

1. De Vraag

Project Kleine Spoorbomen zoekt een antwoord op de volgende vraag:

Op welke wijze kan de spoorwegovergang Kleine Spoorbomen inclusief de toeleidende wegen voor de korte, middellange en lange termijn goed worden ingericht zodat het wegverkeer ter plaatse vlot en veilig wordt afgewikkeld zonder significante negatieve impact elders in Hilversum?

Dit is de eerste projectfase

Deze vraag wordt in een aantal fasen beantwoord. Project Kleine Spoorbomen bevindt zich op dit moment in de eerste fase. Deze fase moet leiden tot een set van haalbare oplossingsrichtingen die invulling kunnen geven aan de gestelde vraag. Hierbij zijn vooraf geen beperkingen op de mogelijke oplossingsrichtingen gesteld; alle oplossingsrichtingen zijn bespreekbaar.

In deze eerste projectfase wordt uitgegaan van twee verschillende vertrekpunten:

1. de bestaande situatie;
2. een situatie waarin de Centrumring om de Markt is verlegd over de Koninginneweg en de Schoolstraat. De wijze waarop de Centrumring kan worden verlegd is bij aanvang van deze opdracht nog niet duidelijk, maar wordt gelijktijdig en parallel uitgewerkt.

Beide vertrekpunten zijn in het ontwerptraject meegenomen.

2. Bestaande Situatie

De Kleine Spoorbomen zijn het verbindingspunt van wegen uit zes richtingen en een snelfietspad evenwijdig aan het spoor en daarmee een belangrijke verbinding tussen het centrum en het noordoosten van Hilversum. De wegen zijn behoudens de Hoge Larenseweg ontworpen als reguliere 50km-wegen.

De overweg wordt per etmaal door circa 4000 motorvoertuigen en ongeveer evenveel fietsers gebruikt om het spoor over te steken. De Kleine Spoorbomen zijn onderdeel van de inkomende radiaal over de Larenseweg en van de uitgaande radiaal over de Simon Stevinweg.

Vooral het autoverkeer van de Buitenring naar de Centrumring over de Larenseweg heeft een groot aandeel (tot 40 à 50%) van al het verkeer richting het centrum over de Kleine Spoorbomen. Ook de verbinding van Koninginneweg-Noord naar de Noorderweg-Zuid wordt intensief gebruikt door autoverkeer. Ten aanzien van het fietsverkeer wordt het snelfietspad intensief gebruikt, maar zijn er geen dominante verbindingen over de overweg.



Verkeersveiligheid

De vele verkeersverbindingen, het intensieve gebruik van de weg, de beperkte ruimte en de onduidelijke weg- en kruispuntinrichting leiden tot veel verkeersonveilige situaties. In de periode 2010-2015 heeft dit tot 10 ongevallen met letsel geleid. Bovendien zal het aantal sluitingen van de overweg door meer treinverkeer in de komende jaren oplopen van 15 naar 20 sluitingen per uur. Op dit moment is de dichtligtijd van de overweg al 22 minuten per uur. Grotere dichtligtijden vergroten de kans op onveilig gedrag en vergroten daarmee de kans op een incident op de overweg.

De huidige weginrichting en voorrangssituatie zijn op een aantal punten onvoldoende duidelijk voor de weggebruikers. Na het openen van de spoorbomen is het verkeersbeeld chaotisch. Bij een incident op de kruisingsvlakken nabij de overweg bestaat het risico dat de overweg geblokkeerd wordt. Ook de inrichting van de overweg is niet optimaal verkeersveilig.

Onderzoek onder ca. 1000 bewoners uit juni 2017 bevestigt dat ruim 60% van de gebruikers van de Kleine Spoorbomen de overweg onvoldoende verkeerveilig vinden.

3. Proces eerste projectfase

De eerste fase van het project wordt in twee ontwerpstappen uitgevoerd.

Stap 1: Ontwerptraject met Klankbordgroep Kleine Spoorbomen

Samen met een Klankbordgroep met daarin 15 direct belanghebbende bewoners en ondernemers zijn in vier bijeenkomsten oplossingsrichtingen voor de wegzijde uitgewerkt en beoordeeld. De beoordelingen zijn hierbij alleen op inhoudelijke gronden gemaakt.

Stap 2: Ontwerptraject ProRail/LVO

In vervolg op de Klankbordgroep wordt samen met ProRail een integrale probleemanalyse uitgevoerd. Dit is gedaan in het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO). Hierin zijn de wegzijde en spoorzijde integraal bekeken. De integrale probleemanalyse zal ook inzicht geven in mogelijke oplossingsrichtingen.

