



Bestuursovereenkomst Overwegproject Hoge Larenseweg (Kleine Spoorbomen) Hilversum

Partijen:

1. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, handelend als bestuursorgaan en als rechtsgeldig vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, gevestigd te 's-Gravenhage, namens deze de directeur-generaal Mobiliteit, C. van der Burg, hierna te noemen: "het Rijk";
2. De gemeente Hilversum, rechtsgeldig vertegenwoordigd door wethouder A.R.C. Scheepers als rechtsgeldig vertegenwoordiger van de publiekrechtelijke rechtspersoon de gemeente Hilversum en ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en Wethouders van de gemeente Hilversum van 5 december 2023, hierna te noemen: "de gemeente";

Het Rijk, de gemeente hierna gezamenlijk ook te noemen "Partijen" en ieder voor zich ook wel "Partij";

Overwegende dat:

1. Het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (het "LVO")¹ als doel heeft, om samen met betrokken partijen, een veilige en vlotte doorstroming van weg- en spoorverkeer op overwegen te bevorderen met slimme, innovatieve en kosteneffectieve maatregelen, zodat het aantal incidenten of de kans daarop vermindert.
2. Voor specifieke lokale Overwegprojecten met een hoog verbeterpotentieel waar maatwerk vereist is en die voldoen aan de uitgangspunten en de randvoorwaarden van het LVO, een jaarlijkse tranchewijze aanpak geldt.
3. Een van de uitgangspunten voor toelating tot een tranche is dat de te treffen maatregelen plaatsvinden in cofinanciering met de decentrale overheden, waarbij vanuit het Rijk een maximale bijdrage van 50% van de meest kosteneffectieve oplossing kan worden verstrekt.
4. Middels de intakebeslissing d.d. 3 november 2020, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de overweg Hoge Larenseweg te Hilversum (de "Overweg") tot de vijfde tranche van het LVO heeft toegelaten.
5. Partijen en ProRail een gedeeld beeld hebben over de problematiek en over de te treffen maatregelen. Partijen het eveneens eens zijn over de cofinanciering en dat zij uitvoering willen geven aan de realisatie van het Overwegproject in de verwachting dat dit positieve effecten heeft op de doorstroming en veiligheid op de Hoge Larenseweg en de omliggende (hoofd)wegen van de gemeente Hilversum, en op de doorstroming en veiligheid van het treinverkeer.
6. Tussen het Rijk en ProRail afspraken gelden die zijn opgenomen in de Beheerconcessie 2015–2025.
7. Partijen als eerste stap in het kader van het realiseren van het Overwegproject de tussen hen gemaakte afspraken vastleggen in deze Bestuursovereenkomst. De gemeente aansluitend beoogt nadere werkafspraken te maken met ProRail over de te nemen vervolgstappen met inachtneming van deze Bestuursovereenkomst.

Komen als volgt overeen:

Artikel 1. Definities

In deze Bestuursovereenkomst wordt verstaan onder:

Het LVO: het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen;

De Overweg: de spoorwegovergang in de Hoge Larenseweg te Hilversum, ook bekend als Kleine Spoorbomen;

Het Overwegproject: het geheel aan verplichtingen, maatregelen en werkzaamheden die zijn genoemd in of voortvloeien uit de bij of krachtens deze Bestuursovereenkomst gemaakte afspraken ter realisatie van het Spoorwerk, het Wegwerk en de Restscope;

De P85-waarde: de aan de hand van de kostenraming berekende waarde waarbij de kans 85% is dat de werkelijke kosten op of onder deze waarde vallen;

De Restscope: de te nemen wegverkeersmaatregelen aan de Ring om tot een veilige afwikkeling te komen van het verkeer dat door het Overwegproject niet meer gebruik kan maken van de Overweg en

¹ Brief aan de Tweede Kamer van 24 juni 2013; Kamerstukken II 2012/13, 29 893, nr. 148.

