



Hilversum Mediastad

E9 Advies klankbordgroep Koninginneweg en omgeving

Proces tot nu toe

Vanaf mei 2017 heeft de gemeente Hilversum in een intensief traject met bewoners, ondernemers en vastgoedeigenaren in een klankbordgroep gewerkt aan mogelijke oplossingen voor een tweerichtingsverbinding tussen het Stationsplein en de Vorstin. Deze verbinding is gewenst om de centrumring om het Marktplaats heen te leggen, daar kwaliteit toe te voegen en het verkeersknelpunt op de centrumring ter hoogte van het Marktplaats weg te halen.

Er hebben vier bijeenkomsten van de klankbordgroep plaatsgevonden tussen mei en september 2017. De eerste twee bijeenkomsten zijn benut voor het opstellen van beoordelingscriteria en het bedenken van varianten. Hieruit kwamen 23 varianten die in vijf categorieën zijn verdeeld:

- A. Verkeerscirculatie (twee richtingen door de Koninginneweg);
- B. Tweerichtingsverkeer "Langs de lijn";
- C. Eénrichtingsverkeer "Langs de lijn";
- D. Stationsstraat behoudt (beperkte) functie voor motorvoertuigen;
- E. Vrije oefening (herontwikkeling).

De 23 varianten zijn binnen deze vijf categorieën in de derde bijeenkomst van de klankbordgroep beoordeeld en er is afgesproken om 13 varianten te onderzoeken. Deze onderzoeken betroffen met name verkeersonderzoeken (aantallen motorvoertuigen, verkeersafwikkeling, e.d.) en ruimtelijke inpassing (profiel, kruispunt bij de Schoolstraat). In de vierde bijeenkomst van de klankbordgroep werd geconcludeerd dat er van de 23 varianten vier varianten mogelijk zijn, namelijk:

1. Een knip in de centrumring met of zonder openstelling voor nood -en hulpdiensten en openbaar vervoer (A5/A5A);
2. Tweerichtingsverkeer Langs de lijn en een (fiets)straat op de Koninginneweg (B1);
3. Eénrichtingsverkeer Langs de lijn, éénrichtingsverkeer over de Koninginneweg (C1A/C1B- met of zonder sluiting van de Kleine spoorbomen);
4. Herontwikkeling van (een deel van) de locatie tussen de Koninginneweg en het spoor (E1).

Reacties van de klankbordgroep

In de vijfde en laatste bijeenkomst van de klankbordgroep Koninginneweg en omgeving is het concept advies van de projectleider Stationsgebied aan het college van B&W met de klankbordgroep besproken. Van de 15 deelnemers aan de klankbordgroep hebben er 9 mensen gereageerd. De deelnemers zijn over het algemeen niet gelukkig met de voorgestelde oplossingsrichtingen, met name omdat het drukker wordt en er zorgen zijn over de leefbaarheid. Over het gevolgde proces zijn de reacties zeer wisselend: lovende reacties over de openheid van het proces tot teleurgestelde reacties dat de input van de deelnemers tot niks heeft geleid.

Dit definitieve advies wordt met alle ontvangen reacties van de klankbordgroep naar het college van B&W en naar de raad gestuurd en vormt daarmee onderdeel van de besluitvorming over het totale

project Stationsgebied. Het betreft bijlage E10 bij de raadsstukken voor het stedenbouwkundig plan stationsgebied.

Uitgangspunten ontwikkeling Stationsgebied

In de klankbordgroepen is vrij gedacht over het realiseren van de tweerichtingsverbinding tussen het Stationsplein en de Vorstin. Dit heeft nieuwe inzichten en bruikbare informatie opgeleverd.

In dit advies voor de Koninginneweg en omgeving worden deze inzichten in een advies vertaald, passend binnen de uitgangspunten uit de visie Stationsgebied en het stedenbouwkundig programma van eisen (beide vastgesteld door de raad op 14 december 2016) en de eerder vastgestelde Structuur- en Centrumvisie. Daarnaast past het advies binnen de bredere ontwikkeling van het Stationsgebied.

In deze documenten werd gesproken over het terugbrengen van tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp en de Koninginneweg en het autoluw maken van de Stationsstraat. Het realiseren van een aantrekkelijk en bereikbaar centrum zijn daarbij de hoofddoelen. Een ononderbroken doorstroming van het autoverkeer speelt daarin een belangrijke rol. De drukte op de centrumring, de lastige oriëntatie in het centrum, het vele eenrichtingsverkeer, de slechte bereikbaarheid en onlogische routes in het centrum en het bijbehorende slechte imago zijn vele Hilversummers en bezoekers van Hilversum een doorn in het oog.

