RAPPORT

Verkeerskundige effecten Chw-bestemmingsplan 1221 inclusief knip Bruisend Hart

Klant: Gemeente Hilversum

Referentie: BH8270MIRP2107231250

Status: Definitief/P02

Datum: 22-7-2021



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**
reception.ame-la@nl.rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document:	Verkeerskundige effecten Chw-bestemmingsplan 1221 inclusief knip Bruisend Hart
Referentie:	BH8270MIRP2107231250
Status:	P02/Definitief
Datum:	22-7-2021
Projectnummer:	BH8270-104

Opgesteld door: Joep Coopmans, Jan Algra

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 persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

Inhoud

1 Inleiding 2

1.1 De context 2

1.2 De scope van het onderzoek 3

2 De effecten 5

2.1 Verkeersintensiteiten en routekeuze planvariant 5

2.2 Aanvullende variant 6

2.3 Verkeersintensiteiten en routekeuze aanvullende variant 7

3 Conclusies 9

Bijlage 1: Modelplots verkeersprognoses 10

1 Inleiding

1.1 De context

Bewoners, ontwikkelende partijen, ondernemers, maatschappelijke organisaties en gemeente hebben met elkaar de Gebiedsagenda 1221 opgesteld. Deze agenda geeft richting aan de toekomst van de Geuzenbuurt, Electrobuurt en Kleine Driftbuurt, samen postcodegebied 1221.

In de gebiedsagenda worden diverse ontwikkellocaties en projecten onderscheiden. Figuur 1 toont een visualisatie hiervan.



Figuur 1: Visualisatie Gebiedsagenda 1221 met ontwikkellocaties en projecten

De ontwikkeling van het ‘Oosterplein en omgeving’, het ‘Bruisend Hart’ genoemd, valt onder de Gebiedsagenda 1221, maar maakt geen onderdeel uit van het Chw-bestemmingsplan 1221. Alle genoemde ontwikkellocaties zijn meegenomen in dit onderzoek.

In het kader van de ontwikkeling van deze gebiedsagenda is relevant te bezien wat de verkeerskundige effecten zijn. De gemeente Hilversum heeft Royal HaskoningDHV opdracht gegeven deze verkenning uit te voeren.

1.2 De scope van het onderzoek

In dit onderzoek is het voorliggende ontwikkelscenario van het Chw-bestemmingsplan 1221 plus die van het Bruisend Hart getoetst op zijn verkeerseffecten met behulp van het bestaande verkeers-prognosemodel “Hilversum e.o.”. Dit model, vorig jaar geactualiseerd, kent een prognosejaar 2040 waarin een referentiesituatie is vervaardigd, die uit gaat van autonome ontwikkelingen in en rond Hilversum, waartoe ook ruimtelijke ontwikkelingen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden behoren. Zo zit in deze referentiesituatie de herontwikkeling van het Stationsgebied, inclusief de omlegging van de centrumring om de markt heen, en ook de afsluiting van de Kleine Spoorbomen.

Op basis van aangeleverde wijzigingen in de sociaaleconomische gegevens (woningen en bedrijvigheid) in het plangebied 1221, is een planvariant gemaakt voor 2040 en doorgerekend om de optredende effecten in verkeersstromen inzichtelijk te maken. De hierbij gehanteerde uitgangspunten zijn de volgende:

- De uitgangspunten zoals gehanteerd voor de berekeningen van de verkeerskundige effecten van het Chw-bestemmingsplan 1221:
    - Op dit moment zijn er 7 ontwikkellocaties waar sprake is van actuele planvorming. Dan gaat het om: de Wybertjesfabriek, de Grote Sigarenfabriek, Van Son, de Korte Noorderweg, het Venetapark, Hunkemöller en de Lijsterweg/Zuiderweg.
    - Op deze 7 ontwikkellocaties is een programma voorzien van in totaal 1.150 woningen en nieuwe bedrijvigheid. Voor werkgelegenheid is het uitgangspunt dat het aantal arbeidsplaatsen behouden blijft.
    - Naast deze actuele ontwikkellocaties wordt verondersteld dat in 2030 of daarna nog meer ontwikkelingen zullen plaatsvinden. Dan gaat het bijvoorbeeld om het Oosterspoorplein en omgeving en mogelijk de Busremise, Larenseweg 137-139 en panden aan de Noorderweg en Lijsterweg.
    - Dit onderzoek heeft, net als het bestemmingsplan, een horizon tot 2040. Dat vraagt een inschatting van het te realiseren programma tot aan 2040. Die raming is, inclusief het programma voor het Bruisend Hart, netto 1.800 woningen bij behoud van het huidige aantal arbeidsplaatsen.
    - Voor het gebied 1221 is uitgegaan van een aangescherpte parkeernorm voor nieuwbouw, conform de “Beleidsnotitie Parkeernormering OV-Knooppunten”.

