

1

Vraag: Met welk raadsbesluit is de woonplaats Naarderbos geregardeerd tot wijk? In juni 2016 is het blauwe kombord vervangen door een wijkbord.

Beantwoording

Het Naarderbos is altijd een wijk van Naarden (en nu Gooise Meren) geweest en geen zelfstandige plaats. Daarom is het kombord dat tijdelijk geplaatst is nu definitief vervangen door een wijkbord.

2

Vragen:

- Hoeveel verkeer gaat er over de overweg Comeniuslaan en hoeveel in de nieuwe situatie?
- Hoeveel verkeer gaat er over de Slochterenlaan/Thorbeckelaan op dit moment?
- Wat gaat er gebeuren om de doorstroming te verbeteren bij de nieuwe 's Gravelandseweg/Slochterenlaan? Nu houden recht doorgaande fietsers de auto's op die naar de Slochterenlaan af willen slaan (rechtsaf), waardoor er opstopping tot op het ontstaat.
- Hoe wordt de veiligheid van de Thorbeckelaan/Zwarteweg/Comeniuslaan gegarandeerd? Bij een schatting van 3000 auto's, 15 keer zoveel als nu, zal de verkeerssituatie erg verslechteren/onveilig worden, terwijl er juist heel veel is geïnvesteerd in veiligheid.
- Welke cijfers verwachten jullie voor de verschillende wegen?
- Wat is de verkeersbelasting nu en wat wordt het straks vanaf Comeniuslaan, Zwarteweg en de Thorbeckelaan.

Beantwoording:

Comeniuslaan/toekomst: De laatste tellingen dateren van 2007 en komen uit op ca 1000 a 1400 voertuigen per etmaal. Nieuwe situatie: Omdat het aantal dubbelpassages [inhalen twee verschillende treinen] en het verkeersgedrag onbekend zijn, kunnen we nog geen inschatting maken wat het effect op de verkeersdruk in de toekomstige situatie zal zijn maar 2400 lijkt ons waarschijnlijk.

Slochterenlaan/Thorbeckelaan: Op de Slochterenlaan rijden op dit moment per etmaal gemiddeld ca. 1900 voertuigen (weekdag). Op de Thorbeckelaan rijden op dit moment per etmaal gemiddeld ca 1500 voertuigen (weekdag).

Hoek 's-Gravelandseweg/Slochterenlaan: De auto's die komend vanaf de overweg Generaal de la Reijlaan in westelijke richting rechtsaf de Slochterenlaan in willen slaan dienen te wachten op achteropkomend recht door gaand fietsverkeer en belemmeren zo de doorstroming van achteropkomend gemotoriseerd verkeer. Vooral bij het opengaan van de bomen is er kans op filevorming. Wij bekijken nog de suggesties voor aanpassingen die bewoners hebben ingebracht.

Verkeersbelasting toekomst: Omdat het aantal dubbelpassages (van treinen) en het verkeersgedrag onduidelijk zijn gaan we voor de toekomst uit van dezelfde gegevens over intensiteiten.

Vraag: Kan de beplating in de overgang over de Generaal de la Reij worden aangepast, zodat het fietspad gescheiden van de rijbaan kan worden aangelegd? Volgens de gemeente is dat nu de reden dat het niet kan. En als de beplating niet kan worden aangepast, waarom niet?

Beantwoording: De overweg in de Generaal de la Reijlaan is een overweg voor alle verkeer. De wegingdeling op de overweg zal niet veranderen en sluit aan op de plannen van de gemeente Gooise Meren (Kaderplan verkeer Centrum).

Vraag: Kunt u onderbouwen hoe de verwachte dichtligtijden Comeniuslaan 20 minuten wordt, als er straks 20 treinen per uur rijden, ze langzaam rijden (stoptrein) omdat ze dichtbij het station zijn en er gemiddeld 1,5- 1 ¼ minuut per trein als richtlijn dichtligtijd?

Beantwoording: Berekening middels een rekenmodel – en toetsing door een onafhankelijk bureau - hebben uitgewezen dat de dichtligtijd van de overweg Comeniuslaan per uur naar verwachting net onder het half uur komt te liggen en de dichtligtijd per sluiting ca. 1 minuut en 15 seconde bedraagt. Overigens is dit berekend voor de PHS (Programma Hoogfrequent Spoor) dienstregeling met 6 sprinters en 6 intercity's per uur in beide richtingen. De dienstregeling die na de zomer van 2018 geldt zal iets minder dichtliggingen geven, omdat er dan 4 treinen per uur per richting minder rijden ten opzichte van de PHS dienstregeling. De lagere dichtligtijd op de Comeniuslaan met name heeft meerdere redenen. Ten eerste de aanleg van een AHOB die enkel dicht gaat als een trein wordt aangekondigd. Daarnaast wordt op station Naarden-Bussum met een stop-door schakeling en een afteller gewerkt. Dit betekent dat een trein bij binnenkomst op het station een rood sein wordt getoond. Wanneer het tijd is om te vertrekken, dan loopt de afteller terug naar nul en weet de conducteur dat hij groen sein krijgt. De

conductor anticipeert daarop en zorgt ervoor dat het vertrekproces sneller verloopt. Dit scheelt 17 seconden: normaal circa 45 seconden nadat het vertreklicht brandt is de trein in beweging gekomen en met afteller al na circa 28 seconden. Hierdoor ligt de overweg na het station ook gemiddeld 17 seconden korter dicht.

Vraag: Hoe vaak verwacht u dat treinen elkaar op de Comeniuslaan kruisen?

