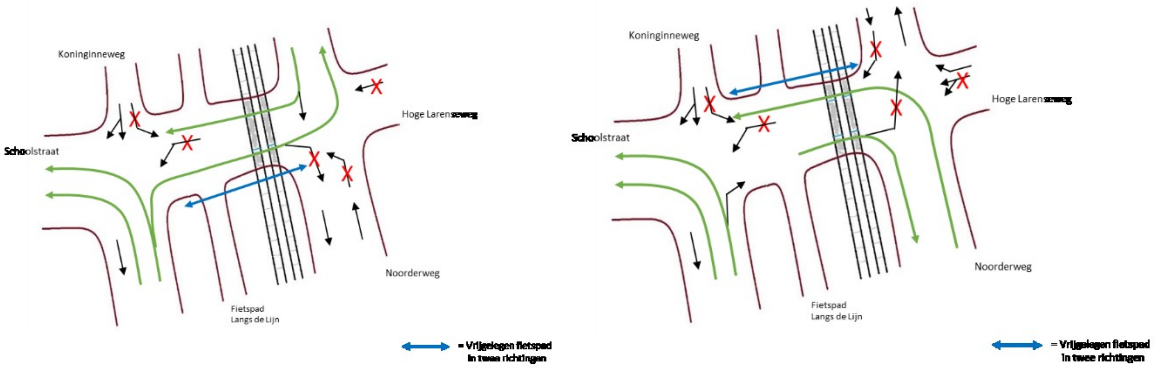
1. Stand van zaken van het project bij aanvang

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?

In de eerste fase van het project zijn samen met Klankbordgroep Kleine Spoorbomen kansrijke oplossingen vastgesteld. Dit betreft oplossingen waarbij de bestaande overweg wordt behouden en er richtingen voor het autoverkeer zullen vervallen. Oplossingen met ongelijkvloerse kruisingen blijken ruimtelijk slecht inpasbaar te zijn en onvoldoende oplossing te bieden en zijn om die redenen afgevallen. Deze resultaten zijn in december 2017 met de gemeenteraad gedeeld.

In de eerste helft van 2018 zijn deze kansrijke oplossingen samen met ProRail in het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) nader onderzocht. Dit onderzoek leidde tot twee kansrijke ontwerpalternatieven (KL26 en KL28), waarbij de overweg toegankelijk blijft voor autoverkeer in twee richtingen en alle langzaam verkeer. Deze twee ontwerpalternatieven verbeteren de verkeersveiligheid en doorstroming ter plaatse doordat er richtingen voor het autoverkeer vervallen (zie figuur 1).



Figuur 1 Ontwerpschets van ontwerpalternatieven KL26 en KL28

<u>Alternatief KL26, met behoud van de uitgaande radiaal Simon Stevinweg</u>
Bij dit alternatief vervallen de volgende richtingen voor autoverkeer over de overweg:

- De inkomende radiaal Larenseweg naar het centrum;
- De route door doorgaand centrumverkeer vanaf Koninginneweg-noordzijde over de overweg en de Kleine Drift naar de Minckelersstraat en A27.

<u>Alternatief KL28, met behoud van de inkomende radiaal Larenseweg</u>
Bij dit alternatief vervallen de volgende richtingen voor autoverkeer over de overweg:

- De uitgaande radiaal Simon Stevinweg naar de buitenring-noord;
- De route door doorgaand centrumverkeer vanaf Koninginneweg-noordzijde over de overweg en de Kleine Drift naar de Minckelersstraat en A27.

KL26 geeft een betere invulling van de doelstellingen om de verkeersveiligheid en doorstroming ter plaatse te verbeteren. Op basis hiervan heeft het College B&W in november 2018 besloten een voorlopige voorkeur uit te spreken voor KL26 en dit ontwerpalternatief samen met ProRail nader uit te werken in een variantenstudie in het kader van het LVO. KL28 bleef hierbij actueel als terugvaloptie.

Om de mogelijke negatieve impact van deze twee ontwerpalternatieven elders in Hilversum, en met name in de wijken aan de oostzijde van de overweg te onderzoeken is in januari 2019 een tweede Klankbordgroep “Wijkverkeer Kleine Spoorbomen” opgericht.

