

zaaknummer: 607200
afdelingsnaam: BenO-Projecten
steller: Ton Tolboom
telefoonnummer 035 629 2512

onderwerp: Uit te werken oplossing voor herinrichting Kleine Spoorbomen

Voorstel

1. Het integrale ontwerp van oplossing KL29 “Overweg dicht voor autoverkeer” voor de Kleine Spoorbomen vast te stellen als uit te werken oplossing en daarmee in te zetten op:
 - a. een optimale verbetering van de verkeersveiligheid op de overweg, de aangelegen kruisingen en in de wijken aan de oostzijde van de overweg;
 - b. een aantrekkelijke, vlotte en veilige spooroverweg Kleine Spoorbomen voor fietsers en voetgangers;
 - c. optimale doorstroming van het verkeer op de verlegde Centrumring nabij de kruising Schoolstraat – Koninginneweg;
 - d. een verbetering van de leefbaarheid in de wijken aan de oostzijde van de overweg;
 - e. een verbetering van de afwikkeling van gemotoriseerd verkeer op de Johannes Geradtsweg in westelijke richting tussen de Jacob van Campenlaan en de Sumatralaan.
2. Een voorbereidingsbudget à € 70.000 beschikbaar te stellen ten behoeve van het, als onderdeel van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO), gezamenlijk met ProRail uitwerken van het integrale ontwerp van de oplossing, en deze kosten te dekken uit de post “Reserve stedelijke ontwikkeling” van de Programmabegroting 2020.

Samenvatting

Samen met ProRail is onderzocht welke mogelijkheden er zijn om bij de Kleine Spoorbomen de verkeersveiligheid en doorstroming van verkeer te vergroten en daarmee de barrièrewerking van het spoor ter plaatse te verkleinen. Daarnaast is ook samen met bewoners intensief onderzoek gedaan naar zinvolle oplossingen.

Dit heeft in de zomer van 2019 geleid tot drie kansrijke oplossingen KL26, KL28 en KL29 die vervolgens op gelijk niveau integraal verder zijn onderzocht. Op basis van dit onderzoek wordt variant KL29 “Overweg dicht voor autoverkeer” voorgesteld als nader uit te werken oplossing.

Met de in dit voorstel opgenomen analyse van de reistijden wordt tevens toezegging T18-137 afgedaan.

Inleiding en voorgeschiedenis

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

Het college van B&W heeft daartoe 20 juni 2017 besloten dat de Gemeente Hilversum zich aanmeldt bij het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) voor een integraal onderzoek. ProRail voert dit

programma in opdracht van het ministerie van IenW uit. Het onderzoek van LVO bestaat uit twee delen; een integrale probleemanalyse en een variantenstudie.

Onderzoeken in 2017 en 1^e helft 2018

De eerste fase van het onderzoek in 2017 en begin 2018 is in twee stappen uitgevoerd; de eerste stap is gezet samen met een klankbordgroep van bewoners, de Fietzersbond en lokale ondernemers. Dit onderzoek leidde tot de conclusies dat tunnels en viaducten voor het wegverkeer geen zinvolle oplossingen bleken en dat het aantal verkeersstromen voor gemotoriseerd verkeer op de spooroverweg moet worden verminderd. Deze resultaten zijn in december 2017 als onderdeel van Stedenbouwkundig plan Stationsgebied met de Raad gedeeld.

De resultaten zijn vervolgens meegenomen in een tweede stap waarin samen met ProRail in het kader van het LVO een integrale probleemanalyse is uitgevoerd. Deze integrale probleemanalyse 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.

Deze twee varianten voldoen aan het coalitieakkoord. Het college B&W heeft 17 juli 2018 besloten op basis hiervan besloten, wederom samen met ProRail in het kader van het LVO, de variantenstudie te willen starten. Het ministerie van IenW heeft op dezelfde basis voor de Kleine Spoorbomen een intakebeslissing genomen om de overweg op te nemen in het LVO. De LVO-variantenstudie is vervolgens in de zomer van 2018 gestart.

Onderzoeken vanaf 2^e helft 2018

In de variantenstudie wordt conform het collegebesluit van 6 november 2018 ontwerpvariant 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. Ontwerpvariant KL28 valt in de studie niet af, maar fungeert als terugvaloptie.

