

Eerste selectie varianten Koninginneweg

(17 juli 2017)

In de tweede bijeenkomst van de klankbordgroep Koninginneweg (4 juli 2017) zijn alle ingebrachte en opgestelde varianten geïnventariseerd. De varianten zijn beschreven in het document 'Varianten Koninginneweg'. De eerste slag bestaat uit benoemen van de varianten die als onhaalbaar worden beschouwd. Dit is besproken in de derde bijeenkomst (17 juli 2017). Na deze bijeenkomst worden de overgebleven varianten nader beoordeeld en besproken in de vierde bijeenkomst op 18 september 2017.

In de volgende tabel is per variant het volgende aangegeven:

- Variantnummer (verwijst naar document met beschrijving van de varianten).
- Kritische factoren ('ernstige knelpunten') wat betreft de uitvoerbaarheid en haalbaarheid.
- Oplossingsrichtingen voor de ernstige knelpunten of voorwaarden waardoor de variant mogelijk toch uitvoerbaar wordt.
- Een conclusie wat betreft het handhaven of vervallen van de variant. Indien de variant gehandhaafd blijft, wordt deze nader beoordeeld op de aspecten die opgenomen zijn het document 'Beoordelingsaspecten (4 juli 2017).

EERSTE SELECTIE VARIANTEN KONINGINNEWEG			
Variantnummer	Kritische factoren	Oplossingsrichtingen	Nader beoordelen
CATEGORIE VERKEERSCIRCULATIE			
A1	– Inpasbaarheid verkeersruimte in de Koninginneweg op het smalste gedeelte (rond huisnummer 153).	– Verwerven voortuinen en laten vervallen uitstallings- en terrasruimte bij winkels.	Ja
	– Verkeersafwikkeling op aansluiting met Schoolstraat bij de Kleine Spoorbomen.	– Vereenvoudigen van het kruispunt Schoolstraat/Koninginneweg: geen linksaf verkeer vanaf Kleine Spoorbomen, twee opstelstroken in Koninginneweg (rechtsaf en linksaf apart).	
	– Verkeersveiligheid autoverkeer dat linksaf slaat vanaf de Kleine Spoorbomen	– Nader te beoordelen bij eventuele uitwerking.	
	– Parkeren, laden en lossen in de Koninginneweg bij de winkels.		
	– Inpasbaarheid verkeersruimte in de Schoolstraat op het smalste gedeelte (rond huisnummer 1).	– Ook beoordelen met eenrichtingsverkeer in Schoolstraat.	
	– Leefbaarheid, oversteekbaarheid, verkeersveiligheid.	– Nader te beoordelen bij eventuele uitwerking.	

EERSTE SELECTIE VARIANTEN KONINGINNEWEG			
Variantnummer	Kritische factoren	Oplossingsrichtingen	Nader beoordelen
A2	– Zie A1 – Sloop noodzakelijk van woningen in Huizerstraat	– Zie A1.	Nee
A3	– Inpasbaarheid verkeersruimte in de Koninginneweg op het smalste gedeelte (rond huisnummer 153). – Verkeersafwikkeling op aansluiting met Schoolstraat bij de Kleine Spoorbomen. – Parkeren, laden en lossen in de Koninginneweg bij de winkels. – Leefbaarheid, oversteekbaarheid, verkeersveiligheid.	– Verwerven voortuinen en laten vervallen uitstallings- en terrasruimte bij winkels. – Twee opstelstroken in Koninginneweg (rechtsaf en linksaf apart). – Nader te beoordelen bij eventuele uitwerking. – Nader te beoordelen bij eventuele uitwerking.	Ja
A4	– Inpasbaarheid verkeersruimte in de Koninginneweg op het smalste gedeelte (rond huisnummer 153). – Verkeersafwikkeling op aansluiting met Schoolstraat bij de Kleine Spoorbomen. – Verkeersveiligheid autoverkeer dat linksaf slaat vanaf de Kleine Spoorbomen – Parkeren, laden en lossen in de Koninginneweg bij de winkels. – Leefbaarheid, oversteekbaarheid, verkeersveiligheid.	– Verwerven voortuinen en laten vervallen uitstallings- en terrasruimte bij winkels. – Vereenvoudigen van het kruispunt Schoolstraat/Koninginneweg: geen linksaf verkeer vanaf Kleine Spoorbomen, twee opstelstroken in Koninginneweg (rechtsaf en linksaf apart). – Nader te beoordelen bij eventuele uitwerking. – Nader te beoordelen bij eventuele uitwerking.	Ja
A5/A5a	– Mogelijke toename verkeersdruk op Kleine Spoorbomen ten gevolge van vervallen doorgaande functie Schapenkamp. – Benodigde verkeersruimte Schoolstraat (afhankelijk van wijziging op verkeersintensiteiten).		Ja
A6	– Wet Geluidhinder: toename verkeers- en geluidbelasting in Koninginneweg-zuid maakt compensatie in de directe omgeving noodzakelijk. Deze noodzakelijke compensatie treedt mogelijk	– Nader te beoordelen bij eventuele uitwerking. Dit geldt ook voor de effecten van eenrichtingsverkeer op de Kleine Spoorbomen.	Ja

