

GEMEENTE HILVERSUM
POSTBUS 9900
1201 GM HILVERSUM

BEZOEKADRES:
STADSKANTOOR
Oude Enghweg 23
TELEFOONNUMMER 14035
WWW.HILVERSUM.NL

Aan de gemeenteraad
cc. college van B en W

DATUM 27 augustus 2021
ZAAKNUMMER 1040990
BEHANDELD D. Timmer
DOOR
TELEFOON (035) 629 2601
BIJLAGEN --
BETREFT Beantwoording technische vragen Stationsgebied

Geachte raads- en commissieleden,

Op 29 juli jl. heeft u een procedurebrief ontvangen over de [*“Stappen tot aan raadsbesluit Uitvoeringsnota \(september 2021\)”*](#). Eén van deze stappen betreft een extra schriftelijke vragenronde in de zomervakantie (van 29 juli t/m 22 augustus). Met deze technische vragenronde hebben we u de mogelijkheid geboden om extra informatie te vergaren om in september uw besluit over het Stationsgebied te kunnen nemen. De onderstaande vragen hebben we van u ontvangen. Bijgevoegd treft u de antwoorden op de vragen aan.

1. *Lopen er bezwaren (juridische procedures) tav de geplande ontwikkelingen in het Stationsgebied mogelijk via het nieuwe bestemmingsplan Stationsgebied 2020?*
 - a. *Zo ja, hoeveel?*
 - b. *Waartegen wordt bezwaar gemaakt?*
2. *Zijn er studies gemaakt naar eventueel de heropening van de bestaande originele ingang naar de fietskelder nabij 'Langs de Lijn'? Inclusief kosten?*
3. *Welke eventuele andere varianten voor een ingang naar een fietsparkeerkelder anders dan aan de Schapenkamp en in de fietserstunnel zijn gemaakt? Inclusief kosten?*

Om helderder te krijgen welke mogelijkheden er zijn voor de verbreding van de verbinding centrum-oost & helderder te krijgen welke mogelijkheden er zijn voor de entree naar de fietsenstalling zijn de vragen:

4. *Hoe ziet de huidige ruimteverdeling onder het maaiveld in en rond het NS station uit? Graag tekeningen met maatvoering*
 - *bv. aan weerszijden van de fietserstunnel*
 - *bv. aan de zijde bij het spoor ter hoogte van fietspad 'Langs de Lijn' bij de oorspronkelijke ingang naar de fietsenstalling*
- 5a. *Welke studies zijn beschikbaar om de fietserstunnel te verbreden met de ruimte die aan weerszijden beschikbaar is? Inclusief kosten?*
- 5b. *Er blijkt een onderzoek van Goudappel Coffeng te bestaan naar de fietstunnel in Hilversum. Graag dit onderzoek beschikbaar stellen om zo beter in beeld te krijgen wat het onderzoeksbureau precies heeft onderzocht en wat de bevindingen zijn.*

Vertrouwend u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Daniëlle Timmer (Projectleider Stationsgebied).

Vraag 1a.

Lopen er bezwaren (juridische procedures) tav de geplande ontwikkelingen in het Stationsgebied mogelijk via het nieuwe bestemmingsplan Stationsgebied 2020?

Vraag 1b.

Zo ja, hoeveel?

Vraag 1c.

Waartegen wordt bezwaar gemaakt?

Er lopen op dit moment nog twee ingediende beroepen, die op 4 oktober 2021 in een zitting van de Raad van State worden behandeld. Het ene beroep gaat over het niet terug laten komen van een horecafunctie aan de Koninginneweg, het andere beroep betreft de verwachte overlast als gevolg van de omgelegde centrumring.

Vraag 2.

Zijn er studies gemaakt naar eventueel de heropening van de bestaande originele ingang naar de fietskelder nabij 'Langs de Lijn'? Inclusief kosten?

Vraag 3.

Welke eventuele andere varianten voor een ingang naar een fietsparkeerkelder anders dan aan de Schapenkamp en in de fietserstunnel zijn gemaakt? Inclusief kosten?

Vraag 2 en 3, Algemene toelichting op het proces rondom de fietsenstalling

In 2019 is er door ProRail, NS en gemeente een alternatievenstudie uitgevoerd naar de inpassing van de 7.000 gewenste fietsparkeerplaatsen in het Stationsgebied. Deze studie wees uit dat de huidige entree van de bestaande fietsenstalling niet kan worden gehandhaafd. Deze entree levert momenteel al gevaarlijke situaties op tussen afslaand verkeer naar de fietsenstalling en doorgaand verkeer door de tunnel. Met de nieuwe, veel grotere stalling, neemt het fietsverkeer van en naar de stalling fors toe en daarmee ook het aantal te verwachten conflicten tussen afslaand en doorgaand verkeer. Een entree in de interwijk tunnel is daarom te gevaarlijk voor een fietsenstalling met de gewenste nieuwe fietsparkeercapaciteit.