daardoor een extra verkeersbelasting voor de Ring zal opleveren. Dit betreft aanpassingen aan het Dr. J. den Uylplein en optische versmalling op het viaduct aan de Insulindelaan, zoals aangegeven in Bijlage 4 bij deze Bestuursovereenkomst;

Het Spoorwerk: de afwaardering van de Overweg tot een langzaam verkeer overweg, die geschikt is voor calamiteitenverkeer, zoals nader uiteengezet in Bijlage 1 bij deze Bestuursovereenkomst, alsmede de nieuwe railinzetplaats, zoals nader uiteengezet in Bijlage 3;

Het Wegwerk: de aanpassingen aan de weginrichting ten gevolge van de afwaardering van de Overweg, in de nabije buurt van de Overweg en in de aanliggende woonbuurten, een en ander conform de tekeningen in Bijlage 2 bij deze Bestuursovereenkomst.

Artikel 2. Doel Bestuursovereenkomst

Deze Bestuursovereenkomst strekt ertoe afspraken vast te leggen over:

- de reikwijdte en scope van het Overwegproject;
- de bekostiging en risicoverdeling van het Overwegproject;
- het toekomstig beheer, onderhoud, exploitatie en vervanging van het gerealiseerde Overwegproject.

Artikel 3. Reikwijdte en scope

Scope van het Overwegproject omvat het Spoorwerk, het Wegwerk en de Restscope.

Artikel 4. Financiering

- Het geheel aan financiële afspraken van Partijen vormt het taakstellend budget van het Overwegproject en is vastgesteld op een bedrag van ten hoogste € 6.171.811,80. Dit taakstellend budget is opgebouwd uit:
 - € 1.177.329,00 voor het Spoorwerk;
 - € 4.520.500,00 voor het Wegwerk;
 - € 473.982,80 voor de Restscope.
- De bijdragen van Partijen zijn onderdeel van het taakstellend budget en zijn als volgt:
 - het Rijk: 50%**, zijnde € 3.085.905,90, opgebouwd uit:
 - € 1.177.329,- ten behoeve van de realisatie van het Spoorwerk, risicodragend voor het Rijk, en
 - € 1.908.576,90 als maximale bijdrage aan het Wegwerk en de Restscope;
 - de gemeente: 50%**, zijnde € 3.085.905,90 ten behoeve van het Wegwerk en de Restscope.
- Het Rijk draagt zorg voor de financiering van het Spoorwerk via een aan ProRail te verlenen beschikking.
- Het Rijk draagt zorg voor de financiering van de bijdrage van het Rijk aan het Wegwerk en de Restscope (inclusief de daarmee gemoeid gaande btw) door een uitkering aan de gemeente en door een bijdrage aan het btw-compensatiefonds. Het Rijk beschikt de bijdrage aan de gemeente in het jaar van aanvang van de realisatie (2024) conform de Tijdelijke regeling specifieke uitkering Landelijk Verbeterprogramma Overwegen 2022–2028, nadat de gemeente aan het Rijk het te compenseren btw-bedrag kenbaar gemaakt heeft. Daartoe dient de gemeente een raming van de daarmee gemoeid gaande kosten met de btw-tarieven aan te geven.
- De kosten voor het Spoorwerk en het Wegwerk zijn op basis van de P85-waarde geraamd. De kosten van de Restscope zijn vooralsnog geraamd op € 473.982,80 (bandbreedte 40%).
- Bij over- of overschrijding van het taakstellend budget voor het Spoorwerk is het Rijk 100% risicodragend.
- Bij over- of overschrijding van het taakstellend budget voor het Wegwerk is de gemeente 100% risicodragend. Behalve in geval er delen van het Wegwerk zoals overeengekomen in de scope niet uitgevoerd worden; dan wordt de bijdrage van het Rijk bijgesteld zoals in artikel 4, lid 9 overeengekomen.
- Bij overschrijding van het taakstellend budget voor de Restscope is de gemeente Hilversum 100% risicodragend voor de meerkosten.
- Bij overschrijding van het taakstellend budget voor de Restscope of indien delen van de Restscope of de Wegscope niet worden gerealiseerd voor het einde van de Bestuursovereenkomst, dan wordt de bijdrage van het Rijk aan de gemeente, genoemd in lid 2, sub a, naar beneden



bijgesteld zodat deze niet meer bedraagt dan 50% van de totaalinvestering in het Overwegproject.

