

Memo aan : Klankbordgroep Johannes Geradtsweg en de gemeente Hilversum:
C. Mann, F. van Kooten en J. van der Linde
Afkomstig van : Nico Molenaar
Datum : 27 mei 2021
Afschrift aan :
Onderwerp : Stand van zaken maatregelen m.b.t. Johannes Geradtsweg
Bijlage(n) : -

Aanleiding

De gemeenteraad van Hilversum heeft 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 verkeersdruk op de ringwegen. De gemeente heeft onderzocht dat dit leidt tot een toename van verkeer op de Johannes Geradtsweg en dat daardoor de doorstroming bij de Sumatralaan richting het Media Park en bij het Den Uylplein richting de N525 moet worden verbeterd. Voor het Den Uylplein betekent dit het verlengen van het linksafvak richting de N525 en voor de Sumatralaan het verlengen van het rechtsafvak in combinatie met de aanleg van de fietsbrug over het spoor.

Bij het raadsbesluit van ‘de Kleine Spoorbomen’ is de motie aangenomen (M20-31) waarin de raad het college opdraagt: *“Zo snel mogelijk met de bewoners van de Johannes Geradtsweg in gesprek te gaan over de mogelijke (korte en lange termijn) oplossingen voor de verkeershinder en leefbaarheid langs de Johannes Geradtsweg. Zich daarbij te houden aan de eerder gedane toezegging(en) dat alle opties overwogen zullen worden en dat de intussen voorgestelde oplossing - een fietsbrug met een verlenging van het voorsorteervak voor rechtsafslaand verkeer – nog geen voldongen feit is.”*

De Klankbordgroep van de Johannes Geradtsweg is bezorgd over de toename van het verkeer met de nadelige effecten daarvan voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid van hun leefomgeving. De Klankbordgroep heeft 58 maatregelen opgesteld om minder verkeer toe te staan en de doorstroming, leefbaarheid en veiligheid te verbeteren. De gemeente en de Klankbordgroep zijn in lijn met de motie met elkaar in gesprek over deze maatregelen. De gemeente staat open voor alternatieve oplossingen van de Klankbordgroep zodat deze met de voorstellen van de gemeente vergeleken kunnen worden op functionaliteit, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Verkeersatelier is gevraagd om als onafhankelijke partij de maatregelen te toetsen en in gesprek met de Klankbordgroep en gemeente de haalbaarheid en functionaliteit van maatregelen te beoordelen en voorstellen te doen voor uitwerkingen van de maatregelen die met name gericht zijn op de doorstroming en het verminderen van het verkeer. De andere maatregelen worden door de gemeente opgepakt.

Leeswijzer memo stand van zaken

In dit memo komen eerst de maatregelen aan de orde die de gemeente heeft onderzocht. Daarna volgt de stand van zaken met betrekking tot de uitwerkingen van de maatregelen die beoordeeld zijn om nader te onderzoeken. Tot slot volgen de conclusies en aanbevelingen.

De voorgestelde maatregelen door de gemeente

Het voorstel bij de kruising met de Sumatralaan is het verlengen van de rechtsaffer van zo’n 50 meter in de huidige situatie tot zo’n 160 meter in de nieuwe situatie en het aanleggen van de fietsbrug. Uit

de 'Analyse voor Kruispuntoplossingen Kleine Spoorbomen, Media Park en Centrumring' is de doorstroming berekend met de verlengde rechtsafer. Hieruit bleek dat met een verlengde rechtsafer de cyclustijd van de verkeersregelinstallatie korter wordt en de doorstroming zich dermate verbetert dat er geen opstoppen meer ontstaan.

Het verlengen van het linksafvak voor het Den Uylplein richting Laren zal de doorstroming van het verkeer in de avondspits bevorderen.

De maatregelen voorgesteld door de Klankbordgroep

De 58 maatregelen van de Klankbordgroep zijn door Verkeersatelier beoordeeld en ingedeeld in de categorieën van 'echt niet doen / buiten de scope' tot en met 'kansrijk of te onderzoeken maatregelen'. In het Memo van 18 februari 2021 staan deze maatregelen ingedeeld. De maatregelen met een positief effect op de leefbaarheid, veiligheid en die relatief eenvoudig zijn uit te voeren zijn worden door de gemeente Hilversum opgepakt. Verkeersatelier heeft waar nodig voorstellen gedaan voor de acht kansrijke of te onderzoeken maatregelen die gericht zijn op de hoeveelheid verkeer en doorstroming. De resultaten of stand van zaken van de acht maatregelen staan hieronder verwoord. Deze maatregelen zijn:

1. Een route buitenom
2. Dosereren vanaf het Den Uylplein
3. Spreiding van verkeer door andere werktijden
4. Een tweede ingang Media Park vanaf de Insulindelaan
5. De maximum snelheid terugbrengen naar 30 km/u
6. Een tweede route via de Jacob van Campenlaan.
7. Een rotonde bij de Sumatralaan.
8. Onderzoek naar een andere kruispuntoplossing bij de Simon Stevinweg.

