

VOORSTEL

zaaknummer: 1042901
afdelingsnaam: BenO-Projecten
steller: Charles Mann
telefoonnummer 06-28835192
onderwerp: Buitenring Noord – Maatregelen Johannes Geradtsweg

Voorstel

Het college te adviseren:

1. Met de budget neutrale maatregelen “doseren van het verkeer vanaf het dr. Den Uylplein” en “doseren van het verkeer komende vanaf de Sumatralaan (Media Park) en de Insulindelaan” op de korte termijn in te zetten op:
 - a. een verbetering van de doorstroming van gemotoriseerd verkeer op de Johannes Geradtsweg;
 - b. een verbetering van de leefbaarheid langs de Johannes Geradtsweg en in de wijken aan de noordzijde van deze weg.
2. De maatregelen “verlengen van de rechtsaffer richting Media Park in combinatie met een fietsbrug” en “voor het Den Uylplein het verlengen van het linksafvak richting de N525” (het *verlengen van opstelvakken voor verkeer*) als terugvaloptie in te zetten, wanneer in het eerste kwartaal van 2022 blijkt dat het *doseren van het verkeer* (punt 1.) geen oplossing biedt.

Samenvatting

Naar aanleiding van het besluit Kleine Spoorbomen KL29 “Overweg dicht voor autoverkeer” d.d. 6 mei 2020 is ook besloten in te zetten op een verbetering van de doorstroming van gemotoriseerd verkeer op de Johannes Geradtsweg. Bij dat raadsbesluit is voorgesteld om het opstelvak vanaf de Johannes Geradtsweg rechtsaf naar het Media Park te verlengen en een fietsbrug te realiseren. In de periode volgend op het raadsbesluit is samen met de bewoners van de Johannes Geradtsweg en een onafhankelijk verkeerskundige van bureau Verkeersatelier onderzocht welke oplossingen er zijn voor de verkeershinder en het verbeteren van de leefbaarheid langs de Johannes Geradtsweg en welke mogelijkheden er nog meer zijn om de doorstroming van het verkeer te verbeteren. Er zijn verschillende oplossingen verder uitgewerkt en er is een proef met het doseren van het verkeer uitgevoerd. Dit heeft geleid tot een memo met conclusies en aanbevelingen van de onafhankelijk verkeerskundige. Het voorstel is nu om opvolging te geven aan de maatregelen die in dat memo voorgesteld worden. De memo maakt integraal onderdeel uit van dit voorstel (zie bijlage 1).

Met de maatregelen opgenomen in dit voorstel wordt tevens ingegaan op motie M20-31 en is deze afgedaan. Parallel aan dit voorstel wordt een raadsvoorstel voor Kleine Spoorbomen (‘maatregelen in de wijk’) ingebracht.

Inleiding en voorgeschiedenis

De gemeenteraad van Hilversum heeft op 6 mei 2020 besloten de spoorwegovergang ‘de Kleine Spoorbomen’ te sluiten voor gemotoriseerd verkeer en is voornemens het stationsgebied een metamorfose te laten ondergaan. Deze ontwikkelingen leiden tot een meer autoluw centrum van Hilversum en tot meer

verkeersdrukte op de ringwegen. Het autoverkeer op de Buitenring Noord (Johannes Geradtsweg) is al fors en neemt bij de voorgestelde sluiting van de spoorwegovergang verder toe. Dit maakt het noodzakelijk om de doorstroming van het verkeer op de Johannes Geradtsweg te verbeteren. Ten behoeve van de doorstroming in westelijke richting (richting Insulindelaan) is daarom (bij het besluit van 6 mei 2020) voorgesteld om het opstelvak vanaf de Johannes Geradtsweg rechtsaf naar het Media Park te verlengen tot op het bestaande spoorviaduct. Ten behoeve van de doorstroming in oostelijke richting (richting dr. Den Uylplein) is voorgesteld om het opstelvak linksaf naar de N525 (Larenseweg) te verlengen.

