

Toelichting op verleggen centrumring en gevolgen

Doel en uitgangspunten

Een van de doelen die de gemeente met het project stationsgebied wil bereiken is een verbeterde doorstroming op de centrumring en de bereikbaarheid van het centrum. Daartoe wil ze de Schapenkamp tweerichtingsverkeer maken, de Stationsstraat autoluw inrichten met als gevolg dat er tussen de Vorstin en het Stationsplein een tweerichtingsverbinding zal komen. Dit is ook benoemd in de Structuurvisie 2030 en in de Centrumvisie.

Om deze doelen te concretiseren, zijn er diverse ideeën voor de verkeerscirculatie bestudeerd.

Daarbij is rekening gehouden met regels en wetten zoals:

- De Wet geluidhinder (geluid);
- De Wet milieubeheer (luchtkwaliteit);
- Het bestemmingsplan (ruimtelijke inpassing).

De gemeente onderzoekt de gevolgen van de plannen, ook in het kader van het nieuwe bestemmingsplan stationsgebied. Dit gebeurt voor de bovenstaande onderwerpen, maar ook voor andere zoals flora en fauna, programma aanpak stikstof, archeologie, bodem en water.

Uitgangspunten bij de verkeersvarianten zijn¹:

- Schapenkamp tweerichtingsverkeer;
- Stationsstraat autoluw;
- Als gevolg daarvan de Koninginneweg volgens een twee richtingsprincipe en mogelijk de Huizerstraat opnieuw in te richten;
- Verkeersafwikkeling zonder aanpassingen bij de Kleine Spoorbomen²;
- De schetsen voor de Koninginneweg zijn gemaakt vanuit het smalste deel van de straat;
- Het betreft geen uitgewerkte ontwerpen, maar schetsen op hoofdlijnen.

Verkeer is als water: als je ergens een waterleiding afsluit, zal het elders harder gaan stromen. De gevolgen van de verkeersaanpak in de directe omgeving van het stationsgebied worden hieronder benoemd. De effecten zijn echter breder in de stad merkbaar. Een meer logisch en robuust verkeersnetwerk leidt immers tot andere keuzes in het verkeer.

Het doel van deze notitie is om inzicht te geven in de aanpak die is gevolgd in aanloop naar de besluitvorming over het stedenbouwkundig plan, en de wijze waarop het vervolg wordt vormgegeven.

Verkeerscirculatie

Er is op diverse verkeerscirculatievarianten gestudeerd. Daarvan zijn vijf ideeën door bewoners aangedragen en één door GroenLinks. De gemeente heeft zelf nog drie ideeën onderzocht. Om inzichtelijk te maken of de varianten (naar huidige verwachting) haalbaar kunnen zijn, is aan elke variant een voorlopige conclusie toegevoegd.

Het betreft de varianten:

1. Variant Koninginneweg (haalbaar mits aanpassingen Kleine Spoorbomen)
Twee richtingsverkeer Schapenkamp, tweerichtingsverkeer Koninginneweg, autoluwe Stationsstraat, Huizerstraat ongemoeid, aanpassing Kleine Spoorbomen nodig;

¹ Uitgangspunten komen onder meer uit de Structuurvisie Hilversum 2030 en de Centrumvisie

² Er is in april 2017 een apart project Kleine Spoorbomen opgestart t.b.v. de autonome situatie ter plaatste

2. Variant Huizerstraat (haalbaar mits sloop panden Huizerstraat)
Tweerichtingsverkeer Schapenkamp, tweerichtingsverkeer Koninginneweg, autoluwe Stationsstraat, tweerichtingsverkeer centrumring door de Huizerstraat, Kleine Spoorbomen ongemoeid;
3. Variant GroenLinks (haalbaar, mits Kleine Spoorbomen in 1 richting open en bus over Stationsstraat)
Tweerichtingsverkeer Schapenkamp, eenrichtingsverkeer Koninginneweg richting zuid, autoluwe Stationsstraat met bus, eenrichtingsverkeer centrumring door de Huizerstraat, Kleine Spoorbomen eenrichting de stad uit, stukje eenrichtingsverkeer in twee banen op de Schoolstraat;
4. Variant rond de Prinsenhof (haalbaar)
Tweerichtingsverkeer Schapenkamp, tweerichtingsverkeer zuidelijk deel Koninginneweg, eenrichtingsverkeer centrumring door noordelijk deel Koninginneweg, autoluwe Stationsstraat, eenrichtingsverkeer centrumring door de Huizerstraat, Kleine Spoorbomen ongemoeid, stukje eenrichtingsverkeer in twee banen op de Schoolstraat;
5. Variant bewonersidee A (niet haalbaar i.v.m. Wet Geluidhinder)
Tweerichtingsverkeer Schapenkamp, eenrichtingsverkeer Koninginneweg richting zuid, eenrichtingsverkeer Stationsstraat richting noord (op momenten afsluitbaar), Huizerstraat ongemoeid, Kleine Spoorbomen ongemoeid;
6. Variant bewonersidee B (niet haalbaar i.v.m. Wet Geluidhinder)
Tweerichtingsverkeer Schapenkamp, eenrichtingsverkeer Koninginneweg richting noord, eenrichtingsverkeer Stationsstraat richting zuid, Huizerstraat ongemoeid, Kleine Spoorbomen ongemoeid;
7. Variant bewonersidee C (haalbaar mits sloop panden Koninginneweg)
Tweerichtingsverkeer Schapenkamp, tweerichtingsverkeer Koninginneweg, waarvan het zuidelijk deel drie banen, autoluwe Stationsstraat, Huizerstraat ongemoeid, Kleine Spoorbomen ongemoeid, stukje eenrichtingsverkeer in twee banen op de Schoolstraat;
8. Variant bewonersidee D (De Meester) (haalbaar mits de Kleine Spoorbomen worden afgesloten)
Tweerichtingsverkeer Schapenkamp, eenrichtingsverkeer Koninginneweg, eenrichtingsverkeer Langs de lijn richting Lage Naarderweg, autoluwe Stationsstraat, Huizerstraat ongemoeid, Kleine Spoorbomen dicht, deel Koninginneweg ingericht als fietsstraat;
9. Variant bewonersidee D (De Meester) (niet haalbaar, vereist twee stationshallen op twee niveaus)
Tweerichtingsverkeer Schapenkamp vlak voor het station langs, eenrichtingsverkeer Koninginneweg, eenrichtingsverkeer Langs de lijn tot aan de Schoolstraat, autoluwe Stationsstraat, eenrichtingsverkeer centrumring door de Huizerstraat, Kleine Spoorbomen ongemoeid, stukje eenrichtingsverkeer in twee banen op de Schoolstraat.

Zie bijlage 1 voor tekeningen en beoordelingen van de negen varianten. Van de negen is er naar verwachting één direct uitvoerbaar. Vijf varianten hebben nader onderzoek of actie nodig. Twee varianten zijn niet mogelijk als gevolg van de Wet Geluidhinder. Een variant is niet haalbaar omdat deze twee stationshallen op twee niveaus vereist. De lijst met varianten wordt niet verondersteld compleet te zijn: zo zijn er bijvoorbeeld op een bewonersavond 27 maart nog suggesties gedaan die de moeite van het onderzoeken waard zijn.

Schapenkamp

Het is wenselijk en mogelijk om de Schapenkamp tweerichtingsverkeer te maken. De bereikbaarheid van het centrum, het station, Entrada en de parkeergarage "Markt" nemen toe. De doorstroming van

autoverkeer, met name op marktdagen, verbetert flink. Dit heeft echter direct gevolgen voor de verkeerstoename op de Schapenkamp. Het noordelijk deel van de Schapenkamp zal de negatieve gevolgen hiervan gaan ervaren, het zuidelijk deel zal er als gevolg van de verdiepte ligging op vooruit gaan.

