een zo compleet mogelijk beeld van de opties en mogelijkheden voor verbetering van de ontsluiting en bereikbaarheid van de noordelijke en zuidelijke buitenring bijeengebracht. Diverse opties zijn in het verleden bedacht en beschouwd voor nieuwe of verbeterde weginfrastructuur, zie Figuur 4.



Figuur 4: Opties voor randwegen of nieuwe ontsluitingswegen voor noordoostzijde resp. zuidwestzijde van Hilversum

Hiernaast zijn kleinschalige maatregelen denkbaar, die meer voor lokale verbeteringen van de verkeersafwikkeling op de noordelijke buitenring of de zuidelijke buitenring kunnen zorgen.

Tenslotte zijn ook andersoortige opties mee in beschouwing genomen, variërend van park & ride voorzieningen aan de rand van de stad tot verbetering van alternatieve vervoerwijzen, inzet van verkeersmanagement en smart mobility applicaties en een verbod van vrachtverkeer op de buitenring.

2.4 Beoordelingskader

In afstemming met de gemeente is voorafgaand aan de effectbeoordeling een beoordelingskader, een afwegingskader opgesteld, dat de aspecten bevat waarop alle opties zijn beschouwd en beoordeeld op hun effecten.

Dit beoordelingskader bevat de volgende aspecten of criteria:

- Verkeersdoorstroming;
- Gebruik van alternatieve routes (re-routing);
- Bereikbaarheid voor de stad;
- Bereikbaarheid voor de regio;
- Effect voor andere doelgroepen, waaronder (zwaar) vrachtverkeer en OV;
- Verkeersveiligheid, incl. oversteekbaarheid;
- Effecten op lucht en geluid, inclusief stikstof;
- Effecten op flora en fauna;
- Ruimtelijke impact;
- Procesmatige haalbaarheid (ruimtelijk, wet- en regelgeving);
- Financiële haalbaarheid, waarbij geen rekening is gehouden met eventuele (Europese) subsidiemogelijkheden.

2.5 Effectbeoordeling

In lijn met de scope en de afbakening van het onderzoek (zie 1.2) en het beoordelingskader (zie 2.4) zijn de mogelijke opties beschouwd op hun verwachte effecten. Hierbij is gebruik gemaakt van de informatie vanuit bestaande onderzoeken en kwalitatieve inschattingen (passend bij het verkennend karakter van dit onderzoek).

Resultaat is een aantal ‘mogelijk kansrijke’ opties, waarbij onderscheid is gemaakt naar ‘grootschalige infrastructurele ingrepen’ en ‘lokale, optimaliserende ingrepen’. De kansrijkheid heeft betrekking op het beoogde doel van de maatregelen in deze context: *een verbetering van de ontsluiting van en bereikbaarheid van de noordelijke en/of zuidelijke buitenring*.

In Bijlage 1 zijn factsheets opgenomen van deze mogelijk kansrijke opties, met daarin onder meer een korte beschrijving van de maatregel en de beoogde effecten. Specificatie van de kostenschattingen zijn opgenomen in Bijlage 2.

Mogelijk kansrijke opties met maatregelen in de categorie ‘grootschalige infrastructurele ingrepen’ zijn beperkt, waarbij in feite maar één optie resteert, die bovendien grote uitdagingen kent ten aanzien van de ruimtelijke, procesmatige en financiële haalbaarheid:

- Nieuwe verbinding langs de hei, langs de Erfgooiersstraat naar Media Park, op maaiveld of verdiept.

Mogelijk kansrijke opties met maatregelen in de categorie ‘lokale, optimaliserende ingrepen’ zijn de volgende:

- Aanpassing kruispunt Joh. Geradtsweg – Sumatralaan – Insulindelaan variant 1: herindeling opstelstroken;
- Aanpassing kruispunt Joh. Geradtsweg – Sumatralaan – Insulindelaan variant 2: herindeling opstelstroken;
- Aanpassing kruispunt Joh. Geradtsweg – Sumatralaan – Insulindelaan variant 3: toevoeging ontsluiting via Frits Spitsstraat;
- Aanpassing kruispunt Joh. Geradtsweg – Sumatralaan – Insulindelaan variant 4: capaciteitsuitbreiding Joh. Geradtsweg: verlenging rechtsaffer + aparte fietsbrug;
- Aanpassing kruispunt Den Uylplein (Joh. Geradtsweg – Larenseweg – Kamerlingh Onnesweg): extra ruimte voor opstelstrook;
- Inzet van slimme verkeerslichten voor de noordelijke en zuidelijke buitenring;

- Mobiliteitsmanagement: keuzen voor alternatieve modaliteiten vanuit bedrijven of werkgelegenheidsgebieden.

Beschouwde opties die niet als kansrijk zijn beoordeeld, zijn de volgende:

- Park & Bike voorzieningen aan de randen van de stad: niet kansrijk voor beoogd doel van dit onderzoek vanwege onvoldoende oplossend vermogen; wel interessante optie voor mobiliteitsvisie vanuit ander deelonderzoek.
- Verhoging frequentie trein tussen Amsterdam en Hilversum: niet kansrijk vanwege procesmatige haalbaarheid (in 'treinsysteem', vanuit ander onderzoek).
- Inzet van Park & Ride faciliteit bij station Hilversum Sportpark: niet kansrijk voor beoogd doel van dit onderzoek vanwege onvoldoende oplossend vermogen; wel interessante optie voor mobiliteitsvisie vanuit ander deelonderzoek.
- Ontwikkeling smart mobility apps ten behoeve van bereikbaarheid Media Park: niet kansrijk vanwege onvoldoende oplossend vermogen.
- Nachtelijk verbod vrachtverkeer op de buitenring: niet kansrijk vanwege juridische risico's en onvoldoende oplossend vermogen.
- Snelheidsverlaging van 50 km/uur naar 30 km/uur op hoofdwegen: niet kansrijk vanwege negatieve neveneffecten en (daarmee samenhangend) procesmatige haalbaarheid.

3 Afweging en advies

3.1 Het effect van nieuwe (rand)wegen

Het realiseren van een extra randweg buiten de buitenring om heeft primair als doel het bieden van extra wegcapaciteit, zodat een deel van het verkeer dat in de huidige situatie over de buitenring rijdt, via deze nieuwe route rijdt. De realisatie van een dergelijke (rand)weg heeft echter meerdere effecten, die zowel voordelen als nadelen kunnen zijn:

- Trekt ook extra (regionaal) verkeer.
- Helpt om doorgaand verkeer buiten de bebouwde kom te houden.
- Zal doorstroming op bestaande buitenring verbeteren.
- Maakt gebruik van de auto weer wat aantrekkelijker.
- Zal niet zorgen voor een ‘rustig’ verkeersbeeld op bestaande buitenring; de intensiteiten daar zullen hoog blijven.
- Biedt verbetering voor de bereikbaarheid: lokaal én regionaal.
- Biedt waarschijnlijk zeer beperkt verbetering van de leefbaarheid.

3.2 Randwegen als aanvulling op het maatregelenpakket vanuit de Mobiliteitsvisie 2040

De Mobiliteitsvisie zet in op groene, duurzame en innovatieve mobiliteit, met andere woorden een mobiliteitstransitie, waarbij duurzame mobiliteitsvormen de prioriteit hebben. De ambitie is mensen te bewegen hun mobiliteitsbehoefte in te vullen door dit zo veel mogelijk als fietser, voetganger of als OV-reiziger te doen. Daarnaast moet de (invulling van de) Mobiliteitsvisie bijdragen zo min mogelijk auto’s en vrachtauto’s te krijgen in en rond het centrum van de stad.

Op deze doelstellingen zijn de maatregelen vanuit de andere deelonderzoeken gericht. Daarmee moet de gewenste verbetering van de leefbaarheid in en bereikbaarheid van Hilversum gerealiseerd worden.

Cruciale vraag is in hoeverre die maatregelen het gewenste doel en ambitieniveau zullen bereiken. Daarnaast is de vraag in hoeverre deze ‘modal shift’ (verandering van vervoerwijze) en verandering van de verkeersvraag de verkeerssituatie op de buitenring van Hilversum zal beïnvloeden. Blijven de noordelijke en zuidelijke buitenring overbelast; zal er een dusdanige afname van autoverkeer zijn dat de doorstroming en daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid op het gewenste niveau komt?

Extra infrastructuur, middels nieuwe randwegen, zouden hooguit een aanvulling kunnen zijn op het pakket maatregelen vanuit de andere deelonderzoeken, afhankelijk van het oplossend vermogen van dat pakket.

Een andere reden kán zijn dat vanuit de regio (bestuurlijk-politieke) wensen of ambities aanwezig zijn om de hoofdwegenstructuur te verruimen.

