

Ontwerp-besluit diverse verkeersmaatregelen omgeving overweg 'Kleine Spoorbomen' in de Schoolstraat

Zaak 1974787

Burgemeester en wethouders van Hilversum;

Overwegende:

Krachtens artikel 15 lid 1 van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) dient een verkeersbesluit te worden genomen voor het plaatsen of verwijderen van de in artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) opgenomen verkeerstekens, evenals voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

De realisatie van het definitieve ontwerp en de diverse bijbehorende verkeersmaatregelen in de omgeving van, en op de overweg 'Kleine Spoorbomen' in de Schoolstraat (tussen de Noorderweg en Koninginneweg) heeft inmiddels plaatsgevonden. Om onbekende redenen is nimmer voor de plaatsing en verwijdering van de in artikel 12 van het BABW opgenomen besluitplichtige verkeerstekens een verkeersbesluit genomen en bekend gemaakt. Dit verzuim wordt met dit verkeersbesluit gecorrigeerd.

Aanleiding verkeersbesluit

De gemeente Hilversum wil de kwaliteit van de stad, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de stad verbeteren. De plannen om de stationsomgeving te vernieuwen zijn vergesloerd. In dat kader wordt de Centrumring verlegd. Dat betekent dat de drukte op de kruispunten bij de overweg 'Kleine Spoorbomen' gaat toenemen en een aanpassing van de situatie aldaar is nodig. De 'Kleine Spoorbomen' in Hilversum is de overweg tussen Koninginneweg en Hoge Larenseweg. Deze centraal gelegen overweg wordt veel gebruikt door autoverkeer: zowel doorgaand verkeer als bestemmingsverkeer. Aan beide zijden van de overweg liggen drukke kruispunten. Veel fietsers en voetgangers (waarvan een groot deel schoolgaande jeugd) gebruiken de overweg. De overweg is vaak dicht, en na opening gaan fietsers en voetgangers, in grote groepen over het spoor en over de beide kruispunten. Omdat dan tegelijk ook het autoverkeer kan doorrijden, geeft dit vaak onveilige en chaotische situaties. Omdat de spoorwegveiligheid in de huidige situatie al onder de maat is, is een aanpak in het kader van het Landelijk Verbetterprogramma Overwegen (LVO) voorzien. In het kader van het LVO van het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat hebben de gemeente en ProRail het project Kleine Spoorbomen opgestart om de gelijkvloerse overweg veiliger te maken. De plannen voor het stationsgebied en het verleggen van de Centrumring maken de aanpak van de overweg urgenter en noodzakelijker. Omdat de aanpassing van de Kleine Spoorbomen effect heeft op omliggende wegen is hier ook aandacht naar uitgegaan bij het aanpassen van de verkeerssituatie.

In juli 2019 heeft een klankbordgroep, na afweging van een aantal varianten, geadviseerd om de overgang af te sluiten voor autoverkeer en uitsluitend te laten gebruiken door langzaam verkeer. Dit is beschreven in het XTNT Rapport Kleine Spoorbomen en Verkeer van 22 juli 2019. Dit advies is overgenomen door het College van B&W. Deze variant heeft als werknaam 'KL29' gekregen, waarbij ingezet wordt op:

- een optimale verbetering van de verkeersveiligheid op de overweg, de aangelegene kruisingen en in de wijken aan de oostzijde van de overweg;
- een aantrekkelijke, vlotte en veilige spooroverweg Kleine Spoorbomen voor fietsers en voetgangers;
- optimale doorstroming van het verkeer op de verlegde Centrumring nabij de kruising Schoolstraat/Koninginneweg;
- een verbetering van de leefbaarheid in de wijken aan de oostzijde van de overweg;
- een verbetering van de afwikkeling van gemotoriseerd verkeer op de Johannes Geradtsweg in westelijke richting tussen de Jacob van Campenlaan en de Sumatralaan.