2. De opgave voor Klankbordgroep Wijkverkeer

Uit bijna veertig aanmeldingen van bewoners en bedrijven in de wijken rondom de Kleine Spoorbomen is begin 2019 de nieuwe Klankbordgroep Wijkverkeer van in totaal vijftien bewoners en bedrijven samengesteld. In overleg is vervolgens vastgesteld dat Klankbordgroep Wijkverkeer een antwoord zoekt op de volgende vraag:

Op welke wijze kan de negatieve impact van de mogelijke oplossingen voor de Kleine Spoorbomen op de wijkcirculatie aan de oostzijde van de overweg op veilige en acceptabele wijze worden ingepast? Voorkeursoplossing KL26 is hierbij het startpunt, maar ook terugvaloptie KL28 is hiervoor een referentie.

Bij het beantwoorden van deze vraag zijn de volgende twee vertrekpunten gehanteerd:

1. De Centrumring wordt verlegd naar de Koninginneweg, de Schoolstraat en het Langgewenst;
2. Het verkeerskundig advies zal door een onafhankelijke partij worden opgesteld.

3. 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 50 km-wegen.
De overweg wordt per etmaal door circa 4.000 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 meerdere richtingen intensief gebruikt; er is niet één dominante verbinding over de overweg.



Figuur 2 Bovenaanzicht bestaande situatie bij de Kleine Spoorbomen

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 geregistreerde ongevallen met letsel geleid. Bovendien zal het aantal sluitingen van de overweg toenemen doordat het aantal treinen per uur zal worden vergroot van 22 treinen in 2019 tot 26 treinen per uur in 2027. Op dit moment is de dichtligtijd van de overweg al 23 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. 1.000 bewoners uit juni 2017 bevestigt dat ruim 60% van de gebruikers van de Kleine Spoorbomen de overweg onvoldoende verkeerveilig vinden. Dit geldt voor bewoners aan de oost- en centrumzijde in gelijke mate.

4. Proces klankbordgroep Wijkverkeer

Vanaf januari tot juni 2017 zijn vijf bijeenkomsten van de Klankbordgroep gehouden. In de eerste twee bijeenkomsten zijn de volgende kaderstellende stappen gezet:

- <u>Informeren</u>
  De leden van de nieuwe klankbordgroep zijn eerst geïnformeerd over de stand van zaken van het project op dat moment;
- <u>Aanscherpen opdracht klankbordgroep</u>
  Mede op basis van aangeven van de klankbordgroep is de scope van het verkeersonderzoek verbreed van twee naar vier mogelijke verkeerscirculatievarianten voor de herinrichting van de overweg. Deze vier varianten bestrijken het gehele speelveld van oplossingen en zijn de volgende:
  1. **Verkeerscirculatievariant KL26**: zie figuur 1;
  2. **Verkeerscirculatievariant KL28**: zie figuur 1;
  3. **Verkeerscirculatievariant "Niets doen":** Bij deze variant worden er voor autoverkeer geen verkeersrichtingen van de overweg weggenomen;
  4. **Verkeerscirculatievariant "Overweg dicht voor autoverkeer":** Bij deze variant wordt alle autoverkeer van de overweg weggenomen. De overweg blijft volledig beschikbaar voor alle langzaam verkeer.

  Het studiegebied van het verkeersonderzoek is de wijk, gelegen tussen de Johannes Geradtsweg, Jan van de Heijdenstraat, Minckelersstraat en het spoor.
- <u>Aanstellen onafhankelijk verkeerskundig adviseur</u>
  Ten behoeve van de verkeerskundige analyses was behoefte aan een onafhankelijk verkeerskundig adviseur van topkwaliteit. Het verkeerskundig bureau XTNT is aangesteld om deze rol te vervullen.

