

Reactienota Hoogwaardig Openbaar Vervoer in 't Gooi Huizen



HOV

Colofon

Uitgave

Project HOV in 't Gooi
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
www.hovinhetgooi.nl
info@hovinhetgooi.nl

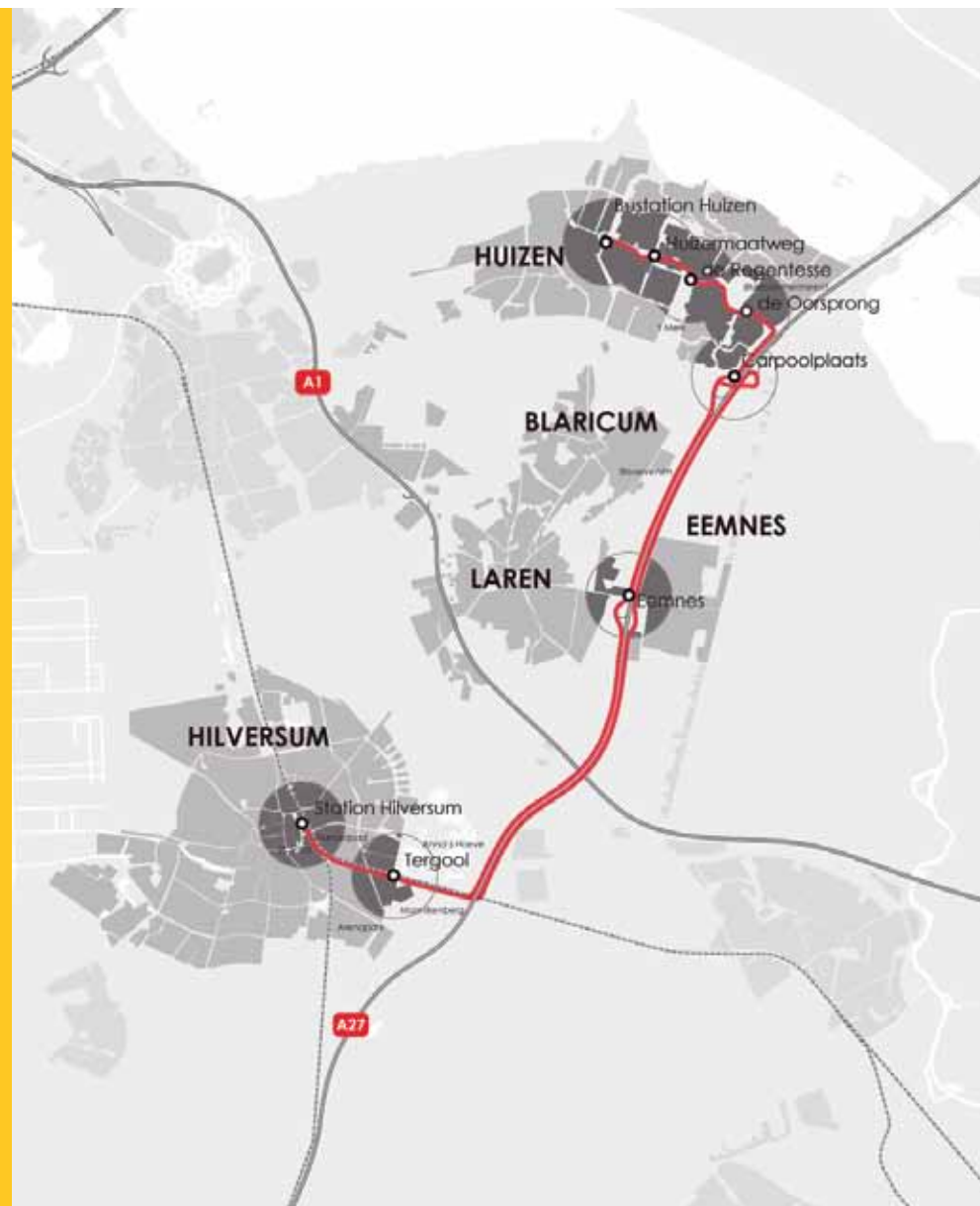
Fotografie

Martijn Beekman | Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging

Provincie Noord-Holland | MediaProductie

augustus 2013



Dit is een gezamenlijke productie van de provincie Noord-Holland en de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren.

4 1 | Inleiding

- 4 1.1 | HOV in 't Gooi
- 4 1.2 | Doelstelling van dit document
- 4 1.3 | Consultatie
- 4 1.4 | Ingediende reacties
- 4 1.5 | Leeswijzer

5 2 | Thema's en reacties

- 5 2.1 | Tracékeuze
- 5 2.2 | Waarom een HOV-verbinding?
- 5 2.3 | Geluid
- 5 2.4 | Verkeersveiligheid en doorstroming
- 6 2.5 | Haltes
- 6 2.6 | Inpassing

7 3 | Vervolg

8 4 | Bijlage: beantwoording reacties

INHOUD

1 INLEIDING

1.1 HOV IN 'T GOOI

Zowel het wegennet als het spoorwagennet in het Gooi zijn overbelast en de verschillende vormen van openbaar vervoer sluiten niet goed op elkaar aan. Verder wijzen de prognoses voor 2020 uit dat het verkeer tegen die tijd nog zal zijn toegenomen. Daarom hebben de provincie Noord-Holland, de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes, Laren en het Gewest Gooi en Vechtstreek gezamenlijk besloten dat er een Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding moet komen tussen Huizen en Hilversum.

