

Beeldvormende vragen voor de Raadscommissie 4 van 1 september 2021

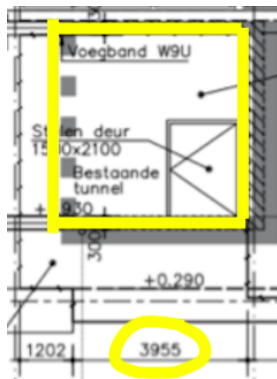
Vragen van : **Democraten Hilversum**
aan wethouder : **A.R.C. Scheepers**
over : **Uitvoeringsnota Stationsgebied**

Het agendapunt Uitvoeringsnota Stationsgebied roept een aantal beeldvormende vragen op die wij nodig achten om op basis daarvan tot een oordeel te kunnen komen. Voor de goede orde en als geste naar onze collega's in de commissie en het college doen wij u die ter voorbereiding door de wethouder reeds nu toekomen, in de veronderstelling dat dit de kwaliteit van de beantwoording en de daaropvolgende oordeelvorming ten goede zal komen.

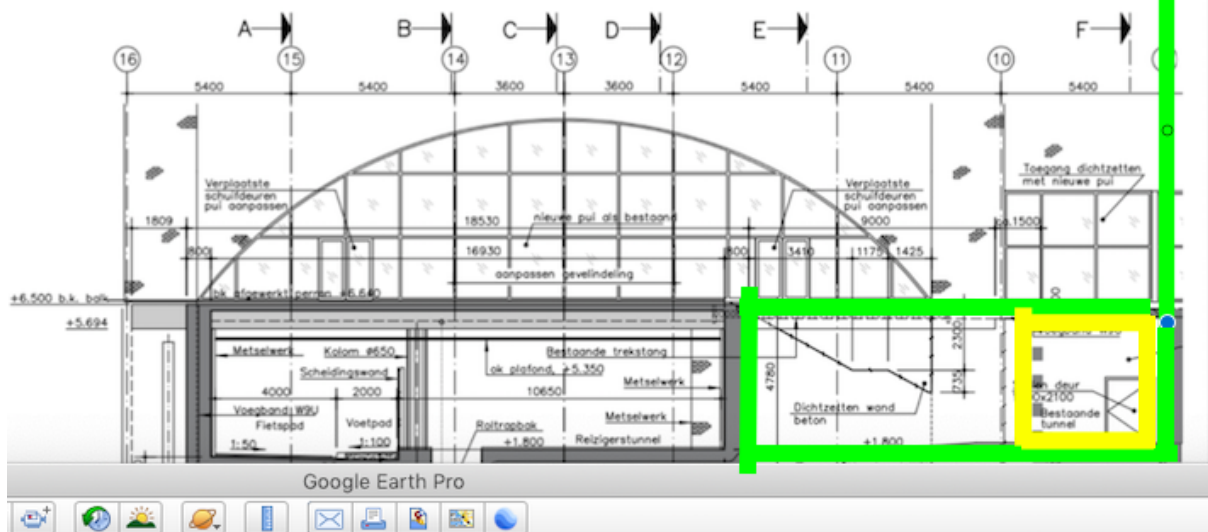
Verbreding Fietstunnel. Het gebrek aan toekomstbestendigheid van de huidige breedte van de fietstunnel blijkt uit o.a. uit metingen en prognoses van de gemeente Hilversum. De voordelen van het verbreden van de fietstunnel zijn evident. Dit blijkt ook uit het Goudappel Coffeng rapport en is conform de eerdere aanbeveling van Movares. Waarom staat de verbreding niet met prioriteit in voorliggende notitie om uit te voeren?

