Hilversum Mediastad

VOORSTEL

zaaknummer:	1042608
afdelingsnaam:	BenO-Proj
steller:	P.M. van der Elst
telefoonnummer	035-629 2626
onderwerp:	Verbeteren verkeersveiligheid en (verkeers)leefbaarheid omgeving Kleine Spoorbomen

Voorstel

1. Een krediet beschikbaar te stellen en vrij te geven van bruto € 4,49 miljoen (netto € 2,49 miljoen) ten laste van het krediet Kleine Spoorbomen en gerelateerde mobiliteitsmaatregelen uit het investeringsprogramma 2021-2024, dit voor het uitwerken en realiseren van de voorgestelde inrichtingsschetsen volgens het 'Advies van de Werkgroep Kleine Spoorbomen, Maatregelen in de wijk' (pag. 12 t/m 18 van het advies);
2. De door het college opgelegde geheimhouding op de bij dit voorstel behorende bijlagen met als nummers 4a, 4b, 4c, 4d, 4e en 4f, conform artikel 25 lid 3 van de gemeentewet te bekrachtigen.

Titel	Toelichting	BEELDVORMING	OORDEELSVORMING	BESLUITVORMING
Eindrapport Werkgroep Kleine Spoorbomen, voortgang project	*Vervolg geven genoemde maatregelen uit eindrapport ter verbetering verkeerveiligheid en verkeersleefbaarheid rondom de spoorwegovergang Kleine Spoorbomen.*	*Raadscommissie 22 of 29 september 2021. In samenhang met voorstel Buitenring Noord – Maatregelen Johannes Gerardtsweg*	*Raadscommissie 22 of 29 september 2021) In samenhang met voorstel Buitenring Noord – Maatregelen Johannes Gerardtsweg*	*Raad 6 oktober 2021*

Samenvatting

Op 6 mei 2020 heeft de gemeenteraad besloten tot het afsluiten van de spoorwegovergang Kleine Spoorbomen (verder KSB) voor gemotoriseerd verkeer. De raad heeft hierbij verzocht in te zetten op het verbeteren van de verkeersveiligheid en (verkeers)leefbaarheid in de wijken aan de oostzijde van de spoorwegovergang.
Voor het uitwerken van voornoemd besluit en actief uitvoering te geven aan het begrip participatie, is een werkgroep ingesteld. Deze bestond uit bewoners en diverse ambtenaren (met als specialisatie verkeer en ontwerp). Vanuit een onafhankelijk rol waren aan de werkgroep een voorzitter en een externe verkeerskundige toegevoegd..

Het advies van de werkgroep dateert van 28 juli 2021. Kort samengevat bestaat het advies uit 3 onderdelen:

1. Maatregelen in de wijk als het gaat om het herinrichten van wegen en kruispunten (waaronder het hele studiegebied uit het advies aanwijzen en inrichten als 30 km-zone);

2. Wijzigen van de verkeerscirculatie. Dit om het interne verkeer tussen de afzonderlijke buurten in Hilversum Oost te minimaliseren;
3. Diverse aanbevelingen: het tegengaan van geluidsoverlast van de veiligheidsinstallatie en de rijdende treinen, reguleren van snelheid van het wegverkeer en het verbeteren van de verkeersveiligheid rondom de scholen in de wijk.

Het voorstel aan de raad is het advies van de werkgroep te vertalen naar concrete uitvoeringsacties en voor de uitvoering hiervan een krediet van netto €2,49 miljoen beschikbaar te stellen ten laste van het krediet Kleine Spoorbomen en gerelateerde mobiliteitsmaatregelen uit het investeringsprogramma 2021-2024.

Inleiding

In juni 2017 heeft het college besloten de spoorwegovergang Kleine Spoorbomen (verder KSB) aan te melden voor het project LVO (Landelijk Verbeterprogramma spoorwegOvergangen). PoRail voert dit programma uit.