3.3 Strategie en scenario’s

De hoofdkeuze voor het Uitvoeringsprogramma is duidelijk: inzet op een mobiliteitstransitie, in lijn met de door de gemeenteraad goedgekeurde Mobiliteitsvisie 2040. Het daarbij behorende maatregelenpakket moet daadwerkelijk inhoud geven aan deze transitie.

Er zijn verschillende scenario's denkbaar voor de (verkeers)situatie in Hilversum, die (kunnen) leiden tot andere overwegingen en besluiten ten aanzien van aanvullende maatregelen op en ten behoeve van de buitenring. Verschillende strategielijnen zijn mogelijk:

Strategielijn A: Met de getroffen maatregelen (vanuit de deelonderzoeken) is, ondanks de autonome ruimtelijke ontwikkelingen, de congestie op de buitenring (voldoende) verdwenen en daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid ook voor de buitenring en omgeving voldoende geborgd. Dit betekent geen inzet vanuit Hilversum voor grootschalige infrastructurele ingrepen, geen nieuwe randwegen. Lokale, optimaliserende maatregelen zijn in deze strategielijn wel denkbaar en mogelijk passend.

Strategielijn B: Met de getroffen maatregelen (vanuit de deelonderzoeken) is, met inbegrip van de autonome ruimtelijke ontwikkelingen, de congestie op de buitenring niet verdwenen en blijven daarmee knelpunten bestaan ten aanzien van de bereikbaarheid en leefbaarheid, voor de buitenring en omgeving. Aanvullende infrastructurele maatregelen zijn nodig vanuit Hilversum:

- **Strategielijn B1:** samen met de regio inzetten op aanvullende weginfrastructuur, aan de noordoostzijde en/of de zuidwestzijde van Hilversum, nieuwe randwegen (samen met de regio omdat naast een lokaal belang hier ook een nadrukkelijk een regionaal belang zit);
- **Strategielijn B2:** volledig inzetten op lokale, optimaliserende maatregelen en daarmee de keuze niet de volledige verkeersvraag te faciliteren door middel van (extra) infrastructuur (en daarmee accent houden en druk zetten op de mobiliteitstransitie en gedragsverandering in de Hilversumse mobiliteit).

3.4 Advies, op basis van een integrale aanpak

Nadere keuzes binnen het maatregelenpakket voor de verschillende deelonderzoeken moeten nog gemaakt worden. Deze keuzes bepalen het effect dat het pakket zal hebben op de verkeersintensiteiten. Afhankelijk van de keuzes is naar inschatting een afname van 10% tot maximaal 40% mogelijk op de Centrumring. Afgeleid daarvan kan dit leiden tot een vermindering óf juist een vermeerdering van de hoeveelheid verkeer op de buitenring. Dit is niet zonder nader onderzoek te voorspellen.

Het is prematuur, zonder concreet zicht op het definitieve maatregelenpakket en het (verwachte) effect hiervan op de verkeersintensiteiten, de noodzaak van extra weginfrastructuur te duiden. De effecten bepalen de gewenste of benodigde strategielijn, zoals geschetst in de vorige paragraaf.

In lijn met de Mobiliteitsvisie 2040 en de concept Omgevingsvisie is vooralsnog terughoudendheid in aanleg van infrastructuur in de vorm van extra randwegen het devies. Zo geeft zowel de Omgevingsvisie als het Coalitieakkoord de intentie geen grootschalige nieuwe infrastructuur voor de auto aan te leggen.

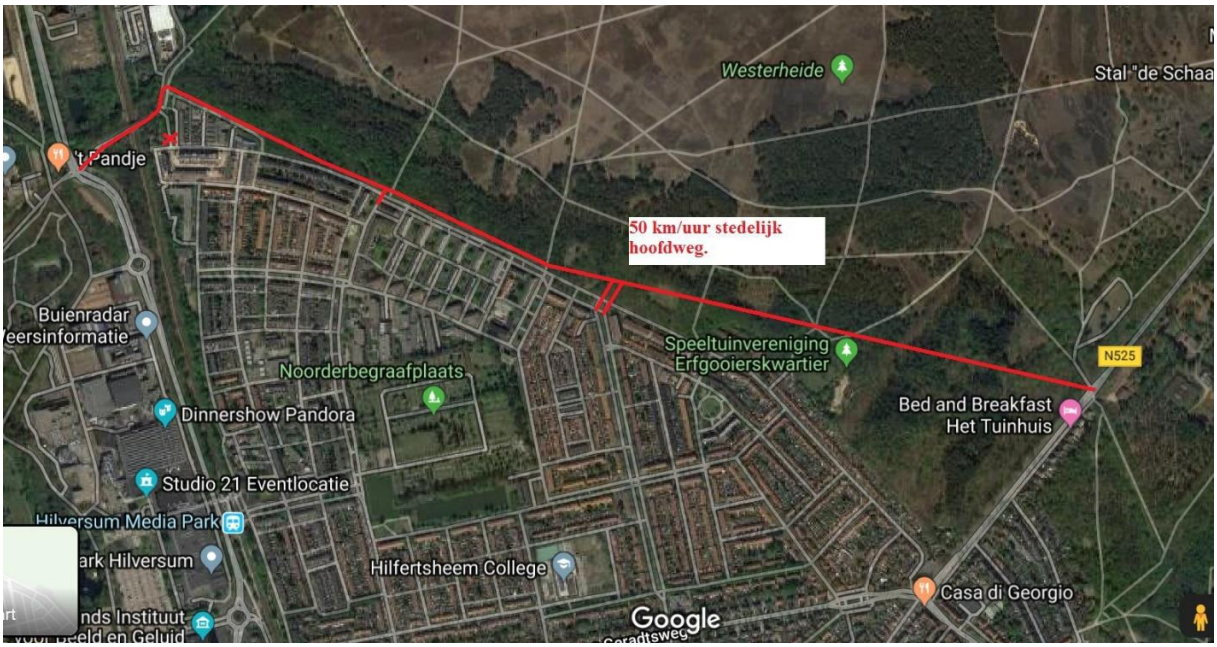
Het advies is de aankomende periode te monitoren, mede in verband met ruimtelijke ontwikkelingen, en de verkeersprognoses voor de toekomst bij te stellen en daarmee concrete verwachtingen te krijgen van de toekomstige verkeerssituatie op de buitenring.

Dit hoeft de gemeente er niet van te weerhouden mogelijk kansrijke lokale, optimaliserende maatregelen wel voor te bereiden en tot uitvoer te brengen. Deze maatregelen kunnen een gunstig effect op korte termijn bieden, de impact ervan is beperkt en soms zelfs volledig passend binnen de voorgestane mobiliteitstransitie. Deze lokale, optimaliserende maatregelen staan de verdere implementatie van het Uitvoeringsprogramma niet in weg (zijn 'no regret').

BIJLAGEN

Bijlage 1: Mogelijk kansrijk opties voor een verbeterde ontsluiting

Nieuwe verbinding langs de hei, langs de Erfgooiersstraat naar Media Park, op maaiveld of verdiept



Bron: Verkeerskundige effecten Westerheidetracé Hilversum, Royal HaskoningDHV, januari 2020 (ook vormde deze verbinding één van de opties, beschouwd door de 'commissie Hillen' in 2003, ook is deze verbinding genoemd in "Hilversum Media Park - Urban Vision 2030", door UN Studio, juli 2018)

Toelichting:
Modelstudie naar verkeerskundige effecten van dit tracé over/langs de hei