Democraten Hilversum gaan uit van deze inventarisatie:

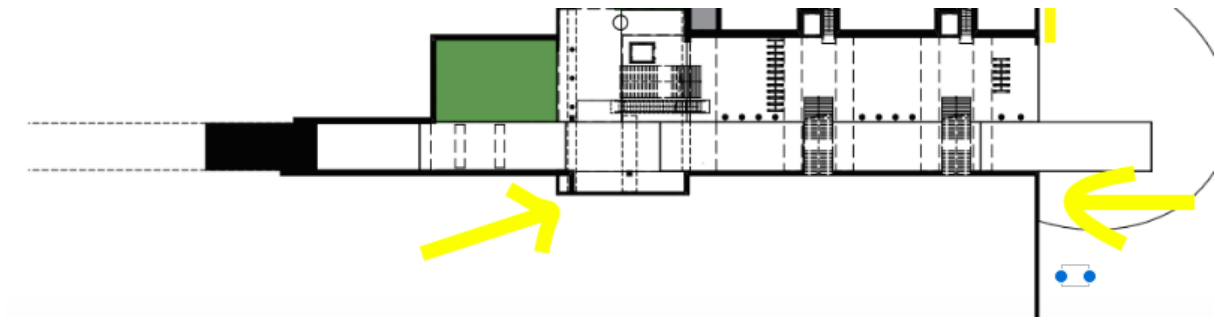
criteria	niet verbreden maat 3,5 meter breed	verbreden minimaal 4,5 meter breed
verkeersveiligheid in de tunnel -	- huidige breedte voldoet niet en is niet toekomstbestendig [was al onvoldoende in 2013 en wordt nog slechter richting 2030]	+ wordt beter, toekomstbestendiger
kwaliteit voetgangersnetwerk	- huidige breedte voldoet niet en is niet toekomstbestendig [in 2013 nog geen gesloten NS poortjes in station]	+ neemt toe, meer ruimte is toekomstbestendiger
ruimtelijke kwaliteit	• geen verbetering verbinding centrum met oost • minder openbare ruimte groen mogelijk hoek Schapenkamp/ Stationsstraat	• verbetering verbinding centrum met oost • meer groene openbare ruimte mogelijk hoek Schapenkamp/Stationsstraat
entree fietsenstalling	- niet mogelijk in de tunnel	• in de tunnel blijft mogelijk • Stationstraat/Schapenkamp minder gevaar kruisende verkeersstromen fietsers met auto's uit parkeergarage Silverpoint
kosten	• kosten nieuwe entree onder Schapenkamp • minder openbare (groene) ruimte	+ financiering met uitgespaarde bedrag aanleg tunnel onder Schapenkamp + meeliften op extra ruimte die deels of geheel al aanwezig is in of naast de bestaande tunnel



constructie bestaande interwijk- & reizigerstunnel



Op deze tekening is enkel in het midden van de tunnel een extra ruimte zichtbaar van circa 4 meter breed.



Maar wie kijkt op het Oosterspoorplein ziet dat daar nog een ingang is naar een ruimte die niet zichtbaar is op deze tekening.



Niet referendabel op basis van artikel 3 van de Verordening correctief raadgevend referendum gemeente Hilversum

Waarom zou het voorgelegde raadsbesluit niet referendabel zijn? Op grond van welk lid uit artikel 3?

Artikel 3. Referendabele besluiten

Een raadsbesluit kan onderwerp zijn van een referendum, met uitzondering van besluiten over:

- a. individuele kwesties, zoals benoemingen, ontslagen, schorsingen, kwijtscheldingen en schenkingen;
- b. bij de raad ingediende bezwaarschriften of tot het voeren van rechtsgedingen, bezwaarprocedures of administratief beroepsprocedures;
- c. de hoogte van geldelijke voorzieningen voor ambtenaren, ambtsdragers, gewezen ambtsdragers en hun nabestaanden;
- d. de vaststelling, wijziging of intrekking van de arbeidsvoorwaardenregeling en daaruit voortvloeiende besluiten met betrekking tot de griffier en de medewerkers van de griffie;
- e. de vaststelling van de gemeentelijke begroting, de rekening en de kadernota;
- f. de vaststelling van gemeentelijke tarieven en belastingen;
- g. het voor kennisgeving aannemen van notities en rapporten;
- h. besluiten die in het kader van de referendumverordening worden genomen;
- i. de uitvoering van een besluit van een hoger bestuursorgaan of de wetgever waaromtrent de raad geen beleidsvrijheid heeft;
- j. zaken die naar het oordeel van de raad hun grondslag vinden in een eerder genomen besluit waarover een referendum is gehouden of kon worden gehouden;
- k. Door de raad genomen voorbereidingsbesluiten;
- l. Onderwerpen waarvan de raad van mening is dat andere dringende redenen aanleiding zijn om geen referendum te houden;
- m. Onderwerpen waarvan de raad van mening is dat de buurtpeiling hiervoor een geschikter middel (buurtgerichte onderwerpen).

