

## INVENTARISLIJST

1. WOB-verzoek
2. Aanvraag gemeente Hilversum
3. Vragen over kosten en reactie
4. Reactie kosten bomen
5. Beschikking waarbij subsidie is verleend aan de gemeente Hilversum

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  
Sector Subsidies en Inkoop  
Postbus 3007  
2001 DA Haarlem

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



INGEKOMEN - 1 APR. 2016

DATUM 30 maart 2016

ONS 317394

KENMERK

UW BRIEF VAN

UW KENMERK

BSN

BIJLAGEN 4 subsidieaanvragen

BETREFT Subsidieaanvragen BDU Kleine Infrastructuur 2016

Geacht College,

Hierbij vragen wij voor de volgende projecten subsidie aan in het kader van de subsidieregeling bdu kleine infrastructuur 2016:

- ✕ Emmastraat-Gooilandplein-Groest Zuid;
- Rotonde Gijsbrecht van Amstelstraat/Vreelandseweg;
- Veilig naar School 2016;
- Fietsoversteken Bachlaan.

Bijgaand vindt u de ingevulde aanvraagformulieren.

Mocht u hierover nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met de [REDACTED]

Hoogachtend,  
namens burgemeester en wethouders,

[REDACTED]

## Aanvraagformulier Uitvoeringsregeling subsidie Kleine Infrastructuur Noord-Holland 2016

### Toelichting

#### Lezen

U wilt graag voor subsidie in aanmerking komen. Leest u daarom eerst:

- De "Uitvoeringsregeling subsidie Kleine Infrastructuur Noord-Holland 2016" (Provinciaal Blad 2016/xx) op de website [www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl). Hierin staat of u tot de doelgroep behoort en waar een project aan moet voldoen om voor subsidie in aanmerking te komen. Daarnaast staan er **de verplichtingen** in waaraan u moet voldoen als u subsidie ontvangt.

#### Invullen

Voor het indienen van uw subsidieaanvraag kunt u alleen dit aanvraagformulier gebruiken. **Let op:** Om uw aanvraag te kunnen beoordelen hebben wij **alle gegevens** nodig die in dit formulier gevraagd worden. Als u het aanvraagformulier of onderdelen daarvan niet of onvoldoende invult, kunnen wij uw aanvraag niet goed beoordelen. U loopt het risico dat uw aanvraag **niet in behandeling** wordt genomen.

#### Opsturen

Uw aanvraag stuurt u op naar:  
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  
Sector Subsidies en Inkoop  
Postbus 3007  
2001 DA Haarlem

#### Uiterste indiendatum

Uw aanvraag dient **uiterlijk 1 april 2016** door ons te zijn ontvangen. Dit houdt in dat uw aanvraag uiterlijk **1 april 2016** door de postkamer van de Provincie Noord-Holland geregistreerd dient te zijn. Als uw aanvraag na deze datum wordt ontvangen, wordt deze **niet in behandeling genomen**. Indien u zeker wilt zijn dat uw aanvraag op tijd door ons ontvangen en geregistreerd wordt, is het raadzaam uw aanvraag **tijdig op de post** te doen. U kunt uw aanvraag ook afgeven bij de **balie van de Provincie Noord-Holland** (Houtplein 33 te Haarlem). U ontvangt dan een ontvangstbevestiging gedateerd op de datum van aflevering.

#### Behandeltermijn

Als uw aanvraag in behandeling wordt genomen, beslissen wij uiterlijk op **22 juli 2016** op uw subsidieaanvraag.

#### Meer informatie

Meer informatie over de uitvoeringsregeling en over de wijze waarop het subsidieproces verloopt, treft u aan op onze website, [www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl), via het Digitaal Loket, onderdeel Subsidies.

U kunt ook contact opnemen met:  
Servicepunt Provincie Noord-Holland  
Tel: 0800 - 0200 600 (gratis)



GEGEVENS AANVRAGER	
1) Naam organisatie:	Gemeente Hilversum
2) Adres:	Oude Enghweg 23
3) Postadres:	Postbus 9900
4) Postcode en plaats:	1201 GM Hilversum
5) IBAN:	NL 23 BNGH 0285120964
6) Contactpersoon:	
Naam:	[REDACTED]
Afdeling:	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
S.v.p. doorhalen wat niet van toepassing is	
7) Kamer van Koophandelnummer:	32170443
8) Kunt u BTW verrekenen of compenseren?	
<input checked="" type="checkbox"/> Ja. U dient alle bedragen exclusief BTW in te vullen. Zo ja; wat is uw BTW-nummer? 1941914B01.	
<input type="checkbox"/> Nee. In uw aanvraag moet u rekening met BTW houden. U kunt alle bedragen inclusief BTW invullen.	

INHOUD	
<b>ALGEMEEN</b>	
9) Wat is de naam van het project?	
Emmastraat - Gooilandplein - Groes Zuid	
10) Bent u de aanbestedende partij?	
<i>Let op: Als het project wordt aanbesteed en uitgevoerd door de provincie Noord-Holland, zal de subsidie worden geweigerd.</i>	
<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee	Zo nee: Wie is de aanbestedende partij? .....
11) Wat is de (geschatte) aanbestedingsdatum van het project?	
<i>Let op: Als het project op het moment van ontvangst van de aanvraag reeds is aanbesteed, zal de aanvraag niet in behandeling worden genomen. De aanbesteding dient voor 1 november 2016 plaats te vinden.</i>	
31 oktober 2016	
12) Wat is de (geschatte) startdatum van de uitvoering van het project?	
<i>Let op: Er dient voor 1 augustus 2017 te worden begonnen met de uitvoering van het project.</i>	
1 juni 2017	
13) Wat is de (geschatte) opleverdatum (inclusief de onderhoudstermijn) van het project?	
31 december 2017	
14) Is er samenhang met andere projecten/plannen?	
Zo ja, licht deze projecten/plannen toe.	



<p>In de in 2013 vastgestelde Structuurvisie Hilversum 2030 is aangegeven dat het (kernwinkel)centrum geconcentreerd wordt en dat uitsluitend het noordelijke deel van de Groest in aansluiting op het Langewerst nog volwaardig voetgangersgebied zal zijn. In de in 2015 vastgestelde Centrumvisie is verder ingezoomd.</p> <p>In de Centrumvisie is de ambitie neergelegd om een aantrekkelijk centrum te realiseren dat aansluit bij de identiteit van Hilversum. Een centrum dat aantrekkelijk is om te bezoeken voor Hilversummers, bezoekers uit de regio en van daarbuiten, aantrekkelijk is om er te ondernemen en culturele initiatieven te ontplooiën, aantrekkelijk is om te wonen. Dit wordt gespecificeerd in de ambities om:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de bereikbaarheid van het centrum vanuit de noordelijke en zuidelijke richting te verbeteren door tweerichtingsverkeer in de Emmastraat terug te brengen,</li> <li>• een hoogwaardige, groene stadsentree te realiseren op het Gooilandplein en</li> <li>• de route naar de parkeergarage Hilvertshof 'leesbaarder' te maken, zowel op de Emmastraat als op het zuidelijke deel van de Groest,</li> <li>• met behoud van ruimte voor de fiets en goede oversteekbaarheid.</li> </ul> <p>Vervolgens wordt het mogelijk om de Schapenkamp geschikt te maken voor tweerichtingsverkeer.</p>
<p>15) Heeft het project een regionale betekenis?</p> <p>Zo ja, geef aan hoe de maatregelen van het project bijdragen aan het vergroten van de regionale betekenis van het gebied.</p>
<p>De ambitie is om met de voorgestelde maatregelen het centrum aantrekkelijker te maken ook voor bezoekers uit de regio en daarbuiten.</p>
<p>16) Zijn er juridische/planologische belemmeringen?</p> <p>Zo ja, welke belemmeringen betreft het en wanneer verwacht u duidelijkheid hierover?</p>
<p>Er zijn geen belemmeringen bekend.</p>
<p>17) Geef aan welke vergunningen u voor de uitvoering van de werkzaamheden heeft aangevraagd of nog moet aanvragen en of deze al zijn verleend.</p> <p><i>Let op: U bent zelf verantwoordelijk voor het tijdig aanvragen en in bezit hebben van eventueel benodigde vergunningen voor de uitvoering van uw project. Subsidieverlening betekent niet dat u geen vergunning(en) meer hoeft aan te vragen of dat een vergunningaanvraag automatisch is goedgekeurd! Informatie over provinciale vergunningen vindt u op het Digitaal Loket op onze internetpagina (<a href="http://www.noord-holland.nl">www.noord-holland.nl</a>) onder 'Ontheffingen en vergunningen'.</i></p>
<p>N.v.t.</p>
<p>18) Is grondverwerving noodzakelijk?</p> <p>Zo ja, wanneer is dit volgens de planning afgerond?</p>
<p>Nee, geen grondverwerving</p>
<p>19) Welke partijen werken mee aan het project (al dan niet door een financiële bijdrage) en wat is hun rol?</p>
<p>De gemeente Hilversum. Het project is tot stand gekomen in nauw overleg met belanghebbenden, waaronder ook buurtbewoners.</p>
<p><b>OMSCHRIJVING PROJECT</b></p>
<p>20) Geef aan in hoeverre dit project de verkeersveiligheid in de omgeving ten goede komt?</p> <p><i>S.v.p. maximaal één alinea!!</i></p>

Door tweerichtingsverkeer in te stellen op de Emmastraat ontstaat minder zoekverkeer en neemt de hoeveelheid verkeer in het Achterom af.

Door herinrichting Gooilandplein vermindert de hoeveelheid stilstaand verkeer op de Langestraat en verbetert de fietsveiligheid (meer opstelruimte bij de oversteken).

Door herinrichting van de Groest Zuid, krijgt de weg een inrichting die beter past bij de functie van de weg: 50 km weg in asfalt met vrijliggende fietspaden.

Deze ingrepen zorgen ervoor dat tijdens het afsluiten van de overweg bij de Oosterengweg i.h.k.v. de HOV verkeer een voldoende omleidingsroute heeft.

21) Het project betreft (vink aan wat van toepassing is, meerdere opties mogelijk):

- ☒ fietsinfrastructuur
- ☐ fietsparkeervoorzieningen
- ☐ businfrastructuur
- ☐ bushaltevoorzieningen bij bushaltes met meer dan 20 instappers per dag
- ☐ bushalte–infrastructuur bij bushaltes met meer dan 20 instappers per dag
- ☐ verkeersregelininstallaties
- ☒ parkeervoorzieningen
- ☒ voetpadinfrastructuur
- ☒ weginfrastructuur
- ☒ bewegwijzering en openbare verlichting

22) Benoem de exacte locatie van het project. Voeg een aparte situatieschets en schetsontwerp van het project bij uw aanvraag.

Zie kaart in bijlage 1

23) Geef een omschrijving van de uit te voeren werkzaamheden ten behoeve van het project. Hiermee bedoelen wij de werkzaamheden die specifiek bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid zoals bedoeld in vraag 20.

- Besteed in de omschrijving aandacht aan de huidige en de beoogde nieuwe situatie alsmede de benodigde maatregelen voor het realiseren van de nieuwe situatie.
- Geef per type infrastructuur en/of voorziening (zoals door u aangevinkt bij vraag 21) aan welke maatregelen er worden uitgevoerd.

1. Fietsinfrastructuur

Fietzers kunnen de rijstroken van de rotonde Gooilandplein gefaseerd oversteken (één rijstrook tegelijk). De oversteken worden op een drempel aangelegd.

Bij de uitwerking van het schetsontwerp van de Groest Zuid wordt bekeken of er ruimte is voor extra fietsparkeervoorzieningen.

2. Parkeervoorzieningen

De bezetting van de parkeerplaatsen is laag (ca. 40%). Door parkeren aan de oostzijde op te heffen (ruimte nodig voor rijstrook stad in), wordt er minder vaak overgestoken door automobilisten die geparkeerd hebben en naar de winkels aan de overzijde willen. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede.



<p>Op de Groest Zuid komen 5 taxistandplaatsen. Taxi's hadden tot nu toe nog geen eigen parkeerruimte en parkeerden overal en nergens.</p> <p>3. Voetpadinfrastructuur</p> <p>Voetgangers kunnen de rijstroken van de rotonde Gooilandplein gefaseerd oversteken (één rijstrook tegelijk). De oversteken worden op een drempel aangelegd.</p> <p>4. Weginfrastructuur</p> <p>Door tweerichtingsverkeer op de Emmastraat wordt de route Emmastraat–Groest een belangrijke route naar de parkeergarage Hilvertshof. De kruising bij de Beatrixtunnel wordt daardoor ontlast.</p> <p>Het Gooilandplein wordt ingericht als een rotonde waarvan een kwart als turborotonde met fietsers en voetgangers uit de voorrang (net zoals nu).</p> <p>Het Gooilandplein maakt deel uit van de omleidingsroute tijdens de aanleg van de Oosterengwegtunnel i.h.k.v. de HOV en zal gedurende een periode van ruim 2 jaar zwaarder worden belast.</p> <p>Het zuidelijk deel van de Groest (50 km per uur) wordt uitgevoerd in asfalt, waardoor het beter aansluit bij de herkenbaarheidseisen van Duurzaam Veilig.</p>
<p>24) Geef in een planning aan wanneer welke activiteiten worden uitgevoerd. Voeg eventueel een aparte planning bij uw aanvraag.</p>
<p>Na akkoord op het schetsontwerp en na het vrijgeven van benodigd budget wordt het ontwerp uitgewerkt tot voorlopig ontwerp en definitief ontwerp, met de bijbehorende onderzoeken. Dit alles leidt tot uitvoering van het definitief ontwerp medio 2017. De ijkpunten in de planning zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mei 2016: Kredietaanvraag en schetsontwerp vaststellen door Raad,</li> <li>• Mei 2016: Informatieavond over het schetsontwerp en het proces (na de raadsvergadering),</li> <li>• Juli 2016: College geeft voorlopig ontwerp vrij voor inspraak en stuurt het VO ter info aan de commissie,</li> <li>• Juli 2016: Inspraakavonden over het schetsontwerp (na de collegevergadering)</li> <li>• Okt. 2016: Commissie adviseert het College over het definitief ontwerp</li> <li>• Mei 2017: Start uitvoering. Door de gefaseerde aanpak is de uitvoeringsduur 6 maanden.</li> </ul>
<p>25) Wat zijn de beoogde resultaten van het project?</p> <p>Het is belangrijk dat u zoveel mogelijk meetbaar maakt wat u met het project wilt bereiken. Welke 'producten' of 'diensten' worden opgeleverd?</p>
<p>Voor het project Emmastraat – Gooilandplein – Groest Zuid zijn de volgende doelstellingen meegegeven vanuit de Centrumvisie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Een verbeterende bereikbaarheid van het centrum van Hilversum voor autoverkeer komende uit de richting Hilversum–Zuidoost door het realiseren van tweerichtingsverkeer op de Emmastraat.</li> <li>• Het herinrichten van het Gooilandplein tot een kenmerkende en groene entree van de binnenstad.</li> </ul>