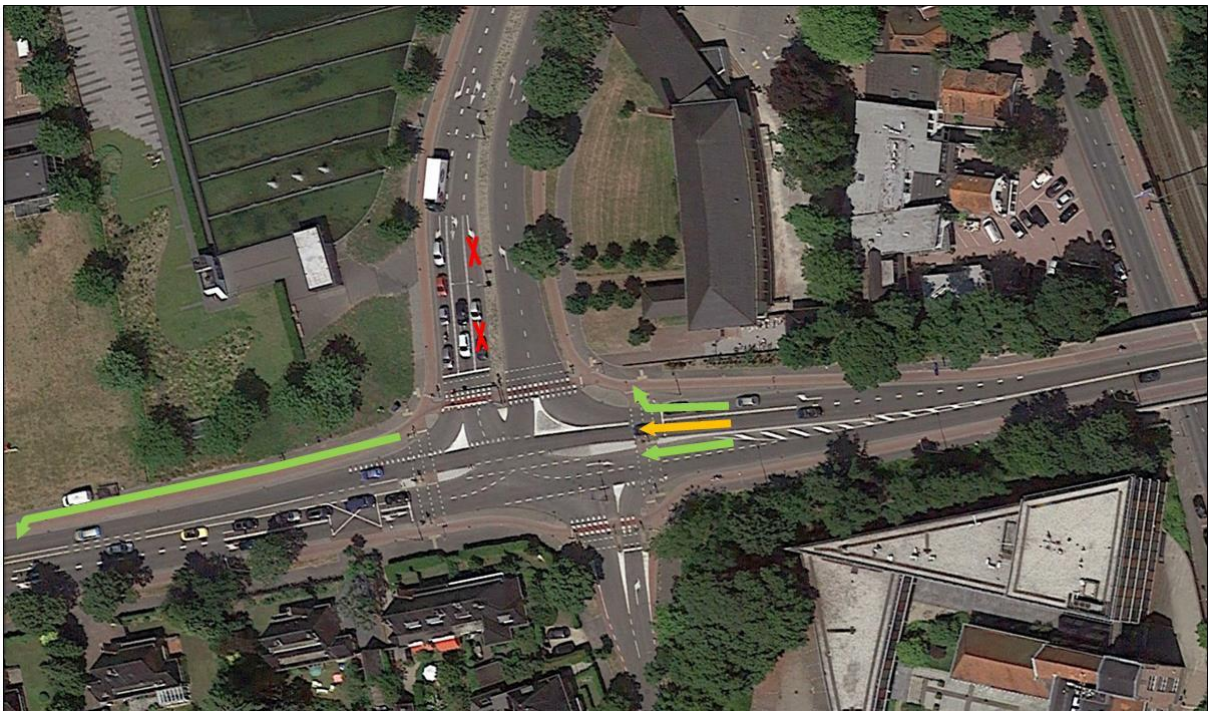
Effect volgens rapportage:
Zoals verwacht treedt een wijziging van gekozen routes op voor een deel van het verkeer. De afname van verkeer op de Buitenring-Noord en de Mies Bouwmanboulevard bedraagt op etmaalbasis 5% tot maximaal 18% op sommige wegvakken; verkeer dat in de nieuwe situatie de route via het nieuwe tracé (Westerheidetracé) kiest.
Ook voor andere weggebruikers ontstaan met dit tracé nieuwe, alternatieve routes. Zo toont het model dat dit tracé ook substantieel extra verkeer trekt van Bussum richting A1 vice versa (honderden voertuigen op etmaalbasis). Aan de absolute aantallen is dit goed te zien: waar op het meest oostelijke gelegen deel van het Westerheidetracé ruim 6.250 voertuigen per etmaal gaan rijden, bedraagt de afname op het oostelijke deel van de Johannes Geradtsweg 'slechts' 3.300 voertuigen per etmaal. Het verschil komt dus vanuit andere (bestaande) routes.
Het nieuwe tracé heeft een verkeersvraag van 6.150 tot 6.650 motorvoertuigen per etmaal (variërend per wegvak), met maximaal 450 voertuigen in het ochtendspitsuur en maximaal 550 voertuigen in het avondspitsuur.

Kostenindicatie:
Op basis van globale inschatting: uitgaande van ligging op maaiveld, investeringskosten orde grootte € 7.700.000,- ex BTW (zie bijlage 2)

Effectbeoordeling:

Aspect / criterium	Verwacht effect
Verkeersdoorstroming	Beperkte verbetering op noordelijke buitenring, klein deel verkeer kiest nieuwe route
Gebruik van alternatieve routes (rerouting)	Nieuwe route trekt over verkeer vanaf andere routes dan noordelijke buitenring
Bereikbaarheid voor de stad	Kleine verbetering
Bereikbaarheid voor de regio	Geen effect
Effect voor andere doelgroepen, waaronder (zwaar) vrachtverkeer en OV	Nauwelijks effect, klein deel vrachtverkeer gaat ook via nieuwe route en niet langer over de noordelijke buitenring
Verkeersveiligheid, incl. oversteekbaarheid	Beperkte verbetering op noordelijke buitenring
Effecten op lucht en geluid, inclusief stikstof	Negatief voor Hilversum: extra verkeer
Effecten op flora en fauna	Aantasting van zuidrand heidegebied
Ruimtelijke impact	Voor heidegebied
Procesmatige haalbaarheid (ruimtelijk, wet- en regelgeving)	Twijfelachtig
Financiële haalbaarheid	Mogelijk
Conclusie	Misschien kansrijk, ruimtelijke en procesmatige haalbaarheid zeer onzeker

Kruispuntaanpassing Joh. Geradtsweg – Sumatralaan – Insulindelaan variant 1: herindeling opstelstroken



Bron: Quickscan korte termijn maatregelen Bereikbaarheid Media Park, Royal HaskoningDHV, juli 2018

Toelichting:
Verwijderen van tweede linksaffer vanaf de Sumatralaan en de samenvoeger op het kruispunt en daarmee ruimte creëren voor twee rijstroken rechtdoor vanaf de Johannes Geradtsweg. Stroomafwaarts op de Insulindelaan na circa 125 meter deze twee stroken weer samenvoegen tot één rijstrook. Dit vergroot de (afrij)capaciteit van het kruispunt.

Effect volgens rapportage:
Mogelijke effecten van de maatregelen:

- mate van oplossend vermogen: zal de filevorming en met name de terugslag van de wachtrij op de Johannes Geradtsweg verminderen en uitstellen tot een later moment tijdens de ochtendspits en mogelijk zal de terugslag geheel verdwijnen.
- toekomstbestendigheid (‘no regret’ gehalte): 100% no regret, maar de maatregel helpt niet indien het verkeersaanbod (door andere maatregelen in Hilversum) verder zal toenemen.
- overige consequenties: linksafslaand verkeer vanaf rotonde Media Park naar Johannes Geradtsweg krijgt minder capaciteit; een strook grond langs de Insulindelaan moet aangekocht worden.

Kostenindicatie:
Op basis van globale inschatting: investeringskosten orde grootte € 420.000,- ex BTW (zie bijlage 2).

Effectbeoordeling:

Aspect / criterium	Verwacht effect
Verkeersdoorstroming	Beperkte verbetering op noordelijke buitenring

Aspect / criterium	Verwacht effect
Gebruik van alternatieve routes (rerouting)	Niet
Bereikbaarheid voor de stad	Kleine verbetering
Bereikbaarheid voor de regio	Geen wijziging
Effect voor andere doelgroepen, waaronder (zwaar) vrachtverkeer en OV	Niet specifiek
Verkeersveiligheid, incl. oversteekbaarheid	Niet specifiek
Effecten op lucht en geluid, inclusief stikstof	Geen
Effecten op flora en fauna	Geen
Ruimtelijke impact	Beperkt
Procesmatige haalbaarheid (ruimtelijk, wet- en regelgeving)	Ja
Financiële haalbaarheid	Ja
Conclusie	Mogelijk kansrijk als lokale, optimaliserende maatregel

Kruispuntaanpassing Joh. Geradtsweg – Sumatralaan – Insulindelaan variant 2: herindeling opstelstroken



Bron: Quickscan korte termijn maatregelen Bereikbaarheid Media Park, Royal HaskoningDHV, juli 2018

Toelichting:
Combineer het huidige rechtsafvak op de Johannes Geradtsweg tot een rechtdoor/rechtsaf rijstrook. Ook dit vergroot de (afrij)capaciteit van het kruispunt, zij het in mindere mate dan de voorgaande maatregel.

Effect volgens rapportage:
Mogelijke effecten van de maatregelen:

- mate van oplossend vermogen: zal de filevorming en met name de terugslag van de wachtrij op de Johannes Geradtsweg enigszins verminderen en uitstellen tot een later moment tijdens de ochtendspits, naar verwachting zal de terugslag niet geheel verdwijnen.
- toekomstbestendigheid (‘no regret’ gehalte): 100% no regret, maar de maatregel helpt niet indien het verkeersaanbod (door andere maatregelen in Hilversum) verder zal toenemen.
- overige consequenties: mogelijk effect op groentijd voor rechtdoorgaand fietsverkeer op de Johannes Gerardtsweg – Insulindelaan, dat in de huidige situatie in een deelconflict wordt mee geregeld bij de verkeerslichten; een strook grond langs de Insulindelaan moet aangekocht worden.

Kostenindicatie:
Op basis van globale inschatting: investeringskosten orde grootte € 390.000,- ex BTW (zie bijlage 2)

Effectbeoordeling:

Aspect / criterium	Verwacht effect
Verkeersdoorstroming	Beperkte verbetering op noordelijke buitenring
Gebruik van alternatieve routes (rerouting)	Niet
Bereikbaarheid voor de stad	Kleine verbetering
Bereikbaarheid voor de regio	Geen wijziging

Aspect / criterium	Verwacht effect
Effect voor andere doelgroepen, waaronder (zwaar) vrachtverkeer en OV	Niet specifiek
Verkeersveiligheid, incl. oversteekbaarheid	Niet specifiek
Effecten op lucht en geluid, inclusief stikstof	Geen
Effecten op flora en fauna	Geen
Ruimtelijke impact	Beperkt
Procesmatige haalbaarheid (ruimtelijk, wet- en regelgeving)	Ja
Financiële haalbaarheid	Ja
Conclusie	Mogelijk kansrijk als lokale, optimaliserende maatregel

Kruispuntaanpassing Joh. Geradtsweg – Sumatralaan – Insulindelaan variant 3: toevoeging ontsluiting via Frits Spitsstraat



Bron: Quickscan korte termijn maatregelen Bereikbaarheid Media Park, Royal HaskoningDHV, juli 2018

Toelichting:
Het creëren van een extra ingang voor het verkeer naar het Media Park 150 meter ten westen van het kruispunt. Hiermee wordt een extra ontsluiting gecreëerd vanaf de Insulindelaan naar de Frits Spitsstraat, in combinatie met één van twee voornoemde kruispuntoptimalisaties. Bovenstaande figuur geeft de principeoplossing weer. Binnen deze principeoplossing zijn meerdere varianten mogelijk (alleen rechts in – rechts uit, alleen entree vanuit oosten of ook vanuit westen, alleen inkomend of ook uitgaand).