De bewoners van de Johannes Geradtsweg (verenigd in de Klankbordgroep Johannes Geradtsweg) zijn bezorgd over de toename van het verkeer met de nadelige effecten daarvan voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid van hun leefomgeving. De Klankbordgroep Johannes Geradtsweg heeft een lijst met voorstellen opgesteld om minder verkeer toe te staan en de doorstroming, leefbaarheid en veiligheid te verbeteren (zie bijlage 2). De gemeente en de Klankbordgroep zijn met elkaar in gesprek gegaan over de verschillende voorgestelde maatregelen.

Maatregelen met een positief effect op de leefbaarheid en veiligheid en die relatief eenvoudig zijn uit te voeren zijn of worden uitgevoerd. Dit heeft in de eerste helft van 2021 geleid tot plaatsing van matrix borden die de snelheid registreren, de verkeerscampagne met gerichte aandacht voor de Johannes Geradtsweg en voorbereidingen voor vervanging van de zieke Kastanjebomen langs de weg.

De gemeente heeft in gezamenlijk afstemming met de Klankbordgroep, gevraagd aan bureau Verkeersatelier om als onafhankelijke partij op te treden. In de rol van onafhankelijk verkeerskundige heeft dit bureau de verschillende voorgestelde maatregelen getoetst en in gesprek met de Klankbordgroep en gemeente de haalbaarheid en functionaliteit van de voorgestelde maatregelen beoordeeld. Op advies van bureau Verkeersatelier en in samenspraak met de Klankbordgroep en gemeente zijn er kansrijk geachte maatregelen nader uitgewerkt die gericht zijn op de hoeveelheid en doorstroming van het verkeer.

Doseren van het verkeer

Maatregelen om de doorstroming van het verkeer op de Johannes Geradtsweg te verbeteren hebben betrekking op het doseren van het verkeer. De onafhankelijk verkeerskundige van bureau Verkeersatelier heeft geadviseerd om dit toe te passen op de twee rijrichtingen van de Johannes Geradtsweg. Het advies is om daarbij tevens slimme verkeersregelininstallaties (i-VRI's) toe te passen. Deze i-VRI's komen er in het laatste kwartaal van 2021.

Er is vanaf begin mei 2021 tot medio juni 2021 een proef gehouden met het doseren van het verkeer vanaf de N525 (Larenseweg). Het verkeer in de ochtendspits is daarbij langer op gehouden (dan in de situatie vóór de proef) voor het verkeerslicht (rechtsaf) van het dr. Den Uylplein. Het doel hiervan was om een betere doorstroming van het verkeer (in westelijke richting) op de Johannes Geradtsweg te bereiken en – per saldo – geen extra reistijd voor het verkeer vanaf de N525. Een belangrijke randvoorwaarde was dat de proef niet mocht leiden tot problemen op andere locaties zoals op de Larenseweg of de A1.

De proef heeft laten zien dat het doseren van het verkeer een positief effect op de doorstroming op de Johannes Geradtsweg heeft, maar laat nog geen eenduidig beeld van het effect op de reistijd of wachtlengthes van het verkeer voor de verschillende kruisingen zien. Daarnaast was het verkeersbeeld – in Coronatijd – niet representatief tijdens de looptijd van de proef.



Figuur 1
Situatie verkeersregelininstallaties (vri's) ter plaatse van Sumatrалаан, Jacob van Campenlaan en dr. Den Uylplein.

Ten behoeve van de doorstroming in oostelijke richting (richting dr. Den Uylplein) is voorgesteld door bureau Verkeersatelier om in de avondspits het verkeer komende vanaf de Sumatrалаан (Media Park) en de Insulindelaan te doseren. Het doel hiervan is om in de avondspits een betere doorstroming van het verkeer in oostelijke richting op de Johannes Geradtsweg te bereiken. Een proef hiermee is nog niet uitgevoerd.