<ul style="list-style-type: none"> <li>De herinrichting van Groest Zuid tot een bij de functies passende uitstraling en daarmee het vergroten van de veiligheid.</li> </ul>
<p>26) Wordt het project gedurende 10 jaar in stand gehouden?</p> <p><i>Let op: Bij verkoop of teniet doen van het project binnen de instandhoudingstermijn van 10 jaar dient de eventuele subsidieontvanger 10% van de verleende subsidie, vermenigvuldigd met het aantal resterende jaren van deze termijn, terug te betalen aan Gedeputeerde Staten.</i></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja</p> <p><input type="checkbox"/> nee</p>
<p>27) Geef aan hoe de communicatie naar de direct betrokkenen en de buitenwereld gaat plaatsvinden. Vertel wat over de informatievoorziening en de berichtgeving rond het project. Als subsidie wordt verleend, hoe gaat u communiceren dat uw project (mede) mogelijk wordt gemaakt met financiële steun van de provincie Noord-Holland?</p> <p>Er wordt via de reguliere kanalen (website, huis- een huisbladen) gecommuniceerd met bewoners en bedrijven.</p>
<p>28) Ligt het project in een route van het openbaar vervoer?</p> <p>Zo ja, welke maatregelen worden genomen om de infrastructuur OV-vriendelijk te houden?</p> <p>Ja, de bestaande busroutes worden gehandhaafd. Bij het bepalen van de afmetingen van de rotonde Gooilandplein is rekening gehouden met de bus. In de toekomst wordt het mogelijk om bussen die nu nog over de route Emmastraat-Achterom-Schapenkamp naar het station rijden, via de route Emmastraat-Groest-Prins Bernhardstraat naar het station te laten rijden. Zo ontstaat een OV-as door het centrum met als belangrijkste halte die op de Groest. Tijdens de werkzaamheden aan de rotonde Gooilandplein en de Groest Zuid zullen bussen tijdelijk worden omgeleid.</p>
<p>29) Heeft het project nadelige gevolgen voor de doorstroming van het openbaar vervoer?</p> <p><i>Let op: bij ja, artikel 10h van de uitvoeringsregeling is van toepassing als de maatregelen negatieve gevolgen hebben voor de doorstroming van het openbaar vervoer.</i></p> <p><input type="checkbox"/> Ja, maar de medewerkers, van het team Collectief Vervoer van de Provincie Noord-Holland, zijn akkoord met de genomen maatregelen.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Nee</p>
<p><b>VERKEERSVEILIGHEID</b></p> <p><b>Onderdeel A, 60 punten maximaal</b></p>
<p>30) Door middel van een DV-meter kan worden bekeken in hoeverre infrastructurele plannen en projecten aan de functionele Duurzaam Veilig-eisen voldoen. Levert u onderstaande gegevens volledig aan. <u>Bij onvolledige beantwoording wordt uw aanvraag niet in behandeling genomen.</u> Op basis van de informatie berekent de afdeling Verkeer en vervoer uw score op de DV Meter</p> <p><b>Maximaal 30 punten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>type wegcategorie (stroomweg, gebiedsontsluitingsweg, erftoegangsweg); gebiedsontsluitingsweg</li> <li>snelheidslimiet; 50 km per uur</li> </ul>

- aantal aanwezige drempels/plateaus;  
geen
- soort wegverharding (asfalt, klinkers etc.);  
asfalt
- aantal erfaansluitingen,  
ca. 14
- de aanwezigheid van parkeerplaatsen (geen/vakken/verboden) en of deze bij aanwezigheid links of rechts gelegen zijn;  
vakken links en rechts
- de obstakelvrije afstand (zowel links als rechts van de weg);  
n.v.t.
- de aanwezigheid van OV-haltes op de rijbaan;  
ja
- de aanwezigheid van pechvoorzieningen langs de rijbaan;  
n.v.t.
- de aanwezigheid van voorbewegwijzering  
n.v.t.
- de aanwezigheid van rijrichtingscheiding;  
deels
- de aanwezigheid van kantmarkering (rechts/links);  
n.v.t.
- de aanwezigheid van parallelvoorziening (incl. brom/fietspad);  
ja
- de aanwezigheid van fiets/bromvoorzieningen (links/rechts);  
ja
- de aanwezigheid van een geslotenverklaring.  
n.v.t.

Met betrekking tot kruispunten zijn er nog aanvullende gegevens die dienen te worden aangeleverd:

- het soort wegtypen dat elkaar kruist;  
GOW/GOW
- de voorrangsregeling die van toepassing is op het kruispunt; (VRI/rotonde etc.);  
Nu een rotonde, na uitvoering van het project een rotonde met een kwart turbo
- de aanwezigheid van een plateaus;  
nu geen plateaus, na uitvoering project wel plateaus
- de aanwezigheid van bewegwijzering;  
ja
- en het aantal takken  
4

31) Geef in onderstaande tabel de verkeersongevallencijfers VIA Statistiek Ongevallen' geleverde ongevalgegevens met betrekking tot het aantal UMS-ongevallen, ernstig verkeersgewonden en verkeersdoden dat heeft plaatsgevonden op de projectlocatie (straatnaam projectlocatie)



**Maximaal 10 punten**

Soort ongeval	Totaal 2001–2014
Uitsluitend materiële schade (1 punt)	107 (107 punten)
Letselongevallen (3 punten)	18 (54 punten)
Dodelijke ongevallen (5 punten)	0 (0 punten)

32) Maakt het project onderdeel uit van een school–thuisroute voor één of meerdere scholen? Zo ja, benoem deze route en voeg als bijlage een kaart toe waarop de schoolroute staat gemarkeerd. Geef bij aantal, de verkeersintensiteit van de school–thuisroute aan (representatieve gegevens van tweewielers ((brom)fietzers/scooters) op basis van een werkdaggemiddelde. Vermeld bij uw antwoord de gekozen telmethode (spitsmeting, slangtelling of verkeersmodel):

**Maximaal 20 punten**

<input checked="" type="checkbox"/> ja	Indien ja, aantal:
<input type="checkbox"/> nee	Vlakbij de projectlocatie zijn enkele middelbare scholen gevestigd: Aloysiuscollege aan de Schapenkamp en Alberdingk Thijm College aan de Emmastraat (zie kaart in bijlage 4). Het aantal scholieren dat dagelijks over het Gooilandplein fietst wordt geschat op 500 per etmaal per richting.

**VERKEERSVEILIGHEID****Onderdeel B, 40 punten maximaal**

33) De bewezen effectiviteit van de te subsidiëren maatregelen: is het effect van de maatregel wetenschappelijk door het SWOV of het CROW bewezen?

**Maximaal 15 punten**

Door CROW bewezen maatregelen die hard rijden effectief lijken tegen te gaan:

- ☐ Kruispuntplateaus
- ☐ Slingerremmers
- ☒ Verkeerseilanden
- ☒ Inrichting van de omgeving
- ☐ Aanpassen wegoppervlak (ruw wegoppervlak)
- ☒ Verkeerseilanden

Door het SWOV bewezen maatregelen die een positief effect hebben op de verkeersveiligheid:

- ☐ Herinrichting zone 30
- ☐ Herinrichting zone 60
- ☐ Aanleg vrij liggende fietspaden



- ☐ Obstakelvrije afstand
- ☐ Ongelijkvloerse kruisingen
- ☒ Rotondes binnen de bebouwde kom
- ☐ Rotondes buiten de bebouwde kom
- ☐ Plateaus op kruispunten

*Zie toelichting Bijlage 2: Beoordelingsmethodiek behorende bij Uitvoeringsregeling subsidie Kleine Infrastructuur Noord-Holland 2016*

34) Heeft het project maatregelen ten behoeve van de fietsinfrastructuur?

**Maximaal 15 punten**

- ☒ Ja
- ☐ Nee

35) Is het infrastructurele project gekoppeld aan verkeerseducatie?

Zo ja, benoem het verkeerseducatieproject. **Maximaal 10 punten.**

- ☐ Ja
- ☒ Nee

#### **AANVULLENDE VRAGEN MET BETREKKING TOT FIETSFRASTRUCTUUR**

36) Beantwoord – indien uw aanvraag fietsinfrastructuur betreft – de volgende vragen:

*NB Indien uw aanvraag geen fietsinfrastructuur betreft, kunt u deze aanvullende vragen overslaan.*

**a. Op wat voor soort fietsvoorziening heeft de aanvraag betrekking?**

- ☒ vrijliggend fietspad
- ☐ aanliggend fietspad
- ☐ fietsstroken
- ☐ fietssuggestiestroken
- ☐ anders, namelijk fiets-/voetangersoversteek met middeneiland

**b. De voorziening behelst een:**

- ☒ verbetering van het bestaande fietspad
- ☐ nieuw aan te leggen fietspad

**Let op:**

*Projecten die naar het oordeel van Gedeputeerde Staten uitsluitend de aanpassing of aanleg van (een) recreatie(f)(ve) fietspad(en) behelzen, komen ingevolge artikel 10 sub e van de uitvoeringsregeling niet voor subsidie in aanmerking.*

*Indien uw aanvraag louter de aanpassing of aanleg van (een) fietspad(en) betreft, zullen wij bij de beoordeling of er sprake is van (een) recreatie(f)(ve) fietspad(en) uw aanvraag in elk geval toetsen aan de routetypes zoals opgenomen in de fietsrouteplanner van de Fietzersbond ([www.fietzersbond.nl/fietsrouteplanner](http://www.fietzersbond.nl/fietsrouteplanner)).*

## Rangschikking

Indien het subsidieplafond wordt bereikt, rangschikken wij de aanvragen die voor subsidie in aanmerking komen op een prioriteitenlijst per regio. De volgorde van rangschikking wordt bepaald aan de hand van de criteria en bijbehorende gewichten zoals vermeld in bijlage 2 van de uitvoeringsregeling.

## Financiële gegevens

37) Heeft u voor de onderhavige activiteiten reeds op grond van een andere provinciale regeling subsidie ontvangen?

☐ ja

☒ nee

Indien ja: Op grond van welke regeling?

.....

38) Vul in onderstaande tabel de inkomsten ten behoeve van het project in. Eventuele cofinanciers dienen duidelijk vermeld te worden.

### Inkomsten ten behoeve van het project

Omschrijving	Bijdrage
Gemeentelijke bijdrage naast eventuele subsidie	€ 883.250 excl. VAT
Bijdrage(n) derde(n) (exclusief provincie Noord-Holland)	€ 0
<b>Totale inkomsten</b>	<b>€ 883.250 excl. VAT</b>

39) Vermeld de kosten van het project in het begrotingsformat op de volgende pagina. Onder het format is een toelichting opgenomen op de gebruikte termen, inclusief voorbeelden. Wij vragen u de toelichting aandachtig door te nemen, zodat u het format correct kunt invullen.



Overzicht subsidiabele projectkosten		
Kostengroep	Kostencategorie	
	<u>Bouwkosten</u>	<u>Overige bijkomende kosten (Let op! alleen de kosten voor Kabels en Leidingen achten wij subsidiabel en kunnen derhalve in onderstaand schema worden opgevoerd)</u>
<u>Directe kosten benoemd</u> Emmastraat Gooilandplein Groest	€ 606.500,00 € 742.000,00 € 354.000,00	€
<u>Directe kosten nader te detailleren</u>	€	€
<b>Totale directe kosten</b>	<b>€ 1.702.500,00</b>	€
<u>Indirecte kosten</u> (maximaal 10% van de totale directe kosten)	€	€
<b>Totale kosten per kostencategorie</b>	<b>€ 1.702.500,00</b>	€
<u>Omrijkosten</u>	€	
<b>Totale kosten (totale bouwkosten + totale overige bijkomende kosten + omrijkosten)</b>	<b>€ 1.702.500,00</b>	
Uitsplitsing totale subsidiabele projectkosten + gevraagde subsidie		
	Subsidiabele projectkosten	Gevraagde subsidie
Businfrastructuur (100% subsidiabel)	€	€
Overige infrastructuur en voorzieningen (50% subsidiabel)	€ 1.702.500,00	€ 851.250,00
Omrijkosten (50% subsidiabel)	€	€
<b>Totaal</b>	<b>€ 1.702.500,00</b>	<b>€ 851.250,00</b>
<b>Toelichting op begrotingsformat subsidieaanvragen "Uitvoeringsregeling subsidie Kleine Infrastructuur Noord-Holland 2016"</b>		
<ul style="list-style-type: none"><li>De uitgangspunten gebruikt voor bovenstaand format zijn neergelegd in de publicatie 'Standaard Systematiek voor Kostenramingen – SSK-2010, publicatie 137' van het CROW. Voor het aanvragen van subsidie bent u verplicht bovenstaand format te gebruiken. In het format zijn alleen de kostencategorieën en kostengroepen opgenomen, die de provincie subsidiabel acht. U kunt dus alleen deze kosten opvoeren voor subsidie.</li><li><b>Kostengroepen:</b> <u>Directe kosten benoemd</u>: De kosten die rechtstreeks met de productie of de levering van een product of dienst zijn gemoeid en die aanwijsbaar aan dit product of deze dienst zijn toe te rekenen. De 'directe kosten benoemd' worden uitgedrukt in een hoeveelheid, eenheid en eenheidsprijs voor de uit te voeren werkzaamheden. Voorbeeld: Er wordt een brug aangelegd. De kosten die resulteren na de berekening van het kostenkerngetal per vierkante meter brugdek maal het daadwerkelijke aantal vierkante meters, vallen onder de</li></ul>		



'directe kosten benoemd'.

Directe kosten nader te detailleren: Dit betreft een toeslag op de 'directe kosten benoemd' voor wel voorziene, maar nog niet expliciet uitgewerkte onderdelen. Voorbeeld: Op dit moment is bij de aanleg van de brug nog niet bekend hoe de brugleuningen en de randafwerkingen eruit moeten komen te zien. Voor deze kostenposten wordt middels een toeslag op de 'directe kosten benoemd' een bedrag geraamd geheten 'directe kosten nader te detailleren'.

Indirecte kosten: De kosten binnen een object waarvan niet wordt geregistreerd ten behoeve van welk product of welke dienst ze worden gemaakt. Kosten die hieronder vallen zijn:

**eenmalige kosten**: kosten gemoeid met het inrichten en opruimen van het werkterrein;

**algemene bouwplaatskosten**: kosten die specifiek op de bouwplaats worden gemaakt, zoals gebruik van rijplaten of wintervoorzieningen personeel, zoals kleding en handschoenen;

**uitvoeringskosten**: de kosten waarvan de hoogte afhangt van de tijdsduur van een werk, zoals projectmanagement, werkbegeleiding, kwaliteitsborging, verbruik opdrachtnemer;

**algemene kosten**: algemene kosten van het bouwbedrijf, zoals kantoor en directie;

**winst en risico**: bedragen die zijn opgenomen in de aanneemsom ter dekking van de aannemerswinst en aannemersrisico binnen de bestekken/contracten;

**bijdragen**: bijdragen RAW of bijdragen Fonds Collectief Onderzoek.

- **Kostencategorieën:**

Bouwkosten: De kosten voor de fysieke realisatie van het object. Het betreffen veelal de kosten die zijn gemoeid met het uiteindelijke uitvoeringscontract en bestaan uit een optelsom van de investeringen in manuren, materiaaluren, materiaalkosten, huurkosten en leveranties. Voorbeeld: De bouwkosten voor een weg omvatten de kosten voor de aanleg van de aardebaan en de wegverhardingen.

Overige bijkomende kosten: Alle kosten die niet tot de bouwkosten, vastgoedkosten of engineeringskosten kunnen worden gerekend. Voorbeelden van 'overige bijkomende kosten' zijn: heffingen, leges, vervangend vervoer, maar ook het verleggen van kabels en leidingen van derden. De provincie acht alleen de werkzaamheden gemoeid met kabels en leidingen subsidiabel en om die reden vragen wij u alleen deze kosten op te nemen in bovenstaand format.

- **Uitsplitsing totale subsidiabele projectkosten (onderste gedeelte begrotingsformat)**

Wij verzoeken u om de totale subsidiabele kosten uit te splitsen naar de hieronder genoemde onderdelen (voor zover van toepassing):

- Businfrastructuur: De fundering en de verhardingen van busbanen met de daarbij behorende kunstwerken, zoals bruggen, duikers, viaducten, aquaducten en tunnels.
- Overige infrastructuur en voorzieningen: Fietsinfrastructuur, fietsparkeervoorzieningen, bushaltevoorzieningen, bushalte-infrastructuur, verkeersregelinstallaties (VRI's), parkeervoorzieningen, voetpadinfrastructuur, weginfrastructuur alsmede bewegwijzering en openbare verlichting.
- Omrijkosten: Extra kosten die de aanbieder van openbaar vervoer moet maken, omdat hij moet omrijden of omdat hij vertraging ondervindt op de route vanwege een project in uitvoering waarvoor de subsidie wordt aangevraagd. Deze kosten zijn niet benoemd in de SSK-2010, publicatie 137, van het CROW, maar achten wij wel subsidiabel. Om die reden worden deze kosten apart benoemd.

- Hieronder treft u een nadere toelichting aan op de niet-subsidiabele kosten, zoals opgenomen in artikel 11, lid 2 van de "Uitvoeringsregeling subsidie Kleine Infrastructuur Noord-Holland 2016". Onderstaande toelichting sluit aan op de terminologie gebruikt door het CROW in de SSK-2010, publicatie 137, en geeft nogmaals aan dat dergelijke kosten niet voor subsidie in aanmerking komen en derhalve niet zijn opgenomen in het begrotingsformat:

**Vervanging, beheer of onderhoud:** door het CROW gedefinieerd als zijnde de kostencategorie 'levensduurkosten'. Let op! Het CROW rept binnen de definiëring van deze kostencategorie niet over het element vervangingskosten. Echter, de provincie acht deze kosten niet subsidiabel en ze zijn derhalve niet in het begrotingsformat opgenomen.