Conceptantwoord -penvoerder is Danielle Timmer, Tel; 06-49044907

Democraten Hilversum heeft technische vragen gesteld over de Uitvoeringsnota Stationsgebied, geagendeerd voor de raadscommissie van 1 september 2021. De vragen en de antwoorden daarop vindt u hieronder.

1. Waarom staat de verbreding niet met prioriteit in voorliggende notitie om uit te voeren?

Het voorliggende besluit gaat niet over de vraag of de verbinding wel of niet wordt verbreed. De Uitvoeringsnota geeft inzicht in de uitvoering van de plannen zoals deze door de raad zijn vastgesteld in het Stedenbouwkundig plan, het bestemmingplan en het Beeldkwaliteitsplan.

De reden waarom verbreding niet in de plannen voor het Stationsgebied is meegenomen, is reeds gemotiveerd in de brief aan de raad op 8 juni 2021 over dit onderwerp: *“Het verbreden van de tunnel is financieel zeer onattractief (>15mln voor een verbreding van 1,5m)”*.

Het is inderdaad evident dat een verbreding vele voordelen kent. Tegelijkertijd zijn er ook enkele nadelen te noemen. Graag ga ik in op de criteria en hun beoordeling, zoals deze in de tabel worden beschreven.

1. Verkeersveiligheid in de tunnel

Laten we voorop stellen: in geval van verbreding neemt de ruimte in de tunnel toe en dat maakt dat mensen zich makkelijker (en veiliger) van Oost naar centrum en andersom kunnen bewegen.

Dat betekent echter niet automatisch dat er bij de huidige breedte sprake is van verkeersonveiligheid. De verkeersonveiligheid in de huidige situatie is met name te wijten aan:

- a. Het kruisende interwijkverkeer en fietsenstallingsverkeer onderin de tunnel, precies daar waar de ene doelgroep met snelheid 0 km/u in- of uitvoegt en de andere doelgroep op haar hoogste snelheid is om de helling weer op te kunnen fietsen;
- b. De hellingshoek van de tunnel zelf, die vrij steil is. Hierdoor neemt de fietssnelheid naar beneden snel toe en naar boven snel af.
- c. De ruimte die er is bovenaan de hellingbaan aan zowel oost- als centrumzijde en de onoverzichtelijke kruisingen die daar liggen.

In de nieuwe situatie zal echter de entree van de fietsenstalling niet meer in de tunnel liggen en wordt de hellingshoek flauwer. Bij de Schapenkamp geldt dat de kruising boven aan de hellingbaan ingrijpend verbetert. Aan de Oosterspoorpleinzijde is deze kruising onderdeel van de plannen. Daarmee worden de meest verkeersonveilige aspecten van de huidige tunnel in de toekomst fors verbeterd.

Ten aanzien van de stelling dat de huidige breedte “niet voldoet”, het volgende: Als de tunnel nu nieuw zou worden gebouwd, zou deze op basis van CROW eisen breder moeten zijn. Zo is het met veel gebouwde objecten: een woning uit 1930 voldoet bijvoorbeeld niet aan de huidige Energie Prestatie Norm, waaraan nieuwbouw zich wel heeft te houden. Dat levert op zichzelf echter geen onbewoonbare of slechte jaren '30 woning op.