De HOV-bus vormt een schakel in het regionale HOV-netwerk voor de Randstad (R-net). R-net zorgt voor een snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere. Hierdoor wordt Huizen, een van de grootste gemeenten zonder station in Nederland, veel beter ontsloten. Ook Blaricum, Eemnes en Laren krijgen een sterk verbeterde aansluiting op R-net. Deze snelle, hoogfrequente en comfortabele busverbinding is een serieus alternatief voor de auto en levert een bijdrage aan het op peil houden van de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische positie van 't Gooi.

Het is nodig om juist nu te investeren om er voor te zorgen dat straks de bus betrouwbaar en vlot kan doorstromen. Om te voldoen aan de vereiste criteria van R-net op het gebied van frequentie, betrouwbaarheid en snelheid zijn vrije busbanen op een deel van het traject nodig. Verder krijgt de HOV-bus voorrang en kan deze over het nieuwe tracé vlot en ongehinderd doorrijden. Door de HOV-verbinding wordt de reistijd Huizen-Hilversum zo'n 21 minuten. De HOV-lijn is daarmee niet alleen sneller dan de huidige lijn 320, maar is vooral een betrouwbaarder vorm van openbaar vervoer.

Het project HOV in 't Gooi gaat over meer dan een betrouwbare en comfortabele busverbinding tussen Huizen en Hilversum. We brengen verbeteringen in de omgeving aan door bijvoorbeeld fietspaden aan te leggen of, zoals in Huizen, de ontsluiting van het Winkelcentrum Oostermeent te verbeteren. Een nieuwe auto- en fietstunnel in Hilversum onder het spoor en de busbaan zorgt voor een veilige en vlotte kruising tussen de verschillende verkeersstromen. Met de realisatie van een ecoduct bij Anna's Hoeve wordt de ecologische verbinding tussen het Laarder Wasmeer en Monnikenberg verbeterd. Dit gebied maakt deel uit van De Groene Schakel. Met de aanleg van het ecoduct kunnen dieren zich tussen 't Gooi en de Utrechtse Heuvelrug verplaatsen.

HOV in 't Gooi is een gezamenlijk en regionaal project van de provincie Noord-Holland met de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren. ProRail, het Goois Natuurreservaat, de regio Gooi en Vechtstreek en Rijkswaterstaat zijn nauw betrokken bij het project. In 2017 moet de busverbinding in gebruik zijn.

1.2 DOELSTELLING VAN DIT DOCUMENT

De provincie Noord-Holland en de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren werken samen aan de realisatie van een Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding tussen Huizen en Hilversum. In juli 2012 is het tracé hiervoor vastgesteld. Tijdens de planfase werken we het tracé verder uit, waarbij we de omgeving nauw betrekken tijdens een consultatietraject, dat per gemeente is georganiseerd. In deze nota zijn de antwoorden op de vragen en reacties van omwonenden en belanghebbenden uit Huizen opgenomen. Met deze nota sluiten we het consultatietraject af en zijn de ingediende reacties en vragen beantwoord. Op basis van deze reacties is het ontwerp waar mogelijk aangepast. Dit zal na de zomervakantie teruggekoppeld worden. Dit ontwerp wordt meegenomen in de verdere besluitvorming over de bestuursovereenkomst in het najaar van 2013.

1.3 CONSULTATIE

Tijdens de consultatiefase zijn enkele 'keukentafelgesprekken' gevoerd met direct belanghebbenden. Daarnaast zijn twee consultatiebijeenkomsten gehouden. Deze waren openbaar en zijn aangekondigd in de Omroeper en op de website. Direct omwonenden zijn persoonlijk uitgenodigd via een brief. Bij de consultatiebijeenkomst op 4 april stond het deeltracé centraal dat ligt in het gebied rond het Winkelcentrum Oostermeent tot de grens van Blaricum. Hier waren ongeveer 60 mensen aanwezig. De bijeenkomst op 16 april ging over de verkeerspleinen op de Huizermaatweg en werd door zo'n 30 mensen bezocht. De bezoekers hebben tijdens beide avonden niet alleen vragen gesteld over het tracé, maar vooral ook adviezen en zorgpunten neergelegd bij medewerkers van het project HOV in 't Gooi en ingenieursbureau Oranjewoud.

1.4 INGEDIENDE REACTIES

In totaal zijn er tijdens deze avonden 29 reactieformulieren ingevuld. Op de ontwerp-tekeningen zijn nog eens 27 memoblaadjes geplakt met opmerkingen en suggesties. In de keukentafelgesprekken en per brief zijn ook suggesties gedaan. Deze zijn te vinden in de bijlage, geclusterd naar thema. In verband met de privacy zijn de reacties anoniem gemaakt (genummerd). Als u iets wilt weten over uw eigen vraag of reactie, neem dan contact op via info@hovinhetgooi.nl.

1.5 LEESWIJZER

De reacties die tijdens de consultatieperiode naar voren zijn gebracht, zijn in deze rapportage gebundeld. In hoofdstuk 2 staan de meest voorkomende vragen en de antwoorden daarop, geclusterd per thema. Waar van toepassing wordt beschreven hoe het voorlopig ontwerp is aangepast. In hoofdstuk 3 vindt u informatie over de verdere besluitvorming en de planologische procedure in het vervolgproces. Een overzicht van alle schriftelijke reacties en de antwoorden erop is te vinden in de bijlage.