Het uitgangspunt van deze variant is dat er geen autoverkeer meer over de Kleine Spoorbomen rijdt. Alleen langzaam verkeer kan het spoor kruisen, en de overweg wordt compacter en overzichtelijker. Verkeer van en naar de wijk oost rijdt via de Beatrixtunnel of Johannes Geradtsweg. Er zijn geen verkeerslichten meer nodig. Na een overwegsluiting zullen en kunnen grote groepen fietsers en voetgangers de overweg en de naastgelegen kruispunten oversteken.

Op 6 mei 2020 heeft de gemeenteraad voorkeursalternatief KL29 'Overweg dicht voor autoverkeer' vastgesteld. Daarmee heeft de gemeenteraad besloten om de Kleine Spoorbomen af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Op 6 oktober 2021 heeft de gemeenteraad het voorgestelde advies, de bijhorende schetsontwerpen en budgetten vastgesteld. In 2022 is er in samenwerking met ProRail een voorlopig ontwerp uitgewerkt. Het voorlopige ontwerp is middels een participatieavond op 10 november 2022 met omwonende besproken. Aan de hand van de adviezen vanuit de bewoners, overleggen met ProRail en de kaders meegegeven door de gemeenteraad is het voorlopige ontwerp uitgewerkt tot een definitief ontwerp.

Het afsluiten van de Kleine Spoorbomen voor autoverkeer maakt een herinrichting van de beide kruispunten aan weerszijden mogelijk en noodzakelijk. Daarnaast leidt de afsluiting tot het verschuiven van verkeersstromen. Sommige bestaande veiligheids- en leefbaarheidsproblemen worden minder, maar andere nemen wellicht toe en er ontstaan mogelijk nieuwe knelpunten in de wijk. Naast de aanpak van de spoorwegovergang zelf zijn er nabij de overweg andere ontwikkelingen.

Voor het uitwerken van voornoemd raadsbesluit en actief uitvoering te geven aan het begrip participatie, is een werkgroep ingesteld. Deze bestond uit bewoners, diverse ambtenaren (met als specialisatie verkeer en ontwerp) en een externe verkeerskundige. In een tijdsbestek van vier jaren is er in verschillende samenstellingen geparticipeerd. Door middel van werkgroepen en participatieavonden zijn omwonenden en andere belanghebbenden betrokken. De participatieavond van 10 november 2022 was het sluitstuk van het participatieproces. Er zijn naar aanleiding van 10 november 2022 nog enkele aanpassingen doorgevoerd zoals een duidelijkere oversteek voor voetgangers over de Simon Stevinweg ter hoogte van de Jan Blankenlaan.

Door het vaststellen van het definitieve ontwerp voor de Kleine Spoorbomen en de verkeerskundige maatregelen geeft het college invulling aan het raadsbesluit van 6 oktober 2021.

Het definitieve ontwerp Kleine Spoorbomen voldoet aan de kaders gesteld in het raadsbesluit van 6 oktober 2021. Herkenbare elementen zijn: het sluiten van de spoorwegovergang 'Kleine Spoorbomen' voor auto's, de fietsstraat aan de Simon Stevinweg, de fietsrotonde bij de Koninginneweg en Schoolstraat en de Noorderweg als eenrichtingsweg. Door de aanpassingen aan de Noorderweg wordt de weg veiliger en een stuk groener. Langs de spoorse zijde wordt een grasstrook voorzien met beplanting, aan de kant van de bebouwing planten we bomen aan. Door de 30 km/uur inrichting wordt de weg veiliger voor (snor-)fietsers en automobilisten. Met de verschillende aanpassingen zorgen we voor een veiligere spoorwegovergang.

Toegevoegde keuze

Naderhand is door het college de keuze gemaakt om, op basis van verkeerskundige en praktische overwegingen, niet alleen de snorfiets maar ook de bromfiets en speedpedelec gebruik te laten maken van de route over de Kleine Spoorbomen. Daarbij is gekeken naar verkeersveiligheid, doorstroming en het gebruik van de route in de praktijk.