**Grondverwerving:** door het CROW gedefinieerd als zijnde de kostencategorie 'vastgoedkosten'.

**Voorbereiding, administratie en toezicht:** door het CROW gedefinieerd als zijnde de kostencategorie 'engineeringkosten'.

**Bodemsanering:** door het CROW gedefinieerd als zijnde de kostencategorie 'bouwrijp maken'.

Op de volgende pagina dient u de aanvraag te ondertekenen →

### Ondertekening

Belangrijk: In te vullen door de aanvrager.

Naar waarheid ingevuld door:

Naam organisatie: [Gemeente Hilversum](#)

Naam: [REDACTED]

Functie: [REDACTED]

Datum: 30 maart 2016

Plaats: [Hilversum](#)

Handtekening: [REDACTED]

Let op: Met het volledig ingevulde en ondertekende aanvraagformulier dient u de volgende documenten mee te sturen:

- ☒ een situatieschets en schetsontwerp van het project (schaal 1:1000);
- ☒ foto's van het project genomen vanuit de vier verschillende windrichtingen;
- ☒ bestektekeningen (indien mogelijk);
- ☐ onderzoeksgegevens waaruit blijkt dat door het project de geluidshinder en/of stankoverlast afneemt (indien van toepassing).

**Als uw aanvraagformulier onvolledig is ingevuld of als er verplichte bijlagen ontbreken, kunnen wij besluiten uw aanvraag niet in behandeling te nemen.**



## Bijlage 1. Schetsontwerp



# Emmastraat, Gooilandplein en Groest Zuid Schetsontwerp



**Voorbereiding en Uitvoering**  
Opbrengst Ruimte - GEMEENTE HILVERSUM  
DUODOPARK 1, 1217 JE HILVERSUM - POSTBUS 9900 1201 GM HILVERSUM

**PROJECT:** Herinrichting Emmastraat, Gooilandplein en Groest Zuid

**STAD:** Hilversum

**TOTAAL:** 1531,30

**BLAD:** 1 VAN 1

**VERBOD:** A1 - 504 x 1200

**SCHAL:** 1:500

**ONTWERP:** Schiedamsche

**VERBOD:** Verbod

**ONTWERP:** M. Schiedamsche

**VERBOD:** Verbod

**ONTWERP:** M. Schiedamsche

**VERBOD:** Verbod

**ONTWERP:** M. Schiedamsche

**VERBOD:** Verbod

**ONTWERP:** M. Schiedamsche

**VERBOD:** Verbod

**ONTWERP:** M. Schiedamsche

**VERBOD:** Verbod

**ONTWERP:** M. Schiedamsche

**VERBOD:** Verbod

**ONTWERP:** M. Schiedamsche

**VERBOD:** Verbod

**ONTWERP:** M. Schiedamsche

**VERBOD:** Verbod







# Emmastraat, Gooilandplein en Groest Zuid Schetsontwerp





Achterom wordt behouden als  
directe route richting Station

Vereenvoudigd kruispunt met  
veilige oversteek voor  
fietsers en voetgangers,  
tevens een veiliger doorgaande  
route voor fietsers

Containers:  
Nieuwe locatie ondergrondse  
containers voor huisafval

Koningsstraat en Achterom:  
6 extra parkeerplaatsen ter compensatie van  
verlies parkeerplaatsen oostzijde Emmastraat

Behoud en uitbreiding parkeerplaatsen  
aan winkelzijde van 6 naar 9 plaatsen

Behoud laad- en losplaats(en)



Groest:

50 km route met veilige vrijliggende f  
Fietzers en voetgangers in de vo  
ten opzichte van zijwegen

Heldere route naar garage Hilvertshof door  
rijweg Groest uit te voeren in asfaltverharding

Versterken overgang van verkeersroute naar "winkelert" door pleintje met aangepaste detaillering van verharding met behoud van bestaande bollards

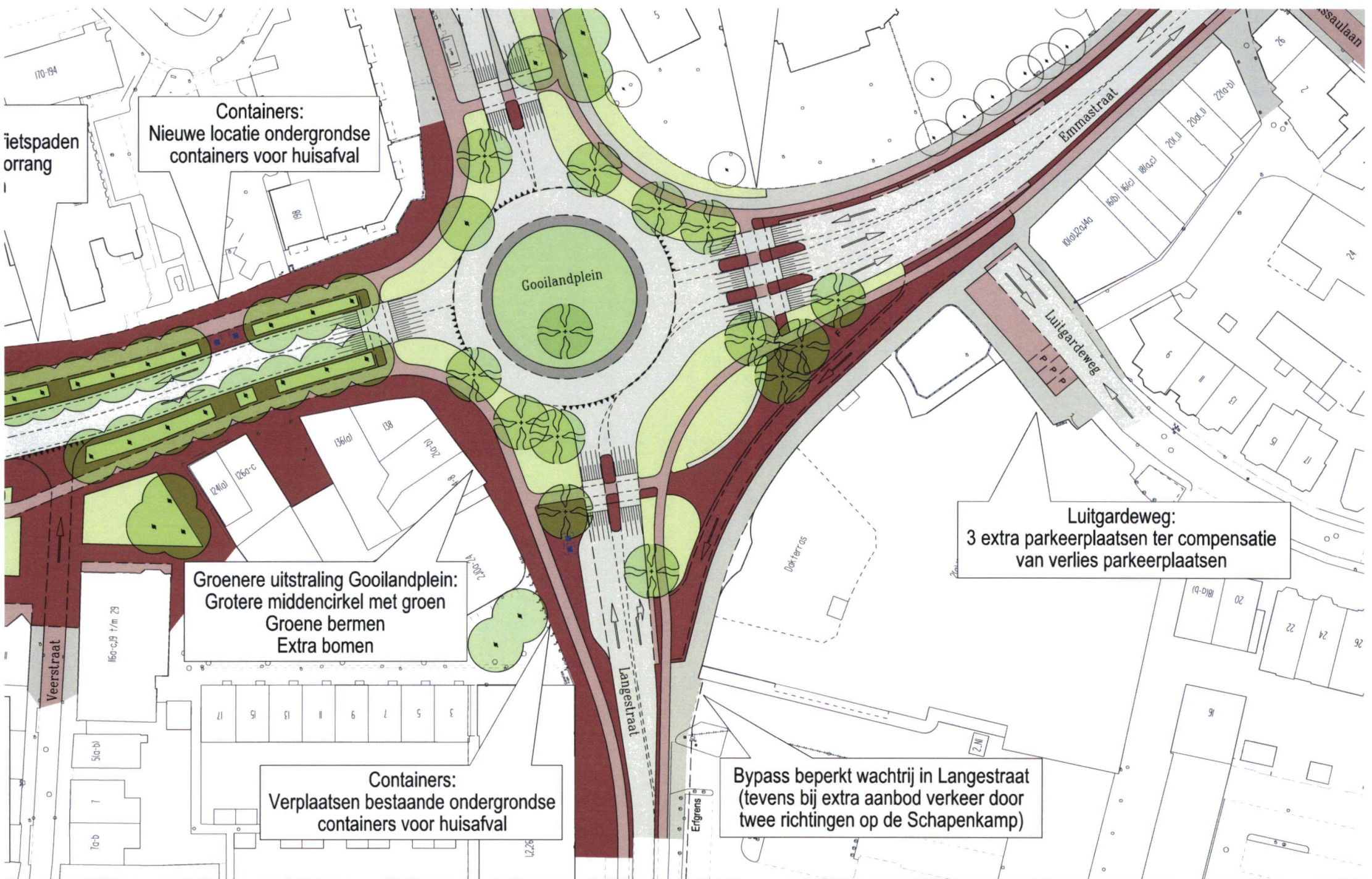
Containers:  
Nieuwe locatie ondergrondse  
containers voor huisafval

Versterken groen karakter:  
Door stroken bodembedekkers  
onder de bomen  
Extra groenstroken aan de  
westzijde

Groest:

Uitbreiding parkeermogelijkheid  
van 12 naar 14 parkeerplaatsen,  
waarvan 5 plaatsen worden omgezet  
in taxiplaatsen (zijde Herenstraat)  
2 minder valide parkeerplaatsen blijven  
gehandhaafd (zijde Herenstraat)





fietspaden  
oranje

Containers:  
Nieuwe locatie ondergrondse  
containers voor huisafval

Groenere uitstraling Gooilandplein:  
Grotere middencirkel met groen  
Groene bermen  
Extra bomen

Containers:  
Verplaatsen bestaande ondergrondse  
containers voor huisafval

Bypass beperkt wachtrij in Langestraat  
(tevens bij extra aanbod verkeer door  
twee richtingen op de Schapenkamp)

Luitgardeweg:  
3 extra parkeerplaatsen ter compensatie  
van verlies parkeerplaatsen



Denkbeeld van de inrichting  
Optioneel bruikbaar als 2 parkeerplaatsen  
door het instellen van venstertijden

## Voorbereiding en Uitvoering

Openbare Ruimte GEMEENTE HILVERSUM

DUDOKPARK 1 1217 JE HILVERSUM - POSTBUS 9900 1201 GM HILVERSUM



PROJECT: Herinrichting Emmastraat, Gooilandplein en Groest Zuid

SITUERING: Emmastraat tussen Gooilandplein, rotonde Gooilandplein  
en Groest tussen Gooilandplein en Herenstraat

TEK.NR.: 1531.30

BLADNR.: 1 VAN 1  
FORMAAT: A1 - 594 x 1260  
SCHAAL: 1 : 500

ONDERWERP: Schetsontwerp  
CATEGORIE: Verharding  
GETEKEND: M. Schurink

INITIALEN  
Tekenaar:

DATUM:

AKKOORD CHEF :

UITGIFTE:

MSU

07-03-2016

WUZ. 1

-

-

-

WUZ. 2

-

-

-

WUZ. 3

-

-

-

## Bijlage 2. Kostenraming

	<b>GH</b>	<b>PNH</b>	<b>TOTAAL</b>
uitvoering	883.250	851.250	1.734.500
VAT	380.744	0	380.744
<b>TOTAAL</b>	<b>1.263.994</b>	<b>851.250</b>	<b>2.115.244</b>



totaal

## GEMEENTE HILVERSUM

### BUDGETRAMING UITVOERING

Datum aanmaak: 25/01/2016

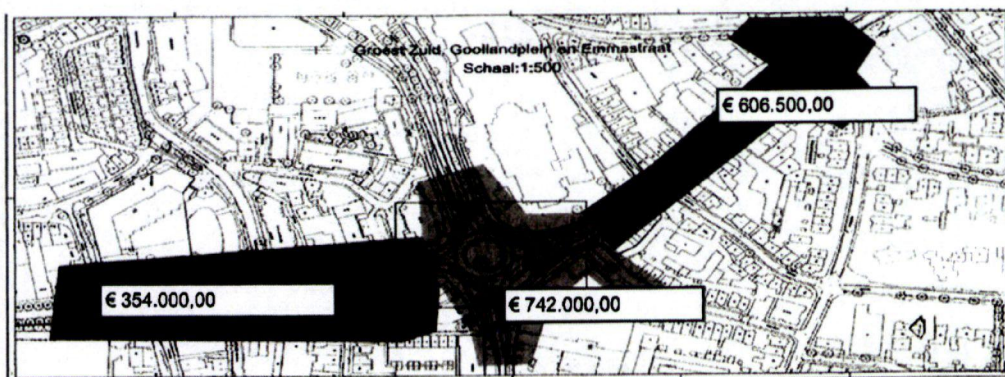
raming  
(excl. opslag)

Datum :	
acc. G.P. Jol	<b>2 (eenv)</b>
projectleider:	mw. E. Mos

### TOTAALSTAAT

#### EMMASTRAAT/GOOILANDPLEIN/GROEST

EMMASTRAAT (Prijspeil: 1 februari 2016)	€ 606.500,00	
GOOILANDPLEIN (Prijspeil: 1 februari 2016)	€ 742.000,00	
GROEST (Prijspeil: 1 februari 2016)	€ 354.000,00	
Onderzoekskosten sanering (prijs van M. van der Zwaan, 23/02/2016)	€ 7.000,00	
Saneringskosten (prijs van M. van der Zwaan, 23/02/2016)	€ 25.000,00	+
BEDRAGEN EXCL. BTW EN EXCL OVERHEAD	€ 1.734.500,00	

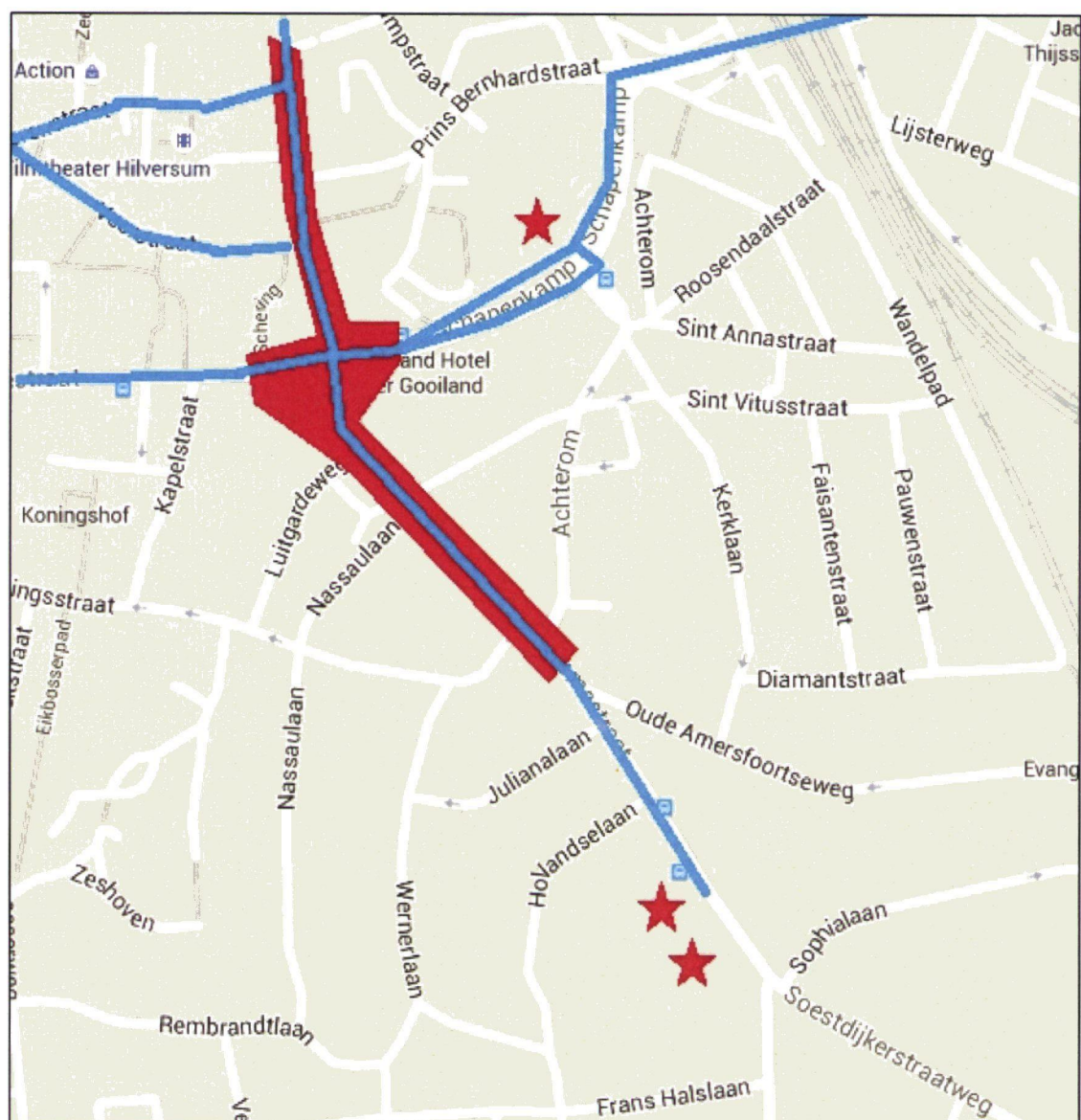


## **TOTAALSTAAT**

### **EMMASTRAAT/GOOILANDPLEIN/GROEST**

EMMASTRAAT (Prijspeil: 1 februari 2016)	€ 606.500,00
GOOILANDPLEIN (Prijspeil: 1 februari 2016)	€ 742.000,00
GROEST (Prijspeil: 1 februari 2016)	€ 354.000,00
Onderzoekskosten sanering (prijs van M. van der Zwaan, 23/02/2016)	€ 7.000,00
Saneringskosten (prijs van M. van der Zwaan, 23/02/2016)	€ 25.000,00 +
BEDRAGEN EXCL. BTW EN EXCL OVERHEAD	€ 1.734.500,00