Effect volgens rapportage:
Mogelijke effecten van de maatregelen:

- mate van oplossend vermogen: zal de filevorming en met name de terugslag van de wachtrij op de Johannes Geradtsweg verminderen en uitstellen tot een later moment tijdens de ochtendspits en zal naar verwachting de terugslag geheel verdwijnen; geeft daarnaast meer keuzemogelijkheden voor automobilisten naar het Media Park.
- toekomstbestendigheid (‘no regret’ gehalte): de maatregel lost naar verwachting het knelpunt van de wachtrijvorming op het spoorviaduct en verder op, waarschijnlijk ook indien het verkeersaanbod (door andere maatregelen in Hilversum) verder zal toenemen.
- overige consequenties: afstemming met en toestemming van het Media Park, waar een extra ingang wordt gecreëerd en lokale wegaanpassingen noodzakelijk zijn; een strook grond langs de Insulindelaan moet aangekocht worden en een strook grond tussen Insulindelaan en Frits Spitsstraat.

Kostenindicatie:
Op basis van globale inschatting: investeringskosten orde grootte € 1.400.000,- ex BTW (zie bijlage 2)

Effectbeoordeling:

Aspect / criterium	Verwacht effect
Verkeersdoorstroming	Beperkte verbetering op noordelijke buitenring
Gebruik van alternatieve routes (rerouting)	Niet
Bereikbaarheid voor de stad	Kleine verbetering
Bereikbaarheid voor de regio	Geen wijziging
Effect voor andere doelgroepen, waaronder (zwaar) vrachtverkeer en OV	Niet specifiek
Verkeersveiligheid, incl. oversteekbaarheid	Niet specifiek
Effecten op lucht en geluid, inclusief stikstof	Geen
Effecten op flora en fauna	Geen
Ruimtelijke impact	Beperkt (nieuwe aansluiting)
Procesmatige haalbaarheid (ruimtelijk, wet- en regelgeving)	Ja
Financiële haalbaarheid	Ja
Conclusie	Mogelijk kansrijk als lokale, optimaliserende maatregel

Kruispuntaanpassing Joh. Geradtsweg – Sumatralaan – Insulindelaan variant 4: verlenging rechtsaffer + aparte fietsbrug



Bron: Quickscan korte termijn maatregelen Bereikbaarheid Media Park, Royal HaskoningDHV, juli 2018 (ook is deze verbinding genoemd in “Hilversum Media Park - Urban Vision 2030”, door UN Studio, juli 2018)

Toelichting:
Het verbreden van het spoorviaduct aan de noordzijde en daarmee een verlengde rechtsaffer vanaf de Johannes Geradtsweg naar het Media Park. Op deze wijze wordt ‘maximaal’ ruimte gecreëerd voor opstelstroken van voldoende lengte. De verlengde rechtsaffer vraagt een nieuwe, losse fietsbrug aan de noordzijde.

Effect volgens rapportage:
Mogelijke effecten van de maatregelen:

- mate van oplossend vermogen: zal de filevorming verminderen en de terugslag van de wachtrij op de Johannes Geradtsweg geheel wegnemen.
- toekomstbestendigheid (‘no regret’ gehalte): de maatregel lost het knelpunt van de wachtrijvorming op het spoorviaduct en verder op, waarschijnlijk ook indien het verkeersaanbod (door andere maatregelen in Hilversum) verder zal toenemen.
- overige consequenties: afstemming met en toestemming van Prorail; constructie technische haalbaarheid van spoorviaduct3; strook aan westzijde moet aangekocht worden; bomen daar te verwijderen, keerwand nodig; trap aan oostzijde te verplaatsen; misschien geluidstechnisch issue. Deze consequenties maken de haalbaarheid binnen enkele jaren onzeker.

Kostenindicatie:
Op basis van globale inschatting: investeringskosten orde grootte € 5.800.000,- ex BTW (zie bijlage 2)

Effectbeoordeling:

Aspect / criterium	Verwacht effect
Verkeersdoorstroming	Beperkte verbetering op noordelijke buitenring
Gebruik van alternatieve routes (rerouting)	Niet
Bereikbaarheid voor de stad	Kleine verbetering
Bereikbaarheid voor de regio	Geen wijziging
Effect voor andere doelgroepen, waaronder (zwaar) vrachtverkeer en OV	Beperkte verbetering voor fietsverkeer
Verkeersveiligheid, incl. oversteekbaarheid	Niet specifiek
Effecten op lucht en geluid, inclusief stikstof	Geen
Effecten op flora en fauna	Beperkt
Ruimtelijke impact	Beperkt
Procesmatige haalbaarheid (ruimtelijk, wet- en regelgeving)	Afstemming met en akkoord van ProRail noodzakelijk
Financiële haalbaarheid	Ja
Conclusie	Mogelijk kansrijk als lokale, optimaliserende maatregel

Kruispuntaanpassing Den Uylplein (Joh. Geradtsweg – Larenseweg – Kamerlingh Onnesweg): extra ruimte opstelstrook



Bron: Quickscan korte termijn maatregelen Bereikbaarheid Media Park, Royal HaskoningDHV, juli 2018

Toelichting:
Het creëren van een volwaardige dubbele linksaffer vanaf de Johannes Geradtsweg naar de Larenseweg biedt verlichting in de verkeersafwikkeling. Daarvoor moet opstelruimte gecreëerd worden tussen het voorrangspleintje en de stopstreep. Opheffing van enkele parkeerplaatsen en bomen is hiervoor noodzakelijk. Met deze maatregel wordt een structurele oplossing geboden en krijgt de ´kraan´ stad-uit voldoende capaciteit om het verkeer niet op de Johannes Geradtsweg vast te laten staan.

Effect volgens rapportage:
Mogelijke effecten van de maatregelen:

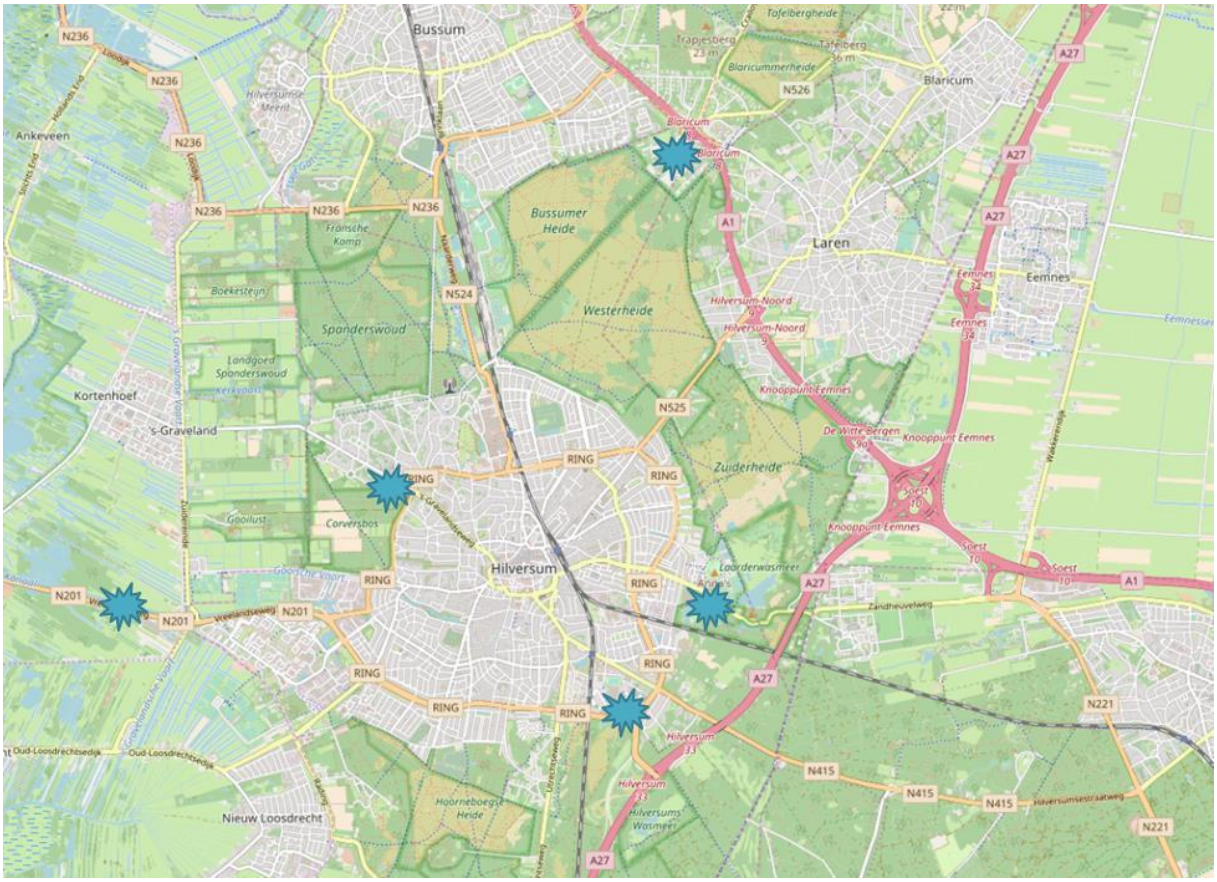
- mate van oplossend vermogen: deze maatregel heeft een groot oplossend vermogen. De uitstroom van verkeer vanaf de Johannes Gerardtsweg, die vooral linksafslaand verkeer richting Larenseweg / A1 betreft, wordt aanmerkelijk vergroot. Naar verwachting zullen de wachtrijen op de Johannes Geradtsweg hiermee verdwijnen.
- toekomstbestendigheid (‘no regret’ gehalte): 100% no regret, voor elke toekomstige situatie is met deze maatregel een ‘deugdelijk’ ontwerp van het kruispunt vanaf deze zijde gewaarborgd.
- overige consequenties: deze maatregel gaat ten koste van enkele (langs)parkeerplaatsen en bomen (die wellicht bij het voorrangspleintje herplant kunnen worden); ook zijn aanvullende maatregelen in verband met weggeluidhinder aan de aangelegen woningen noodzakelijk.