Beantwoording: Wij kunnen dat nog niet met 100% zekerheid zeggen. Op dit moment gaan wij uit van nul keer kruisen. Na de realisatie van het project kunnen we hier een nauwkeurigere voorspelling doen.

3

Vragen:

- Is er al een verkeersplan opgesteld voor de erftoegangswegen Comeniuslaan, Zwarteweg, Julianalaan?
- Nu vrijwel geen verkeer door 2^e deel Comeniuslaan (190 auto's wordt)?
- Veiligheid boven alles (kruising met Albrechtlaan)!
- Hoe lang/per uur zijn straks de bomen dicht op de overweg Comeniuslaan en dus van geluidsarm niveau geluid en vervuiling stilstaande auto's?

Beantwoording:

Verkeersplan: Voor de Comeniuslaan/Zwarteweg wordt door de gemeente Gooise Meren nog een inrichtingsvoorstel opgesteld uitgaande van de bestaande functie van erftoegangsweg en interwijkse verbinding. Voor de Julianalaan is daarvoor geen aanleiding.

Veiligheid: In het lokale verkeersbeleid heeft veiligheid (naast bereikbaarheid, leefbaarheid en doorstroming) prioriteit.

Sluitingen Comeniuslaan: De dichtligtijd per uur is iets minder dan een half uur op basis van de PHS dienstregelingen (6 sprinters en 6 intercity's per richting per uur) en per keer ca. 1 minuut en 15 seconden.

4

Vragen:

- Opmerking: bewoner maak zich ernstig zorgen over de verkeersveiligheid door deze plannen.
- Hoe wordt de veiligheid gegarandeerd met een halve overweg i.p.v. een geheel afgesloten overweg (huidige situatie) met name voor kinderen?

Beantwoording:

Gemeente en ProRail maken de situatie zo veilig mogelijk. De aanpassingen zijn gunstig voor de verkeersveiligheid omdat de overwegen overzichtelijker worden en de afstroming naar verwachting zal verbeteren.

Vraag: Hoe ziet de gemeente de extra verkeersdruk in een nu verkeersluwe situatie? Welke maatregelen worden hier genomen?

Beantwoording:

Omdat het aantal dubbelpassages van treinen en het verkeersgedrag onduidelijk zijn is onbekend hoe de verkeersdruk in de nieuwe situatie zal zijn.

Vraag: Hoe worden buurtbewoners betrokken in de plannen?

Beantwoording: De inrichting van de wegvakken nabij de overwegen en de inrichting van de westzijde worden nog besproken met de omgeving (participatietraject). Het initiatief hiervoor ligt bij de gemeente Gooise Meren.

Vraag: Welke argumenten zijn er om de overgang Zwarteweg/Comeniuslaan open te houden? Is er onderzoek gedaan naar de gevolgen/consequenties/veiligheid voor de leefomgeving die deze argumenten onderbouwen?

Beantwoording: De overweg Comeniuslaan is een belangrijke schakel in het lokale wegennet. Door het beschikbaar houden van alle overwegen kan het verkeer zich spreiden en dit is gunstig voor de veiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en doorstroming.

5

Vraag: Wordt er nagedacht over het parkeerprobleem als NS het parkeerterrein gaat gebruiken? Action heeft het ook in gebruik. De situatie op de Slochterenlaan is nu al onhoudbaar en gevaarlijk. Slochterenlaan dient ook aangepakt te worden.

Beantwoording: De veiligheid op de Slochterenlaan heeft de aandacht en er worden verschillende opties bekeken. Voordat tot aanpassingen besloten wordt wordt met betrokkenen overlegd (participatietraject). In

het kader van de herinrichting van het rangeerterrein is ook aan NS gevraagd om parkeerplekken voor de omgeving te creëren.

6

Vraag: Parkeren op de Parallelweg t.b.v. bezoek aan Action houdt al het doorgaande verkeer op. Mijn voorstel is om naast de nieuwe stationsingang, westzijde, ook parkeerplaatsen t.b.v. Action aan te leggen.

Beantwoording: In het kader van de herinrichting van het rangeerterrein is ook aan NS gevraagd om parkeerplekken voor de omgeving te creëren.

7

Vraag: Bij de Wilhelmina-overgang zouden de fietspaden geschikt kunnen worden gemaakt voor twee richtingen. Dit voorkomt veelvuldig dubbel oversteken van de Wilhelminalaan/Cort van der Lindenlaan.

Beantwoording: De weg lay-out (incl. fietspad) van deze overweg wordt niet aangepast. De ruimte is namelijk onvoldoende om de fietspaden veilig in te richten voor tweerichtingsfietsverkeer.

Vraag: Geluidsschermen blijven in de huidige situatie op dezelfde plaats. Is het mogelijk om de schermen dichter bij de bron te plaatsen om de overlast maximaal te reduceren?

Beantwoording: Het klopt dat geluidsschermen het best zo dicht mogelijk bij de bron geplaatst kunnen worden. Maar het verplaatsen van de schermen is zeer kostbaar. Met de geluidsschermen op de huidige plaats wordt aan de geluidsnormen voldaan.

Vraag: Aandacht voor situatie fietsen aan westzijde station. Niet alleen stallingen maar ook bereikbaarheid/veiligheid.

Beantwoording: Dit is een belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking van de omgeving van het station. Er worden meer stallingen aan de westzijde ingepast en ProRail zal samen met de gemeente een ontwerp maken voor een verkeersveilige situatie voor fietsers, voetgangers i.c.m. automobilisten.