2 THEMA'S REACTIES

2.1 TRACÉKEUZE

Enkele malen is de vraag gesteld of het tracé niet via de noordzijde van de atletiekbaan kan lopen. Daarmee zou de busbaan via de Aristoteleslaan blijven lopen, vervolgens rechtdoor gaan ten noorden van de atletiekbaan en daarna verder langs de noordzijde van Stroomzijde. Deze mogelijkheid is verder onderzocht. Door de ligging van gebouw De Oorsprong is het niet meer mogelijk om daar (ten noorden van dit gebouw) een vrij liggende busbaan in te passen. Die route is dus niet uitvoerbaar.

2.2 WAAROM EEN HOV-VERBINDING?

Ook de vraag over nut en noodzaak van de HOV-verbinding is enkele malen terug gekomen. Zowel het wegennet als het spoorwagennet in 't Gooi zijn overbelast en de verschillende vormen van openbaar vervoer sluiten niet goed op elkaar aan. Verder wijzen de prognoses voor 2020 uit dat het verkeer tegen die tijd nog flink zal zijn toegenomen. Daarom heeft de provincie Noord-Holland samen met de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren en het Gewest Gooi en Vechtstreek besloten dat er een Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding moet komen tussen Huizen en Hilversum. De HOV-bus vormt een schakel in het regionale HOV-netwerk (R-net) en zorgt voor een snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere. Deze snelle, hoogfrequente en comfortabele busverbinding is een serieus alternatief voor de auto en levert een bijdrage aan het op peil houden van de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische positie van 't Gooi. Meer informatie over de HOV-verbinding vindt u in paragraaf 1.1.

2.3 GELUID

Er zijn vragen gesteld over mogelijke geluidsoverlast door de bussen. De verwachting is dat het geluid door het busverkeer niet zodanig toeneemt dat aanvullende maatregelen nodig zijn. Voor de planologische procedures vindt nog onderzoek plaats naar geluid en luchtkwaliteit. Als uit de geluidsberekeningen blijkt dat toch aanvullende maatregelen nodig zijn, dan worden deze getroffen. Specifiek is de suggestie gedaan voor geluidsarm asfalt bij de Huizermaatweg. Het aanbrengen van geluidsarm asfalt heeft alleen effect bij rijsnelheden vanaf 80 km per uur.

Ook is gevraagd of de geluidswal langs de busbaan tussen de rotonde Aristoteleslaan en de atletiekbaan kan worden verhoogd. Deze suggestie is meegenomen. Er komen geen geluidsschermen, want de toename van geluid door de bus zal niet zodanig zijn dat er een noodzaak ontstaat voor plaatsen van geluidsschermen. Wel wordt de geluidswal verhoogd met een groenscherm.

Omwonenden hebben ook vragen gesteld over mogelijke geluidshinder door waarschuwingssignalen bij oversteken van voetgangers en fietsers met de busbaan. In een latere fase wordt bekeken welke signalen er nodig zijn om de veiligheid bij de oversteek van de busbaan zo optimaal mogelijk te krijgen. Als daarbij sprake is van geluidssignalen, dan wordt rekening gehouden met de omgeving. In sommige gevallen kunnen de geluidssignalen bijvoorbeeld tussen 7 uur 's avonds en 7 uur 's ochtends worden uitgezet.

2.4 VERKEERSVEILIGHEID EN DOORSTROMING

Er zijn diverse vragen gesteld over de veiligheid van fietsers, voetgangers en auto's. De fiets- en voetgangersoversteken met de busbaan worden beveiligd uitgevoerd, met waarschuwingslichten. Hierbij wordt ook aandacht besteed aan de overzichtelijkheid van de situatie ter plaatse; geen beplanting die het zicht op de bus en - vanuit de bus - op de oversteek hindert.

Omgeving atletiekbaan en tennisvereniging

Het fietspad langs de atletiekbaan blijft behouden. Ter hoogte van de tennisvereniging is het fietspad nu aan de andere zijde van de busbaan gepland. Het behouden van alle huidige fietsoversteken naast de nieuw geplande oversteken is niet mogelijk in verband met de eisen die R-net stelt aan het maximum aantal oversteken: hoe minder oversteken, hoe veiliger de busbaan. Het kort na elkaar plaatsen van 2 oversteken zou namelijk betekenen dat de bus dan vlak achter elkaar meerdere keren moet remmen en weer optrekken, wat een onveilige situatie kan opleveren.



Omgeving rotonde Aristoteleslaan/Bovenmaatweg en Hoofdweg

Ook zijn vragen gesteld over de veilige inrichting van de omgeving bij de rotonde bij de Aristoteleslaan/ Bovenmaatweg en bij de Hoofdweg, zoals de oversteekplaats voor fietsers bij de Hoofdweg. Het ontwerp is naar aanleiding hiervan aangepast, het fietspad is naar de andere kant van de busbaan verlegd, zoals hierboven vermeld. Hierdoor is er geen kruising van het fietspad met de busbaan meer langs de Hoofdweg en Aristoteleslaan. Zo wordt voorkomen dat fietsers richting het vierde kwadrant de busbaan moeten oversteken. Het fietspad blijft ten noorden van de busbaan en sluit vanaf de rotonde aan op het nieuw aangelegde fietspad richting Atletiekbaan.



Er is ook een vraag gesteld over de doorstroming bij het kruispunt Bovenmaatweg-Monnickskamp. Daarbij zijn zowel de goede verkeersafwikkeling als de verkeersveiligheid belangrijke randvoorwaarden. In verband met de doorstroming worden de verkeerslichten van dit kruispunt en die van het kruispunt met de Huizermaatweg gekoppeld.