Kostenindicatie:
Op basis van globale inschatting: investeringskosten orde grootte € 150.000,- ex BTW (zie bijlage 2)

Effectbeoordeling:

Aspect / criterium	Verwacht effect
Verkeersdoorstroming	Substantiële verbetering op noordelijke buitenring
Gebruik van alternatieve routes (rerouting)	Niet
Bereikbaarheid voor de stad	Substantiële verbetering (‘stad uit’)
Bereikbaarheid voor de regio	Geen wijziging
Effect voor andere doelgroepen, waaronder (zwaar) vrachtverkeer en OV	Niet specifiek
Verkeersveiligheid, incl. oversteekbaarheid	Lokale verbetering
Effecten op lucht en geluid, inclusief stikstof	Geluidsissue naastgelegen woningen
Effecten op flora en fauna	Geen
Ruimtelijke impact	Beperkt
Procesmatige haalbaarheid (ruimtelijk, wet- en regelgeving)	Mogelijk wel, mogelijk niet (i.v.m. nieuwe rijstrook dicht langs woningen)
Financiële haalbaarheid	Ja
Conclusie	Mogelijk kansrijk als lokale, optimaliserende maatregel

Park & Bike voorzieningen aan de randen van de stad



Bron: Quickscan korte termijn maatregelen Bereikbaarheid Media Park, Royal HaskoningDHV, juli 2018

Toelichting:
Potentie zien we in het organiseren en realiseren van Park & Bike voorzieningen op enkele strategische punten aan de rand van de stad. Een locatie bij de A1-aansluiting Crailo, zoals ook recentelijk door enkele politieke partijen naar voren gebracht, is een potentieel geschikte en interessante locatie. Het concept kan verder worden uitgebreid naar andere ‘hoeken’ van Hilversum: bijvoorbeeld nabij het Arenapark, nabij het Havenkwartier en nabij Quatre Bras. Voorwaarde is dat deze locaties gemakkelijk bereikbaar zijn per auto (dus vóór de filegevoelige gebieden liggen) en dat vanaf die locaties goede fietsinfrastructuur naar de belangrijkste eindbestemmingen aanwezig is. Nader onderzoek voor de bepaling van exacte locaties is nodig.

Effect volgens rapportage:
Mogelijke effecten van de maatregelen:

- mate van oplossend vermogen: het effect op de verkeersafwikkeling op de buitenring moet niet overschat worden; het kan een beperkte bijdrage leveren aan een verminderde verkeersvraag, maar geen structurele oplossing bieden voor de doorstroming op de buitenring. Deze maatregel heeft wel een (beperkt) positief effect op andere wegen in Hilversum en levert een bijdrage voor verduurzaming van de mobiliteit.
- toekomstbestendigheid (‘no regret’ gehalte): 100% no regret.

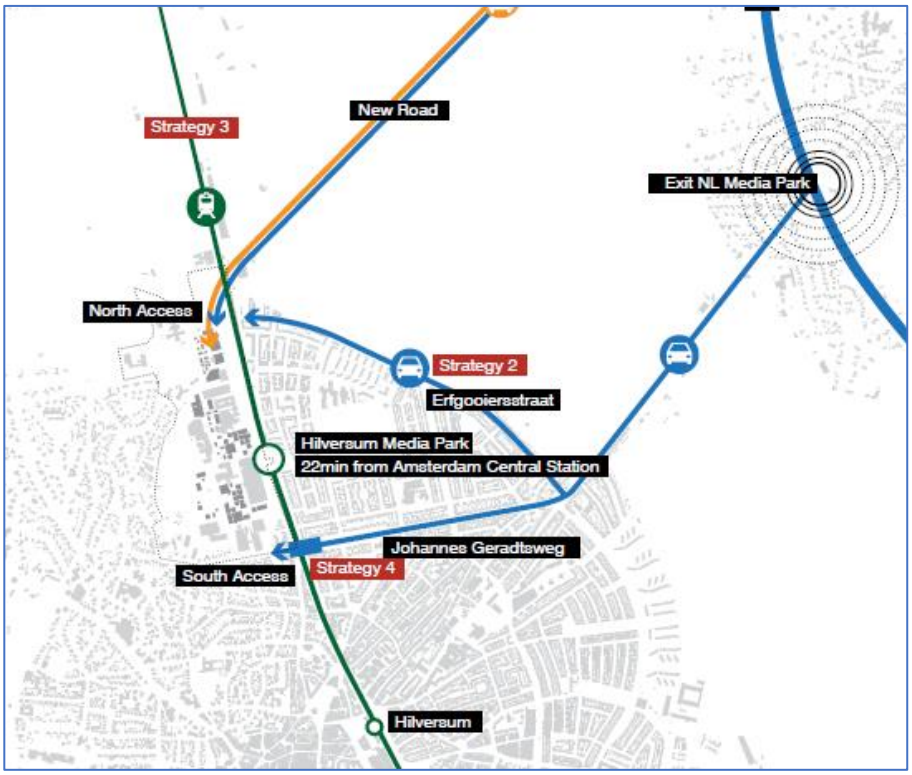
- overige consequenties: goede locaties moeten gevonden en ingericht worden, inclusief goede bereikbaarheid voor automobilisten vanaf ‘buitenzijde’ en goede fietsinfrastructuur naar belangrijkste bestemmingen.

Kostenindicatie:
Nader te bepalen, afhankelijk van invulling

Effectbeoordeling:

Aspect / criterium	Verwacht effect
Verkeersdoorstroming	Zeer beperkte verbetering op noordelijke buitenring
Gebruik van alternatieve routes (rerouting)	Niet
Bereikbaarheid voor de stad	Beperkte verbetering, extra alternatief
Bereikbaarheid voor de regio	Geen wijziging
Effect voor andere doelgroepen, waaronder (zwaar) vrachtverkeer en OV	Kleine toename in gebruik andere vervoerwijze (vanaf P&R stad in en uit)
Verkeersveiligheid, incl. oversteekbaarheid	Geen effect
Effecten op lucht en geluid, inclusief stikstof	Geen effect
Effecten op flora en fauna	Geen effect
Ruimtelijke impact	Afhankelijk van locaties P&R en plaatselijke situatie
Procesmatige haalbaarheid (ruimtelijk, wet- en regelgeving)	Ja
Financiële haalbaarheid	Ja
Conclusie	Niet kansrijk voor beoogd doel van dit onderzoek vanwege onvoldoende oplossend vermogen; wel interessante optie voor mobiliteitsvisie vanuit ander deelonderzoek

Verhoging frequentie trein tussen Amsterdam en Hilversum



Bron: Hilversum Media Park - Urban Vision 2030, UN Studio, juli 2018

Toelichting:
In dit visiedocument is een zestal mogelijke strategieën benoemd om congestie op en rond het Media Park te verminderen, allen gericht op een meer duurzame mobiliteitstoekomst voor Hilversum.

Optie 3 (van 6): verhoging van de frequentie van de treindiensten van Amsterdam naar Hilversum naar iedere 10 minuten.