10. Indien het taakstellend budget, genoemd in het eerste lid, niet voldoende is of dreigt te zijn voor realisatie van het Overwegproject, waardoor realisatie van het Overwegproject onhaalbaar dreigt te worden, treden Partijen in overleg om tot een oplossing te komen.
11. Indien als gevolg van de omvorming van ProRail tot een zelfstandig bestuursorgaan een wijziging optreedt in de positie van ProRail met betrekking tot de verplichtingen uit de Wet op de omzetbelasting 1968 en als gevolg van deze wijziging de kosten van het Overwegproject voor de gemeente stijgen, zullen Partijen in overleg treden over de wijze waarop het Rijk deze kosten zal compenseren conform de toezegging van de Minister voor Milieu en Wonen (Kamerbrief d.d. 17 februari 2020, TK 2019–2020 35 396, nr. 5).
12. De bedragen genoemd in dit artikel zijn berekend naar prijspeil 2023 en exclusief btw. Deze bedragen worden geïndexeerd naar het juiste prijspeil op basis van de actuele Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI) zoals die door het CBS is gepubliceerd. Het Rijk zal voor haar bijdrage jaarlijks het indexcijfer vaststellen, rekening houdend met de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI) en de indexatie zoals deze beschikbaar wordt gesteld door het Ministerie van Financiën.

Artikel 5. Afstemming realisatiefase gemeente – ProRail

1. Het Rijk zal aan ProRail opdracht geven voor het realiseren van het Spoorwerk. Dit zal in een nadere overeenkomst worden geregeld.
2. De gemeente zal de opdracht geven om het Wegwerk en de Restscope te realiseren of te laten realiseren.
3. De gemeente zal met ProRail de diverse raakvlakken tussen het Spoorwerk en het Wegwerk in de realisatiefase afstemmen (waaronder, maar niet beperkt tot de planning van de werkzaamheden). Afspraken hieromtrent zullen door ProRail en de gemeente schriftelijk worden vastgelegd.

Artikel 6. Planning

1. Partijen streven naar het moment van indienststelling van de afgewaardeerde overweg eind december 2024.
2. Partijen ronden het Overwegproject, dus tot en met de afhandeling van eventuele restpunten en financiële afronding, uiterlijk eind december 2025 af.
3. Partijen treden met elkaar in overleg indien zich omstandigheden voordoen waardoor het in dit artikel gestelde niet haalbaar is, en volgt in dat geval de procedure zoals genoemd in artikel 9.
4. De gemeente rapporteert gedurende de realisatiefase halfjaarlijks aan het Rijk en ProRail over de stand van zaken en voortgang van de scope, de planning, financiën en risico's van het Wegwerk en de Restscope behorende bij het Overwegproject.

Artikel 7. Exploitatie, onderhouds- en vervangingskosten

1. De exploitatie, het onderhoud en de vervanging van de binnen het Spoorwerk te realiseren overweg voor langzaam verkeer en railinzetplaats worden in opdracht van het Rijk uitgevoerd door ProRail, waarbij kosten voor onderhoud en vervanging voor rekening van het Rijk zijn.
2. De exploitatie, het onderhoud en de vervanging van de weggedeelten die onderdeel uitmaken van het Wegwerk en de Restscope worden door en voor rekening van de gemeente als eigenaar en wegbeheerder uitgevoerd.