Deze notitie beschrijft het proces en de resultaten van Stap 1, het ontwerptraject met de Klankbordgroep. Daarnaast bevat deze notitie een advies met betrekking tot de impact van de resultaten van de Klankbordgroep Kleine Spoorbomen op het advies voor Klankbordgroep Koninginneweg. Stap 2, het ontwerptraject ProRail/LVO is vormt geen onderdeel van deze notitie.

4. Proces Klankbordgroep

Tussen eind juni en begin november 2017 zijn vier bijeenkomsten van de Klankbordgroep gehouden. In deze bijeenkomsten zijn de volgende stappen gezet:

- a) Vaststellen van beoordelingskader;
- b) Inbrengen van ontwerpvarianten;
- c) Uitwerken van ontwerpvarianten;
- d) Beoordelen van ontwerpvarianten;
- e) Selecteren van de kansrijke oplossingsrichtingen.

5. Drie Oplossingsrichtingen

De ontwerpvarianten zijn ingedeeld in oplossingsrichtingen. Oplossingsrichtingen met aanpassingen aan de 'spoorzijde', zoals verbreden van de overweg of verkorten van de sluitingstijden van de overweg, zijn niet in de klankbordgroep meegenomen. Deze zijn onderdeel van Stap 2.

Alleen oplossingsrichtingen met aanpassingen aan de 'wegzijde' zijn in de klankbordgroep onderzocht. Hierbij zijn vooraf de volgende drie oplossingsrichtingen vastgesteld:

- a) Spoortunnel;
- b) Ongelijkvloerse kruisingen;
- c) Maaiveldoplossingen.

6. Resultaten

Per oplossingsrichting zijn de belangrijkste resultaten beschreven.

De resultaten zijn van toepassing op beide vertrekpunten zoals genoemd in punt 1, tenzij dit specifiek wordt genoemd. Daarnaast zijn de resultaten met betrekking tot het vertrekpunt met een verlegde Centrumring ook separaat op een rij gezet.

Oplossingsrichting Spoortunnel

Een spoortunnel is voor de Kleine Spoorbomen inhoudelijk een goede oplossingsrichting, omdat de overweg dan kan worden opgeheven. Deze oplossingsrichting kan voor 2040 geen oplossing bieden en is dus alleen voor de lange termijn een mogelijke oplossingsrichting.

Oplossingsrichting Ongelijkvloerse Kruisingen

Er zijn veel ongelijkvloerse kruisingen ter plaatse van de Kleine Spoorbomen onderzocht. Daarnaast zijn er twee ongelijkvloerse kruisingen ter plaatse van de Grote Spoorbomen onderzocht.

De ontwerpvarianten rondom de Kleine Spoorbomen blijken ruimtelijk niet goed inpasbaar en hebben in onvoldoende mate oplossend vermogen hebben voor de afwikkeling van wegverkeer. Dit geldt voor zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam verkeer.

Op basis hiervan is het niet zinvol deze oplossingsrichting verder te onderzoeken.

Er is één ontwerp voor een autotunnel ter plaatse van de Grote Spoorbomen die eventueel ruimtelijk inpasbaar is. Dit is alleen mogelijk in geval van herontwikkeling van het Connexxion-terrein en de locatie tussen de Koninginneweg en het spoor. Deze variant past alleen op varianten E1 ('Tweerichtingsverkeer met Herontwikkeling') en A5/A5A ('De knip in de Centrumring') uit Klankbordgroep Koninginneweg.

Of een dergelijke autotunnel ook past in het verkeerscirculatie- en bereikbaarheidssysteem is nog niet beoordeeld. Op basis hiervan heeft het vooralsnog zin deze oplossingsrichting verder te onderzoeken.

Oplossingsrichting Maaiveldoplossingen

Er zijn 13 mogelijke ontwerpvarianten onderzocht. Hierbij zijn in verschillende vorm de volgende deelmaatregelen toegepast:

- Het omdraaien van verkeersrichtingen bij éénrichtingsverkeer;
- Het wegnemen van een wegverbinding over de overweg voor gemotoriseerd verkeer; bijvoorbeeld de verbinding van de Koninginneweg-Noord naar de Noorderweg-Zuid. In de extreemste vorm betekent dit het afsluiten van de overweg voor gemotoriseerd verkeer;
- Het verleggen van fietspaden;
- Het toepassen van verkeerslichten naast de bestaande ontruimingsinstallatie;
- Het toepassen van een fietsstraat.