Effect volgens rapportage:
Niet benoemd in de rapportage; gesteld wordt dat “verdere studie en analyse met lokale experts is vereist om te komen tot concrete invulling van de mobiliteitsuitdagingen.”

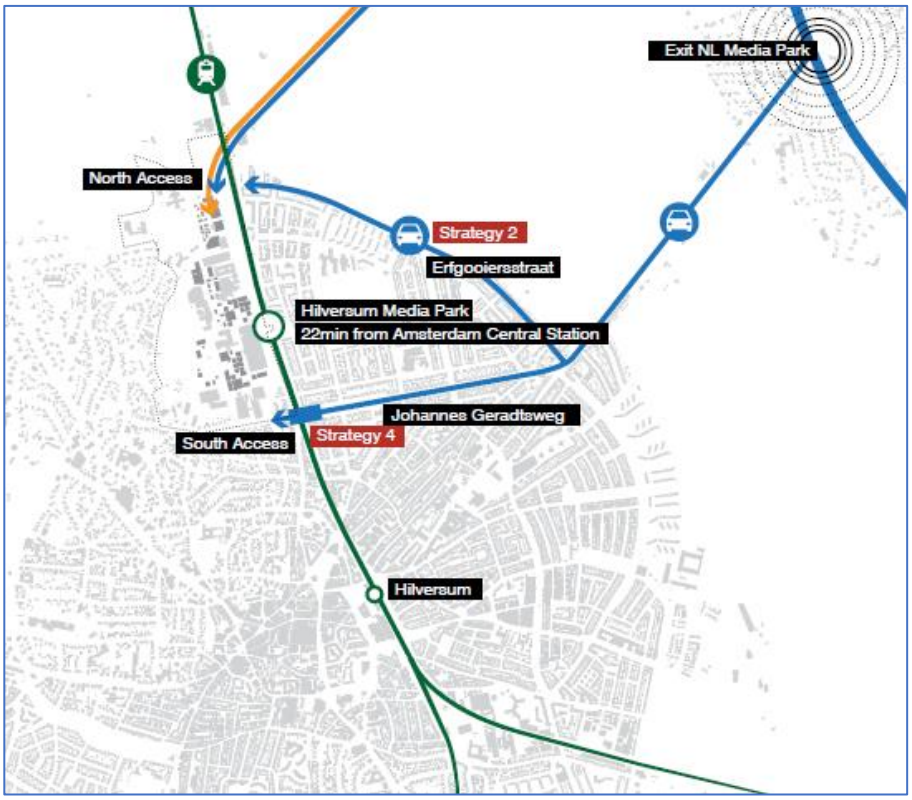
Kostenindicatie:
Investeringskosten € 0,-.

Effectbeoordeling:

Aspect / criterium	Verwacht effect
Verkeersdoorstroming	Geen of nauwelijks effect op noordelijke buitenring
Gebruik van alternatieve routes (rerouting)	Nee
Bereikbaarheid voor de stad	Beperkte verbetering
Bereikbaarheid voor de regio	Geen effect
Effect voor andere doelgroepen, waaronder (zwaar) vrachtverkeer en OV	Beperkte toename OV (treingebruik)

Aspect / criterium	Verwacht effect
Verkeersveiligheid, incl. oversteekbaarheid	Geen effect
Effecten op lucht en geluid, inclusief stikstof	Geen effect
Effecten op flora en fauna	Geen effect
Ruimtelijke impact	Geen effect
Procesmatige haalbaarheid (ruimtelijk, wet- en regelgeving)	Negatief, onderzoek “Inventarisatie Gooilijn” voor Vervoerregio Amsterdam (RHDHV, februari 2022) wijst uit dat deze optie voorlopig niet haalbaar is
Financiële haalbaarheid	N.v.t.
Conclusie	Niet kansrijk vanwege procesmatige haalbaarheid

Inzet van Park & Ride faciliteit bij station Hilversum Sportpark



Bron: Hilversum Media Park - Urban Vision 2030, UN Studio, juli 2018

Toelichting:
In dit visiedocument is een zestal mogelijke strategieën benoemd om congestie op en rond het Media Park te verminderen, allen gericht op een meer duurzame mobiliteitstoekomst voor Hilversum.

Optie 5 (van 6): gebruik maken van Park & Ride faciliteiten op Hilversum Sportpark en treinverbindingen naar het Media Park.

Effect volgens rapportage:
Niet benoemd in de rapportage; gesteld wordt dat “verdere studie en analyse met lokale experts is vereist om te komen tot concrete invulling van de mobiliteitsuitdagingen.”

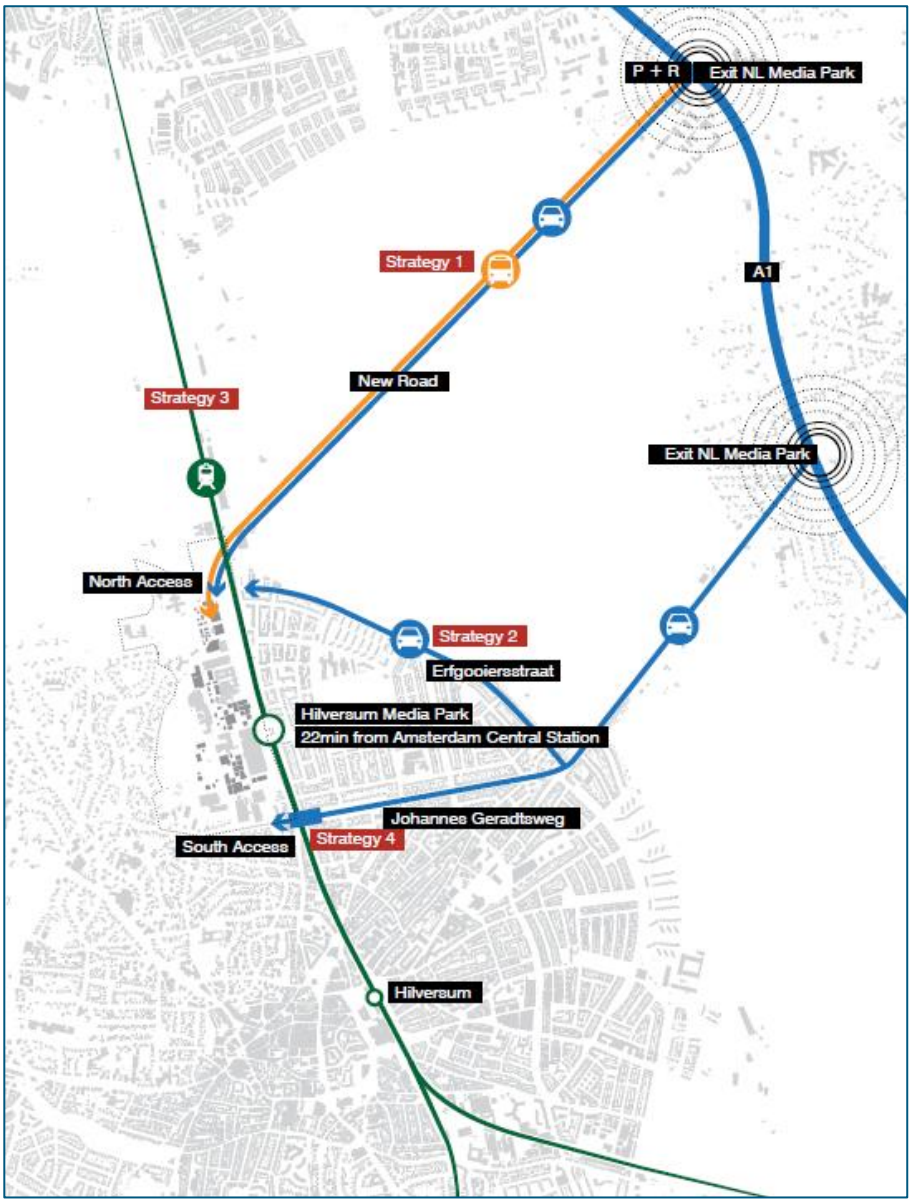
Kostenindicatie:
Op basis van globale inschatting: investeringskosten € 0,-, uitgaand van de bestaande faciliteiten

Effectbeoordeling:

Aspect / criterium	Verwacht effect
Verkeersdoorstroming	Zeer beperkte verbetering op noordelijke buitenring
Gebruik van alternatieve routes (rerouting)	Niet
Bereikbaarheid voor de stad	Geen verbetering (bestaande optie)
Bereikbaarheid voor de regio	Geen wijziging
Effect voor andere doelgroepen, waaronder (zwaar) vrachtverkeer en OV	Kleine toename in gebruik OV (vanaf P&R)

Aspect / criterium	Verwacht effect
Verkeersveiligheid, incl. oversteekbaarheid	Geen effect
Effecten op lucht en geluid, inclusief stikstof	Geen effect
Effecten op flora en fauna	Geen effect
Ruimtelijke impact	Geen (bestaande voorziening)
Procesmatige haalbaarheid (ruimtelijk, wet- en regelgeving)	Ja
Financiële haalbaarheid	Ja
Conclusie	Niet kansrijk voor beoogd doel van dit onderzoek vanwege nopvoldoende oplossend vermogen; wel interessante optie voor mobiliteitsvisie vanuit ander deelonderzoek

Ontwikkeling smart mobility apps t.b.v. mobiliteitsmogelijkheden bereikbaarheid Media Park



Bron: Hilversum Media Park - Urban Vision 2030, UN Studio, juli 2018

Toelichting:
In dit visiedocument is een zestal mogelijke strategieën benoemd om congestie op en rond het Media Park te verminderen, allen gericht op een meer duurzame mobiliteitstoekomst voor Hilversum.

