

# Reactienota Hoogwaardig Openbaar Vervoer in 't Gooi Blaricum



# HOV

## Colofon

### Uitgave

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

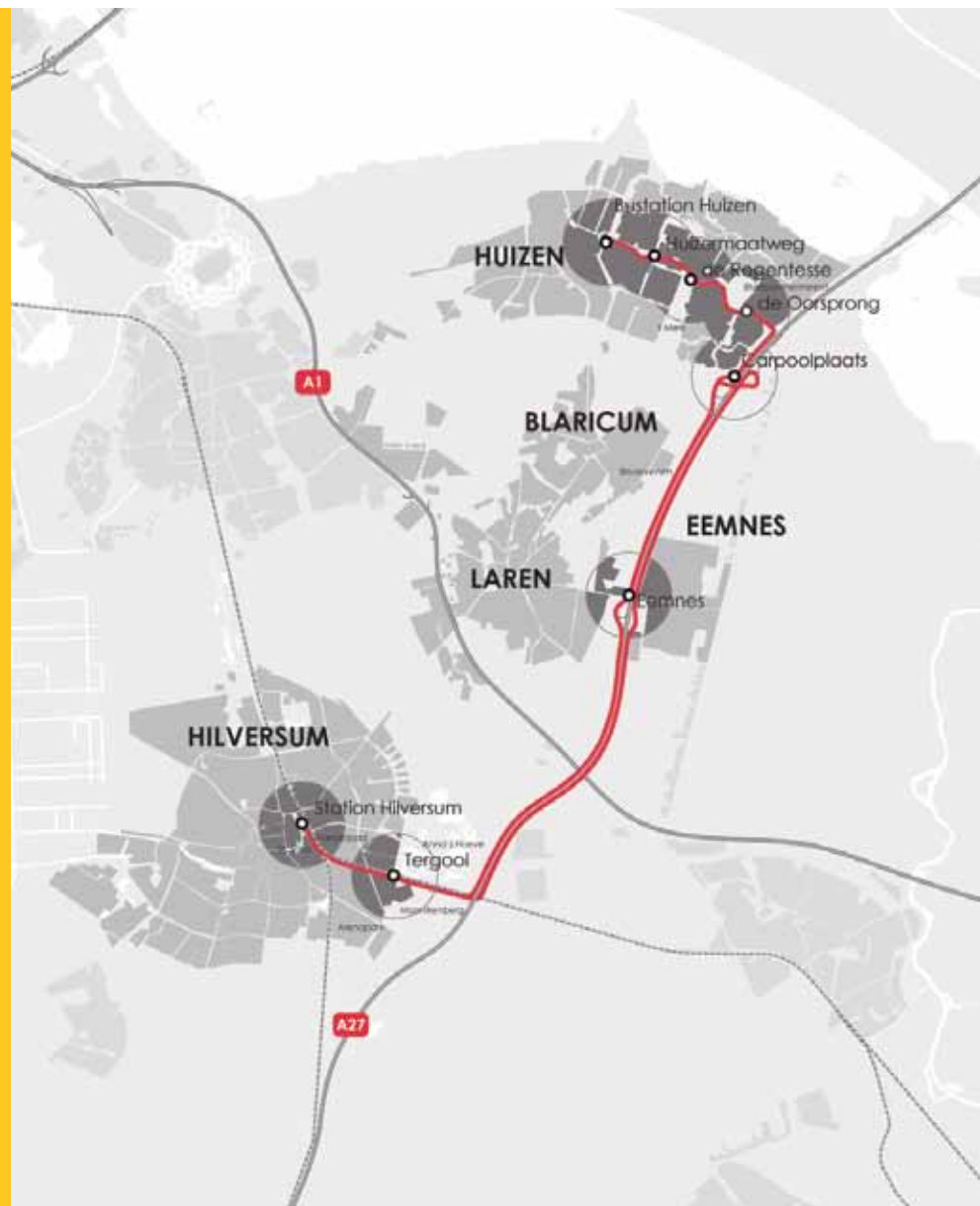
### Fotografie

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.

