

Aan de Projectleider Kleine Spoorbomen,
E-mail gericht aan de heer T. Tolboom

Beste Ton,

Naar aanleiding van de laatst gehouden Klankbordgroep bijeenkomst bericht ik je namens de Fietzersbond Hilversum (hierna FB) als volgt:

1. **Korte termijn oplossing.** De twee ontwerpalternatieven KL26 en KL28 zijn korte termijnoplossingen. De FB realiseert zich met velen dat een definitief veilige, maar dure oplossing niet op maaiveldniveau ligt. De komende tien jaar moet er met een óók dure tussenoplossing worden gewerkt, die noch voor de dagelijkse gebruikers noch voor het gemeentebestuur tot tevredenheid kan leiden. Eén grote groep verkeersdeelnemers zou wel goed met een korte termijnoplossing zijn gebaat: uitsluitend het langzaam verkeer en bestemmingsverkeer toelaten over de spoorwegovergang toelaten en het doorgaande verkeer onmogelijk maken. Deze optie is niet voorgelegd en daarvoor bestaat ook geen politiek draagvlak. De FB betreurt dit zeer.
2. **Niet gekozen voor de toekomst.** Een drastische keuze om het spoor veilig en ergernisloos te maken, zou namelijk dwingen tot een aanzet voor het denken VANAF NU naar een structurele, veilige, toekomstbestendige en milieu neutrale aanpak van de vervoersstromen in en rond het centrum. De voorjaar 2017 gekozen aanpak van het College om de projecten verbetering Stationsplein en Kleine Spoorbomen los van elkaar te onderzoeken is naar ons oordeel een gemiste kans op een samenhangende, moderne benadering van de inderdaad ingewikkelde verkeersproblematiek aldaar. Het LVO met o.a. ProRail heeft niets concreets opgeleverd, terwijl wij allen weten dat de ambitie van de NS, ProRail en het Ministerie van Infrastructuur is om een snelle internationale treinverbinding te realiseren met vergaande consequenties voor de huidige stations aan de lijn Amsterdam-Hilversum-Amersfoort. In de Klankbordbijeenkomsten is telkens gememoreerd dat tunnelvarianten technisch nagenoeg niet haalbaar zijn, maar een fietstunnel van Hoge Laarderweg onder het spoor richting Langgewenst NU aanleggen is bestendig voor de toekomst en levert nu direct veilige situaties op. Deze optie is niet onderzocht. Totaal twee fietstunnels in Hilversum onder ongeveer 3 km spoor is niet overdreven, opnieuw: wel toekomstgericht.
3. **Koppeling Kleine Spoorbomen en Stationsplein.** Het nieuwe College heeft wel een samenhang aangebracht, maar alléén in die zin, dat besloten is dat de Koninginneweg zal worden ingericht als twee-richting verkeer, met aan beide zijden fiets- en voetgangersstroken. Daardoor is het StationspleinPlan met een deels tweerichting Schapenkamp daadwerkelijk gekoppeld aan de Kleine Spoorbomen. Deze koppeling betekent een structureel drukkere verkeerssituatie aan de westzijde van de spoorwegovergang. Maar de oplossing dáárvoor is weer gevonden door het stad-ingaande gemotoriseerd verkeer te beperken. De ingewikkelde tekeningen die ons het veilige en overzichtelijke karakter van beide opties duidelijk moeten maken stellen ons teleur.
4. **Kosten.** De FB betreurt dat de ontwerpalternatieven tot een zeer dure constructie zal leiden, zeker in het licht van de eveneens daaraan verbonden sloop van een (deel van de) bebouwing van de Koninginneweg, die weer nodig is om de Schapenkamp flink "op te waarderen". De grondopbrengsten van de nieuwbouw op het Stationsplein zouden naar vermeld, kunnen worden besteed aan de sloopkosten van de huidige bebouwing Koninginneweg. Maar daarover is nog niets besloten, terwijl nu wel de combinatieplannen hierop zijn gebaseerd. De gemeente zou er beter aan doen om op dit moment slechts milieu- investeringen te doen in een veilige oversteek of onderdoorgang voor fietsers, voetgangers en aanwonenden/ bestemmingsverkeer. Daarnaast wil de FB opgemerkt hebben dat het totaal aan de nu voor alle plannen noodzakelijke hoge investeringen niet zal bijdragen aan toekomstige oplossingen bij de Kleine Spoorbomen, omdat daarvoor geen gelden meer beschikbaar zullen zijn. De toekomstige bijdrage van ProRail ten behoeve van een definitieve oplossing voor het spoortraject is allerm minst zeker (zie plannen onder 2), wanneer nu voor de korte termijn wordt gekozen.
5. **Ontwerpalternatieven KL 26 en KL28.** Net als bij het plan voor de stationsomgeving wordt deze ontwerpalternatieven gepresenteerd alsof het geen gevolgen heeft voor de bredere omgeving. Het is ons niet duidelijk op grond van de tekeningen, wat de keuze voor één van beide alternatieven voor