### Bijlage 3. Schoolroute



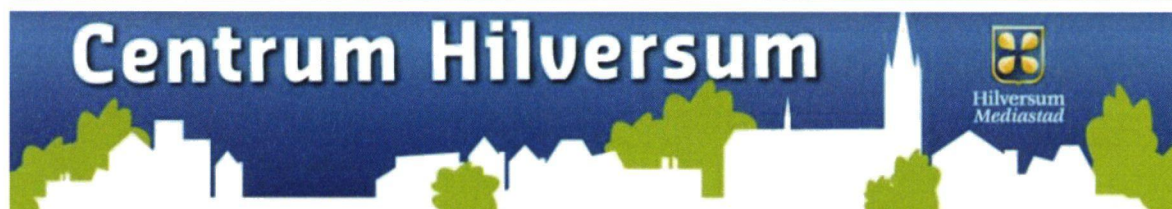


## Bijlage 4. Ontwerpnota

## **Emmastraat – Gooilandplein – Groest Zuid**

Schetsontwerp

Achtergronddocument: Ontwerp en toelichting





## Inhoudsopgave

1. Geschiedenis.....	4
Vroege historie.....	4
De jaren '90 .....	4
Huidige situatie.....	4
2. Procedureel kader .....	6
Structuurvisie & Centrumvisie.....	6
Overige projectkaders .....	7
3. Verkeerskundige & ruimtelijke verkenning.....	8
Uitgangspunten .....	8
Probleemanalyse .....	8
Ruimtelijke verkenning.....	8
Conclusie .....	9
4. Nut en noodzaak .....	11
Uitgangspunten .....	11
Bereikbaarheid en toegankelijkheid voor het autoverkeer vergroten .....	12
Optimaliseren van bewegwijzering naar en in het centrum .....	12
Comfortabele parkeervoorzieningen voor de auto met passend parkeerregime .....	13
Aantrekkelijke wandel- en fietsroutes naar het centrum .....	13
Stedebouwkundig logische en aantrekkelijke route .....	13
Verplichting vanuit de wegenverkeerswet.....	14
5. Verantwoording Schetsontwerp .....	15
Emmastraat .....	15
Gooilandplein .....	18
Groest .....	20
6. Milieuaspecten .....	23
Lucht .....	23
Geluid .....	23
Bodem .....	23
7. Financiën .....	24
Bijlage 1; Parkeerbalans .....	25
Bijlage 2; Bomenbalans .....	26

## 1. Geschiedenis

### Vroege historie..

Van oudsher is de Emmastraat de invalsroute vanuit het zuidoosten van Hilversum naar het centrum. Als eerste geasfalteerde weg binnen de gemeente, toen om aansluiting te zoeken bij de handelsroute Amsterdam – Amersfoort, is dit een van de belangrijkste verkeersaders van de stad.

De Groest was en is de langste en breedste straat in het Centrum. Het was de laagste plek in dorp waar het water uit de omgeving naartoe stroomde. De Groest beschikt van oudsher over meerdere bomenrijen, die bestonden uit iepen. Markant was de verharding van gevel tot gevel en de iets verhoogde stroken waar de bomen in stonden. Met de opkomst van de auto is de Groest omgevormd tot een verkeersweg met aan twee zijden trottoirs.

Het Gooilandplein was een brinkvormige ruimte die de Emmastraat, Langestraat en Groest met elkaar verbond. De centrale brink was verhard en had aan de zuidzijde een Wilhelminaboom. De kerk stond in een parkachtige groene omgeving. Langs de noord en oostzijde van de brink stonden grote bomen. Ten tijde van de bouw van het Gooilandtheater was de auto nog een relatief nieuw en interessant fenomeen. Het ontwerp, met de gebogen vorm van de gevel verwijst naar de snelheid van de auto die langs het gebouw rijdt. De (vent)weg direct voor het Gooilandtheater heeft dan ook een historische kwaliteit.

Door het openbreken van de Schapenkamp in is het Gooilandplein van karakter veranderd. Er ontstond een kruispunt met een parkeerpleintje voor Gooiland

### De jaren '90

In de jaren '90 is de gehele Groest, in lijn met de beleidsuitgangspunten uit het toenmalige binnenstadsplan, ingericht als verblijfsgebied met veel en nieuwe kastanjabomen. In het noordelijke deel zijn fietsers te gast en in het zuidelijke deel is beperkt bus- en autoverkeer (bestemmingsverkeer) toegestaan. Het beleid was dat de gehele as van de Groest zich hiermee zou kunnen gaan ontwikkelen als flaneerzone met ruimte voor meer en nieuwe winkels en horeca tussen het Langgewenst en Gooiland.

Het autoverkeer uit zuidoostelijke richting werd daarom op het kruispunt bij Gooiland via de Schapenkamp en de Prins Bernhardstraat 'omgeleid' naar de parkeergarage Hilvertshof. Voordat de oprit van deze garage werd verlegd naar de Groest, liep de route via de oorspronkelijke oprit in de Veerstraat, met filevorming tot gevolg. Op het zuidelijke deel van de Groest zuid was de auto (bestemmingsverkeer) te gast en was er slechts een doorkruising van dit verblijfsgebied mogelijk bij de Prins Bernhardstraat om bij de parkeergarage te komen.

Door de herinrichting in de jaren 90 is de Groest weer een sfeervolle, lommerrijke straat geworden , waarin honderden kastanjabomen van fors formaat zijn aangeplant. De bomen geven allure aan deze meest bomenrijke straat in het centrum van Hilversum en refereren naar het historische dorpse karakter.

### Huidige situatie

In 2001 kwam er met de uitvoering van het 'Plan Wegen' een totaal andere verkeerssituatie. Dit verkeersplan was gebaseerd op prioriteit voor de voetganger en de fietser, daarna het openbaar vervoer en tenslotte de laagste prioriteit voor het autoverkeer. Bij de herinrichting van de radialen en de centrumring werden daartoe vrijliggende fietspaden aangelegd met als gevolg



éénrichtingsverkeer voor het autoverkeer op een deel van de radialen en op de centrumring. De Emmastraat, maar ook het grootste deel van de Schapenkamp werd éénrichtingsverkeer.

Daarbij is het kruispunt voor Groot Gooiland heringericht tot een rotonde met een fontein. Deze fontein is later uit gebruik genomen en vervangen door een groen midden eiland. De ventweg voor groot Gooiland is daarbij - weliswaar in omgekeerde richting toegankelijk- in ere herstelt. Het grote voorplein is bijna geheel verhard met een zwarte steen. Het plein wordt niet als prettige verblijfsruimte ervaren.

## 2. Procedureel kader

### Structuurvisie & Centrumvisie

In de in 2013 vastgestelde Structuurvisie Hilversum 2030 is aangegeven dat het (kernwinkel)centrum geconcentreerd wordt en dat uitsluitend het noordelijke deel van de Groest in aansluiting op het Langewenst nog volwaardig voetgangersgebied zal zijn. Over de bereikbaarheid van het centrum vanuit de zuid- en oostkant en de inrichting van de openbare ruimte van deze verbinding staat in de Structuurvisie o.a. het volgende:

*“Gelijktijdig met het intensiveren van functies, vooral aan de oostzijde van het centrum, wordt ook de wegenstructuur aangepast. De centrumring-oost (Emmastraat, Schapenkamp en Koninginneweg) is in 2030 weer tweerichtingsverkeer geworden. Daarnaast is de centrumring dan om de Markt heen gelegd.*

*Er is dan een heldere en mooie rechtstreekse entree van het centrum ontstaan vanaf de zuidzijde van Hilversum. Het Gooilandplein functioneert hierbij als stadsentree. Bijkomend voordeel is dat veel verkeer vanuit het zuiden nu via Emmastraat/Groest-Zuid het centrum van Hilversum bereikt in plaats van een route over het kruispunt Schapenkamp/Prins Bernhardstraat bij de Beatrixtunnel.”*

*“De bezoekers vanuit het zuidoosten komen het centrum in via de Emmastraat op het Gooilandplein bij de iconen Gooiland en de Vituskerk. Aan weerszijden van het Gooilandcomplex is nieuwe bebouwing gekomen, met horeca, wonen en leisurefuncties. Bij de planvorming zijn hoge architectonische kwaliteitseisen gesteld om de icoon weer de allure van vroeger te geven. Hierdoor heeft dit monument zowel ruimtelijk als functioneel weer een prominente rol gekregen in het centrum van Hilversum.”*

In de in 2015 vastgestelde Centrumvisie is verder ingezoomd vanuit de Structuurvisie. De ambitie is een aantrekkelijk centrum te realiseren dat aansluit bij de identiteit van Hilversum. Een centrum dat:

- aantrekkelijk is om te bezoeken voor Hilversummers, bezoekers uit de regio en van daarbuiten;
- aantrekkelijk is om er te ondernemen en culturele initiatieven te ontplooiën;
- aantrekkelijk is om er te wonen.

Dit wordt bereikt door de kwaliteit en met name het onderscheidend vermogen van het centrum te verhogen. De aantrekkelijkheid van een centrum is echter niet enkel afhankelijk van de voorzieningen ter plekke, maar ook door de mate waarin die voorzieningen te bereiken zijn.

De bereikbaarheid van Hilversum is met Plan Wegen en het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum e.o. verbeterd. Er zijn echter een aantal wensen blijven liggen; enerzijds door veranderingen in de samenleving, anderzijds door gewijzigde inzichten de inrichting van de openbare ruimte.

Over de bereikbaarheid van het centrum vanuit de oostkant en de inrichting van de openbare ruimte van deze verbinding staat in de Centrumvisie o.a. het volgende:

*“De Centrumring is uitgevoerd als eenrichtingsverkeer tegen de klok in. De bereikbaarheid en toegankelijkheid van het centrum wordt hierdoor met name vanuit noordelijke en zuidelijke richting als matig ervaren. Met behoud van ruimte voor de fiets, een goede oversteekbaarheid en verkeersveiligheid wordt op onderdelen van de Centrumring en in de Emmastraat tweerichtingsverkeer teruggebracht.”*



*“Met het realiseren van tweerichtingsverkeer op de Emmastraat rijden bezoekers weer rechtstreeks en via een logische route via het Gooilandplein (in plaats van via het Achterom) het centrum in naar de parkeergarage van Hilvertshof. Deze rechtstreekse ontsluiting maakt het centrum aan deze zijde beter en helder toegankelijk. Bezoekers ervaren met deze entree tussen Gooiland en Sint-Vituskerk ook de pracht van Hilversum. Realisatie van tweerichtingsverkeer is mogelijk met inachtneming van een aantal randvoorwaarden.”*

De randvoorwaarden voor het project zoals die zijn meegegeven in de Centrumvisie zijn:

- Herinrichting van het Gooilandplein om het verkeer beter te laten doorstromen;
- Mogelijke maatregelen zijn een bypass voor rechts afslaand verkeer, herinrichting tot een kruising met verkeerslichten of herinrichting tot voorrangspointje;
- Herinrichting van de Groest-Zuid tot aan de parkeergarage Hilvertshof als rijweg voor auto's en bussen, zodat een herkenbare, veilige route naar de parkeergarage ontstaat;
- Om tweerichtingsverkeer mogelijk te maken zal een parkeerstrook in de Emmastraat moeten vervallen;
- Realisatie van goede oversteekplaatsen voor de langzaam verkeersdeelnemers;
- Uitgangspunt is dat het huidige verkeersregime in het Achterom (50 km per uur) behouden blijft. Deze route is vooral van belang voor autoverkeer dat vanuit de Emmastraat richting Beatrixtunnel, het Station of de markt wil rijden.

### Overige projectkaders

Bij het maken van het schetsontwerp en de aanvraag van het projectkrediet is rekening gehouden met:

- Het project Ondergrondse Containers Hilversum Centrum; het GAD heeft de doelstelling de huisvuilzakken in het centrum van Hilversum te vervangen door ondergrondse verzamelcontainers. De locaties binnen het plangebied zijn geïntegreerd in dit project.
- Het project HOV is in tijd randvoorwaardelijk voor de uitvoering van het project. Daarnaast draagt de uitvoering bij aan het afwikkelen van het verkeer op de omleidingsroute.
- Het project draagt bij aan het project 1.000 bomen / 3 tinten groen waarin zo veel mogelijk bomen worden geplant in Hilversum.
- Het groendbeleidsplan en Hilversum Buiten bieden randvoorwaarden voor het ontwerp.
- De werkzaamheden vinden plaats op eigen grond en binnen de bestemming Verkeer.

### 3. Verkeerskundige & ruimtelijke verkenning

#### Uitgangspunten

De (lange termijn) ambities in de Centrumvisie vormen uitgangspunt bij de start van de ontwerpfase. Dit betekent dat in de (verkeerskundige) analyses is uitgegaan van het instellen van 2-richtingsverkeer in de Emmastraat, het instellen van 2-richtingsverkeer op de Schapenkamp en verlegging van de centrumring om het marktplein. Deze wijzigingen in de verkeerscirculatie rond het centrum hebben ook gevolgen voor het verkeersaanbod op de aansluiting Emmastraat / Schapenkamp / Groest / Langestraat.

De verkeerskundigen mogelijkheden op netwerkniveau zijn bij het opstellen van de ontwerp centrumvisie onderzocht<sup>1</sup>. De vormgevingsaspecten van de aansluiting Emmastraat / Schapenkamp / Groest / Langestraat zijn vervolgens nader onderzocht.

#### Probleemanalyse

Als gevolg van het instellen van tweerichtingsverkeer op de Emmastraat neemt de verkeersbelasting op de rotonde Gooilandplein toe. Onderzocht is of het toekomstige verkeersaanbod met de bestaande inrichting goed kan worden verwerkt of dat aanpassing van de kruising noodzakelijk is.

Uit praktijkobservaties is bekend dat in de huidige situatie al regelmatig wachtrijen staan tot aan de Neuweg (en Brinkweg). Met een verwachte toename van het verkeersaanbod neemt de kans op wachtrijvorming verder toe. Uit de verkeerskundige probleemanalyse blijkt de avondspits de maatgevende situatie te zijn waarbij de kans op wachtrijvorming in de Langestraat het grootste is. In de ochtendspits worden geen problemen met de verkeersafwikkeling verwacht.

#### Ruimtelijke verkenning

Aanpassing van de aansluiting Emmastraat / Schapenkamp / Groest / Langestraat is dus noodzakelijk om wachtrijvorming rondom de aansluiting te beperken. Hierbij zijn de volgende denkrichtingen verkend:

1. Ongewijzigde inrichting Gooilandplein
2. Herinrichting Gooilandplein tot voorrangspointje;
3. Herinrichting Gooilandplein tot turborotonde;
4. Realisatie bypass Langestraat richting Emmastraat;
5. Realisatie VRI aansluiting.

De verschillende denkrichtingen zijn uitgewerkt in schetsontwerpen aan de hand waarvan de verdere (ruimtelijke) toetsing en analyse heeft plaatsgevonden. Hierbij is gekeken naar de volgende aspecten:

- Kwaliteit verkeersafwikkeling:  
Bieden de denkrichtingen voldoende capaciteit om het (toekomstige) verkeersaanbod af te wikkelen. De kwaliteit van de verkeersafwikkeling is beoordeeld aan de hand van verkeerskundige berekeningen van verwachte wachttijden en wachtrijen;
- Verkeersveiligheid:  
Er is kwalitatief gekeken of er aandachtspunten met betrekking tot de verkeersveiligheid te benoemen zijn. Hierbij is bijvoorbeeld gekeken naar de conflictkans (ontstaan er nieuwe conflictbewegingen), oversteeklengte, kans op afdekongvallen, etc.