De verdiepte ligging van de Schapenkamp is in het stedenbouwkundig plan opgenomen, om een veilige en aantrekkelijke route voor langzaam verkeer tussen station en centrum te realiseren. Daarnaast bevordert de verdiepte ligging de doorstroming van verkeer op de centrumring. Er is veel aandacht voor de verdiepte ligging, en met name voor de plekken waar de weg bovenkomt. De zogenaamde tunnelmonden. Maar ook de verdiepte weg zelf zal met zorg en aandacht voor detail moeten worden ontworpen, om de gewenste kwaliteit te bewerkstelligen. De verdiepte ligging van de Schapenkamp is mogelijk indien een beperkte doorrijhoogte wordt geaccepteerd (3,5 meter, vergelijkbaar met de Beatrixtunnel). Vrachtverkeer dat hoger is dan 3,5 meter en een bestemming in het centrum heeft, zal een alternatieve route moeten gebruiken of er moet een alternatief gezocht worden voor het gebruiken van hoge vrachtwagens voor de bevoorrading van het centrum.

Koninginneweg/ Huizerstraat

De keuze voor tweerichtingsverkeer Schapenkamp leidt tot een toename van verkeer. Of nu gekozen wordt voor één- of tweerichtingsverkeer in de Koninginneweg, de geluidstoename zal dusdanig zijn, dat er elders moet worden gecompenseerd (Wet Geluidhinder, artikel 100a). Deze compensatie hebben we gevonden in de Stationsstraat. Hier is bovendien de wens om een aantrekkelijke en veilige voetgangersverbinding te maken tussen Groest en Marktpllein.

Met name een keuze voor een tweerichtingsverbinding tussen de Vorstin en het Stationsplein heeft gevolgen voor de inrichting en leefbaarheid van de Koninginneweg en mogelijk de Huizerstraat. Er is onderzocht of en hoe het mogelijk is de smalle Koninginneweg als tweerichtingsweg in te richten. Een studie heeft laten zien dat dit mogelijk is indien voor alle vervoersstromen minimale maten worden gehanteerd. Laden en lossen, een tweerichtingsfietspad aan de westzijde van de straat en parkeren (deels compensatie in de nabije omgeving) blijven dan (deels) behouden. Zie bijlage 2. De situatie in de straat zal er echter qua geluid, luchtkwaliteit en veiligheid op achteruitgaan, terwijl de aanpak van het stationsgebied in een enorme kwaliteitsverbetering van de stad voorziet. De huidige ruimtelijke kwaliteit van de Koninginneweg beperkt, maar de leefbaarheid zal er als gevolg van de ingrepen slechter op worden.

De uiteindelijke inrichting van de Koninginneweg en Huizerstraat is mede afhankelijk van de wijze waarop de centrumring aansluit bij de Vorstin. Er is dan ook maatwerk nodig om de inrichting verder vorm te geven.

Kleine Spoorbomen

De plannen voor het stationsgebied kunnen onafhankelijk van De Kleine Spoorbomen uitgevoerd worden. De verkeerssituatie rondom de Kleine Spoorbomen is echter verre van ideaal. Er is dan ook gekozen om dit als apart project op te pakken vanaf april 2017.

Voor nu is duidelijk dat het project stationsgebied ook zonder aanpassingen aan de Kleine Spoorbomen uitvoerbaar is (zie bijlage varianten). Ruimtelijk raken de twee projecten stationsgebied en Kleine Spoorbomen elkaar uiteraard wel. Goede afstemming tussen beide projecten is dan ook noodzakelijk om tot een goede situatie in de toekomst te komen.

Het vervolg

De verkeersaspecten verdienen echter wel nadere uitwerking en onderlinge afstemming. Er zijn meer varianten denkbaar dan degene die bestudeerd zijn. De onderzochte opties zijn niet rijp voor besluitvorming.

Het project Kleine Spoorbomen start in april 2017, en de keuzes die daar worden gemaakt kunnen invloed hebben op de verkeersafwikkeling van de centrumring.

Daarnaast behoeft het kwaliteitsvraagstuk op de Koninginneweg en eventueel Huizerstraat nog de nodige aandacht in de uitwerking van de plannen voor de straat. Met de aanpak stationsgebied zal een forse kwaliteitsverbetering worden gerealiseerd. Het is zonde als dat niet voor het aansluitende gebied geldt.

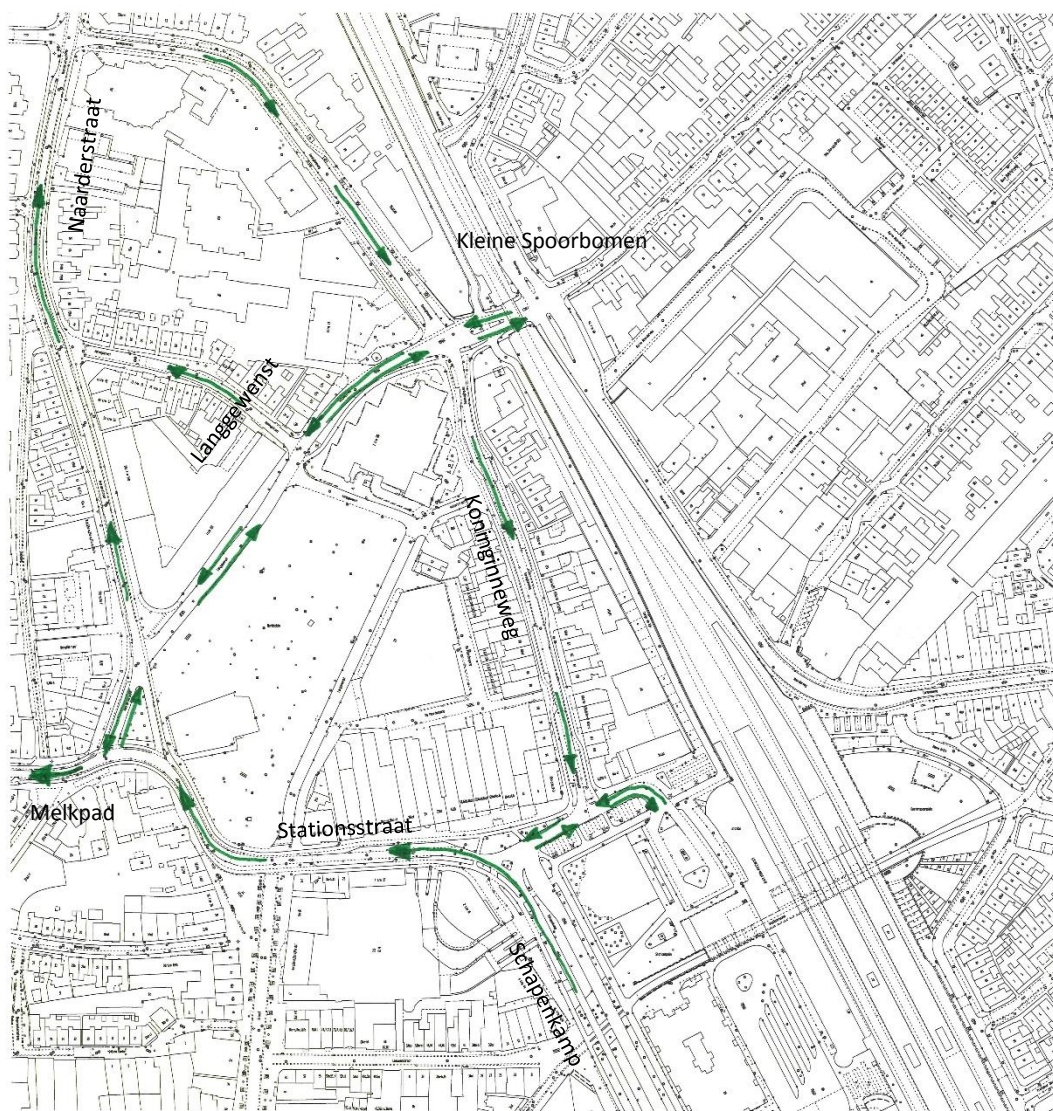
In het raadsvoorstel van 10 mei 2017 wordt conform de Structuurvisie 2030 en de Centrumvisie gekozen voor een tweerichtingenprincipe in het gebied tussen het Stationsplein en de Vorstin. Dat de verbinding er komt, is een vaststaande keuze. De wijze waarop dat gebeurt en wordt vormgegeven is onderwerp van een transparant proces met inwoners, gemeenteraad en professionals.