Naast deze acht maatregelen komt de oversteekbaarheid nog aan de orde. In de beoordeling van de lijst van 58 maatregelen is geconstateerd dat de oversteekbaarheid van de Johannes Geradtsweg een zorgpunt is, waar op dat moment geen passende maatregelen voor bedacht waren. Dit wordt als punt negen aan de lijst toegevoegd.

Kansrijke of te onderzoeken maatregelen

In afstemming met de Klankbordgroep zijn de bovenstaande acht maatregelen aan de gemeente voorgelegd om nader te onderzoeken. Hieronder volgt de stand van zaken van de uitwerkingen van de maatregelen.

1. Een route buitenom.

Deze maatregel is opgenomen als onderzoeksopgave in de Mobiliteitsvisie van de gemeente Hilversum die door de gemeenteraad is vastgesteld op 22 april 2021. De Noordoost tunnel, zoals deze in de Mobiliteitsvisie is genoemd, wordt in het kader van de Omgevingsvisie van de gemeente Hilversum nader onderzocht. Indien deze weg wordt aangelegd zal deze tussen de 10 en 17% van het gemotoriseerde verkeer van de Johannes Geradtsweg afhalen. Dit is een relatief beperkte afname die goed te verklaren is. De Noordoost tunnel (zoals deze in de Mobiliteitsvisie is genoemd) zal met name dienst doen voor de ontsluiting van de wijk ten noorden van de Johannes Geradtsweg en voor het Media Park. De Johannes Geradtsweg behoudt de functie van gebiedsontsluitingsweg voor grote delen van Hilversum met een naar verwachting forse verkeersdruk.

2. Doseren vanaf het Den Uylplein.

Deze maatregel is door Verkeersatelier nader uitgewerkt in het Memo 'Uitwerking doseermaatregel Den Uylplein van 21 maart 2021' en er is voorgesteld hier een proef mee te doen. Door de gemeente is dit advies overgenomen en deze proef zal in mei 2021 van start gaan. Inhoudelijk is het idee om het verkeer dat in de huidige situatie 's ochtends op het spoorviaduct staat te wachten nu op te houden voor het verkeerslicht van het Den Uylplein.

Voorafgaand aan de proef is het lastig een te verwachten effect in reistijd of wachtlengtes uit te spreken, zeker nu de verkeersdruk anders is in deze coronatijd. De proef heeft juist tot doel hier meer inzicht in te krijgen. Wel kan ingeschat worden dat door de lengte van het rechtsafvak van 420 meter, er minder fileopbouw voor de Sumatralaan kan worden verwacht. Op het rechtsafvak voor het Den Uylplein kunnen zich namelijk zo'n 42 à 50 auto's opstellen. De proef kan als positief worden beoordeeld indien er minder opstoppen op de Johannes Geradtsweg worden waargenomen. Om meer te kunnen zeggen over de verliestijden in de huidige situatie wordt er bij de start van de proef een nulmeting gehouden. Indien nodig kan de proef rond de zomer of herfst herhaald worden om te bepalen wat het resultaat is als het coroneffect op het verkeer is verminderd.

De doseermaatregel heeft een voordeel voor de omwonenden van de Johannes Geradtsweg omdat er minder verkeer op deze weg stilstaat. Ook zal er minder verkeer door de wijk sluipen om het wachten op de Johannes Geradtsweg te voorkomen. Dit heeft een positief effect op de leefbaarheid en veiligheid in de wijk. Indien de wachtrij op de N525 langer wordt dan het rechtsafvak richting de Johannes Geradtsweg, is er een nadeel voor verkeer dat vanaf het Den Uylplein richting de Larenseweg of Kamerlingh Onnesweg wil rijden. Dit komt doordat zij dan extra reistijd krijgen als gevolg van de doseermaatregel. Voorgesteld wordt om bij de resultaten van de proef te bezien hoe vaak deze hinder voor overig verkeer optreedt en te bekijken of deze hinder met een extra filedetectielus voorkomen kan worden.