Zowel van de zijde van de ProRail, als van gemeentelijke zijde, zijn er argumenten voor het treffen van maatregelen aan de spoorwegovergang KSB:

- De overgang KSB kent een intensief gebruik (dit als gevolg van de diversiteit en hoeveelheid van verkeersdeelnemers: voetgangers, fietsers en autoverkeer);
- De slagbomen zijn meerdere malen per uur gesloten. Daardoor is vaak sprake van een ‘opstopping’ van het verkeer. Deze verkeersdrukte, in combinatie met het intensieve gebruik van het spoor en de rijsnelheid van het railverkeer, leidt tot gevaarlijke situaties;
- De overgang is onoverzichtelijk.

De raad heeft op 6 mei 2020 besloten voornoemde spoorwegovergang af te sluiten voor het auto- en vrachtverkeer. Dit besluit was mede gebaseerd op basis van een advies van een klankbordgroep.

Bij het afsluiten is ProRail verantwoordelijk voor de werkzaamheden aangaande het aanpassen van de spoorwegovergang. De gemeente Hilversum is verantwoordelijk voor de maatregelen ten aanzien van de aanliggende kruisingen en wegen. Ter toelichting: Het gaat hier om maatregelen, die de verkeersveiligheid verbeteren. Ook gaat het om maatregelen, die tot doel hebben de ruimtelijke inrichting te verbeteren. Anders gezegd: hoe maken wij de omgeving van de KSB (gezien vanuit het oogpunt van de aanwonenden en de deelnemers aan het verkeer) veiliger én aantrekkelijker.

Bij voornoemd raadsbesluit werd ingezet op:

a. Een verbetering van de verkeersveiligheid als het gaat om de spoorwegovergang, de aangelegen kruisingen en in de wijken aan de oostzijde van de overgang;
b. Een aantrekkelijke, vlotte en veilige spoorwegovergang KSB voor fietsers en voetgangers;
c. Optimale doorstroming van het verkeer op de verlegde centrumring nabij de kruising Schoolstraat – Koninginneweg;
d. Een verbetering van de (verkeers)leefbaarheid in de wijken aan de oostzijde van overgang;
e. Een verbetering van de afwikkeling van gemotoriseerd verkeer op de Johannes Geradtsweg in westelijke richting tussen de Jacob van Campenlaan en de Sumatralaan.

Binnen bovenstaande opsomming is punt c. *doorstroming verkeer op de verlegde centrumring* onderdeel van de werkzaamheden buitenruimte Stationsgebied. Dit betreft een afzonderlijk project met bijbehorende besluitvorming.
Als het gaat om onderdeel e. *Johannes Geradtsweg* verwijzen wij u naar het commissievoorstel ‘Buitenring Noord – Maatregelen Johannes Gerardtsweg’ nr. 1042901, dat parallel aan dit voorstel is ingebracht.

De onderdelen a, b en d komen aan de orde in het advies van de Werkgroep Kleine Spoorbomen ‘maatregelen in de wijk’.

Instellen Werkgroep voor het geven van een advies

Om aan het raadsbesluit te voldoen, is een werkgroep ingesteld. Deze werkgroep bestond uit diverse inwoners uit de omgeving van de KSB, een afvaardiging van gemeente-ambtenaren en een externe verkeerskundige en een voorzitter.

De term 'werkgroep' is bewust gekozen. Zij staat voor een vorm van actieve participatie. Samen met bewoners is een advies ontwikkeld voor het geven van invulling aan het raadsbesluit van mei 2020: '*hoe gaan we de spoorwegovergang en de aanliggende kruisingen en straten verkeersveiliger maken en de (verkeers)leefbaarheid verbeteren?*'. In een open en constructieve sfeer heeft de Werkgroep het afgelopen jaar gewerkt aan een aantal voorstellen die zijn vervat in een advies. Dit advies maakt integraal onderdeel uit van dit voorstel (zie bijlage 1).