De implementatie van het systeem van “slimme verkeersregelininstallaties”, de zogenaamde i-VRI's is later dit jaar, in oktober 2021 gepland. Dit systeem koppelt de verschillende verkeerslichten op de kruisingen, ‘leest’ continu de actuele verkeerssituatie, kan daarop anticiperen en is zelflerend. Met een dergelijk systeem kan het doseren geoptimaliseerd worden en het effect op de doorstroming worden vergroot.

De genoemde maatregelen met het doseren van het verkeer (zowel in westelijke- als in oostelijke richting) worden in combinatie met het systeem van i-VRI's in het laatste kwartaal van 2021 uitgevoerd. Vooraf zullen er door bureau Verkeersatelier eisen worden gesteld aan de doorstroming van het verkeer. De resultaten die het doseren van het verkeer (met het systeem van i-VRI's) oplevert zullen getoetst worden aan de vooraf geformuleerde ‘doorstromingseisen’. Wanneer die resultaten niet aan de gestelde eisen voldoen wordt de terugvaloptie, het “verlengen van opstelvakken voor verkeer” toegepast.

Verlengen van opstelvakken voor verkeer

Volgens het memo van de onafhankelijk verkeerskundige van het bureau Verkeersatelier zijn de maatregelen “verlengen van de rechtsaffer richting Media Park in combinatie met een fietsbrug” en “voor het dr. Den Uylplein het verlengen van het linksafvak richting de N525” oplossingen om de doorstroming van het verkeer op de Johannes Geradtsweg te verbeteren. Deze maatregelen worden dan ook voorgesteld als terugvaloptie wanneer de hierboven genoemde maatregelen (meetbaar) onvoldoende effect sorteren.

In het memo van het bureau Verkeersatelier zijn het “verlengen van de rechtsaffer richting Media Park in combinatie met een fietsbrug” en “voor het Den Uylplein het verlengen van het linksafvak richting de N525” opgenomen als optie.

Bij het besluit Kleine Spoorbomen KL29 d.d. 6 mei 2020 is voorgesteld maatregelen aan de opstelvakken van de Johannes Geradtsweg te treffen. Ten behoeve van de doorstroming van het verkeer in westelijke richting (richting Insulindelaan) is als oplossing het opstelvak vanaf de Johannes Geradtsweg rechtsaf naar het Media Park verlengd tot op het bestaande spoorviaduct. Daarmee vervalt het bestaande fiets- en voetpad aan de noordzijde op het bestaande viaduct. Om deze verbinding te behouden wordt voor het langzaam verkeer (waaronder fietsers en voetgangers) in dezelfde richting aan de noordzijde een nieuw spoorviaduct voorgesteld (zie figuur 2).



Figuur 2
Ontwerpschets van voorgestelde aanpassingen aan Johannes Geradtsweg nabij kruising Sumatrалаan

Ten behoeve van de doorstroming in oostelijke richting (richting dr. Den Uylplein) is voorgesteld om het opstelvak linksaf naar de N525 (Lareneweg) te verlengen (zie figuur 3).



Figuur 3
Ontwerpschets van voorgestelde aanpassingen aan Johannes Geradtsweg nabij kruising dr. Den Uylplein

Buitenring Noord en Mobiliteitsvisie 2040

De Mobiliteitsvisie 2040 is door de gemeenteraad op 22 april 2021 vastgesteld. In de Mobiliteitsvisie zijn diverse scenario's voor de mobiliteit in geheel Hilversum voor de lange termijn onderzocht. De raad heeft op 12 mei jl. gesproken over het scenario "Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit" en de opdracht aan het college gegeven voor het opstellen van een eerste uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

Als onderzoekopgave is een belangrijke maatregel opgenomen die op de langere termijn het verkeer op de Johannes Geradtsweg vermindert: de Noordoost-tunnel (de "route buitenom" zoals beschreven in het memo van de verkeerskundige). Echter, de Johannes Geradtsweg (de huidige Buitenring-Noord) zal gezien zijn functie een duidelijke gebiedsontsluitingsweg blijven en daarmee ook na aanleg van een route buitenom intensief gebruikt blijven.

