

Bijlage 2

Scenario's Mobiliteitsvisie met indicatieve kostenraming

Wat kosten de 5 scenario's voor de Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 globaal?

Een indicatieve schatting van de kosten op basis van referentieprojecten en aannamen.

Onder de blauwe woorden met streep zitten de LINKEN naar de bron van de getallen.

SCENARIO 1 – Binnen Hilversum gebeurt het

Lokaal wonen en werken

In Nederland werkt en woont bijna 40% van de beroepsbevolking in dezelfde stad. (Bron CBS 2019). In Hilversum is dat minder dan 35%. Dat maakt van Hilversum een echte forenzenstad, wat veel drukte veroorzaakt op de in- en uitvalwegen tijdens spitsuren. Die drukte zou verkleind kunnen worden als meer mensen zouden wonen en werken in Hilversum. Het gevolg is dan wel dat er in Hilversum meer (langzamer) verkeer ontstaat. Denk aan fietsers, wandelaars, steps of segways.



....Wat betekent de keuze voorkeursvariant, “binnen Hilversum gebeurt het)” scenario 1 ?....

➤ Multi modale hubs.

➤ Auto- en fietsdelen.

➤ Langzaam verkeer, zoals wandelen en fietsen en step gebruik.

➤ OV verbeteren – fijnmazig – vervoer.

➤ Binnenring.

➤ Thuis werken faciliteren.

➤ Meer groen creëren.

➤ Meer ontmoetingsplekken creëren, waar ook gewerkt kan worden.

De kosten zijn circa 25 miljoen euro investering EN 2,07 miljoen jaarlijkse kosten

A. Multi modale hubs, 9,7 miljoen euro

Voor 4.325 community hubplekken raamt [Amsterdam](#) gemiddeld 141 miljoen euro. Eén hub plek kost daarmee 32.601 euro. Voor Hilversum houden we rekening met 300 plekken en dat kost dan totaal 9.780.300 euro.

B. Auto- en fietsdelen, 0,75 miljoen euro

Een elektrische deelautoplek inrichten op maaiveld (ten kosten van een parkeerplaats) kost 2.500 euro per plek (2.000 á 3.000 per plek) zegt [Amsterdam](#). Er van uitgaande dat commerciële bureaus die auto's en fietsen gaan exploiteren zijn kosten gemeente 2.500 x 300 plekken = 750.000 euro.

C. Langzaam verkeer, zoals wandelen en fietsen en step gebruik, 0,75 miljoen euro

Zie onderbouwing bij B.

D. OV verbeteren – fijnmazig vervoer, 2,07 miljoen per jaar

Bij deze maatregel is er ook extra aandacht voor de kern Hilversumse Meent. Een berekening van het gemiddeld aantal reizigers met het OV is 7.500 reizigers op een zaterdag (drukste dag). Uitgaande van 45.000 ritten per week zijn dat jaarlijks circa 2.340.000 ritten. Een gemiddelde km bus kost [gemiddeld 0,295 per km](#). Een rit binnen Hilversum is naar schatting gemiddeld 3 km x 0,295 x 2.340.000 = 2.070.900 euro.

E. Verbetering Binnenring, 8,3 miljoen euro

De centrumring van Hilversum is 2,6 km lang. De reconstructie van de buitenring route A1 – Media Park was [11,17 miljoen euro](#) voor 3,7 km oftewel circa 3,19 miljoen euro/km x 2,6 = 8,3 miljoen euro.

F. Thuiswerken faciliteren, 1,8 miljoen euro

Kosten thuiswerkplek [1.800 euro](#) * 1.000 plekken = 1.800.000 euro.

G. Meer groen creëren, 1,2 miljoen euro

Kosten één boom Hilversum stedelijk [1.263 euro](#) * 1.000 bomen = 1.263.000 euro.

H. Meer ontmoetingsplekken creëren waar gewerkt kan worden, 2,7 miljoen euro

Eén kantoorwerkplek kost [9.086](#) euro per plek per jaar. 9.086 * 300 plekken = 2.725.800 euro. Dit is een verdienmodel, als het goed is verdient het zichzelf in de jaren daarna terug.

SCENARIO 2 – Hilversum wordt schoner

Duurzaamheid staat bovenaan

Dit groene en “schone” scenario volgt het klimaatakkoord van Parijs uit 2015: “fossiel” vervoer wordt vervangen door een elektrische variant. De stroom daarvoor wordt opgewekt met schone energie, zoals zonnepanelen op daken en lantaarnpalen. Om heftige regen te kunnen opvangen, hebben we waterpleinen of ‘blauwe daken’ nodig. Het gevolg is wel dat we ons huidige energiesysteem stevig moeten aanpassen. En dat is een kostbaar scenario.