De verkeerskundige consequenties van het stedenbouwkundig plan worden dan ook verder uitgewerkt. In een open en zorgvuldig proces wordt de 'aanhechting' van het Stationsgebied op de Koninginneweg nader onderzocht. De volgende principes en werkwijze voor het vervolg worden voorgesteld om tot een afgewogen besluitvorming te komen:

1. Een klankbordgroep met (direct) belanghebbenden aangevuld met professionele partijen;
2. Het regelmatig afstemmen met diverse (professionele) stakeholders en adviesraden, waaronder de ARK;
3. Interne afstemming in de ambtelijke projectgroep Stedenbouwkundig plan Stationsgebied;
4. Interne bestuurlijke afstemming in de stuurgroep over voortgang, knelpunten, inhoud, samenhang en voorbereiding besluitvorming;
5. Tussentijdse informatie over aanpak en stand van zaken aan de raadsleden;
6. Inhoudelijke afstemming tussen projecten: zorgen dat de puzzelstukjes in elkaar gaan passen;
7. Stapsgewijze aanpak;
8. 'Open vizier': uitkomst staat niet vast. Het startpunt is echter wel het stedenbouwkundig plan (raadsbesluit 10 mei 2017), de daarbij behorende ambities waaronder het aanhechten van de het Stationsplein op de Vorstin in twee richtingen;
9. Integrale en evenwichtige beoordeling en afweging van varianten;
10. Transparant proces: afwijkende meningen van leden van de klankbordgroep worden gerapporteerd aan het bestuur.

Bijlage 1 Verkeerscirculatiemodellen 1t/m 9

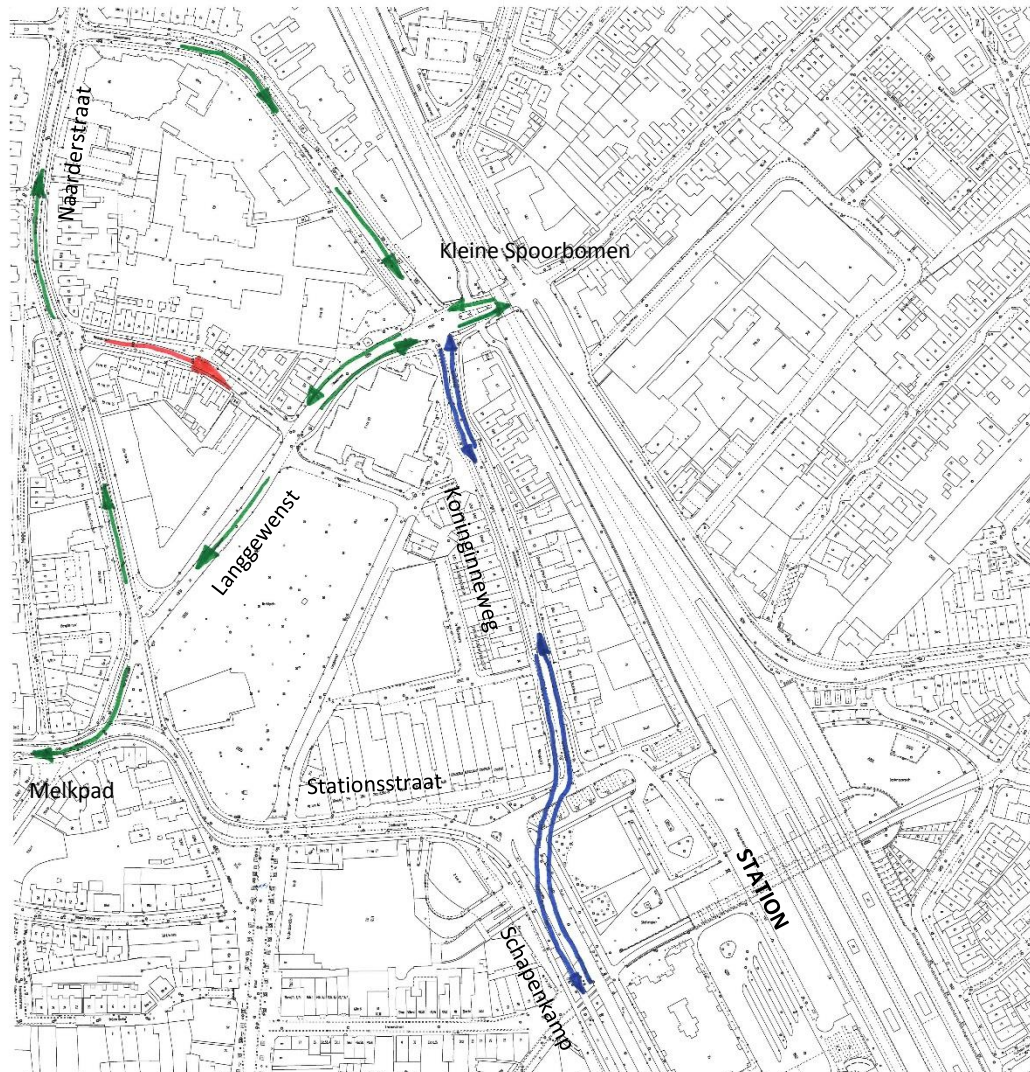
Huidige situatie



Huidige situatie

Doorstroming	Doorstroming marktdagen	Bereikbaarheid vanuit noord	Bereikbaarheid station	Logische verkeerscirculatie	Kruisend verkeer	Verbinding Markt en Groest	Sloop	Wet geluidhinder	Leefbaarheid Koninginneweg	Leefbaarheid Schapenweg	Leefbaarheid Langgewenst	Leefbaarheid Stationstraat/Groest	Centrum- en structuurvisie
-	--	-	-	-	0	--	0	0	0	0	0	0	-
Conclusie: huidige situatie voor doorstroming en bereikbaarheid is slecht													