Artikel 8. Publiekrechtelijke verplichtingen

1. Partijen bevorderen zoveel mogelijk, met inachtneming van de wettelijke procedures en de te betrachten zorgvuldigheid jegens derden, dat de procedures tot het nemen van publiekrechtelijke besluiten met voortvarendheid worden doorlopen.
2. Indien de in het eerste lid bedoelde procedures ertoe leiden dat uitvoering van de Bestuursovereenkomst niet of althans niet op de door Partijen bij het aangaan ervan voorgestane wijze kan worden uitgevoerd, bezien Partijen of de Bestuursovereenkomst wijziging of (gedeeltelijke)



beëindiging behoeft. Artikel 10 wordt hierbij in acht genomen.

Artikel 9. Onvoorziene omstandigheden

1. Partijen treden met elkaar in overleg indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen die van dien aard zijn dat naar de maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van deze Bestuursovereenkomst niet mag worden verwacht.
2. Het overleg vindt plaats binnen vier weken nadat een Partij daartoe mededeling heeft gedaan aan de andere partij. Partijen bezien in goed overleg of deze Bestuursovereenkomst wijziging of (gedeeltelijke) beëindiging behoeft. Artikel 10 wordt hierbij in acht genomen.

Artikel 10. Wijziging en beëindiging

1. Elke Partij kan de andere Partij schriftelijk verzoeken de Bestuursovereenkomst te wijzigen of voortijdig te beëindigen. Partijen treden eerst in overleg. Wijziging of beëindiging behoeft de instemming van alle Partijen.
2. Partijen treden in overleg binnen vier weken nadat een Partij de wens tot wijziging of beëindiging aan de andere Partijen schriftelijk heeft meegedeeld.
3. De wijziging en de verklaring tot instemming worden als bijlage aan de Bestuursovereenkomst gehecht. De wijziging van de Bestuursovereenkomst wordt gepubliceerd in de Staatscourant.
4. Van voortijdige beëindiging wordt melding gemaakt in de Staatscourant.

Artikel 11. Geschillen

1. Bij tegenstrijdigheden tussen de tekst van de Bestuursovereenkomst en de bijlagen, gaat de tekst van de Bestuursovereenkomst in rangorde voor de bijlagen. Voor zowel de tekst als de bijlagen geldt voor wijzigingen dat de nieuwste versie in rangorde voorgaat op eerdere versies van dezelfde tekst of bijlage.
2. Er is sprake van een geschil indien een van de Partijen daarvan schriftelijk en gemotiveerd melding maakt aan de andere Partij, waarna Partijen binnen twintig werkdagen na een zodanige melding eerst met elkaar in overleg treden om te bezien of in der minne een oplossing van het geschil kan worden gevonden.
3. Indien binnen twee maanden na melding van het geschil, als bedoeld in het lid 1, tussen Partijen geen overeenstemming is bereikt, staat het ieder van de Partijen vrij het geschil voor te leggen aan de bevoegde rechter te Den Haag.

Artikel 12. Inwerkingtreding en looptijd

Deze Bestuursovereenkomst treedt in werking met ingang van de dag na inwerkingtreding door iedere Partij. De Bestuursovereenkomst eindigt uiterlijk op de datum genoemd in artikel 6, lid 2.

Artikel 13. Toepasselijk recht

Op deze Bestuursovereenkomst is uitsluitend Nederlands recht van toepassing.

Artikel 14. Publicatie in de Staatscourant

Binnen veertien werkdagen na ondertekening van deze Bestuursovereenkomst wordt de tekst daarvan door het Rijk gepubliceerd in de Staatscourant.