In november 2018 is 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” genomen. Bij nadere studie naar de varianten is de impact op de verkeerscirculatie en verkeersveiligheid ten oosten van de overweg onderzocht. Dit is gedaan in nauwe samenwerking met een nieuwe Klankbordgroep “Wijkverkeer Kleine Spoorbomen” met daarin buurtbewoners en ondernemers, die in januari 2019 is opgestart. Op aangeven van het College B&W was de scope van dit onderzoek breder van opzet dan het LVO-onderzoek.

Het onafhankelijke verkeerskundig adviesbureau XTNT heeft een breed onderzoek naar de wijkveiligheid en verkeerscirculatie in de omliggende wijken uitgevoerd. Dit heeft geleid tot een nieuwe voorkeursoplossing, te weten KL29 “Overweg dicht voor autoverkeer”. Zowel 90% van de deelnemers aan de klankbordgroep als het onafhankelijk verkeerskundig adviesbureau geven aan deze oplossing de voorkeur.

Het college B&W heeft op 9 juli 2019 besloten deze oplossing toe te voegen aan de LVO-variantenstudie, zodat na afronding van het uitgebreide LVO-onderzoek op basis van gelijke informatie over de drie varianten KL26, KL28 en KL29 een definitieve keuze voor de herinrichting van de Kleine Spoorbomen kan worden gemaakt. Het ministerie van I&W heeft hiermee ingestemd.

In de uitwerking is bovendien rekening gehouden met het door de Raad in oktober 2019 vastgestelde “Onderzoek Verbinding Oost – Centrum” van Movares. Zo gaf Movares aan dat het aantal spoorkruisingen ook bij KL29 voldoende is, dat de impact van KL29 op de al drukke Johannes Geradtsweg moeten worden onderzocht en dat ook bij vervolgstappen gebruik moet worden gemaakt van de specifieke kennis van de bewoners.

Resultaten van de onderzoeken

De LVO-variantenstudie is begin 2020 afgerond en heeft geleid tot het vaststellen van ontwerpvariant KL29 “Overweg dicht voor autoverkeer” als nader uit te werken oplossing voor de herinrichting van de Kleine Spoorbomen. Deze oplossing omvat tevens fysieke maatregelen aan de Johannes Geradtsweg nabij de kruising met de Sumatralaan.

De LVO-variantenstudie heeft ook uitgewezen dat varianten KL26 en KL28 toch geen geschikte oplossingen zijn. De belangrijkste redenen zijn naast spoortechnische aspecten ook de matige doorstroming en verkeersveiligheid voor het wegverkeer.

Het ministerie IenW heeft ontwerpvariant KL29 “Overweg dicht voor autoverkeer” samen met ProRail op 22 januari 2020 vastgesteld als haar voorkeursoplossing.

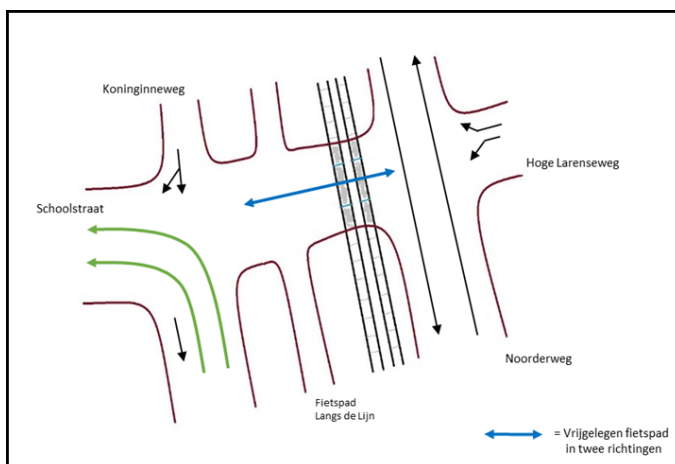
Uitgangspunten

Uitgangspunt bij dit voorstel vormen de kaders die door de Raad zijn meegegeven. Dit zijn de volgende onderdelen:

- Het door de Raad in december 2017 vastgestelde Amendement A17/92 betreffende het Stedenbouwkundig Plan Stationsgebied;
- Het door de Raad in mei 2019 vastgestelde Stedenbouwkundig Plan Stationsgebied met daarin onder andere:
 - Het verleggen van de Centrumring om de Markt
 - Het autoluw maken van de Stationsstraat
 - (Gedeeltelijk) tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp
- Het door de Raad in oktober 2019 vastgestelde “Onderzoek Verbinding Oost – Centrum” inclusief de vervolgstap betreffende de Kleine Spoorbomen.