<b>4</b>	<b>1   Inleiding</b>
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
<b>5</b>	<b>2   Thema's en reacties</b>
5	2.1   Tracékeuze
6	2.2   Waarom een HOV-verbinding
6	2.3   Inpassing
7	2.4   (Verkeers)veiligheid en doorstroming
7	2.5   Geluid en luchtkwaliteit
7	2.6   Communicatie en consultatie
8	2.7   Investerings
<b>8</b>	<b>3   Vervolg</b>
<b>9</b>	<b>4   Bijlage: beantwoording reacties</b>

# 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 de regio Gooi en Vechtstreek gezamenlijk besloten dat er een Hoogwaardige OV-verbinding 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 bus-verbinding 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 bus-verbinding 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 Oostermeente 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 Natuureservaat, 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 Blaricum 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 wordt tijdens een informatiebijeenkomst in september toegelicht. Dit ontwerp wordt meegenomen in de verdere besluitvorming over de bestuursovereenkomst in het najaar van 2013.

### 1.3 CONSULTATIE

Tijdens de consultatiefase zijn verschillende 'keukentafelgesprekken' gevoerd met direct belanghebbenden aan het tracé. Daarnaast is een consultatiebijeenkomst gehouden. Deze was openbaar en is aangekondigd in het huis-aan-huisblad. Direct omwonenden zijn persoonlijk uitgenodigd via een brief. Bij de consultatiebijeenkomst op 8 april in 't Meenthuis waren ongeveer 120 mensen aanwezig. De bezoekers hebben tijdens deze avond 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 48 reactieformulieren ingevuld tijdens deze avond. Verder hebben de aanwezigen 16 gele memoblaadjes op de ontwerptekeningen geplakt. Daarnaast zijn er nog diverse opmerkingen en suggesties via e-mail, telefoon en uit keukentafelgesprekken naar voren gekomen. 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](mailto:info@hovinhetgooi.nl).

### 1.5 LEESWIJZER

Alle reacties die tijdens de consultatieronde 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 ontwerp is aangepast. In hoofdstuk 3 vindt u informatie over de verdere besluitvorming en 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

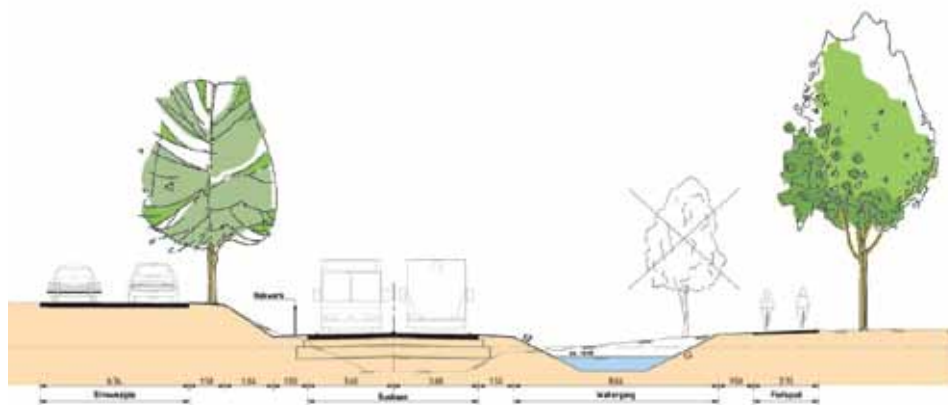
### 2.1 TRACÉKEUZE

Verschillende keren is gevaagd waarom gekozen is voor het Meenttracé en niet voor het Merktracé. De beslissing over het tracé is in 2012 genomen. De keuze voor het Meenttracé is destijds gemaakt omdat dit tracé o.a. ruimtelijk goed inpasbaar is, beter binnen het bestemmingsplan past en met meer behoud van groen kan worden aangelegd. Ook op enkele andere onderdelen scoort dit tracé net iets beter dan het Merktracé.

