

RAADSVORSTEL

raadsvergadering: onderwerp: HOV in 't Gooi: variantenkeuze & bestuurlijke overeenkomst
bijlage: ontwerp-besluit
datum:
gemeenteblad I nr.:
agenda nr.:

Aan de gemeenteraad,

Raadsvoorstel HOV in 't Gooi

1. Inleiding

Al enige jaren wordt door de provincie Noord-Holland samen met de gemeenten Huizen, Blaricum, Eemnes, Laren en Hilversum en het gewest Gooi en Vechtstreek gewerkt aan de realisatie van een hoogwaardige openbaar vervoer verbinding tussen Huizen en Hilversum. Eind 2010 en in het najaar van 2011 is in de inliggende gemeenten het voorkeurstracé van deze verbinding vastgesteld. Hilversum was in november 2010 per raadsbesluit de eerste gemeente die instemde met het tracé en de bijdrage van € 2,5 miljoen. Met uitzondering van de gemeente Blaricum ondersteunen alle partijen in de stuurgroep nu het definitieve voorkeurstracé.

Doelen HOV

De bereikbaarheid in de regio staat onder druk, wat nadelig is voor de economie. Verder wijzen de prognoses voor 2020 uit dat het verkeer tegen die tijd verder zal zijn toegenomen. Het drukker verkeer betekent een aantasting van de leefbaarheid door verkeerslawaaï en luchtverontreiniging. Daarom hebben de provincie Noord-Holland, de gemeenten Hilversum, Eemnes, Laren en Huizen en het gewest Gooi- en Vechtstreek gezamenlijk besloten dat er een Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding moet komen tussen Huizen en Hilversum. Het HOV is een goed alternatief dat past bij het reizigersaanbod. Er is berekend dat de corridor Huizen-Hilversum (alle busverkeer over de A27 tussen Huizen en Hilversum) met de HOV-verbinding minimaal 7.400 reizigers zal trekken. 40 % hiervan zal gebruik maken van de nieuwe aftakking naar Zorgpark Monnikenberg (waar een nieuwe halte voor de ingang van het nieuwe ziekenhuis komt) en het Arenapark (ROC). Met de initiatiefnemers van Zorgpark Monnikenberg is overeengekomen dat zij deze aftakking realiseren. Daarmee is een goede bereikbaarheid per bus van het ROC/ Arenapark en Zorgpark Monnikenberg gegarandeerd.

Met het tracé is zo veel mogelijk rekening gehouden met eventuele verruïling in de toekomst. 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.

Voordelen voor Hilversum

Naast een verbeterde openbaar vervoer verbinding tussen Huizen en Hilversum is in de plannen ook een verbetering opgenomen van auto-, fiets en ecologische verbindingen in het Gooi. In tijden van economische crisis verzekert de gemeente zich voor investeringen in de stad ter waarde van € 70 miljoen, tegen een eigen bijdrage van € 2,5 miljoen. In Hilversum betreft het de Oosterengwegtunnel (de 'missing link' van de IBP-ring), de fiets- en voetgangerstunnel bij de Van Linschotenlaan en het ecoduct tussen Monnikenberg en Anna's Hoeve. Voor de toekomst van het nieuwe Zorgpark Monnikenberg is het HOV- project een onmisbare schakel. Tenslotte krijgt ook de openbare ruimte op verschillende plekken een flinke impuls (zoals bij het Wandelpad en de Oosterengweg).

Planuitwerkingsfase

Met het besluit van de stuurgroep van 11 oktober 2011 om verder te gaan met het project en na formalisatie van dit besluit door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland d.d. 20 december 2011 is de studiefase naar het voorkeurstracé afgesloten en is het voorkeurstracé definitief bepaald.

In najaar 2012 is gestart met de planuitwerkingsfase. Doel van deze fase is met de betrokken partijen te komen tot onderlinge afspraken over de uitvoering van het project in een bestuursovereenkomst. In dat kader is de inpassing van het voorkeurstracé in haar directe omgeving verder uitgewerkt. Dit is gedaan op basis van een consultatietraject met de omgeving en diverse aanvullende onderzoeken, om zoveel mogelijk rekening te kunnen houden met lokale zorgen en aandachtspunten. In Hilversum zijn per deelproject diverse ontwerpvarianten voorgelegd. Om deze werkzaamheden te bekostigen hebben gemeente en provincie afgesproken dat de provincie de voorbereidende werkzaamheden van € 820.000 in twee fasen door middel van twee subsidies volledig vergoed. Uw raad heeft in maart ingestemd met het inzetten van de subsidie van € 197.000 voor de eerste fase € 197.000. Voor de tweede fase heeft de provincie reeds geld beschikbaar gesteld van € 623.000 (beslispunt h).

Het voorstel is om de volgende fase in te gaan, door middel van ondertekening van de Bestuurlijke overeenkomst. In deze nota worden het doorlopen proces en de uitkomsten daarvan besproken.

Leeswijzer

Paragraaf 2:	Consultatie
Paragraaf 3:	Onderzoeken
Paragraaf 4:	Variantkeuze & ontwerpen
Paragraaf 5:	Financiën & risico's
Paragraaf 6:	Bestuurlijke overeenkomst
Paragraaf 7:	Voorstel

2. Consultatie

Deze fase is benut om belanghebbenden zo veel mogelijk te betrekken bij de uitwerking van de plannen. Daarbij is gekozen voor een intensief consultatietraject. Vanaf maart dit jaar zijn er twee consultatierondes gehouden, nadat ze waren aangekondigd in een algemene nieuwsbrief (verspreid over 5.500 adressen) over HOV en het planproces.