8

Vraag: Ik begreep dat er een brief is gestuurd naar o.a. ministerie en ProRail over zorgen goederenvervoer. Graag ontvang ik daar een kopie van. Een eventuele reactie van geadresseerden. Ben ook benieuwd naar wat de gemeente verder hieraan wil doen.

Beantwoording: De brief wordt met de beantwoording door ProRail op de website van de gemeente geplaatst.

9

Vragen:

- Op welke manier wordt Slalommen op de met AHOB beveiligde overwegen effectief voorkomen? Op de overweg bij de brandweerkazerne komt dit nog regelmatig voor.
- Openstelling bomen blijft kort tussen 1 en 3 minuten (verkeerslichtsituatie).
- Op welke manier wordt de doorstroom en verkeersveiligheid gemaximaliseerd op de overwegen Generaal de la Reijlaan en Meerweg?
- Bewoners Comeniuslaan maken zich zorgen over de toename gemotoriseerd verkeer.
- ProRail is voor afsluiting voor gemotoriseerd verkeer. Hoe gaat de gemeente met deze voorkeuren om?
- Voorzieningen voor slecht ter been zijnde mensen aan de Meerweg? Tunnel is voor hun niet bruikbaar.
- Op welke manier gaan scholieren (fiets) voldoende ruimte krijgen op de overwegen?
- Op welke manier blijft doorgaand gemotoriseerd verkeer richting A1 en provinciale wegen geweerd worden van met name de Generaal de la Reijlaan?
- Op welke manier gaan scholieren verleid worden om niet de overweg op de Herenstraat en de Herenstraat op zich niet te gebruiken? Weg is te smal voor auto's en fietsers.

Beantwoording:

Slalommen: De kans op slalommen door verkeersdeelnemers wordt groter als de wachttijd voor de spoorbomen te lang wordt. In het algemeen wordt aangenomen dat deze kans toeneemt als de dichtligtijd per keer langer wordt dan 61 seconden. Er is door ProRail een inschatting gemaakt van de toekomstige dichtligtijden en deze tijden zijn gecheckt door een onafhankelijk adviesbureau. De verwachte dichtligtijden zijn bij een snelheidsverhoging naar 130 km/h en 6 sprinters en 6 intercity's (Programma Hoogfrequent Spoor) als volgt:

Wilhelminalaan

	Dit per uur	Aantal sluitingen	Dit per sluiting
Huidig	13:38	18	0:46
Toekomst	13:55	20	0:43

Comeniuslaan

	Dit per uur	Aantal sluitingen	Dit per sluiting
Huidig	41:57	10,5	4:00
Toekomst	29:55	24	1:15

Generaal de la Reylaan

	Dit per uur	Aantal sluitingen	Dit per sluiting
Huidig	28:14	14	2:01
Toekomst	29:55	24	1:15

Meerweg

	Dit per uur	Aantal sluitingen	Dit per sluiting
Huidig	25:02	14	1:44
Toekomst	19:54	24	0:49

Herenstraat

	Dit per uur	Aantal sluitingen	Dit per sluiting
Huidig	20:09	16	1:16
Toekomst	19:18	24	0:48

Gooibergstraat

	Dit per uur	Aantal sluitingen	Dit per sluiting
Huidig	20:42	17	1:12
Toekomst	27:08	22	1:13

De verwachte dichtligtijden benaderen dit streefgetal in de nieuwe situatie zodat er ten opzichte van de huidige situatie een verbetering van de veiligheid wordt verwacht.

Doorstroming Generaal de la Reijlaan en Meerweg: De komende tijd worden de overwegen opnieuw door ProRail ontworpen. Zij is verantwoordelijk voor een veilige overweg. In het verlengde daarvan worden in samenspraak met de omgeving ontwerpen gemaakt van de aanliggende wegvakken.

Comeniuslaan afsluiten voor gemotoriseerd verkeer: De gemeente is als wegbeheerder verantwoordelijk voor het aanwijzen van de wegcategorie in overleg met ProRail. Omdat het aantal dubbelpassages en het verkeersgedrag van automobilisten moeilijk is in te schatten is er op dit moment geen aanleiding om aanpassing van de functie van de overweg in overweging te nemen.

Voorzieningen Meerweg: De overweg is beveiligd met Automatische Halve Overweg Bomen (AHOB). Zo'n installatie is standaard afgestemd op de langzaamste verkeersdeelnemer zodat ook voetgangers de gelegenheid hebben veilig over te steken. In de nieuwe situatie is de overweg korter zodat de oversteeklengte ook afneemt. Bij de Meerweg is overigens een voetgangerstunnel waar men – ook met de fiets aan de hand - doorheen kan lopen wanneer de bomen dicht zijn.

In de nieuwe situatie treedt naar verwachting een verbetering van de overweg op maar los daarvan wil de gemeente Gooise Meren onderzoeken of de voetgangerstunnel (en dat geldt ook voor de tunnel bij de Generaal de la Reijlaan) kan worden aangepast.

Herenstraat: de Herenstraat is een belangrijke fietsroute. Het is met andere woorden nimmer de bedoeling van de gemeente om fietsers te weren.

10

Vragen:

- Loods sloop Bendsdorp fabriek (boog optimaliseren i.v.m. bruikbare restrictie) geeft te hoge geluidshinder achterliggende woning. Wie is aan zet verlengen geluidswerende schutting?
- P&R parkeren op vrijkomende sporen tussen Lambertus Hortensiaslaan en spoorwegovergang bij torenflat?
- Parkeren op gebruikte sporen, tv. Generaal de la Reijlaan en Meerweg.
- Sloopt Bendsdorp fabriek binnen 11 meter. keerspoor, heeft ProRail sloopvergunning?
- ProRail sloopt geen spoor op het terrein van Bendsdorp.