Gekoppeld aan de ontwikkeling van het Bruisend Hart zijn ook twee infrastructurele maatregelen voorzien:

1. Een ‘knip’ voor gemotoriseerd verkeer op de Kleine Drift tussen de Larenseweg en de Zuiderweg;
2. Het instellen van eenrichtingsverkeer op de Noorderweg in noordelijke richting (richting Kleine Spoorbomen) tussen de Larenseweg en de Simon Stevinweg.

Deze aanpassingen zijn ook in de planvariant in het verkeersmodel opgenomen. In Figuur 2 zijn deze infrastructurele maatregelen op kaart aangegeven.

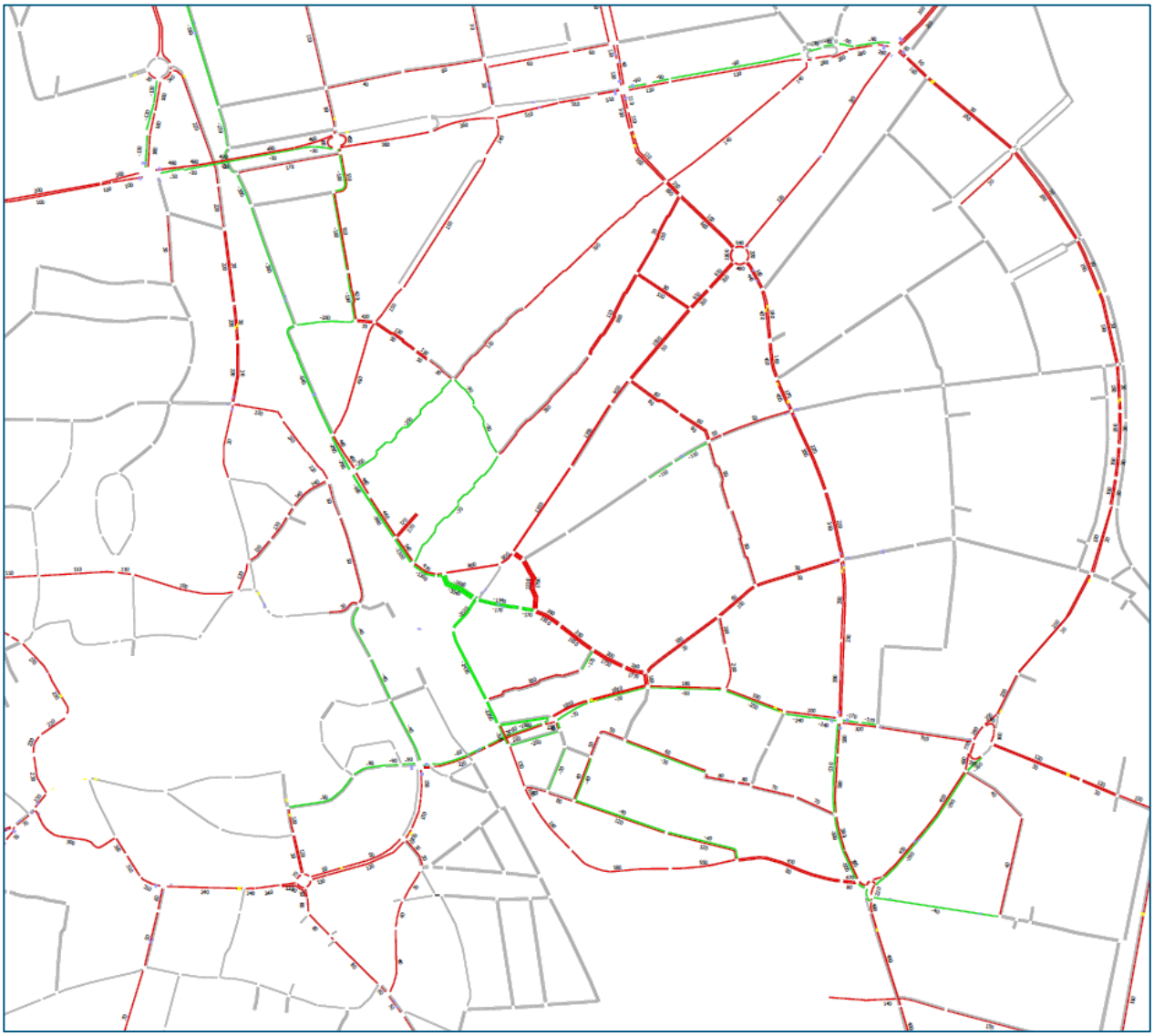


Figuur 2: Knip op Kleine Drift en eenrichtingsverkeer op Noorderweg

2 De effecten

2.1 Verkeersintensiteiten en routekeuze planvariant

De variant is onderzocht door de verkeerskundige effecten te toetsen in het verkeersmodel “Hilversum en omstreken”. Alle modelplots zijn als Bijlage 1 met deze rapportage meegeleverd. In Figuur 3 zijn de wijzigingen in verkeersstromen visueel weergegeven, waarbij groen een afname betekent en rood een toename van verkeer ten opzichte van de Referentievariant 2040.