Voor gebruikers van een speedpedelec of bromfiets zorgt een alternatieve route vaak voor een flinke omweg. Daarbij moeten zij gebruikmaken van de drukke Buitenring-Noord en/of de Beatrixtunnel. Voor deze groep wordt de situatie daardoor niet verkeersveiliger. Hoe groter de omrijafstand, hoe groter bovendien de kans dat verkeersdeelnemers de beoogde verkeersregels niet naleven en toch gebruikmaken van de kortere route.

Vanuit het oogpunt van mobiliteit is het gewenst en logisch om voor de bromfiets en speedpedelec de directe routes zo veel als mogelijk te behouden. Ook is meegewogen dat speedpedelecs en bromfietzers deze route in de praktijk al langere tijd gebruiken. Tot nu toe heeft dit niet geleid tot duidelijke verkeerskundige problemen, onveilige situaties of grote overlast. Er is geen directe aanleiding om op de routes rondom de overweg Kleine Spoorbomen extra beperkingen voor de bromfiets en speedpedelec in te stellen en hen niet toe te laten op de overweg en aansluitende fietsroutes. Daarom is gekozen voor een verkeerstechnische oplossing die beter aansluit bij het huidige gebruik en de bestaande verkeersstromen. De afweging is uiteindelijk geweest dat dit, onder de huidige omstandigheden, een goede balans geeft tussen verkeersveiligheid, bereikbaarheid, doorstroming en praktische uitvoerbaarheid. Deze afweging en keuze betekent dat de oorspronkelijk bedachte verplichte fietspaden en de met onderborden aangegeven uitzonderingen voor (snor-)fietsers worden gewijzigd. In plaats van het plaatsen van borden G11 en G12 worden op zowel de overweg als op de toeleidende wegen borden G12a en G12b geplaatst als aanduiding van een fiets/bromfietspad. De onderborden die een uitzondering voor (snor-)fietsers aanduiden (bord model OB52) worden vervangen door onderborden met een uitzondering voor fietsers en bromfietzers (bord model OB54).

In dit verkeersbesluit worden in samenhang met de oorspronkelijk vastgestelde verkeersmaatregelen de toegevoegde maatregelen voor de wijziging van de plaats op de weg voor bromfietsen en speedpedelecs beschreven.

Onderstaande illustratie laat de nieuwe situatie zien van de omgeving van de Kleine Spoorbomen na de werkzaamheden. Op de Noorderweg is eenrichtingsverkeer ingevoerd, van het Oosterspoorplein naar de Simon Stevinweg. In het gehele gebied van de Noorderweg tussen de Kleine Drift en de Simon Stevinweg, de Spoorstraat tussen de Noorderweg en inclusief het kruispunt met de Koninginneweg en op de Koninginneweg nabij het kruispunt met de Schoolstraat wordt een maximumsnelheid van 30 km/u ingesteld. Deze maximumsnelheid is in overeenstemming met het wegbeeld ter plaatse. Waar nodig zijn namelijk de omstandigheden op zodanige manier aangepast dat de beoogde snelheid van 30 km/u redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken wegen en van hun omgeving. Daarmee wordt dit gebied toegevoegd aan, en onderdeel van een bestaande 30 km-zone. De Kleine Spoorbomen zijn alleen nog te gebruiken door fietsers, bromfietzers en voetgangers. Hier zijn nieuwe fiets-/bromfietspaden en voetpaden voor aangelegd. De kruispunten van de Noorderweg met de Hoge Larenseweg, Simon Stevinweg, de Geuzenweg en de Korte Noorderweg krijgen verkeersplateaus. Op het kruispunt van de Koninginneweg met de Schoolstraat/Hoge Larenseweg ligt een fiets-/bromfietsrotonde.