Meerdere malen is de vraag gesteld of een deel van het tracé niet noordelijker kan verlopen: via de Aristoteleslaan, vervolgens rechtdoor ten noorden van de atletiekbaan en daarna verder langs de noordzijde van Stroomzijde. Deze route is onderzocht. Door de ligging van gebouw De Oorsprong is het niet meer mogelijk om ten noorden van dit gebouw een vrijliggende busbaan in te passen. Hierdoor is deze route niet uitvoerbaar.

#### Busbaan Stroomzijde

In reacties van omwonenden kwam diverse malen aan de orde of het verleggen van de busbaan naar de noordzijde van de sloot langs Stroomzijde mogelijk is. Ook deze optie is onderzocht en het ontwerp is naar aanleiding hiervan aangepast. De busbaan wordt in de nieuwe situatie verlegd naar de noordzijde van de sloot en er wordt een nieuwe sloot gegraven. Het huidige fietspad en het voetpad kunnen hierdoor blijven liggen. De sloot vormt zo een scheiding tussen de HOV-baan en het park. Zowel in het oorspronkelijke als in het aangepaste ontwerp moeten bomen verdwijnen. Een belangrijke overweging om het ontwerp aan te passen is dat in deze variant bomen gecompenseerd kunnen worden aan de noordzijde van Stroomzijde. Om nog meer tegemoet te komen aan de visuele impact aan de noordzijde wordt de busbaan verdiept aangelegd, waardoor de bus deels aan het oog onttrokken wordt.



Diverse malen is de vraag gesteld waarom de bus in Huizen meerijdt en in Blaricum een aparte busbaan komt. Ook in Huizen wordt vanaf de kruising bij Regentesse tot aan de gemeentegrens Blaricum een vrije busbaan aangelegd. Op de Huizermaatweg rijdt de bus met het verkeer mee. Na aanpassing van de huidige rotondes voldoet de doorstroming voor de bus op dit deel en zijn vrije busbanen hier niet nodig.

#### Hilversum

Ook zijn enkele vragen over de HOV-route in Hilversum gesteld. Gevraagd werd of de route naar Hilversum Sportpark (ROC) en Arenapark intact blijft, of dat een halte bij Sportpark kan worden toegevoegd aan het tracé in Hilversum. Het tracé waarover in 2012 een besluit is genomen, heeft geen halte bij Sportpark. In de HOV-plannen wordt rekening gehouden met een aftakking bij Monnikenberg richting Arenapark. De verwachting is dat er (zeker in de spits) rechtstreekse bussen van Huizen richting Arenapark zullen rijden via deze aftakking. De bussen zullen dan deels gebruik maken van de vrije infrastructuur in Huizen en Hilversum. De reistijd tussen Huizen busstation en Arenapark is berekend op 23 minuten. Ook bussen vanuit Almere kunnen dan, via de Carpoolplaats Blaricum, langs deze route naar Arenapark en verder. Deze bussen zullen dan ook sneller op bestemming zijn.

### 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 spoorwegennet 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 de regio 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 INPASSING

#### Groen

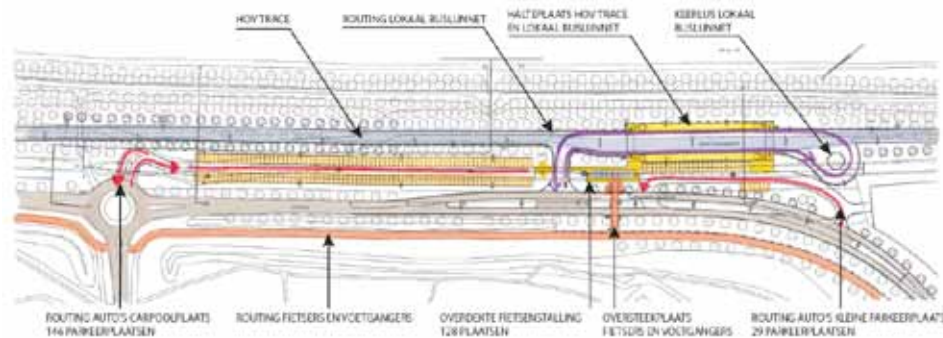
Diverse vragen zijn gesteld over de inpassing van de busbaan in de omgeving. Zo waren er vragen over het verdwijnen en herplaatsen van groen in de omgeving. Bij de verdere inrichting wordt veel aandacht gegeven aan een groene en natuurlijke inpassing met

onder andere aandacht voor het wegnemen van zichthinder. Het rooien van bomen valt niet overal te vermijden. 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 samspraak met omwonenden.

