

Memo

Steller: Marco Maréchal

Telefoonnummer: 06 512 232 37

Onderwerp: Korte toelichting op het uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040 en de onderliggende elf deelprojecten.

Samenvatting

Vertrekpunt

Hilversum staat voor grote uitdagingen, zowel wat betreft knelpunten in verkeerssituatie, als ook voortgaande ruimtelijke ontwikkelingen die vragen om een structurele visie op mobiliteit. Deze visie heeft Hilversum inmiddels vastgesteld, in de “Mobiliteitsvisie 2040”. Hierin heeft de gemeente gekozen voor het scenario “Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit”, met daarbij behorend een breed palet aan te nemen maatregelen. Dit betekent dat het plan nu in grote lijnen wordt uitgewerkt: hoe gaat de uitvoering eruitzien en wat gaat dat ongeveer kosten? Dat is de essentie van het op te stellen Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040. In deze memo volgt een korte toelichting op het uitvoeringsprogramma mobiliteit 2040 en de onderliggende elf deelprojecten.

Uit deze deelonderzoeken moeten (voorstellen voor) concrete maatregelen resulteren, bezien in hun onderlinge samenhang, waarmee u als gemeente het vervolgproces in kan: de externe participatie en het opstellen van het uitvoeringsprogramma voor de korte, middellange en lange termijn.

Eindresultaat

Het eindresultaat van het onderzoeks- en participatietraject is in feite het uitvoeringsprogramma op hoofdlijnen en een concretisering van de Mobiliteitsvisie.

Bij het onderzoeken van de diverse deelprojecten komen de onderstaande vragen terug en worden deze nader uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma:

- Wat kosten de desbetreffende maatregelen?
- Wat is het effect van de desbetreffende maatregelen op Hilversum?
- Hoe grijpen de verschillende onderwerpen nader in op elkaar?
- Wat is de ruimtelijke impact op de leefomgeving van de Hilversummer?
- Welke kansen voor vergroening bieden de verschillende maatregelen?

1. De mogelijkheden van smart mobility

Het plaatsen van intelligente verkeersregelininstallaties (iVRI's) met bijbehorende sensoren in Hilversum kan de doorstroming verbeteren. Doordat deze installaties beter de verkeersdruk en het soort verkeer kunnen voorspellen wordt de doorstroming niet alleen voor de auto's beter, maar ook voor fietsers en voetgangers. Hierdoor is het mogelijk grip te houden op het wegverkeer binnen en buiten Hilversum. De iVRI's en de sensoren zijn gekoppeld aan de verkeerscentrales van de provincie Noord-Holland. Hierdoor ontstaat een robuust digitaal systeem. De iVRI's op de Johannes Geradtsweg zijn in het vierde kwartaal van 2021 vervangen. Er worden sensoren aan toegevoegd om ze nog intelligenter te maken. Daarna volgt uitbreiding naar andere plekken in Hilversum, bijvoorbeeld op de Diependaalselaan. De Buitenring en Centrumring hebben prioriteit bij het plaatsen van de iVRI's. Daarnaast wordt onderzocht of het mogelijk is om de sensoren te plaatsen die kunnen worden gekoppeld aan de drukte bij parkeerplaatsen en parkeergarages.

Resultaat

- Een betere doorstroming van het huidige en toekomstige verkeer en de daarbijbehorende vervoersmiddelen, zoals de auto, de fiets, etc. Met als gevolg dat er meer grip komt en een betere verdeling ontstaat van het verkeer naar en binnen Hilversum.

2. Eén of meerdere zero emissie-zones

In 2021 is de haalbaarheid van een zero emissie-zone binnen Hilversum onderzocht. Onderzoeksbureau Royal HaskoningDHV heeft dit onderzoek uitgevoerd en het rapport opgeleverd in maart 2021. Het verdiepingsonderzoek naar aanleiding van dit rapport is ook al uitgevraagd en moet leiden tot een bestuurlijk plan van aanpak en invoering van ZE-zones in 2025.

Resultaat

- Het opleveren van een bestuurlijk plan van aanpak en invoering van ZE-zones in 2025. Daarmee willen we bijdragen aan het reduceren van de CO2 uitstoot en de fijnstof. Ook dragen we zo actief bij aan de afspraken (op nationaal niveau) van het Klimaatakkoord.