- Langzaam verkeer:  
Gekeken is naar de routing voor het fiets- en voetgangersverkeer: ontstaan er omrijafstanden, extra oversteekbewegingen, etc.?
- OV doorstroming:  
De kwaliteit van de doorstroming van de bus wordt hoofdzakelijk bepaald door de kwaliteit van de algehele verkeersafwikkeling. Momenteel maken 5 buslijnen gebruik van de route Langestraat -> Groest (lijn 1, 104, 105, 121 en 206). Iedere (2-urige) spitsperiode maken passeren in totaal 18 bussen het Gooilandplein (per dag in totaal 104 busbewegingen).
- Eigendom / bestemmingsplan:  
Op basis van de schetsontwerpen is in beeld gebracht of de verschillende ontwerp oplossingen binnen de huidige eigendomsgrenzen / bestemmingsgrenzen te realiseren zijn.
- Fasering:  
Inzet is om de in 2016 te starten met de herinrichting van de Emmastraat / Groest / en het Gooilandplein. Onderzocht is welke (wettelijke) procedures doorlopen moeten worden voordat tot realisatie over kan worden gegaan (bestemmingsplanprocedure, onteigeningsprocedure, verkeersbesluit);
- Kosten:  
Aan de hand van expert judgement zijn de verwachte kosten van een oplossingsrichting ingeschat.
- Verblijfskwaliteit:  
Voor het bepalen van de verblijfs- of ruimtelijke kwaliteit van de ontwerp oplossingen is gekeken naar de volgende deelaspecten:
  - % aandeel verkeersruimte: neemt de benodigde verkeersruimte toe ten opzicht van de huidige situatie (in verhouding tot de verblijfsruimte);
  - Groen: Zijn er mogelijkheden om de groenstructuur te versterken (rekening houdend met aanwezige kabels en leidingen);
  - Entree: is er voor verkeersdeelnemers vanuit het zuiden een herkenbare entree naar het centrum (zicht op centrum vanuit Emmastraat);
  - Versnippering: ontstaat er één grote verblijfsruimte of wordt de ruimte doorsneden door infraroutes;
  - Bebouwde omgeving: Bij de bouw van het Gooilandtheater was de auto een nog relatief nieuw en interessant fenomeen. De snelheid van de auto is in het ontwerp van het gebouw vertaald naar de ronde vorm. De (ventweg)weg direct voor het Gooilandtheater heeft hierdoor ook een historische kwaliteit.

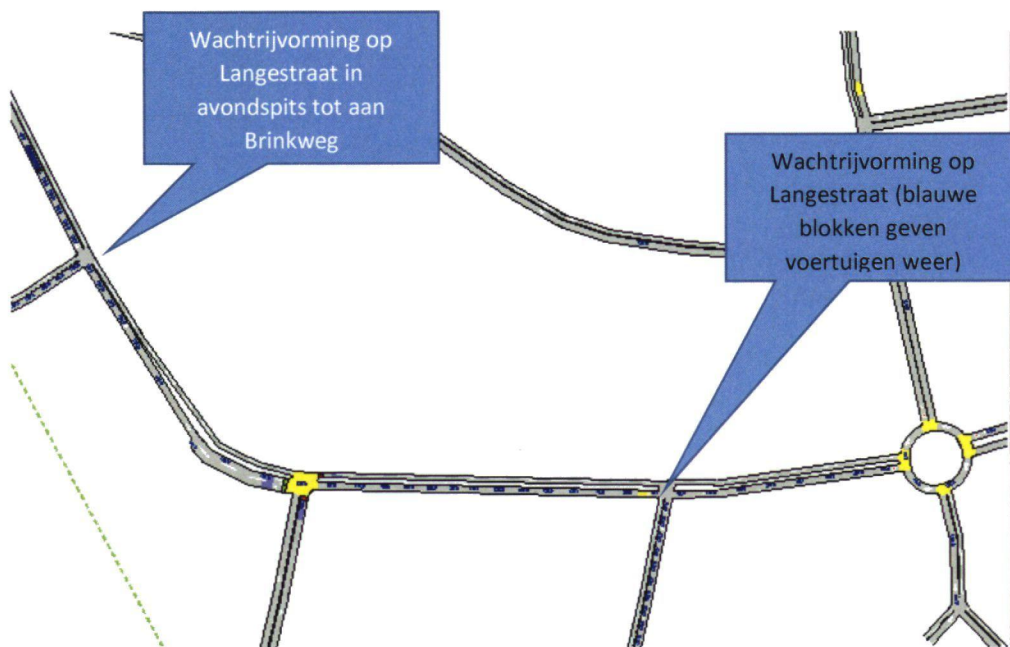
Om een indruk te krijgen van de esthetische kwaliteit van de ontwerp oplossingen is ook een verbeelding gemaakt. Deze dient met name om beter antwoord te krijgen op de vraag of er ook een aantrekkelijke entree voor het centrum ontstaat (bij de verschillende principe oplossingen).

## Conclusie

Kort samengevat kent de huidige enkelstrooksrotonde als belangrijkste nadeel dat de verkeersafwikkeling in met name de avondspitsperiode niet voldoet. Al in de huidige situatie treedt, in een drukkere avondspits, stagnatie op in de Langestraat. Met een toename van het verkeersaanbod zal deze problematiek toenemen.

De verschillende oplossingsrichtingen kennen voor- en nadelen. In grote lijnen wordt de keuze voor een oplossingsrichting enerzijds bepaald door het vermogen bij te dragen aan een logische en

allurevolle entree en anderzijds aan het vermogen om de bereikbaarheid voor het gemotoriseerde verkeer te verbeteren.



Figuur 1; Wachtrijvorming Langestraat in avondspits (blauwe blokken geven voertuigen weer) tot aan Brinkweg

Daarbij is duidelijk dat de huidige enkelstrooksrotonde onvoldoende capaciteit biedt om het verkeer in (piek)spitsperioden af te wikkelen. Ook een voorrangspointje voldoet niet aan deze basiseis. Een VRI aansluiting lijkt, gezien het ruimte beslag van de voorsorteervakken en vanwege de verkeersinstallatie op zich, verder niet voldoende tegemoet te komen aan de wens om een allurevolle entree te realiseren. Het ruimtebeslag van een turborotonde is beduidend groter dan van een rotonde met bypass (kwart turborotonde). Een volledige turborotonde is ook niet nodig, omdat er alleen wachtrijvorming zal ontstaan in de Langestraat. Aanbevolen wordt daarom om het Gooilandplein her in te richten tot een rotonde met bypass.

Vanuit haalbaarheid en het creëren van een aantrekkelijke entree tot de stad heeft de combinatie van de rotonde met een bypass sterk de voorkeur.



## 4. Nut en noodzaak

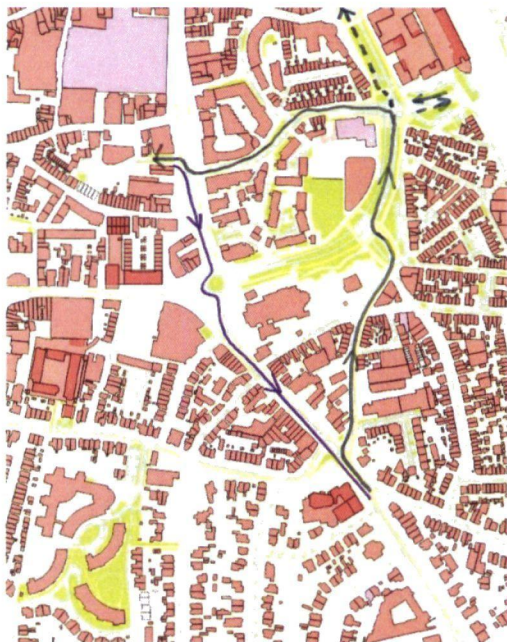
Aan de hand van de beleidsdoelen is het nut en de noodzaak van de aanpak van de Emmastraat / Gooilandplein en Groest is onderzocht. Beschreven is welke bijdrage de herinrichting van de Emmastraat / Gooilandplein en Groest kan leveren aan het bereiken van deze doelen.

### Uitgangspunten

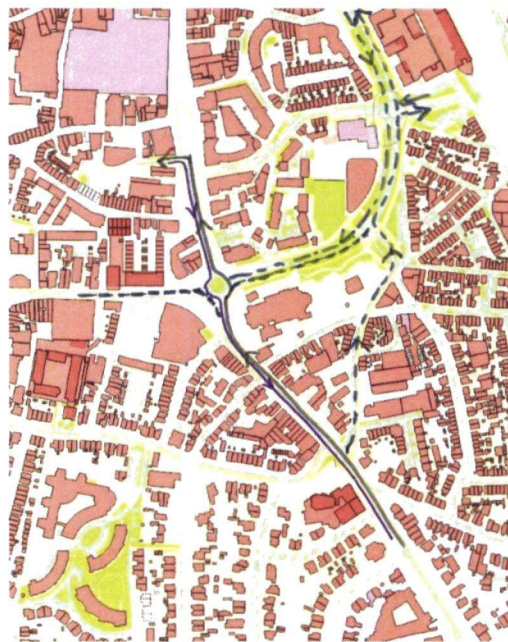
Uitgangspunt, zowel vanuit de Structuurvisie als vanuit de Centrumvisie is dat een bezoeker het centrum aantrekkelijker gaat ervaren als hij of zij er op een gemakkelijke en logische route eenvoudig kan komen. Een goede bereikbaarheid te voet, per fiets, openbaar vervoer en auto is daarom een randvoorwaarde. Net als het comfortabel parkeren van auto en fiets.

Met het realiseren van tweerichtingsverkeer in de Emmastraat rijden bezoekers net als voorheen weer rechtstreeks via het Gooilandplein het centrum in naar de parkeergarage van Hilvertshof. Deze rechtstreekse route maakt het centrum aan deze zijde beter en logischer toegankelijk. Bezoekers ervaren met deze entree tussen Gooiland en Sint-Vituskerk ook de pracht van Hilversum met de twee Rijksmonumenten als entree: De Vituskerk en het Grand Hotel Gooiland. Bezoekers aan het centrum die naar het station of de markt willen gaan, kunnen gebruik blijven maken van de route via het Achterom en Schapenkamp.

Omdat er in de Structuurvisie en de Centrumvisie ook de ambitie staat weer tweerichtingsverkeer op het gehele Schapenkamp in te voeren (Centrumring in twee richtingen om de markt heen), zal het kruispunt Schapenkamp-Pr. Bernhardstraat-Beatrixtunnel zwaarder belast gaan worden. Door het autoverkeer vanuit de Emmastraat weer rechtstreeks via de Groest-Zuid naar de parkeergarage Hilvertshof te leiden, zal dit kruispunt minder belast gaan worden met dit verkeer en zal de doorstroming op de Centrumring Schapenkamp beter zijn dan wanneer dit bestemmingsverkeer naar de Hilvertshof wél via de Schapenkamp zou blijven worden afgewikkeld. Wellicht is een linksaf-verbod Schapenkamp-Prins Bernhardstraat zelfs ook nog een optie.



Figuur 2 Huidige route



Figuur 3: Nieuwe route



De noodzaak tot invoering van tweerichtingsverkeer in de Emmastraat wordt ingegeven door de wens om de bereikbaarheid en toegankelijkheid voor het autoverkeer te vergroten via logische routes, de doorstroming op de centrumring te verbeteren en aantrekkelijke wandel- en fietsroutes naar het centrum te realiseren. Hierna wordt ingegaan op de verschillende aspecten, zodat nut en noodzaak van het instellen van tweerichtings verkeer in de Emmastraat in een ruimer verband wordt onderbouwd.

### Bereikbaarheid en toegankelijkheid voor het autoverkeer vergroten

In een burgerpanel enquête (april 2015) is o.a. gevraagd naar de kwaliteit van het functioneren van de centrumring. Daarbij werd (door de ruim 600 respondenten) veelvuldig gewezen op de huidige verkeerscirculatie: zo werd door 10% van de respondenten de wens uitgesproken om het aantal wegen met éénrichtingsverkeer te beperken. Het creëren van een logische route van en naar één van de hoofdbestemmingen in het centrumgebied (Hilvertshof) draagt bij aan deze wens.

Invoering van tweerichtingsverkeer in de Emmastraat kan niet los gezien worden van een reconstructie / aanpassing van het Gooilandplein: door aanpassing van het Gooilandplein kan de doorstroming op de centrumring worden verbeterd. Wachtrijvorming in de Langestraat (voor het Gooilandplein) kan hierdoor worden beperkt. Verbeteren van de doorstroming op de centrumring is ook wenselijk met het oog op:

De stagnatie op het kruispunt Schapenkamp-Pr. Bernhardstraat-Beatrixtunnel: De verkeersdoorstroming op de aansluiting Schapenkamp – Prins Bernhardstraat – Beatrixtunnel is een punt van aandacht. Als gevolg van het instellen van tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp zal de verkeersbelasting op deze kruising verder toenemen. Door het autoverkeer vanuit de Emmastraat via het Gooilandplein en de Groest rechtstreeks naar de Hilvertshof te leiden, kan de doorstroming op de centrumring ter plaatse van het kruispunt Schapenkamp-Pr. Bernhardstraat-Beatrixtunnel worden verbeterd.

De gewenste invoering van tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp: Door invoering van tweerichtingsverkeer op de Schapenkamp zal de hoeveelheid verkeer richting het Gooilandplein ook toenemen. Met een reconstructie van het Gooilandplein in combinatie met invoering van tweerichtingsverkeer in de Emmastraat kan de doorstroming worden verbeterd;  
De geplande realisatie van de Oosterengwegtunnel (HOV): Het Gooilandplein maakt tijdens de bouw van deze tunnel onderdeel uit van een omleidingsroute en zal gedurende een periode van ruim 2 jaar zwaarder worden belast.

### Optimaliseren van bewegwijzering naar en in het centrum

De invoering van tweerichtingsverkeer in de Emmastraat kan ogenschijnlijk los worden gezien van de wens om de bewegwijzering naar het centrum te verbeteren. Idealiter wordt het wegennet echter zo vormgegeven dat het voor een ieder (ook zonder bewegwijzering) logisch leesbaar is: bewegwijzering zou dus een laatste maatregel moeten zijn om de routekeuze van verkeersdeelnemers hooguit nog een keer te bevestigen. De huidige afslag Emmastraat – Achterom wordt, omdat verkeersdeelnemers al zicht hebben op het centrumgebied (De Vitus), als onlogisch ervaren. Vandaar dat hier dus een bewegwijzeringsbord is geplaatst om aan te geven dat er richting centrum op dit punt rechtsaf moeten worden geslagen. Omdat veel bezoekers van de binnenstad van Hilversum al lokaal bekend zijn met deze route zal het optimaliseren van bewegwijzering dus minder bijdragen aan de leesbaarheid van het wegennet dan de invoering van tweerichtingsverkeer.





Figuur 4: Richting Centrum: hier rechtsaf!

### Comfortabele parkeervoorzieningen voor de auto met passend parkeerregime

Invoering van tweerichtingsverkeer in de Emmastraat betekent dat de parkeerstrook aan de oostzijde (niet-winkelzijde) zal komen te vervallen. In potentie neemt hierdoor de autobereikbaarheid van de winkels langs de Emmastraat af. Uiteraard blijven aan de zijde van de winkels de parkeerplaatsen gehandhaafd. De parkeervakken aan de overzijde zullen echter gaan verdwijnen bij het invoeren van tweerichtingsverkeer. Het soms wat lastiger inparkeren aan de linkerkant en het van daaruit enigszins onveilig oversteken van de rijweg naar de winkels toe, komt daarmee ook te vervallen.

Vanuit de winkeliers van de Emmastraat is eerder wel verzocht om verlenging van de maximale parkeerduur. Deze wens suggereert dat er voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is om langduriger parkeren mogelijk te maken. Dit beeld wordt ondersteunt door parkeertellingen waaruit de hoogste parkeerdruk in de nachtelijke uren (niet winkeluren) blijkt. Zelfs die parkeerdruk is met een bezetting van 40% nog bescheiden te noemen. Verder is er nog steeds sprake van onderbenutting in de Gooilandgarage. Opheffing van maaiveldplekken kan bijdragen aan een betere bezetting van deze (gemeentelijke) garage.