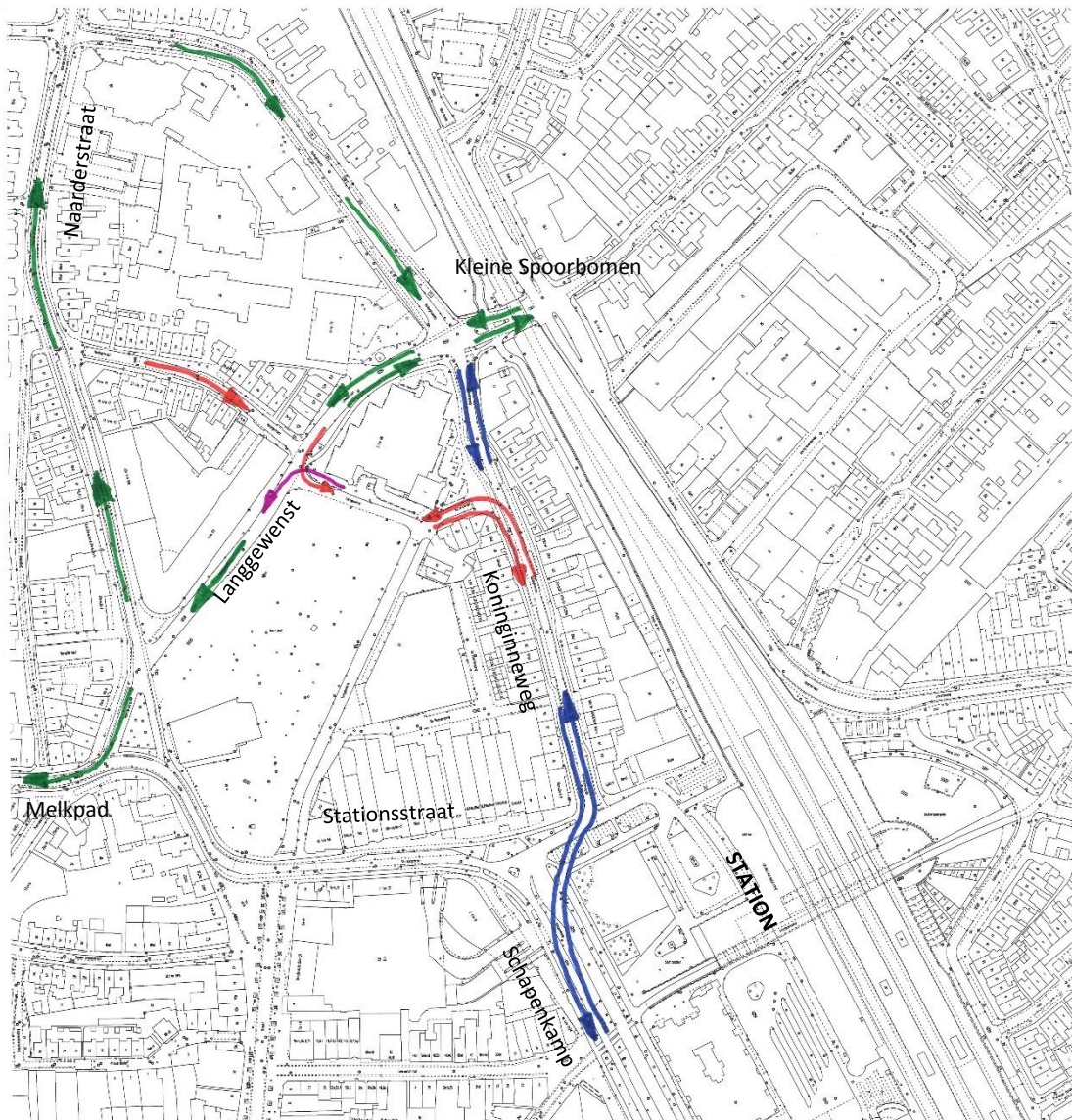
Variant 1 Koninginneweg



Koninginneweg variant

Doorstroming	Doorstroming marktdagen	Bereikbaarheid vanuit noord	Bereikbaarheid station	Logische verkeerscirculatie	Kruisend verkeer	Verbinding Markt en Groest	Sloop	Wet geluidhinder	Leefbaarheid Koninginneweg	Leefbaarheid Schapenkamp	Leefbaarheid Langgewenst	Leefbaarheid Stationsstraat/Groest	Centrum- en structuurvisie
-	-	+	++	++	--	++	0	+	--	-	-	++	+
Conclusie: haalbaar te maken in geval aanpassingen Kleine Spoorbomen													

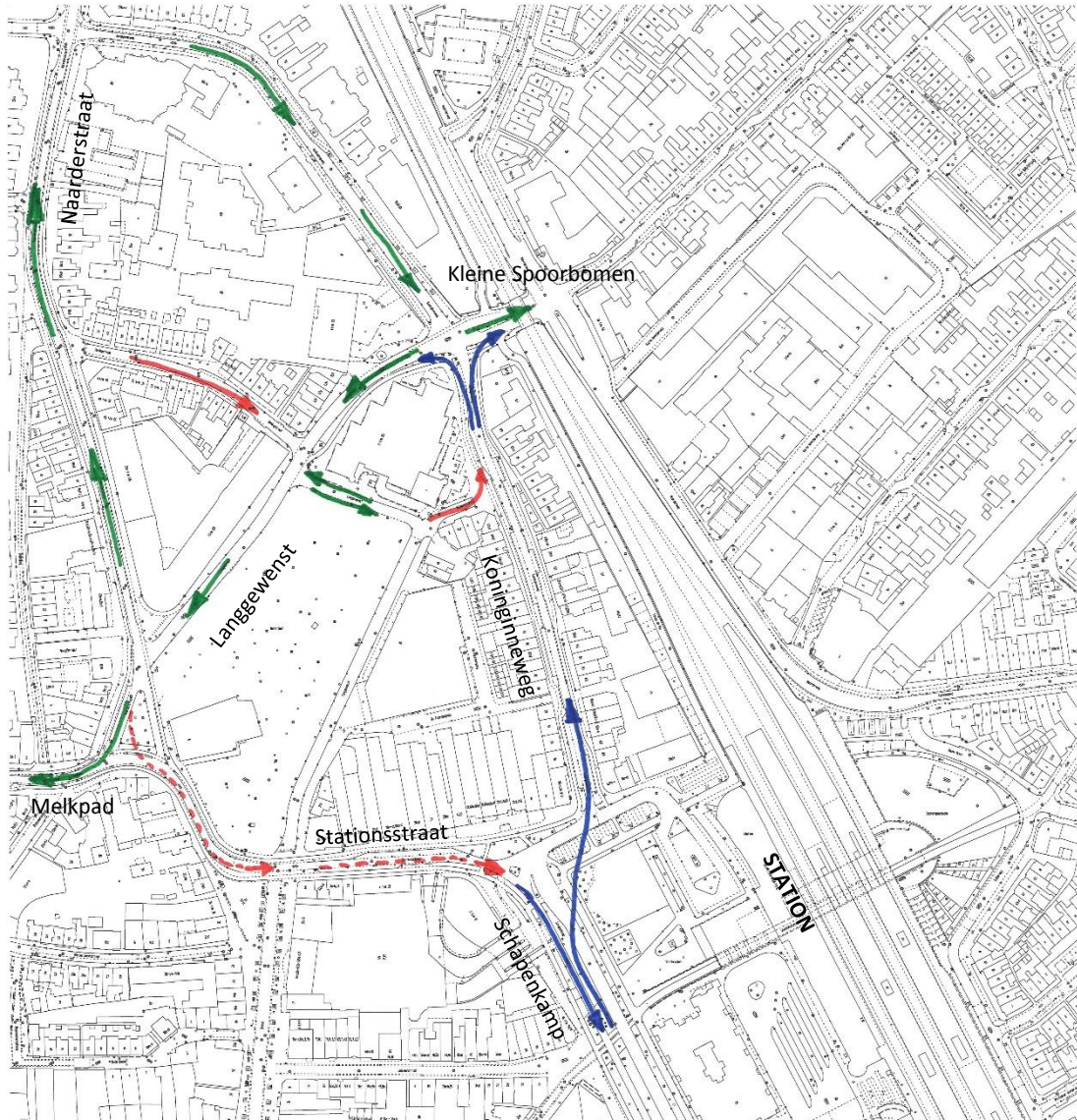
Variant 2 Huizerstraat



Huizerstraat variant

Doorstroming	Doorstroming marktdagen	Bereikbaarheid vanuit noord	Bereikbaarheid station	Logische verkeerscirculatie	Kruisend verkeer	Verbinding Markt en Groest	Sloop	Wet geluidhinder	Leefbaarheid Koninginneweg	Leefbaarheid Schapenkamp	Leefbaarheid Langgewerst	Centrum en structuurvisie	
+	+	++	++	++	-	++	--	+	--	-	-	++	+
Conclusie: haalbaar te maken mits slopen van panden													