De heringerichte spoorwegovergang

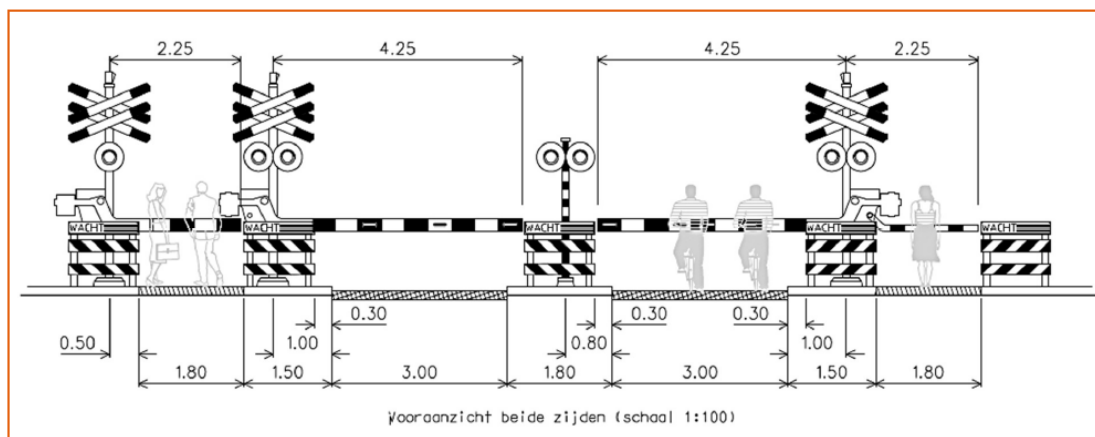
De voorgestelde oplossing zet, door het wegnemen van alle autoverkeer over de spooroverweg, in op een maximaal veilige langzaam-verkeersverbinding tussen (noord-)oost en het centrum voor de korte, middellange en lange termijn. De fietsers en voetgangers worden optimaal bediend doordat het aantal gevaarlijke kruisingen tussen auto's enerzijds en fietsers en voetgangers anderzijds aanzienlijk wordt beperkt. De overgebleven verkeersfuncties zijn met pijlen in figuur 1 aangegeven (groen = verlegde centrumring, zwart is overig autoverkeer).



Figuur 1 Functieschets van de voorkeursoplossing Kleine Spoorbomen

De inrichting van de twee aangelegde kruisingen en spooroverweg wordt voor de weggebruikers overzichtelijk. Voor de kruising Schoolstraat – Koninginneweg met de verlegde Centrumring zijn verkeerslichten noodzakelijk. Voor de kruising Hoge Larenseweg – Noorderweg zijn geen verkeerslichten noodzakelijk. Verkeer op de Noorderweg en op de verlegde Centrumring stroomt vlot door, doordat deze geen rekening hoeft te houden met autoverkeer dat over de overweg komt.

De overweg wordt voorzien van per richting gescheiden fiets- en voetpaden, die volledig van spoorbomen worden voorzien (zie figuur 2).



Figuur 2 Aanzicht van voorkeursoplossing Kleine Spoorbomen (vanaf beide zijden)

Voor wat betreft het spoorverkeer heeft de voorgestelde oplossing de volgende eigenschappen:

1. De bestaande ontruimingslichten vervallen;
2. De aankondigingstijd van een aankomende trein kan worden verlaagd, waardoor de tijd waarin de overweg gesloten is licht afneemt ten opzichte van de bestaande situatie;
3. Door het ontbreken van autoverkeer op de spooroverweg is er geen extra vooraankondiging (voorijling) van aankomende treinen noodzakelijk. Bij de andere onderzochte alternatieven is dit wel nodig waardoor de wachttijden voor het wegverkeer juist zouden toenemen ten opzichte van de bestaande situatie;
4. De kritieke dienstregeling van NS op de Gooilijn komt niet verder in het gedrang doordat de hiervoor genoemde voorijling niet nodig is.