### Aantrekkelijke wandel- en fietsroutes naar het centrum

Reconstructie van de Emmastraat (invoering van tweerichtingsverkeer) betekent een aanpassing van het wegprofiel: opheffing parkeren aan één zijde. Hierdoor ontstaat in potentie een rustiger en fraaier straatbeeld (minder stilstaand blik, waar auto's tussendoor rijden) dat de kwaliteit van de Emmastraat als toegangsroute naar het centrum vergroot. Er blijven aan weerszijden vrijliggende fietspaden en het trottoir blijft aan de zijde van de winkels even breed. Tweerichtingsverkeer doet daarbij ook beter recht aan de historische functie van de Emmastraat als hoofdvalsroute naar de Groest. Zoals eerder aangegeven kan invoering van tweerichtingsverkeer op de Emmastraat niet los worden gezien van de herinrichting van het Gooilandplein: Ook hier ontstaan kansen om de kwaliteit van de openbare ruimte te versterken en een aantrekkelijker verblijfsgebied te realiseren (o.a. meer groen).

### Stedebouwkundig logische en aantrekkelijke route

De invoering en reconstructie van de Emmastraat met tweerichtingsverkeer biedt ook kansen om een kwalitatief fraaiere en logische route naar het centrum te realiseren. Bij veel steden rij je, als je naar het centrum wilt, gevoelsmatig naar een oude kerktoeren toe. In Hilversum lijkt dat ook goed te gaan totdat je er bijna bent. Dan wordt je (letterlijk) via het Achterom geleid en moet je via bebording verder worden geleid. Veel bezoekers spreken dan ook als ze Hilversum inrijden over desoriëntatie en de weg kwijt raken. Door aan 1 zijde zoveel mogelijk een laanbomenstructuur in

stand te houden, blijft de Emmastraat een groen karakter behouden. Dit kan versterkt worden door de aanplant van extra bomen bij het kruispunt Emmastraat/Koningstraat/Achterom en door de aanplant van extra bomen op het Gooilandplein.

Bovendien komt bij het herinrichten van de Emmastraat met tweerichtingsverkeer, de hoofdinvalsroute vanuit het zuidwesten uit op een plek met 'allure': het Gooilandplein, een prachtige entree van het centrum met aan twee zijden een Rijksmonument: Gooiland en Vituskerk. Invoering van tweerichtingsverkeer is ook meer in lijn met de historische functie van de Emmastraat als invalsroute (voor alle verkeer) vanuit het zuidoosten naar het centrum.

#### Verplichting vanuit de wegenverkeerswet

De gemeente heeft vanuit de wegenverkeerswet de verplichting om de vrijheid van het verkeer zoveel mogelijk te waarborgen. Voor het beperken van de vrijheid van het verkeer (door bijvoorbeeld handhaving van éénrichtingsverkeer) moet dus een goede motivatie bestaan (in geval van reconstructie van de Emmastraat).



## 5. Verantwoording Schetsontwerp

Dit hoofdstuk beschrijft per wegsectie (Emmastraat – Gooilandplein – Groest) de ontwerpkeuzes en achtergronden. Achtereenvolgens worden de wegsecties kort getypeerd, is de opgave kort samengevat en wordt het ontwerp aan de hand van de thema's verkeer, landschap, groen en specifieke locaties behandeld.

### Emmastraat

De Emmastraat is een entree van allure richting centrum. Vanaf de splitsing Soestdijkerstraatweg / Utrechtseweg, rijd je tussen 2 rijen monumentale laanbomen, statige villa's en bijzondere bebouwing door in de richting van de Vitus. Om dan ineens rechtsaf het Achterom in te worden gestuurd en via een achterafroute, achter de Vitus langs, ergens anders op de binnenring uit te komen. Een verwarrende route met geringe uitstraling, die tijdens de laatste herinrichting in het eind van de vorige eeuw is ontstaan.

### Opgave

In de structuurvisie en centrumvisie is aangegeven dat een logischer route naar het centrum wenselijk is om de regionale betekenis van het centrum te behouden of te versteken. Door het opnieuw invoeren van tweerichtingsverkeer op de Emmastraat kan dat gerealiseerd worden. Bovendien ontstaat dan over de gehele zuidelijke entree naar het centrum een uitnodigende route met allure. Een route langs bebouwing van bijzondere architectuur die uitkomt bij twee spraakmakende monumenten van Hilversum: De St. Vitus, waarvan de locatie van oudsher de rand van het centrum markeerde, en Groot Gooiland, een prachtig hotel en theater van architect Duiker uit het begin van de vorige eeuw.

### Ontwerp

#### Verkeerskundig

In het ontwerp is gekozen voor behoud van de parkeerplaatsen aan de zijde van de winkels, omdat ze aan die zijde het meest gebruikt zullen worden. Bovendien wordt daarmee voorkomen dat er veelvuldig moet worden overgestoken om van de parkeerplaatsen naar de winkels te komen. Een andere reden om juist de parkeerplaatsen aan de oostzijde op te heffen is dat daar in voortuinen of op achtererven ook nog private parkeerplaatsen/terreinen liggen.

In het profiel zijn de vrij liggende fietspaden behouden om optimale veiligheid voor de fietser te waarborgen. Ook wordt zo voorkomen dat parkerende automobilisten een fietsstrook over moeten steken als ze gaan parkeren.

De bussen die stad uit over de Emmastraat rijden blijven dit doen. Of er in noordelijke richting een busroute wordt toegevoegd hangt af van toekomstige concessies.

In dit deel van de Emmastraat is geen extra halteplaats voorzien. Mocht de bus die nu over het Achterom rijdt, in de toekomst van de Emmastraat gebruik maken, dan zijn er voldoende halteplaatsen op de Schapenkamp en op de Groest om de passagiers uit te laten stappen.

Het aantal parkeerplaatsen bedraagt op dit moment 24 (inclusief de 3 plekken voor Groot Gooiland) en er is 1 laad en losplaats ter grootte van 2 parkeerplaatsen. De bezetting van de parkeerplaatsen is 's avonds 40 % en overdag nog lager. In de nieuwe situatie worden 18 parkeerplaatsen teruggebracht (9 in de Emmastraat en 4 plaatsen op het Achterom, 2 plaatsen in de Koningsstraat en 3 extra plaatsen in de Luitgardeweg). Daarnaast wordt de laad en losplaats ter grootte van 2 parkeerplaatsen teruggebracht. De totale capaciteit neemt daarmee af met 6 plaatsen. Overdag is dit geen probleem. Dan wordt er betaald geparkeerd, waarbij de parkeertijd maximaal 2 uur



bedraagt. Gezien de beperkte bezetting overdag is die verlengde parkeertijd recent ingesteld. Bovendien vormt de parkeergarage Koningstraat voor langparkeerders een goedkoper alternatief. Eventueel is de laad en loshalte door het instellen van venstertijden een deel van de dag als parkeerruimte te gebruiken.



's Avonds en op koopavonden is 40% van de plaatsen bezet. Dat betekent dat er ook geen parkeerprobleem is. Ook is er voor de bewoners in de buurten ten oosten en ten westen van de Emmastraat overdag en 's avonds nog parkeerruimte beschikbaar. Bewoners moeten dan wel iets verder lopen van en naar hun auto.



### Landschappelijke inpassing

Bij de herindeling van het profiel zijn de bomen aan de oostzijde gesitueerd, langs de buitenbocht. Bomen die de buitenbocht begeleiden vallen meer op in het straatbeeld en leveren daardoor een belangrijker bijdrage aan het groene beeld. Aan de oostzijde staat de bebouwing op iets grotere afstand van de bomen en ondergronds zijn minder kabels en leidingen aanwezig. Ook daardoor zullen de bomen aan de oostzijde sneller tot bomen van formaat uit kunnen groeien. Aan de zijde van de winkels versterken 2 bomen het groene beeld.

In totaal moeten er 13 bomen worden gekapt en kunnen er 4 blijven behouden. Er worden 7 nieuwe bomen aangeplant. Van de te kappen bomen beschikken er 3 over een slechte conditie. Van de andere bomen hebben veel bomen beschadigingen aan de stam.

Door de verharding van fietspad en trottoir op 1 niveau te leggen ontstaat een rustiger straatbeeld. Ook kan de verharding een warmere uitstraling krijgen door te kiezen voor gebakken klinkers voor de parkeerplaatsen en margestroken tussen fietspad en parkeervak (plusniveau Hilversum buiten). De lichtmasten bij de winkels staan nu aan de trottoirzijde van de fietspaden. Door ze te verplaatsen naar de margestrook tussen fietspad en parkeerruimte, blijft het trottoir vrij van obstakels, waardoor er meer ruimte is voor de voetganger.

Fietsnietjes om fietsen te stallen en parkeermeters worden geplaatst in 1 lijn met de parkeerstroken, in de extra ruimte naast inritten of aan weerszijden van de bomen. Dit wordt bij het opstellen van het voorlopig ontwerp verder uitgewerkt.

### Groen

Als boomsoort is gekozen voor een linde. Dat sluit aan bij de andere bomen in de Emmastraat en past bij de historie. Tijdens het opstellen van het VO kan in overleg met beheer en onderhoud bepaald worden of we ze allemaal nieuw planten, met betere ondergrondse groeiomstandigheden of dat we een deel van de bomen behouden.

### Kruispunt Emmastraat Achterom

De omzetting van de Emmastraat in een twee richtingen straat heeft consequenties voor dit kruispunt. Voor het kruispunt zijn verschillende opties onderzocht. Opties met of zonder aparte middenstrook voor links afslaand verkeer. Hoewel voor de doorstroming van het verkeer op de Emmastraat een aparte middenstrook niet nodig is, is er voor gekozen de middenstrook wel aan te brengen. De gekozen variant heeft als voordeel dat er aan weerszijden van de middenstrook veilige fietsoversteekplaatsen te maken zijn. Door de aansluitingen van de Koningsstraat en het Achterom in elkaars verlengde te leggen, schuift het kruispunt in noordelijke richting op en ontstaat een veiliger situatie voor de fietsers die op de Emmastraat rijden. In zuidelijke richting is er meer ruimte om het vrij liggende fietspad over te laten gaan in de fietsstrook op de rijbaan. In noordelijke richting wordt de fietser niet meer gesneden door verkeer dat het Achterom in rijdt. Bovendien zijn er met deze oplossing extra parkeerplaatsen te realiseren in de Koningsstraat.

### Containers

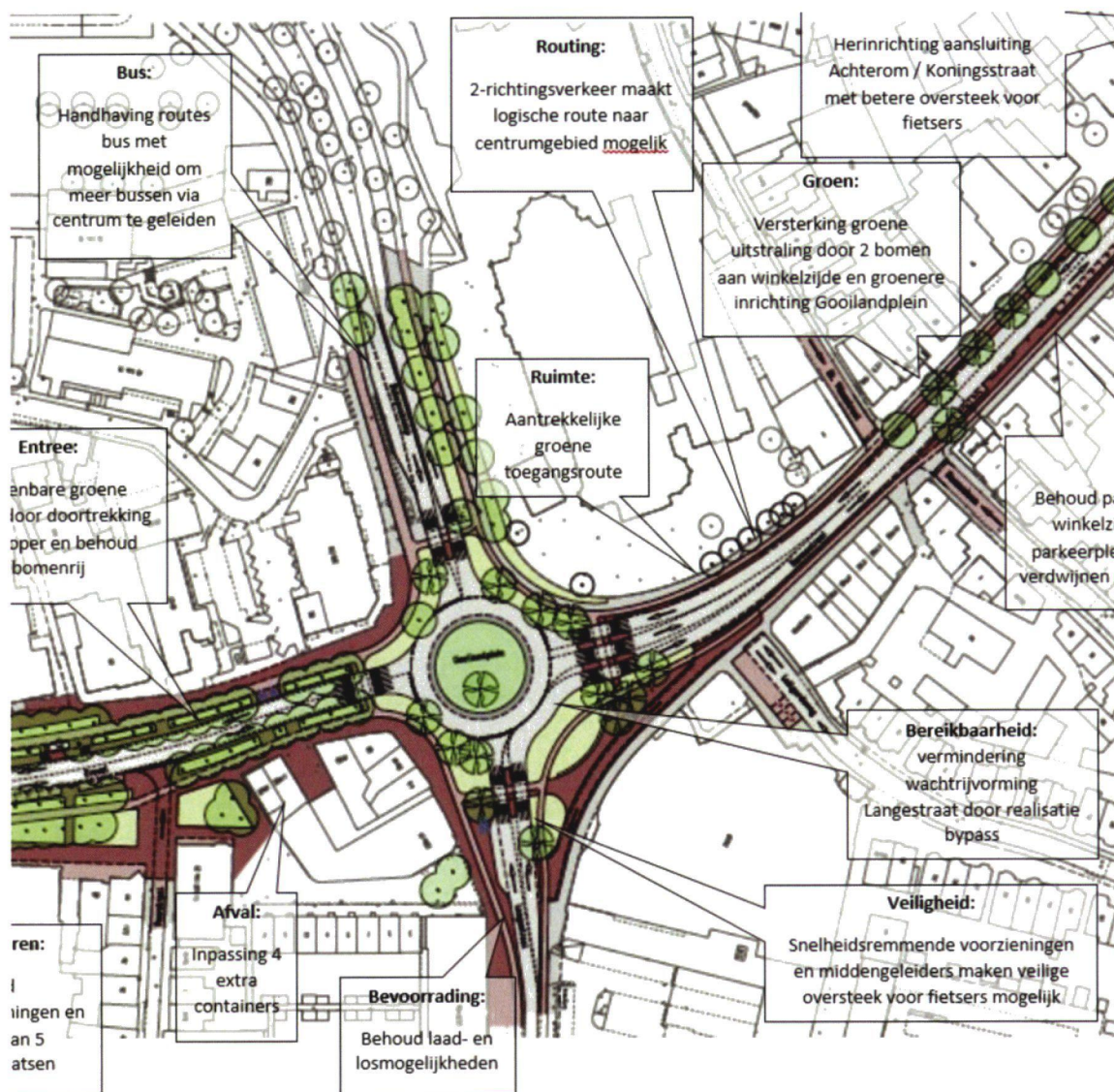
Aan de zuidzijde van de Koningsstraat lijkt ondergronds voldoende ruimte aanwezig om 2 ondergrondse containers aan te brengen. Aan de hand van extra gegevens van kabels en leidingen wordt dit tijdens het opstellen van het VO nader onderzocht.



## Gooilandplein

In de centrumvisie is aangegeven dat het Gooilandplein een aantrekkelijkere entree tot de binnenstad moet gaan vormen. Met name het groene karakter zou versterkt moeten worden. Daarnaast moet bekeken worden welke verkeerskundige aanpassingen aan het plein nodig zijn om voldoende capaciteit te bieden voor de te verwachten toename van het verkeer, die ontstaat door het instellen van tweerichtingsverkeer op de Koninginneweg en de Schapenkamp.

Vanuit de afdeling monumenten is aangegeven dat het wenselijk is om de ventweg (in de huidige rijrichting) voor Groot Gooiland te behouden. Als wezenlijk onderdeel van het monument, waarbij auto's voor kunnen rijden en bezoekers uit kunnen laten stappen, waarna de auto weer door kan rijden.



## Verkeerskundig

Uit de verkeerskundige studie van december 2015 is gebleken dat de huidige rotonde in de toekomst onvoldoende capaciteit biedt aan de toename van het verkeer. Met name in de Langestraat zullen langere wachtrijen ontstaan. Uit de verschillende onderzochte verkeerskundige



oplossingen is naar voren gekomen dat een rotonde in combinatie met een bypass van de Langestraat naar de Emmastraat een goede oplossing biedt, die ook de mogelijkheid biedt om een aantrekkelijke entree tot de stad te creëren.

Dit is vorm te geven als een kwart turborotonde waarbij de verkeersruimte zo compact mogelijk kan worden gehouden. Een turborotonde is een z.g. voorkeuzerotonde. Dit betekent dat de weggebruiker voordat hij de rotonde op rijdt een keuze moet maken voor de gewenste rijrichting. Op de rotonde hoeft de weggebruiker dan niet meer van rijrichting te wisselen (en ontstaan er geen weefconflicten, waardoor deze rotonde veiliger is). Dit wordt door overrijdbare rijbaanscheidingen ondersteund. Voor het Gooilandplein betreft het een gedeeltelijke voorkeuzerotonde en wel vanuit de richting van de Langestraat. Vanuit de Langestraat wordt de rotonde met twee rijstroken benaderd. Eén voor de richting Emmastraat en één voor de richting Schapenkamp en Groest. Op de Langestraat wordt dit door bebording vroegtijdig aan de automobilist duidelijk gemaakt.