Aldus overeengekomen en in tweevoud ondertekend,

Den Haag, 14 december 2023

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
namens deze,
de directeur-generaal Mobiliteit,
C. van der Burg,*

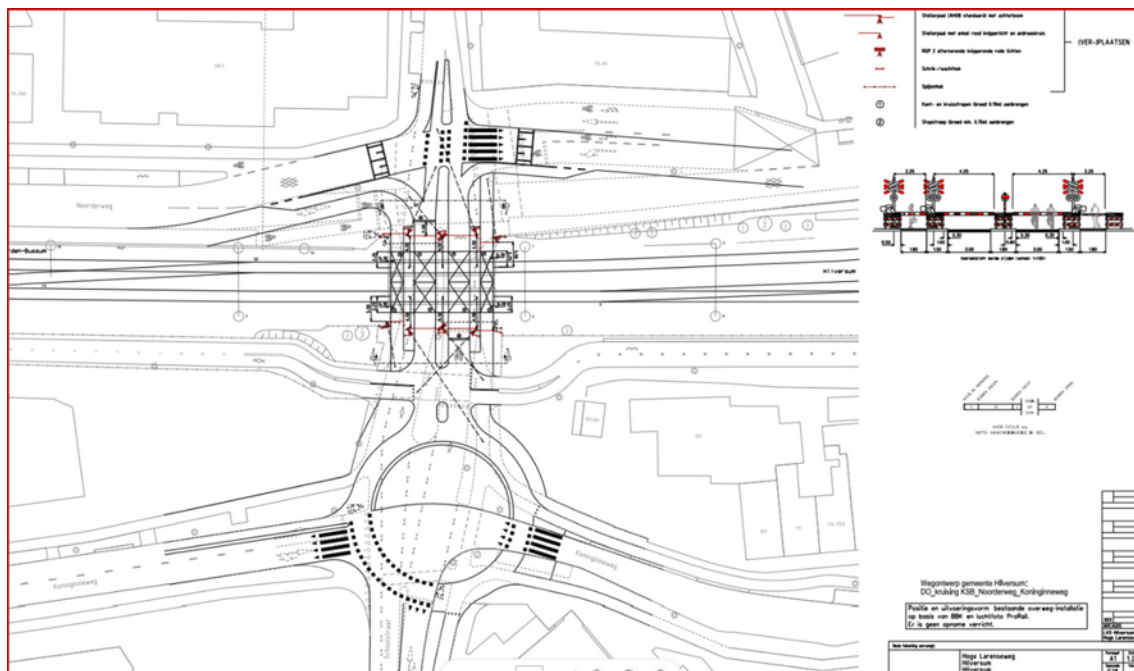


Hilversum, 21 december 2023

*De gemeente Hilversum,
namens deze,
de wethouder,
A.R.C. Scheepers,*

BIJLAGE BIJ BESTUURSOVEREENKOMST OVERWEGPROJECT HOGE LARENSEWEG HILVERSUM

BIJLAGE 1 ONTWERP SPOORWERK OVERWEGPROJECT



Spoorwerkzaamheden t.b.v. de afwaardering van de Overweg

De Overweg wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en er komt een vrijliggend fietspad in twee richtingen, met daarnaast voetpaden. Door extra stellers en slagbomen wordt de treinpassage volledig afgesloten, zodat slalommen niet mogelijk is. Er komt een middenberm met schrikhekken.

Een uitzondering t.a.v. autoverkeer geldt voor nood en- hulpdiensten (politie, brandweer, ambulance) bij calamiteiten. Hiervoor wordt een breekpaal of soortgelijk geplaatst op de middenberm tussen de fietspaden. Om overig autoverkeer te ontmoedigen alsnog gebruik te maken van de Overweg, zijn aanvullend enkele andere maatregelen genomen, zoals belijningen en ophogingen. De overwegbeplooiing wordt in de breedte niet aangepast en blijft daarmee gelijk aan de huidige breedte.