De eerste ronde betrof de zogenaamde 'keukentafelgesprekken' met direct belanghebbenden. Met bewoners en bedrijven die in hun directe omgeving te maken zullen krijgen met de realisatie van de HOV-baan is - soms individueel, soms in klein verband en zo veel als mogelijk op locatie - gesproken over de mogelijke consequenties voor de bereikbaarheid en toegankelijkheid van hun woning of hun bedrijf. Ook de eventuele verwerving van gronden en panden is, indien van toepassing, aan de orde geweest. De keukentafelgesprekken hebben er aan bijgedragen dat direct belanghebbenden goed geïnformeerd hun meningen en standpunten hebben kunnen bepalen, mede voor wat betreft de varianten, de verschillen en de voorkeur.

Op 2, 3 en 4 april 2013 vond de tweede consultatieronde plaats in het Raadhuis van de gemeente Hilversum. Voor elk van de drie deeltrajecten in Hilversum (Anna's Hoeve, Oosterengweg e.o. en Wandelpad/Station Hilversum) is een aparte avond gehouden. Deze waren openbaar aangekondigd. Daarnaast zijn direct omwonenden persoonlijk uitgenodigd via een brief. De drie avonden zijn in totaal door ruim 180 mensen bezocht. Na een plenaire presentatie en beantwoording van algemene vragen werd in drie deelsessies ingegaan op de ontwerpvarianten en de inpassing. De bezoekers hebben tijdens de drie avonden vooral vragen gesteld en aandachtspunten geformuleerd over het tracé, het ontwerp, de inpassing in de omgeving, de mogelijke effecten en de geldende regelingen bij verwerving van gronden en nadeelcompensatie. Tijdens de avonden is ook gefilmd (zie de website www.hovinhetgooi.nl voor een sfeerimpressie).

Ook ná de consultatieavonden hebben nog diverse (vervolg)gesprekken plaatsgevonden met belanghebbenden. Het aantal gevoerde gesprekken met belanghebbenden langs het tracé loopt op tot meer dan 50. Er is onder andere gesproken met bewoners en ondernemers langs de Oosterengweg, mensen uit de Vituswijk, bewoners van Entrada, VSH, Tergooi, winkeliers uit de Riebeeckgalerij, het ROC en de Vereniging tot Behoud Anna's Hoeve.

Ingediende reacties & Reactienota

In totaal zijn tijdens deze avonden ruim 200 reacties gegeven op het ontwerp en de inpassing door middel van memoblaadjes met opmerkingen en suggesties. Deze inbreng is digitaal vastgelegd en op deelproject gerubriceerd. De concrete punten zijn direct betrokken bij de ontwerpuitwerking. In de periode tot en met 14 april werden via de website 110 reactieformulieren ingevuld, met inbegrip van reacties naar aanleiding van de keukentafelgesprekken.

In de Reactienota zijn alle reacties opgenomen inclusief de beantwoording. De op de memoblaadjes gemaakte opmerkingen en suggesties komen hier in terug, danwel komen ze aan de orde in de komende derde consultatieronde. In verband met de privacy zijn de reacties anoniem gemaakt (genummerd). Daarnaast zijn 10 brieven ontvangen. Alle briefschrijvers ontvingen per brief separaat antwoord.

Uit de consultatierondes en reacties zijn de volgende hoofdlijnen te halen met betrekking tot de voorkeuren, vragen en aandachtspunten:

- In deelproject 7 gaat de voorkeur uit naar de variant Achterlangs Entrada en in deelproject 6 naar de smalle en diepe variant van de Oosterengtunnel. Bij Anna's Hoeve bestaat een genuanceerd beeld. Men heeft zorgen over de druk op gebied en het ecologisch functioneren en er is behoefte aan een totaalvisie. Er is duidelijk géén

draagvlak voor verlegging van de Weg over Anna's Hoeve na de nieuwe woonwijk.

- Er is een nadrukkelijke behoefte aan duidelijkheid over de diverse procedures en regelingen bij financiële compensatie van nadeel en schade, met name rondom de tunnel Oosterengweg:
 - maatregelen ter voorkoming van schade tijdens bouw;
 - al dan niet nodig zijn van sloop en grondverwerving;
 - bereikbaarheid van panden/bedrijventerreinen en de Van Riebeeckgalerij na oplevering én tijdens de bouw;
- Er zijn vragen over inspraak en hoe dit zich verhoudt tot de consultatie;
- Er zijn zorgen over luchtvervuiling en geluidsoverlast bij de tunnel en door de bus op diverse tracédelen;
- Bij het Wandelpad verzoekt men om een groene inpassing.
- Tenslotte komen ook bezwaarpunten uit het verleden naar voren, zoals de nut en noodzaak van de HOV-verbinding.

Op al deze punten wordt ingegaan in de Reactienota. De ontwerpen en aanvullende onderzoeken zijn zoveel mogelijk aangepast aan de ingediende vragen en suggestie indien mogelijk.

3. Onderzoeken

Er zijn diverse onderzoeken uitgevoerd die noodzakelijk waren om meer inzicht te krijgen in uiteenlopende onderwerpen. Ook de consultatierondes hebben soms geleid tot aanvullend onderzoek (zoals bij het ecologisch onderzoek).

Hieronder zijn de resultaten van de belangrijkste onderzoeken weergegeven.