Voor de Johannes Geradtsweg zijn onder andere de volgende onderwerpen uit de Mobiliteitsvisie 2040 interessant:

- Fijnmazig vervoer;
- Slimme (i-)VRI's en sensoren;
- Deelvervoer;
- Multimodale hubs.

Nu de Mobiliteitsvisie 2040 (met het onderzoek naar de variant van de Noordoost-tunnel) is vastgesteld is afgesproken om de gesprekken met het bedrijfsleven weer op te pakken. De Noordoost-tunnel is voor de

langere termijn een verbetering van de bereikbaarheid van het Media Park. Het college start met het opstellen van een eerste uitvoeringsprogramma Mobiliteit en een aanpassing van de Parkeernota. De bovengenoemde tunnel wordt meegenomen in de participatie van de omgevingsvisie en vervolgens opgenomen in een tweede uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

Participatie

Vanaf de start van het project is participatie een essentieel onderdeel van de projectaanpak. De volgende stappen zijn hierbij gezet:

1. Er zijn verschillende (online)bijeenkomsten met de gehele Klankbordgroep of delegaties er van gehouden waarbij een lijst met voorstellen is opgesteld. Deze lijst (met maatregelen om minder verkeer toe te staan en de doorstroming, leefbaarheid en veiligheid te verbeteren) is beoordeeld door de onafhankelijk verkeerskundige en in overleg, samen met de gemeente en de Klankbordgroep zijn kansrijke maatregelen uitgewerkt;
2. De klankbordgroep Johannes Geradtsweg is zorgvuldig mee genomen in de uitwerking van de verschillende kansrijke maatregelen en de gemaakte afwegingen door de onafhankelijk verkeerskundige. In het advies van bureau Verkeersatelier is dit beschreven. Daarbij hebben ook schouwen ter plekke plaats gevonden. Ook in het proces is de klankbordgroep goed mee genomen;
3. Er is afgestemd met andere belanghebbende partijen zoals ProRail, Independer, Bewonersgroep Simon Stevinweg, Bewonersvereniging Snelliuslaan, Nood- en Hulpdiensten en de Fietzersbond tijdens een tweetal stakeholderbijeenkomsten in mei 2021.

Een belangrijke resultaat van deze participatie is dat de klankbordgroep Johannes Geradtsweg (zie bijlage 3) positief is over de maatregel met de i-VRI's en de doseermaatregel dr. Den Uylplein. De klankbordgroep heeft aangegeven nog altijd niets te zien in de maatregel van de 'fietsbrug en de verlengde rechtsafer naar het Media Park'.

Tijdens de bijeenkomsten in mei 2021 (zie bijlage 4) zijn de voorgestelde maatregelen ook met andere belangrijke partijen afgestemd. Deze partijen (zoals de Nood-/ hulpdiensten en bewoners van de omliggende wijken) herkennen allemaal de problemen met de doorstroming van het verkeer op de Johannes Geradtsweg maar hebben geen duidelijke voorkeuren (of afkeuren) voor de te treffen maatregelen uitgesproken.

Argumenten

1.1 Volgens de conclusies en aanbevelingen van de onafhankelijk verkeerskundige

Dit voorstel sluit aan op de conclusies en aanbevelingen van de onafhankelijk verkeerskundige van bureau Verkeersatelier.

1.2 Draagvlak bij partijen

Dit voorstel sluit voor wat betreft het "doserend van het verkeer" aan bij het standpunt van de Klankbordgroep Johannes Geradtsweg. Het voorstel sluit geheel aan bij de standpunten van belangrijke partijen als de Nood-/ hulpdiensten en bewoners van de omliggende wijken.

1.3 Een oplossing die te realiseren is op de korte termijn

Totdat op de langere termijn een oplossing als de Noordoost-tunnel is gerealiseerd, is de verwachting dat voor de ochtend- en avondspits de doseermaatregelen een oplossing zijn om de hoeveelheid verkeer in te perken. Dit heeft direct een positief effect op de doorstroming van het verkeer op de Johannes Geradtsweg. Met de implementatie van het systeem van i-VRI's later dit jaar kan het doseren geoptimaliseerd worden en het effect op de doorstroming worden vergroot.