5. Uitvoeren verkeerskundige analyse

Vanaf de tweede bijeenkomst heeft XTNT de verkeerskundige analyse samen met de klankbordgroep doorlopen. Dit gebeurde in de volgende vier stappen:

a) <u>Beschrijven van observaties van mogelijke knelpunten en mogelijke oplossingen</u>
   De observaties van XTNT en de klankbordgroep betreffende mogelijke knelpunten in de wijk en mogelijke oplossingen zijn met elkaar besproken en vastgelegd. Aanvullend is hieraan

toegevoegd de input uit eigen verkeerskundig onderzoek van buurtvereniging Oosterspoorplein en de input uit de vier buurtgesprekken die in maart 2019 zijn gehouden.
Deze input heeft geleid tot een vijfde verkeerscirculatievariant:

5. **Verkeerscirculatievariant "Oosterspoorplein":** Bij deze variant worden er net als bij de variant "Niets doen" voor autoverkeer geen verkeersrichtingen van de overweg weggenomen. Wel worden twee aanpassingen aan de verkeerscirculatie aan de centrumzijde gedaan, te weten:
   a. Omdraaien rijrichting voor Naarderstraat en Koninginneweg (tussen Vorstin en Naarderstraat);
   b. Doorgaand autoverkeer in twee richtingen op de Schapenkamp.

Aanvullend heeft XTNT een analyse gemaakt van de hoeveelheid doorgaand autoverkeer door de wijken aan de oostzijde van de overweg. XTNT heeft deze resultaten in haar adviesrapport vastgelegd [1].

b) <u>Formuleren projectdoelstellingen</u>
Op basis van de genoemde knelpunten heeft de klankbordgroep vervolgens de projectdoelstellingen geformuleerd. De vijf doelstellingen zijn:

a. Primaire doelstelling: Verbeteren spoorwegveiligheid;
b. Primaire doelstelling: Verbeteren verkeersveiligheid;
c. Doelstelling: Behouden stedelijke bereikbaarheid autoverkeer;
d. Doelstelling: Verbeteren leefbaarheid van de wijk;
e. Doelstelling: Behouden bereikbaarheid van de wijk.

Hierbij zijn twee opvallende punten:
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid betreft zowel de overweg en de aansluitende kruisingen als het verkeer in de wijk;
- De doelstelling betreffende het verbeteren van de leefbaarheid is een nieuwe doelstelling die door de Klankbordgroep aan het project is toegevoegd.

c) <u>Vaststellen en scoren van mogelijke deeloplossingen</u>
Vervolgens is ervoor gekozen integrale oplossingen op te bouwen uit twee soorten deeloplossingen vastgesteld. Deze zijn:

a. **Verkeerscirculatievarianten**. Dit zijn de varianten waarop het verkeer in de wijk circuleert. Hiervan zijn er vijf, te weten de varianten KL26, KL28, "Niets doen", "Overweg afsluiten voor autoverkeer" en "Oosterspoorplein";
b. **Bouwstenen**. Dit zijn lokale oplossingen voor lokale knelpunten zoals "Veiligere inrichting Simon Stevinweg" of "Verbinden Noorderweg en Zuiderweg". Er zijn meer dan 25 bouwstenen genoemd en in het adviesrapport van XTNT [1] beschreven.

Integrale oplossingen kunnen vervolgens worden opgebouwd uit een verkeerscirculatievariant plus één of meerdere bouwstenen.

XTNT heeft de genoemde mogelijke deeloplossingen beschreven en vervolgens gescoord tegen de projectdoelstellingen. XTNT heeft deze resultaten in haar adviesrapport vastgelegd [1].

d) <u>Vaststellen en scoren van integrale oplossingen door klankbordgroep</u>
In de vierde bijeenkomst heeft de klankbordgroep vijf integrale oplossingen samengesteld, die bestaan uit een verkeerscirculatievariant plus één of meerdere bouwstenen.
De integrale oplossingen zijn vervolgens door de klankbordgroep gescoord op de projectdoelstellingen. De resultaten worden in punt 6 beschreven.

XTNT heeft ook zelf een voorstel gedaan voor de invulling van de integrale oplossingen en deze beoordeeld op de invulling van de projectdoelstellingen. XTNT heeft deze resultaten in haar adviesrapport vastgelegd [1].