Om de dichtligtijden te verkorten worden 3 ES-lassen vervangen, wordt de bebording aangepast en wordt de plaatselijke snelheid op spoor 904 verlaagd van 60 naar 40 km/u. De dichtligtijd wordt hierdoor verkort met ruim 3 minuten per uur (uitgaande van 10-12 treinbewegingen per uur per richting). In de huidige situatie is de Overweg ongeveer 21 minuten per uur gesloten. In de nieuwe situatie zal dit circa 18 minuten zijn.

In de overweginstallatiekast wordt de mogelijkheid ingebouwd om in de toekomst een koppeling met



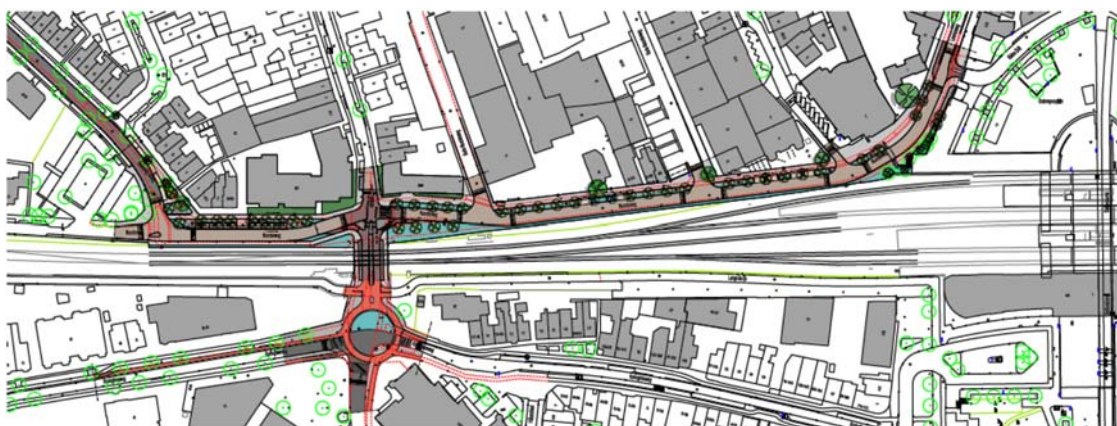
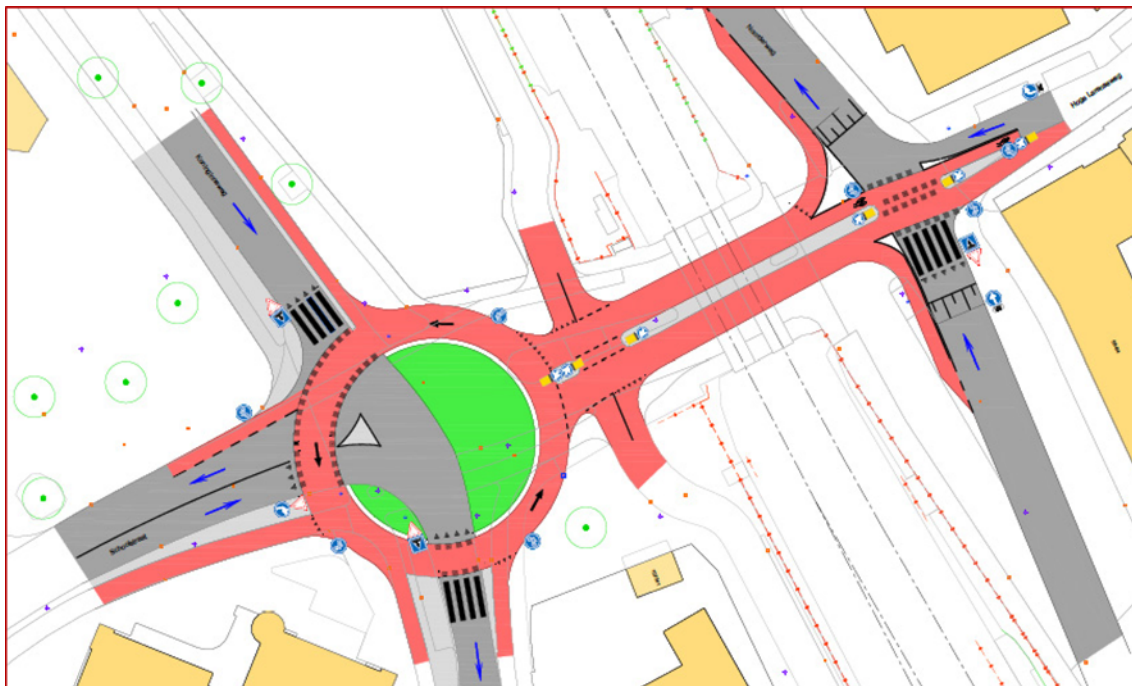
een eventueel door de gemeente Hilversum aan te leggen verkeersregelingsinstallatie mogelijk te maken. Deze mogelijke VRI zal niet leiden tot een situatie met voorijling voor de overwegaankondigingen.