Kort samengevat bestaat het advies van de werkgroep uit drie onderdelen:

1. De maatregelen in de wijk als het gaat om het herinrichten van wegen en kruispunten (waaronder het hele studiegebied uit het advies aanwijzen en inrichten als 30 km-zone);
2. Wijzigen van de verkeerscirculatie. Dit om het interne verkeer tussen de afzonderlijke buurten in Hilversum Oost te minimaliseren;
3. Diverse aanbevelingen. Deze onder andere betrekking op het tegengaan van geluidsoverlast, reguleren snelheid van het wegverkeer en verkeersveiligheid rondom de scholen in de wijk.

Het uitwerken van het advies is weliswaar een bevoegdheid van het college, maar voor het vertalen van dit advies naar acties, is een krediet vereist. Het vrijgeven hiervan, is de bevoegdheid van de raad. Met de volgende toelichting krijgt de raad inzicht in welke onderdelen uit het advies wel en welke niet ter hand worden genomen. Daarmee vormen zij de argumentatie voor het 'doel en de besteding' van het krediet.

Toelichting op de maatregelen en inrichtingsvoorstellen, die genoemd zijn in het advies van de Werkgroep

Onderstaand volgt een toelichting op de maatregelen en inrichtingsvoorstellen.

<u>Onderdeel 1</u> (uitwerken van de maatregelen en inrichtingsvoorstellen voor het herinrichten van wegen en kruispunten):

- Aanleg van een fietsrotonde op de kruising Schoolstraat – Koninginneweg;
- Herinrichting van Noorderweg en Simon Stevinweg met plateaus;
- Invoeren van éénrichtingverkeer op de Noorderweg van de Larenseweg naar de Simon Stevinweg;
- Invoering van een 30 km-regime in de gehele wijk;
- Realisatie van de knip Kleine Drift[1].

  Het voorstel voor de Snelliuslaan – Stieltjeslaan (inclusief het aanliggend plantsoen, pag. 18 van het advies) is toegevoegd aan de voorgestelde maatregelen voor het herinrichten van wegen en kruispunten, die het college nu wil gaan uitvoeren.

Voor de realisatie van onderdeel 1 is het krediet vereist, van netto € 2,49 miljoen.

[1] Over het realiseren van een 'knip in de Kleine Drift' is de Werkgroep enthousiast. Deze maatregel draagt namelijk bij aan het weren van doorgaand verkeer tussen het Media Park en de A27. Het onderwerp 'de knip Kleine Drift' valt echter buiten de scope van de KSB. De Kleine Drift is onderdeel van de discussie Bruisend Hart. Hierover vindt afzonderlijke besluitvorming plaats. Ter toelichting: De 'knip' heeft betrekking op het autoverkeer op het Oosterspoorplein. Hierbij gaat het om het afsluiten van het traject tussen de Larenseweg en de Zuiderweg voor het autoverkeer. Het Oosterspoorplein blijft daarbij toegankelijk voor de nood- en hulpdiensten. Hierdoor komt er meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Dit heeft als voordeel, dat de veiligheid toeneemt en sluipverkeer wordt geweerd. Verkeer dat de wijk, of het station niet als bestemming heeft, blijft op de ring en andere hoofdwegen rijden.

Het resultaat moet daarbij zijn een spoorwegovergang KSB, die vrij is van gemotoriseerd verkeer binnen een verkeersveilige en aansprekende omgeving. Anders gezegd: dat werkzaamheden van ProRail en van de gemeente dienen een samenhangend geheel te zijn.
Via de weg van participatie, is het de bedoeling om samen met de direct aanwonenden de schetsen uit te werken tot concrete voorstellen. De schetsen uit het advies van de Werkgroep zijn daarbij leidend.

De discussie Kleine Drift valt buiten dit voorstel. Zie onderstaande toelichting.

Voor de inrichtingsschetsen voor de diverse wegen en kruispunten, zie pag. 13 t/m 18 van het advies.