Verkeerspleinen Huizermaatweg

Tijdens de consultatiebijeenkomst over de verkeerspleinen op de Huizermaatweg hebben omwonenden vooral vragen gesteld over de verkeersveiligheid. Op basis van de reacties bekijkt de gemeente Huizen de mogelijkheden voor plaatsing van zogenaamde smiley's (elektronische borden die aangeven of een auto al dan niet te hard rijdt) en de handhavingmogelijkheden om het gedrag van het gemotoriseerd verkeer te beïnvloeden. In het voorlopig ontwerp is waar mogelijk een (visuele) versmalling meegenomen. Er is niet gekozen voor een door verkeerslichten geregelde kruising. De snelheid blijft 50 km per uur. Wat betreft de verkeerslichten op 't Merk - Bovenmaatweg bekijkt de gemeente Huizen of de verkeerslichten 's avonds anders

kunnen worden ingesteld (wachtstand rood). Ook zijn vragen gesteld en suggesties gedaan voor de veiligheid van fietsers bij de verkeerspleinen. Naar aanleiding van de ingebrachte reacties wordt eenrichtingsverkeer voor fietsers ingesteld bij de verkeerspleinen. Verder worden diverse maatregelen getroffen, zoals het plaatsen van waarschuwingsborden en moeten fietsers in twee keer de weg oversteken, met een rustpunt op een middenberm.

2.5 HALTES

Diverse malen is gevraagd of er voldoende fietsparkeerplaatsen bij de haltes komen. Een van de uitgangspunten van het ontwerp is dat bij alle haltes in verhouding tot het aantal instappers voldoende overkapte fietsenrekken worden geplaatst. Zo komen er bij de Regentesse rekken voor 200 fietsen. Verder werd de zorg geuit dat er busstations zouden komen, bijvoorbeeld bij de Regentesse. Dat is niet het geval, er komen alleen bushaltes. Ook is gevraagd of de haltes voldoende bereikbaar zijn voor voetgangers en fietsers. De bushaltes zijn bereikbaar via nieuwe of bestaande voet- en fietspaden.

2.6 INPASSING

Groen

Diverse vragen zijn gesteld over het verdwijnen en herplaatsen van groen in de omgeving. Bij de verdere inrichting wordt veel aandacht gegeven aan een groene en natuurlijke inpassing met onder andere aandacht voor het wegnemen van zichthinder. Het rooien van bomen valt niet overal te vermijden. Zo kunnen achter de atletiekbaan twee rijen bomen niet gehandhaafd blijven. Het verdwenen groen wordt evenredig gecompenseerd. Waar nog sprake is van het bepalen van de precieze groene aankleding, zal dit zoveel mogelijk gebeuren in afstemming en samenspraak met omwonenden.

Parkeren

Ook zijn zorgen geuit over het verdwijnen van parkeerplaatsen, met name in de omgeving van de Bovenmaatweg en de Regentesse. Door de aanleg van de busbaan zal het aantal beschikbare parkeerplaatsen in ieder geval niet verminderen: er is afgesproken met de gemeente dat minimaal hetzelfde aantal parkeerplaatsen terugkomt. Parkeerplaatsen tussen het tankstation en de Regentesse worden op de parallelweg langs de Huizermaatweg gecompenseerd. De parkeerplaatsen bij Brederode worden gecompenseerd langs de parallelweg van de Bovenmaatweg.

Toegankelijkheid

Gevraagd is of een trap kan worden gemaakt bij het tunneltje onder de Bovenmaatweg. Dit is onderzocht, maar het aanpassen van de toerit naar het tunneltje vergt een

kostbare aanpassing van de betonconstructie. Bij de kruising van de Bovenmaatweg met Monnickskamp komt een voetgangersoversteekplaats. Verder is het ontwerp op basis van de ontvangen reacties zodanig aangepast dat aan het eind van de doodlopend gemaakte straat bij De Regentesse een keerpunt komt waar vuilniswagens kunnen keren. Ook wordt er in het ontwerp rekening mee gehouden dat tankwagens kunnen keren bij het tankstation aan de Bovenmaatweg.

3 VERVOLG

In het najaar van 2013 nemen de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren en de provincie Noord-Holland een besluit over de bestuursovereenkomst voor HOV in 't Gooi. In deze overeenkomst staan de afspraken over de wijze waarop de projectpartners tijdens de uitvoering willen gaan samenwerken. Het voorlopig ontwerp maakt deel uit van deze overeenkomst. Ook bij de realisatie van het project willen we de omgeving nauw blijven betrekken.

Planologische procedure

De provincie Noord-Holland start met een planologische procedure om te komen tot een provinciaal inpassingsplan (PIP). Deze procedure begint nadat het besluit over de bestuursovereenkomst is genomen. Tijdens deze procedure zijn er verschillende momenten om te reageren op de plannen.

- a Zienswijze op ontwerp PIP.
- b Beroep tegen PIP bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (dit kan alleen als een zienswijze op het ontwerp PIP is ingediend).

Via bekendmakingen in huis-aan-huisbladen en op www.hovinhetgooi.nl houden we u op de hoogte van de procedure en de momenten waarop u kunt reageren. Ook organiseren we een informatieavond voordat het ontwerp PIP ter inzage wordt gelegd.