ProRail, NS en de gemeente hebben daarom gezamenlijk een uitgebreide studie gedaan naar mogelijke andere locaties voor de entree van de nieuwe fietsenstalling. Hierbij zijn de volgende criteria meegewogen:

- *Logische ligging aan het fietsnetwerk*
Dit maakt de fietsenstalling makkelijk bereikbaar en daarmee aantrekkelijker;
- *Aansluiten bij herkomst en bestemming van de fietsende reizigers*
De fietsentree moet zodanig gesitueerd worden dat deze goed, en zonder omwegen, te bereiken is;
- *Geen gevaarlijke kruisende bewegingen*
Zowel kruisend verkeer tussen fietsers onderling, als tussen fietsers en voetgangers kan tot gevaarlijke situaties leiden. Kruisende bewegingen zijn nooit helemaal te voorkomen, maar gevaarlijke situaties moeten te allen tijde voorkomen worden; dit geldt zowel buiten de fietsentree in de openbare ruimte als in de fietsentree, waar op- en afstappers gebruik van maken;
- *Kans om fietsstromen uit elkaar te trekken*
De nieuwe fietsenstalling brengt veel fietsverkeer met zich mee. Deze fietsers maken gebruik van de toch al druk bezette fietsroutes in het gebied. De locatie van de fietsentree kan ervoor zorgen dat bepaalde drukke fietsroutes worden ontlast;
- *Oversteek Schapenkamp ontlasten en daarmee doorstroming op centrumring waarborgen*
Enerzijds om doorstroming op Schapenkamp te behouden, anderzijds om wachttijden voor fietsers te beperken;
- *Herkenbaar en zichtbaar*
De entree moet duidelijk herkenbaar zijn als stationsstalling (identiteit) en goed zichtbaar zijn vanaf de fietsroutes, zodat fietsende reizigers niet hoeven te zoeken;
- *Aantrekkelijk*
Voor fietsers is deze entree het visitekaartje van het station, de reis begint of eindigt hier in dit zogeheten 'ontvangstdomein' van het station, die een aantrekkelijke en welkome uitstraling heeft;

- *Veilig*
Zowel fysiek als sociaal;
- *Logische/vloeiende routing ('flow') en vulling in de stalling*
De plek waar reizigers de stalling betreden is van invloed op de indeling van de stalling, route naar de perrons en de manier waarop de stalling zich vult;
- *Inpassing in de omgeving*
De entree kan de omgeving of openbare ruimte opwaarderen, maar ook in de weg zitten;
- *Eén entreezone in de stalling*
Indien er wordt gekozen voor meerdere fietsentrees, dan dienen deze beneden in de stalling bij elkaar te komen. In de stalling zelf is er feitelijk één entreezone. Dit is van belang voor het centraal in- en uitchecken, het betalingsverkeer (betalen bij langer stallen dan 24 uur) en het houden van toezicht in deze entreezone door de beheerder/servicemedewerker. Twee entreezones betekent extra ruimtebeslag dus minder stallingscapaciteit, maar ook minder sociale veiligheid en extra exploitatielasten.

De kosten zijn bewust niet meegenomen in deze analyse van potentiële locaties voor de fietsentree. Dit omdat de kosten voor alleen een locatie van de entree lastig inzichtelijk te maken zijn. De locatie van de entree is namelijk van grote invloed op het ontwerp van de fietsenstalling. Kosten moeten daarom integraal beschouwd worden voor het volledige (schets-)ontwerp van de stalling. Het maken van een schetsontwerp is een intensief en kostbaar traject. Om die reden is ervoor gekozen eerste een functionele afweging te maken qua locatie van de entree en vervolgens daarvoor een schetsontwerp van de stalling te maken en de kosten te berekenen.

Vraag 2.

Zijn er studies gemaakt naar eventueel de heropening van de bestaande originele ingang naar de fietskelder nabij 'Langs de Lijn'? Inclusief kosten?

Ja, de bestaande originele ingang 'langs de lijn' is onderzocht als mogelijke locatie voor de nieuwe entree van de fietsenstalling. Deze locatie is echter al in een vroeg stadium om functionele redenen afgevalen, onder andere:

- De originele ingang is te smal voor het grote aantal fietsers. De ingang voldoende verbreden, zodat er geen opstoppingen ontstaan, is technisch zeer complex.
- De bestaande fietsenstalling voldoet niet aan de huidige richtlijnen van NS, o.a. vanwege de verdiepingshoogte en is moeilijk te integreren met een nieuwe, grotere fietsenstalling;
- Er zou hiermee een 2^e entreezone ontstaan;
- Indien deze locatie als entree zou worden gekozen ontstaat er een onlogische routing en indeling in de stalling;
- In de nieuwe situatie ligt die locatie niet meer aan een fietspad. En daarmee dus niet logisch aan het fietsnetwerk;
- De locatie is slecht zichtbaar voor fietsers die vanuit de richting interwijk tunnel/ Beatrixtunnel/Kampstraat komen. Voor hen zou die locatie ook een extra omweg richting de fietsenstalling betekenen;

Omdat deze locatie al in een vroeg stadium is afgevalen is er geen schetsontwerp van de fietsenstalling met deze entree gemaakt, de kosten van deze optie zijn daarom niet bekend.