3.1 *Ecologisch onderzoek*

Er is nader onderzoek verricht door Alterra naar het ecologisch functioneren van verschillende inpassingsvarianten van de infrastructuur op Anna's Hoeve. Hieruit is gebleken dat er meerdere varianten mogelijk zijn voor inpassing van de Weg over Anna's Hoeve in de Ecologische Verbindingszone *De Groene Schakel*, om deze goed te kunnen laten functioneren als de HOV-baan is aangelegd. Zowel bij verlegging van de weg bij de Anthony Fokkerweg, als het laten liggen van de weg met een tweede ecopassage, zal de ecologische verbindingzone functioneren.

Deze twee varianten kennen een relatief hoge ecologische functionaliteit. Ze faciliteren naar verwachting respectievelijk minimaal 99 en 95 van de 112 ecologische functies die binnen natuurverbinding *De Groene Schakel* een plek moeten krijgen. Het niet bereiken van 100% ecologische functionaliteit is vooral een gevolg van de keuze van Rijkswaterstaat voor een faunatunnel onder de A27 bij Monnikenberg, verderop in *De Groene Schakel*. Daar hebben deze varianten geen invloed op. Wel is er een verschil in het verwachte verlies van gebruiksfrequentie: respectievelijk 5% tegenover 20%. Een derde variant die onderzocht is naar aanleiding van de suggesties uit het consultatietraject (avond- en nachtafsluiting van de Weg over Anna's Hoeve), kent een fors verlies aan ecologische functionaliteit (34%) en een fors groter verlies van de gebruiksfrequentie (42%).

3.2 *Conclusies onderzoek verkeer*

Een van de varianten voor de Weg over Anna's Hoeve die tevens is aangedragen tijdens de consultatie, is een volledige afsluiting van de weg. Uit verkeersmodelberekeningen blijkt dat het verkeer dat Hilversum in komt voor een belangrijk deel gebruik zal maken van de aansluiting op de A1 en de Larenseweg (vice versa). De intensiteit zal in de ochtend- en avondspits met 10 à 15% toenemen. De verkeerstoename zal de huidige stagnatie op de streng Larenseweg - Dr. J. Den Uylplein - J. Geradtsweg- Kruispunt Jan van der Heijdenstraat - kruispunt Mediapark in de spitsen vergroten.

De verkeerstoename op de Oosterengweg zal 15 tot 19% bedragen en de op- en afrit A27 4 tot 7%. Dit zal voor de verkeersafwikkeling op de oostelijke buitenring tot doorstromingsproblemen leiden. Afsluiten van de weg over Anna's Hoeve is daarom geen optie.

Een andere variant is het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve. Door het verleggen van deze weg wordt de verbinding minder aantrekkelijk (routeverlenging) waardoor de verkeersintensiteit zal afnemen met 2%.

Tijdens de bouw van de Oosterengtunnel, die naar verwachting 1,5 à 2 jaar in beslag zal nemen, zal er in (zeer) geringe mate spoorkruisend autoverkeer mogelijk zijn. Het verkeer moet daarvoor andere routes gaan gebruiken. Daardoor zal onder meer het kruispunt Schapenkamp – Prins Bernhardstraat zwaar worden overbelast. De daadwerkelijke omvang van de eventuele stagnatie die hieruit zal ontstaan, laat zich moeilijk voorspellen omdat weggebruikers gegarandeerd op zoek zullen gaan naar alternatieve routes. Tijdens de werkzaamheden aan de Oosterengtunnel zal een intensief pakket aan maatregelen ('minder hinder') nodig zijn om de overlast in de verkeersafwikkeling te minimaliseren. Dit wordt in de volgende planfase nader uitgewerkt.

Na realisatie van de Oosterengtunnel zal het lokale bestemmingsverkeer via ventwegen naast de tunnel in- en uitgangen rijden. Ter plekke zullen hiervoor ca. 30 parkeerplaatsen verdwijnen. Alle bedrijven en woningen blijven bereikbaar, zowel tijdens als na de bouw. Het

bestemmingsverkeer zal voor een deel een nieuwe route via achterliggende woonstraten gaan volgen. Onderzoek naar mogelijke optimalisatie van de verplichte rijrichtingen en alternatieve parkeergelegenheden is nog gaande.

Door aanleg HOV bij het Wandelpad en het Station zullen parkeerplaatsen moeten worden opgeheven. Er zijn daarbij vier deelgebieden te onderscheiden:

1 Parkeren Politievoertuigen

Tussen het Wandelpad en het spoor ligt aan de oostzijde een terrein dat momenteel wordt gehuurd door de Politie Midden Nederland, Gooi en Vechtstreek bureau aan de Groest; capaciteit is 120 parkeerplaatsen. 30 daarvan zijn in gebruik voor dienstvoertuigen. De resterende parkeerplaatsen (90) worden gebruikt voor privévoertuigen van medewerkers (woon-werk). Dit terrein is vol bezet.

2 P&R

Tussen het Wandelpad en het spoor ligt aan de westzijde een terrein dat op dit moment in gebruik is als P&R-locatie en wordt beheerd door Q-Park; capaciteit is 85 parkeerplaatsen. De gemiddelde bezettingsgraad is laag, ± 20-25 plaatsen zijn bezet.

3 Teleac-gebouw

Op terrein aan de oostzijde van het Teleac gebouw liggen 6 niet openbare parkeerplaatsen op maaiveld voor de ingang tot de ondergrondse garage.

4 Entrada

Het opnieuw ingerichte terrein tussen Entrada en Teleac gebouw biedt 13 parkeerplaatsen voor bewoners van Entrada die geen plaats in de eigen parkeergarage hebben. Daarnaast zijn er 29 openbare parkeerplaatsen die onder het gereguleerde parkeerregiem vallen en waarvoor parkeerders moeten betalen.

