

VOORSTEL

zaaknummer:	559097
afdelingsnaam:	BenO-Projecten
steller:	Ton Tolboom
telefoonnummer	035 629 2512
onderwerp:	Toevoegen nieuwe variant KL29 “Overweg dicht voor autoverkeer” aan scope van lopende LVO-onderzoek Kleine Spoorbomen

Voorstel

1. Naast de bestaande voorkeursvariant KL26 en terugvaloptie KL28 voor de herinrichting van de Kleine Spoorbomen de nieuwe oplossingsvariant KL29 “Overweg dicht voor autoverkeer” toe te voegen aan de lopende Variantenstudie die op dit moment in het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO), samen met ProRail wordt uitgevoerd, en de kosten van de aanvullende werkzaamheden ad €30.000,- ten laste te brengen van het rekeningresultaat 2019, en kennis te nemen van het concept eindadvies van de klankbordgroep “Wijkverkeer Kleine Spoorbomen”;
2. Het ministerie van I&W per brief te verzoeken in te stemmen met het voorstel om deze nieuwe oplossingsvariant aan de lopende LVO-Variantenstudie voor de Kleine Spoorbomen toe te voegen en de portefeuillehouder te machtigen deze brief te ondertekenen;
3. De raad via een raadsinformatiebrief te informeren over bovenstaand besluit.

Samenvatting

Het college van B&W heeft 20 juni 2017 besloten dat de Gemeente Hilversum zich aanmeldt bij het LVO voor een onderzoek naar het verbeteren van de verkeersveiligheid en doorstroming bij de Kleine Spoorbomen en daarmee een vermindering van de barrièrewerking van het spoor ter plaatse. ProRail voert dit programma in opdracht van het ministerie van I&W uit. Het onderzoek van LVO bestaat uit twee delen; een integrale probleemanalyse en een variantenstudie.

Het eerste deel van het onderzoek, de integrale probleemanalyse, is afgerond en heeft geleid tot een kosteneffectieve oplossingsrichting die voor zowel het ministerie van I&W als de Gemeente Hilversum acceptabel is. Dit betreft een oplossingsrichting met het verminderen van het aantal verkeersstromen voor gemotoriseerd verkeer en het scheiden van gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer op de overweg. Het college B&W heeft dit in haar besluit van 17 juli 2018 bevestigd en op basis hiervan besloten ook de variantenstudie te willen uitvoeren, en hiervoor budget vrij te maken.

Ministerie I&W heeft op dezelfde basis voor de Kleine Spoorbomen een intakebeslissing genomen om de overweg op te nemen in het LVO. De bevestiging van dit besluit is op 8 oktober 2018 door de gemeente ontvangen. Met deze bevestiging kan de Variantenstudie worden gestart, echter onder voorwaarde dat de Gemeente Hilversum per brief aan het ministerie I&W bevestigt om de variantenstudie in cofinanciering van 50%/50% uit te voeren.

De LVO-variantenstudie wordt op dit moment conform collegebesluit van 6 november 2018 uitgevoerd met voorkeursoplossing KL26 (met behoud uitgaande radiaal Simon Stevinweg), met ontwerpvariant KL28 als terugvaloptie.

Parallel aan dit onderzoek hebben vanaf januari 2019 een nieuwe klankbordgroep Wijkverkeer Kleine Spoorbomen en een onafhankelijk verkeerskundig adviesbureau XTNT een breed onderzoek naar de wijkveiligheid en verkeerscirculatie in de omliggende wijken uitgevoerd. Op aangeven van het College B&W was de scope van het onderzoek breder van opzet dan het LVO-onderzoek. Dit onderzoek heeft geleid tot een verrassende nieuwe voorkeursoplossing voor zowel de klankbordgroep als het onafhankelijk verkeerskundig adviesbureau, te weten KL29 “Overweg dicht voor autoverkeer”

Met dit collegevoorstel wordt ontwerpvariant KL29 “Overweg dicht voor autoverkeer” toegevoegd aan de scope van het lopende LVO-onderzoek. Hiermee wordt invulling gegeven aan de adviezen van de Klankbordgroep Wijkverkeer Kleine Spoorbomen en onafhankelijk verkeerskundig adviesbureau XTNT. Vervolg kan na afronden van het uitgebreide LVO-onderzoek op gelijke informatie een definitieve keuze voor de herinrichting van de Kleine Spoorbomen worden gemaakt.