Vraag 3.

Welke eventuele andere varianten voor een ingang naar een fietsparkeerkelder anders dan aan de Schapenkamp en in de fietserstunnel zijn gemaakt? Inclusief kosten?

Aan de hand van de hierboven genoemde criteria zijn acht kansrijke locaties benoemd (zie afbeelding 1). Deze zijn vervolgens nader onderzocht, door het effect op de indeling en routing van de stalling én het effect in de openbare ruimte in te tekenen en te beschouwen. Kosten zijn in deze afweging niet meegenomen, omdat die pas inzichtelijk gemaakt kunnen worden na uitwerking van het schetsontwerp van de volledige stalling.

Geconcludeerd is dat een entree op 'het Brinkje' op de kruising Stationsstraat/Schapenkamp, de meeste voordelen biedt. Deze locatie ligt centraal voor alle fietsroutes aan de westzijde van het station en voor de fietsroutes die vanuit oost het spoor kruisen via de Beatrixtunnel of de Kleine Spoorbomen. Fietsersparkeerders komend vanuit het centrum hoeven de Schapenkamp niet meer over te steken als zij hun fiets willen parkeren en hoeven ook de fietstunnel niet meer te gebruiken. De oversteek met de Schapenkamp wordt daarom met deze keuze ontlast en de drukke doorgaande route door de tunnel onder

het station wordt niet extra belast. Daarbij biedt deze locatie voldoende opstelruimte, is een entree hier goed te integreren in de openbare ruimte, zijn er geen gevaarlijk kruisende bewegingen met ander verkeer en zorgt de locatie voor een goede routing in de stalling.

Afbeelding 1: Stedenbouwkundigplan Stationsgebied, met zoekgebieden fietsentree (oranje cirkels)



Vraag 4.

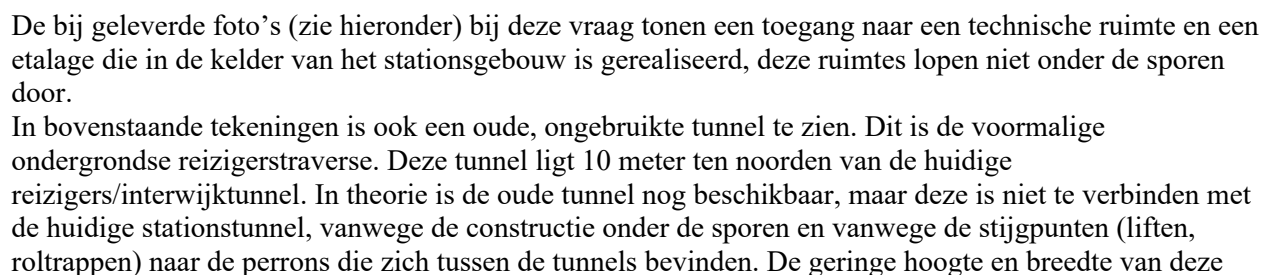
Hoe ziet de huidige ruimteverdeling onder het maaiveld in en rond het NS station uit? Graag tekeningen met maatvoering.

Hieronder treft u twee tekeningen van de ondergrondse situatie onder het station: een plattegrond van de ruimtes op niveau -1 (afbeelding 2) en een gemaatvoerde dwarsdoorsnede van het stationsgebouw met onderliggende tunnels (afbeelding 3).

Afbeelding 2: Plattegrond stationsgebouw, niveau -1



constructie bestaande interwijk- & reizigerstunnel



tunnel maken hem ongeschikt om als verbinding te hergebruiken (i.v.m. o.a. doorstroming loopstromen en sociale veiligheid).



Vraag 5a.

Welke studies zijn beschikbaar om de fietserstunnel te verbreden met de ruimte die aan weerszijden beschikbaar is? Inclusief kosten?

Vraag 5b.

Er blijkt een onderzoek van Goudappel Coffeng te bestaan naar de fietstunnel in Hilversum.

Graag dit onderzoek beschikbaar stellen om zo beter in beeld te krijgen wat het onderzoeksbureau precies heeft onderzocht en wat de bevindingen zijn.

Op 14 juni jl. heeft het college aan de raad een brief met bijlagen gestuurd over de “Afronding vervolgstappen onderzoek verbinding Oost Centrum”. Bijlage 4 betrof het hierboven gevraagde onderzoek. Zie <https://hilversum.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/8039f091-75ea-4ac8-ab8a-7c4eedc9b7e#73d432ef-29eb-4f52-be2b-0d091944d889> agendapunt 6 bijlage 4.