Planning

Najaar 2013	Besluitvorming over bestuursovereenkomst door Provincie Noord-Holland en gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren
Najaar 2013-2014	Start planologische procedure met de wettelijke mogelijkheden tot indienen van zienswijzen (bezwaren)
2014-2015	Vorbereiding uitvoering
2015-2017	Realisatie projectonderdelen
2017	Ingebruikname busverbinding
2018	Afronding realisatie project

HUIZEN | inspraakreacties verkregen via de consultatieavond

Nr.	Thema	Omschrijving	Antwoord	Formuliernummers
1	Tracékeuze	Voor noorderlijker route van het huidige tracé (andere kant Atletiekbaan)	Deze route is onderzocht. Door de ligging van gebouw De Oorsprong is het niet meer mogelijk om hier (ten noorden van de Oorsprong) een busbaan in te passen. Daarmee is deze route niet haalbaar.	4, 5, 12
2	Nut en noodzaak	Geen verbetering, bus 320 volstaat; onzinnig project, weggegooide investering, wat is de toegevoegde waarde?	<p>Zowel het wegnnet als het spoorwegnet in het Gooi zijn overbelast en de verschillende vormen van openbaar vervoer sluiten niet goed op elkaar aan. Verder wijzen de prognoses voor 2020 uit dat het verkeer tegen die tijd nog zal zijn toegenomen. Daarom hebben de provincie Noord-Holland, de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes, Laren en het Gewest Gooi en Vechtstreek gezamenlijk besloten dat er een Hoogwaardige OV-verbinding moet komen tussen Huizen en Hilversum.</p> <p>De HOV-bus vormt een schakel in het regionale HOV-netwerk voor de Randstad (R-net). R-net zorgt voor een snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere. Hierdoor wordt Huizen, een van de grootste gemeenten zonder station in Nederland, veel beter ontsloten. Ook Blaricum, Eemnes en Laren krijgen een sterk verbeterde aansluiting op R-net. Deze snelle, hoogfrequente en comfortabele busverbinding is een serieus alternatief voor de auto en levert een bijdrage aan het op peil houden van de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische positie van 't Gooi.</p> <p>Het is nodig om juist nu te investeren om er voor te zorgen dat straks de bus betrouwbaar en vlot kan doorstromen. Om te voldoen aan de vereiste criteria van R-net op het gebied van frequentie, betrouwbaarheid en snelheid zijn vrije busbanen op een deel van het traject nodig. Verder krijgt de HOV-bus voorrang en kan deze over het nieuwe tracé vlot en ongehinderd doorrijden. Door de HOV-verbinding wordt de reistijd Huizen-Hilversum zo'n 21 minuten. De HOV-lijn is daarmee niet alleen sneller dan de huidige lijn 320, maar is vooral een betrouwbaarder vorm van openbaar vervoer.</p> <p>Het project HOV in 't Gooi gaat over meer dan een betrouwbare en comfortabele busverbinding tussen Huizen en Hilversum. We brengen verbeteringen in de omgeving aan door bijvoorbeeld fietspaden aan te leggen, of in Huizen de ontsluiting van het Winkelcentrum Oostermeent te verbeteren. Een nieuwe auto- en fietstunnel in Hilversum onder het spoor en de busbaan zorgt voor een veilige en vlotte kruising tussen de verschillende verkeersstromen. Met de realisatie van een ecoduct bij Anna's Hoeve wordt de ecologische verbinding tussen het Laarder Wasmeer en Monnikenberg verbeterd. Dit gebied maakt deel uit van De Groene Schakel. Met de aanleg van het ecoduct kunnen dieren zich tussen 't Gooi en de Utrechtse Heuvelrug verplaatsen.</p> <p>HOV in 't Gooi is een gezamenlijk en regionaal project van de provincie Noord-Holland met de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren. ProRail, het Goois Natuurreservaat, de regio Gooi en Vechtstreek en Rijkswaterstaat zijn nauw betrokken bij het project. In 2017 moet de busverbinding in gebruik zijn.</p>	6, 16, 18, 25, 28
3	Geluid, luchtkwaliteit	Mogelijke geluidshinder door waarschuwingssignalen bij oversteken van voetgangers en fietsers met de busbaan.	Per situatie zal in een latere fase worden bekeken welke signalen er nodig zijn om de veiligheid bij de oversteek van de busbaan zo optimaal mogelijk te krijgen. Geluidsignalen kunnen daar onderdeel van uit maken. Als geluidssignalen worden overwogen, wordt rekening gehouden worden met de omgeving. In sommige gevallen kunnen de geluidssignalen bijvoorbeeld tussen 7 uur 's avonds en 7 uur 's ochtends worden uitgezet.	1
4		Svp geen waarschuwingssignaal als bussen passeren 'snachts/geluidsoverlast door belletjes	Zie antwoord bij vorige vraag.	6, 12
5		Hoe wordt omgegaan met geluidsoverlast door bussen?	De verwachting is dat de geluidstoename door het busverkeer zodanig is, dat aanvullende maatregelen niet nodig zijn. De moderne R-netbussen maken weinig geluid. Voor de planologische procedures vindt nog onderzoek plaats naar geluid en luchtkwaliteit. Als uit de geluidsberekeningen blijkt dat toch aanvullende maatregelen nodig zijn, dan worden deze getroffen. Op dit moment worden al de strengste milieu-eisen voor de motoren in de bussen van lijn 320 gesteld, de EEV-norm. EEV staat voor 'Enhanced Environmentally friendly Vehicle'. Het is gebruikelijk om bij een nieuwe concessie qua uitstoot de stand der techniek te eisen. De eisen worden daarmee bij elke concessie strenger.	12