6. Integrale Oplossingen van de Klankbordgroep

Op basis van de door XTNT beschreven deeloplossingen heeft de klankbordgroep voor vier van de vijf circulatievarianten een integrale oplossing bedacht. Vervolgens zijn deze, door de klankbordgroep, tegen de vijf doelstellingen gescoord. Alleen voor de circulatievariant “Niets doen” is dit niet gebeurd vanwege de zeer lage score op de doelstellingen. Volgens de klankbordgroep zien de andere vier integrale oplossingen er als volgt uit:

1. Circulatievariant KL26 met de volgende aanvullende bouwstenen:
    a. Capaciteit buitenring vergroten (bij voorkeur met derde ring langs de Erfgooiersstraat) (eis);
    b. Verbod vrachtverkeer via Kleine Drift en Simon Stevinweg (eis);
    c. Fietspad ook aan noordzijde Noorderweg, fietspad Noorderweg aan spoorzijde (eis);
    d. 30 km/uur zone op Larenseweg en Simon Stevinweg (eis);
    e. Centrum alleen bereikbaar voor bestemmingsverkeer (wenselijk);
    f. Parkeren buiten Centrumring (wenselijk);
    g. Eénrichtingsverkeer op de Stieltjeslaan en andere straten (wenselijk);
    h. Betere en veiligere inrichting van de Simon Stevinweg (wenselijk);
    i. Handhaven parkeren en snelheid (wenselijk);
    j. Eerst infrastructuur maken en dan pas nieuwe woningbouw (wenselijk);
    k. Wel VRI en scheiden verkeer, geen richtingen autoverkeer eraf halen (wenselijk);
    l. Na openen overweg eerste fietsverkeer, dan pas autoverkeer (wenselijk);
    m. Quick wins zoals drempels in de Noorderweg (wenselijk);
    n. Aanpassen parkeerbeleid (wenselijk);
    o. Betaald parkeren op de Noorderweg (wenselijk).

2. Circulatievariant KL28 met de volgende aanvullende bouwstenen:
    a. Capaciteit buitenring vergroten (bij voorkeur met derde ring langs de Erfgooiersstraat) (eis);
    b. Oosterspoorplein: Noorderweg koppelen aan Zuiderweg d.m.v. een brug (eis);
    c. Rotonde Prof. Kochstraat – Kleine Drift (eis);
    d. Larenseweg tweerichtingsverkeer of rijrichting omdraaien (eis);
    e. Centrum alleen bereikbaar voor bestemmingsverkeer (wenselijk);
    f. Parkeren buiten Centrumring (wenselijk);
    g. Circulatieplan Grote en Kleine Spoorbomen (wenselijk);
    h. Verbod vrachtverkeer via Kleine Drift en Simon Stevinweg (wenselijk);
    i. Fietspad aan noordzijde Noorderweg, fietspad Noorderweg spoorzijde (wenselijk);
    j. 30 km/uur zone op Larenseweg en Simon Stevinweg (wenselijk);
    k. Handhaven parkeren en snelheid (wenselijk);
    l. Eerst infrastructuur maken en dan pas nieuwe woningbouw (wenselijk);
    m. Wel VRI en scheiden verkeer, geen richtingen autoverkeer eraf halen (wenselijk);
    n. Na openen overweg eerste fietsverkeer, dan pas autoverkeer (wenselijk).

3. Circulatievariant “Overweg dicht voor autoverkeer” vereist de volgende aanvullende bouwstenen:
    a. Gedragscampagne doorgaand verkeer Media Park (eis);
    b. Capaciteit buitenring vergroten (bij voorkeur met derde ring langs de Erfgooiersstraat) (eis);

c. Overweg dicht (bijvoorbeeld als proef) (eis);
d. Parkeren buiten Centrumring (wenselijk);
e. Verbod vrachtverkeer via Kleine Drift en Simon Stevinweg (wenselijk);
f. Fietspad aan noordzijde Noorderweg, fietspad Noorderweg spoorzijde (wenselijk);
g. Betere en veiligere inrichting van de Simon Stevinweg (wenselijk);
h. 30 km/uur zone op Larenseweg en Simon Stevinweg (wenselijk);
i. Quick wins zoals drempels in de Noorderweg (wenselijk);
j. Betaald parkeren op de Noorderweg (wenselijk).