Dit heeft tot de volgende inzichten geleid:

- a) De maaiveldvarianten zijn qua ruimtelijke inpassing mogelijk zonder aanpassingen aan de overweg. Vanuit verkeersveiligheid bezien is dit echter wel wenselijk, bijvoorbeeld om meer opstelgelegenheid voor fietsers te creëren. Dit wordt in het LVO-proces verder onderzocht;
- b) Het afsluiten van de Kleine Spoorbomen voor al het gemotoriseerd verkeer is niet noodzakelijk voor een goede oplossing. Op basis hiervan is het niet zinvol deze deelmaatregel verder te onderzoeken;
- c) Het afsluiten van de Kleine Spoorbomen voor langzaam verkeer is niet noodzakelijk voor een goede oplossing. Op basis hiervan is het niet zinvol deze deelmaatregel verder te onderzoeken;

- d) Het toepassen van een fietsstraat is op deze locatie niet verkeersveilig en werkt belemmerend op het afwikkelen van het verkeer van de overweg. Om deze reden is het niet zinvol deze deelmaatregel verder te onderzoeken;
- e) Het toepassen van de eenrichtingsverkeer op de Noorderweg heeft nauwelijks een gunstig effect en heeft negatieve impact op de verkeerscirculatie in de wijk. Om deze redenen is het niet zinvol deze deelmaatregel verder te onderzoeken;
- f) De bestaande ontruimingsinstallatie dient te worden gehandhaafd. Het toevoegen van verkeerslichten is bij tweerichtingsverkeer op de Koninginneweg zeker noodzakelijk. In de andere situaties kan dit in bepaalde gevallen ook noodzakelijk of zinvol zijn;
- g) Er is alleen substantiële verbetering van de verkeersveiligheid of doorstroming te bereiken door naast het aanpassen van de weginrichting ook in beide richtingen het aantal verkeersrichtingen (autoverkeer) te verminderen op het kruispunt Noorderweg. Het wegnemen van de volgende richtingen heeft door de hoge verkeersintensiteiten de meeste impact:
 - Inkomende radiaal Larenseweg -> Kleine Spoorbomen;
 - Uitgaande radiaal Kleine Spoorbomen -> Simon Stevinweg en/of Kleine Spoorbomen -> Noorderweg-Zuid;
- h) Vermindering van het aantal richtingen vraagt ook een analyse van de impact op de verkeerscirculatie op wijkniveau aan de oostzijde van de Kleine Spoorbomen. Deze is nu niet gemaakt;
- i) Vermindering van het aantal richtingen heeft impact op de verkeerscirculatie op de Buitenring en op de radialen. Zo vergroot het afsluiten van de twee radialen over de Kleine Spoorbomen de hoeveelheid verkeer op de Lage Naarderweg en de Johannes Geradtsweg. Dit betekent dat de capaciteit van de kruising Johannes Geradtsweg – Sumatralaan moet worden vergroot, omdat deze in de huidige situatie al maximaal benut wordt.

7. Impact op Project Stationsgebied/Koninginneweg

Het ontwerpproces laat de volgende impact op Koninginneweg/Stationsgebied zien:

- a) Indien bij project Stationsgebied wordt gekozen voor een verkeerscirculatievariant met doorgaand tweerichtingsverkeer op de Koninginneweg en de Schapenkamp (B1 'Langs de Lijn' of E1 'Herontwikkeling') dient voor de afwikkeling en verkeersveiligheid de hoeveelheid verkeer vanaf de Kleine Spoorbomen richting het centrum sterk te worden verminderd. Dit betekent dat, enigszins afhankelijk van de kruispuntinrichting, aan de oostzijde van de Kleine Spoorbomen naar alle waarschijnlijkheid twee van de drie inkomende richtingen naar het centrum zullen vervallen. Dit betekent dat:
 - Recht doorgaand verkeer komende vanaf de Hoge Larenseweg naar de Spoorbomen komt te vervallen;
 - Daarnaast vrijwel zeker de links-afker komende vanaf Noorderweg-Zuid over de Kleine Spoorbomen komt te vervallen. Hiermee vervalt de inkomende radiaal over de Larenseweg;
 - Indien de links-afker komende vanaf Noorderweg-Zuid eventueel toch kan worden behouden, de rechts-afker komende vanaf de Noorderweg-Noord over de Kleine Spoorbomen vervalt.
- b) In geval van een keuze voor een verkeerscirculatievariant zonder doorgaand tweerichtingsverkeer op de Koninginneweg (A5/A5A 'De knip in de centrumring') bestaan geldende beperkingen onder a) niet als harde voorwaarde. Voor de verkeersveiligheid kunnen ze echter evengoed wel gewenst blijven;
- c) In het geval van het vervallen van de links-afker komende vanaf Noorderweg-Zuid over de Kleine Spoorbomen vervalt de inkomende radiaal over de Larenseweg. Het huidige verkeer over deze radiaal zal dan grotendeels via de Johannes Geradtsweg en Lage Naarderweg worden afgewikkeld. Dit betekent dat de capaciteit van de kruising Johannes Geradtsweg –

Sumatralaan moet worden vergroot, omdat deze in de huidige situatie al maximaal benut wordt. Een mogelijke oplossing is wellicht het verbreden van het bestaande spoorviaduct in de Johannes Geradtsweg, maar dit zal nader moeten worden onderzocht.