Beantwoording:

Bendsdorp: In het kader van het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning is wettelijk gezien de beoordeling van het geluid vanwege het spoor op bestaande woningen niet noodzakelijk omdat de aanwezige bebouwing geen rol speelt in de –berekening van de –gevelbelasting. In het kader van de plan is daarom niemand ‘aan zet’ om geluidswerende maatregelen te nemen.

P&R parkeren: Door de sanering van de sporen komt er ruimte vrij. In de toekomst zal gekeken worden naar de gebruiksmogelijkheden zoals parkeren en fietsplekken tussen de overwegen Generaal de la Reijlaan en Zwarteweg. Andere locaties komen niet in aanmerking voor P&R parkeren.

Sloop: Aan de ontwikkelaar is de benodigde vergunning om naast het spoor te kunnen bouwen door ProRail verleend.

Bendsdorpspoor: De ontwikkelaar is van plan het voormalige werkspoor op het terrein van Bendsdorp te verwijderen.

11

Vraag: Klopt het dat ProRail spoorbomen geheel wil laten sluiten, waar de gemeente een opening weert? Bij geheel sluiten zou alleen langzaam rijdend verkeer kunnen en er is geen bel nodig, naar ik begrijp. Deze oplossing zou het beste aansluiten bij de huidige situatie en het minste overlast (bel) voor de buurt geven.

Beantwoording:

Een overweg wordt standaard ingericht met halve overwegbomen (AHOB). Bij een langzaamverkeeroverweg zijn hele gesloten bomen mogelijk. Omdat het aantal dubbelpassages op overwegen [kruisen] van treinen en het verkeersgedrag van automobilisten moeilijk is in te schatten is er geen aanleiding om aanpassing van de functie van de overwegen in overweging te nemen. Het wegennet van Naarden Bussum is al zo vol.

Een automatisch beveiligde overweg (AHOB) heeft altijd een geluidssignaal. Wanneer de bomen dicht zijn gegaan zakt het volume van de bellen in afstemming op het geluidsniveau van de omgeving.

12

Vraag: Hoeveel goederentreinen rijden er nu en hoe veel in de nieuwe situatie?

Beantwoording: Het project Snelheidsverhoging Naarden-Bussum heeft geen effect op meer of minder goederentreinen en de snelheid van goederentreinen (blijft 80 km/h).

Opmerking: Ik vind het heel jammer en moeilijk te begrijpen dat de tunnel aan de zuidzijde vanaf het perron afgesloten wordt. De bestaande ingang wordt intensief gebruikt en er is geen dwingende reden om die ingang af te sluiten.

Beantwoording:

Door het weghalen van de sporen ontstaat ruimte aan de westzijde voor een nieuwe entree. Als uitgangspunt hebben NS en ProRail daarom gekozen voor een centrale ligging van de verbinding tussen omgeving en perron. De meeste reizigers maken nu al gebruik van de centrale toegang [stationsgebouw] en straks ook van de centrale as [ingang oost en westzijde station].

13

Vragen:

- S.v.p. meer informatie m.b.t. geluidsschermen? De hoger gelegen flats zullen dan wellicht meer geluidsoverlast ervaren dan momenteel.
- Wat betekenen de toekomstige trillingen voor het flatgebouw dat aan de centrumzijde staat?
Nu met het gebouw geregeld veel last bij het passeren van zware goederentreinen.

Beantwoording: Momenteel is de gemeente bezig met het analyseren van de geluidseffecten van de gesaneerde situatie. Er is geen aanleiding voor een toename van trillingsniveaus in de toekomst. Mogelijk is er sprake van een afname doordat er ter hoogte van het flatgebouw wissels verwijderd worden.

14

Vraag:

1. BEZWAAR! Spoorovergang Zwarte Weg moet voor auto's toegankelijk blijven.
2. Probleem Action/Slochterenlaan geen normaal doorgaand autoverkeer of de straat moet daar aanzienlijk circa 2,5 meter verbreed worden.

Beantwoording:

Ad 1: De overweg Comeniuslaan/Zwarteweg blijft toegankelijk voor auto's. Het wegennet met de overwegen verandert niet omdat dit het gunstigst is voor veiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en doorstroming.

Ad 2: De (fiets)veiligheid bij Action/Slochterenlaan is een aandachtspunt. De mogelijkheden om dit te verbeteren worden onderzocht door de gemeente.

15

Vragen:

- Wat zijn de huidige verkeersbewegingen in de Comeniuslaan en wat zijn de verwachte verkeersbewegingen? Wanneer verkeersplan?
- Wat zijn de verwachte dichtligtijden van de overweg Comeniuslaan/ Zwarteweg.
- Hoe ver loopt de geluidsbescherming door richting overweg Comeniuslaan/ Zwarteweg?
- (Wanneer/Wat) is de volgorde van aanpak zomer 2018

Beantwoording:

Huidige verkeersbewegingen:

Comeniuslaan/toekomst: De laatste tellingen dateren van 2007 en komen uit op ca 1000 a 1400 voertuigen per etmaal. Nieuwe situatie: Omdat het aantal dubbelpassages [inhalen twee verschillende treinen] en het verkeersgedrag onbekend zijn, kunnen we nog geen inschatting maken wat het effect op de verkeersdruk in de toekomstige situatie zal zijn maar 2400 lijkt ons waarschijnlijk.