Voor (120+85+13) 218 van deze op te heffen private parkeerplaatsen moet in overleg met de eigenaren een oplossing gevonden worden. Voor de (6+29) 35 van de op te heffen parkeerplaatsen is dit wenselijk, maar niet strikt noodzakelijk gezien de aanwezige parkeervoorzieningen en de centrumfunctie van het gebied.

Vanwege de duidelijke wens uit de consultatie om de openbare ruimte bij het Wandelpad zo groen mogelijk in te richten, is er voor gekozen om een twintigtal parkeerplaatsen te compenseren in het nieuwe ontwerp. Ter hoogte van het huidige Q-Park komt restruimte beschikbaar komt waar deze parkeerplaatsen aangelegd worden. Het ligt voor de hand deze toe te wijzen aan het bewonersparkeren voor Entrada.

Voor P&R en Politie is nog geen alternatief gevonden. Dat de oplossing voor een deel in de omliggende gebouwde parkeervoorzieningen gevonden zal worden begint zich af te tekenen. Hieraan zijn echter wel hogere kosten verbonden dan in de huidige situatie. Hiervoor is een post opgenomen in de raming.

Na de derde consultatieronde kan eventueel alsnog gekozen worden voor het omzetten van 'groene' openbare ruimte naar parkeerplaatsen.

3.3 *Schone bussen, conclusies*

Er is aanvullend onderzoek verricht naar de mogelijkheid om schone bussen in te zetten op het HOV-traject. Hieruit blijkt dat de in te zetten bussen voor HOV in 't Gooi door de huidige concessie al voldoen aan zeer hoge standaarden (de zogenaamde EEV-norm), maar dat het tegelijkertijd vrijwel zeker is dat bij een nieuwe concessie de bussen nog schoner zullen zijn omdat de ontwikkelingen snel gaan.

TNO heeft berekend dat OV-bussen voor een kleine 2 procent van de CO₂-uitstoot van het totale wegverkeer zorgen. Het Nederlands openbaar vervoer is zeer milieuvriendelijk te noemen. Door diverse innovaties, vooral afgedwongen door regulering, zijn de emissies de afgelopen steeds verder verminderd. Met name sinds het jaar 2000 is een aanzienlijke verbetering bereikt. Geen land ter wereld heeft een hoger percentage bussen dat aan de EURO-5 of EEV normen voldoet. Bovendien worden de bussen voor het openbaar vervoer in Nederland steeds schoner. In 2013 valt al 86 procent van de bussen in de categorie elektrisch,

EEV hybride, EEV of Euro 5 en dit percentage neemt de komende jaren toe. Dat blijkt uit de kaart 'Milieuprestatie OV-bussen 2013' van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV).

De belangrijkste 'verschuiving' in de afgelopen jaren van het wagenpark in Nederland vond volgens KpVV plaats in de concessies Noord- en Zuidwest-Fryslân, Stadsvervoer Lelystad, Zuid-Holland Noord, én in de Gooi en Vechtstreek. Deze laatste concessie is door de provincie Noord-Holland verleend aan Connexxion tot en met het jaar 2019. Doordat Connexxion tot 2019 EEV-dieselbussen zal inzetten voor HOV in 't Gooi wordt tot 2014 voldaan aan de strengste eisen ten aanzien van motoren. Vanaf 1 januari 2014 moeten alle nieuw verkochte bussen voldoen aan de nieuwe Europese emissie-eisen (de Euro-6 norm).

De kosten om het openbaar vervoer nog milieuvriendelijker te maken, zijn relatief hoog. In die zin kan met vergelijkbare investeringen veel meer resultaat geboekt worden wanneer in andere landen versneld EURO 5-bussen en EEV-bussen worden ingevoerd.

Concrete eisen met betrekking tot uitstoot en materieel voor de nieuwe concessie (vanaf 2019) worden op dit moment bewust nog niet geformuleerd. Op het moment van uitschrijven van de nieuwe concessie wordt aangesloten bij de meest recente ontwikkelingen. In het onderzoek is inzichtelijk gemaakt wat de mogelijkheden en onmogelijkheden voor HOV in 't Gooi zijn volgens de huidige stand van zaken.

3.4 *Onderzoek Riebeeck Winkelgalerij*

De winkeliers en de eigenaar van de Riebeeck Winkelgalerij zijn bezorgd over de gevolgen van de Oosterengtunnel voor bereikbaarheid, parkeren en zicht op het winkelcentrum. De Winkelgalerij heeft een sterke buurtfunctie. Bezoekers komen grotendeels te voet en op de fiets. Het winkelend publiek dat per auto vanuit de ten noorden van de spoorlijn gelegen wijken komt zal door de tunnel moeten gaan rijden. Zij passeren dan de Winkelgalerij en zullen moeten omrijden om bij de achterzijde van de Winkelgalerij te kunnen parkeren. Door de verkeersluwe inrichting op straatniveau zal de ruimtelijke kwaliteit een flinke impuls krijgen. Voor voetgangers en fietsers zal zowel de bereikbaarheid als de verkeersveiligheid duidelijk verbeteren.