Optie 6 (van 6): ontwikkeling van een app met mobiliteitsinformatie (smart mobility), waarin alle transport modaliteiten opgenomen en vergeleken kunnen worden.

Effect volgens rapportage:
Niet benoemd in de rapportage; gesteld wordt dat “verdere studie en analyse met lokale experts is vereist om te komen tot concrete invulling van de mobiliteitsuitdagingen.”

De beschikbaarheid van dergelijke apps kan een bijdrage leveren aan het verminderen van het aantal autoritten, in het geheel (door gebruik te maken van alternatieve vervoerwijzen) of op de drukste routes in spitstijden (door op andere tijden te rijden of via andere routes). Dit effect van de apps op zich op de verkeersdoorstroming zal miniem zijn, maar past wel in het gedachtengoed van de Mobiliteitsvisie.

Kostenindicatie:
Investeringskosten € 0,- (los van ontwikkelings- en implementatiekosten)

Effectbeoordeling:

Aspect / criterium	Verwacht effect
Verkeersdoorstroming	Geen effect
Gebruik van alternatieve routes (rerouting)	Niet
Bereikbaarheid voor de stad	Geen wijziging
Bereikbaarheid voor de regio	Geen wijziging
Effect voor andere doelgroepen, waaronder (zwaar) vrachtverkeer en OV	Kleine toename in gebruik andere vervoerwijze
Verkeersveiligheid, incl. oversteekbaarheid	Geen effect
Effecten op lucht en geluid, inclusief stikstof	Geen effect
Effecten op flora en fauna	Geen effect
Ruimtelijke impact	Geen effect
Procesmatige haalbaarheid (ruimtelijk, wet- en regelgeving)	Ja
Financiële haalbaarheid	Ja
Conclusie	Niet kansrijk vanwege onvoldoende oplossend vermogen

Nachtelijk verbod vrachtverkeer op de buitenring



Bron: Nachtelijk vrachtverkeersverbod buitenring Hilversum - Toets op juridische haalbaarheid, Goudappel Coffeng, januari 2019

Toelichting:
Door Meetel is in november 2015 een kentekenonderzoek uitgevoerd. Uit dat onderzoek blijkt dat ’s nachts (tussen 23.00 en 7.00) gemiddeld 61 zware vrachtauto’s over de Diependaalselaan rijden, waarvan 33 doorgaande vrachtauto’s (54% is doorgaand vrachtverkeer).

Effect volgens rapportage:
Een nachtelijke vrachtverkeersverbod op de buitenring van Hilversum is niet bij voorbaat ‘juridisch onhaalbaar’, maar kent wel grote afbreukrisico’s:

- Inhoudelijk afbreukrisico
- Procedureel afbreukrisico
- Juridisch afbreukrisico

Er moet voorts rekening gehouden worden met hoge kosten voor de invoering van een nachtelijk vrachtverkeersverbod. De geschetste risico’s en kosten zijn naar ons oordeel erg hoog in relatie tot het effect van de maatregel.

Kostenindicatie:
Investeringskosten € 0,- (los van procedurele kosten)

Effectbeoordeling:

Aspect / criterium	Verwacht effect
Verkeersdoorstroming	Geen effect
Gebruik van alternatieve routes (rerouting)	Niet
Bereikbaarheid voor de stad	Geen effect

Aspect / criterium	Verwacht effect
Bereikbaarheid voor de regio	Geen effect
Effect voor andere doelgroepen, waaronder (zwaar) vrachtverkeer en OV	Nadelig effect voor deel van (doorgaand) vrachtverkeer
Verkeersveiligheid, incl. oversteekbaarheid	Geen effect
Effecten op lucht en geluid, inclusief stikstof	Beperkt positief effect, voor nachtelijke uren
Effecten op flora en fauna	Geen effect
Ruimtelijke impact	Geen effect
Procesmatige haalbaarheid (ruimtelijk, wet- en regelgeving)	Zeer twijfelachtig
Financiële haalbaarheid	N.v.t.
Conclusie	Niet kansrijk vanwege juridische risico's en onvoldoende oplossend vermogen

Snelheidsverlaging van 50 km/uur naar 30 km/uur op hoofdwegen



Bron: Hoofdwegen in Hilversum van 50 km/uur naar 30 km/uur? - Onderzoek naar toekomstscenario's ten behoeve van de Mobiliteitsvisie 2040, Royal HaskoningDHV, april 2021

Toelichting:
Opties beschouwd:

1. Wijziging snelheidsregime op noordelijke buitenring (Johannes Geradtsweg – Insulindelaan – Godelindeweg – Krugerweg – Bussumergrintweg).
2. Wijziging snelheidsregime op Diependaalselaan, Zeverijnstraat en Gijsbrecht van Amstelstraat.
3. Wijziging snelheidsregime op gehele centrumring.
4. Wijziging snelheidsregime op alle wegen binnen de bebouwde kom.

Effect volgens rapportage:
Optie 1, terug naar 30 km/uur op de noordelijke buitenring, heeft duidelijk effect in routekeuzes. Substantiële afname, tot 7.800 mvt/etm, van intensiteiten op noordelijke buitenring. Toename op aantal omliggende straten in de wijken en meerdere hoofdwegen elders in Hilversum.

Optie 2, terug naar 30 km/uur op de zuidelijke buitenring, heeft ook duidelijk effect in routekeuzes. Substantiële afname, ca. 8.000 mvt/etm, van intensiteiten op zuidelijke buitenring. Toename op aantal omliggende straten in de wijken en meerdere hoofdwegen elders in Hilversum.

Eindconclusie: Op grond van het bovenstaande raden wij een snelheidsverlaging van 50 km/uur naar 30 km/uur voor delen van de buitenring of de gehele bebouwde kom af. De voordelen die dit oplevert staan tegenover serieuze nadelen en obstakels (en daarmee gepaard gaande hoge kosten).

Het scenario om de centrumring naar 30 km/uur te brengen (Variant 3) is mogelijk wel haalbaar, omdat de negatieve effecten hier duidelijk beperkter zijn (minder herverdeling van verkeer naar ‘kwetsbare’ wegen en straten).

Kostenindicatie:
Op basis van globale inschatting: investeringskosten orde grootte € 110.000,- ex BTW (zie bijlage 2, uitgaande van 5 plateaus als fysieke maatregelen)

Effectbeoordeling:

Aspect / criterium	Verwacht effect
Verkeersdoorstroming	Substantiële verbetering op noordelijke buitenring

Aspect / criterium	Verwacht effect
Gebruik van alternatieve routes (rerouting)	Ja, verkeer gaat routes door de wijken gebruiken
Bereikbaarheid voor de stad	Kleine verbetering
Bereikbaarheid voor de regio	Beperkt positief effect
Effect voor andere doelgroepen, waaronder (zwaar) vrachtverkeer en OV	Potentieel effect voor bus, afhankelijk van te nemen maatregelen
Verkeersveiligheid, incl. oversteekbaarheid	Beperkte verbetering op noordelijke buitenring (variant 1) c.q. zuidelijke buitenring (variant 2)
Effecten op lucht en geluid, inclusief stikstof	Geluidsissue op aantal wegen en straten in de wijken
Effecten op flora en fauna	Geen effect
Ruimtelijke impact	Geen effect
Procesmatige haalbaarheid (ruimtelijk, wet- en regelgeving)	Twijfelachtig
Financiële haalbaarheid	Ja
Conclusie	Niet kansrijk vanwege negatieve neveneffecten en (daarmee samenhangend) procesmatige haalbaarheid

Inzet van slimme verkeerslichten op buitenring



Bron: memo Slimme technologie in Hilversum, gemeente Hilversum, april 2022

Toelichting:
In 2040 is beoogd dat heel Hilversum is verbonden met iVRI's en slimme sensoren, wordt de data en informatie gedeeld met de verkeerscentrale alsmede ook met de NDW om te zorgen voor doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid van Hilversum.