## Carpoolplaats

Enkele omwonenden hebben vragen gesteld over de sociale veiligheid op de carpoolplaats. Sociale veiligheid is één van de eisen die aan de inrichting van onder andere de bushaltes en de carpoolplaats met parkeerterrein wordt gesteld. Daarbij wordt bijvoorbeeld gelet op voldoende overzicht van de ruimte, voldoende verlichting en vandalismebestendige bushokjes.

Het ontwerp van de carpoolplaats is aangepast naar aanleiding van ingebrachte reacties. Hierbij zijn de bushalte en de parkeerplaatsen meer richting de Stichtseweg verplaatst, ten noorden van bergingsbedrijf Bergnet en de bestaande volkstuintjes. Hier komt een grote carpoolplaats met 146 parkeerplaatsen. De carpoolplaats ligt hier meer in het zicht van passanten langs de Stichtseweg, wat beter is voor de sociale veiligheid. Verder is het ontwerp zodanig aangepast dat geen gronden van bergingsbedrijf Bergnet gebruikt hoeven worden.



Verkeersstromen Carpoolplaats bij de Stichtseweg. Aan de linkerzijde rotonde De Noord/Stichtseweg.

Daarnaast komt bij de bushalte een kleine parkeerplaats met 29 plaatsen.

Voor het lokaal buslijnnet komt ten noorden van de fiets-/voetgangersoversteek een toegang (in-/uitrit). Tussen de bushalte en de volkstuintjes is een draailus (keerpunt) voor lokale bussen in het ontwerp opgenomen. Bij de bushalte komt een overdekte fietsenstalling met 128 plaatsen.

Fietsers en voetgangers kunnen vanaf een nieuwe oversteekplaats vanaf het fietspad de Stichtseweg oversteken en komen dan uit bij de overdekte fietsenstalling en de bushalte.

## Tennispark

Ook over de ontsluiting en het verdwijnen van parkeerplaatsen bij het tennispark van LTV De Bijvanck zijn vragen gesteld. De busbaan gaat over de kruising Stroomzijde-Stichtseweg. De ontsluiting van het tennispark met het parkeerterrein blijft veilig, met bijzondere aandacht voor de fietsers. Het aantal parkeerplaatsen blijft gelijk.

## Fietsparkeerplaatsen

Er bestaat zorg over overlast door fietsparkeren. Een van de uitgangspunten van het ontwerp is dat bij alle haltes in verhouding tot het aantal instappers voldoende fietsenstallingen worden gerealiseerd.

## Blaricummermeent

Er zijn vragen gesteld over de invloed van de busbaan op de toegankelijkheid van de Blaricummermeent en een veilige fietsoversteek vanuit deze nieuwe wijk richting de Bijvanck. De toegankelijkheid door de aanleg van de busbaan blijft hetzelfde. Verder komt er bij de kruising tussen de Stichtseweg en Stroomzijde een veilige oversteek met verkeerslichten.

## Oorsprong

Bewoners van de Oorsprong zijn bezorgd over het uitzicht en mogelijk lawaai bij de bushalte en vragen of de halte niet verder richting de atletiekbaan kan worden verplaatst. Het ontwerp is aangepast naar aanleiding van ingebrachte reacties. De halte is verkleind en biedt nu ruimte aan één gelede bus en is maximaal richting de nieuwe brug (= richting atletiekbaan) verschoven. Hierdoor hebben bewoners minder direct zicht op de halte.