....Wat betekent de keuze Hilversum wordt schoner (scenario 2)?....

➤ Stimuleren fietsen, wandelen en ook voor de e-bike, steps en Segways meer ruimte creëren.

➤ Stevig inzetten op deelfervoer.

➤ Langzaam verkeer.

➤ Voldoen aan klimaatakkoord van Parijs.

➤ Stimuleren nieuwe innovatie technologieën zoals waterstof en meer inzetten elektrisch rijden.

➤ Elektrisch vervoer zowel op het gebied van OV, alsmede auto's en fiets.

➤ Doorvoeren van data en informatie op het gebied van milieu, groen, klimaat.

➤ 30 Kilometer - en Milieuzone.

De kosten zijn circa 64 miljoen euro

A. Stimuleren van fietsen, wandelen en ook e-bike, steps & Segways meer ruimte creëren, 2,4 miljoen euro

Een [fietsparkeerplek](#) kost openbaar gemiddeld 395 euro per plek (350-440), met overkapping gemiddeld 1.120 euro (820-1.420 euro) en ondergronds parkeerkelder 3.300 euro. Kosten 500 openbaar x 395 en 500 overkapt x 1.120 en 500 ondergrond x 3.300 = 2.407.500 euro.

B. Stevig inzetten op deelfervoer, 0,5 miljoen euro.

Kosten voor één parkeerplaats in te richten voor autodate bedraagt circa 1.500 euro x 300 plekken = 450.000 plus 50.000 euro communicatiecampagne/stimuleringscampagne. Deelfervoer exploiteren is aan derden commerciële partijen.

C. Langzaam verkeer, 8,6 miljoen euro.

Een voet- of fietspad aanleggen kost gemiddeld [717 euro](#) per strekkende meter (3 meter breed). Uitgaande van 8 hoofd fietsroutes aanleggen van gemiddeld 3 km is 24 x 1.000 x 717 = 17.208.000 euro. Uitgaande dat de helft te verkrijgen is aan provinciale subsidies.

D. Voldoen aan klimaatakkoord van Parijs, 0 euro (zit in alle andere maatregelen)

Het klimaatakkoord van Parijs heeft als doel om de klimaatopwarming te beperken tot 1,5 à 2 graden Celsius. Verkeer en mobiliteit. Aandeel [mobiliteit hierin is 27%](#). De kosten om hieraan te voldoen bedragen circa (vanaf 2030) [350 euro per huishouden per jaar](#). Oftewel

94 euro per jaar per huishouden x 42.000 huishoudens = 3.906.000 euro per jaar. Mooie deal dat de gemeente 10 jaar lang minimaal 4 miljoen euro investeert in mobiliteit om uitstoot omlaag te krijgen. Dus NUL als deze post.

E. Stimuleren nieuwe innovatie technologieën zoals waterstof en inzetten elektrisch rijden, 47,3 miljoen euro

Het autobezit in Hilversum is circa 1,1 auto per huis. Dus 43.000 woningen x 1,1 = 47.300 auto's. Als je ter stimuleren van rijden op elektra of waterstof iedereen 1.000 euro subsidie geeft kost dat $47.300 \times 1.000 = 47.300.000$ euro.

F. Elektrisch vervoer zoals op het gebied van OV, alsmede auto's en fiets, 1,25 miljoen euro

Eén openbare laadplek voor auto of fiets of OV 5.000 euro x 250 plekken = 1.250.000 euro.

G. Doorvoeren van data en informatie op het gebied van milieu, groen en klimaat, 2,5 miljoen euro

De provincie Noord Holland investeert [circa 5 miljoen euro per jaar](#) in smart mobility. Eindhoven investeert [ook circa 5 miljoen euro](#) in smart mobility voor de komende jaren, doch met de gehele brainpoort. Met de halve ambitie van Eindhoven zou Hilversum een eind moeten komen.

H. 30 km en Milieuzones, 0,84 miljoen euro

Het inrichten van 30 km/uur gebieden kost [20.000 euro](#) per strekkende km (sober). Schatting is dat 42 km verblijfsgebied aan strekkende weg nog ingericht kan worden. Hiermee komt de raming uit op een bedrag van $20.000 \times 42 = 840.000$ euro.