Inleiding

Project Kleine Spoorbomen heeft als opdracht zinvolle oplossingsrichtingen voor de Kleine Spoorbomen te vinden waarbij de veiligheid en doorstroming aanzienlijk verbeteren. Hierbij is op voorhand geen enkele optie uitgesloten en wordt rekening gehouden met het verleggen van de Centrumring als onderdeel van project Stationsgebied Hilversum.

De eerste fase van het onderzoek eind 2017 en in de eerste helft van 2018 is in twee stappen uitgevoerd; de eerste stap is gezet samen met een klankbordgroep van bewoners, de fietsersbond en lokale ondernemers. De resultaten hieruit zijn meegenomen in een tweede stap waarin samen met ProRail in het kader van LVO een integrale probleemanalyse is uitgevoerd.

Deze integrale probleemanalyse die met ProRail is uitgevoerd heeft tot twee mogelijke oplossingen geleid. Bij deze oplossingen wordt de overweg verbreed waarbij het gemotoriseerd en langzaam verkeer op de overweg wordt gescheiden, en wordt het aantal verkeersstromen over de overweg verminderd. Deze oplossingen zijn:

- Ontwerpvariant KL26, met behoud van de uitgaande radiaal Simon Stevinweg;
- Ontwerpvariant KL28, met behoud van de inkomende radiaal Larenseweg.

Daarnaast zijn aanpassingen aan de buitenring-noord nabij het spoorviaduct onderdeel van beide oplossingsvarianten en daarmee ook onderdeel van de scope van de variantenstudie.

In de variantenstudie wordt conform het collegebesluit van 6 november 2018 ontwerpalternatief KL26 als voorkeursvariant gehanteerd omdat deze van de twee oplossingen de beste invulling van de projectdoelstellingen geeft om de verkeersveiligheid en doorstroming bij de Kleine Spoorbomen te verbeteren. Deze visie wordt door ProRail gedeeld. Ontwerpalternatief KL28 valt in de studie nog niet helemaal af maar fungeert als terugvaloptie.

Conform het Collegebesluit “Richtinggevende keuze voor model De Passage of model De 7 Straatjes voor de uitwerking van het stedenbouwkundig plan Stationsgebied inclusief een voorkeurskeuze Kleine Spoorbomen” van november 2018 is bij het nader onderzoek de impact op de verkeerscirculatie en verkeersveiligheid ten oosten van de overweg in nauwe samenwerking met een nieuwe Klankbordgroep Wijkverkeer Kleine Spoorbomen in januari 2019 opgestart.

Vanaf januari 2019 ontstond weerstand in de buurt vanwege de beperkte scope van het verkeerskundig onderzoek. Dit leidde onder andere tot insprekers in de commissie en (niet aangenomen) moties in de Raad vreemd aan de agenda. Op basis hiervan stuurde het College B&W eind februari 2019 de collegebrief “Pas op de Plaats” aan de Raad met daarin de volgende boodschap:

1. De wethouder gaat in gesprek met de buurt d.m.v. buurtgesprekken;
2. De klankbordgroep start samen met een onafhankelijk verkeerskundig adviseur een onderzoek naar de wijkveiligheid en verkeerscirculatie in de omliggende wijken dat breder is dan alleen KL26;
3. Het College vraagt commitment van de klankbordgroep op de uitkomsten van dit onderzoek.

In de afgelopen maanden is het onderzoek door de klankbordgroep en onafhankelijk verkeerskundig adviseur uitgevoerd. Belangrijkste conclusie van beide partijen is dat een nieuwe ontwerpvariant de voorkeursvariant is, te weten KL29 “Overweg dicht voor autoverkeer”.

Probleemstelling/doel

Het college B&W heeft 20 juni 2017 besloten, in het kader van het LVO, samen met ProRail te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om bij de spooroverweg Kleine Spoorbomen de verkeersveiligheid en doorstroming van verkeer te vergroten en daarmee de barrièrewerking van het spoor ter plaatse te verkleinen.