## 2.4 (VERKEERS)VEILIGHEID EN DOORSTROMING

Diverse vragen zijn gesteld over (veilige) oversteekplaatsen naar de carpoolplaats. Het realiseren van veilige oversteeken voor fietsers en voetgangers is uitgangspunt bij het ontwerp. Er komt een oversteekplaats voor fietsers en voetgangers langs de Stichtseweg, tussen de rotonde bij De Noord en het kruispunt randweg Oost/Stichtseweg (ongeveer halverwege). Fietsers en voetgangers kunnen daar vanaf het fietspad de Stichtseweg oversteken en komen dan uit bij de overdekte fietsenstalling en de bushalte. Uit veiligheidsoverwegingen heeft deze oversteek een middenberm, waardoor fietsers en voetgangers niet in een keer de Stichtseweg hoeven over te steken en alleen naar verkeer dat van een kant hoeft te kijken. Verder wordt langs het fietspad een hek geplaatst vanaf de kruising Randweg Oost tot voorbij de bocht in de Stichtseweg.

Verder is de vraag gesteld of bij de oversteek bij het tennispark een bruggetje of ongelijkvloerse oplossing mogelijk is. Dit is niet het geval. Er komt een met verkeerslichten beveiligde oversteekplaats, waardoor fietsers en voetgangers veilig kunnen oversteken. Verder is de vrije busbaan uit veiligheidsoverwegingen aan beide zijden met een hek van de omgeving gescheiden. Ook bij wandelpaden in de omgeving van de busbaan of waar de mogelijkheid bestaat dat spelende kinderen op de baan zouden kunnen komen, wordt deze altijd afgeschermd door een hek van ca 1 meter hoog.

Ook is gevraagd wat de maximale snelheid is bij de Oorsprong. De maximale snelheid van de bus op de busbaan is 70 km per uur, maar gezien de ligging van de halte bij de Oorsprong is de verwachte snelheid op dit deel van het tracé lager dan 50 kilometer per uur.

## 2.5 GELUID EN LUCHTKWALITEIT

Diverse malen zijn vragen gesteld over angst voor geluidsoverlast door het busverkeer en hinder door geluidswaarschuwingen. De verwachting is dat het geluid door het busverkeer niet zodanig toeneemt dat aanvullende maatregelen nodig zijn. De moderne R-netbussen maken weinig geluid en voldoen aan de strengste eisen die nu aan motoren worden gesteld (EEV-norm). In het vervolgtraject worden er in het kader van de planologische procedures geluidsberekeningen gemaakt. Mocht uit de geluidsberekeningen blijken dat aanvullende maatregelen nodig zijn, dan worden deze genomen.

Wat de geluidssignalen betreft wordt per situatie in een latere fase 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.

Gevraagd is wat de uitstoot van fijnstof is ten opzichte van de norm. In het vervolgtraject vindt in het kader van de planologische procedure onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit plaats. De verwachting is dat de normen voor fijnstof en stikstofdioxide niet worden overschreden. Mocht dat wel het geval zijn dan worden aanvullende maatregelen getroffen.

## 2.6 COMMUNICATIE EN CONSULTATIE

Enkele bewoners hebben gevraagd om verder mee te kunnen denken over een passende oplossing en hoe zij op de hoogte worden gehouden van de procedure. De fase van de consultatie over de inpassing van de busbaan is nu afgerond. Waar de groene aankleding nog verder moet worden bepaald, zal dit zoveel mogelijk gebeuren in afstemming met omwonenden. Bewoners worden verder op de hoogte gehouden van de procedure via [www.hovinhetgooi.nl](http://www.hovinhetgooi.nl) en via de elektronische nieuwsbrief. Bij het ter

inzage leggen van het ontwerp inpassingsplan worden direct belanghebbenden geïnformeerd.