Figuur 3: Verschilplot verkeersintensiteiten planvariant op etmaalbasis variant ten opzichte van Referentievariant 2040

De ontwikkellocaties zorgen voor enige toenames van de verkeersgeneratie en verschuivingen van de verkeersintensiteiten. De grootste invloed op de verkeersstromen hebben de infrastructurele maatregelen. Deze zorgen (noodgedwongen) voor andere routes voor een deel van het verkeer.

Verkeer dat voorheen de routes Noorderweg – Kleine Drift – Zuiderweg – Prof. Kochstraat en Larenseweg – Kleine Drift – Zuiderweg – Prof. Kochstraat gebruikten, neemt nu de volgende routes:

- Het merendeel: Boerhaavestraat – Kleine Drift – Prof. Kochstraat;

- Een deel: Larenseweg – Jan van der Heijdenstraat;
- Een deel: Geuzenweg – Jan van der Heijdenstraat;
- Verder kleine toenames op andere routes, zoals de buitenring en de centrumring.

Verkeer dat voorheen de route Kleine Drift – Noorderweg richting Kleine Spoorbomen gebruikten, nemen nu nagenoeg volledig de route Kleine Drift – Boerhaavestraat – Larenseweg – Noorderweg.

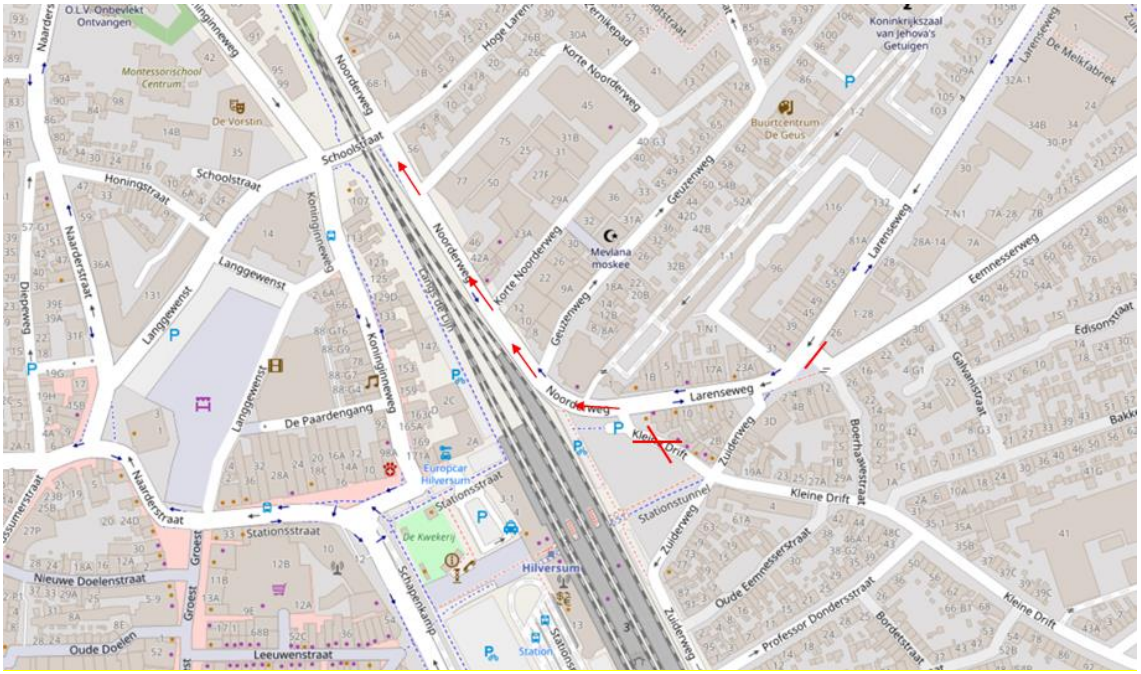
De voornaamste verkeerskundige effecten, wijzigingen van de verkeersintensiteiten zijn de volgende:

- Boerhaavestraat: + 3.980 mvt/etm (op een etmaaltotaal van 300 in de 2040 referentiesituatie);
- Kleine Drift: + ca. 2.000 mvt/etm (op totaal van ca. 2.000);
- Prof. Kochstraat: + ca. 1.800 mvt/etm (op totaal van ca. 10.500);
- Larenseweg: +900 tot 1.350 mvt/etm (op etmaaltotaal van 1.900 tot 5.500);
- Jan van der Heijdenstraat: + ca. 500 mvt/etm (op totaal van ca. 6.500);
- Deel Geuzenweg: + ca. 600 mvt/etm (op totaal van ca. 900);
- Snelliuslaan en deel Huygenstraat: + 500 mvt/etm (op totaal van ca. 2.000);
- Liebergerweg (oostelijk deel): + 500 mvt/etm (op totaal van ca. 900);
- Noorderweg: -/- 650 tot 1.350 mvt/etm (op totaal van ca. 3.500);
- Zuiderweg: -/- ca. 2.300 mvt/etm (op totaal van ca. 2.900).

De verkeerstoename op de Boerhaavestraat is ongewenst en maakt deze variant onhaalbaar. Om deze reden is een aanvullende variant opgesteld en doorgerekend. Deze komt in de volgende paragraaf aan de orde.

2.2 Aanvullende variant

In de aanvullende variant is een extra infrastructurele maatregel genomen op de planvariant, om te voorkomen dat de Boerhaavestraat als route wordt gebruikt. Daartoe is de verbinding tussen de Larenseweg en de Eemnesserweg (die direct doorloopt in de Boerhaavestraat) dicht gezet. Figuur 4 toont dit op kaart.