gevolgen heeft voor de route langs de Noorderweg in zuidelijke richting, tot voorbij het station. Nog afgezien van de niet in beeld gebrachte te verwachten toename van verkeer door de Kleine Driftbuurt in KL28 vraagt de FB zich af of de herinrichting van het wegprofiel vanaf de Kleine Spoorbomen wordt aangepakt, in plaats van de huidige, ronduit miserabele profilering aldaar. Het is voor de FB een nagenoeg onmogelijke opgave om een keuze-alternatief aan te geven, zoals gevraagd wordt. (zie hierna onder 6). De moeilijk te onderscheiden voorgestelde rijrichtingen zijn slechts op hoofdlijnen en op grond van de uitgangspunten (2 rijrichtingen ingaand minder dan nu) duidelijk. Alles hangt echter af van de daadwerkelijke intensiteit van het doorgaand verkeer, na realisering van het geheel aan infrastructurele aanpassingen van de Koninginneweg. De FB vreest de toekomst van een 2- of 3baans doorgang door de straat, uitkomend bij het nieuw te realiseren plein ten westen van de Kleine Spoorbomen.

6. **Ontwerpalternatieven niet voor fietsen bedacht.** Duidelijk is uit de tekeningen dat de doorstroming van het autoverkeer uitgangspunt is geweest bij de oplossingsrichtingen. De fietsroutes zijn nog niet goed doordacht of er later ingeplakt, zowel in de plaatjes als in de toelichting. Een paar voorbeelden:
- a) Het bestaande fietspad langs de Noorderweg van noord naar zuid dicht langs de spoorbaan is niet ingekleurd. Wat gebeurt daarmee?
 - b) De fietsers die in KL26 uit noordelijke richting de overweg op willen en daarna naar de markt of rechtsaf de Koninginneweg op gaan, hoe is dat gedacht?
 - c) Waarom is in KL28 het fietspad langs de binnenring in de bocht van Langgewenst rechtsaf de Koninginneweg niet ingekleurd? Moeten de fietsers die de overweg over willen, echt in die bocht oversteken?
 - d) Waar komen de verkeerslichten en in hoeverre zullen deze voor zowel fiets- als autoverkeer worden afgesteld? Krijgen fietsers allemaal tegelijk rood of groen in alle richtingen?
 - e) Vooral in KL28 wekt de inkleuring van het fietspad de indruk dat de gemeente denkt aan een fietspad in 2 richtingen. Is dat juist? En hoe gaat dat dan verder richting station langs de Noorderweg?
 - f) Als de Langgewenst langs de markt (onduidelijk te zien in de tekeningen) toch in 2 richtingen voor autoverkeer te berijden valt voor autoverkeer, waarom worden daar dan niet alsnog fietspaden aangelegd? Het is nu al onveilig voor fietsers aldaar en als het plan voor de Koninginneweg doorgaat wordt het nog drukker.
7. **Conclusies** . Alles afwegende concludeert de FB dat:
- op grond van de voorgelegde ontwerpalternatieven op dit moment geen keuze kan worden gemaakt tussen alternatief KL26 of KL28. Daarvoor is méér concrete uitwerkingsinformatie nodig, onder meer over de intensiteit van de te verwachten verkeersstromen op grond van de plannen Schapenkamp en Stationsplein.
 - De ingetekende oversteken voor fietsers vlak bij de overgangen zullen door verkeerslichtenregeling veilig gesteld moeten worden en daarnaast LOGISCH moeten zijn, teneinde opnieuw wanordelijke situaties te voorkomen.
 - De FB adviseert om de deze alternatieven niet ter besluitvorming in de Raad te brengen, voordat een structurele en fundamentele beraadslaging over nut en noodzaak van deze immense verkeerskundige operatie heeft plaatsgevonden. Toekomst gericht denken is wat volgens ons eerst moet gebeuren, investeringen moeten alleen gedaan om de veiligheid te waarborgen op de Kleine Spoorbomen in de komende 5 of 6 jaar, wanneer we veel beter weten wat de Spoorzone ons brengen kan.

Met vriendelijke groet,

Namesn de Fietsersbond Hilversum,

Krijn Griffioen,
Voorzitter

Paul Holdorp,
secretaris