Nr.	Thema	Omschrijving	Antwoord	Formuliernummers
6		Wordt er gedacht aan milieuaspecten (geluid en lucht)?	Ja, hier is aandacht voor. In het vervolgtraject vindt in het kader van de planologische procedure onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit plaats. De verwachting is dat de geluidstoename door het busverkeer zodanig is, dat aanvullende maatregelen niet nodig zijn. De moderne R-netbussen maken weinig geluid. Op dit moment worden al de strengste milieueisen voor de motoren in de bussen van lijn 320 gesteld, de EEV-norm. EEV staat voor 'Enhanced Environmentally friendly Vehicle'. Het is gebruikelijk om bij een nieuwe concessie qua uitstoot de stand der techniek te eisen. De eisen worden daarmee bij elke concessie strenger. De verwachting is dat de normen voor fijnstof en stikstofdioxide niet worden overschreden. Als uit de onderzoeken blijkt dat toch aanvullende maatregelen nodig zijn, dan worden deze getroffen.	13
7		Geluidsschermen/verhoogde zichtswal bij Bijvanck?	De busbaan wordt ingepast met veel aandacht voor een groene inrichting. We hebben uw suggestie meegenomen. Er komen geen geluidsschermen, want de toename van geluid door de bus zal niet zodanig zijn dat er noodzaak ontstaat voor plaatsen van geluidsschermen. Wel wordt de geluidswal verhoogd met een groenscherm.	2.7
8		Graag aandacht voor geluidsoverlast bij herinrichting kruising Huizermaatweg (geluidsarm asfalt) + verzoek om geluidsarm asfalt Huizermaatweg los van de kruising	In een eerder stadium is onderzocht of geluidsarm asfalt een passende maatregel is. Geluidsarm asfalt binnen de bebouwde kom is echter geen effectieve maatregel, omdat de rijsnelheid te laag is. Geluidsarm asfalt is pas zinvol bij snelheden vanaf 80 km per uur. Het meeste geluid bij kruisingen wordt veroorzaakt door optrekkende auto's als het groen licht is.	17, 34
9		Graag geluidwerende voorziening in fiets-tunnel ivm lawaai	Door de HOV-baan is er geen geluidstoename in de tunnel te verwachten.	36
10		Verzoek om bij Regentesse geluidsbelasting + fijnstof te meten en niet te berekenen.	Zoals bij elk groot infrastructureel project zullen we de geluidsbelasting berekenen op basis van de Wet Geluidshinder. In deze wet is voorgeschreven dat moet worden uitgegaan van de berekening van de huidige en de toekomstige geluidssituatie. Voor wat betreft de uitstoot van fijnstof zal, zoals gebruikelijk is, gebruik worden gemaakt van het monitorings-/rekenmodel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Een landelijk gebruikt model dat geldt als juridische onderbouwing op het gebied van luchtkwaliteit.	34
11	Inpassing/ techniek	Zorg om parkeervoorzieningen omwonenden + verzoek om regeling om langparkeren bij Regentesse tegen te gaan	Door de aanleg van de busbaan zal het aantal beschikbare parkeerplaatsen niet verminderen: er is afgesproken met de gemeente dat minimaal hetzelfde aantal parkeerplaatsen terugkomt. Parkeerplaatsen tussen het tankstation en de Regentesse worden op de parallelweg langs de Huizermaatweg gecompenseerd. Parkeerplaatsen bij Brederode worden gecompenseerd langs de parallelweg van de Bovenmaatweg. Wat betreft het verzoek om langparkeren tegen te gaan: na realisatie van het project bekijkt de gemeente Huizen het gebruik van de parkeerplaatsen en eventueel te nemen maatregelen.	16, 15, 13, 34
12		Zorg voor voldoende fietsenstallingen bij halten (oa bij Regentesse) bv stapelrekken (zoals station Hilversum).+ reserverlocatie overkant regentesse voor fietsen	Een van de uitgangspunten van het ontwerp is dat bij alle haltes in verhouding tot het aantal instappers voldoende fietsenstallingen worden geplaatst. In het ontwerp staan 200 fietsparkeerplekken opgenomen bij de Regentesse. Omdat er voldoende ruimte beschikbaar is, worden dit geen stapelrekken. Indien nodig zal met de gemeente gekeken worden waar extra fietsenrekken kunnen komen.	9, 10, 13, 34
13		Zorg exploitant tankstation over keren op rotonde	Hier is, naar aanleiding van de gemaakte opmerkingen, rekening mee gehouden in het ontwerp.	3
14		Realiseer een trap voor voetgangers ivm tunnel.	De huidige situatie van de oversteekplaats blijft hetzelfde. De tunnel met de toeritten bestaat uit één betonnen constructie en het aanpassen van de toerit naar het tunneltje zou een kostbare aanpassing van de betonconstructie vergen. Bij de kruising van de Bovenmaatweg met Monnickskamp komt wel een voetgangersoversteekplaats.	14a, 14b
15		Winkeliersvereniging vraag aandacht voor: route vrachtverkeer, behoud aantal parkeerplaatsen, groene uitstraling, plek voor winkelwagens, laad en losstrook, fietsroute. Verder doet de winkeliersvereniging een verzoek voor het opnieuw instellen van parkeerregulering.	Bij de realisatie van het project bekijkt de gemeente Huizen of maatregelen voor parkeerregulatie nodig zijn. In afstemming met de winkeliersvereniging zijn verder alle genoemde punten opgenomen en verwerkt in het ontwerp.	