Variant 3 GroenLinks

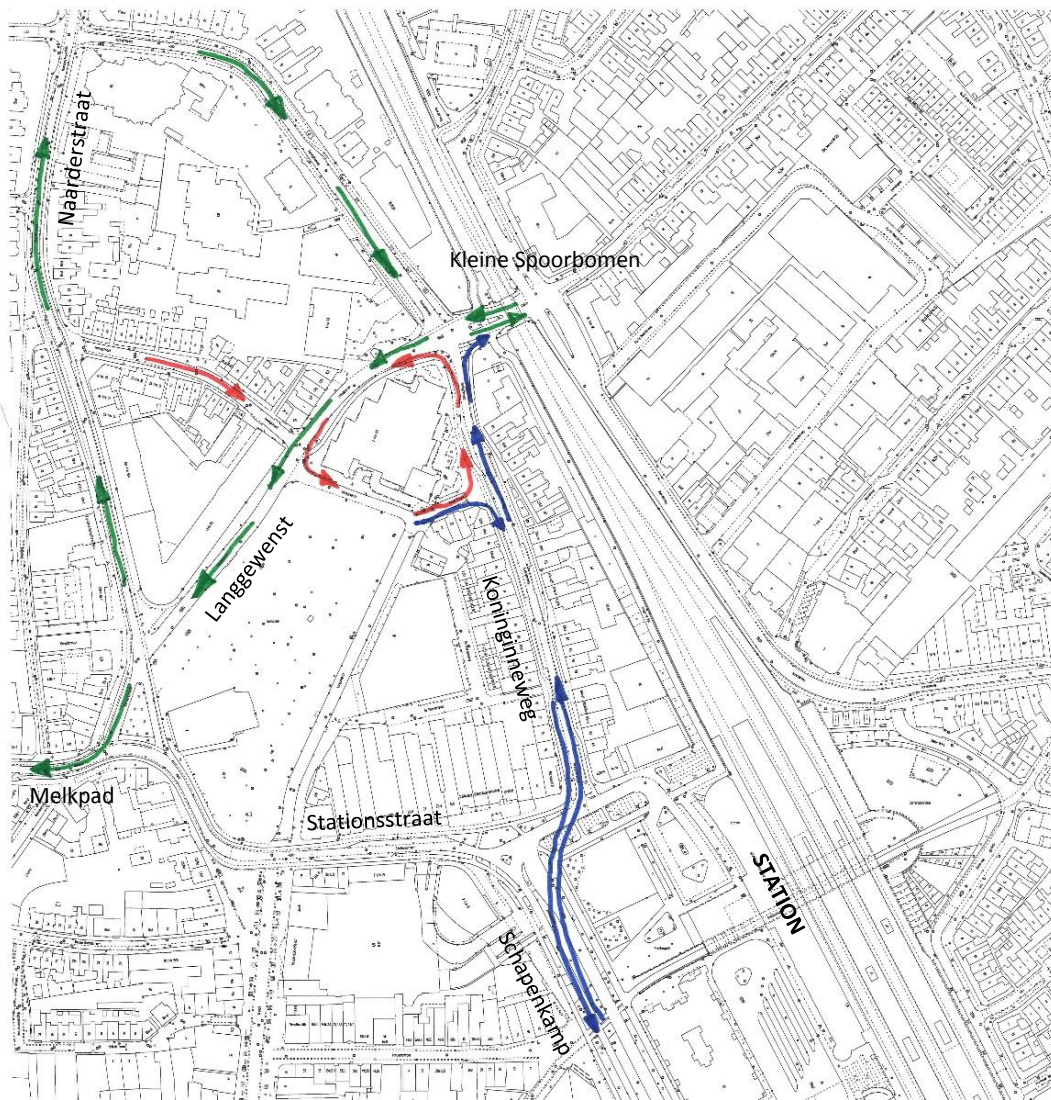


Groenlinks variant

Doorstroming	Doorstroming marktdagen	Bereikbaarheid vanuit moord	Bereikbaarheid station	Logische verkeerscirculatie	Kruisend verkeer	Verbinding Markt en Groest	Sloop	Wet geluidhinder	Leefbaarheid	Leefbaarheid Koninginneweg	Leefbaarheid Schapenkamp	Leefbaarheid Langgewenst	Centrum- en structuurvisie
+	+	-	-	-	+	+	0	-	--	-	-	+	+

Conclusie: Haalbaar, mits Kleine spoorbomen in 1 richting open en bus over Stationsstraat

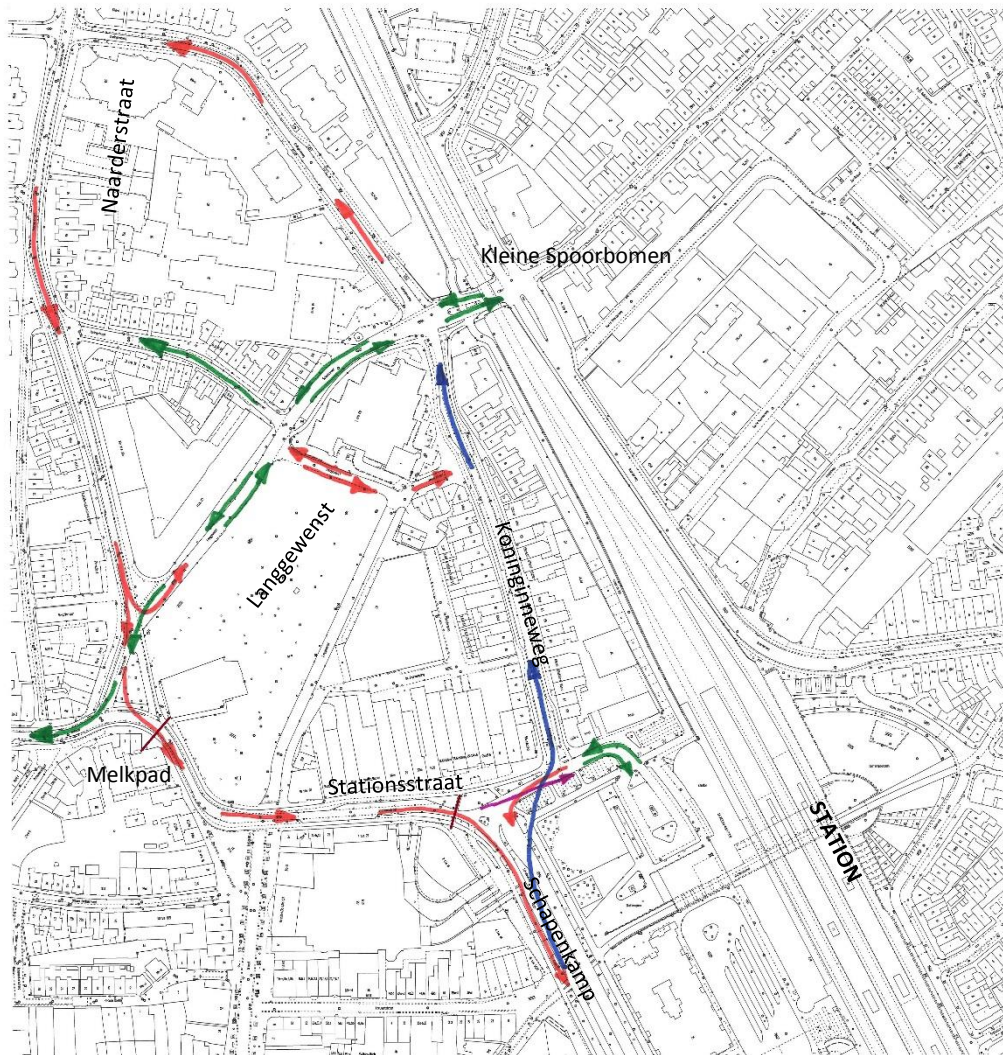
Variant 4 Prinsenhof



Prinsenhof variant

Haalbare variant													
Doorstroming	Doorstroming marktdagen	Bereikbaarheid vanuit noord	Bereikbaarheid station	Logische verkeerscirculatie	Kruisend verkeer	Verbinding Markt en Groest	Sloop	Wet geluidhinder	Leefbaarheid Koninginneweg	Leefbaarheid Schapenkamp	Leefbaarheid Langgewerst	Centrum- en structuurvisie	
++	++	++	++	+	++	++	0	+	--	-	-	+	+
Conclusie: haalbare variant													