8. Conclusies en Aanbevelingen

Inhoudelijke Conclusies

De resultaten van het onderzoek leiden tot de volgende inhoudelijke conclusies:

- a) Een spoortunnel is voor de Kleine Spoorbomen inhoudelijk een goede oplossingsrichting, omdat de overweg dan kan worden opgeheven. Deze oplossingsrichting kan voor 2040 geen oplossing bieden en is dus alleen voor de lange termijn een mogelijke oplossingsrichting;
- b) Ongelijkvloerse kruisingen nabij de Kleine Spoorbomen zijn inhoudelijk gezien geen goede oplossingsrichting. De reden is dat deze oplossingen geen groot oplossend vermogen hebben en bovendien ruimtelijk slecht of niet inpasbaar zijn;
- c) Een autotunnel nabij de Grote Spoorbomen zou wellicht een mogelijke oplossingsrichting kunnen zijn. Een vorm van herontwikkeling van de ruimte tussen Koninginneweg en het spoor en van het Connexxion-terrein zijn hiervoor essentiële voorwaarden;
- d) Oplossingen voor de korte en middellange termijn moeten vooral worden gezocht in de oplossingsrichting 'Maaiveldoplossingen' met, zoals in de bestaande situatie, een gelijkvloerse spoorkruising;
- e) Het significant verbeteren van de verkeersveiligheid op de Kleine Spoorbomen lijkt alleen mogelijk door aan de oostzijde van de overweg een inkomende en een uitgaande verkeersrichting weg te nemen;
- f) Bij toepassen van tweerichtingsverkeer op de Koninginneweg en Schapenkamp dienen naar alle waarschijnlijkheid twee van de drie inkomende richtingen van het autoverkeer naar de Kleine Spoorbomen richting het centrum te vervallen. Waarschijnlijk zijn dit de Hoge Larenseweg en de links-afker komende vanaf Noorderweg-Zuid;
- g) Het wegnemen van een radiaalverbinding over de overweg leidt tot meer verkeer op andere locaties in Hilversum, zoals in de Beatrixtunnel en op de Johannes Geradtsweg. Deze impact op de verkeerscirculatie dient nader te worden onderzocht.

Het proces van de Klankbordgroep heeft de volgende positieve bijdragen gehad:

- a) Er is een gezamenlijk begrip voor de complexiteit van de opgave ontstaan;
- b) Samen met de bewoners en ondernemers zijn door de inbreng van specifieke lokale kennis alle invalshoeken meegenomen, die anders wellicht waren blijven liggen;
- c) Vanuit de bewoners en ondernemers zijn veel goede suggesties voor oplossingen gedaan;
- d) De gemeente heeft alle input op een voor iedereen heldere wijze meegenomen in het ontwerpproces;
- e) De samenwerking was prettig, open en transparant.

Voorbehoud op conclusies

Gelijk met het afronden van deze klankbordgroep is samen met de grootste externe belanghebbende partij, ProRail, het ontwerpproces in het kader van LVO opgestart. In dit proces zullen de resultaten van deze klankbordgroep worden meegenomen. De conclusies van de klankbordgroep zullen vervolgens ook worden gestaafd aan de resultaten van het LVO-proces. Er bestaat een kans dat tijdens het LVO-proces met ProRail aanleiding ontstaat één of meerdere van de voorgaande inhoudelijke conclusies te wijzigen.

Aanbevelingen

De resultaten van het uitgevoerde onderzoek geven een beeld van zinvolle oplossingsrichtingen die ruimtelijk inpasbaar zijn. Hierbij is vooralsnog alleen rekening gehouden met de 'wegzijde'.

In het ontwerptraject ProRail/LVO (Stap 2 van deze projectfase) zal de 'spoorzijde' aan het onderzoek worden toegevoegd. De resultaten van deze Klankbordgroep Kleine Spoorbomen zullen hierin worden meegenomen.

Ten aanzien van 'wegzijde' is het van belang om tijdens Stap 2 ook een beter beeld te krijgen van de impact van mogelijke oplossingen op de verkeerscirculatie. Daartoe dient de verkeerscirculatie, op zowel stads- als wijkniveau, verder te worden uitgewerkt.

Het is tevens aan te bevelen om na afronding van Stap 2 de resultaten met Klankbordgroep Kleine Spoorbomen te delen. Dit is naar verwachting in maart 2018.

Ton Tolboom,
Projectleider Kleine Spoorbomen,
Gemeente Hilversum