4. Circulatievariant "Oosterspoorplein" vereist de volgende aanvullende bouwstenen:
   a. Gedragscampagne doorgaand verkeer Media Park (eis);
   b. Oosterspoorplein: Noorderweg koppelen aan Zuiderweg (eis);
   c. Rotonde Prof. Kochstraat – Kleine Drift (eis);
   d. Verbod vrachtverkeer via Kleine Drift en Simon Stevinweg (eis);
   e. Spoorbomen alleen sluiten als treinverkeer vertrekt (eis);
   f. 30 km/uur zone op Larenseweg en Simon Stevinweg (eis);
   g. Navigatie-apps: aangeven van alternatieve voorkeursroutes (eis);
   h. Capaciteit buitenring vergroten (wenselijk);
   i. Parkeren buiten Centrumring (wenselijk);
   j. Handhaven parkeren en snelheid (wenselijk);
   k. Eerst infrastructuur maken en dan pas woningbouw (wenselijk);
   l. Quick wins zoals drempels in de Noorderweg (wenselijk).

De vier integrale oplossingen zijn door de Klankbordgroep gescoord zoals aangegeven in de onderstaande tabel:

	KL26	KL28	Geen autoverkeer	Oosterspoorplein
Spoorveiligheid	**-**	-	+ +	leeg
Verkeersveiligheid	**- -**	**+/-**	+ +	leeg
Stedelijke Bereikbaar-heid Autoverkeer	**+/-**	**+/-**	**+/-**	leeg
Leefbaarheid in de wijk	**- -**	**+/-**	+ +	leeg
Autobereikbaarheid van de wijk	**+/-**	+	**+/-**	leeg

7. Conclusies en Aanbevelingen

Inhoudelijke Conclusies

De resultaten van het onderzoek leiden voor de klankbordgroep tot de volgende conclusies:

a) Verkeerscirculatievariant "Niets doen" is geen reële optie;
b) Verkeerscirculatievariant "Oosterspoorplein" is geen reële optie omdat deze niet wettelijk niet kan. Dit is al gebleken uit de eerste klankbordgroep;
c) De integrale circulatievariant "Overweg dicht voor autoverkeer" is ruim als beste van de vier integrale oplossingen gescoord;
d) Verkeerscirculatievariant KL26 scoort significant slechter dan KL28;
e) …

Ten aanzien van het proces van de Klankbordgroep kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

a) Er is een gezamenlijk begrip voor de complexiteit van de opgave ontstaan;
b) De klankbordgroep kwam met een stroeve start langzaam op gang, maar werkt uiteindelijk goed;
c) De gekozen brede opzet van het onderzoek werkt goed om daarmee in de klankbordgroep weg te blijven van de KL26/KL28 discussie en de term 'voorkeursvariant';
d) Het is goed om nu echt te weten wat de 'hot spots' zijn;
e) De wijze van werken is constructief;
f) De Klankbordgroep heeft erg veel naar autoverkeer gekeken. In de verdere uitwerking moet meer aandacht voor het andere verkeer zijn.
g) ….

Aanbevelingen

De klankbordgroep doet de volgende aanbevelingen:

1. Werk circulatievariant "Overweg dicht voor autoverkeer" uit tot een integraal ontwerp op het gelijk niveau als voor KL26 op dit moment, in het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) met ProRail, wordt gedaan;
2. Neem circulatievariant "Overweg dicht voor autoverkeer", naast de bestaande varianten KL26 en KL28, vervolgens als volwaardige variant mee in de bestuurlijke besluitvorming voor de herinrichting van de Kleine Spoorbomen;
3. Neem de resultaten van de Klankbordgroep Wijkverkeer mee in de verdere uitwerking van de definitieve keuze voor de herinrichting van de Kleine Spoorbomen;
4. Consulteer de Klankbordgroep Wijkverkeer bij afronding van het volledige LVO-onderzoek en voorafgaand aan de bestuurlijke besluitvorming voor de herinrichting van de Kleine Spoorbomen;
5. Neem in de nog op te stellen verkeersvisie de alternatieve uitbreiding buitenring langs Erfgooiersstraat mee;
6. …

8. Bijlage

[1] Eindrapport "Kleine Spoorbomen en Verkeer" van juni 2019 van XTNT

Ton Tolboom,
Projectleider Kleine Spoorbomen,
Gemeente Hilversum