Zo is het ook met de tunnel onder het spoor. Door de jaren heen worden eisen ten aanzien van nieuwbouw aangepast, zonder dat dit automatisch een diskwalificatie is van het bestaande.

2. Kwaliteit voetgangersnetwerk

Geen verdere aanvullingen

3. Ruimtelijke Kwaliteit

Het is evident dat een verbreding van de tunnel de verbinding onder het spoor ten goede

komt. De vraag is of alléén verbreding onder het spoor automatisch zorgt voor een betere verbinding tussen twee stadshelften, of dat daarbij juist ook andere zaken een belangrijke rol spelen.

Zoals in de bovengenoemde brief staat uitgelegd, verbetert de verbinding tussen oost en centrum ook zonder verbreding wel degelijk. Dit gebeurt onder andere door het aantrekkelijke maken van de tunnel en de hellingen daarheen, een transparante verbinding tussen stationspassage en tunnel, het toevoegen van groen en het wegnemen van de verkeersonveilige situaties zoals onder punt 1 toegelicht. Dit is conform ook in het stedenbouwkundig plan Stationsgebied 2019 is opgenomen:

“Zowel aan de centrumzijde als aan de oostzijde van het spoor wordt de bestaande fietstunnel aangepast. Aan de centrumzijde zal door de aanpassing van het fietspad de helling flauwer en dus aangenamer worden. De harde wanden van de bestaande fietstunnel maken plaats voor getrapte taluds met volop ruimte voor groen. Daarnaast zal door raampartijen de nieuwe ondergrondse fietsparkeervoorziening al vanuit de tunnel zichtbaar zijn. Zo ontstaat er meer sociale veiligheid en zal de tunnel ruimer en lichter ogen.”

Daarnaast worden beide kanten van het spoor meer evenwichtig benaderd: twee voorkanten, twee fietsenstallingen, twee ingrijpende ontwikkelingen met zowel eigenheid als een (functionele) samenhang.

Dit alles maakt dat de verbinding tussen de stadshelften, ook zonder de zo gewenste verbreding, fors verbetert.

Door het toevoegen van de entree van de fietsenstalling op het Brinkje (kruising Stationsstraat/ Schapenkamp) is er daar minder ruimte voor het toevoegen van groen. Echter: de taluds van de toekomstige fietstunnel worden groen ingericht (zie afbeelding 1). Een verbreding van de tunnel, betekent juist weer dat daar op groen zal moeten worden ingeleverd.

Kortom: het is niet zozeer een kwestie van “meer of minder groen” , maar een kwestie van waar dat groen komt en de waarde die het op die locatie kan toevoegen.



Afbeelding 1. Voorbeelden van mogelijke groene invulling van de taluds (NB. nader uit te werken in voorlopig en definitief ontwerp).