Afweging:

1. Een knip in de centrumring (A5/A5A)

Deze variant biedt kansen. Zo wordt bijvoorbeeld autoverkeer uit het centrum geweerd dat daar geen bestemming heeft, wordt het rustiger bij de Kleine spoorbomen en hoeft er geen verdiepte Schapenkamp te worden gerealiseerd. De variant is in de basis minder kostbaar dan de aanleg van een verdiepte Schapenkamp en biedt ter plaatse voordelen voor de leefbaarheid.

De keerzijde is dat het binnenstedelijk autoverkeer vaker zal moeten omrijden, risico op doorgaand autoverkeer door de wijken in en om het centrum aanwezig is en dat het imago op het gebied van autobereikbaarheid van Hilversum verder onder druk komt te staan. Er zullen bussen, nood- en hulpdiensten over het nieuwe Stationsplein moeten rijden. Daarnaast zal het drukker worden op de buitenring, waardoor het versneld nemen van maatregelen daar nodig is. De kosten hiervan lopen juist weer op en de overlast zal ter plaatse toenemen. De eventuele benodigde maatregelen zijn nog niet onderzocht. Door het aanbrengen van de knip wordt in de basis de autobereikbaarheid van het centrum van Hilversum kwetsbaarder.

Deze variant wijkt van de uitgangspunten die door de raad zijn vastgesteld. Daarin wordt onder andere gesproken over tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp, een ongelijkvloerse kruising bij het Stationsplein en een onbelemmerde doorgang van verkeer.

2. Tweerichtingsverkeer Langs de lijn en een fietsstraat op de Koninginneweg (B1)

Deze variant is mogelijk en bundelt (de overlast van) het spoor- en wegverkeer. Dat maakt het beter mogelijk maatregelen te treffen om de overlast voor de oostelijke zijde van de Koninginneweg te beperken (bijvoorbeeld door geluidsschermen). Een fietsstraat over de Koninginneweg maakt het mogelijk om ter plaatse ruimtelijke kwaliteit in de straat toe te voegen, bijvoorbeeld door bomen, extra parkeervakken en ruimte voor laden en lossen en een ruim voetpad langs de winkels en huizen.

De keerzijde is dat er extra doorgaand verkeer door het centrum gaat rijden en de vraag is of het verkeer als gevolg daarvan niet op andere plekken in de stad vast vertraging op loopt. Met name de kruising bij de Schoolstraat is daarbij cruciaal. Het wordt fors drukker op het Langgewenst en bij de Kleine spoorbomen. Een onlosmakelijk gevolg hiervan is in ieder geval

dat het niet meer mogelijk zal zijn om vanaf de Noorderweg linksaf te slaan over de Kleine spoorbomen.

Tot slot komt een stuk van de centrumring tussen “achterkanten” en spoor te liggen. Dit biedt voor de uitstraling van de centrumring niet de kwaliteit die met de aanpak van het stationsgebied wordt beoogd.

3. Eénrichtingsverkeer Langs de lijn, éénrichtingsverkeer door de Koninginneweg (C1A/C1B)

Deze variant valt definitief af. De redenen daarvoor zijn als volgt:

- De regionale fietsverbinding langs het spoor komt in deze variant te vervallen, en op de Koninginneweg is onvoldoende ruimte om een fietspad van dezelfde kwaliteit aan te leggen;
- De panden tussen het spoor en de Koninginneweg krijgen vanaf twee zijden extra autoverkeer;
- Ten opzichte van B1, is het inrichten van het kruispunt bij de Schoolstraat nog ingewikkelder. Dit komt doordat er twee drukke wegen (zowel de Koninginneweg als “Langs de lijn”) op het kruispunt uitkomen. Bij B1 is dit alleen de drukke weg “Langs de lijn”, aangezien de Koninginneweg als fietsstraat met bestemmingsverkeer zal worden ingericht.

4. Herontwikkeling van (een deel van) de locatie tussen de Koninginneweg en het spoor (E1)

Dit is mogelijk en wellicht (op termijn) nodig of wenselijk. Deze optie kost echter tijd en geld en is ingrijpend voor de bewoners, ondernemers en eigenaren.