De kosten van de milieuzone Rotterdam bedroegen voor [3 jaar 5.860.000 euro](#) waarvan de personeelskosten van 1.700.000 euro het grootste deel bedroeg. In een rapport van [Goudappel en Coffeng](#) worden de kosten voor een kleine milieuzone geraamd op 215.000 tot 675.000 euro voor vrachtverkeer (gemiddeld dus 445.000 euro) en voor personenauto's tussen de 680.000 tot 1.320.000 euro (gemiddeld 1 miljoen euro).

SCENARIO 3 – Hilversum verbindt het Ruimte voor alle verkeer

Dit scenario focust op een betere doorstroom van al het verkeer, dus niet alleen de auto's! Dit betekent niet per se dat er extra wegen, fietspaden, tunnels of voetpaden komen. Een oplossing kan ook een logistieke 'hub' zijn aan de rand van Hilversum, waar de lading van groot vrachtverkeer wordt overgeladen naar kleinere, elektrische busjes die het naar de stad brengen. De hubs kunnen ook gebruikt worden om te parkeren voor de mensen van buiten Hilversum. Ze kunnen dan verder de stad in met ander, kleiner vervoer dat gedeeld wordt met anderen. Zoals elektrische fietsen, openbaar vervoer op afroep met kleinere busjes of elektrische steps. Het gevolg van dit scenario is wel dat we flink moeten investeren in voldoende 'klein' vervoer. Daarnaast is het van belang dat ervoor gezorgd wordt dat mensen ook daadwerkelijk gebruik hiervan maken. Sleutelwoorden hierin zijn gemak en makkelijk beschikbaar.



....Wat betekent de keuze Hilversum verbindt het (scenario 3)?....

➤ Verbeteren verbindingswegen;
radialen en N wegen.

➤ Connected hubs.

➤ Inzetten op fijnmazig deelvervoer.

➤ Verbeteren van de toegankelijkheid
van langzaam verkeer middels fiets-
en of wandelstraten.

➤ Toegankelijkheid van de wegen en stoepen
(Verbreden).

➤ Parkeren verbeteren.

➤ Eventueel uit te breiden naar multimodale
hubs.

➤ Verbeteren van de op- en afritten en de
doorstroming.

De kosten zijn circa 315 miljoen euro

A. Verbeteren verbindingswegen, radialen en N wegen, 180,2 miljoen euro

Hilversum heeft 14 km buitenring en 2.5 km centrumring en circa 40 km ringwegen/N-wegen. Totaal 56.5 km hoofdwegen. De reconstructie van de buitenring route A1 – Media park was [11,17 miljoen euro](#) voor 3,7 km oftewel circa 3.19 miljoen euro/km x 56,5 km = 180.235.000 euro.

In deze scenario worden geen tunnels en/of verdiepte wegen gerealiseerd.

B. 3 Connected Hubs, 9,7 miljoen euro

Voor 4.325 community hubplekken raamt [Amsterdam](#) gemiddeld 141 miljoen euro. Eén hub plek kost daarmee 32.601 euro. Voor Hilversum houden we rekening met 300 plekken en dat kost dan totaal 9.780.300 euro.

C. Eventueel uit te breiden naar Multi modale hubs

Kosten zitten al verwerkt in Scenario 3 – B.

D. Inzetten fijnmazig deelvervoer, 2,07 miljoen euro per jaar

Bij deze maatregel is er ook extra aandacht voor de kern Hilversumse Meent. Een berekening van het gemiddeld aantal reizigers met het OV is 7.500 reizigers op een zaterdag (drukste dag). Uitgaande van 45.000 ritten per week zijn dat jaarlijks circa 2.340.000 ritten. Een gemiddelde km bus kost [gemiddeld 0,295 per km](#). Een rit binnen Hilversum is naar schatting gemiddeld 3 km x 0.295 x 2.340.000 = 2.070.900 euro.

E. Verbeteren van de toegankelijkheid van langzaam verkeer middels fietsroutes, 6 miljoen euro

[Regionale Snel- en Doorfietspadenplan](#) – zie bladzijde 6 voor de routes en kosten. Zeven routes die deels het Hilversumse grondgebied beslaat. Kosten geschat in dit rapport zijn in totaal 12,3 miljoen en de helft aan subsidiemogelijkheden benutten. Dit gaat Hilversum circa 6 miljoen euro kosten.