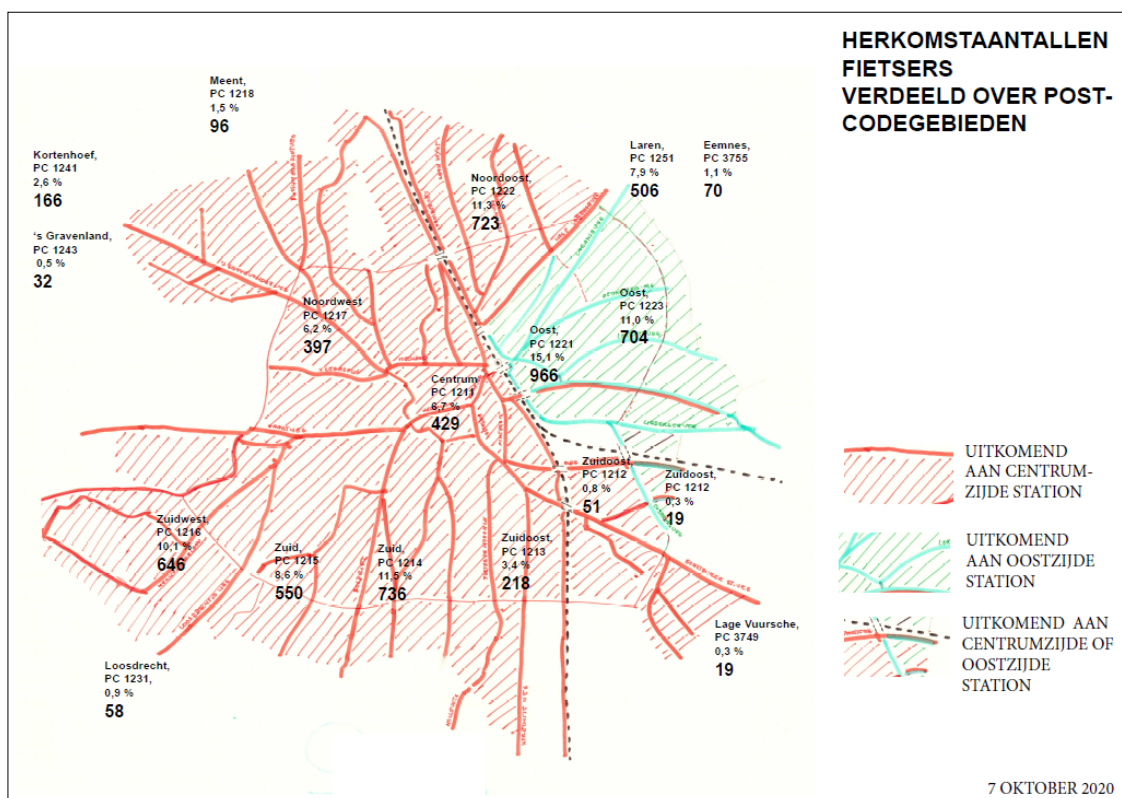
4. Entree fietsenstalling

De nieuwe fietsenstalling is fors groter dan de huidige. Waar er nu 1.200 plekken zijn die fietsverkeer aantrekken, zijn dat er in de toekomst 5.000. Dat maakt dat de bestaande entree in de tunnel per definitie onvoldoende is om deze aantallen af te handelen. Daarnaast zou dat gevaarlijke situaties in de tunnel opleveren.

Er zijn echter ook enkele andere argumenten waarom (ook bij een bredere tunnel) een entree in de fietstunnel ongewenst zijn:

- De beperkte mogelijkheden om onder het spoor (met alle functionaliteiten van de stationshal- en passage) ruimte te maken voor een entree van deze omvang (denk o.a. aan de lift, de roltrappen en de toegang van de fietsenstalling naar het reizigersdomein);
- De vulling van de fietsenstalling zelf. Bij voorkeur vult een stalling zich “van achter naar voren” zodat de fietsreiziger zicht heeft op de stationshal en er niet vandaan fietst op zoek naar een plekje. Dat is niet mogelijk bij een entree in de tunnel;
- Een entree in de tunnel, voor een stalling met deze omvang, alleen veilig als het doorgaande fietsverkeer kan worden gescheiden van het verkeer van en naar de stalling. Dat betekent extra rijstroken en dus extra ruimte. De tunnel zou dus (nog verder) moeten worden verbreed ten opzichte van de door Goudappel Coffeng genoemde en becijferde 1,5m.

Bij de zoektocht naar een geschikte plek voor de entree van de nieuwe fietsenstalling was het gevaar van kruisende bewegingen een zeer belangrijk aandachtsveld. Op basis van herkomstcijfers is een goed beeld waar de fietsers vandaan komen die naar het station fietsen en op basis daarvan is ook de meest logische route daar naar toe in kaart gebracht (zie afbeelding 2).



Afbeelding 2 – fietsroutes naar het station, met de percentuele verdeling van reizigers per postcodegebied (NS 2019). De verdeling is toegepast op het totaal aantal stallingsplaatsen (6.400) om te bepalen hoeveel stallingsplaatsen er nodig zijn per postcodegebied.