Afwikkeling autoverkeer

De onderzochte ontwerpalternatieven hebben invloed op de afwikkeling van autoverkeer op andere plekken in Hilversum. Dit betreft zowel autoverkeer in de wijken aan de oostzijde van het spoor als verkeer op het hoofdwegennet van Hilversum. Beide invloeden zijn uitvoerig onderzocht.

1. Impact wijkverkeer

De invloed op het autoverkeer in de wijken aan de oostzijde van het spoor is samen met de klankbordgroep Wijkverkeer en een onafhankelijk verkeerskundig adviesbureau onderzocht. Dit heeft geleid tot de beschrijving van een aantal mogelijke aanvullende maatregelen in deze wijken om het wijkverkeer veilig af te wikkelen. Deze 'bouwstenen' zullen in de volgende fase nader worden uitgewerkt en worden meegenomen in het definitief ontwerp.

Bij de voorgestelde oplossing is er geen autoverkeer meer over de Kleine Spoorbomen mogelijk. Dit betekent dat dit verkeer gebruik zal moeten maken van de twee andere spoorkruisingen in de buurt, de Beatrixtunnel en het spoorviaduct in de Buitenring-Noord (Johannes Geradtsweg). Dit betekent dat dit verkeer enkele honderden meters moet omrijden. Dit kan tot 2 à 3 minuten extra reistijd geven.

2. Impact Nood- en Hulpdiensten

De brandweer maakt in huidige situatie en in de toekomst bij uitrukken geen gebruik van de overweg Kleine Spoorbomen. Politie en ambulances maken in huidige situatie en in de toekomst bij uitrukken wel gebruik van de overweg Kleine Spoorbomen. De voorgestelde oplossing houdt het voor politie en ambulances die uitrukken mogelijk de Kleine Spoorbomen (over het fietspad) te passeren.

3. Impact Beatrixtunnel

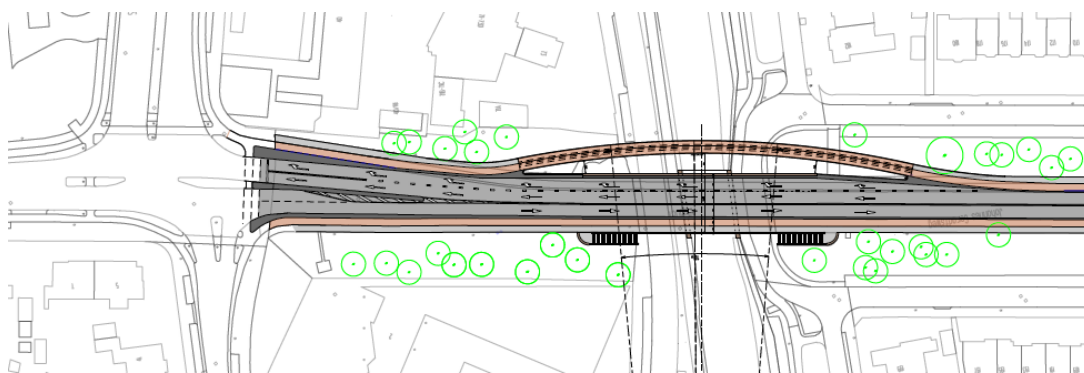
De hoeveelheid verkeer dat het centrum verlaat, neemt in de nieuwe situatie af of blijft ongeveer gelijk. Het verkeer richting het centrum neemt op enkele momenten van de dag toe met maximaal 3%. Dit is

acceptabel zonder verdere maatregelen. Naar verwachting zullen aanpassingen aan de kruising Beatrixtunnel – Schapenkamp als onderdeel van project Stationsgebied zelfs leiden tot een lichte verbetering van de doorstroming.

4. Impact Buitenring-Noord

Het autoverkeer op de Johannes Geradtsweg is al fors en neemt bij de voorgestelde oplossing verder toe. Dit leidt er toe dat het noodzakelijk is de doorstroming ter plaatse van kruispunt Johannes Geradtsweg – Sumatrалаan te verbeteren. Ten behoeve van de doorstroming van het verkeer in westelijke richting (richting Insulindelaan) is het noodzakelijk het opstelvak vanaf de Johannes Geradtsweg rechtsaf naar het Media Park te verlengen tot op het bestaande spoorviaduct. Met deze maatregelen verbetert de doorstroming van het verkeer in westelijke richting zelfs ten opzichte van de bestaande situatie.