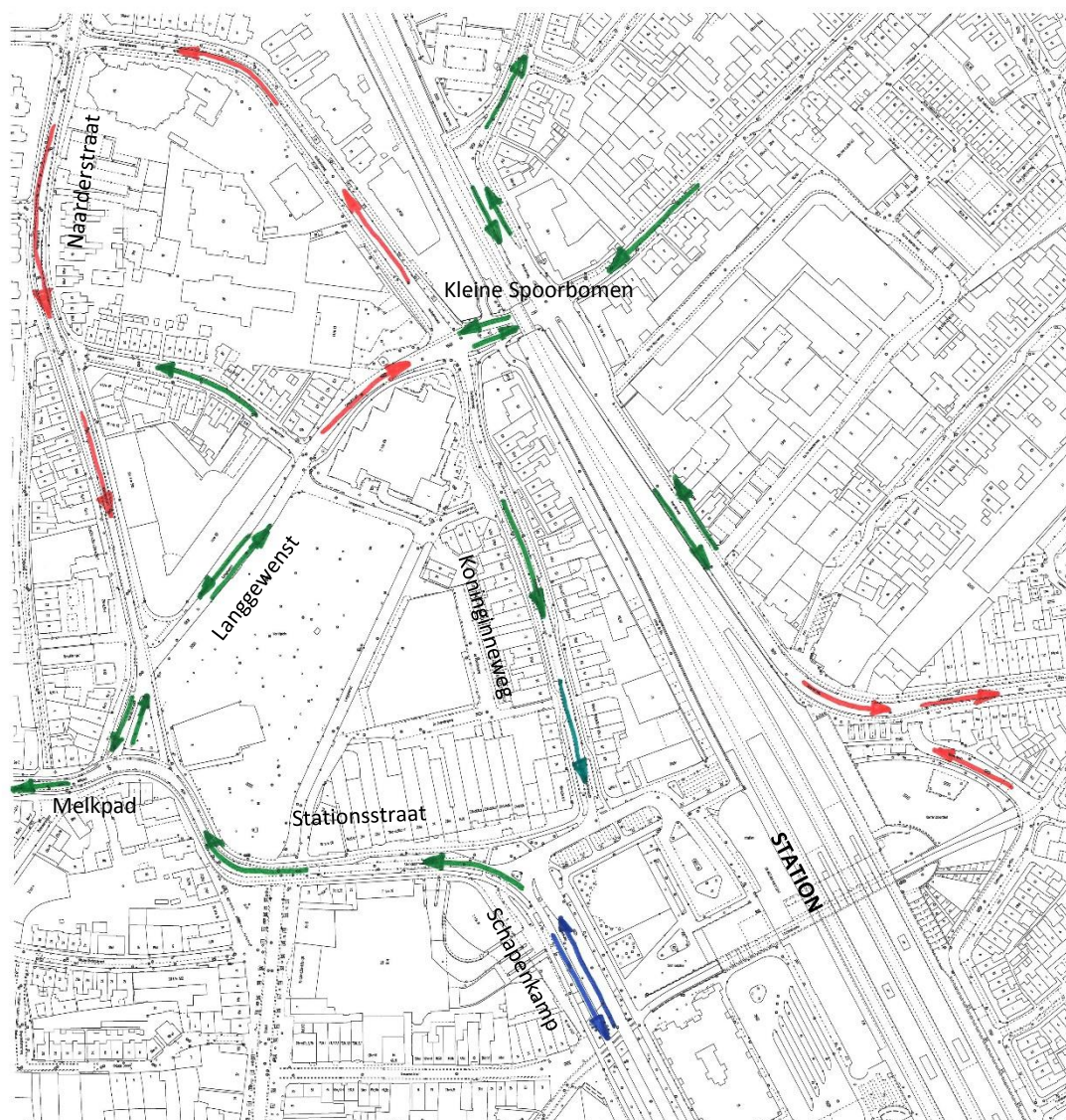
Variant 5 Bewonersidee A



Bewoners variant A

Doorstroming	Doorstroming marktdagen	Bereikbaarheid vanuit noord	Bereikbaarheid station	Logische verkeerscirculatie	Kruisend verkeer	Verbinding Markt en Groest	Sloop	Wet geluidhinder	Leefbaarheid	Leefbaarheid Koninginneweg	Leefbaarheid Schapenkamp	Leefbaarheid Langgewenst	Leefbaarheid Stationsstraat/Groest	Centrum- en structuurvisie
-	--	-	+	--	--	-	0	-	-	-	-	-	-	-
Conclusie: niet haalbaar i.v.m. Wet geluidhinder														

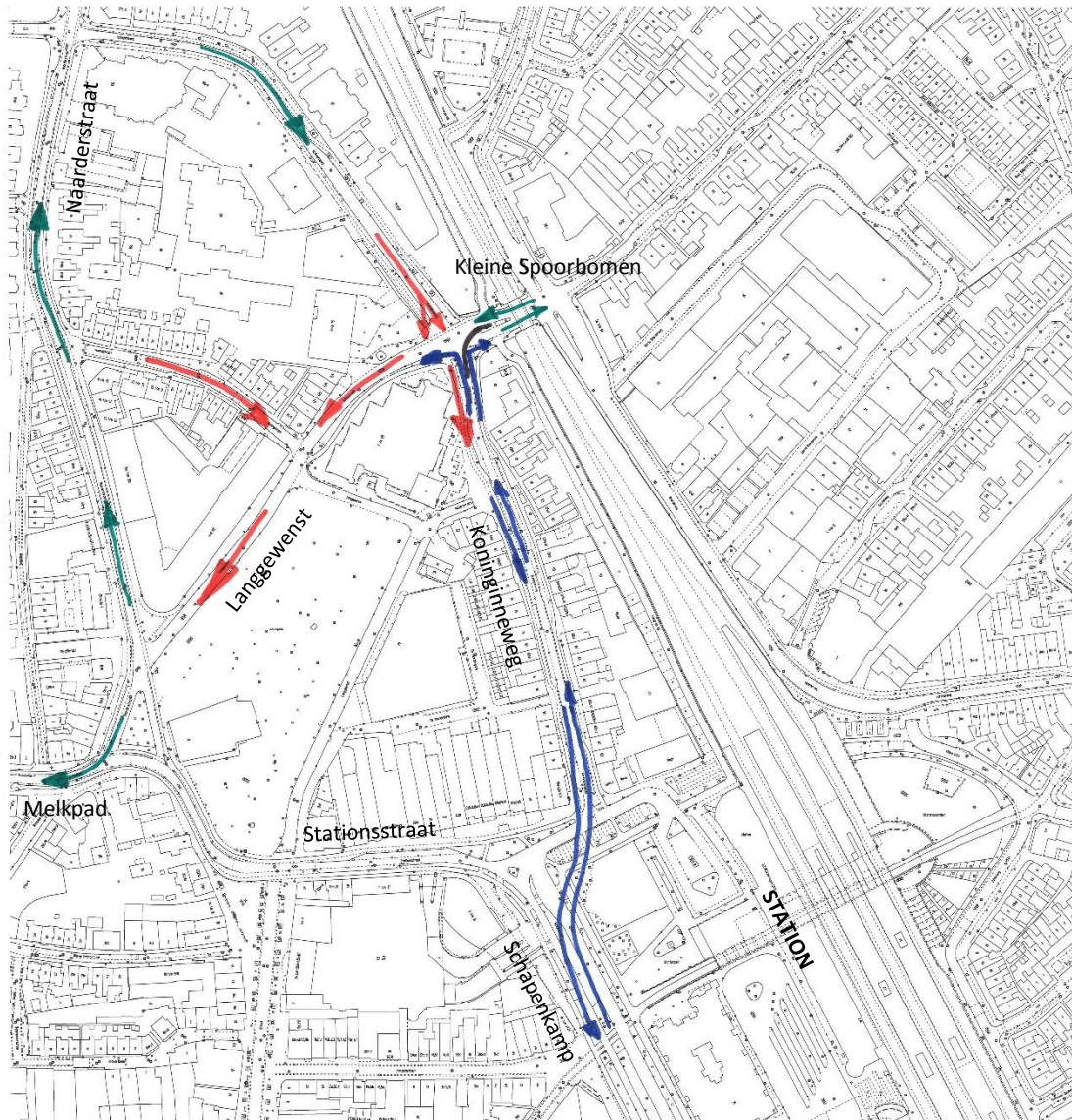
Variant 5 Bewonersidee B



Bewoners variant B

Doorstroming	Doorstroming marktdagen	Bereikbaarheid vanuit noord	Bereikbaarheid station	Logische verkeerscirculatie	Kruisend verkeer	Verbinding Markt en Groest	Sloop	Wet geluidhinder	Leefbaarheid Koninginneweg	Leefbaarheid Schapenkamp	Leefbaarheid Langgewenst	Centrum- en structuurvisie
-	--	--	+	--	--	-	0	-	-	-	-	-
Conclusie: niet haalbaar i.v.m. Wet geluidhinder												