Abusievelijk is verzuimd deze maatregelen vooraf middels een verkeersbesluit vast te stellen. Met het voorliggend verkeersbesluit wordt hier alsnog uitvoering aan gegeven en wordt de eerdere ommissie gecorrigeerd zodat tegen dit verkeersbesluit rechtsmiddelen ontstaan.

Het voorliggend verkeersbesluit omschrijft de geplaatste besluitplichtige verkeerstekens op de wegen op en rondom de overweg Kleine Spoorbomen, overeenkomstig het definitieve ontwerp. De oorspronkelijk geplaatste of aangebrachte verkeerstekens die niet opnieuw worden geplaatst, of conflicterend zijn met de nieuw geplaatste verkeerstekens worden overeenkomstig het bepaalde in artikel 15 lid 1 van de WVV 1994 middels dit verkeersbesluit collectief verwijderd. Bestaande, en te behouden verkeerstekens worden geacht op een eerder moment middels een verkeersbesluit te zijn geplaatst en zijn derhalve niet in dit verkeersbesluit opgenomen.

Maatregelen op de overweg Kleine Spoorbomen

De overweg in de Schoolstraat, tussen de Noorderweg en de Koninginneweg, wordt slechts toegankelijk gemaakt voor voetgangers, fietsers en bromfietzers. Daartoe wordt op de overweg een fiets/bromfietspad ingericht en als zodanig met borden G12a aangeduid. De overweg wordt heringericht met een middengeleider -voorzien van borden D2- tussen de twee rijrichtingen van het fiets/bromfietspad. Aan weerszijden van dit fiets/bromfietspad worden brede trottoirs aangelegd als afzonderlijke verkeersvoorziening voor voetgangers.

Maatregelen op de Noorderweg

De Noorderweg, tussen de Kleine Drift en de Simon Stevinweg, wordt versmald en ingericht als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u en wordt toegevoegd aan de bestaande 30-km zone. De weg wordt met borden C2, C3 en C4 aangeduid als eenrichtingsweg vanaf de Kleine Drift naar de Simon Stevinweg waarbij een uitzondering hierop wordt gemaakt voor fietsers en bromfietzers. De afzonderlijke fietsvoorzieningen in de vorm van met borden G11 en G12 aangeduide verplichte fietspaden blijven slechts bestaan tussen de Kleine Drift en de Geuzenweg. De bestaande voorrangsregeling op het kruispunt met de Hoge Larenseweg blijft behouden. Ten behoeve van de oversteek van voetgangers wordt op de zuidelijke kruispuntaansluiting van de Noorderweg een voetgangersoversteekplaats (VOP) aangelegd. Op de Hoge Larenseweg bij het kruispunt met de Noorderweg wordt een gebod om rechtsaf te slaan ingesteld waarbij een uitzondering hierop wordt gemaakt voor fietsers en bromfietzers.

Maatregelen op het kruispunt Schoolstraat/Koninginneweg

Op dit kruispunt wordt een maximumsnelheid van 30 km/u ingesteld door middel van begin/einde zoneborden A1-30. Deze zone sluit via de overweg aan op de 30-km zone op de Noorderweg en omgeving. Het fiets- en bromfietsverkeer wordt over het kruispunt geleid middels een rotonde voor langzaam verkeer, aangeduid met borden G12a en D1. Het kruispunt Koninginneweg/Schoolstraat kruist de fiets- en bromfietsrotonde. Daar waar deze wegen de rotonde kruisen wordt een voorrangsregeling ingesteld. Bestuurders die vanaf de Schoolstraat de fiets- en bromfietsrotonde en de Koninginneweg naderen of verlaten moeten hierbij voorrang verlenen aan bestuurders op zowel de Koninginneweg als de rotonde. Bestuurders die vanaf de Koninginneweg de rotonde naderen of verlaten, moeten hierbij voorrang verlenen aan bestuurders op de rotonde. De voornoemde voorrangsregelingen worden kenbaar gemaakt met bord B6 ondersteund met haaiantanden. Op de Schoolstraat bij het kruispunt met de Koninginneweg en de rotonde wordt met bord D5r en een gebod om rechtsaf te slaan ingesteld. Op de Koninginneweg geldt eenrichtingsverkeer in zuidelijke richting, wat op het kruispunt met de Schoolstraat kenbaar wordt