Slochterenlaan/Thorbeckelaan: Op de Slochterenlaan rijden op dit moment per etmaal gemiddeld ca. 1900 voertuigen (weekdag). Op de Thorbeckelaan rijden op dit moment per etmaal gemiddeld ca 1500 voertuigen (weekdag).

Hoek 's-Gravelandseweg/Slochterenlaan: De auto's die komend vanaf de overweg Generaal de la Reijlaan in westelijke richting rechtsaf de Slochterenlaan in willen slaan dienen te wachten op achteropkomend recht door gaand fietsverkeer en belemmeren zo de doorstroming van achteropkomend gemotoriseerd verkeer. Vooral bij het opengaan van de bomen is er kans op filevorming. Wij bekijken nog de suggesties voor aanpassingen die bewoners hebben ingebracht.

Verkeersbelasting toekomst: Omdat het aantal dubbelpassages (van treinen) en het verkeersgedrag onduidelijk zijn gaan we voor de toekomst uit van dezelfde gegevens over intensiteiten.

Beantwoording:

Slalommen: De kans op slalommen door verkeersdeelnemers wordt groter als de wachttijd voor de spoorbomen te lang wordt. In het algemeen wordt aangenomen dat deze kans toeneemt als de dichtligtijd per keer langer wordt dan 61 seconden.

Er is door ProRail een inschatting gemaakt van de toekomstige dichtligtijden en deze tijden zijn gecheckt door een onafhankelijk adviesbureau. De verwachte dichtligtijden zijn bij een snelheidsverhoging naar 130 km/h en 6 sprinters en 6 intercity's (Programma Hoogfrequent Spoor) als volgt:

Wilhelminalaan

	Dit per uur	Aantal sluitingen	Dit per sluiting
Huidig	13:38	18	0:46
Toekomst	13:55	20	0:43

Comeniuslaan

	Dit per uur	Aantal sluitingen	Dit per sluiting
Huidig	41:57	10,5	4:00
Toekomst	29:55	24	1:15

Generaal de la Reylaan

	Dit per uur	Aantal sluitingen	Dit per sluiting
Huidig	28:14	14	2:01
Toekomst	29:55	24	1:15

Meerweg

	Dit per uur	Aantal sluitingen	Dit per sluiting
Huidig	25:02	14	1:44
Toekomst	19:54	24	0:49

Herenstraat

	Dit per uur	Aantal sluitingen	Dit per sluiting
Huidig	20:09	16	1:16
Toekomst	19:18	24	0:48

Gooibergstraat

	Dit per uur	Aantal sluitingen	Dit per sluiting
Huidig	20:42	17	1:12
Toekomst	27:08	22	1:13

De verwachte dichtligtijden benaderen dit streefgetal in de nieuwe situatie zodat er ten opzichte van de huidige situatie een verbetering van de veiligheid wordt verwacht.

Doorstroming Generaal de la Reijlaan en Meerweg: De komende tijd worden de overwegen opnieuw door ProRail ontworpen. Zij is verantwoordelijk voor een veilige overweg. In het verlengde daarvan worden in samenspraak met de omgeving ontwerpen gemaakt van de aanliggende wegvakken.

Comeniuslaan afsluiten voor gemotoriseerd verkeer: De gemeente is als wegbeheerder verantwoordelijk voor het aanwijzen van de wegcategorie in overleg met ProRail. Omdat het aantal dubbelpassages en het verkeersgedrag van automobilisten moeilijk is in te schatten is er op dit moment geen aanleiding om aanpassing van de functie van de overweg in overweging te nemen.

Voorzieningen Meerweg: De overweg is beveiligd met Automatische Halve Overweg Bomen (AHOB). Zo'n installatie is standaard afgestemd op de langzaamste verkeersdeelnemer zodat ook voetgangers de gelegenheid hebben veilig over te steken. In de nieuwe situatie is de overweg korter zodat de oversteeklengte ook afneemt. Bij de Meerweg is overigens een voetgangerstunnel waar men – ook met de fiets aan de hand - doorheen kan lopen wanneer de bomen dicht zijn. In de nieuwe situatie treedt naar verwachting een verbetering van de overweg op maar los daarvan wil de gemeente Gooise Meren onderzoeken of de voetgangerstunnel (en dat geldt ook voor de tunnel bij de Generaal de la Reijlaan) kan worden aangepast.

Herenstraat: de Herenstraat is een belangrijke fietsroute. Het is met andere woorden nimmer de bedoeling van de gemeente om fietsers te weren.

Geluidsscherm: Er wordt nog een geluidsscherm ontworpen ter hoogte van het perron aan de oostzijde maar in verband met de veiligheidseisen zal dit ter hoogte van de overweg worden afgebouwd. Bij een overweg zelf bestaat altijd een gat. Voordeel voor de toekomstige situatie is dat het aantal sporen wordt teruggebracht naar twee, er raildempers worden aangebracht en de wissels verdwijnen.

Vraag: Er komen meer reizigerstreinen, 20 per uur. Komen er ook meer goederentreinen en hoe veiligheid te waarborgen, wanneer treinen meer snelheid hebben?

Beantwoording: De snelheid van de goederentreinen gaat niet omhoog. Of er meer goederentreinen komen is niet bekend en afhankelijk van de marktomstandigheden (vraag en aanbod van vervoer). ProRail heeft een prognose voor het toekomstige treinverkeer gebruikt om te toetsen of ook in de toekomst aan de geluidnormen voldaan wordt. In deze prognose is rekening gehouden met het goederenvervoer.

Vraag: Is er mogelijkheid tot afschermen bellen zodat omgeving deze niet hoort?