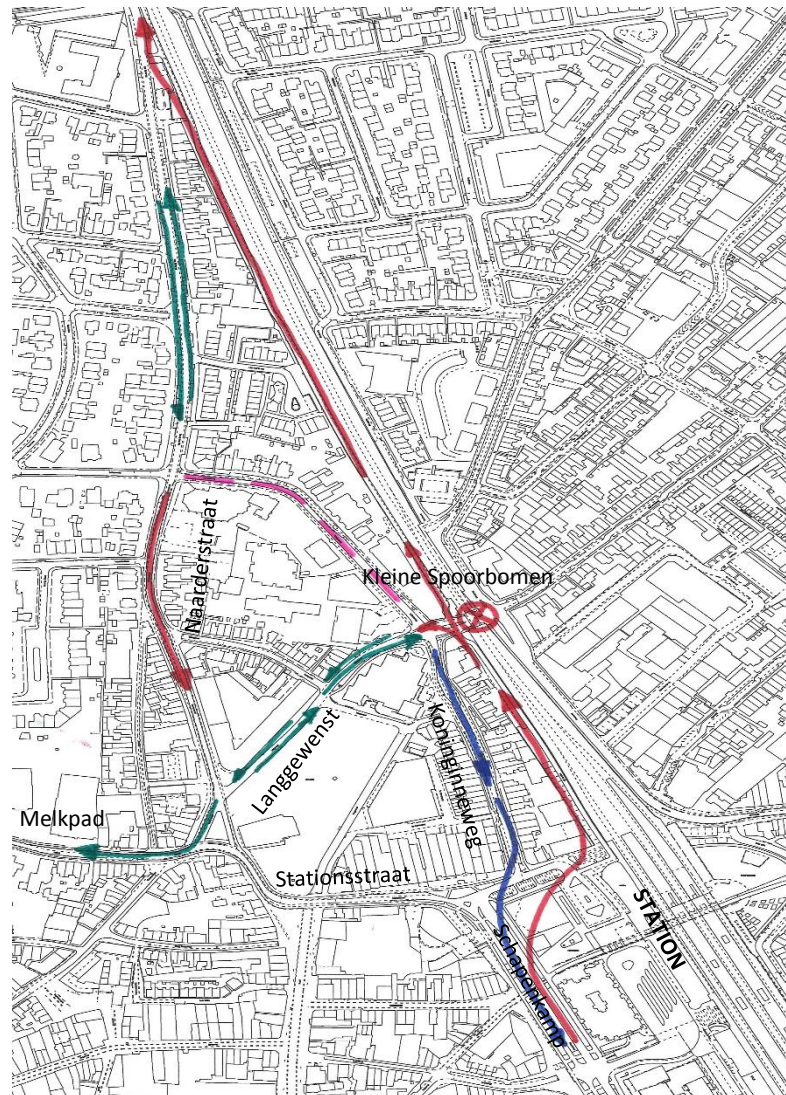
Variant 5 Bewonersidee C



Bewoners variant C

Doorstroming	Doorstroming marktdagen	Bereikbaarheid vanuit noord	Bereikbaarheid station	Logische verkeerscirculatie	Kruisend verkeer	Verbinding Markt en Groest	Sloop	Wet geluidhinder	Leefbaarheid Koninginneweg	Leefbaarheid Schapenweg	Leefbaarheid Langgewenst	Leefbaarheid Stationsstraat/Groest	Centrum- en structuurvisie
++	++	+	++	++	-	++	-	+	--	-	-	++	+
Conclusie: haalbaar te maken mits slopen van panden													

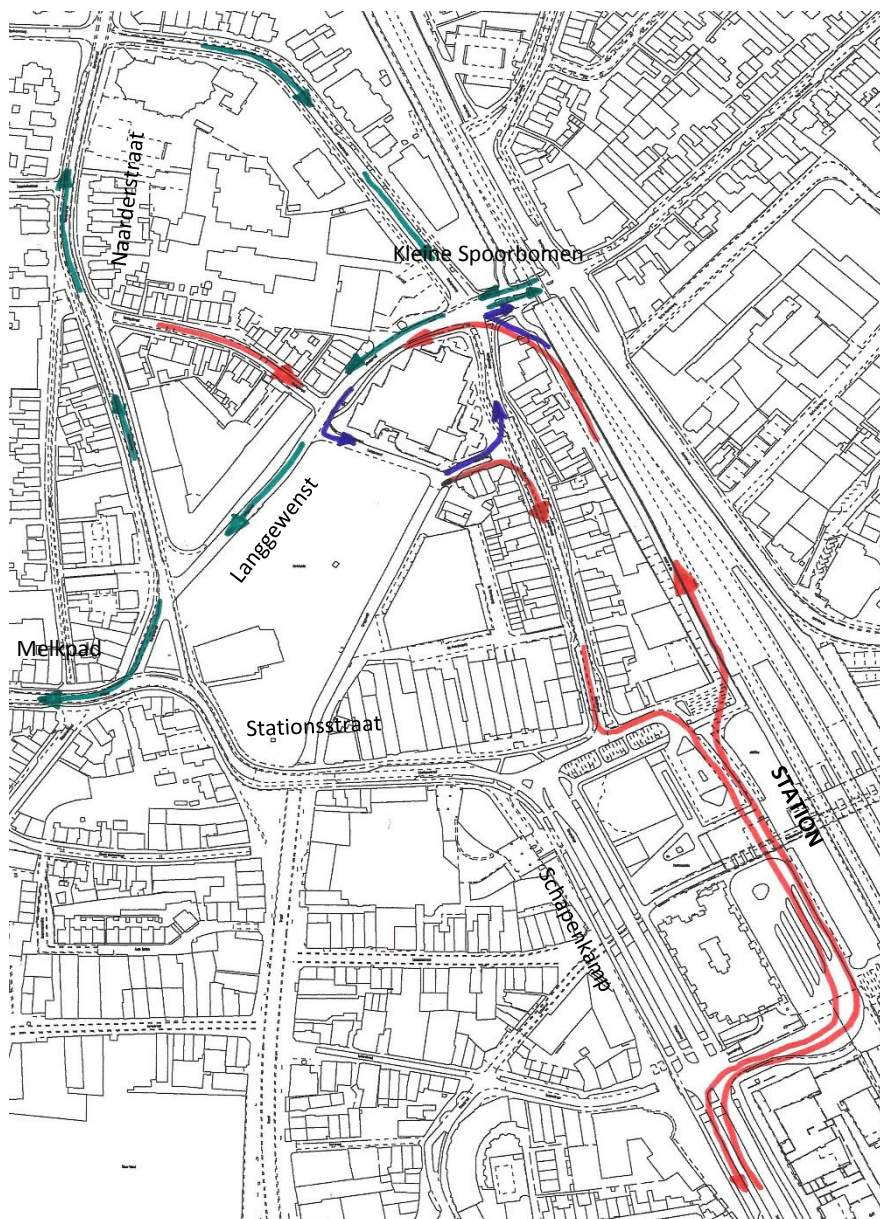
Variant 5 Bewonersidee D, De Meester 1



Bewonersvariant D. Langs de Lijn Variant Marianne Meester

Bewonersvariant B: Lings de Eijn variant Wanhanne Meester													
Doorstroming	Doorstroming marktdagen	Bereikbaarheid vanuit noord	Bereikbaarheid station	Logische verkeerscirculatie	Kruisend verkeer	Verbinding Markt en Groest	Sloop	Wet geluidhinder	Leefbaarheid Koninginneweg	Leefbaarheid Schapenkamp	Leefbaarheid Langgewenst	Leefbaarheid Stationsstraat/Groest	Centrum- en structuurvisie
-	++	+	++	--	-	++	-	+	--	-	+	++	-
Conclusie: haalbaar mits de Kleine Spoorbomen worden afgesloten													