Omdat per saldo een omzetverlies (ca 4%) kan gaan optreden zijn aanvullende maatregelen in onderzoek genomen op het gebied van:

- **Bereikbaarheid:**
Bij omkeren van de rijrichting in de Willem Bontekoestraat zal de toename van de ritlengte slechts 280 m bedragen.
- **Parkeren:**
Om het tekort aan parkeergelegenheid tijdens de piekuren te compenseren kan gedacht worden aan het vergroten blauwe zone. Dit is gunstig voor de kortparkeerders. Ook kan het parkeerterrein en de parkeergarage opengesteld worden voor winkelend publiek (bij aankoop gratis uitrijkaart). Daarnaast is een promotiecampagne voor voetgangers en fietsers mogelijk. Indien de PLUSmarkt gaat uitbreiden, wat een zeer reële optie is, dan zullen 7 parkeerplaatsen worden opgeheven. Vanwege toenemende concurrentiekracht zal daarnaast het parkeerareaal verder moeten worden uitgebreid.
- **Zicht:**
Plaatsen van creatieve en opvallende dynamische verwijzingborden kunnen stimulerend werken op de bezoek en koopgedrag van potentiële klanten

Verder is uit recente contacten met het management van KwikFit naar voren gekomen dat het filiaal aan de Oosterengweg na realisatie van de tunnel niet voldoende passerend autoverkeer heeft en daarom niet meer kan voldoen aan de bedrijfsformule. KwikFit wil in vervolgesprekken met de gemeente en de provincie Noord-Holland bezien of in goede afstemming gewerkt kan worden aan het vinden van een nieuwe vestigingslocatie in de zuidoost hoek van Hilversum. Dit geeft weer nieuwe mogelijkheden voor een aantrekkelijke herinvulling van de huidige locatie.

Vóór de derde consultatieronde zal over deze mogelijkheden en maatregelen worden besloten.

3.5 *Onderzoek inpasbaarheid & sloop*

Een belangrijke vraag is of bij verdere uitwerking het tracé ruimtelijk inpasbaar is en waar er directe gevolgen zijn voor de omliggende bebouwing. Uit de eerdere planfasen was al gebleken dat er vooral in deelproject 6 (bij de Oosterengwegtunnel) beperkt ruimte is. Op strategische punten is de omgeving exact ingemeten. Mede op basis van de consultatierondes zijn de ontwerpen vervolgens verder uitgewerkt. Hieruit blijkt dat het tracé in Hilversum vrijwel overal inpasbaar is zonder dat de omliggende bebouwing gesloopt hoeft te worden, zolang er wordt gekozen voor de smalle (gestapelde) variant van de tunnel. Er geldt één uitzondering: het bedrijfspand Oosterengweg 42/44 kan slechts gedeeltelijk behouden blijven. Dit is echter het gevolg van de HOV-baan en niet van de variantkeuze voor de tunnel. Hierover is reeds contact opgenomen met de eigenaar.

Verder is gebleken dat de brede tunnelvariant alleen haalbaar is, indien zowel aan de noord-, als aan de zuidzijde meerdere panden aangekocht en gesloopt worden.

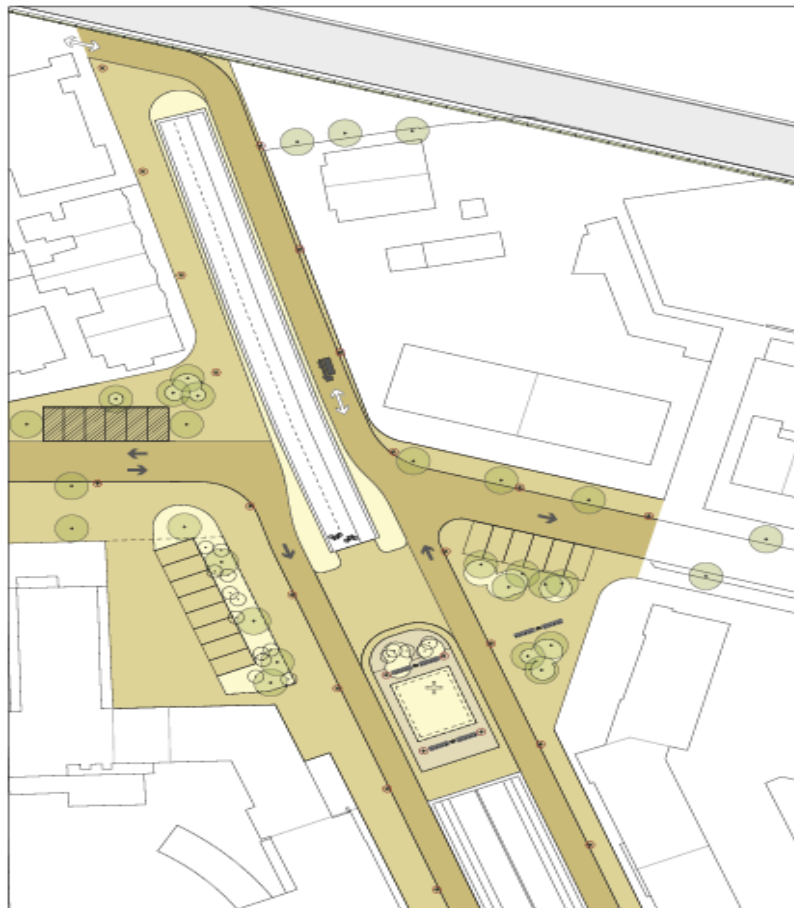
Er is ook gekeken naar de bereikbaarheid van woningen en bedrijven. Over het gehele tracé zijn er voldoende mogelijkheden om de bereikbaarheid van omliggende bedrijven en woningen te garanderen (zie het ontwerprapport).