Toepassen van IVRI's

Eind dit jaar worden de huidige verkeersregelininstallaties (VRI's) vervangen door IVRI's. Deze intelligentere VRI's kunnen naar verwachting nog beter onderling communiceren en op slimme wijze het verkeer doseren, zodat de doorstroming op de Johannes Geradtsweg verder verbetert. Ook kan naar de instellingen van de IVRI's gekeken worden om voldoende hiaattijden op de Johannes Geradtsweg te creëren ten gunste van de oversteekbaarheid (zie ook punt 9 met betrekking tot de oversteekbaarheid).

3. Spreiding van verkeer door andere werktijden.

Deze maatregel zal nog nader opgepakt moeten worden. Met de gemeente is afgesproken dat eerst de Mobiliteitsvisie, met de variant van de Noordoost tunnel, zou worden vastgesteld voordat gesprekken met het bedrijfsleven werden opgepakt. De Noordoost tunnel is voor de langere termijn een verbetering van de bereikbaarheid van het Media Park. Voor de korte termijn zou met name gericht op de avondspits een spreiding in werktijden helpen. Daarnaast zou voortvloeiend uit de Mobiliteitsvisie gekeken kunnen worden naar mobiliteitsmanagement voor bijvoorbeeld bezoekers van evenementen op het terrein van het Media Park. Een maatregel die vanuit de Mobiliteitsvisie en in samenspraak met het Media Park nader onderzocht kan worden is om ook hier een proef te houden met doseren, maar dan in de avondspits. Inmiddels wordt vanuit de gemeente het initiatief ontwikkeld om met diverse partijen op het Media Park in gesprek te gaan.

4. Een tweede ingang Media Park vanaf de Insulindelaan.

Deze maatregel is meegenomen in het onderzoek naar de rotondeoplossing bij de Sumatrалаan, zie punt 7.

5. De maximum snelheid terugbrengen naar 30 km/u.

De mogelijkheden van het wijzigen van de snelheid op de Johannes Geradtsweg naar 30 km/u is in het kader van de Mobiliteitsvisie onderzocht. Daarbij zijn twee soorten van 30 km/u inrichting bekeken. Als gebiedsontsluitingsweg (GOW) met een maximum snelheid van 30 km/u en een erftoegangsweg. Bij die laatste wordt de weg echt vormgegeven als verblijfsgebied waarbij bijvoorbeeld gescheiden fietspaden eigenlijk niet in het wegprofiel passen. De Johannes Geradtsweg zou, indien voor het toepassen van 30 km/u gekozen zou worden, het meest bij een GOW 30 passen. Er is door de gemeente in het kader van de Mobiliteitsvisie niet voor deze maatregel gekozen omdat:

- de Johannes Geradtsweg altijd een behoorlijke verkeersfunctie houdt door zijn ontsluitende functie voor hele delen van Hilversum;
- andere routes zwaarder / te zwaar worden belast;
- er veel maatregelen nodig zijn om de 30 km/u inrichting vorm te geven zodat de maatregel geloofwaardig wordt;
- de geloofwaardigheid heel lastig is af te dwingen bij een dergelijke verkeersfunctie;
- het relatief duur is doordat er veel maatregelen nodig zijn;
- er geen handhaving moet worden verwacht in een 30 km/u gebied. Uitspraak van het OM: 30 gebieden moeten zo ingericht zijn dat handhaving niet nodig is.

6. Een extra route via de Jacob van Campenlaan.

Om verkeer te verdelen is bekeken of de route via de Jacob van Campenlaan en Erfgooiersstraat meer gebruikt zou kunnen worden door verkeer richting het Media Park. Het verkeer wordt dan verleid deze route te nemen door rijtijdinformatie voor de kruising met de Jacob van Campenlaan aan te geven. Indien de rijtijd korter is dan via de Johannes Geradtsweg zou het verkeer richting het Media Park gelokt worden deze route te kiezen.

Bij het nader beschouwen van de mogelijkheden van een route via de Jacob van Campenlaan richting het Media Park zijn er een drietal zaken die een rol spelen.

1. Deze maatregel heeft ook een sterke link met het voorstel van doseren vanaf het De Uylplein. Indien het doseren goed functioneert is een alternatieve route minder of niet nodig.
2. De route via de Jacob van Campenlaan is langer dan via de Johannes Geradtsweg. Afhankelijk van de te bereiken locatie op het Media Park wordt uitgegaan van zo'n 800 meter. Dit is mogelijk een positieve inschatting omdat veel van de beschikbare parkeerplaatsen juist aan de zijde van de Sumatrалаan liggen. Een extra route van 800 meter houdt grofweg een extra reistijd in van zo'n 2 minuten bij een gemiddelde snelheid van 25 km/u in de huidige situatie. Een omweg met een extra reistijd van 2 minuten zullen niet veel weggebruikers zomaar accepteren, ook al is de reistijd wellicht iets korter en wordt deze goed gecommuniceerd. Weggebruikers kiezen in de regel gevoelsmatig de meest directe route. Omrijden wordt pas gedaan als de betreffende route aanmerkelijk sneller is. Hierbij is het effect van de doseermaatregel ook van belang. Indien het doseren tot kortere, beperkte of zelf geen wachttijden op de Johannes Geradtsweg leidt wordt het verlokken van het verkeer om een andere route te nemen lastig. Aan de gemeente Hilversum en de Klankbordgroep wordt