Onderdeel 2 (wijzigen van de verkeerscirculatie om het interne verkeer tussen de afzonderlijke buurten in Hilversum Oost te minimaliseren, zie pag. 23 van het advies) en daarbij:

- Evaluatie van voornoemde maatregelen en budgetreservering voor eventuele aanvullende maatregelen. Hierbij denkt een deel van de Werkgroep aan het aanbrengen fietssluizen op Huygensstraat en Jan Blankenlaan kruising Simon Stevinweg.
- Overleg over het nader uitwerken omgeving Snelliuslaan/Stieltjeslaan en mogelijk aanvullende 'bijstuur' – maatregelen in de Joannes Geradtswegbuurt en Geuzenbuurt.
- Realisatie aanvullende maatregelen Simon Stevinweg, bij het plantsoen aan de Snelliuslaan en eventueel elders (zie pag. 23 advies Werkgroep).

Onderdeel 2 valt buiten de scope van het project Kleine Spoorbomen en is geen uitvoeringsmaatregel waarvoor de kredietaanvraag van toepassing is.

Onderdeel 3
Tot slot geeft de werkgroep een aantal aanbevelingen, die in breder, of ander verband kunnen worden opgepakt (zie pag. 24 van het advies):

- Het invoeren van parkeerregulering in het gebied om overlast van bezoekers aan het centrum te weren;
- Het aanbrengen van geluidsverminderende en trillingsdempende maatregelen langs het spoor in combinatie met het herinrichten van de Noorderweg. Behalve de gebruikelijke geluidsschermen en constructies dient daarbij ook gedacht te worden aan eenvoudige maatregelen als het dichtmaken, verhogen en vergroenen (beplanting) van de bestaande afscheiding. Hier kan in samenwerking tussen gemeente en ProRail winst worden geboekt, zonder gebruik te maken van officiële en uitgebreid procedures;
- Maatregelen die de geluidsoverlast van de spoorwegbellen verminderen;
- Het onderzoeken, of de in- en uitgang van de Montessorischool kan worden verplaatst naar de Naarderweg;
- De werkgroep vraagt tevens om maatregelen om de snelheid te reguleren en verkeersveiligheid te vergroten op de Koninginneweg en Schoolstraat.

Hoewel de aanbevelingen net zo aansprekend als interessant zijn, vallen zij buiten de werkzaamheden Kleine Spoorbomen. De kredietaanvraag is hier niet voor van toepassing.

Vertraging uitvoering werkzaamheden overgang Kleine Spoorbomen

ProRail heeft laten weten, dat het uitvoeren van de werkzaamheden aan de spoorwegovergang KSB vertraging ondervindt. De werkzaamheden staan nu gepland voor het 1e kwartaal van 2024. Oorspronkelijk was de uitvoering voorzien in 2022. Volgens opgave van ProRail is het, vanwege drukke werkzaamheden en het beperkt aantal mensen, dat deskundig is als het gaat om het toetsen van de veiligheidsvoorschriften, niet mogelijk om het project KSB eerder tot uitvoering te brengen.

Naast de vereiste toetsen, moet ProRail rekening houden met het aanvragen van een Trein Vrije Periode (TVP). Dit om zeker te stellen, dat de spoorwegovergang vrij en veilig toegankelijk is tijdens de werkzaamheden. Hiervoor geldt een lange voorbereidingstijd (organiseren vervangend vervoer, wijzigen contractuele verplichtingen transport, en zo verder). Deze TVP is inmiddels aangevraagd.

De vertraging aan de zijde van ProRail kwam als een onverwachte mededeling. Hier staat tegenover, dat er ruimte ontstaat voor het zorgvuldig uitvoeren en evalueren van de voorgestelde maatregelen Johannes Geradtsweg. Dat geldt ook voor de voorbereiding en participatie bij het uitwerken van de inrichtingsschetsen/maatregelen voor het herinrichten van wegen en kruispunten rondom de Kleine Spoorbomen.