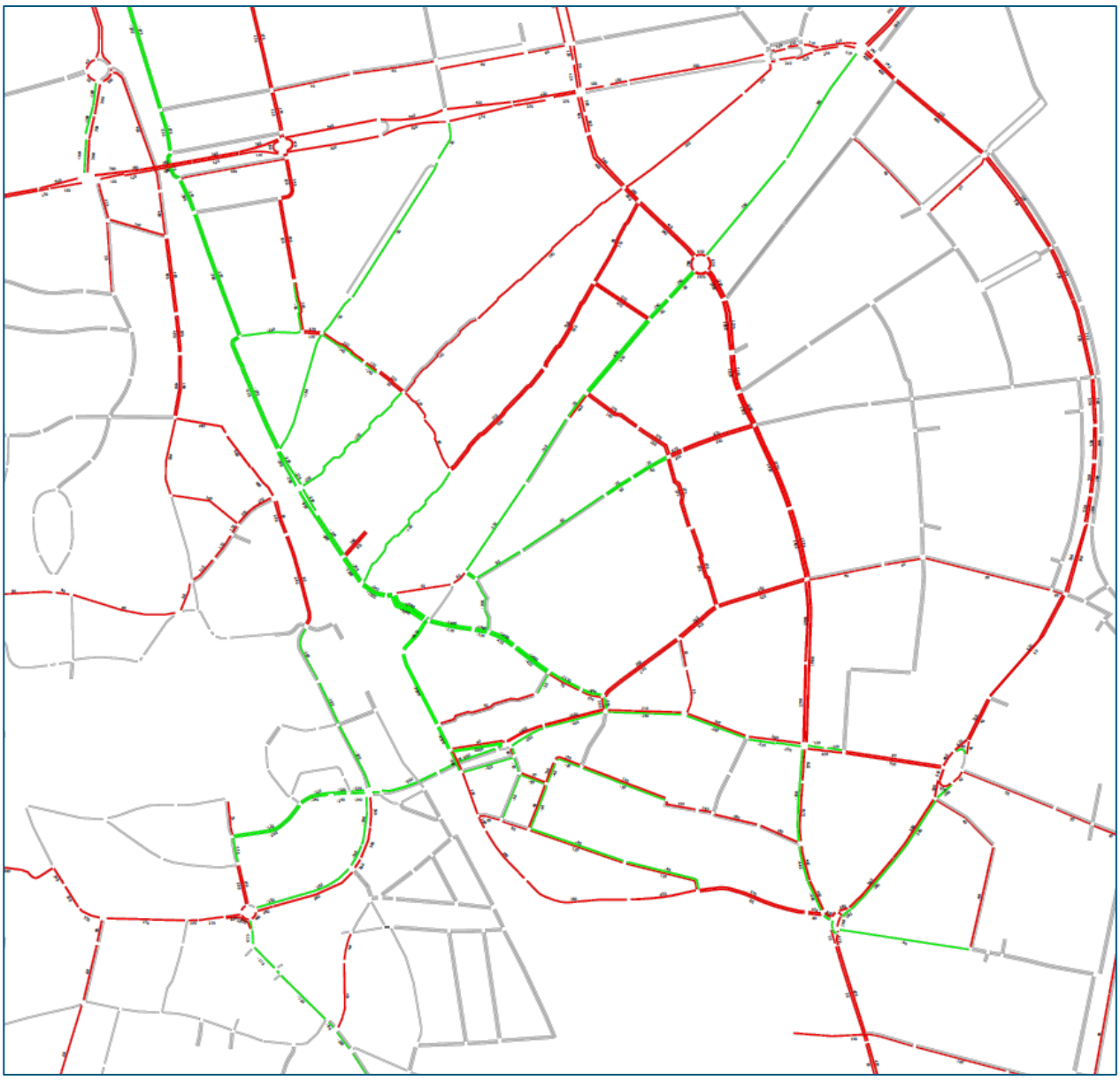


Figuur 4: Knip op Kleine Drift en eenrichtingsverkeer op Noorderweg

2.3 Verkeersintensiteiten en routekeuze aanvullende variant

Ook deze variant is met het verkeersmodel doorgerekend en onderzocht op zijn verkeerskundige effecten. Alle modelplots zijn als Bijlage 1 met deze rapportage meegeleverd.

In Figuur 5 zijn de wijzigingen in verkeersstromen visueel weergegeven, waarbij groen een afname betekent en rood een toename van verkeer ten opzichte van de Referentievariant 2040.



Figuur 5: Verschilplot verkeersintensiteiten aanvullende variant met extra knip op etmaalbasis variant t.o.v. Referentievariant 2040

In deze variant gaat het verkeer dat voorheen de route Noorderweg / Larenseweg – Kleine Drift – Zuiderweg – Prof. Kochstraat en de route Kleine Drift – Noorderweg richting Kleine Spoorbomen gebruikten, zich gaat verspreiden over meerdere wegen en routes. Er zijn geen duidelijke routes die de bestaande overnemen. Ook is duidelijk dat, ten gevolge van de maatregelen, verkeer meer ´naar buiten wordt gebruikt´, routes en wegen gaat gebruiken buiten de wijk om.

De voornaamste verkeerskundige effecten, wijzigingen van de verkeersintensiteiten zijn de volgende:

- Jan van der Heijdenstraat: + 800 tot 2.000 mvt/etm (op een etmaaltotaal van ca. 6.500 in de 2040 referentiesituatie);
- Lorentzweg: + 500 tot 1.200 mvt/etm (op totaal van ca. 800 tot 1.500);
- Deel Eemnesserweg: + ca. 1.200 mvt/etm (op totaal van ca. 1.500);
- Ampèrestraat: + ca. 600 mvt/etm (op totaal van ca. 2.500);
- Prof. Kochstraat: + ca. 1.200 mvt/etm (op totaal van ca. 10.500);
- Deel Geuzenweg: + ca. 900 mvt/etm (op totaal van ca. 900);
- Snelliuslaan en deel Huygenstraat: + 600 mvt/etm (op totaal van ca. 2.000);
- Liebergerweg (oostelijk deel): + 500 mvt/etm (op totaal van ca. 900);
- Lage Naarderweg: + ca. 700 mvt/etm (op totaal van ca. 6.700);
- Buitenring oost en noord: tot ca. +700 mvt/etm;
- Noorderweg: -/- 1.000 tot 1.500 mvt/etm (op totaal van ca. 3.500);
- Zuiderweg: -/- ca. 2.600 mvt/etm (op totaal van ca. 2.900);
- Kleine Drift: -/- ca. 1.600 mvt/etm (op totaal van ca. 2.000);
- Beatrixtunnel: -/- ca. 600 mvt/etm (op totaal van ca. 12.700).