Beantwoording: Een automatisch beveiligde overweg (AHOB) heeft altijd een geluidssignaal. Wanneer de bomen dicht zijn gegaan zakt het volume van de bellen in afstemming op het geluidsniveau van de omgeving.

Vraag: Kunnen wij tekeningen/plannen van stationsgebied en Comeniuslaan Zwarteweg plannen krijgen?

Beantwoording: De plannen voor de herinrichting van de westzijde van het station en de wegvakken worden nog uitgewerkt. Wanneer er meer bekend is zal een en ander tijdens een bewonersavond gepresenteerd worden.

16

Vragen:

Opmerking: Rode licht blijft langer knipperen dan het geluid van de spoorbomen. Onveilig voor blinden die oversteken.

Opmerking: In de plannen voor verandering/aanpassing stationscomplex s.v.p. aanbrengen waarschuwingsmarkeringen (noppen) t.b.v. mensen met een visuele handicap

Beantwoording:

Rode licht/geluid: Wij interpreteren dit als het blijven branden van de lichten omdat een nieuwe nadering van een trein is gestart. Wanneer een voetganger op dat moment de overweg oversteekt is er nog voldoende tijd om de overkant te bereiken.

Toegankelijkheid mindervaliden:

Het ontwerp wordt voor dit onderdeel en de nieuwe toegang aan de westzijde uitgewerkt op basis van ontwerpvoorschriften van ProRail welke zijn afgestemd met de plaatselijke belangenvereniging [werkgroep toegankelijkheid].

Vraag: In relatie met instaptijd mensen in een rolstoel: wanneer zijn alle treinen die op station Naarden-Bussum stoppen toegankelijk?

Beantwoording: De geleiding van blinden en slechtzienden en de rolstoeltoegankelijkheid zijn onderdeel van de plannen voor de aanpak van het stationsgebouw. De rolstoeltoegankelijkheid van het treinmateriaal is een streven van de spoorbeheerder en hiernaar wordt langzaam toegewerkt.

Na 2025 zijn alle sprinters toegankelijk en dan weten mensen met een rolstoel precies wat hij of zij kan verwachten. Voor Intercity's ligt dat jaar veel verder weg, namelijk 2045.

Vraag: Stationsgebouw: voldoet de hellingbaan aan de buitenkant aan de eisen?

Beantwoording: Ja.

Vraag: Voor rolstoelers en rollators geven de dwarse sleuven problemen. Kan de overweg beplating worden verbeterd?

Beantwoording: De dwarssleuven bij overwegen zijn een risico voor rolstoel gebruikers en rollators, maar de sleuven kunnen niet worden gedicht omdat de treinwielen door de sleuf rijden.

17

Vragen:

- Overweg Comeniuslaan/Zwarteweg maar gewoon afsluiten. Perron en overweg komen er dicht bij elkaar en overlast AHOB bewoners.
- Mogelijkheid voor gemeente: maak een tunnel bij overweg Cort v.d. Lindenlaan – Kon. Wilhelminalaan

Beantwoording:

Voor de Comeniuslaan/Zwarteweg wordt door de gemeente Gooise Meren nog een inrichtingsvoorstel opgesteld uitgaande van de bestaande functie van erftoegangsweg en interwijkse verbinding.

Veiligheid: In het lokale verkeersbeleid heeft veiligheid (naast bereikbaarheid, leefbaarheid en doorstroming) prioriteit.

Cort van der Lindenlaan – Koningin Wilhelminalaan

Ruimtelijk is een tunnel op de overweg Cort v.d. Lindenlaan mogelijk, maar de overweg heeft met vrij liggende fiets- en voetpaden en een dichtligtijd van minder dan een kwartier per uur geen prioriteit.

18

Vraag: Als de bocht uit de rails wordt gehaald op hoogte Voormeerpassage en de treinen harder gaan rijden, Wat betekent dat voor (geluids-) overlast en trillingen? Beiden zijn nu al heftig.

Beantwoording: Over het algemeen zijn het goederentreinen die trillingshinder veroorzaken. Hiervan gaat de snelheid niet omhoog. Er is dus geen aanleiding voor een toename van de trillingshinder.

Tegen de spoorstaven worden zogenaamde raildempers geplaatst. Deze zorgen ervoor dat het geluid van de treinen minder luid is. Het geluid zal bij uw woning daardoor niet toenemen maar afnemen.

19

Vraag: Waarom komen er geen raildempers in de boog, net voorbij overgang Cort. van de Lindelaan/150 meter?

Beantwoording: Langs het spoor gelden zogenaamde geluidproductieplafonds. Deze zijn vastgelegd in het geluidregister dat is terug te vinden op www.geluidregisterspoor.nl/. ProRail moet zich aan de geluidproductieplafonds houden en rapporteert de naleving hiervan jaarlijks aan de minister. Het nalevingsverslag is terug te vinden op de website www.geluidregisterspoor.nl/.

Voor de boogverruiming en de snelheidsverhoging is met een prognose voor het treinverkeer getoetst of de geluidproductieplafonds zullen worden overschreden. Op een aantal plaatsen zou dit het geval zijn. Daar worden raildempers geplaatst. Op die plaatsen waar de geluidproductieplafonds niet overschreden worden worden geen raildempers geplaatst. Op de door u genoemde plaats zorgt het project niet voor een overschrijding van de geluidproductieplafonds. Matregelen om het geluid daar terug te brengen zijn dus niet noodzakelijk.

20

Vraag: Hoe gaan de chloortreinen rijden, met welke snelheid?