HUIZEN | inspraakreacties verkregen via de consultatieavond

Nr.	Thema	Omschrijving	Antwoord	Formuliernummers
16		Behoud groen (ook ivm geluid) geef houtbos achter Hoofdweg (bedoeld wordt ws Kikkerpad) in bruikleen bewoners, herplant gekapte bomen. + behoud bomen (bij atletiekvereniging)	Het in bruikleen geven van het houtbos achter de Hoofdweg aan bewoners wordt door de gemeente Huizen onderzocht. Behoud van groen en herplant van gekapte bomen is een essentieel uitgangspunt bij het ontwerp. Het rooien van bomen valt niet overal te vermijden. Zo kunnen achter de atletiekbaan twee rijen bomen niet gehandhaafd blijven. Het verdwenen groen wordt evenredig gecompenseerd. Waar nog sprake is van het bepalen van de precieze groene aankleding, zal dit zoveel mogelijk gebeuren in afstemming en samenspraak met omwonenden.	6, 7, 12, 35
17		Graag lage beplanting en boom in het verkeersplein	Dit verzoek wordt in het ontwerp meegenomen.	26, 27
18	Verkeersveiligheid en doorstroming	Creëer veilige fietsoversteeken (oa vanuit Hagedis richting sportvelden + vanuit hoofdweg busbaan over) + behoud alle huidige fietsoversteeken + behoud fietspad langs atletiekvereniging aan kant van de bebouwing + graag aandacht ook voor kruising fietsers en automobilisten bij parkeerterrein atletiekvereniging	Het fietspad langs de atletiekbaan blijft behouden. De fiets- en voetgangersoversteeken met de busbaan worden beveiligd uitgevoerd, met waarschuwingslichten, zo ook bij de oversteek vanaf 'de Hagedis'. Hierbij wordt ook aandacht besteed aan de overzichtelijkheid van de situatie ter plaatse (geen beplanting die het zicht op de bus en -vanuit de bus- op de oversteek hindert). Het behouden van alle huidige fietsoversteeken naast de nieuw geplande oversteeken is niet mogelijk in verband met de eisen die R-net stelt aan het maximum aantal oversteeken: hoe minder oversteeken, hoe veiliger de busbaan. Het kort na elkaar plaatsen van 2 oversteeken zou namelijk betekenen dat de bus dan kort achter elkaar meerdere keren moet remmen en weer optrekken, wat een onveilige situatie kan opleveren.	7, 12, 35
19		Verleg stukje fietspad tussen Hoofdweg en rotonde	De suggestie is meegenomen en verwerkt in het voorlopig ontwerp.	7
20		Creëer veilige auto/fiets/etc oversteek Hoofdweg/Aristoteleslaan	Op basis van de reacties is het ontwerp aangepast, waardoor er geen kruising van het fietspad met de busbaan meer is langs de Hoofdweg en Aristoteleslaan voor fietsers richting het vierde kwadrant. Het fietspad komt in het nieuwe ontwerp tussen de rijbaan en de busbaan te liggen en sluit vanaf de rotonde aan op het nieuw aangelegde fietspad richting Atletiekbaan.	7, 8
21		Totale inrichting Rotonde Aristoteleslaan tot atletiekbaan	Naar aanleiding van de reacties is het fietspad verlegd van de zuidzijde van de busbaan naar de noordzijde van de busbaan.	8
22		Zorg voor loop/fietsroutes naar haltes (bv naar Oostermeent)	De halte Aristoteleslaan is straks te bereiken via het fietspad Hagedis of via het voetpad van de Hoofdweg. De bushaltes zijn bereikbaar via nieuwe of bestaande voet- en fietspaden.	9
23		Zorg voor goede doorstroming bij kruispunt Monnickskamp/bovenmaatweg	Het kruispunt Bovenmaatweg - Monnickskamp is inderdaad een complexe opgave. Bij het ontwerpen van een kruispunt zijn zowel de goede verkeersafwikkeling als de verkeersveiligheid belangrijke randvoorwaarden. In verband met de doorstroming zullen de verkeerslichten van dit kruispunt en die van het kruispunt met de Huizermaatweg gekoppeld worden.	10
24		In doodlopende straat kunnen auto's/vrachtwagens niet keren	We hebben het voorlopig ontwerp n.a.v. deze zorg aangepast. Op het eind van de doodlopende straat De Regentesse komt een keerpunt, waarop vuilniswagens kunnen keren.	13
25		Verkeersonveiligheid verkeerspleinen (Huizermaatweg): fietsers kunnen niet veilig oversteken + er ontbreekt zebra voor voetgangers. Hoe zwakke verkeersdeelnemers beschermen? Oude situatie was beter: fietsers en voetgangers hebben nu nog voorrang en moet zo blijven. (tip om verkeerscirculatieplan van paar jaar terug weer te bekijken). B6 (voorrangs)borden niet weghalen ivm overstekende kinderen	Het realiseren van veilige oversteekplaatsen behoort tot de uitgangspunten van het project. De oversteek voor fietsers en voetgangers wordt veilig ingericht. Er kan in twee keer overgestoken worden met een rustpunt in het midden, namelijk een ruime middenberm met flinke opstelruimte voor fietsers en voetgangers. De oversteeklengte is kort, waarbij op verkeer uit slechts één richting gelet hoeft te worden. Er is ten opzichte van rotondes minder kans op zogenaamde snijconflicten. Door de gewijzigde verkeerssituatie komen er borden die passen bij de nieuwe situatie. Verder worden bij gewijzigde verkeerssituaties altijd waarschuwingsborden aangebracht. De borden blijven geruime tijd staan, zodat gewinning aan de situatie kan ontstaan.	18, 20, 24, 28, 29, 30