F. Toegankelijkheid van wegen en stoepen verbeteren, 21 miljoen euro

Fietspaden kunnen in Hilversum alleen worden verbreed door aankoop extra grond. Zeg van de 56.5 km hoofdwegen de helft verbreden is 28.25 km aan beide kanten. Eén meter is 28 km. 28 x 2 is weer 56 km aankopen a 375 euro ([275 euro](#) + 100 euro asfalteren) = 21.000.000 euro.

G. Parkeren verbeteren, 13 miljoen euro

Net zoals in [Londen](#) in het wegdek een smart parking sensor en deze koppelen aan de parkeergeleiding. Hilversum heeft circa 2.000 parkeergarageplekken en 50.000 parkeerplekken op straat. Dus 52.000 plekken x [250 euro per stuk](#) = 13.000.000 euro.

Van nieuwe ontwikkelingen wordt verwacht dat parkeren zoveel als mogelijk op eigen terrein wordt gerealiseerd, om zodoende de (beperkte) openbare ruimte zo optimaal mogelijk te kunnen benutten. Onderbouwd bestaat de mogelijkheid om flexibel om te gaan met de parkeernorm, waarbij het uitgangspunt is dat flexibiliteit moet leiden tot kwaliteit. Een aanpassing van het parkeerbeleid, waarin actieve sturing vanuit de gemeente veel meer mogelijk wordt.

H. Verbeteren van de op- en afritten en de doorstroming, 8,4 miljoen euro

Verbeteren doorstroming opritten A1 in het IBP, indertijd geraamd op [2,1 miljoen euro](#). De daadwerkelijke kosten waren dubbel, te weten 4,2 miljoen euro. Nogmaals zo'n actie op de A1 en op de A27 zou dan totaal 8,4 miljoen euro bedragen.

SCENARIO 4 – Hilversum Hightech

Technologie voor mobiliteit

Bij dit scenario gebruiken we slimme, nieuwe technologie om het verkeer te regelen. Denk hierbij aan 'slimme' verkeerslichten die bijvoorbeeld fietsers langer 'groen licht' geven bij een fikse regenbui. Of sensoren die via een App aan automobilisten doorgeven waar er een parkeerplek te vinden is. Het is eigenlijk geen vraag van *of* maar *wanneer* dit gaat gebeuren.



....Wat betekent de keuze voorkeursvariant, Hilversum Hightech (scenario 4)?....

➤ Slimme verkeerslichten (i-vri's) en sensoren.

➤ Gekoppeld aan slimme camera's en de innovatiecentrale van de Provincie Noord Holland.

Internet of things.

➤ Mobility as a Service (MaaS).

➤ Gebruik maken van open data en informatie, zoals het weer en bewegingen.

➤ Real time data en informatie in het verkeersprognose systeem.

➤ Connected cars, coöperative OV prioriteit.

➤ Realtime data en Demografische gegevens.

De kosten zijn circa 29 miljoen euro

A. Slimme verkeerslichten (i-VRI's) en sensoren, 13 mln. euro + 1,1 miljoen euro

Net zoals in [Londen](#) in het wegdek een smart parking sensor en deze koppelen aan de parkeergeleiding. Hilversum heeft circa 2.000 parkeergarageplekken en 50.000 parkeerplekken op straat. Dus 52.000 plekken x [250 euro per stuk](#) = 13.000.000 euro en 110.000 euro (dit is Hilversum) per kruispunt voor i-VRI x 10 kruispunten.

Van nieuwe ontwikkelingen wordt verwacht dat parkeren zoveel als mogelijk op eigen terrein wordt gerealiseerd, om zodoende de (beperkte) openbare ruimte zo optimaal mogelijk te kunnen benutten. Onderbouwd bestaat de mogelijkheid om flexibel om te gaan met de parkeernorm, waarbij het uitgangspunt is dat flexibiliteit moet leiden tot kwaliteit. Een aanpassing van het parkeerbeleid, waarin actieve sturing vanuit de gemeente veel meer mogelijk wordt.

B. Gekoppeld aan slimme camera's en innovatiecentrale van de provincie Noord Holland, 1,1 miljoen euro

100 slimme camera's á [550 euro](#) + 5 ton aansluitkosten = 1,1 miljoen euro.

C. Internet of things

D. Mobility as a Service (MaaS), 3 miljoen euro

Zeven projecten MaaS [kosten 20 miljoen euro](#). Raming 3 miljoen euro voor Hilversum.