geadviseerd het resultaat van de proef met doseren bij het Den Uylplein af te wachten voordat hier een definitief standpunt over wordt ingenomen.

3. De Jacob van Campenlaan is in de huidige situatie een erftoegangsweg (30 km/u) en heeft een relatief krap profiel. Autoverkeer kan met moeite het fietsverkeer inhalen. Dit kan tot onveilige situaties leiden als daar meer autoverkeer overheen wordt gestuurd. Aanpassing van het profiel met vrijliggende fietspaden moet dan overwogen worden. Ook het tracé via de Erfgooiersstraat zal mogelijk deze aanvulling op het profiel nodig hebben. Het opwaarderen van de route via de Jacob van Campenlaan richting het Media Park komt de reistijd via de route ten goede en wordt daarmee ook aantrekkelijker.

Indien gekozen wordt voor het opwaarderen van de route via de Jacob van Campenlaan richting het Mediapark wordt er een nieuwe gebiedsontsluitingsweg gerealiseerd om het Media Park te bereiken. In de Mobiliteitvisie is ervoor gekozen om daarvoor een nieuwe route te onderzoeken: de Noordoost tunnel. Indien de besloten wordt de Noordoost tunnel niet aan te leggen kan overwogen worden een alternatieve gebiedsontsluitingsweg via de route van de Jacob van Campenlaan te heroverwegen. Geadviseerd wordt om dan de voor- en nadelen voor de bereikbaarheid en leefbaarheid nader inzichtelijk te maken.

7. Een rotonde bij de Sumatrалаan.

Door Verkeersatelier is in samenspraak met de gemeente en Klankbordgroep een opzet gemaakt voor het onderzoek naar de rotondeoplossing bij de Sumatrалаan. Daarin is voorgesteld om eerst een capaciteitsberekening te maken voordat er een ontwerp gemaakt wordt. Een van de uitgangspunten bij het onderzoek is dat de rotonde een enkele op- en afrijstrook moet hebben. Indien namelijk het verkeer over twee rijstroken de rotonde oprijdt of verlaat gaat dit ten koste van de verkeersveiligheid van het langzaam verkeer. Uit de capaciteitsberekeningen werd duidelijk dat de rotonde onvoldoende capaciteit heeft. Ook is bekeken hoeveel de intensiteit van het verkeer omlaag zou moeten voordat de rotonde wel voldoende capaciteit zou hebben. Daarvoor zou de hoeveelheid van het verkeer minimaal 25% lager moeten worden, wat ondanks alle maatregelen niet realistisch is. De rotonde is daarmee afgefallen als oplossingsrichting.

In het onderzoek naar de capaciteit van de rotonde is ook gekeken naar het effect van een extra ingang voor het Media Park. Een rechtdoorgaande beweging heeft een groter effect op de capaciteit van een kruising of rotonde dan een rechtsafslaan beweging. Rechtdoor gaan duurt langer dan rechts afslaan en een rechtdoorgaande beweging heeft meer conflictrichtingen dan rechts afslaan. Een tweede aansluiting heeft daarmee geen positief effect op de verkeersafwikkeling van de kruising met de Sumatrалаan.

8. Onderzoek naar een andere kruispuntoplossing bij de Simon Stevinweg.

De gemeente Hilversum heeft aan Verkeersatelier gevraagd een QuickScan uit te voeren naar oplossingsmogelijkheden voor de problematiek van het kerende verkeer uit de Simon Stevinweg zuid op de Johannes Geradtsweg. Voor dit kruispunt is daarvoor door Verkeersatelier de notitie opgesteld: 'QuickScan kruispunt Johannes Geradtsweg – Simon Stevinweg Hilversum van 19 mei 2021'. In deze QuickScan zijn zeven oplossingsrichtingen bekeken, van een reconstructie van het kruispunt tot en met handhaving. Als eerste wordt geadviseerd de omvang het probleem in kaart te brengen. Om de problematiek van het kerende verkeer tegen te gaan wordt geadviseerd om niet het kruispunt aan te passen, maar om:

- samen met de politie een plan te maken voor handhaving door de politie of gemeente;

- de tuinen af te schermen d.m.v. paaltjes, wat ook vanuit de huiseigenaren opgepakt kan worden.