4. Variantkeuze & ontwerpen

4.1 Ontwerputwerkingen

Op basis van de resultaten van de consultatie en de onderzoeken heeft de Stuurgroep HOV in 't Gooi keuzes gemaakt met betrekking tot de varianten en de uitwerking van de ontwerpen. Bij de uitwerking van de ontwerpen zijn **ruimtelijke kwaliteit, groen, en inpassing in de natuur** de leidende principes geweest. Dit is over het gehele tracé terug te zien. De belangrijkste voorbeelden hiervan zijn:

- de verlengde autotunnel, zodat er méér openbare ruimte ontstaat. Ten zuiden van het spoor vormt de Oosterengweg een barrière tussen de wijken. De tunnel biedt de mogelijkheid de inrichting van de omgeving zo vorm te geven dat een plein ontstaat. In het ontwerp is dit plein doorgetrokken tot de winkelgalerij langs de Riebeecklaan (en daarmee de autotunnel verlengd). Hierdoor komen de commerciële functies nu aan een plein te liggen. Door deze inpassing levert de tunnel Oosterengweg voor het betreffende gebied tevens een stevige stedenbouwkundige meerwaarde op.



OOSTERENGWEG (ZUID) - schaal 1:500

Zuidkant van het spoor, bovenaanzicht



Huidige situatie Oosterengweg (zuidkant van het spoor in zuid richting)



Impressie Oosterengweg (zuidkant van het spoor in zuid richting) na de bouw van de tunnel

- bij het Wandelpad is vanuit de duidelijke wens van omwonenden en de verkeerskundige analyse gekozen voor een ruime en groene inrichting met beperkt parkeren in plaats van het realiseren van een parkeerstrook.



Huidige situatie Wandelpad



Impressie Wandelpad na afronding HOV



Huidige situatie Wandelpad



Impressie Wandelpad na afronding HOV

- de inpassing van de busbaan bij het ecoduct. Om de effecten van de busbaan op de ecologische verbindingszone op te heffen worden diverse maatregelen uitgevoerd, waaronder het plaatsen van hogere schermen op de fly-over van de busbaan;

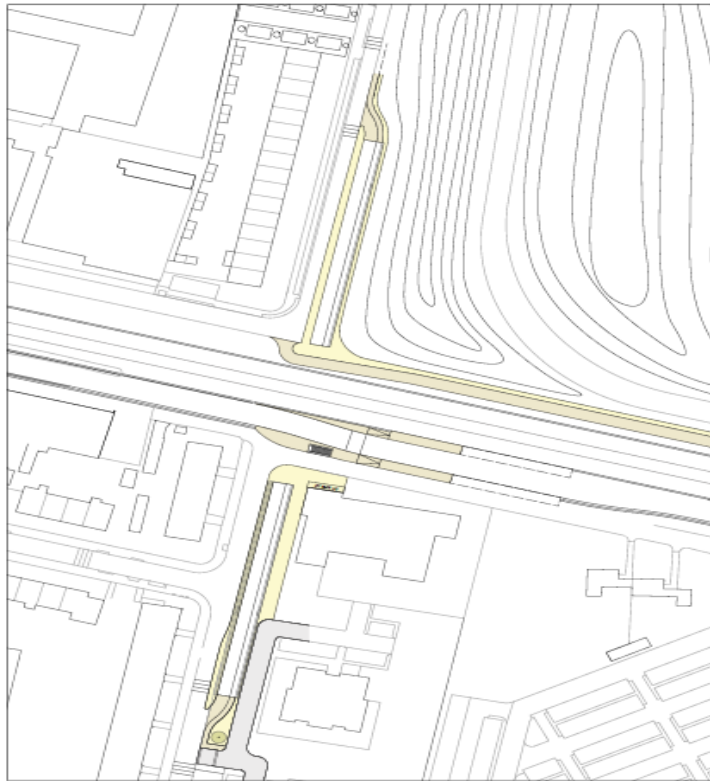


Impressie fly-over en ecoduct in variant met verlegde weg



Impressie fly-over en ecoduct in variant behoud WoAH

- de inpassing van fiets- en voetgangerstunnel bij de Van Linschotenlaan. Ook hier is de tunnel iets verlengd, zodat de Van Linschotenkliniek en het huidige Tergooi maximaal bereikbaar blijven;



ANTHONY FOKKERWEG EN VAN LINSCHOTENLAAN - schaal 1:1000

Bovenaanzicht fiets- en voetgangerstunnel



Huidige situatie Anthony Fokkerweg



Impressie Anthony Fokkerweg met tunnel

Voor de ontwerputwerking wordt hier verder verwezen naar het ontwerprapport van Movares.

4.2 *Deelproject 5: Anna's Hoeve*

Er is voor het ontwerp van de HOV-baan, de langzaamverkeerstunnel en het ecoduct voldoende informatie verkregen en de belangen zijn voldoende duidelijk. Tevens is duidelijk geworden dat de twee goed functionerende ecologische varianten (twee ecoducten danwel verleggen van de weg over Anna's Hoeve, zie paragraaf 3.1) binnen het projectbudget realiseerbaar zijn.

Het is duidelijk geworden dat er verschillende meningen en belangen zijn. Een meerderheid van de ingediende reactieformulieren is ten gunste van de variant waarbij de weg blijft liggen. Tegelijkertijd is er behoefte aan visie op het gewaardeerde gebied en aan meer inzicht en duidelijkheid over de gevolgen van de varianten. Met name de Vereniging tot Behoud Anna's Hoeve heeft hierom verzocht.