E. Real Time data en informatie in het verkeersprognose systeem, 1,5 miljoen euro

Zoals Smart Traffic van Sweeco. Kosten zijn vanwege concurrentiebedingen geheim. Betreft een grove schatting.

F. Gebruik maken van open data en informatie, zoals het weer en bewegingen

Zie Scenario 4 – E

G. Realtime data en Demografische gegevens

Zie Scenario 4 – E.

H. Connected cars, coöperatieve OV prioriteit, 1 miljoen euro

[Techniek](#) staat in de kinderschoenen. [Schatting](#) is 8 miljoen euro.

SCENARIO 5 – Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit

Op basis van de opgehaalde reacties vanuit het brede en intensieve participatietraject is er verder gewerkt aan het voorkeursscenario. Hierin zijn, door de participanten veel genoemde, mobiliteitsmaatregelen in een brede en evenwichtige mix opgenomen.

Tijdens de bijeenkomsten viel op dat Hilversummers graag meedenken en hierbij goed aan kunnen geven wat zij belangrijk vinden. Dit deden zij bij het scenario 'Hilversum zegt het zelf'.

Bij het invullen van het scenario "Hilversum zegt het zelf" met het schetsenspel, bleek dat de participanten het onderstaande heel belangrijk vinden:

- Hilversum moet een groene stad blijven waar je fijn kunt wonen;
- De binnenstad moet autoluw worden;
- Er moet een ruime keuze komen aan (kleine) vervoersmiddelen, die we samen kunnen delen, zoals kleine stadsbusjes, elektrische auto's, fietsen, steps, scooters of Segways. NB. In het onderzoek uitgevoerd door Newcom op de website staat waar (in welke buurten/wijken) en welk deelvervoer de Hilversumse bevolking dit graag wil hebben;
- Er moeten "Hubs" komen aan de rand van Hilversum waar dagjesmensen kunnen parkeren en waar vrachtwagens hun kleinere bestellingen kunnen overladen in kleinere busjes;
- De huidige wegen moeten beter op elkaar aansluiten, eventueel met tunnels;
- Er moeten slimme verkeerslichten komen en sensoren die het verkeer beter laten doorstromen;
- Er moeten voldoende laadpalen op zonne-energie komen;
- Er moet genoeg ruimte overblijven voor voetgangers en wandelaars;
- Er moeten meer aandacht zijn voor woningen en bedrijfsterreinen in combinatie met mobiliteit.



....Wat betekent de keuze Participatie (voor) keursvariant "Hilversum, zegt het zelf (scenario 5)?....

Autoluwe Binnenstad

Tunnels, verbindingswegen en parkeren

Fijnmazig vervoer

Slimme sensoren en iVRI's

Hubs multimodaal

Deelvervoer

Duurzaamheid

Langzame mobiliteit

De kosten voor uitvoering van dit scenario zijn geraamd op totaal circa 278,3 miljoen euro investering (exclusief de kosten voor de Noordoost-tunnel zijn de totale kosten circa 28,3 mln. euro) EN vanaf het tweede jaar 150.000 jaarlijkse kosten.

A. Autoluwe binnenstad met behoud van een goede bereikbaarheid, 1,1 miljoen euro

In [Tiel](#) koste het autoluw maken van het centrum 550.000 euro aan uitbreiding borden en bollards. Tevens kost het jaarlijks onderhoud ook 500.000 euro.

B. Fijnmazig vervoer, 2.07 miljoen euro per jaar

Bij deze maatregel is er ook extra aandacht voor de kern Hilversumse Meent. Een berekening van het gemiddeld aantal reizigers met het OV is 7.500 reizigers op een zaterdag (drukste dag). Uitgaande van 45.000 ritten per week zijn dat jaarlijks circa 2.340.000 ritten. Een gemiddelde km bus kost [gemiddeld 0,295 per km](#). Een rit binnen Hilversum is naar schatting gemiddeld 3 km x 0.295 x 2.340.000 = 2.070.900 euro.

C. Multi modale HUB's, 9.7 miljoen euro

Voor 4.325 community hubplekken raamt [Amsterdam](#) gemiddeld 141 miljoen euro. Eén hub plek kost daarmee 32.601 euro. Voor Hilversum houden we rekening met 300 plekken en dat kost dan totaal 9.780.300 euro.