Beantwoording: Er rijden al een aantal jaren geen chloortreinen meer door het Gooi. Slechts heel af en toe is er nog vervoer per spoor als de chloorfabriek in onderhoud is en het uit het buitenland moet worden aangevoerd. Dit transport krijgt steeds speciale aandacht, ook van gemeente en Veiligheidsregio. Incidenteel transport langs Naarden Bussum heeft in 2013 voor het laatst plaatsgevonden.

Vraag: Er komen meer treinen en we brengen het spoor terug naar twee banen. Is toch niet logisch/ Het wordt drukker.

Beantwoording: treinen rijden in de toekomst naar verwachting dichter op elkaar en kunnen harder rijden, hierdoor kan de dienstregeling meer treinen aan.

Vraag: Hogere snelheden, hoe zit het met het effect op onze huizen? Nu scheuren en kasten rammelen en trillen als goederentreinen langsrijden

Beantwoording: Over het algemeen zijn het inderdaad goederentreinen die trillingshinder veroorzaken. Hiervan gaat de snelheid niet omhoog. Er is dus geen aanleiding voor een toename van de trillingshinder.

Vraag: Hoe hoog wordt het geluidsniveau- de decibellen? Ontheffing moet worden aangevraagd?

Beantwoording: De geluidsbelasting op de woning Thorbeckelaan 69 mag in de huidige situatie 55 dB bedragen (dit is een langtijdgemiddeld geluidsniveau en dus geen piekwaarde die geldt bij een enkele treinpassage). In de toekomstige situatie, als de snelheid verhoogd is en het treinverkeer volledig volgens de prognose rijdt bedraagt de geluidsbelasting op uw woning nog 53 dB. De afname komt doordat er raildempers tegen het spoor geplaatst gaan worden die het geluid van het treinverkeer minder luid maken.

Opmerking: Ca 27 miljoen besparen en onder tunnelen met o.a. geld van natuurmonumenten heeft onze voorkeur. Is dat niet veel slimmer?

Beantwoording: Doelt u op de wens van de gemeente om Naarden-Bussum verdiept aan te leggen? Het door u genoemde bedrag is helaas bij lange na niet voldoende om dit te kunnen realiseren.

21

Vraag: Ik maak me zorgen over de hoeveelheid lawaai die gepaard zal gaan met alle werkzaamheden.

Wanneer zullen die plaatsvinden?

Beantwoording: Uitvoering zal vanaf 2018 plaats gaan vinden. De omwonenden worden t.z.t. nader geïnformeerd over de bouwactiviteiten en de gevolgen daarvan voor de omwonenden. Dit zijn zorgen die wij ook zeker bespreken straks met de aannemer.

Vraag: Gaat er nog snelverkeer over de Comeniusweg of wordt het een overgang alleen voor langzaam verkeer?

Beantwoording: Mede omdat het aantal dubbelpassages en het verkeersgedrag van automobilisten moeilijk is in te schatten is er geen aanleiding om de functie van de overweg aan te passen.

22

Vragen:

- Ik ervaar het meeste overlast door trillingen van goederentreinen 's nachts, gaat dat verminderen?
- Gaan er meer treinen (incl. goederen) rijden?

Beantwoording:

Over het algemeen zijn het goederentreinen die trillingshinder veroorzaken. Hiervan gaat de snelheid niet omhoog. Er is dus geen aanleiding voor een toename van de trillingshinder.

Of er meer goederentreinen komen is niet bekend en afhankelijk van de marktomstandigheden (vraag en aanbod van vervoer).

23

Opmerking: geluidsschermen westzijde. Reden dat we tegen zijn: Graffiti. Aanzicht wordt er niet door verfraaid.

Beantwoording: De wetgever schrijft voor dat de geluidsbelasting als gevolg van omgevingslawaai wordt aangepakt. Daarbij wordt eerst gekeken naar de veroorzakers van het geluid zoals beter materiaal. Indien dit onvoldoende effect heeft moeten b.v. ook geluidsschermen worden geplaatst. Daarbij kiest de gemeente voor kokosschermen met hедера. Het risico van graffiti is daarmee kleiner.

24

Vraag: Komt er ook een invalidenparkeerplaats aan de westzijde van het station?

Beantwoording: Wij nemen deze opmerking mee voor de uitwerking van het ontwerp om te kijken of dit inpasbaar is.

25

Vraag: Wanneer nu een stoptrein uit de richting Weesp resp. Almere aankomt, gaan de spoorbomen in de Generaal de la Reijlaan al dicht. Reizigers moeten dan nog in- en uitstappen. Daarna kan stoptrein direct vertrekken. Echter moet hierdoor 't kruisende wegverkeer nog langer wachten. Dit nodigt mensen ook uit om onder de spoorbomen door te gaan. Dat uiteraard levensgevaarlijk is. Is dat straks ook zo? (dat spoor al sluit voordat trein stopt?)

Beantwoording: Op station Naarden-Bussum wordt met een stop-door schakeling en een afteller de situatie aangepast. Dit betekent dat een trein bij binnenkomst op het station een rood sein wordt getoond. Wanneer het tijd is om te vertrekken, dan loopt de afteller terug naar nul en weet de conducteur dat hij/zij groen sein krijgt. Hij/ zij zorgt er dan voor dat de deuren zijn gesloten en direct kan weggrijden als groen wordt getoond.

Hierdoor wordt de dichtligtijd van de bomen bekort en neemt ook het risico op onverantwoord gedrag van de verkeersdeelnemers af.