3. Introduceren van een fijnmazig vervoersnetwerk

Als mensen meer gebruik kunnen maken van vervoer dat niet tijd- en plaatsafhankelijk is, hoeven ze minder vaak de eigen auto te pakken. Fijnmazig vervoer en vraaggestuurde mobiliteit dragen bij aan het gemak en comfort voor de reiziger. Denk aan kleinere bussen die in en rondom de stad rijden en ‘op aanvraag’ zijn te bestellen. Middels dit project willen we de mogelijkheden hiervan beter in beeld brengen. Er zijn inmiddels ook al verkennende gesprekken gevoerd tussen de gemeente Hilversum en de CEO van Transdev Nederland, Europees voorloper op het gebied van fijnmazig vervoer. Tegelijkertijd heeft de gemeenteraad van Hilversum een motie aangenomen ‘Voor Nixx met de bus’ (A21-92). Een ideaal moment om deze twee initiatieven samen te voegen tot een mooi project binnen de gemeente Hilversum. De Meent en het centrum van Hilversum hebben aangegeven actief te willen participeren in dit traject.

Resultaat

- Een innovatieve, realistische en duurzame aanpak waarmee invulling kan worden gegeven aan het regionaal fijnmazig vervoer in het OV-netwerk. Dit is concreet uitgewerkt in:
 - conflictsituaties, kansen en uitdagingen voor het fijnmazig vervoer;
 - voorstellen voor een regionaal fijnmazig netwerk.

4. Ketenmobiliteit en OV-knooppuntenontwikkeling

Ketenmobiliteit gaat in op het begeleiden en faciliteren van de reiziger gedurende de reis. Met name de volledige reis die iemand moet afleggen voor bijvoorbeeld woon-werkverkeer of voor dagjesmensen die naar Hilversum komen. Voor dergelijke reizen kunnen mensen gebruik maken van het openbaar vervoer aangevuld met deelvervoersmodaliteiten zoals een elektrische fiets of step, scooter en auto. Het toevoegen van deze deelvervoersmodaliteiten rondom de verschillende OV-knooppunten kan de bestaande stations en bushaltes opwaarderen. Zo kunnen er ook betere faciliteiten worden aangeboden voor langzaam vervoer, zoals voetgangers en fietsers (inclusief uitvoering van motie Park & Bike (M21-42)).

Resultaat

- Een concrete aanpak om te komen tot een betere en slimmere benutting van de huidige Hilversumse Hubs en/of knooppunten. Dit is concreet uitgewerkt in:
 - Marktonderzoek;
 - Concrete maatregelvoorstellen per knooppunt;
 - Een aanpak knooppuntontwikkeling met daarin aandacht voor de specifieke hubs.

5. Deelvervoer

Deelauto's, -scooters, -steps- en -fietsen zijn allemaal vervoersmiddelen die naar behoefte kunnen worden ingezet in Hilversum. Een initiatief met deelscooters is dit voorjaar al van start gegaan. Het is raadzaam om algemeen beleid te formuleren, waarin wordt bepaald hoe Hilversum omgaat met het faciliteren van deelvervoer in de openbare ruimte. Waar komen de deelvervoersmiddelen te staan en om hoeveel vervoersmiddelen gaat het? Door dit helder te stellen, ontstaat een goed en bestendig deelvervoerbeleid.

Resultaat

- Overzicht met kansrijke deelvervoer locaties voor waar alternatief vervoer aangeboden wordt. Dit is concreet uitgewerkt in:
 - Overzicht met raakvlakken met de multimodale hubs;
 - Beschrijving van kwaliteit en kansrijkheid per deelvervoerlocatie

6. Betere faciliteiten voor langzaam vervoer, zoals voetgangers en fietsers

In 2040 heeft de gemeente Hilversum een hoogwaardig en volledig netwerk voor langzaam verkeer met bijbehorende faciliteiten van hoge kwaliteit (inclusief motie Park & Bike (M21-42)). Fiets- en wandelroutes zijn sociaal veilig, goed begaanbaar en comfortabel. Om het fietsverkeer daadwerkelijk te laten stijgen, is een samenhangend, veilig, aantrekkelijk, comfortabel en direct fietsnetwerk cruciaal. Dit netwerk is toegankelijk voor mensen met een beperking en biedt veilige routes voor schoolgaande kinderen. Het gewenste gebruik van de verschillende typen voetgangersroutes moet nader worden onderzocht, te beginnen in de woonwijken. Hierbij wordt ook de stoepbreedte onder de loop genomen.