Het grootste deel van de fietsers dat gebruik zal maken van de fietsenstalling aan de centrumzijde, heeft de herkomstbestemming aan de centrumzijde. Een ander groot deel van de fietsers komt vanaf de (noord)oostzijde van het spoor, waarbij de logische route over de Kleine Spoorbomen (te zijner tijd autovrij) via het tweezijdig fietspad direct naar de nieuwe fietsenstalling leidt. Tot slot komt een deel van de fietsers vanaf (zuid)oostzijde van het spoor naar de fietsenstalling, zij kruisen het spoor via de Beatrixtunnel, de Oude Amersfoortseweg of de Soestdijkerstraatweg en bevinden zich daardoor ook al aan de centrumzijde van het station.

De nieuwe stalling aan de Oostzijde (die meegenomen wordt in de plannen voor het Oosterspoorplein) zal plek bieden aan 2.000 fietsers die vanuit de richtingen (zuid)oost, via het Oosterspoorplein naar het station rijden. Slechts een beperkt deel van de fietsers uit Oost, moet in de toekomst bovenaan de interwijk tunnel de Schapenkamp oversteken om de stalling aan de centrumzijde te bereiken.

5. Met de entree op het Brinkje wordt zo juist voorkomen dat alle fietsers vanuit het centrum te allen tijde de Schapenkamp moeten oversteken om de nieuwe fietsenstalling te bereiken. Deze oplossing zorgt dan ook voor *minder* en niet meer kruisende bewegingen over de Schapenkamp, dan een entree in de fietstunnel. Dit enorme voordeel voor de veiligheid en doorstroming op de Schapenkamp is niet te vergelijken met het aantal kruisende bewegingen met auto's van en naar de Silverpoint garage. Hoewel dat aantal kruisende bewegingen toeneemt ontstaan er door de overzichtelijke situatie en de lage snelheid en intensiteit van auto's geen extra gevaarlijke situaties door het toenemende fietsverkeer.

Kosten

De kostenberekening van de fietsenstalling betreft een berekening van het integrale ontwerp. Vanuit de (on)mogelijkheden in de functionaliteit, het ruimtebeslag, de hoogteverschillen in het gebied, de locatie voor de entree, etc. is deze oplossing getekend. Hieraan is samen met ProRail en NS gewerkt. Uitgangspunt voor deze partijen, mede ingegeven door subsidievoorwaarden vanuit het ministerie, is een sober en doelmatig ontwerp. Ook zij geven aan dat dit eigenlijk de enige goede oplossing is. De keuze zoals die gemaakt is, is dan ook geen keuze uit luxe maar uit noodzaak. Op andere (entree) locaties waren ook bijkomende kosten of extra kosten door een minder gunstige indeling naar voren gekomen. Een entree op een andere locatie maakt de stalling daarom niet per definitie goedkoper. Het is dan ook niet eenvoudig om de "meerkosten" van de entree te noemen alsof deze dan elders in het plan kunnen worden gestoken. Inhoudelijk is het bijvoorbeeld niet mogelijk in het huidige ontwerp om de entree als het ware te verplaatsen naar de tunnel. Ook niet met een verbreding van de tunnel (zie ook 4 a en b).

Het meeliften met de beschikbare ruimte in de tunnel is niet aan de orde. De beschikbare ruimte maakt geen onderdeel uit van de dragende constructie onder de sporen en is dus op geen enkele manier maatgevend voor de kosten van de gewenste verbreding. Feitelijk is een verbreding alleen mogelijk als er als het ware (constructief) een nieuwe tunnel naast de bestaande wordt aangelegd. Mede daarom zijn de kosten zo hoog berekend als nu gedaan.