Met deze maatregel vervalt wel het fiets- en voetpad aan de noordzijde op het bestaande viaduct. Om deze verbinding toch te behouden wordt voor het langzaam verkeer (waaronder fietsers en voetgangers) in dezelfde richting aan de noordzijde een nieuwe spoorviaduct gerealiseerd. Deze maatregelen zijn onderdeel van de voorgestelde oplossing voor de Kleine Spoorbomen (zie figuur 4).



Figuur 4 Ontwerpschets van voorgestelde aanpassingen aan Johannes Geradtsweg nabij kruising Sumatrалаan

Analyse Reistijden

De voorstelde maatregelen leiden voor het autoverkeer in oostelijke richting (richting Den Uylplein) in de avondspits tot een extra reistijd van maximaal 5 minuten. De voorgestelde oplossing voor de Kleine Spoorbomen voorziet niet in maatregelen om deze te verminderen.

Als onderdeel van nadere onderzoeken zal samen met bewoners worden onderzocht met welke maatregelen deze toename van reistijd alsnog kan worden verkleind. Eerder door RoyalHaskoningDHV uitgevoerd onderzoek geeft aan dat door een beperkte herinrichting van het Den Uylplein een reistijdafname van 3 tot 4 minuten mogelijk is. Hiermee neemt de netto toename van de reistijd af tot 1-2 minuten. Wellicht geven de nadere onderzoeken daarnaast nieuwe handvatten voor een verdere afname van de reistijd.

Met deze analyse van de reistijden wordt Toezegging T18-137 afgedaan.

Toekomstvaste oplossing

Voor de stationsomgeving bestaan plannen om op korte en lange termijn meer woningen te realiseren. Dit zou kunnen leiden tot meer wegverkeer. De voorgestelde oplossing zal ook bij deze eventuele toename goed blijven functioneren.

Daarnaast zal het spoorverkeer in de toekomst ook toenemen. Dit kan voor fietsers en voetgangers leiden tot enigszins langere wachttijden voor de gesloten overweg ten opzichte van de huidige situatie, maar de voorgestelde oplossing zal ook dan voor het wegverkeer goed blijven functioneren.

Buitenring-Noord en Mobiliteitsvisie 2040

Op dit moment wordt de Mobiliteitsvisie 2040 opgesteld. Deze mobiliteitsvisie zal ook rekening houden met een beoogde aanvullende woningbouwopgave in Hilversum zoals genoemd in de ontwikkeling

“Sleutelgebied Hilversum”. Uit deze ontwikkelingen kan een keuze voor een aanvulling of wijziging van de hoofdverkeersstructuur in Hilversum-Noord volgen.

Echter, in alle varianten die in de Mobiliteitsvisie 2040 worden onderzocht, blijft de functie van de huidige Buitenring-Noord gelijk aan de bestaande functie. Dit betekent dat deze route in alle te onderzoeken scenario’s intensief gebruikt zal blijven.

De voorgestelde maatregelen aan de Buitenring-Noord zijn op basis van het voorgaande derhalve ‘no regret’ naar de toekomstige ontwikkelingen toe.

Participatie

Vanaf de start van het project is participatie een essentieel onderdeel van de projectaanpak. De volgende stappen zijn hierbij gezet:

1. Het eerste deel van het onderzoek, de integrale probleemanalyse, is in 2017-2018 samen met de eerste klankbordgroep van bewoners, de Fietzersbond en lokale ondernemers uitgevoerd;
2. Het tweede deel van het onderzoek, de variantenstudie, is samen met de tweede klankbordgroep Wijkverkeer Kleine Spoorbomen van bewoners en lokale ondernemers uitgevoerd;
3. In oktober 2018 was een rondetafelgesprek met bewoners;
4. In maart 2019 zijn vier buurtgesprekken georganiseerd.

Een belangrijke resultaat van deze participatie is dat de tweede klankbordgroep Wijkverkeer de oplossing KL29 “Overweg dicht voor autoverkeer” heeft ingebracht en als beste alternatief heeft beoordeeld.