Ook is enkele malen gevraagd waarom de provincie voorbij gaat aan onderzoeken van ROVER, gemeente Blaricum en aan bezwaren van omwonenden en actiecomités. Bij de afweging hebben de gemeenten Eemnes, Hilversum, Huizen en Laren, de provincie Noord-Holland en de regio Gooi en Vechtstreek de verschillende onderzoeken en diverse belangen tegen elkaar afgewogen. Het aanleggen van nieuwe infrastructuur zoals vrije busbanen vraagt om het maken van keuzes. Bij die keuzes wegen we de gewenste kwaliteit van openbaar vervoer af tegen andere belangen. Ook bij het vaststellen van het tracé van HOV in 't Gooi is die afweging gemaakt. De uitkomst is een tracé dat grotendeels uit een vrije busbaan bestaat, want het grote voordeel van betrouwbaar HOV komt van bussen die over eigen vrije busbanen rijden. Dit besluit is in het openbaar door de gemeenteraden en provinciale staten van de provincie Noord-Holland genomen.

Verder was er kritiek op de inrichting van communicatie in de vorige fase en het karakter van de inloopavond. In 2012 is het besluit genomen over het tracé. Hierover is gecommuniceerd via persberichten n.a.v. besluiten in Gedeputeerde en Provinciale Staten, [www.hovinhetgooi.nl](http://www.hovinhetgooi.nl) en de elektronische nieuwsbrief. In de uitnodiging voor de bijeenkomst is het doel van de bijeenkomst aangegeven. Vragen kan men altijd stellen via [info@hovinhetgooi.nl](mailto:info@hovinhetgooi.nl).

## 2.7 INVESTERINGEN

### Frequentie

Verder zijn enkele vragen gesteld over de HOV-bus, zoals de frequentie. HOV-lijn 320 rijdt straks 8x per uur in de spits, 4x per uur buiten spits en 2 x per uur 's avonds (enkele reis).

### R-net

Ook waren er vragen over R-net, zoals wanneer er Wifi komt en of er elektrische bussen komen. Er wordt aan gewerkt om alle bussen van de concessies in Noord-Holland te voorzien van Wifi. De R-netbussen zullen hierbij als eerste worden voorzien van een verbinding. Wanneer is nog niet bekend. Verder schrijft de provincie geen elektrische bussen voor aan de vervoerder. Wel zijn er strenge normen voor milieuvriendelijke bussen. Daarnaast is aangegeven dat de huidige bus 320 altijd vol zit bij de carpoolplaats. Dit probleem is bekend bij de provincie, op dit moment worden er in de spitsuren extra bussen ingezet. Samen met de vervoerder wordt geïnventariseerd welke maatregelen nog meer noodzakelijk zijn.

### 3 VERVOLG

In het najaar van 2013 nemen de provincie Noord-Holland en de de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren 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](http://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