Ruimte voor de extra rijstrook in de Langestraat wordt zowel aan de noord als aan de zuidzijde van de huidige rijbaan gevonden. Hierdoor zullen de aanliggende fietspaden ook opschuiven evenals de laad en losplaats aan de noordzijde van de weg. Ruimte voor de extra rijstrook langs de rotonde en op de Emmastraat wordt gevonden op het voorplein van Groot Gooiland. De laad en los plek ten noorden van de Langestraat blijft behouden. De locatie wordt wel iets in noordoostelijke richting verschoven.

De twee rijbanen voegen op de Emmastraat via een weefvak weer samen tot 1 rijbaan. Normaal gesproken heeft alle verkeer (auto, fiets en voetganger) op de rotondes binnen de bebouwde kom voorrang. In dit geval wordt, vanwege de gewenste doorstroming en slechte ervaringen met de fietser in de voorrang in het verleden, er voor gekozen om de fietser en voetganger uit de voorrang te halen. De oversteekplaatsen zijn daarom op grotere afstand van het midden eiland gesitueerd en er zijn vluchtheuvels aangebracht tussen de over te steken rijstroken. Er kan op een veilige manier in etappes worden overgestoken. Om de automobilist extra te attenderen op de oversteeklocaties van fietsers en voetgangers worden deze op een drempel gesitueerd.

De ventweg voor Groot Gooiland is in het ontwerp behouden. In 1 richting (vanaf de Emmastraat richting Langestraat) kan hier worden voorgereden en kunnen passagiers worden uitgezet of opgehaald. Deze rijrichting is een bewuste keuze, om te voorkomen dat het een sluiproute wordt van de Langestraat naar de Emmastraat.

De bestaande busroutes zijn gehandhaafd. De maatvoering van de rotonde is daar op afgestemd.

Door de extra rijstrook op de Emmastraat is er geen ruimte meer voor de 3 parkeerplaatsen tegenover de ijssalon. Deze worden gecompenseerd in de Luitgardeweg naast de bestaande gestoken parkeervakken. De daar aanwezige fietsstalplaatsen komen op het pleintje voor Groot Gooiland.

#### [Landschappelijke inpassing](#)

Het midden eiland van de rotonde is vergroot, waardoor het verharde plein voor Groot Gooiland in omvang afneemt. Het midden eiland en de bermen tussen fietspad en rijbaan krijgen een groene invulling. Deze stadsentree krijgt daarmee een meer bij Hilversum passende uitstraling. Met bomen, gazon en een bloemrijke lage beplanting.

In het midden eiland wordt een meerstammige boom of een groepje bomen geplant en aan de randen van de rotonde worden meerdere bomen toegevoegd.

Het plein voor Gooiland wordt kleiner, maar beter in verhouding tot de ruimte op de rest van het plein en meer in samenhang met de benodigde gebruiksruimte. Groenvakken langs de randen van het plein schermen de ruimte af van het verkeer op de rotonde en bypass. Voor de ijssalon kan te midden van een paar bomen, terrasmeubilair worden geplaatst, waar mensen hun ijsje op kunnen eten. Voor het Gooiland blijft de ruimte open zodat de architectuur van het monument volledig tot haar recht komt. Een veld met lage beplanting verzacht het beeld. Een gebogen bank, langs de beplantingstrook, biedt ruimte aan bezoekers van Gooiland om op elkaar te wachten voordat ze naar binnen gaan.

De fietsen kunnen gestald worden in de fietsklemmen aan de zuidzijde van het plein.

Afhankelijk van de reacties op het schetsontwerp zal tijdens opstellen van het VO nader worden bekeken of het pleintje voor Groot Gooiland wordt ingericht als shared space of dat we de ruimte voor de fietser en de voetganger, apart zullen aangeven.

#### Containers

Door de aanleg van de Bypass is er geen ruimte meer voor de glascontainer op het plein voor de ijssalon. Met het GAD zal worden afgestemd of de functie van de glascontainer kan worden meegenomen in het nieuwe systeem van ondergrondse containers voor Emmastraat, de Langestraat en de Groest, met vier gescheiden afvalfracties.

Naast de laad en los zone aan de Langestraat resteert ondergronds ruimte voor 2 ondergrondse containers

#### Groest

Vanuit de centrumvisie is de opgave om het zuidelijke deel van de Groest onderscheidend in te richten ten opzichte van het noordelijk deel. Tegelijkertijd moet de Groest wel een eenheid blijven, zoals aangegeven in het groenbeleidsplan. Met name de verkeerskundige functie, als auto-entree naar de binnenstad (en de Hilvertshofgarage) moet verduidelijkt worden.

In de centrumvisie en bij het opstellen van het ontwerp voor het marktplaatsplein bleek er ook vraag naar vervanging van de penterklinker door een ander materiaal. Op de Groest is een deel van de kastanjes in lichte of zwaardere mate aangetast door de kastanjabloedingsziekte. Daarom is er ook een visie gewenst op het hoe en wanneer vervangen van de kastanjes.

#### Ontwerp

##### Verkeerskundig

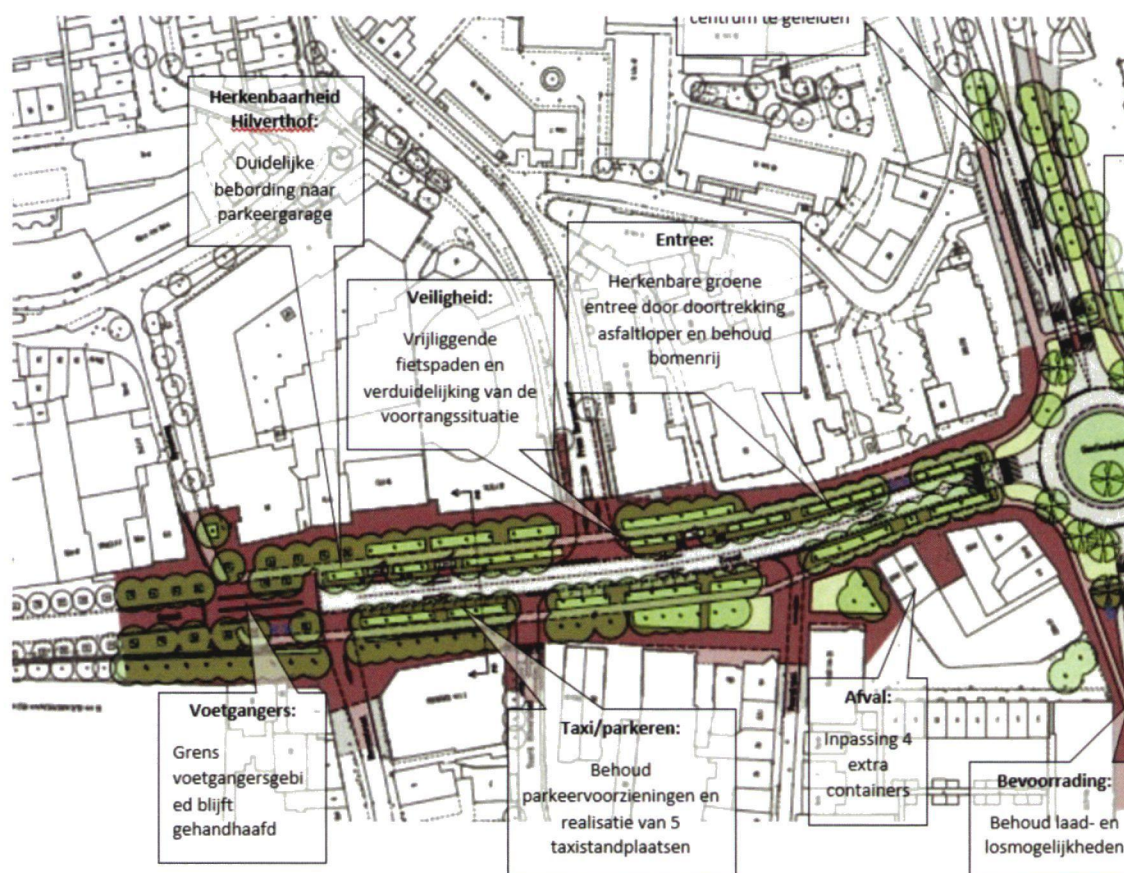
Het zuidelijke deel van de Groest blijft, in aansluiting op de radiaal Emmastraat, een 50 km-weg in twee richtingen, met vrij liggende fietspaden. De rijbaan, het voetgangersgebied en de fietspaden blijven in de voorrang ten opzichte van de zijwegen. Omdat de Emmastraat een tweerichtingenweg wordt (en omdat de mogelijkheid om linksaf te slaan van de Schapenkamp naar de Bernhardstraat wordt opgeheven) zal het zuidelijke deel van de Groest meer gebruikt worden als auto-entree tot de binnenstad. Tot aan de Herenstraat krijgt de rijbaan asfaltverharding, die zich duidelijk onderscheidt van de verharding van het fiets en voetgangersgebied.

De bestaande busroutes en haltes zijn in het plan behouden. De haltes blijven herkenbaar, als iets verhoogde plateau's langs de rijbaan. In de toekomst kunnen hoer ook andere lijnen halteren als dat vanuit een nieuwe concessie wenselijk is.

Voor vergunninghouders is er behoefte aan voldoende parkeerruimte in het centrum. Door bouwplannen elders in het centrum neemt de beschikbare parkeerruimte af. Uit een recent



uitgevoerde parkeerbalansmeting is gebleken dat er in het centrum meer dan voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. Zowel op maaiveld als in de parkeergarages. De parkeerdruk is niet overal gelijk verdeeld. De bezetting van de huidige parkeerplaatsen bedraagt 86%. Dat betekent dat 10 van de 12 beschikbare plaatsen bezet zijn. Daarom is het van belang dat op dit deel van de Groest ca. 10 parkeerplaatsen beschikbaar blijven.



In het ontwerp is het huidige aantal parkeerplaatsen behouden (12) en er worden 2 plaatsen aan toegevoegd. Er is vraag naar 5 taxistandplaatsen. Als die worden toegewezen blijven er 9 parkeerplaatsen beschikbaar om gewoon te parkeren. Dat is 1 plaats minder dan in de huidige bezetting.

De bevoorrading blijft hetzelfde als in de huidige situatie. Alleen nabij de Groest 110 t/m wordt de bevoorrading iets ruimer. Het doorsteekje dat hiermee vervalt komt ten goede aan extra parkeerruimte. Ook er wordt een parkeerplaats toegevoegd nabij huisnr. 104.

Bij de uitwerking van het schetsontwerp tot een voorlopig ontwerp zal bekeken worden of er nog extra fietsklemmen moeten worden geplaatst.

#### Landschappelijke inpassing

Samenhang met het noordelijke deel van de Groest wordt gewaarborgd door behoud van de doorlopende bomenrijen en de continuïteit in het type verharding voor de voetgangers en fietsers.

Het andere karakter van het zuidelijke deel van de Groest wordt zichtbaarder gemaakt door onder de bomen groenstroken aan te brengen met bodembedekkers en door de aanleg van grotere groenplekken, op het deel waar de Groest het breedst is. Kris kras bewegingen voor de voetgangers

worden daardoor minder voor de hand liggend en de straat krijgt ook een ander karakter dan het echte winkelgedeelte. De ruimte voor de voetganger wordt wat kleinschaliger en het extra groen geeft een prettiger sfeer.

Veertig procent van de kastanjes in dit deel van de Groest is in lichte of zwaardere mate aangetast door de kastanjabloedingsziekte. Bomen die zwaar zijn aangetast kunnen het beste op kortere termijn verwijderd worden. Bomen die in lichte mate zijn aangetast kunnen nog een aantal jaren mee. Lastig is in te schatten hoelang dat nog is. Daarbij speelt ook nog mee dat de bomen destijds erg dicht op elkaar zijn aangeplant, waardoor ze niet goed tot volwaardige bomen kunnen uitgroeien.

Bij het opstellen van het VO zal nader worden bekeken, hoe de bomen het beste vervangen kunnen worden. Daarbij denken we vooralsnog aan: de bomen om en om weghalen en vervangen door een nieuwe soort. Als die nieuwe bomen dan na een jaar of 5 een behoorlijke omvang hebben, kunnen de overige kastanjes worden gerooid. De nieuwe bomen staan dan al op de gewenste afstand en er is tegelijkertijd al een groen beeld gerealiseerd. Ook zal er tijdens het opstellen van het voorlopig ontwerp een nieuwe boomsoort worden gekozen. Een iep hoort daarbij tot de mogelijkheden. Het is de soort die van oudsher op de Groest was aangeplant. De lage beplanting in de boomvakken zal een sterke bodembedekker worden die bij voorkeur in de winter blad vasthoudt.

#### Containers

Hilversum gaat in het centrum over naar een vuilopphaalsysteem met ondergrondse containers i.p.v. vuilniszakken. Per container worden 2 fracties (plastic en rest / papier en glas) verzameld, waardoor per locatie 2 containers nodig zijn. De wens voor 4 extra containers op de Groest kan tussen de bomenrijen worden ingepast, op een plek waar een door ziekte aangetaste kastanjeboom moet worden geveld. Daarbij worden 2 containers geplaatst nabij huisnummer 198 en 2 containers bij Groest 90.



## 6. Milieuaspecten

### Lucht

Het plan moet voldoen aan de Wet luchtkwaliteit. Hiervoor zal een luchtkwaliteitsonderzoek worden uitgevoerd. Er moet worden voldaan aan de eisen zoals gesteld in titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, artikel 5.16 lid 1 onder a. Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt wat de gevolgen zijn van het invoeren van tweerichtingsverkeer op de Emmastraat.

### Geluid

Afhankelijk van de mate waarin de geluidssterkte toeneemt ten opzichte van de huidige situatie (c.q. ten opzichte van het wettelijke referentieniveau) is wettelijk het maximaal toelaatbare bepaald. In bepaalde gevallen moeten geluidswerende maatregelen worden getroffen of is een grote toename alleen toegestaan indien ook elders in voldoende mate compensatie wordt geboden.

De geluidsbelastingen op de gevels wordt doorgerekend op basis van het voorlopig ontwerp uitgaande van de te verwachten verkeersintensiteit na uitvoering van de maatregelen. In dit stadium is het enkel mogelijk een indicatie te geven van de mogelijke geluidseffecten van tweerichtingsverkeer op de Emmastraat.

Op de meeste wegen binnen het plangebied blijft de geluidsbelasting gelijk. De te verwachten afwijking fluctueert tussen de -1 en 1 dB. Op de Emmastraat (Schapenkamp-Achterom) en de Schapenkamp zal de geluidsbelasting tot bijna 3 dB toenemen. Op deze locaties zal er sprake zijn van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Bij reconstructie van de Emmastraat tot tweerichtingsstraat wordt daarom uitgegaan van extra te nemen maatregelen die de geluidstoename wegnemen. Dit kan door een stillere wegdek toe te passen of het nemen van maatregelen aan de gevel. Er is in dit stadium van het project nog geen kostenraming gemaakt. Dit zal meegenomen moeten worden in het akoestisch onderzoek.

### Bodem

Onderzoek naar eventuele vervuiling van de grond wordt gedaan nadat het krediet voor de aanleg is vrij gegeven. Daarom is nog niet bekend welke vervuiling kan worden aangetroffen.

Op basis van eerder uitgevoerde werken is de verwachting dat eventuele vervuiling te vinden zal zijn langs de buitenranden van de Emmastraat en de Groest, waarbij het bij de Emmastraat vermoedelijk dieper zal liggen dan 1 meter beneden maaiveld.

Voorlopig zijn in de kostenraming de onderzoekskosten meegenomen en is er een post onvoorzien opgenomen voor de eventuele saneringsmaatregelen.

## 7. Financiën

De kosten (ex Vat en ex BTW) voor de aanleg van het project zijn geraamd op:

Emmastraat	€ 606.500,00
Gooilandplein	€ 742.000,00
Groest	€ 354.000,00
Saneringsonderzoek	€ 7.000,00
Totaal	€ 1.709.500,00
Onvoorzien (sanering)	€ 25.000,00
<b>Totaal</b>	<b>€ 1.734.500,00</b>

Daarbij is er voor de Groest van uitgegaan dat vooralsnog de penterklinkers in het voetgangersgebied en in de fietspaden blijven liggen. Voor de kastanjes is ervan uitgegaan dat de twintig meest zuidelijke bomen geheel vervangen worden en de overige bomen – tot aan de Herenstraat- om en om worden vervangen.