Variant 5 Bewonersidee E, De Meester 2



Bewonersvariant E. NS Variant Marianne Meester

Doorstrooming	Doorstrooming marktdagen	Bereikbaarheid vanuit noord	Bereikbaarheid station	Logische verkeerscirculatie	Kruisend verkeer	Verbinding Markt en Groest	Sloop	Wet geluidhinder	Leefbaarheid Koninginneweg	Leefbaarheid Schapenkamp	Leefbaarheid Langgewenst	Leefbaarheid Stationsstraat/Groest	Centrum- en structuurvisie
++	++	++	++	+	++	++	-	+	--	-	-	+	+
Conclusie: niet haalbaar, vereist twee stationshallen op twee niveau's.													

Bijlage 2 Inrichtingsschetsen Koninginneweg

SCHETS 1

Vrij liggende fietspaden van 1,2 meter breed en parkeren/laad- en loshavens.



Voordelen

Ruimte voor laden en lossen
Op enkele plekken ruimte voor bomen

Nadelen

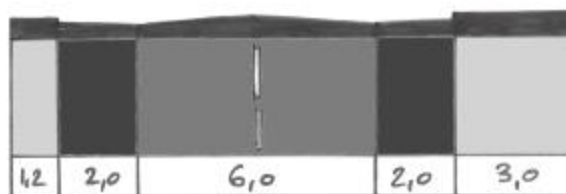
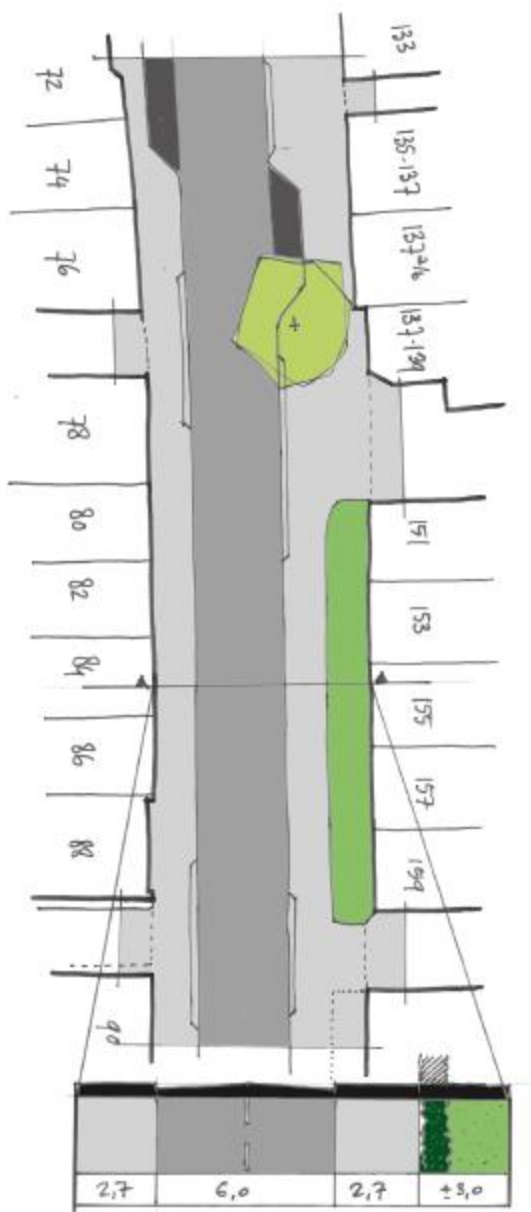
Smalste deel te smalle trottoirs over te grote lengte
Fietspaden te smal
Afname aantal parkeerplaatsen

Conclusie

Deze inrichting valt af vanwege te smalle trottoirs over een grote lengte. De voetpaden grenzen dan bovendien direct aan het te smalle fietspad wat onveilige situatie met zit meebrengt op het smalste deel van de Koninginneweg.

SCHETS 2

Geen aparte ruimte voor fietsers (alternatief is het vrijliggende fietspad Langs de Lijn), wel bredere trottoirs en ruimte voor parkeren/laad- en loshavens.



Voordelen

Ruime trottoir
Ruimte voor parkeren, laden en lossen
Op enkele plekken ruimte voor bomen

Conclusie

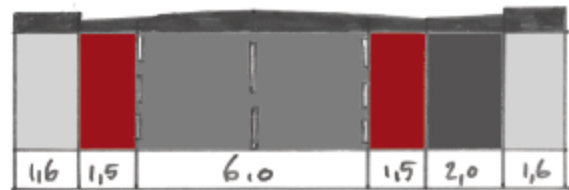
Deze inrichting valt af vanwege het ontbreken van voorzieningen voor de fietsers. Zij zullen op rijbaan of trottoir gaan fietsen. Dat is niet wenselijk.

Nadelen

Geen aparte fietspaden, fietsen op rijbaan

SCHETS 3

Fietsstroken langs de weg en parkeren.



Voordelen

Ruimte voor parkeren, laden en lossen

Nadelen

Onveilige wegingdeling voor fietsers (geen buffer tussen fietspad en rijbaan)

Beperkt deel smal trottoir in smalste deel, direct langs rijbaan. Elders voldoende ruimte

Geen ruimte voor bomen

Afname van een aantal parkeerplaatsen

Conclusie

Deze inrichting valt af vanwege de onveilige wegingdeling voor de fiets direct grenzend aan de rijbaan én de te smalle trottoirs over een grote lengte.

SCHETS 4

Vrij liggende fietspaden van 1,5 meter breed, geen parkeren.



Voordelen

Voldoende ruimte voor fietsers

Nadelen

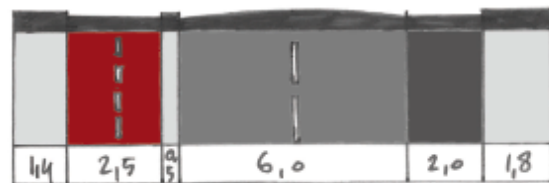
Beperkt deel smal trottoir in smalste deel, direct langs rijbaan. Elders voldoende ruimte
Geen ruimte parkeerplaatsen/laad-loshavens
Geen ruimte voor bomen

Conclusie

Deze inrichting valt af vanwege te smalle trottoirs, direct grenzend aan het fietspad op het smalste deel en vanwege het gebrek aan parkeerplekken/laad- en loshavens.

SCHETS 5

Dubbelzijdig vrij liggend fietspad aan de westkant van de Koninginneweg en parkeren.



Voordelen

Voldoende ruimte voor fietsers
 Fietspad westzijde: goede aansluiting
 Schapenkamp/Stationsstraat. Via fietspad
 langs de lijn: voor bereiken station en Mediapark
 Ruimte voor parkeren, laden en lossen

Nadelen

Beperkt deel smal trottoir in smalste deel, direct langs
 rijbaan. Elders voldoende ruimte
 Fietsers moeten van en naar oneven zijde de weg
 oversteken
 Afname parkeerplaatsen
 Geen ruimte voor bomen

Conclusie

Dit is de enige passende variant voor tweerichtingsverkeer in de Koninginneweg, waarbij fietsers, voetgangers en parkeren/laad en loshavens een plek hebben. Verdere uitwerking is nodig om de precieze aantallen van parkeerplaatsen/laad-en loshavens en de afmetingen in beeld te brengen.