Het college kan zich vinden in de voorkeur uit de reactieformulieren (het laten liggen van de Weg over Anna's Hoeve), maar wil een definitieve keuze maken nadat er een (inrichtings)visie is opgesteld. Daarom is het voorstel om tegemoet te komen aan het verzoek om een (inrichtings)visie. De keuze voor het tracé van de Weg over Anna's Hoeve vormt geen belemmering voor de voortgang van het project.

Het vraagstuk omtrent de inpassing van de Weg over Anna's Hoeve in de ecologische verbindingzone De Groene Schakel wordt – vanuit een integrale (inrichtings)visie op gebied Anna's Hoeve – door gemeente Hilversum en GNR opgepakt, in samenspraak met het project HOV in 't Gooi. Vanuit het project wordt een bijdrage van maximaal € 3,8 mln beschikbaar gesteld voor het realiseren van een goed in de omgeving ingepaste verlegde Weg over Anna's Hoeve en/of ecologische maatregelen in Anna's Hoeve bij handhaving van de bestaande weg. Bij de realisatie van het ecoduct en de fly-over zal rekening gehouden worden met een ruimtereservering voor het eventueel verleggen van de Weg over Anna's Hoeve. De kostenraming van zowel de verlegging van de weg als handhaving van de weg en realisatie van een tweede ecoduct passen binnen deze bijdrage.

Het voorstel is om voor deelproject 5 in te stemmen met dit procesvoorstel.

4.3 *Deelproject 6: Oosterengwegtunnel*

In dit deelproject wijzen de resultaten van zowel consultatie, als de onderzoeken in de richting van de smalle, gestapelde variant.

De investeringskosten van de smalle, gestapelde tunnel liggen ca. 20% lager dan die voor de brede tunnel, met name doordat het niet nodig is woningen en kantoren aan te kopen en te slopen. Op basis van het maatschappelijk draagvlak en de kosten heeft de Stuurgroep er voor gekozen de smalle gestapelde variant uit te werken.

Het voorstel is om voor deelproject 6 in te stemmen met de keuze voor de smalle, gestapelde variant.

4.4 *Deelproject 7: Wandelpad en stationsgebied*

Ook in dit deelproject geldt dat de resultaten van zowel consultatie, als de onderzoeken in de richting van één variant wijzen: het tracé van de HOV-baan via de Wilhelminastraat heen en terug van station Hilversum.

Op basis van een verkeerskundige afweging en de reacties uit het consultatietraject heeft deze variant duidelijk de voorkeur. De Stuurgroep heeft dan ook er voor gekozen deze variant uit te werken. Om deze variant mogelijk te maken is het noodzakelijk de Wilhelminastraat horizontaal te leggen. Als oplossing is voorzien om licht ophoogmateriaal op het kelderdak te leggen en daarop de busbaan te realiseren. Hiervoor zijn geen constructieve aanpassingen nodig van de parkeerkelder onder de Wilhelminastraat.

In dit deelproject speelt daarnaast de discussie ten aanzien van het medegebruik van de busbaan voor vrachtwagens ten behoeve van het bedrijf VSH. Hier zijn verschillende verzoeken voor binnengekomen. De provincie heeft aangegeven dat medegebruik strijdig is met de doelstellingen en eisen die aan Hoogwaardig Openbaar Vervoer worden gesteld. Alleen hulpdiensten kunnen van de HOV-busbaan gebruik maken. Het college wil echter in de volgende planfase bezien hoe de bereikbaarheid van VSH met vrachtverkeer verbeterd kan worden en overlast voor de buurt verder verminderd kan worden.

Het voorstel is om voor deelproject 7 in te stemmen met de keuze voor de variant van de HOV-baan via de Wilhelminastraat.

4.5 *Participatie: 3e consultatieronde over ontwerp, volgens IBP werkwijze*

In het ontwerprapport zijn de belangrijkste keuzes ten aanzien van het tracé en de ruimtelijke inrichting gemaakt, mede op basis van de consultatierondes tot nu toe. Tegelijkertijd zijn er op detailniveau nog een aantal zaken nader te bepalen. Hiervoor is nog noodzakelijk dat de ontwerpen op onderdelen verder worden uitgewerkt. De gemeente Hilversum heeft voorgesteld om ook voor deze laatste ontwerpstag aan te sluiten op de IBP-werkwijze. Dat wil zeggen dat er nog één consultatieronde voor omwonenden wordt georganiseerd. De resultaten van deze consultatie inclusief de (eventuele aanpassingen) in het ontwerp worden ter vaststelling aangeboden aan het college, die daartoe eerst de raadscommissie Verkeer en Beheer om advies zal vragen.

In de oorspronkelijke planning zou deze (derde) consultatieronde al vóór de zomer gehouden zijn. Om de vele vragen en suggesties goed te kunnen bestuderen en beantwoorden, is besloten om daar extra tijd voor vrij te maken en de derde consultatieronde te organiseren ná ondertekening van de bestuursovereenkomst.

5. Financiën & risico's

Onderdeel van de uitwerking van de ontwerpen en het opstellen van het ontwerprapport, betrof het aanscherpen van de kostenramingen uit de vorige fase. Ondanks de hogere kosten bij met name de Hilversumse deelprojecten (ca. € 11 mln, o.a. door de keuzes die in paragraaf 4.1 zijn toegelicht) zijn er ook forse meevallers gebleken. Hierdoor is het mogelijk om binnen het totale overeengekomen budget van € 107,3 mln te blijven.

Exclusief verwervingskosten en compensatiekosten (samen ca. € 7 mln) zijn de kosten voor de Hilversumse deelprojecten geraamd op ca € 64 mln. Meer dan de helft van het budget is gereserveerd voor het ecoduct en de twee tunnels in Hilversum.