Daarnaast is er afgestemd met professionele belanghebbende partijen zoals ProRail, Provincie Noord Holland, Connexxion, Nood- en Hulpdiensten en de Fietzersbond.

Argumenten

- 1.1 Het tweede deel van het LVO-onderzoek, de Variantenstudie, wijst uit dat alleen oplossing KL29 “Overweg dicht voor autoverkeer” een zeer goede invulling geeft aan de LVO-doelstellingen om de verkeersveiligheid en doorstroming op en rondom de Kleine Spoorbomen te verbeteren. Oplossingen KL26 en KL28 geven oplossingen met een relatief kleine verbetering van de verkeersveiligheid, matige tot slechte doorstroming van het wegverkeer ter plaatse en zeer onwenselijke nieuwe problemen voor de afwikkeling van het spoorverkeer;
- 1.2 Dit voorstel sluit voor wat betreft de herinrichting van de Kleine Spoorbomen volledig aan op de wensen en voorkeuren van het ministerie van IenW en ProRail;
- 1.3 Dit voorstel sluit voor wat betreft de herinrichting van de Kleine Spoorbomen aan bij de conclusies en adviezen van (90% van) de tweede klankbordgroep “Wijkverkeer Kleine Spoorbomen”;
- 1.4 Dit voorstel sluit voor wat betreft de herinrichting van de Kleine Spoorbomen aan bij de conclusies en adviezen van een onafhankelijk verkeerskundig adviesbureau;
- 1.5 Dit voorstel sluit optimaal aan op het raadsbesluit van 29 mei 2019 betreffende het Stedenbouwkundig Plan voor het Stationsgebied. Met deze oplossing zal de kruising Koninginneweg – Schoolstraat geen zwakke schakel in de verlegde Centrumring worden;
- 1.6 Dit voorstel biedt een sterke verbetering van de verkeersafwikkeling in westelijke richting op de Buitenring-Noord (Johannes Geradtsweg). Deze verkeersafwikkeling is op dit moment matig en zal door de voorgestelde herinrichting van de Kleine Spoorbomen verder verslechteren. De voorgestelde maatregelen aan Johannes Geradtsweg zullen de doorstroming ter plaatse sterk verbeteren, zelfs ten opzichte van de bestaande situatie;
- 1.7 Dit voorstel sluit aan op het raadsbesluit van 16 oktober 2019 betreffende het uitgevoerde onafhankelijke onderzoek naar de verbindingen Oost-Centrum en de daarbij behorende aanbevolen vervolgstappen. Deze aansluiting is enerzijds gerealiseerd door de uitgevoerde verkeerskundige impact voor heel Hilversum te analyseren en anderzijds door wederom te kiezen voor intensieve participatie met bewoners in het vervolgtraject.

Kanttekeningen

- 1.1 Gemotoriseerd verkeer dat in de huidige situatie gebruik maakt van de Kleine Spoorbomen dient gebruik te gaan maken van iets langere alternatieve routes via de Beatrixtunnel of de Johannes Geradtsweg. Dit kan tot 2 à 3 minuten extra reistijd geven;
- 1.2 De hoeveelheid gemotoriseerd verkeer dat gebruik wil maken van de spookruising in de Buitenring-Noord (Johannes Geradtsweg) neemt toe. De voorstelde maatregelen leiden voor het autoverkeer in westelijke richting een kleinere reistijd. De voorstelde maatregelen leiden voor het autoverkeer in oostelijke richting in de avondspits tot extra reistijd tot maximaal 5 minuten. In het nieuwe project “Verbeteren Doorstroming Buitenring-Noord” zal samen met bewoners en stakeholders worden onderzocht met welke maatregelen deze toename van reistijd kan worden verkleind. Op basis van eerder door RoyalHaskoningDHV uitgevoerd onderzoek is een reistijdafname van 3 tot 4 minuten mogelijk. Dit betekent dat de toename van de reistijd per saldo 1 à 2 minuten bedraagt;
- 1.3 Op dit moment wordt een nieuwe integrale Mobiliteitsvisie 2040 voor Gemeente Hilversum opgesteld. De voorkeursoplossing Kleine Spoorbomen wordt na het vaststellen van dit raadsvoorstel een uitgangspunt in deze op te stellen visie. De voorgestelde maatregelen zijn echter “no regret”, zodat dit geen beperkingen geeft in de uitwerking van de Mobiliteitsvisie 2040. Naar verwachting is de Mobiliteitsvisie 2040 gereed voordat een investeringsbesluit voor de Kleine Spoorbomen zal worden gevraagd.
- 1.4 Gemeente Hilversum ontwikkelt op dit moment de Omgevingsvisie 2040. In aansluiting daarop is de ontwikkeling “Sleutelgebied Hilversum” bij de Metropoolregio Amsterdam (MRA) aangemeld. Voor “Sleutelgebied Hilversum” heeft het college een ambitie voor Hilversum uitgesproken om tot 2040 ongeveer 10.000 woningen toe te voegen, samen met een impuls voor werkgelegenheid en betere mobiliteit. Het mogelijk realiseren van een groot aantal extra woningen en nieuwe werkgelegenheid in Hilversum zal impact hebben op de afwikkeling van autoverkeer op de Buitenring-Noord. Dit zal als onderdeel van de Mobiliteitsvisie 2040 verder worden uitgewerkt.