Nr.	Thema	Omschrijving	Antwoord	Formuliernummers
26		Door het wijzigen van de rotondes in verkeerspleinen neemt de snelheid van het gemotoriseerde verkeer toe, snelbaan leidt tot racebaan onveilig voor fietsers en voetgangers, onderzoek mogelijkheden om snelheidsverhoging te voorkomen. Voorstel van flitspalen icm stoplichten. Kritiek: snelheid staat alleen centraal. Tip: handhaaf snelheid met smiley en lasergun op max snelheid van 50km. Tip: werking van verkeerslichten 's avonds afstemmen met Blaricum, zodat regeling uniform is. Hele nacht op wachtstand rood zodat ook 's nachts de snelheid geremd wordt.+ aanbrenge van apparatuur voor snelheid in combinatie met roodlichtnegatie van de verkeerslichtinstallatie (= in verkeerslichten radars plaatsen voor bekeuringen)	Op basis van deze reacties bekijkt de gemeente Huizen de mogelijkheden voor plaatsing van zogenaamde smiley's (elektronische borden die aangeven of een auto al dan niet te hard rijdt) en de handhavingsmogelijkheden om het gedrag van het gemotoriseerd verkeer te beïnvloeden. In het voorlopig ontwerp is waar mogelijk een (visuele) versmalling meegenomen. Er is niet gekozen voor een door verkeerslichten geregelde kruising. De snelheid blijft 50 km per uur. Voor wat betreft de verkeerslichten op 't Merk - Bovenmaatweg bekijkt de gemeente Huizen of de verkeerslichten 's avonds anders kunnen worden ingesteld (wachtstand rood).	19, 20, 21, 23, 25, 29, 30, 34, 36
27		Waarom zijn er alleen zebrapaden in de lengterichting?	De oversteek voor fietsers en voetgangers over de verkeerspleinen wordt veilig ingericht. Er kan in twee keer overgestoken worden met een rustpunt in het midden (ruime middenberm). De oversteeklengte is kort, waarbij op verkeer uit slechts één richting gelet hoeft te worden.	20
28		Gevaarlijk voor fietsers mbt verkeerspleinen: te druk om over te steken, liever eenrichtingsverkeer fietsers, te veel kruisingen. Graag ook waarschuwbord voor fietsers 'let op, auto's'	Er zijn voldoende hiaten in het verkeer om over te steken. Het aantal kruisingen neemt niet toe, er moet wel in twee keer overgestoken worden, dit is al het geval bij de oversteek nabij de 'houten brug' en leidt niet tot problemen. Bij gewijzigde verkeerssituaties worden waarschuwborden standaard aangebracht. De borden blijven geruime tijd staan, zodat gewenning aan de situatie kan ontstaan. Verder wordt naar aanleiding van de reacties voor fietsers eenrichtingsverkeer ingesteld bij de verkeerspleinen.	22, 27
29	Haltes	Maak een bushalte ipv busstation	Bij de Regentesse en de Oorsprong komen bushaltes en geen busstations.	13
30		Bij bushalte Regentesse graag aandacht voor tegenaan verloedering (prullenbakken), groen uiterlijk rond bushalte (bij boomkeus rekening houdend met balkons) + behoud van groen en zo nodig compensatie	De verdere groene inrichting wordt in overleg met de omwonenden vormgegeven. De bushalte wordt zodanig ingericht dat er voldoende prullenbakken aanwezig zijn. Groen wordt altijd evenredig gecompenseerd.	34
31	Divers	Hinder overige verkeer niet onnodig/plaats waarschuwingslichten ipv stoplichten	Per kruising wordt bekeken welke maatregelen nodig zijn. Uitgangspunten daarbij zijn verkeersveiligheid en doorstroming.	11
32		EEV norm graag ook voor oude vrachtwagens/Huizen op slot voor oude vrachtwagens	Deze vraag valt buiten de opdracht van het project. De gemeente heeft deze vraag al in een overleg met de VVE Naardingerland besproken.	29, 36
33		Kritiek op consultatieavond 16 april/ medewerkers maakten niet de beloofde notities. Wij moesten die zelf aanleveren.	De opmerkingen van de aanwezigen zijn tijdens de consultatieavonden direct verwerkt op de tekeningen, door middel van gele plakbriefjes. Ten behoeve van het terugkoppelen van de antwoorden aan de aanwezigen is iedereen gevraagd om naast de vragen, ook de contactgegevens op een reactieformulier in te vullen.	30
34		Eerder overeengekomen dat er op Huizermaatweg niets veranderd zou worden en nu opeens toch? Al jaren bezig samen met gemeente en politie om snelheid terug te dringen en nu opeens wel mogelijkheid om snelheid te verhogen? (vanuit VVE Naardingerland)	Er komt geen vrij liggende busbaan maar er wordt meegereden met het overige verkeer. Dit was alleen mogelijk door de rotondes aan te passen in het belang van het HOV.	30
35		Recentelijk zijn bushaltes aangepast, is nu weggegooide investering	De bushalte bij de Jol is aangepast en geschikt gemaakt voor de R-netbussen. Deze bushalte hoeft niet verplaatst te worden. De halte bij De Regentesse is ook aangepast voor de R-netbussen en wordt nog gebruikt tot de busbaan in gebruik wordt genomen. De verplaatsing van deze halte is relatief eenvoudig en tegen weinig extra kosten te realiseren.	18

AUGUSTUS 2013

HOV in 't Gooi