Mocht de wens bestaan om van gevel tot gevel de verharding te vervangen en alle bomen van dit deel van de Groest in 1 keer te vervangen, dan wordt de raming met € 560.000,00 verhoogd.



## Bijlage 1; Parkeerbalans

### PARKEERBALANS EMMASTRAAT

	Huidig aantal	Huidig aantal	Nieuw aantal	Nieuw aantal
	Parkeerplaatsen	Laden en lossen	Parkeerplaatsen	Laden en lossen
Emmastraat	21, waarvan 6 voor de winkels	1 (ter grootte van 2p)	9	1 (ter grootte van 2p)
Gooilandplein	3	0	0	
Luitgardeweg			+ 3	
Koningsstraat			+ 2	
Achterom	0	1"	4	
Totaal	24	2, waarvan 1 niet gebruikt	18	1*

" wordt niet meer gebruikt als laad en losplaats

\* door venstertijden in te stellen, is deze plek mee te nemen in de parkeerbalans

### PARKEERBALANS GROEST

	Huidig aantal	Nieuw aantal	Nieuw aantal
	Parkeerplaatsen	Parkeerplaatsen	Taxiplaatsen
Ten zuiden van P garage	5	7	
Ten noorden van p garage	7	5	2
	12	9	5

## Bijlage 2; Bomenbalans

	Huidig aantal bomen	Nieuw aantal bomen	Te vellen bomen	Opmerkingen
Emmastraat	17	11 ( 7 nieuw, 4 behoud)	13	
Gooilandplein	5	15 ( 14 nieuw, 1 behoud)	4	Waarvan 1 ernstig en 1 licht aangetast door kastanjeziekte
Luitgardestraat				
Koningstraat		1		
Achterom	2	3	1	
Totaal	24	30	18	

### BOMENBALANS GROEST

	Huidig aantal bomen	Nieuw aantal bomen	Te vellen bomen ( om en om)	Herplant
kastanje	83	83 ( waarvan 42 nieuw, en 41 oud)	50 (waarvan de voorste twee rijen = 19 stuks, geheel). 30 om en om	42
Linde	6	6	1	1



Hilversum

TPG Post  
Port betaald  
Port payé  
Pays-Bas

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  
Sector Subsidies en Inkoop  
Postbus 3007  
2001 DA HAARLEM



# Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders van Hilversum

~~Burgemeester en Wethouders van Hilversum~~

Postbus 9900

1201 GM HILVERSUM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

mw. E. Metselaar

CZ/SI/SUB

Doorkiesnummer (023) 514 3451

[metselaare@noord-holland.nl](mailto:metselaare@noord-holland.nl)

1 | 5

**Betreft: Verlenen subsidie**

**Project: Emmastraat-Gooiplein-Groest Zuid**

**Verzenddatum**

19 JULI 2016

Geacht college,

**Kenmerk**

792350/832343

## **Subsidieaanvraag**

Met uw brief van 30 maart 2016, door ons ontvangen op 1 april 2016 en geregistreerd onder kenmerk 792350, heeft u bij ons op grond van de Uitvoeringsregeling subsidie Kleine Infrastructuur Noord-Holland 2016 (hierna: uitvoeringsregeling) een subsidieaanvraag ingediend voor het project Emmastraat-Gooiplein-Groest Zuid. De totale kosten van de activiteiten bedragen volgens uw aanvraag € 1.702.500,00. U vraagt een subsidie aan van € 851.250,00.

**Uw kenmerk**

317394

## **Subsidieverlening**

Wij hebben besloten uw gemeente een subsidie te verlenen. Hieronder volgt de berekening van de subsidie.

## **Subsidieberekening**

De subsidie bedraagt maximaal € 747.200,00 en is als volgt berekend:

- 50% van de ten behoeve van weg-, voetpad- en fietsinfrastructuur, parkeervoorzieningen, bewegwijzering en openbare verlichting voor subsidie in aanmerking komende kosten van € 1.494.400,00 met een maximum van € 747.200,00. U geeft aan dat de BTW-kosten voor uw gemeente zijn te verrekenen of te compenseren. Daarmee vormen ze geen kostenpost over de te subsidiëren activiteiten. In de subsidie zijn dan ook geen BTW-kosten opgenomen.

## **Gedeeltelijke weigering**

Gelet op artikel 3 van de uitvoeringsregeling komen de kosten voor het planten van bomen niet voor subsidie in aanmerking. Bij e-mail van 31 mei 2016 heeft u aangegeven dat de kosten hiervoor € 208.100,00 bedragen. Wij wijzen uw aanvraag voor de gevraagde subsidie voor het planten van bomen af € 208.100,00 daarom af.

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

Telefoon (023) 514 3143

Fax (023) 514 3030

Houtplein 33

Haarlem [2012 DE]

[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)



## Verplichtingen

U bent verplicht om:

- het project vóór 1 november 2016 aan te besteden.<sup>1</sup> U dient binnen 3 weken na aanbesteding hiervan **schriftelijk** melding bij ons te maken.<sup>2</sup> Met deze melding dient u een kopie van de opdrachtbrief tot uitvoering van het project (dan wel de projectonderdelen) mee te sturen.<sup>3</sup>
- vóór 1 augustus 2017 te beginnen met de uitvoering van het project. U dient binnen 3 weken na start van de uitvoering hiervan **schriftelijk** melding bij ons te maken.
- het project gedurende 10 jaar in stand te houden. Bij verkoop of teniet doen van het gesubsidieerde project binnen 10 jaar na afronding dient u hiervan per ommekeer melding bij ons te maken.
- bij iedere publiciteitsuiting, die betrekking heeft op de gesubsidieerde activiteit, het logo van de provincie Noord-Holland af te beelden en de naam van de provincie Noord-Holland te noemen. U kunt een logo van de provincie vinden door in het Digitaal Lokaal/Subsidies te klikken op de link naar het logo.

Daarnaast bent u verplicht om:

- in het geval dat de activiteiten worden stopgezet of er een wijziging in de planning optreedt ons hier zo spoedig mogelijk – doch uiterlijk binnen twee maanden nadat dit heeft plaatsgevonden – van in kennis te stellen.
- een eventuele wijziging van de inhoud van de activiteiten *vooraf* aan ons te melden.

U kunt voor bovengenoemde meldingen het formulier “Melding en voortgangsrapportage” gebruiken, te downloaden via het Digitaal Lokaal/Subsidies ([www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)). Wij zullen hier binnen 6 weken na ontvangst op reageren.

---

<sup>1</sup> Onder **aanbesteden** verstaan wij het proces van de uitvraag tot en met de (voorlopige) gunningsbeslissing. Dit betekent dat u voor 1 november 2016 moet hebben besloten aan welke partij de opdracht wordt verleend. Wij maken hierbij geen onderscheid tussen de voorlopige gunning en de definitieve gunning (de zogeheten ‘Alcateltermijn’), hetgeen betekent dat wij ook akkoord gaan met een voorlopige gunning vóór 1 november 2016.

<sup>2</sup> Indien het project reeds is aanbesteed voordat u de verleningsbeschikking heeft ontvangen, ontvangen wij deze melding graag binnen 3 weken na de verzenddatum van deze beschikking.

<sup>3</sup> Mocht de opdrachtbrief nog niet beschikbaar zijn, dan dient u een document mee te zenden waaruit blijkt dat de (voorlopige) gunningsbeslissing voor 1 november 2016 is genomen. In dit geval ontvangen wij de opdrachtbrief graag zodra deze is verzonden naar de aannemer.



### Mogelijke vergunningen

Mogelijk heeft u een (omgevings)vergunning of een ontheffing nodig voor uw project. Wij wijzen u erop dat u zelf verantwoordelijk bent voor het tijdig aanvragen en in bezit hebben van deze (omgevings-) vergunning of ontheffing om uw project te kunnen uitvoeren. Deze subsidieverlening betekent ook niet dat eventuele al ingediende aanvragen voor een (omgevings)vergunning of ontheffing automatisch zijn goedgekeurd.

### Voorschot

U komt in aanmerking voor een voorschot nadat uw gunning tijdig is afgerond. Dit voorschot bedraagt maximaal 80% van de verleende subsidie. Indien uit de gunning blijkt dat de verwachte subsidiabele kosten lager zijn dan de door u begrote kosten, wordt het voorschot berekend op basis van de gunning.

Voor uitbetaling van het voorschot dient u de volgende gegevens bij ons aan te leveren:

- Het gewenste uitbetalingsritme per drie maanden, vanaf de start van het project. U kunt hiervoor het "Format voor planning en verzoek om voorschot" gebruiken, te downloaden op onze website ([www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)), via het Digitaal Lokaal/Subsidies;
- een kopie van de opdrachtbrief tot uitvoering van het project (dan wel de projectonderdelen) inclusief het bedrag waarvoor het project is aanbesteed.

### Aanvraag tot vaststelling van de subsidie

U bent verplicht om uiterlijk 1 augustus in het jaar na afloop van de activiteiten bij ons een aanvraag tot het vaststellen van deze subsidie in te dienen. Omdat de activiteiten volgens uw projectomschrijving op 31 december 2017 zijn afgelopen, verwachten wij in ieder geval **uiterlijk op 1 augustus 2018** deze aanvraag tot vaststelling van de subsidie van u te ontvangen.

In deze aanvraag is een schriftelijke verslaglegging van de activiteiten, een financiële verantwoording met een controleverklaring omtrent de getrouwheid van het financiële verslag opgesteld door een accountant als bedoeld in artikel 393, eerste lid, van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek opgenomen. Voor de financiële verantwoording bent u verplicht om gebruik te maken van het verantwoordingsformulier medeoverheden, te downloaden via het 'Digitaal Lokaal/Subsidies'.

Deze subsidieverlening betreft weg-, voetpad- en fietsinfrastructuur en parkeervoorzieningen en bewegwijzering en openbare verlichting (zie de subsidieberekening op pagina 1 van deze beschikking).



In de aanvraag tot subsidievaststelling dient u een overzicht op te nemen van de per onderdeel werkelijk gemaakte kosten.

Een aanvraag om de subsidie vast te stellen in de vorm van een factuur accepteren wij niet. Kopieën van facturen van anderen die betrekking hebben op de activiteiten, kunnen slechts dienen als onderbouwing van de financiële verantwoording.

De vaststelling vindt plaats op basis van de werkelijk gemaakte subsidiabele kosten, aan de hand van de berekeningswijze zoals toegepast bij de verlening.

Wij maken u erop attent dat u verplicht bent om het subsidiebedrag aan ons terug te betalen als de gesubsidieerde activiteiten niet worden uitgevoerd of plaatsvinden. Als de activiteiten niet geheel worden uitgevoerd, stellen wij de subsidie naar rato lager vast.

### **Regelgeving**

Hierboven is de Uitvoeringsregeling subsidie Kleine Infrastructuur Noord-Holland 2016 (Provinciaal Blad 2016/30) genoemd. Deze regeling kunt u vinden op onze website ([www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)), onder Digitaal-loket/Subsidies/Actuele-subsidieregelingen.

Wij verzoeken u om bij de correspondentie in het kader van het onderhavige project altijd het kenmerknummer van dit besluit te vermelden.

Wij wensen u veel succes bij de uitvoering van de activiteiten.

Hoogachtend,  
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,  
namens dezen,

directeur Concernzaken  
dhr. L.W.M.M. Beljaars

*Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.*

Als u belanghebbende bent kunt u binnen zes weken na de verzending, uitreiking of publicatie van dit besluit schriftelijk bezwaar aantekenen. Het bezwaarschrift kunt u sturen aan gedeputeerde staten van Noord-Holland, ter attentie van de secretaris van de Hoor- en





adviescommissie, Postbus 3007, 2001 DA Haarlem. Wij verzoeken u om in uw

bezwaarschrift het telefoonnummer te vermelden waarop u overdag bereikbaar bent. Ook kunt u voor meer informatie de provinciale website bezoeken: [www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl).

Indien u bezwaar heeft ingediend is het mogelijk gebruik te maken van een minder formele procedure: een gesprek tussen u en medewerkers die namens het college van gedeputeerde staten deelnemen. Indien uw bezwaar zich hiervoor leent, wordt contact met u opgenomen, maar u kunt hier ook zelf om verzoeken. Een gesprek tast uw rechten als bezwaarmaker niet aan.

Bovenstaand besluit treedt in werking, ook al wordt een bezwaarschrift ingediend. Gelijktijdig met het indienen van een bezwaarschrift kunt u – bij een spoedeisend belang – een voorlopige voorziening vragen bij de voorzieningenrechter van de Rechtbank Noord-Holland.



201623308603AAE99011F4843839B6AB1AC042EA0txt

Beste Eveline,  
Hierbij nog het antwoord op de vraag hoeveel er aan bomen is de aanvraag zit.  
Met vriendelijke groet,  
Maarten

Verstuurd vanaf mijn iPad

Begin doorgestuurd bericht:

Van: [REDACTED]  
Datum: 19 mei 2016 07:04:00 CEST  
Aan: [REDACTED]  
Onderwerp: Antw.: Bomen

Bomen Emmastraat, 11 st., 38.600,00  
Bomen Gooilandplein, 15 st, 24.700,00  
Bomen Groest, 40 st, 144.800,00

ACCOORD?

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: [REDACTED]  
Verzonden: donderdag 19 mei 2016 6:57  
Aan: [REDACTED]  
CC: [REDACTED]  
"mailto:[REDACTED]"  
Onderwerp: Bomen

Hoi [REDACTED],  
Kun je voor mij uitzoeken voor welk bedrag er aan bomen in de kostenraming van de Emmastraat-Gooilandplein-Groest zit?  
De raming is van 25 januari 2016 en voor een totaalbedrag van 1.734.500,00 euro.  
Ik hoor het graag deze week, omdat de provincie deze week een antwoord wil!  
Met vriendelijke groet,  
[REDACTED]

Verstuurd vanaf mijn iPad

201620512B63A37B255E0476FA1A633B88F2F3BFctxt

Geachte [REDACTED],  
De kosten zoals opgenomen in de aanvraag zijn de juiste.  
De nieuwe weg is voldoende breed om twee bussen elkaar te laten passeren.  
Op de Groest worden geen drempels aangelegd. Bij de oversteken rondom het  
Gooilandplein worden busvriendelijke drempels aangelegd.  
Er worden ook bomen geplant. De kosten hiervoor kan ik volgende week doorgeven,  
omdat de collega die de raming heeft gemaakt er deze week niet is.  
Met vriendelijke groet,  
[REDACTED]

Verstuurd vanaf mijn iPad

Op 10 mei 2016 om 11:28 heeft [REDACTED]  
[REDACTED] het volgende  
geschreven:

Geachte heer [REDACTED]

Voor de aanvraag voor subsidie voor het project Emmastraat-Gooilandplein-Groest  
Zuid

( ons zaaknummer 792350) heb ik de volgende vragen:

1) U heeft in uw begroting geen omrijkosten meegenomen. Zijn die er niet of  
zijn die per ongeluk niet opgevoerd? Ook heeft u geen indirecte kosten  
opgevoerd.

2) Ons OV-team heeft de volgende opmerking: is de nieuwe wegverbreding  
voldoende om 2 bussen te laten passeren en worden en busvriendelijke drempels  
aangebracht op de Groest?

Het is niet uit de begroting op te maken of de kosten voor de vervanging van de  
bomen zijn opgevoerd maar deze kosten zijn niet subsidiabel. Graag aangeven  
of deze kosten meegenomen zijn en zo ja, voor welk bedrag.

Wilt u zo vriendelijk zijn om binnen 3 werkdagen te reageren?

Met vriendelijke groet,

mw. [REDACTED]  
[REDACTED]

T (023) 514 3451 (tot 16.00 uur en niet op woensdag)

Houtplein 33 2012 DE Haarlem

HYPERLINK "<http://www.noord-holland.nl/>"[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl/)

HYPERLINK [REDACTED]

<image001.jpg>



---

Aan dit bericht en eventuele bijlagen kunnen geen rechten worden ontleend.  
Het Provinciaal Bestuur van Noord-Holland.