2. **Op deze tekening is enkel in het midden van de tunnel een extra ruimte zichtbaar van circa 4 meter breed. Maar wie kijkt op het Oosterspoorplein ziet dat daar nog een ingang is naar een ruimte die niet zichtbaar is op deze tekening.**

De toelichting bij de foto's van Democraten Hilversum veronderstelt dat er ten zuiden van de fietstunnel nog ruimte zou zijn in de vorm van de oude tunnel:

De voormalige stationstunnel zit echter niet achter deze deur:



Waar alleen een technische ruimte zit (in ieder geval riool)

Maar achter deze deur:



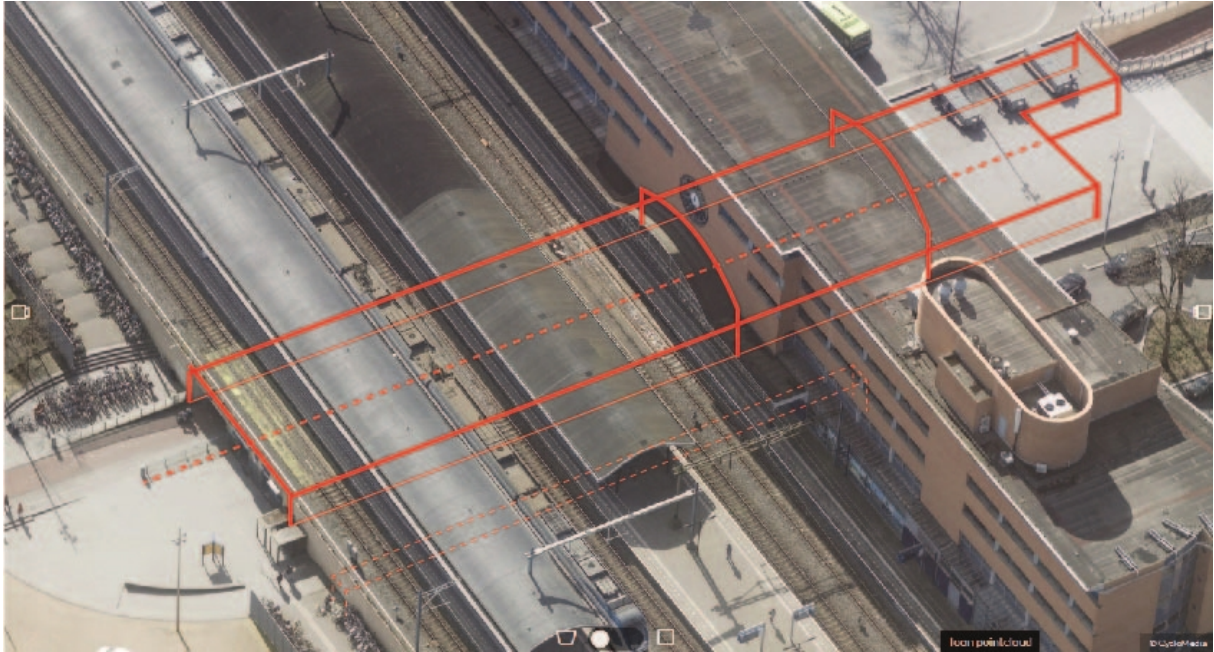
En de voormalige tunnel loopt niet door dit restant van de kelder van het stationsgebouw:



maar komt uit in de bestaande fietsenkelder:



De stationstunnel/fietstunnel zitten in een betonnen buisconstructie die, in ieder geval ter plekke van de sporen, bestaat uit wanden van 80 cm dik en een dak van een meter. De constructie van deze tunnel is vanaf de perrons te zien in het spoorwegbed en in de wanden onder de perrons. De breedte van de tunnel is ingegeven door de breedte van de bogen in de stationshal.



Een aanpassing van de tunnelbreedte zou een enorme technische, financiële en organisatorische uitdaging zijn, die niet meer in verhouding staat tot de voordelen die een 1 á 1,5 meter verbreding zou bieden.

De beperking in tunnelbreedte wordt niet ingegeven door het ontbreken van ruimte, maar in de constructie van de tunnel en de sporen/ het stationsgebouw daarboven.

3. *Waarom zou het voorgelegde raadsbesluit niet referendabel zijn? Op grond van welk lid uit artikel 3?*

Per abuis is er bij het digitaliseren van het besluit een vinkje aangezet, waardoor deze tekst in het besluit is verschenen. Dit wordt hersteld.