## BLARICUM | inspraakreacties verkregen via de consultatieavond, via de website en via de keukentafelgesprekken

Nr.	Thema	Omschrijving	Antwoord	Formuliernummers
1	Tracékeuze	Voor het Merktracé	Die discussie over tracévarianten heeft de afgelopen jaren plaatsgevonden en is met het besluit van juli 2012 afgerond. Zowel bij het Merk- als het Meenttracé is sprake van een vrije busbaan. Bij de keuze van het Meenttracé ten opzichte van het Merktracé zijn de volgende overwegingen meegenomen: het Meenttracé kan met meer behoud van groen worden aangelegd, past beter binnen het bestemmingsplan, is ruimtelijk goed inpasbaar en scoort hetzelfde tot net iets beter op enkele andere onderdelen.	1, 2, 3, 5, 27, 32
2		(Min of meer) voor Meenttracé (en tegen noordelijker variant)	Het ontwerp is aangepast, waarbij onder meer is gelet op groen en de visuele impact van de busbaan. In de nieuwe situatie wordt de busbaan verlegd naar de noordzijde van de sloot en wordt er een nieuwe sloot gegraven. Het huidige fietspad en het voetpad kunnen hierdoor blijven liggen. De sloot vormt zo een scheiding tussen de HOV-baan en het park. Een andere belangrijke overweging om het ontwerp aan te passen is dat in deze variant bomen gecompenseerd kunnen worden aan de noordzijde van Stroomzijde. Om nog meer tegemoet te komen aan de visuele impact aan de noordzijde wordt de busbaan verdiept aangelegd. Hierdoor wordt de bus deels aan het oog onttrokken.	4, 16
3		Voor noordelijke variant Meenttracé, inpassingstips bij dat tracé, optie van dempen van sloot Stroomzijde.	Naar aanleiding van de ingebrachte reacties is het ontwerp aangepast. Daarmee wordt de busbaan in de nieuwe situatie verlegd naar de noordzijde van de sloot en wordt er een nieuwe sloot gegraven. Het huidige fietspad en het voetpad kunnen hierdoor blijven liggen. De sloot vormt zo een scheiding tussen de HOV-baan en het park. Zowel in het oorspronkelijke als in het aangepaste ontwerp moeten bomen verdwijnen. Een belangrijke overweging om het ontwerp aan te passen is dat in het aangepaste ontwerp bomen gecompenseerd kunnen worden aan de noordzijde van Stroomzijde. Om nog meer tegemoet te komen aan de visuele impact aan de noordzijde wordt de busbaan verdiept aangelegd. Hierdoor wordt de bus deels aan het oog onttrokken.	6, 7, 8, 9, 10a, 10b, 15, 29(a,b,c), 44, 55a, 56c, 57
4		Afwegingen tracékeuze niet goed/ onbekend (nr 15 wil inzage in rapport!)	In de studiefase zijn diverse onderzoeken naar verschillende tracés gedaan. De varianten voor Huizen/Blaricum zijn in 2011 op een rij gezet. Dit rapport is beschikbaar op de website ( <a href="http://www.noord-holland.nl/web/Projecten/HOV-in-t-Gooi/Publicaties.htm">http://www.noord-holland.nl/web/Projecten/HOV-in-t-Gooi/Publicaties.htm</a> ).	15, 25b, 28
5		Voor nieuwe variant door de Bijvanck met bushalte bij winkelcentrum Balken	De structuur van de wijk (bochtig) leent zich niet voor een HOV-route door de Bijvanck langs winkelcentrum de Balken. De suggestie wordt om deze reden niet overgenomen.	17
6		Voor nieuwe variant met Bijvanck als 'rotonde', waarbij smallere busbaan volstaat.	Deze suggestie houdt in dat passagiers in- en bij terugkeer uitstappen op punten die ver uit elkaar liggen. Dit is niet handig voor mensen die met de fiets of auto naar de halte komen.	21
7		Waarom in Huizen meerijden en in Blaricum aparte busbaan?	In Huizen wordt vanaf de kruising bij Regentesse tot aan de gemeentegrens Blaricum ook een vrije busbaan aangelegd. Op de Huizermaatweg is meerijden voorzien. Na aanpassing van de huidige rotondes voldoet de doorstroming voor de bus op dit deel en zijn vrije busbanen hier niet persé nodig.	24, 25b, 28, 34
8		Oude route bus 100 graag terug	Buslijn 100 rijdt in Huizen/Blaricum nog steeds dezelfde route, maar rijdt buiten de spits niet meer door naar Hilversum. Reizigers kunnen dan overstappen op Carpoolplaats Blaricum.	33, 39
9		Voor meerijden op Stichtseweg/tegen vrije busbaan	Om te voldoen aan de vereiste criteria op het gebied van frequentie, betrouwbaarheid en snelheid (de zogeheten R-netcriteria, zie ook antwoord bij 'Waarom een HOV-verbinding') zijn vrije busbanen vanaf de Regentesse in Huizen en Blaricum nodig, dus ook voor het tracédeel langs de Stichtseweg.	50
10		Voor nieuwe variant: bus over huidige Stichtseweg, auto's over de aan te leggen busbaan	De suggestie wordt om twee redenen niet overgenomen. De eerste reden is dat de grootste verkeersstroom (auto's) dan niet recht op de kruising aan komt rijden en daarmee het oog verliest op de verkeerssituatie. De tweede reden is dat er niet voldoende ruimte achter het bergingsbedrijf is voor het benodigd aantal rijbanen.	51