BIJLAGE BIJ BESTUURSOVEREENKOMST OVERWEGPROJECT HOGE LARENSEWEG HILVERSUM

BIJLAGE 2 ONTWERP WEGWERK OVERWEGPROJECT HOGE LARENSEWEG

- In het wegontwerp is ervoor gezorgd dat verkeer vanaf de Overweg voorrang heeft zodat er geen opstopping op de Overweg plaatsvindt.
- Gedurende een lang participatietraject zijn verschillende aanpassingen aan omliggende wegen bepaald om de afwikkeling van het verkeer dat niet langer gebruik kan maken van de Overweg beter te laten verlopen. Deze aanpassing is in 2020 aan het Ministerie van I&W voorgelegd als model KL29. Hier heeft het ministerie akkoord op gegeven. Om de Overweg te sluiten is naast de wegen direct grenzend aan de Overweg ook aanpassing van de Simon Stevinweg en de Snelliuslaan noodzakelijk.
- De Simon Stevinweg wordt aangepast om doorstroom van bussen goed te laten verlopen. Er zullen ongeveer 100 bussen per dag de remise aan de Noorderweg verlaten en via de Simon Stevinweg naar het centrum van Hilversum rijden. Momenteel gebruiken bussen de spoorwegovergang. Dit is niet langer mogelijk. De aanpassing op de Simon Stevinweg verzorgt een goede doorstroom voor bussen en geeft tevens fietsers veilig de ruimte om via de andere rijbaan (fietsweg) te fietsen. Er zijn verkeersheuvels opgenomen om verkeer af te remmen.
- Er is een toename van verkeer op de Snelliuslaan. Via de Snelliuslaan verlaten auto's Hilversum Oost die richting het Mediapark willen rijden. Maatregelen om hard rijden door de wijk te voorkomen zijn daarom opgenomen in het ontwerp.
- De rotonde aan de Koninginneweg/Schoolstraat wordt aangepast zodat auto's niet langer over de Overweg kunnen rijden. De rotonde sorteert voor op de uiteindelijke verlegging van de centrumring maar zal daarvoor nog eenmaal aangepast moeten worden.
- De Noorderweg wordt het meest grondig aangepakt. Het wordt een eenrichtingsweg. Dit heeft als voordeel dat de overweg duidelijk ingericht is als een langzaam verkeer spooroverweg. Bovendien zal het verkeersaanbod afnemen door het sluiten van de spoorwegovergang.
- De gemeentelijke kosten voor het Overwegproject is binnen het gestelde budget gebleven, ondanks dat kosten voor dergelijke projecten gemiddeld 20% zijn gestegen. We zijn als gemeentelijke organisatie dan ook trots op de manier hoe we de spoorwegovergang en omliggende wegen veilig en naar wens van bewoners in kunnen richten zonder een kostenoverschrijding.