gemaakt middels bord C4. Op de kruispunten van de Koninginneweg en de Schoolstraat met de fiets- en bromfietsrotonde wordt een VOP aangelegd.

Afweging maatregelen

De verkeersmaatregelen op en rondom de overweg Kleine Slagbomen verbeteren de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers en voor het fietsverkeer op de fietsroute door de wijk in het bijzonder. Daarnaast leidt de afsluiting tot het verschuiven van verkeersstromen. Sommige bestaande veiligheids- en leefbaarheidsproblemen worden minder, maar andere nemen wellicht toe en er ontstaan mogelijk nieuwe knelpunten in de wijk. Het verkeer op de Larenseweg, Kleine Drift, Noorderweg en Simon Stevinweg vermindert met 30-40%, het doorgaand verkeer in de spitsen valt weg, en verkeer tussen de wijk Over het Spoor en het centrum valt eveneens weg en neemt routes buitenom. De leefbaarheid in de wijk Over het Spoor zal sterk toenemen. Omdat op de beide kruispunten nu geen conflicten tussen autoverkeer meer zijn zal de doorstroming van de centrumring goed zijn en alleen nog incidenteel worden verstoord door het oversteken van groepen fietsers na een overwegsluiting. De spoorwegveiligheid en verkeersveiligheid rondom de overweg verbeteren in deze variant enorm. De verkeersveiligheid op de belangrijkste knelpunten verbetert door de inrichting van een 30 km-zone en door het verleggen van de oversteekvoorziening bij de Kleine Drift. De autobereikbaarheid van de wijk Over het Spoor en het centrum wordt minder goed dan in de andere varianten, omdat de route via de Kleine Spoorbomen vervalst. In de praktijk is de beschikbaarheid van deze route in de andere varianten niet gegarandeerd: de spoorbomen zijn 25-30 minuten per uur dicht en daarnaast zal het na elke overwegsluiting enkele minuten duren voordat alle wachtrijen zijn weggewerkt. Voor de weggebruikers wordt met deze variant de situatie duidelijker. De bereikbaarheid van het centrum neemt toe: de centrumring loopt minder vaak of niet meer vast, alleen vanuit de wijk Over het Spoor moet worden omgereden.

De effecten worden als volgt beoordeeld:

- Effect afwikkeling overwegveiligheid: +++
- Effect doelstelling verkeersveiligheid: ++
- Effect bereikbaarheid centrum auto: +
- Effect doelstelling leefbaarheid: ++
- Effect doelstelling bereikbaarheid wijk: -

Gelet op artikel 12 van het BABW is voor het verwijderen en plaatsen van de in dit verkeersbesluit vermelde borden van bijlage 1 van het RVV 1990 en verkeerstekens een verkeersbesluit vereist.

Gelet op artikel 2 van de WVV 1994 komt het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer in het geding bij het treffen van deze verkeersmaatregelen. Het belang van de vrijheid van het verkeer wordt van ondergeschikt belang wordt geacht, en bij de afweging van de diverse belangen, zoals het belang van het bevorderen van de verkeersveiligheid op de overweg Kleine Spoorbomen, de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid en leefbaarheid zwaarder zijn bevonden.

De hiervoor benoemde verkeersmaatregelen strekken tot verzekeren van de veiligheid op de weg, het beschermen van weggebruikers en passagiers en het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer.