Relatie Kleine spoorbomen & Langgewenst

De problematiek rondom de Kleine spoorbomen bestaat al jaren. Ook zonder een aanpak van het stationsgebied is het wenselijk dat de situatie daar verbetert. Uiteraard hebben de varianten van de Koninginneweg invloed op de Kleine spoorbomen en andersom. Vandaar dat de oplossingen in samenhang moeten worden bekeken.

In de klankbordgroep Kleine spoorbomen worden de mogelijkheden duidelijk, gezien vanuit de problematiek bij de Kleine spoorbomen. Daarbij hoort een overzicht dat laat zien hoe de varianten van de Kleine spoorbomen al dan niet passen op de varianten van de Koninginneweg.

Voor nu is in ieder geval duidelijk dat aan de oostzijde van de Kleine Spoorbomen naar alle waarschijnlijkheid twee van de drie inkomende richtingen naar het centrum voor autoverkeer zullen vervallen. Waarschijnlijk zijn dit het inkomende verkeer uit de Hoge Larenseweg en de Noorderweg-Zuid. Dit in verband met de aantallen motorvoertuigen die dan over de spoorovergang moeten rijden gecombineerd met de aantallen kruisende motorvoertuigen die over de verlegde centrumring zullen gaan rijden.

Het kan zijn dat het vanuit de verkeersafwikkeling nodig is om nog minder verkeersstromen de stad in over de Kleine spoorbomen te laten rijden. In het uiterste geval betekent dit dat er geen motorvoertuigen meer over de Kleine spoorbomen het centrum in kunnen rijden.

In alle varianten wordt het fors drukker op het Langgewenst, hoewel het per variant verschilt wat de exacte toename is. Ook is er de invloed van de Kleine spoorbomen op deze verkeersaantallen.

In de Klankbordgroep Kleine spoorbomen zijn enkele oplossingsrichtingen voor de wegen op en rondom de spooroverweg geschetst. Deze worden in een vervolg samen met ProRail binnen het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen verder uitgewerkt. De bedoeling is om samen met ProRail ook te kijken naar mogelijke oplossingen bij het spoor van de overweg.

Voor maatregelen om de situatie bij de Kleine spoorbomen te verbeteren is tevens een bijdrage in het inpassingsbudget OV SAAL gereserveerd. Deze staat bij de provincie Noord-Holland op de begroting.

Nadat de resultaten voor de Kleine spoorbomen bekend zijn, kunnen ook de precieze impact qua verkeersdrukke, geluid en luchtkwaliteit op het Langgewenst e.o. worden berekend.

Tot slot: de reden dat de klankbordgroep Koninginneweg en de klankbordgroep Kleine spoorbomen apart zijn gehouden ondanks de grote ruimtelijke samenhang, is als volgt. Allereerst betreft de situatie bij de Kleine spoorbomen een autonoom probleem, met eigen stakeholders en financiering. Ten tweede is het zo, dat elk van de twee gebieden eigen mogelijkheden, maar zeker ook onmogelijkheden kennen. Met name door de onmogelijkheden in de deelgebieden te bepalen, blijven resterende oplossingen over die aan elkaar worden verbonden. Dit voorkomt een eindeloze rij te onderzoeken varianten.

Advies

Met de Klankbordgroep Koninginneweg zijn 23 in totaal varianten teruggebracht naar drie mogelijkheden. Twee daarvan gaan uit van een ononderbroken centrumring. Dit zijn de varianten twee richtingen “Langs de lijn” en “Herontwikkeling”. Daarnaast is een variant “Knip in de centrumring” onderzocht die net als de andere twee opties positieve en negatieve consequenties met zich meebrengt, maar die niet uitgaat van een ononderbroken centrumring voor gemotoriseerd verkeer. Dit is de reden dat deze variant niet in het advies is opgenomen.

In samenhang met de uiteindelijke oplossing voor de Kleine spoorbomen¹, wordt nog een integraal ontwerp gemaakt, waarbij de oplossing gezocht wordt binnen de mogelijkheden van de twee geschetste varianten. Dit is ook de reden dat in het stedenbouwkundig plan, deze locatie is aangemerkt als “ontwerpopgave” en er nog geen specifieke invulling is ingetekend.

¹ Binnen Landelijk verbeterprogramma overwegen, initiatief ministerie van I&M, uitgevoerd door ProRail.