9. Oversteekbaarheid

De oversteekbaarheid van de Johannes Geradtsweg is een zorgpunt. De Klankbordgroep heeft aangegeven dat dit een veel gehoorde klacht is. In de huidige situatie kan er in de spitsperiode af en toe wel goed overgestoken worden als verkeer vast staat. De vrees is dat de oversteekbaarheid afneemt als de doorstroming van het verkeer verbetert. In oktober worden de nieuwe verkeersregelinstallaties geplaatst, de zogenaamde IVRI's. Geadviseerd wordt om bij het instellen van de IVRI's te kijken of er voldoende hiaattijden ingesteld kunnen worden om de oversteekbaarheid te verbeteren.

Conclusies en aanbevelingen

Voor de langere termijn is de belangrijkste maatregel om verkeer te verminderen op de Johannes Geradtsweg opgenomen in de Mobiliteitsvisie: een route buitenom. Hiervoor moet het onderzoek nog worden gestart, waardoor de realisatie niet in de komende jaren wordt verwacht. De Johannes Geradtsweg zal, gezien zijn functie voor Hilversum, een duidelijke gebiedsontsluitingsweg blijven, ondanks een mogelijke route buitenom. Totdat een mogelijk alternatief buitenom gerealiseerd is, is voor de ochtendspits alleen de doseermaatregel mogelijk een oplossing om de doorstroming op de Johannes Geradtsweg te bevorderen. Hoe effectief deze doseermaatregel is, moet uit de proef blijken die in de maand mei van dit jaar is gestart en mogelijk later dit jaar wordt herhaald. Met de IVRI's die later dit jaar worden geplaatst kan de maatregel naar verwachting geoptimaliseerd worden zodat de doorstroming op de Johannes Geradtsweg verder verbetert.

Een alternatieve route via de Jacob van Campenlaan – Erfgooiersstraat is in de basis mogelijk. Echter, om voldoende rijtijdwinst te kunnen boeken zodat deze route echt interessant wordt en om de route verkeersveilig te maken voor een zwaardere verkeersfunctie zal deze opgewaardeerd moeten worden tot gebiedsontsluitingsweg. Deze optie wordt mogelijk kansrijk indien de route buitenom niet gerealiseerd wordt. Nader onderzoek naar de bereikbaarheid en leefbaarheid wordt dan aanbevolen om uit te voeren.

Afhankelijk van het resultaat van de proef met de doseermaatregel blijven de volgende opties open om de doorstroming in de ochtendspits op de Johannes Geradtsweg te verbeteren:

1. Het resultaat van het doseren leidt er toe dat de doorstroming als voldoende goed wordt ervaren: dermate minder opstoppen op de Johannes Geradtsweg, zodat aanvullende maatregel niet meer nodig zijn;
2. Indien uit de proef met de doseermaatregel blijkt dat er toch doorstromingsproblemen zijn kan het verlengen van de rechtsafer bij de Sumatralaan in combinatie met een fietsbrug de doorstroming verbeteren;
3. Indien de route buitenom niet wordt gerealiseerd kan er voor gekozen worden de alternatieve route via de Jacob van Campenlaan nader te onderzoeken en uit te werken.

Gezien het feit dat de proef met doseren nog loopt en naar verwachting geoptimaliseerd kan worden door de IVRI's die later dit jaar worden geplaatst, wordt geadviseerd om de resultaten van de doseermaatregelen door de IVRI's in de definitieve besluitvorming over de doorstroommaatregelen mee te nemen.

Voor de avondspits wordt door de gemeente het gesprek geopend met de bedrijven op het Media Park om de mogelijkheden vanuit de Mobiliteitsvisie om het spreiden van werktijden aan de orde te stellen, de proef met doseren voor de avondspits voor te stellen en mobiliteitsmanagement voor bijvoorbeeld evenementen. Daarnaast ligt het voorstel om het linksaf vak voor het Den Uylplein uit te breiden om de doorstroming richting Laren te verbeteren, wat in de middagspits tot een betere doorstroming leidt.

Voor het probleem van het kerende verkeer uit het zuidelijk deel van de Simon Stevinweg wordt geadviseerd de omvang van dit probleem nader in kaart te brengen en in overleg te treden met de politie om de mogelijkheden van handhaving door de gemeente en/of politie te bespreken.