EERSTE SELECTIE VARIANTEN KONINGINNEWEG			
Variantnummer	Kritische factoren	Oplossingsrichtingen	Nader beoordelen
	niet op in de Stationsstraat omdat deze nog een (beperkte) verkeersfunctie houdt.		
A7	– Inpasbaarheid verkeersruimte in de Koninginneweg op het smalste gedeelte (rond huisnummer 153), afhankelijk van wijziging verkeersintensiteiten – Afsluiten Kleine Spoorbomen: bereikbaarheidseffecten omliggende buurten, Station en centrum	– Afhankelijk van wijziging verkeersintensiteiten. – Nader te beoordelen, ook optie beoordelen waarin Spoorbomen in één of twee richtingen geopend blijft.	Ja
CATEGORIE 'LANGS DE LIJN'			
B1	– (Gedeeltelijke) sloop om nieuwe verkeersweg mogelijk te maken: financiën, verwerving, planologische procedures. – Verkeersafwikkeling op aansluiting met Schoolstraat bij de Kleine Spoorbomen. – Verkeersveiligheid autoverkeer dat linksaf slaat vanaf de Kleine Spoorbomen – Inpasbaarheid verkeersruimte in de Schoolstraat op het smalste gedeelte (rond huisnummer 1).	– Vereenvoudigen van het kruispunt Schoolstraat/Koninginneweg: geen linksaf verkeer vanaf Kleine Spoorbomen, twee opstelstroken in Koninginneweg (rechtsaf en linksaf apart). – Beoordelen met eenrichtingsverkeer in Schoolstraat.	Ja
CATEGORIE 'LANGS DE LIJN IN ÉÉN RICHTING'			
C1/C1a	– Geluid, verkeersweg vóór en achter Koninginneweg-zuid – Verkeersweg Langs de Lijn ten noorden van de Kleine Spoorbomen. – Afsluiten Kleine Spoorbomen: bereikbaarheidseffecten omliggende buurten, Station en centrum – Extra verkeersruimte nodig rondom De Kikker.	– Nader te beoordelen bij eventuele uitwerking. – Deze is niet strikt noodzakelijk in deze variant, daarom alternatieve variant C1a. – Nader te beoordelen, ook optie beoordelen waarin Spoorbomen in één of twee richtingen geopend blijft.	Ja
C2	– Extra verkeersruimte nodig rondom De Kikker. – Verkeersafwikkeling op aansluiting met	– Nader te beoordelen bij eventuele uitwerking. – Nader te beoordelen bij eventuele uitwerking.	Ja