Resultaat

- Aanscherping van het huidige beleid met maatregelen (*actielijnen*) die zorgen voor meer ruimte voor fietsers en wandelaars. Inclusief aanbevelingen met betrekking toe te passen richtlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte voor voetgangers/fietsers. Uiteindelijk wordt er een netwerk gecreëerd die toegankelijk is voor alle gebruikers met of zonder een fysieke beperking. Ook biedt het netwerk veilige routes voor schoolgaande kinderen.

7. Contacten met bedrijven om de in- en uitgaande pendel te verkleinen

Corona heeft een grote impact op de samenleving, ook op de manier van reizen. De gemeente Hilversum wil met bedrijven en organisaties in de stad praten en samen onderzoeken welke mogelijkheden voor hybride werken er zijn. Op die manier wil Hilversum het aantal verkeersbewegingen door woon-werkverkeer in de stad verminderen.

Resultaat

- Het actief benaderen en inventariseren van de behoefte voor deelvervoer bij diverse ondernemers en werkgevers op bedrijfsterreinen, zoals het Mediapark, het Arenapark en ZuidWest. Dit deelproject heeft nauwe banden met onder meer het stimuleren van deelvervoer in de stad. De resultaten worden meegenomen in het uitvoeringsprogramma, waarbij er actief beleid kan worden gemaakt om dit te stimuleren.

8. Autoluwe binnenstad

De binnenstad van Hilversum is al deels autoluw. Door hier enkele wegen aan toe te voegen, is het mogelijk de binnenstad volledig autoluw te maken. Dit heeft effect op het parkeerbeleid. Daarnaast is het mogelijk om meer 'auto te gast'-straten toe te voegen. Hier hebben wandelaars en fietsers ruim baan. Deze maatregelen zorgen voor CO2-reductie terwijl we tegelijkertijd de binnenstad ook leefbaar houden voor bezoekers en bereikbaar voor ondernemers. Met dit project geven we ook uitvoering aan amendement 'Sneller aan de slag met de autoluwe binnenstad'(A21-46).

Resultaat

- Maatregelen (*actielijnen*) die zorgen voor een binnenstad die duurzaam gericht is op groen en leefbaarheid. Een plek waar je graag wilt zijn. Met inzicht op de effecten als verkeersdrukke maar ook de impact op gezondheid, leefkwaliteit, groen en het bedrijfsleven

9. Parkeerbeleid inclusief (innovatieve) normen

De gemeente Hilversum heeft in 2017 de Parkeervisie, inclusief parkeernormen, vastgesteld. In de tussenliggende periode zijn wensen en eisen t.a.v. parkeren veranderd, waarbij er momenteel wordt gewerkt aan een actualisatie van het huidige beleid. Ook wordt er onderzocht in hoeverre het parkeerbeleid volledig vernieuwd dient te worden. Voor de OV-knooppunten is beleid opgesteld waarbij de geldende parkeernorm kan worden verlaagd in combinatie met een onderbouwd verkeersplan. Een soortgelijke gedachtegang wordt momenteel uitgewerkt voor de overige gebieden.

Wanneer nieuw parkeerbeleid wordt opgesteld, dan dient dit een combinatie te zijn van een autoluwe binnenstad, een zero-emissieloze omgeving, deelvervoer en een fijnmazig vervoersnetwerk. Een mix van deze componenten ondersteunt het nieuwe parkeerbeleid en maakt het toekomstbestendig. Hierin wordt van ‘autobezit’ naar ‘autogebruik’ gestimuleerd, waarbij het uiteindelijk wel noodzakelijk zal zijn om moeilijke en strenge keuzes hierin te moeten maken.

Resultaat

- Een voorstel voor nieuw parkeerbeleid met toepassing van innovatieve normen, met eventuele vervolgacties of stappen, dat nader in gaat op zaken als type vergunningen, betaald parkeren en ontheffingenbeleid voor een autoluw gebied.

10. Multimodale (connected) hubs

Connected hubs zijn kleine logistieke overslagplaatsen waar goederen kunnen worden afgeleverd voor verdere verspreiding in de stad. Connected hubs zijn uit te breiden met multimodale hubs. Dit zijn hubs aan de rand van de stad – naast een logistieke overslagplaats – waarbij deelvervoer kan worden geplaatst. Op deze manier is het mogelijk het aantal bewegingen van zowel goederen en mensen door Hilversum te beperken, met als gevolg een CO2-reductie. Op dit moment wordt er samen met de ondernemersvereniging van de Gijsbrecht van Amstelstraat gewerkt aan een proef met een connected hub. Daarbij wordt ook uitvoering gegeven aan het amendement ‘sneller aan de slag met de Gijsbrecht’ (A21-45). Naast de Gijsbrecht van Amstelstraat komen meer Hilversumse locaties in aanmerking voor een connected en multimodale hub, zoals bij het Arena Park waar, in samenwerking met onder andere Nike, gewerkt wordt aan een strategie voor een integrale hub, bij het station.