3 Conclusies

De transformatie van het postcodegebied 1221 in Hilversum, vanuit de daartoe opgestelde Gebiedsagenda, heeft consequenties voor de verkeersstromen in het gebied. Met het toevoegen van de ontwikkellocaties vanuit het Chw-bestemmingsplan en het Bruisend Hart wordt verwacht dat er netto 1.800 woningen in het gebied bij komen en nieuwe bedrijvigheid erbij komt, maar oude verdwijnt, resulteert in netto hetzelfde aantal arbeidsplaatsen. Dit leidt tot extra aantal autoritten en hogere verkeersintensiteiten, al worden deze enigszins beperkt door strikte parkeernormering.

Om de verkeersstromen wenselijk te laten lopen en ook de leefbaarheid in nieuw te ontwikkelen gebied aantrekkelijk te laten zijn, zijn enkele infrastructurele aanpassingen voorzien: een knip op de Kleine Drift tussen Larenseweg en Zuiderweg en het instellen van eenrichtingsverkeer op de Noorderweg, tussen de Larenseweg en de Kleine Spoorbomen (verbieden tegenrichting).

Uit de analyse met het verkeersmodel is gebleken dat een aanvullende maatregel noodzakelijk is om te voorkomen dat verkeer via de Boerhaavestraat routes gaat gebruiken door de wijk. Daarom is aanvullend een knip voorzien op de Eemnesserweg, direct bij de Larenseweg. Verkeer binnen de wijk wordt hiermee beperkt beïnvloed en doorgaand verkeer wordt op deze manier effectief tegengegaan.

Met deze maatregelen gaan de verkeersintensiteiten zich verdelen over meerdere routes en wegen, voornamelijk aan de buitenrand van de wijk. De grootste toename is voorzien op de Jan van der Heijdenstraat, een straat met een gebiedsontsluitende functie. De toenames op wegen en straten in de wijk blijven beperkt. Straten in de wijk die enig extra verkeer krijgen zijn de Lorentzweg, de Ampèrestraat en een dele van de Eemnesserweg. Deze toenames zijn beperkt in omvang (enkele honderden voertuigen per etmaal extra).

Diverse andere straten en wegen in de wijk worden juist ontlast en krijgen veel minder verkeer te verwerken, met nam de Kleine Drift en de Zuiderweg worden veel rustiger.

Deze herverdeling van de verkeersstromen lijkt voor de verkeersafwikkeling acceptabel (maar is niet verder in detail onderzocht). De verkeerssituatie en de leefbaarheid, zeker in de wijk, zal op deze manier verbeteren, zonder dat dit naar verwachting leidt tot nieuwe knelpunten op het wegennet elders.

Bijlage 1: Modelplots verkeersprognoses

Separaat bijgevoegde modelplots van variant Gebiedsagenda 1221:

Planvariant:
- Verkeersintensiteiten ochtendspitsuur 2040;
- Verkeersintensiteiten avondspitsuur 2040;
- Verkeersintensiteiten etmaalperiode 2040;
- Verschilplot verkeersintensiteiten ochtendspitsuur variant 2040 ten opzichte van referentiesituatie 2040 en huidige situatie 2019;
- Verschilplot verkeersintensiteiten avondspitsuur variant 2040 ten opzichte van referentiesituatie 2040 en huidige situatie 2019;
- Verschilplot verkeersintensiteiten etmaalperiode variant 2040 ten opzichte van referentiesituatie 2040 en huidige situatie 2019, in absolute aantallen en in percentages.

Aanvullende variant:
- Verkeersintensiteiten ochtendspitsuur 2040;
- Verkeersintensiteiten avondspitsuur 2040;
- Verkeersintensiteiten etmaalperiode 2040;
- Verschilplot verkeersintensiteiten ochtendspitsuur variant 2040 ten opzichte van referentiesituatie 2040 en huidige situatie 2019;
- Verschilplot verkeersintensiteiten avondspitsuur variant 2040 ten opzichte van referentiesituatie 2040 en huidige situatie 2019;
- Verschilplot verkeersintensiteiten etmaalperiode variant 2040 ten opzichte van referentiesituatie 2040 en huidige situatie 2019, in absolute aantallen en in percentages.