Met dit voorstel wordt (nog) geen besluit gevraagd om de herinrichting van de Kleine Spoorbomen te realiseren. Het nu voorliggende besluit is wel noodzakelijk als vertrekpunt voor verdere uitwerking van de voorgestelde oplossing en om nadere afspraken met de belangrijkste stakeholders te kunnen maken. Deze stappen leveren de informatie om begin 2021 in samenhang met andere projecten en ontwikkelingen een voorstel te kunnen doen voor een investeringsbeslissing Kleine Spoorbomen.

Financiën

De kosten voor de in beslispunt 2 beschreven werkzaamheden zijn voor Gemeente Hilversum geraamd op €70.000,-. Dit zijn kosten voor uit te voeren extern onderzoek.

Deze kosten worden gedekt uit de post “Reserve stedelijke ontwikkeling” van de Programmabegroting 2020. Deze begrotingswijziging wordt in de Programmabegroting 2020 wordt verwerkt.

Kosten en bijdragen realisatiefase

Het LVO-programma gaat bij de eventuele uitvoering van de herinrichting van de Kleine Spoorbomen ook uit van cofinanciering. Hierbij hanteert het ministerie IenW het beginsel tot 50% van de kosten bij te dragen aan oplossingen die bijdragen aan het verbeteren van de veiligheid en doorstroming van de overweg. Ministerie I&W heeft op dit moment voor project Kleine Spoorbomen een totale reservering van €2,5 mio (excl. BTW) gereserveerd.

Vanuit project OV SAAL Middellange Termijn zijn inpassingsgelden voor de aanpassing van overweg Kleine Spoorbomen beschikbaar. Het gaat om een bedrag van €1,0 mio dat wordt beheerd door provincie Noord-Holland. Deze gelden zijn alleen beschikbaar voor de uitvoering en dienen conform de huidige afspraken in 2020 te worden besteed. Uitstel tot 2022 is mogelijk, mits er zicht is op besteding van de gelden op afzienbare termijn.

Op basis van het beginsel van cofinanciering van het LVO-programma dient door gemeente Hilversum rekening te worden gehouden met een bijdrage van ten minste €2,5 mio (excl. BTW). Dit is nu nog niet aan de orde, maar zal begin 2021 onderdeel uit moeten maken van de kredietaanvraag Kleine

Spoorbomen. Daarop vooruitlopend zal deze investering worden meegenomen bij het opstellen van het Meerjarig Investeringsprogramma 2021-2024.

De totale investeringskosten voor het voorkeursalternatief zijn geraamd op €8,5 mio (excl. BTW) met een onzekerheidsmarge van 25%. Deze kostenraming geeft aan dat de genoemde reserveringen op dit moment geen volledige dekking geven. In de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief zal een meer nauwkeurige kostenraming worden opgesteld zodat het verschil nader kan worden bepaald. ProRail en Gemeente Hilversum zullen zich daarnaast gezamenlijk inspannen om aanvullende financiering à € 2,5 mio door derden mogelijk te maken. Vooralsnog zal deze investering worden meegenomen bij het opstellen van het Meerjarig Investeringsprogramma 2021-2024 als invulling van de al opgenomen investering Media Park.