1.4 Een budgetneutrale oplossing

Dit voorstel brengt geen extra kosten met zich mee. Er zijn geen extra investeringen nodig.

1.5 Een oplossing voor verbetering van de doorstroming, leefbaarheid en veiligheid

De doseermaatregel heeft als voordeel voor de omwonenden van de Johannes Geradtsweg dat er minder verkeer op deze weg stil staat. Daardoor zal er minder sluipverkeer in de wijk zijn. Dit heeft een positief effect op de leefbaarheid en veiligheid in de wijk.

1.6 Aansluitend op de doelen van de Mobiliteitsvisie 2040

De doseermaatregel kan er toe leiden dat het autogebruik, het gedrag van (gemotoriseerde) verkeersdeelnemers verandert. Dat er andere routes genomen worden (en de Johannes Geradtsweg wordt ontlast) en dat meer en meer mensen kiezen voor andere mobiliteitsvormen. Dat is ook wat er (in het kader van de Mobiliteitsvisie 2040) beoogd wordt.

1.7 Doseermaatregelen in praktijk toetsen, en een maatregel waarop terug gevallen kan worden

De verwachting is dat de doseermaatregelen en implementatie van de i-VRI's voldoende zijn om de toename van het verkeer vanwege de sluiting Kleine Spoorbomen in grote mate op te vangen. Mocht in Q1 van 2022 dit toch onvoldoende blijken te zijn, dan is de maatregel van de "rechtsaffer en fietsbrug" bij de Sumatralaan de terugvaloptie.

2.1 Het verlengen van opstelvakken als terugvaloptie, aansluitend op de conclusies en aanbevelingen

Dit voorstel voor het verlengen van opstelvakken sluit aan op de conclusies en aanbevelingen van de onafhankelijk verkeerskundige van bureau Verkeersatelier.

2.2 Draagvlak bij belangrijke partijen

Dit voorstel voor het verlengen van opstelvakken sluit aan bij de standpunten van belangrijke partijen als de Nood-/ hulpdiensten en bewoners van de omliggende wijken.

2.3 Een terugvaloptie die te realiseren is op de middellange termijn

Totdat op de langere termijn een oplossing als de Noordoost-tunnel is gerealiseerd, is voor de ochtend- en avondspits het verlengen van opstelvakken een oplossing om de doorstroming van het verkeer op de Johannes Geradtsweg te verbeteren. Deze oplossing kan op de middellange termijn gerealiseerd worden, in samenhang met sluiting van de spoorwegovergang Kleine Spoorbomen.

2.4 Een oplossing voor verbetering van de doorstroming, leefbaarheid en veiligheid

Dit voorstel voor het verlengen van opstelvakken heeft als voordeel voor de omwonenden van de Johannes Geradtsweg dat er minder verkeer op deze weg stil staat. Daardoor zal er minder sluipverkeer in de wijk zijn. Dit heeft een positief effect op de leefbaarheid en veiligheid in de wijk.

Kanttekeningen

1.1 Mogelijk extra reistijd voor overig verkeer

Wanneer door doseren van het verkeer op het dr. Den Uylplein de wachtrij op de N525 langer wordt dan het rechtsafvak richting de Johannes Geradtsweg, is er een nadeel voor verkeer dat richting de Larenseweg of Kamerlingh Onnesweg wil rijden. Voor dat verkeer ontstaat dan extra reistijd. Dit risico zal ondervangen worden door het tijdig en 'realtime' ingrijpen van de (intelligente) regelinstallatie.

1.2 Lengte wachtrij op de N525

Wanneer een wachtrij op de N525 tot de A1 dreigt te ontstaan zal het doseren van het verkeer gestopt worden en de doorstroming op de Johannes Geradtsweg niet verbeteren. De verwachting is dat dit ondervangen zal worden door het tijdig 'realtime' ingrijpen van de (intelligente) regelinstallatie.