In het totaalbudget van € 107,3 mln zijn aanzienlijke risicobudgetten versleuteld, waarbij enerzijds is gewerkt met relatief hoge onzekerheidsmarges en anderzijds met een cumulatieve rekenmethodiek. Daarnaast is er ruimte voor een algehele risicoreservering van 10% wat in deze projectfase gebruikelijk is.

De bijdrage van de gemeente Hilversum is beperkt tot € 2,5 miljoen. Conform de eerder gemaakte afspraken in het procesplan van 8 mei 2012 wordt het wegvallen van een mogelijke IBP-bijdrage opgevangen door een aanvullende bijdrage van de provincie Noord-Holland (en dus niet door versoeringsvoorstellen).

De raad heeft in november 2010 reeds besloten om het bedrag van € 2,5 mln op te nemen in het Meerjarig Investeringsprogramma over de jaarschijven 2013 en 2014. Met het afsluiten van de huidige planfase door het tekenen van de overeenkomst, wordt van alle partners nu gevraagd om deze bijdrage te leveren. Indien één van de partners eenzijdig besluit tot ontbinding van de overeenkomst, kan die geen aanspraak doen op terugvordering van dit bedrag. Hiermee wordt de dekking voor het project behouden. Indien de overige partijen besluiten om met het project te stoppen, worden de tot dan toe gemaakte kosten naar rato van de financiële bijdrage verdeeld over de verschillende partijen.

De Provincie Noord-Holland draagt de risico's voor verwerving, planschade, compensatie e.d. De provincie is verantwoordelijk voor de uitwerking, contractering en realisatie van de Hilversumse deelprojecten, vanzelfsprekend wel in samenwerking met de gemeente. Ook de gemeentelijke nog te maken kosten voor nadere planontwikkeling worden door de provincie gedragen.

Het gemeentelijke risico is derhalve beperkt tot de bijdrage € 2,5 mln, waarvoor de dekking reeds aanwezig is in het Meerjarig Investeringsprogramma. Na ondertekening van de bestuurlijke overeenkomst zal volgens een overeengekomen betalingsschema deze bijdrage worden overgemaakt aan de provincie.

6. Bestuurlijke overeenkomst

Als eindresultaat van deze fase is een bestuurlijke overeenkomst opgesteld. De belangrijkste onderdelen hierin zijn scope, financiën, risico's, organisatie, planning, procedures en ontbinding. Het voorstel is om deze overeenkomst met provincie en gemeenten Huizen, Eemnes en Laren aan te gaan.

Ook met het GNR en ProRail is gedurende deze fase samengewerkt. Met hen zijn of worden door de projectorganisatie separate afspraken gemaakt, in lijn met de afspraken uit de bestuurlijke overeenkomst.

7. Voorstel

Het voorstel is om:

- a. in te stemmen met het procesvoorstel voor deelproject 5.
- b. in te stemmen met de variantkeuze voor deelproject 6
- c. in te stemmen met de variantkeuze voor deelproject 7
- d. een krediet te verlenen van € 2,5 miljoen ten behoeve van uitvoering van het project HOV in 't Gooi en dit te dekken uit de in het Investeringsprogramma hiervoor gereserveerde post (jaarschijven 2013 en 2014).
- e. in te stemmen met en aangaan van de bestuurlijke overeenkomst 'Samenwerkingsovereenkomst HOV in t Gooi'.
- f. de derde consultatieronde te organiseren conform de IBP werkwijze, waarbij raadscommissie het college adviseert inzake de finale ontwerputwerkingen van het tracé.
- g. in lijn met de bestuurlijke overeenkomst een overeenkomst uit te werken met ProRail voor de volgende fase.
- h. een rendabel krediet te verlenen van € 623.000,- voor de tweede fase van planvoorbereiding voor HOV in 't Gooi en dit krediet te dekken uit de voor dit doel reeds door de provincie verleende subsidie (subfunctie 211.1, beleidsdoel 14.1).

Burgemeester en wethouders van Hilversum,
de secretaris, de burgemeester,

I.C. de Vries

P.I. Broertjes

RAADSBSLUIT

De raad van de gemeente Hilversum,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 27 augustus 2013;

BESLUIT:

- a. in te stemmen met het procesvoorstel voor deelproject 5.
- b. in te stemmen met de variantkeuze voor deelproject 6
- c. in te stemmen met de variantkeuze voor deelproject 7
- d. een krediet te verlenen van € 2,5 miljoen ten behoeve van uitvoering van het project HOV in 't Gooi en dit te dekken uit de in het Investeringsprogramma hiervoor gereserveerde post (jaarschijven 2013 en 2014).
- e. in te stemmen met en aangaan van de bestuurlijke overeenkomst 'Samenwerkingsovereenkomst HOV in t Gooi'.
- f. de derde consultatieronde te organiseren conform de IBP werkwijze, waarbij raadscommissie het college adviseert inzake de finale ontwerputwerkingen van het tracé.
- g. in lijn met de bestuurlijke overeenkomst een overeenkomst uit te werken met ProRail voor de volgende fase.
- h. een rendabel krediet te verlenen van € 623.000,- voor de tweede fase van planvoorbereiding voor HOV in 't Gooi en dit krediet te dekken uit de voor dit doel reeds door de provincie verleende subsidie (subfunctie 211.1, beleidsdoel 14.1).

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering
van «Bes_Datum1»,
de griffier, de voorzitter,

K.E. Driehuijs

P.I. Broertjes