D. Tunnels, verbindingswegen en parkeren 250 miljoen euro versus 3,2 miljoen euro plus 10 miljoen euro

- De realisatie van de 2,5 km lange tunnel vanaf de Larenseweg naar de Nieuwe Crailloseweg (Craillosebrug), de Noordoost-tunnel, is in het verleden geraamd op circa 250 miljoen euro;
Vooralsnog wordt hieraan vastgehouden, maar mogelijk kan het door de inzet van nieuwe technieken inmiddels goedkoper zijn geworden of leiden nieuwe wettelijke verplichtingen danwel gestegen bouwkosten of de indexering juist tot meerkosten.
- Een andere variant is een weg op Maaiveld en die kost circa 1,25 mln. euro per KM ([referentieproject N345](#)). Plus transferia aan rand van stad op maaiveld is 10.000 euro per parkeerplaats x 1.000 = 10.000.000 euro;
- Centrumring inclusief de kleine spoorbomen, niet subsidiabel gedeelte;
- Nieuwe verbindingen aanleggen;
- Verbetering van de buitenring;
- Verbeteren van bestaande radialen (inclusief op- en afritten) en van de centrumring;
- Aanpassing parkeerbeleid, waardoor meer maatwerkoplossingen mogelijk worden.

E. Deelvervoer, 0,75 miljoen euro

Een elektrische deelautoplek inrichten op maaiveld (ten kosten van een parkeerplaats) kost 2.500 euro per plek (2.000 á 3.000 per plek) zegt [Amsterdam](#). Er van uitgaande dat commerciële bureaus die auto's en fietsen gaan exploiteren zijn kosten gemeente 2.500 x 300 plekken = 750.000 euro.

F. Langzame mobiliteit, 0,75 miljoen euro + 0,5 miljoen euro + 0,5 miljoen euro

- Inzetten op auto en fiets delen, zie Scenario 5 – E;
- Wandelstraat is 100.000 euro binnenstedelijke reconstructie (zie Hoge Naarderweg Hilversum);
- Fietsstraat binnenstad is 500.000 euro (zie Hoge Naarderweg Hilversum).

G. Drie zero Emissie zones in Hilversum, 0,8 miljoen euro eenmalig en vanaf het tweede jaar jaarlijks 150.000 euro

Voor het maken van een raming is rekening gehouden met de kosten voor het invoeren van 3 Zero Emissie zones in Hilversum. De kosten zijn hiervoor ongeveer 650.000 euro eenmalig voor het inrichten van de drie zones inclusief juridische en projectkosten.

Gemiddelde zijn hieraan ook jaarlijkse kosten verbonden van 150.000 euro.

Investering in het eerste jaar is daarmee totaal 800.000 euro (650.000 plus 150.000) en vanaf het tweede jaar zijn de jaarlijkse kosten 150.000 euro.

Bron van deze raming is het rapport BH6547 Rapportage milieuzone ZE-zone van RHDHV, d.d. 17 maart 2021.

Relatie met de bereikbare steden en vice versa:

H. Reeds ingezet binnen Hilversum, op basis van bovenstaande scenario

- Doorstroming Johan Geradtsweg, 5 miljoen euro;
- Ketenmobiliteit Stationsgebied (busstation 5 miljoen euro, fietsenstalling 30 miljoen euro, toerit fietstunnel 0,5 miljoen euro, uitbreiding station Hilversum 5 tot 10 miljoen euro (om meer reizigers te kunnen verwerken en spoor 1 weer te kunnen gebruiken), totaal 40,5 tot 45,5 miljoen euro;
- Verplaatsen station Sportpark, realisatie pasarelle en fietstunnel Diependaalselaan, totaal 21 miljoen euro.

I. Reeds ingezet, op basis van bovenstaande variant, nummer 5, (boven) regionaal

- Doorstroming Johan Geradtsweg , 5 miljoen euro;
- Ketenmobiliteit Stationsgebied (busstation 5 miljoen euro, fietsenstalling 30 miljoen euro, toerit fietstunnel 0,5 miljoen euro, uitbreiding station Hilversum 5 tot 10 miljoen euro (om meer reizigers te kunnen verwerken en spoor 1 weer te kunnen gebruiken), totaal 40,5 tot 45,5 miljoen euro;
- Verplaatsen station sportpark, realisatie pasarelle en fietstunnel Diependaalselaan, totaal 21 miljoen euro;
- Regionale snelfietspaden uit scenario 3 (12 miljoen);
- HOV doortrekken naar Almere en Utrecht;
- Optimaliseren spoor voor spoorboekloos rijden en IC op maat voor Media Park (afspraken gooicorridor / OV SAAL).