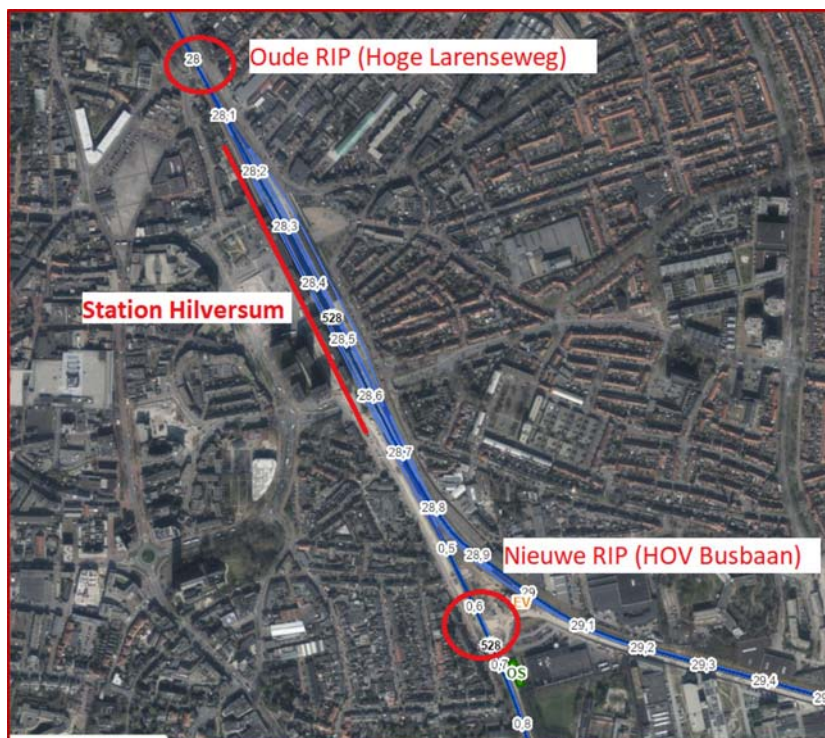




BIJLAGE BIJ BESTUURSOVEREENKOMST OVERWEGPROJECT HOGE LARENSEWEG HILVERSUM

BIJLAGE 3 LOCATIE EN ONTSLUITING VAN DE NIEUWE RAILINZETPLAATS

Omdat de Overweg na de ombouw niet meer kan dienen als railinzetplaats, moet een nieuwe railinzetplaats beschikbaar komen. Hiervoor zal gebruik gemaakt worden van de Overweg in de HOV Busbaan Wilhelminastraat, die eerder als tijdelijke railinzetplaats was aangewezen. Ontsluiting van deze nieuwe railinzetplaats zal via de toegangsweg naar het dichtbij gelegen ProRail Onderstation verlopen. Uit de studies en overleggen is gebleken dat hiervoor geen aanpassingen aan de bestaande infrastructuur gedaan hoeft te worden.



Locatie van de nieuwe definitieve railinzetplaats.



Detail ligging van de nieuwe railinzetplaats.

BIJLAGE BIJ BESTUURSOVEREENKOMST OVERWEGPROJECT HOGE LARENSEWEG HILVERSUM

BIJLAGE 4 RESTSCOPE WEGMAATREGELEN AAN DE RING (DR. DEN UYLPLEIN)

Doel: Verbeteren van de doorstroming op het kruispunt Dr. Den Uylplein en het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Johannes Geradtsweg.

Maatregelen: Door het kruispunt op het Dr. Den Uylplein aan te passen -onder andere door het verlengen van de linksafstrook richting de Larenseweg – zal de doorstroming op dit kruispunt verbeteren. Enkele aanpassingen gaan ten koste van parkeerplaatsen en bomen. Tevens komt er op het viaduct Insulindelaan een optische wegversmalling om het verkeer langzamer te laten rijden.

De zwarte lijnen zijn de huidige situatie, de blauwe de nieuwe gewenste situatie.