26

Vraag: Bussen die worden ingezet voor vervoer van passagiers (calamiteiten) stoppen op de Albrechtlaan. Dit geeft gevaarlijke situaties aangezien de Albrechtlaan een doorgaande weg is. Waarom kunnen deze bussen niet stoppen op de haltes van de bussen of taxi's?

Beantwoording: De inzetplaatsen van calamiteitsvervoer kan niet op de plek van streekvervoer omdat dan het streekvervoer wordt belemmerd. Indien zich calamiteiten voordoen wordt naar omstandigheden de beste oplossing gekozen. Het kan zijn dat in de toekomst wanneer de westzijde is ingericht (ook) en dan met name reservebussen een opstelplaats aan de westzijde krijgen.

27

Vragen:

- Geluidsschermen worden verplaatst naar spoor vrijgekomen ruimte gebruiken voor fietspad a la Hilversum.
- Fietspaden Wilhelminalaan twee richtingen verkeer maken bij het spoor.

Beantwoording: Door de sanering van de sporen komt er ruimte vrij. In de toekomst zal gekeken worden naar de gebruiksmogelijkheden zoals parkeren en fietsplekken tussen de overwegen Generaal de la Reijlaan en Zwarteweg. Andere locaties worden vooralsnog niet ingericht voor ander gebruik.

28

Vraag: Waarom ontbreken er raildempers? Laatste stuk voor de overweg Cort van de Lindelaan? Stuk tussen Juliana van Stolberglaan (94/124).

Beantwoording: Langs het spoor gelden zogenaamde geluidproductieplafonds. Deze zijn vastgelegd in het geluidregister dat is terug te vinden op www.geluidregisterspoor.nl/. ProRail moet zich aan de geluidproductieplafonds houden en rapporteert de naleving hiervan jaarlijks aan de minister. Het nalevingsverslag is terug te vinden op de website www.geluidregisterspoor.nl/.

Voor de boogverruiming en de snelheidsverhoging is met een prognose voor het treinverkeer getoetst of de geluidproductieplafonds zullen worden overschreden. Op een aantal plaatsen zou dit het geval zijn. Daar worden raildempers geplaatst. Op die plaatsen waar de geluidproductieplafonds niet overschreden worden worden geen raildempers geplaatst. Op de door u genoemde plaats zorgt het project niet voor een overschrijding van de geluidproductieplafonds. Maatregelen om het geluid daar terug te brengen zijn dus niet noodzakelijk en worden niet getroffen.

29

Vraag: Idee voor vrijkomende grond ProRail: Gezien dat door meer en snellere treinen de natuur meer belast wordt. Zou op de braakliggende gronden binnen het geluidsscherm een wilde bloemen weide met ondiepe poelen kunnen worden aangelegd voor zowel vlinders/bijen/libellen, als amfibieën. Mooi vanuit de trein eenvoudig bij te houden en goed voor de natuur.

Beantwoording: Dit is een nuttige suggestie die meegenomen wordt in de visievorming over de vrijkomende ruimte.

30

Vraag: De overweg Comeniuslaan blijft open. Stoptreinen en doorgaande treinen kunnen elkaar niet meer passeren. Betekent dat ze een voor een de overweg passeren. Betekent hogere frequentie dus langere sluiting van de overweg. Waarom deze overweg niet sluiten? En de 180 auto's verdrijven naar andere overwegen. Er lijken geen voordelen te zijn. Waarom de Comeniuslaan niet dicht? Creëert alleen maar gevaar.

Beantwoording:

Comeniuslaan afsluiten voor gemotoriseerd verkeer: De gemeente is als wegbeheerder verantwoordelijk voor het aanwijzen van de wegcategorie in overleg met ProRail. Omdat het aantal dubbelpassages en het verkeersgedrag van automobilisten moeilijk is in te schatten is er op dit moment geen aanleiding om aanpassing van de functie van de overweg in overweging te nemen.

31

Vraag: Trillingen veroorzaakt door goederenverkeer, met als consequentie schade aan het huis. Wat te doen om (norm) voorwaarden/kaders te scheppen aangaande van terugdringen trillingen dan wel compensatie?

Beantwoording:

Als een spoorwegwijziging moet worden vastgelegd in een tracébesluit of een bestemmingsplan wordt over het algemeen het beleidskader van het ministerie van Infrastructuur en Milieu toegepast. Dit is de Beleidsregel trillinghinder spoor. Deze beleidsregel heeft tot doel om een voelbare toename van trillinghinder als gevolg van een spoorproject te voorkomen. Voor trillinghinder in bestaande situaties gelden geen regels.

Als u nu hinder ondervindt vanwege trillingen door het spoor dan zal deze hinder mogelijk afnemen door het verwijderen van een wissel in de nabijheid van uw woning.

32

Vraag: De overgang Comeniuslaan/Zwarteweg wordt een AHOB overgang. Tevens verdwijnen de nodige sporen en komt er een smallere overweg. Is dit niet een prachtige gelegenheid om deze overgang te ondertunnelen. Kost wat meer, maar neemt heel veel ergernis weg bij de passanten!!

Beantwoording:

Ondertunnelen lijkt een prachtige oplossing, maar om onder het spoor door te kunnen rijden moet je van bestaand maaiveld circa 6,5m dalen om met vereiste doorrijhoogte het spoor ongelijkvloer te kunnen kruisen. Indien je de tunnel alleen aanlegt voor langzaam verkeer, dan is dat ca. 4,5m. Je krijgt dus aan beide zijde van het spoor te maken met een toerit. Vooral aan de zijde van de Comeniuslaan is hiervoor niet voldoende ruimte.