EERSTE SELECTIE VARIANTEN KONINGINNEWEG			
Variantnummer	Kritische factoren	Oplossingsrichtingen	Nader beoordelen
C3	Schoolstraat bij de Kleine Spoorbomen.		
	– Melkpad tweerichtingsverkeer. (voor het overige is deze variant ongeveer gelijk aan eerder benoemde varianten). – Extra verkeersruimte nodig rondom De Kikker.	– Niet oplosbaar, onvoldoende ruimte.	Nee
CATEGORIE STATIONSSTRAAT BEHOUDT (BEPERKTE) FUNCTIE			
D1			Referentievariant
D2	– Wet Geluidhinder: toename verkeers- en geluidbelasting in Koninginneweg-zuid maakt compensatie in de directe omgeving noodzakelijk. Deze noodzakelijke compensatie treedt niet op in de Stationsstraat omdat deze nog een verkeersfunctie houdt. Er zijn geen andere straten beschikbaar in de directe omgeving, waar het verkeersgeluid fors kan afnemen.		
	– Stationsstraat wordt niet autoluw, geen verbetering van de omgevingskwaliteit en het voetgangersdomein. – Op momenten dat de Stationsstraat wordt afgesloten (woensdag, zaterdag, spitsuren) is er geen reëel alternatief. Dit leidt tot bereikbaarheidsproblemen en onduidelijkheid		Nee
D3	– Wet Geluidhinder: toename verkeers- en geluidbelasting in Koninginneweg-zuid maakt compensatie in de directe omgeving noodzakelijk. Deze noodzakelijke compensatie treedt niet op in de Stationsstraat omdat deze nog een verkeersfunctie houdt. Er zijn geen andere straten	– Verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte en het voetgangersdomein is uitsluitend mogelijk als de verkeersdruk in de Stationsstraat fors afneemt. Er zijn binnen deze variant geen mogelijkheden om de Stationsstraat autoluw te maken.	Nee

EERSTE SELECTIE VARIANTEN KONINGINNEWEG			
Variantnummer	Kritische factoren	Oplossingsrichtingen	Nader beoordelen
	beschikbaar in de directe omgeving, waar het verkeersgeluid fors kan afnemen. – Stationsstraat wordt niet autoluw, geen verbetering van de omgevingskwaliteit en het voetgangersdomein, zoals in het Stationsplan is opgenomen.		
D4	– Een tunnel voor het autoverkeer is niet inpasbaar in de fijnmazige stedelijke structuur van de Stationsstraat en de directe omgeving. – Toegankelijkheid van panden voor onder andere het expeditieverkeer.		Nee
D5	– Een voetgangerstunnel (al dan niet met roltrappen) wordt in deze situatie uitsluitend gebruikt indien de voetgangers worden ‘gedwongen’. De oversteeklengte van de Stationsstraat is namelijk beperkt, waardoor de voetgangers niet vrijwillig van een tunnel gebruik zullen maken. Het ‘dwingen’ betekent dat de Markt ontoegankelijk moet worden. Er moet letterlijk een barrière worden opgeworpen. Dit alles heeft als effect dat de verblijfskwaliteit en de kwaliteit van de openbare ruimte juist afneemt in plaats van toeneemt. De rol en de aanwezigheid van de auto worden versterkt in plaats van afgezwakt. Als er geen barrière wordt gemaakt, zal de voetgangerstunnel (nagenoeg) ongebruikt blijven. – Problemen voor personen met een beperking (rollator, scootmobiel, slecht ter been) en personen met kinderwagens.		Nee

EERSTE SELECTIE VARIANTEN KONINGINNEWEG			
Variantnummer	Kritische factoren	Oplossingsrichtingen	Nader beoordelen
D6	– Zie D3		Nee
D7	– Zie D5		Nee
D8	– Vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen onverantwoord.		Nee
CATEGORIE 'VRIJE OEFENING'			
E1	– Sloop om nieuwe verkeersweg mogelijk te maken: financiën, verwerving, planologische procedures.	– Nader te beoordelen op basis van stedenbouwkundige visie en eventuele extra kwaliteit.	Ja
E2	Dit is niet een echte variant maar een advies over de denk- en werkwijze die een rol kan spelen bij alle varianten.	Betrekken bij varianten verkeersstructuur in samenhang met de Kleine Spoorbomen en mogelijke effecten elders in Hilversum.	Nee

Ten slotte: in alle te beoordelen varianten wordt betrokken of een afname van het autoverkeer kan leiden tot het vergroten van de haalbaarheid en de kwaliteit van de variant. De focus zal daarbij vooral liggen op de drukste spitsuren. In de ochtendspits ligt het accent dan op een afname van het woon-werkverkeer. In de avondspits ligt het accent op een afname van het woon-werkverkeer en het centrumbezoek per auto. Daar waar dat relevant is wordt de gevoeligheid van de afname onderzocht. Daarbij is het wel essentieel dat de aannames over het behalen van de afname realistisch moeten zijn.