ProRail heeft de gemeente laten weten, dat de vertraging geen consequenties heeft voor de daadwerkelijke realisatie van het project KSB. Ook heeft de vertraging geen consequenties als het gaat om de toezegging voor een financiële bijdrage door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat van € 3,5 miljoen voor mitigerende maatregelen. ProRail merkt hierbij op, dat het gaat om een vaste en risicoloze bijdrage.

Zoals gezegd staat de uitvoering KSB nu gepland voor het 1e kwartaal 2024. Hiervoor is door ProRail – in samenspraak met de gemeente – een op kwartaal niveau nauwkeurige planning opgesteld. Ook de samenwerking als het gaat om het vervaardigen van tekeningen en werkafspraken verloopt voorspoedig.

Argumenten

1.1 *De maatregelen en inrichtingsvoorstellen volgens het 'Advies van de Werkgroep Kleine Spoorbomen, Maatregelen in de wijk', (pag. 12 t/m 18 van het advies) zijn aansprekend en komen voor uitvoering in aanmerking*.
De genoemde maatregelen en inrichtingsvoorstellen sluiten aan bij het raadsbesluit van 6 mei 2020. Het college wil de maatregelen en inrichtingsvoorstellen voorstellen realiseren. Daarvoor dient de kredietaanvraag.

1.2 *Het onderdeel 'sectorenmodel' dat in het 'Advies van de Werkgroep Kleine Spoorbomen, Maatregelen in de wijk' is genoemd, valt buiten de scope van de werkzaamheden Kleine Spoorbomen.*
Voor het onderdeel 'sectorenmodel' (waarbij het verkeer gebruik maakt van een centrale rondweg en het verkeer op enkele centrale punten een wijk insteekt), zie kanttekeningen.

1.3 *De aanbevelingen, die zijn genoemd in 'Advies van de Werkgroep Kleine Spoorbomen, Maatregelen in de wijk' (pag. 24), in te brengen bij ProRail, project 1221 of de Uitvoeringsagenda van de Mobiliteitsvisie.*
Onder 'onderdeel 3' is een aantal aanbevelingen genoemd, die betrekking hebben op het verbeteren van de woonbeleving in de omgeving van de KSB. Zij vallen echter buiten de werkzaamheden Kleine Spoorbomen en buiten de doelstelling van het raadsbesluit van 6 mei 2020.
Vanuit het standpunt van de bewoners, die in de Werkgroep zitting hadden, zijn de aanbevelingen echter begrijpelijk en als gemeente dienen wij hier serieus rekening mee te houden. Daarom is een aantal punten reeds onder de aandacht gebracht van ProRail en, mits dit tot de mogelijkheden behoort, worden deze verder meegenomen bij de uitwerking van de plannen.

Kanttekeningen

1.1 *De detailinrichtingen uit het advies van de werkgroep bestaan uit schetsen. Anders gezegd: het gaat hier niet om concrete inrichtingsvoorstellen.*
Om tot het niveau van uitvoering te komen, is een aantal stappen vereist: van schetsontwerp, naar voorlopig ontwerp tot Definitief Ontwerp.

Bij deze nadere uitwerking is er – vanzelfsprekend – ruimte voor inbreng van de aanwonenden uit de desbetreffende straten. Ook hier is gelegenheid tot een actieve vorm van participatie. Het is daarbij overbodig om te zeggen dat het uiteindelijk ontwerp kan afwijken van de schetsen. Daar staat tegenover, dat het advies van de Werkgroep in hoge mate richtinggevend is voor het ontwerp. Zou dit anders zijn, dan wordt hiermee onrecht gedaan aan de voorbereidende werkzaamheden en de verrichte inspanning van de werkgroep.

1.2 De gedachten over het invoeren van een Sectorenmodel, of het realiseren van fietssluizen om intern autoverkeer te weren, vallen vanwege hun impact, buiten de scope van de Kleine Spoorbomen. Idem als het gaat om een budgetreservering voor aanvullend, of bijsturende maatregelen en aanpassing.