Het treffen van genoemde verkeersmaatregelen is een normale maatschappelijke ontwikkeling waarmee een ieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel voor rekening van betrokkenen behoren te blijven.

De in dit verkeersbesluit genoemde maatregelen leiden niet significant tot een toename van de geluidsbelasting afkomstig van wegverkeerslawaai, zoals bedoeld in artikel 21a van het BABW, op geluidsgevoelige gebouwen.

Dit verkeersbesluit is voorbereid vóór de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Daarom zijn de bepalingen uit de Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder van toepassing op dit besluit. In het kader van dit verkeersbesluit is beoordeeld wat de effecten van de maatregelen zijn op de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting. Hierbij is getoetst aan de geldende wettelijke normen uit de Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder. Uit deze beoordeling blijkt dat de verkeersmaatregelen niet leiden tot een overschrijding van de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en geluid. Dit geldt zowel voor de directe omgeving van het besluitgebied als voor de omliggende wegen, waaronder de Buitenring-Noord.

De korpschef politie heeft, in overeenstemming met artikel 24 van het BABW, een positief advies uitgebracht over deze maatregelen.

De in dit verkeersbesluit genoemde wegen zijn in beheer en eigendom van de gemeente.

Op grond van artikel 18 van de WVV 1994 is het college bevoegd ten aanzien van het verkeer op de binnen deze gemeente gelegen wegen, welke niet onder het beheer van het rijk, de provincie of een waterschap vallen, de besluiten te nemen als bedoeld in artikel 12 van het BABW en het college heeft deze bevoegdheid gemandateerd aan de portefeuillehouder verkeer.

Bij ons besluit van 30 augustus 2005 is de uniforme openbare voorbereidingsprocedure, afdeling 3.4 Awb, van toepassing verklaard voor verkeersbesluiten (besluiten op grond van de WVV 1994, het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) en het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) met uitzondering van besluiten met betrekking tot gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken.

Het ontwerpbesluit:

Op grond van vorenstaande overwegingen hebben Burgemeester en Wethouders van Hilversum besloten om:

1. tot het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/u op:

- de Noorderweg tussen de Kleine Drift en Simon Stevinweg,
- de Spoorstraat tussen de Noorderweg en huisnr. 9,
- de Koninginneweg tussen huisnrs. 44 en 107

door middel van het plaatsen van begin/einde zoneborden A1-30 van bijlage 1 van het RVV 1990;

2. tot het instellen van fiets- en bromfietspaden op:

- de fiets- en bromfietspaden rondom het kruispunt van de Koninginneweg met de Schoolstraat,
- de Schoolstraat vanaf de Honingstraat in de richting van de fiets- en bromfietspaden rondom het kruispunt met de Koninginneweg,
- de Schoolstraat tussen het kruispunt met de Koninginneweg en met de Noorderweg,
- de Noorderweg ter hoogte van het kruispunt met de Schoolstraat/Hoge Lareneweg,
- de Koninginneweg vanaf huisnr. 44 tot aan het kruispunt met de Huizerstraat door middel van het plaatsen van borden G12a/G12b van bijlage 1 van het RVV 1990;

door middel van het plaatsen van borden G12a/G12b van bijlage 1 van het RVV 1990;

3. tot het opheffen van het verplicht fietspad aan weerszijden van de Noorderweg tussen de Geuzenweg en de Simon Stevinweg door middel van het verwijderen van borden G11 van bijlage 1 van het RVV 1990;

4. tot het opheffen van het verbod stil te staan aan weerszijden van de Noorderweg tussen de Geuzenweg en de Simon Stevinweg door middel van het verwijderen van borden E2 van bijlage 1 van het RVV 1990;

5. tot het instellen van een parkeerverbod op de Noorderweg tussen de Huygensstraat en de Simon Stevinweg door middel van het plaatsen van begin/einde zoneborden E1 van bijlage 1 van het RVV 1990;