Argumenten

- 1.1 Met de keuze om naast de huidige voorkeursvariant KL26 en terugvaloptie KL28 ook KL29 mee te nemen in de LVO-variantenstudie kan na het afronden van deze studie een gedegen besluit worden genomen over de te kiezen oplossingsvariant voor de herinrichting van de Kleine Spoorbomen.
- 1.2 Dit voorstel is conform het concept eindadvies van Klankbordgroep Wijkverkeer Kleine Spoorbomen dat op 27 juni 2019 in de laatste vergadering van deze Klankbordgroep is vastgesteld. Dit voorstel doet daarmee volledig recht aan het intensieve participatietraject dat vanuit een diepgevoelde wens vanuit de raad voor dit project is doorlopen;
- 1.3 Dit voorstel is conform het concept eindrapport “Kleine Spoorbomen en Verkeer” van onafhankelijk verkeerskundig adviesbureau XTNT dat op 27 juni 2019 in de laatste vergadering van deze Klankbordgroep is besproken;
- 1.4 ProRail verwacht dat oplossing KL29 voor naar verwachting lagere kosten een betere invulling geeft van de LVO doelstellingen om de verkeersveiligheid en doorstroming bij de Kleine Spoorbomen te verbeteren dan KL26 of KL28 dat doen en is om die reden voorstander van het onderhavige voorstel;
- 1.5 ProRail verwacht dat het Ministerie I&W haar standpunt zal delen;
- 1.6 Het meenemen van oplossingsvariant KL29 in de LVO-Variantenstudie is naar verwachting eenvoudig en zonder grote vertraging (kleiner dan twee maanden) mee te nemen;
- 1.7 Oplossingsvariant KL29 past goed in de kaders van het door de Raad in mei 2019 vastgestelde Stedenbouwkundig Plan voor het Stationsgebied.

Kanttekeningen

- 1.1 Oplossingsvariant KL29 sluit niet aan op het coalitieakkoord 2018-2022, waarin is aangegeven dat “de Kleine Spoorbomen open blijven voor autoverkeer van twee zijden en dat de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer verbetert door gescheiden verkeersstromen”.
- 1.2 In het coalitieakkoord 2018-2022 is vastgesteld dat een nieuwe Integrale Mobiliteitsvisie 2040 voor Gemeente Hilversum zal worden opgesteld. De LVO-variantenstudie is al gestart voordat de Mobiliteitsvisie is gestart. De LVO-variantenstudie zal input leveren aan de Integrale Mobiliteitsvisie 2040 voor wat betreft de (on)mogelijkheden bij de Kleine Spoorbomen.

Financiën, middelen & capaciteit

Dit besluit geeft aanvullende directe kosten.

Het uitvoeren van de variantenstudie gaat uit van cofinanciering tussen ministerie I&W en Gemeente Hilversum. De afspraken betreffende de cofinanciering zijn als volgt:

- Kosten van personele uren van projectmanagement worden niet verrekend;
- Kosten voor ingenieursdiensten en extern onderzoek worden onderling gelijk verdeeld en daartoe zo nodig met elkaar verrekend;
- Zowel Gemeente Hilversum als ProRail kunnen opdrachtgever van een uit te voeren extern onderzoek zijn. De keuze hiertoe wordt op basis van praktische argumenten gemaakt.

Aanvullende kosten en cofinanciering uitwerken KL29 in variantenstudie 2e fase LVO

De aanvullende kosten voor de uit te werken variant KL29 “Overweg dicht voor autoverkeer” zijn geraamd op €30.000,- voor Gemeente Hilversum. Conform de afspraken van cofinanciering zijn de geraamde kosten voor het Ministerie I&W hetzelfde bedrag.

Voor deze aanvullende kosten voor Gemeente Hilversum is op dit moment geen dekking in de begroting opgenomen. Voorgesteld wordt deze overschrijding ten laste te brengen van het rekeningresultaat 2019.

Uitvoering

Na het instemmen met het onderhavige voorstel en de instemming van het ministerie I&W hierop kunnen wij de scope van de LVO-variantenstudie zonder verdere voorwaarden samen met ProRail verbreden met ontwerpvariant KL29.

De oplevering van het definitieve rapport van de LVO-variantenstudie is naar verwachting in oktober 2019.

Op basis van de resultaten van de LVO-variantenstudie, het eindadvies van de Klankbordgroep Wijkverkeer Kleine Spoorbomen en het onafhankelijke verkeerskundige advies van XTNT kan de raad in december 2019 een besluit nemen over de herinrichting van de Kleine Spoorbomen.

Dit besluit is vervolgens de basis voor een met het ministerie van I&W op te stellen bestuursovereenkomst voor de realisatie van de herinrichting van de Kleine Spoorbomen.

Burgemeester en wethouders van Hilversum,
de gemeentesecretaris, de burgemeester,

D. Emmer

P.I. Broertjes

Bijlage(n)

1. Concept “Eindadvies Klankbordgroep Wijkverkeer Kleine Spoorbomen” van 27-06-2019
2. Raadsinformatiebrief “Toevoegen nieuwe variant KL29 “Overweg dicht voor autoverkeer” aan scope van lopende LVO-onderzoek Kleine Spoorbomen”