In het advies van de Werkgroep is melding gemaakt van de Snelliuslaan, Stieljeslaan en Snelliusplein (plantsoen). Het college wil deze locatie meenemen in de plannen die voor uitvoering in aanmerking komen. Het gaat hier om snelheidsremmende maatregelen en het inrichten van plantsoen als veilige speelplek

Daar waar het echter gaat om de invoer van een 'sectorenmodel' en de fietssluizen in de Huygensstraat en Jan Blankenlaan (het weren van het interne autoverkeer tussen wijken onderling), dan geldt het volgende: Hilversum is een grotendeels historisch gegroeide gemeente. Als het gaat om de verkeersstructuur, dan wijkt Hilversum fundamenteel af van een gemeente zoals Houten, of Nieuwegein. Deze gemeenten kennen een meer planmatige ontwikkeling en heeft men rekening kunnen houden met de hedendaagse inzichten over autobewegingen, de aanleg van een ringweg en de woonbeleving. Daarmee was het invoeren van een sectorenmodel in deze gemeenten eenvoudiger te realiseren.

Daarnaast is het weren van autoverkeer tussen woonbuurten onderling een ingrijpend voorstel. Een dergelijke maatregel kan men niet 'zomaar' doorvoeren voor een bepaalde wijk, of enkele straten. Een dergelijke maatregel heeft immers impact op andere wijken, of straten. Het gevolg is, dat het verkeer moet omrijden.[2] Wegens de impact van voornoemde maatregelen, is het niet mogelijk deze mee te nemen in de werkzaamheden KSB.

Aanbevelingen als het gaat het reserveren van gelden voorparkeerregulatie, het verplaatsen van de in- en uitgang Montessorischool Centrum en het reguleren van de snelheid op de Koninginneweg en Schoolstraat vallen buiten de werkzaamheden spoorwegovergang KSB. De genoemde punten zijn zeker interessant en vanuit het oogpunt van de bewoners begrijpelijk. Het is daarom de bedoeling deze aanbevelingen mee te nemen in een ander traject, dat betrekking heeft op de realisatie van verkeersmaatregelen.

Financiën, middelen & capaciteit

In het voorstel is sprake van 'een krediet beschikbaar te stellen en vrij te geven van bruto € 4.49 miljoen'. Na aftrek van de te ontvangen subsidies bedraagt de gemeentelijke investering netto € 2,49 miljoen met een bijbehorende jaarlijkse kapitaallast van € 85.000,-.

Hierbij past de volgende vraag: waarom is vraag voor het krediet nu actueel terwijl de inrichtingsschetsen nog niet zijn omgezet tot een Voorlopig Ontwerp?
Dit heeft te maken met het feit, dat met een krediet, er zekerheid bestaat over het uitvoeren van de van de voorstellen. Voor de inwoners en voor de partijen, die een subsidie verstrekken, draagt dit bij aan de consistentie rondom het besluit tot het afsluiten van de spoorwegovergang KSB voor gemotoriseerd verkeer.

---

[2] Aan het idee voor een sectorenmodel valt het volgende toe te voegen: met het afsluiten van de KSB voor doorgaand verkeer en het invoeren van éénrichtingsverkeer Noorderweg (met een nieuwe inrichting waaronder meer ruimte voor groen) in combinatie met de eventuele 'knip' Oosterspoorplein is de doelstelling van een sectorenmodel feitelijk gerealiseerd: Namelijk het weren van doorgaand verkeer. Hiermee ontstaat een rustiger verkeersbeeld en een bijdrage geleverd aan de verkeersveiligheid. Indien blijkt, dat de maatregelen rondom het afsluiten spoorwegovergang KSB niet, of onvoldoende werken, dan kunnen alsnog extra maatregelen worden ondernomen.