6. tot het instellen van eenrichtingsverkeer op de Noorderweg vanaf de Kleine Drift tot de Simon Stevinweg door middel van het plaatsen van borden C2, C3 en C4 van bijlage 1 van het RVV 1990 waarbij middels een onderbord een uitzondering hierop wordt gemaakt voor fietsers en bromfietsers;

7. tot het aanduiden van een eenrichtingsweg op de Koninginneweg ter hoogte van het kruispunt met de Schoolstraat door middel van het plaatsen van bord C4 van bijlage 1 van het RVV 1990;

8. tot het instellen van een voorrangsregeling op:

- de Koninginneweg ter hoogte van het fiets- en bromfietspad rondom het kruispunt met de Schoolstraat, met dien verstande dat bestuurders die het kruispunt naderen vanaf de Koninginneweg voorrang

moeten verlenen aan bestuurders op het fiets- en bromfietspad door middel van het plaatsen van bord B6 van bijlage 1 van het RVV 1990, ondersteund met haaietanden;

- de Schoolstraat ter hoogte van het kruispunt met zowel het fiets en bromfietspad als de Koninginneweg, met dien verstande dat bestuurders die vanaf de Schoolstraat de kruispunten naderen voorrang moeten verlenen aan bestuurders op het fiets- en bromfietspad en op de Koninginneweg door middel van het plaatsen van bord B6 van bijlage 1 van het RVV 1990, ondersteund met haaietanden;

9. tot het instellen van een gebod voor alle bestuurders het bord voorbij te gaan aan de zijde die de pijl aangeeft (rechts) in de Hoge Larenseweg ter hoogte van het kruispunt met de Noorderweg door middel van het plaatsen van bord D2(rechts) van bijlage 1 van het RVV 1990 op de middengeleider;

10. tot het instellen van een gebod tot het volgen van de rijrichting die op het bord is aangegeven (rechts) op de Hoge Larenseweg ter hoogte van het kruispunt met de Noorderweg door middel van het plaatsen van bord D5(rechtsaf) van bijlage 1 van het RVV 1990 waarbij middels een onderbord een uitzondering hierop wordt gemaakt voor fietsers en bromfietzers;

11. tot het instellen van een gebod tot het volgen van de rijrichting die op het bord is aangegeven (rechts) op de Schoolstraat ter hoogte van het kruispunt met de Koninginneweg door middel van het plaatsen van bord D5(rechtsaf) van bijlage 1 van het RVV 1990;

12. tot het instellen van een gebod tot het volgen van de rijrichting die op het bord is aangegeven (links) op de Noorderweg ter hoogte van het kruispunt met de Simon Stevinweg door middel van het plaatsen van bord D5(linksaf) van bijlage 1 van het RVV 1990 waarbij middels een onderbord een uitzondering hierop wordt gemaakt voor fietsers en bromfietzers;

13. tot het instellen van een gebod tot het volgen van één van de rijrichtingen die op het bord zijn aangegeven (rechtdoor/rechtsaf) op de Koninginneweg ter hoogte van het kruispunt met de Schoolstraat door middel van het plaatsen van bord D6(rechtdoor/rechtsaf) van bijlage 1 van het RVV 1990;

14. tot het instellen van een voetgangersoversteekplaats als bedoeld in artikel 49 lid 2 van het RVV 1990 op:

- de Koninginneweg ter hoogte van het fiets- en bromfietspad rondom het kruispunt met de Schoolstraat,

- de Schoolstraat ter hoogte van het kruispunt met het fiets en bromfietspad rondom het kruispunt met de Koninginneweg,

- de Noorderweg ter hoogte van het kruispunt met de Hoge Larenseweg,

door middel van het aanbrengen van zebramarkering, ondersteund met bord L2 van bijlage 1 van het RVV