Afspraak eerdere werkzaamheden – Verleggen wissels in 2014

In 2014 is als gevolg van een ontsporing een beschadigd wissel even ten noorden van de overweg Kleine Spoorbomen door ProRail vernieuwd. Op verzoek van Gemeente Hilversum is deze destijds door ProRail in noordelijke richting verplaatst, om een eventuele toekomstige verbreding van de overweg mogelijk te maken. Gemeente Hilversum en ProRail hebben destijds afgesproken dat de meerkosten van de verplaatsing op dat moment voor rekening van ProRail waren. Ook is destijds afgesproken dat in het geval dat voor de herinrichting van de Kleine Spoorbomen een verbreding van de overweg noodzakelijk zou zijn deze kosten, als onderdeel van de LVO-afspraken, alsnog met elkaar zullen worden verrekend. Conform een onderbouwde opgave van ProRail bedragen deze meerkosten circa €500.000,-.

Voor de voorgestelde oplossing is een verbreding van de overweg echter niet noodzakelijk zodat deze verrekening komt te vervallen. De uitgevoerde verlegging van de wissels leidt daarmee niet tot aanvullende kosten voor LVO-project Kleine Spoorbomen. ProRail en Gemeente Hilversum hebben het bovenstaande op 5 feb 2020 in bestuurlijk overleg samen bevestigd.

Uitvoering

Na het vaststellen van de voorgestelde oplossing verstuurt het College B&W een bevestiging hiervan aan het ministerie IenW. Vanaf dat moment kan de LVO-planuitwerking van start gaan. Deze bestaat uit het gezamenlijk met ProRail verder uitwerken van het voorgestelde ontwerp van KL29 en zal ook in 50/50 cofinanciering worden uitgevoerd.

ProRail staat hierbij primair aan de lat voor de maatregelen aan het spoor bij de Kleine Spoorbomen, Gemeente Hilversum staat primair aan de lat voor de wegaanpassingen, inclusief het ontwerp van de nieuwe langzaam-verkeersbrug.

De volgende stappen dienen in de planuitwerking te worden gezet:

- a. Het uitwerken van het voorgestelde ontwerp en de bijbehorende kostenramingen;
- b. het opstellen van bestuursovereenkomst(en) met meefinancierende projectpartners voor de realisatie van de herinrichting van de Kleine Spoorbomen;
- c. het, als onderdeel van het LVO, gezamenlijk met ProRail opstellen van een aanbestedingsstrategie voor de realisatie van de herinrichting van de Kleine Spoorbomen.

Voor het ontwerp van de aanpassingen aan de Johannes Geradtsweg zal worden afgestemd met de lopende onderzoeken aan de buitenring-noord. Voor de aanpassingen aan en rondom de spooroverweg zal worden afgestemd met projecten “Stationsgebied Hilversum” en de projecten in het kader van de realisatie van Gebiedsagenda 1221, waaronder ontwikkelingen op de Korte Noorderweg, op de busremise in de omgeving Oosterspoorplein en de Groene Loper.

Bij de uitwerking zullen de bewoners wederom intensief worden betrokken; bijvoorbeeld bij het ontwerp van de herinrichting van de Noorderweg. Deze werkwijze sluit aan bij de adviezen van Movares is haar rapport “Onderzoek Verbinding Oost – Centrum”.

Het is de verwachting dat de Raad op basis van deze stappen begin 2021 zal worden gevraagd een investeringsbesluit voor de Kleine Spoorbomen te nemen.

De start van de uitvoeringswerkzaamheden zal niet eerder zijn dan dat de Oosterengweg door project HOV in 't Gooi weer is opgesteld voor autoverkeer. Dit is naar verwachting begin 2022.

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

D. Emmer

P.I. Broertjes

Bijlagen

1. LVO-rapport “Alternatievenstudie Hoge Larenseweg (Kleine Spoorbomen) – Hilversum, ProRail i.s.m. Gemeente Hilversum” door Arcadis van 18 februari 2020
2. Eindrapport “Kleine Spoorbomen en Verkeer” door XTNT van 22 juli 2019
3. Definitief Eindadvies Klankbordgroep Wijkverkeer Kleine Spoorbomen” van 9 juli 2019
4. Reacties van Klankbordgroep op Eindadvies Klankbordgroep Wijkverkeer Kleine Spoorbomen Gemeente Hilversum, augustus 2019