In het meerjarig investeringsprogramma 2021-2024 is voor de afsluiting van de Kleine Spoorbomen en de gerelateerde mobiliteitsmaatregelen een krediet van bruto € 9 miljoen en is voor het Den Uijlplein bruto € 1 miljoen opgenomen. Aan deze investeringen is een maximale subsidie verbonden van € 4,5 miljoen (bijdrage van € 1,0 miljoen uit het provinciale OV SAAL programma en een maximale bijdrage van € 3,5 miljoen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat). Zie bijlage 2 en 3. Dit onder de voorwaarde, dat tegenover ieder euro subsidie, die het Ministerie bijdraagt, de gemeente Hilversum één euro beschikbaar stelt. In onderstaand schema is het krediet voor de maatregelen KSB afgezet tegenover de bijdragen van het Ministerie en van de provincie. Ook is aangegeven welk bedrag resteert voor de Johannes Geradtsweg.

Verdeling uitgaven Kleine Spoorbomen/Joh.Geradtsweg/Den Uijlplein

		Kleine Spoorbomen	***Joh. Geradtsweg en Den Uijlplein***	***Totaal***
Totale investering		4.490.000	5.510.000	10.000.000
Subsidie	LVO	2.000.000	1.500.000	3.500.000
	OV-Saal		1.000.000	1.000.000
Netto investering gemeente		2.490.000	3.010.000	5.500.000

De investering is gebaseerd op een intern uitgevoerde raming.

Deze kredietraming is taakstellend. Dit met de gedachte, dat er voldoende financiële ruimte blijft voor eventuele maatregelen Johannes Gerardtsweg. De kredietraming is als bijlage 4 opgenomen.

Door nu een krediet vrij te geven, is het niet alleen mogelijk schetsen uit te werken, maar ook daar uitvoering aan te geven. Dit maakt het afsluiten van de spoorwegovergang voor auto en vrachtverkeer concreet.

Uitvoering

Onderstaand de werkzaamheden – in volgorde van uitvoering -, die het college ter hand wil nemen:

1. Invoeren van een 30 km/uur regime;
2. Herinrichting Noorderweg, met het doorvoeren van éénrichtingsverkeer op de Noorderweg (gedeelte vanaf de Larenseweg in de richting van/tot en met de Simon Stevinweg);
3. Aanleg fietsrotonde op de kruising Schoolstraat – Koninginneweg;
4. Aanbrengen van een drietal 30km per uur plateau's ter plaatse van:
    - Kruising Snelliuslaan – Stieltjeslaan
    - Snelliuslaan – Snelliuslaan
    - Snelliuslaan (nabij de school)
5. Optimalisatie/veilige speelplek ter plaatse van het plantsoen, dat aan de Snelliuslaan is gelegen.

Wellicht is het overbodig hierbij op te merken, dat het uivoeren van werkzaamheden niet in één keer mogelijk is. Dit zou leiden tot ernstige verkeershinder

Waar mogelijk geldt als uitgangspunt het koppelen van werkzaamheden. Bijvoorbeeld de aanpak Noorderweg tezamen met het project Korte Noorderweg. Ook het voorkomen van onevenredige verkeershinder is een punt van aandacht.

In deze fase is het niet mogelijk een concrete planning af te geven voor het moment van uitvoering van de diverse voorstellen. Wel is het streven er op gericht de werkzaamheden Noorderweg en de fietsrotonde op de kruising Schoolstraat – Koninginneweg te verbinden aan de werkzaamheden van ProRail.
Zoals hiervoor is opgemerkt, kan door het nu beschikbaar stellen van het krediet, de voorstellen worden omgezet in concrete plannen. Hiermee komt het project Kleine Spoorbomen daadwerkelijk tot uitvoering.

Wij houden u op de hoogte van de voortgang uitvoering KSB.

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

W. Groot, ls. P.I. Broertjes

Bijlage(n)

1. Advies van de Werkgroep Kleine Spoorbomen, Maatregelen in de wijk d.d. 28 juli 2021;
2. Brief Ministerie Infrastructuur &Waterstaat d.d. 3 november 2020;
3. Brief Provincie d.d. 19 mei 2020.
4. Kostenraming *Niet openbaar, toelichting: in verband met een toekomstige aanbesteding is het niet gewenst de genoemde bedragen openbaar te maken;.*