2.1 Standpunt van de klankbordgroep

Dit voorstel sluit voor wat betreft het "doseren van het verkeer" wel aan bij het standpunt van de Klankbordgroep Johannes Geradtsweg, maar dat geldt niet voor het "verlengen van de opstelvakken", met aanleg van een fietsbrug.

Het nu voorliggende besluit is noodzakelijk als vertrekpunt voor de voorgestelde oplossing met het “doserend van het verkeer” en om nadere afspraken met de belangrijkste stakeholders te kunnen maken. Deze stappen leveren de informatie om in de eerste helft van 2022 een eventueel voorstel te kunnen doen voor een investeringsbeslissing voor het “verlengen van opstelvakken voor het verkeer”.

Financiën

Het huidige voorstel voor de doseermaatregelen voor het verkeer op de Johannes Geradtsweg vraagt geen (extra)investeringen. Deze maatregelen kunnen met de bestaande (beleids-)instrumenten en exploitatiegelden van de gemeente gerealiseerd worden.

Met dit voorstel wordt (nog) geen besluit gevraagd om het “verlengen van de rechtsafer richting Media Park in combinatie met een fietsbrug” en “voor het dr. Den Uylplein het verlengen van het linksafvak richting de N525” te realiseren. Het voorstel vraagt een besluit om deze maatregelen als terugvaloptie vast te stellen. Wanneer blijkt dat het *doserend van het verkeer* (punt 1.) geen oplossing biedt zal in de eerste helft van 2022 een bestedingsvoorstel voor deze terugvaloptie, het *verlengen van opstelvakken voor verkeer* (en daarbij de aanleg van een fietsbrug) aan de raad voorgelegd worden.

In het meerjarig investeringsprogramma 2021-2024 is voor de afsluiting van de Kleine Spoorbomen en de gerelateerde mobiliteitsmaatregelen een krediet van bruto € 9 miljoen opgenomen. In dat krediet is ook een bedrag opgenomen voor de terugvaloptie, het *verlengen van opstelvakken voor verkeer* (en daarbij de aanleg van een fietsbrug).

Uitvoering

De doseermaatregelen voor het verkeer op de Johannes Geradtsweg, zowel komende vanaf het dr. Den Uylplein als vanaf de Sumatrалаан (Media Park) en de Insulindelaan worden geïmplementeerd in combinatie met het systeem van i-VRI's. Het doel wat met de maatregelen behaald moet worden zal bij de implementatie in het vierde kwartaal 2021 (SMART)geformuleerd zijn. Tijdens en na implementatie van de doseermaatregelen en het systeem van i-VRI's wordt het effect op de doorstroming van het verkeer nauwgezet gevolgd en gemonitord. Indien blijkt dat het vooraf gestelde doel in het eerste kwartaal 2022 niet is behaald zal een voorstel voor een investeringsbesluit voor twee infrastructurele maatregelen (Verlengen van opstelvakken voor verkeer: verlengen van de rechtsafer richting Media Park in combinatie met een fietsbrug” en “voor het dr. Den Uylplein het verlengen van het linksafvak richting de N525”) in procedure gebracht worden. In dat geval zal de Raad worden gevraagd een investeringsbesluit voor het “verlengen van opstelvakken voor het verkeer” te nemen.

Burgemeester en wethouders van Hilversum,
de gemeentesecretaris, de burgemeester,

W. Groot ls.

P.I. Broertjes

Bijlagen

1. Memo bureau Verkeersatelier “Memo stand van zaken maatregelen m.b.t. J. Geradtsweg DEF”
2. Overzicht Voorstellen Johannes Geradtsweg – resultaat.
3. Brief Klankbordgroep Johannes Geradtsweg “Brief JGW inzake collegevoorstel 2 juni 2021”.
4. Verslagen Stakeholdersbijeenkomst 2 en 3 op 19 mei 2021.