Resultaat

- Onderzoeken van de meest kansrijke hub initiatieven/ projecten, mede op basis van ondernemers, resulterend in een overzicht van kansrijke en niet- kansrijke hublocaties en -kenmerken.

11. Ontsluiting van de Noordkant van Hilversum (omgeving Johannes Geradtsweg en het Mediapark) en Zuid kant (Diependaalselaan).

Dit onderzoek bestaat onder meer uit het beter ontsluiten van de Diependaalselaan en de Gijsbrecht alsmede ook het onderzoeken van een betere doorstroming van de Johannes Geradtsweg en de Insulindelaan. Ook wordt er uitvoering gegeven aan motie (M21-53) over het organiseren van een of meerdere expertmeetings over de mogelijk- en onmogelijkheden om op de korte termijn de doorstroming en bereikbaarheid te verbeteren van Noord (incl. Johannes Geradtsweg en de Insulindelaan) en Zuid (Diependaalselaan) Hilversum.

Zuid Hilversum (Diependaalselaan)

Er worden verschillende mogelijkheden onderzocht voor een betere ontsluiting en doorstroming van de Diependaalselaan. Daarvoor is het van belang dat onderzocht wordt welke alternatieve routes en technische mogelijkheden de doorstroming op de Diependaalselaan kunnen verbeteren. Tevens kan de koppeling met iVRI's en sensoren hier mogelijk een uitkomst bieden, net als het aangaan van gesprekken met diverse stakeholders over zwaar vrachtverkeer. Nader onderzoek moet uitwijzen welke oplossingen en maatregelen er kunnen worden genomen.

Noordkant van Hilversum (omgeving Johannes Geradtsweg en het Mediapark)

We onderzoeken welke oplossingen en maatregelen er mogelijk zijn om onder meer de Johannes Geradtsweg en de Insulindelaan te ontlasten en de bereikbaarheid en doorstroming van het Mediapark te vergroten. Een van de te onderzoeken opties is het in goede banen leiden van de verkeersstroom en het onderzoeken van een efficiënte alternatieve route. Daarbij wordt zowel gekeken naar bestemmingsverkeer als doorgaand verkeer. Ook wordt onderzocht of de koppeling met iVRI's en sensoren hier mogelijk een uitkomst kan bieden, net als het aangaan van gesprekken met diverse stakeholders over zwaar vrachtverkeer.

Resultaat

- Het resultaat van dit deelonderzoek is (meer) duidelijkheid over de mogelijkheden, effecten en daarmee de haalbaarheid en betaalbaarheid van alternatieve ontsluitingsmogelijkheden voor de noordelijke buitenring (inclusief het onderzoeken van een mogelijke tunnel of onderdoorgang) en voor de zuidelijke buitenring (alternatieven voor de Diependaalselaan), waarbij moet blijken of er kansrijke opties zijn die in een vervolgstap nader gedetailleerd en onderzocht kunnen worden.

Integrale aanpak

Het woord “samenhang” en integraliteit zijn de sleutelwoorden bij het onderzoeken van de elf deelprojecten.

Het is van groot belang dat de resultaten van de diverse deelonderzoeken een goede doorvertaling zijn van de doelstellingen uit de Mobiliteitsvisie 2040, waarbij de samenhang tussen deze maatregelen geborgd is. Immers, diverse onderwerpen zijn met elkaar verweven, hebben een onderlinge invloed en moeten elkaar versterken. Pas dan kan de gewenste mobiliteitstransitie in Hilversum worden bereikt en de gewenste bijdrage worden geleverd aan de doelstellingen die zijn meegegeven, als onderdeel van de mobiliteitsvisie.

Kortom; het op te leveren uitvoeringsprogramma geeft, middels verschillende keuzes en doorberekeningen van deze keuzes, een integraal en robuust nadere uitwerking op de Mobiliteitsvisie 2040 van de gemeente Hilversum. Daarmee wordt een nadere uitwerking gegeven van oplossingen voor de verkeersdoorstroming, de leefbaarheid en de bereikbaarheid en er ook wat te kiezen valt voor het college, de commissie en de raad, voor nu en in de toekomst.