De gemeente heeft momenteel 45 verkeerregelinstallaties in Hilversum staan, waarvan van 9 al iVRI's zijn, namelijk 3 op de Johannes Geradtsweg en 6 op de wegen die aansluiten op de oprit van de A27 (Diependaalselaan, Soestdijkerstraatweg en Oostereind). In de toekomst is de wens de overige VRI's ook intelligent te maken.

Met de slimme VRI's kan dynamisch verkeersmanagement worden geïmplementeerd, met het sturen van de hoeveelheid verkeer die 'toegelaten' wordt op 'kranen' aan de randen van de stad.

Toepassing ten behoeve van een betere doorstroming is initieel op de *noordelijke buitenring*, beoogd te gaan draaien in 2022. Van daaruit zal uitbreiding naar andere locaties in Hilversum plaatsvinden. De *zuidelijke buitenring* (Diependaalselaan) staat als eerstvolgende op de lijst.

Effect volgens rapportage:
Een goed functionerend dynamisch verkeersregeling zorgt voor een verbetering van de verkeersafwikkeling, een verbeterde doorstroming van het verkeer.

Kostenindicatie:
Investeringskosten € 30.000,- per iVRI (vervanging van bestaande VRI); exclusief ontwikkel- en implementatiekosten dynamische verkeersregeling.

Effectbeoordeling:

Aspect / criterium	Verwacht effect
Verkeersdoorstroming	Enige verbetering op buitenring, met name in drukke perioden
Gebruik van alternatieve routes (rerouting)	Nee
Bereikbaarheid voor de stad	Kleine verbetering
Bereikbaarheid voor de regio	Geen effect
Effect voor andere doelgroepen, waaronder (zwaar) vrachtverkeer en OV	Geen effect
Verkeersveiligheid, incl. oversteekbaarheid	Geen effect
Effecten op lucht en geluid, inclusief stikstof	Beperkt positief effect, minder stops, betere afwikkeling
Effecten op flora en fauna	Geen effect
Ruimtelijke impact	Geen effect
Procesmatige haalbaarheid (ruimtelijk, wet- en regelgeving)	Ja
Financiële haalbaarheid	Ja
Conclusie	Kansrijk als lokale, optimaliserende maatregel (reeds in uitvoering voor noordelijke buitenring)

Mobiliteitsmanagement: keuze voor alternatieve modaliteiten



Bron: --

Toelichting:
Mobiliteitsmanagement kan ingezet worden als instrument, met name vanuit bedrijven of werkgelegenheidsgebieden, om verplaatsingen van mensen minder met de auto te laten plaatsvinden, of op tijdstippen dat het wegennet niet overbelast is. Dit kan door afspraken te maken (werktijden, carpoolen), door prikkels in te bouwen die werknemers stimuleren andere vervoerwijzen te gebruiken (financiële tegemoetkoming voor OV-gebruik of fiets, parkeerbeperkingen, milieubewustzijn vergroten) of zelfs door alternatieve vervoerwijzen te faciliteren of te organiseren (bedrijfsbusjes, betalen voor OV-lijnen, carpoolen, bedrijfs(e-)fietsen).

Effect:
Mobiliteitsmanagement kan een bijdrage leveren aan het verminderen van het aantal autoritten, in het geheel (door gebruik te maken van alternatieve vervoerwijzen) of op de drukste routes in spitstijden (door op andere tijden te rijden of via andere routes). Het effect op de verkeersdoorstroming zal niet groot zijn, maar mogelijk wel merkbaar, zeker bij grootschalige toepassing, en past bovendien goed in het gedachtengoed van de mobiliteitstransitie.

Verdere ondersteuning door goede informatievoorziening, bijvoorbeeld via smart mobility apps (zie eerdere maatregel) kunnen het effect verder versterken.

Kostenindicatie:
Investeringskosten € 0,- (los van organisatorische en interne bedrijfskosten), tenzij eigen vervoer georganiseerd en gefinancierd wordt.

Effectbeoordeling:

Aspect / criterium	Verwacht effect
Verkeersdoorstroming	Beperkt effect
Gebruik van alternatieve routes (rerouting)	Niet
Bereikbaarheid voor de stad	Geen wijziging
Bereikbaarheid voor de regio	Geen wijziging
Effect voor andere doelgroepen, waaronder (zwaar) vrachtverkeer en OV	Kleine toename in gebruik andere vervoerwijze
Verkeersveiligheid, incl. oversteekbaarheid	Geen effect
Effecten op lucht en geluid, inclusief stikstof	Geen effect
Effecten op flora en fauna	Geen effect
Ruimtelijke impact	Geen effect
Procesmatige haalbaarheid (ruimtelijk, wet- en regelgeving)	Ja
Financiële haalbaarheid	Ja
Conclusie	Kansrijk als aanvullende, optimaliserende maatregel

Bijlage 2: Kostenindicatie mogelijk kansrijke opties

Kostenindicatie op basis van globale raming van de 'hoeveelheden'. Uitgangspunten: exclusief vastgoedkosten, amoveren gebouwen, bomenkap e.d., exclusief kabels en leidingen, grondwaterstand vlak onder maaiveld, exclusief BTW.

Maatregelen	Kosten
Nieuwe verbinding langs Erfgooiersstraat, langs de hei via Hilversum-noord	**€ 7.725.000**
2x1 weg, GOW, 80 km/uur, breedte 7,5m incl. fundering	€ 3.937.500
lengte 2800 m	
ligging: op maaiveld	
aansluiting noordwestzijde: nieuw kruispunt 3-taks VRI (2 opstelstroken per tak)	€ 1.500.000
aansluiting zuidoost: nieuw kruispunt 3-taks VRI (3 opstelstroken per tak)	€ 2.062.500
3 nieuwe gelijkvloerse oversteken voor voetgangers VRI (GOP)	€ 225.000
Aanpassing kruispunt Joh. Geradtsweg – Sumatralaan – Insulindelaan variant 1: herindeling opstelstroken	**€ 418.750**
herindeling profiel kriuspunt op twee takken: opstelstroken, middeneiland, belijning	€ 262.500
aanhechten 125 m aan één tak, 5m breed	€ 156.250
Aanpassing kruispunt Joh. Geradtsweg – Sumatralaan – Insulindelaan variant 2: herindeling opstelstroken	**€ 387.500**
aanhechten nieuwe rijstrook aan één zijde kruispunt, 125 m, 3.5m breed	€ 125.000
herindeling profiel kriuspunt op twee takken: opstelstroken, middeneiland, belijning	€ 262.500
Aanpassing kruispunt Joh. Geradtsweg – Sumatralaan – Insulindelaan variant 3: toevoeging ontsluiting via Frits Spitsstraat	**€ 1.400.000**
nieuwe weg aanleggen, 600m, ETW, breedte rijloper 6m	€ 900.000
nieuw kruispunt maken, voorrangskruispunt	€ 500.000
Aanpassing kruispunt Joh. Geradtsweg – Sumatralaan – Insulindelaan variant 4: verlenging rechtsaffer + aparte fietsbrug	**€ 5.773.750**
nieuwe fietsbrug aan bestaand spoorviaduct ´hangen´, over spoor heen, lengte 75m, 6m breed	€ 5.625.000
verbreding rijbaan over 100m, 3m breed inclusief fundering + tussenberm 2m + verleggen fietspad 4m	€ 148.750

Maatregelen	Kosten
Aanpassing kruispunt Den Uylplein (Joh. Geradtsweg – Larenseweg – K. Onnesweg): extra ruimte opstelstrook	**€ 152.500**
aanhechten nieuwe rijstrook aan één zijde kruispunt, 125 m, 3.5m breed	€ 125.000
aanpassen plaatsing verkeerslichten aan deze zijde kruispunt	€ 25.000
herindeling belijning kruispunt op dezelfde tak	€ 2.500
Park & Bike voorzieningen aan de randen van de stad	**n.t.b.**
nader te bepalen (afhankelijk van invulling)	niet af te prijzen zonder nadere detaillering
Verhoging frequentie trein tussen Amsterdam en Hilversum	**€ 0**
geen kosten	
Inzet van Park & Ride faciliteit bij station Hilversum Sportpark	**€ 0**
bestaande faciliteiten	
Ontwikkeling smart mobility app t.b.v. bereikbaarheid Media Park	**€ 0**
geen kosten (los van ontwikkelings- en implementatiekosten)	
Nachtelijk verbod vrachtverkeer op de buitenring	**€ 0**
geen kosten (los van procedurele kosten)	
Snelheidsverlaging van 50 km/uur naar 30 km/uur op hoofdwegen	**€ 112.500**
5 plateaus ter plaatse van kruispunten (als aanname voor infrastructurele invulling), 60m2 per plateau	€ 112.500
Inzet van slimme verkeerslichten	**€ 30.000**
vervanging van VRI door iVRI (per stuk)	€ 30.000
Mobiliteitsmanagement: keuze voor alternatieve modaliteiten	**€ 0**
geen kosten (los van organisatorische kosten), tenzij extra vervoer wordt aangeboden	