1990,

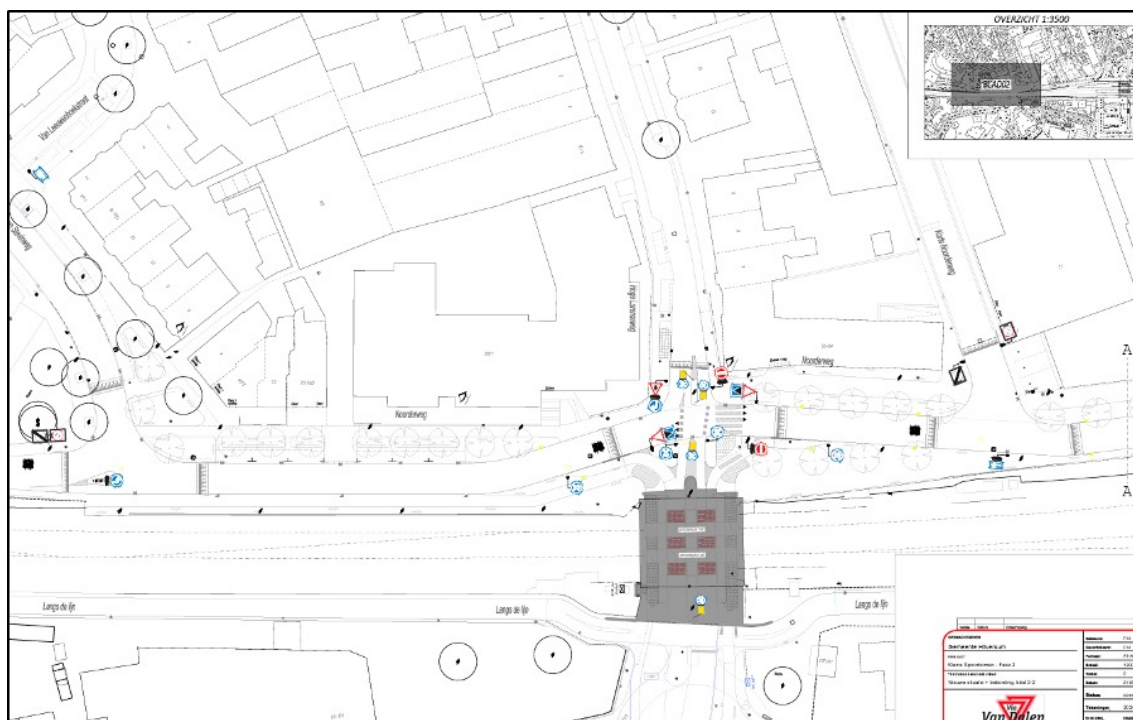
15. tot het instellen van een fiets- en bromfietsrotonde op het kruispunt Koninginneweg/Schoolstraat door middel van het plaatsen van bord D1 van bijlage 1 van het RVV 1990;

16. tot, overeenkomstig het bepaalde in artikel 15 lid 1 van de WVV 1994, het collectief verwijderen van de in deze omgeving eerder geplaatste, en thans conflicterende dan wel overbodig geworden verkeersborden en verkeerstekens.

Situatietekeningen:

Kleine Spoorbomen Hilversum





Zienswijze

Dit ontwerpbesluit met eventuele bijlagen wordt op [datum], overeenkomstig de Verordening op de elektronische publicatie Hilversum 2014, bekendgemaakt op de website www.officielebekendmakingen.nl en is daar in zijn geheel in te zien. Dit is de enige rechtsgeldige bekendmaking.

Iedereen kan, binnen 6 weken na de bekendmaking, mondeling of schriftelijk gemotiveerde zienswijzen tegen dit ontwerpbesluit inbrengen bij het College van burgemeester en wethouders, Postbus 9900, 1201 GM Hilversum. Ingediende zienswijzen zijn mede van belang voor de inhoudelijke omvang van een later beroep omdat de bezwaarschriftenprocedure bij ontwerpbesluiten niet bestaat.

zaak 1974787