Nr.	Thema	Omschrijving	Antwoord	Formuliernummers
11		Blijft huidige route naar Sportpark Hilversum intact (ROC)?	Dat is nog niet precies bekend. Er blijft in ieder geval een verbinding bestaan. In de HOV-plannen wordt rekening gehouden met een aftakking bij Monnikenberg richting Arenapark. De verwachting is dat er (zeker in de spits) rechtstreekse bussen van Huizen richting Arenapark zullen rijden via deze aftakking. De bussen zullen dan deels gebruik maken van de vrije infrastructuur in Huizen en Hilversum. De reistijd tussen Huizen busstation en Arenapark is berekend op 23 minuten. Ook bussen vanuit Almere kunnen dan via de Carpoolplaats Blaricum via deze route naar Arenapark en verder rijden. Deze bussen zullen dan ook sneller en betrouwbaarder op hun bestemming zijn.	11a, 34
12		Bushaltes graag ook bij Sportpark en Arenapark in Hilversum	Het tracé van deze busbaan loopt niet langs het Sportpark en Arenapark. Overigens zullen Sportpark en Arenapark altijd met een bus bediend worden.	23a, 23b
13		Tracévoorstel Tergooi - Sportpark - Centraal station Hilversum	De beslissing over het tracé is genomen. Deze loopt in Hilversum vanaf de A27 langs de spoorlijn Hilversum-Amersfoort naar station Hilversum. Bij Monnikenberg wordt rekening gehouden met een aftakking richting Arenapark/Sportpark. Het project voorziet in een halte bij het Tergooi ziekenhuis.	23b
14	Waarom een HOV-verbinding	Kan nog gemakkelijk met huidige busvervoer, gebruik groene golf, wacht 10 jaar om te zien of het echt nodig is. In het algemeen: tegen/belachelijk plan	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 de regio Gooi en Vechtstreek gezamenlijk besloten dat er een Hoogwaardige OV-verbinding 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 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.	2, 4, 18, 20, 23a, 25a, 31, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 46, 48, 50
15	Inpassing	Behoud groen, kap geen bomen / weggehaald groen driedubbel compenseren, klimop langs beton, zorg uitzicht door verdwijnen groen	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. Het verdwenen groen wordt evenredig gecompenseerd. Waar de precieze groene aankleding nog verder moet worden bepaald, zal dit zoveel mogelijk gebeuren in afstemming en samspraak met omwonenden.	21, 26, 27, 28, 50
16		Zorg om verdwijnen van vrije openbare ruimte	Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur gaat inderdaad vrije openbare ruimte verloren. Bij de inpassing proberen we er voor te zorgen de impact zo klein mogelijk te houden. Daar waar het bomen betreft is er een wettelijke verplichting om die te compenseren. Indien mogelijk in de directe omgeving of anders elders.	25a, 25b
17		(Carpool) Fietsvoorzieningen moeten sociaal veilig zijn qua verlichting en begroeiing	Sociale veiligheid is één van de eisen die aan de inrichting van onder andere de bushaltes en de carpoolplaats met parkeerterrein wordt gesteld. Daarbij wordt bijvoorbeeld gelet op voldoende overzicht van de ruimte, voldoende verlichting en vandalisbestendige bushokjes.	55a

Nr.	Thema	Omschrijving	Antwoord	Formuliernummers
18		Carpoolplaats: zorg over sociale veiligheid carpoolplaats, kan bus niet voorlangs invoegen in plaats van achterlangs, zorg voor vandalismebestendige bushokjes, geen bosjes	Sociale veiligheid is één van de eisen die aan de inrichting van onder andere de bushaltes en de carpoolplaats met parkeerterrein wordt gesteld. Daarbij wordt bijvoorbeeld gelet op voldoende overzicht, voldoende verlichting en vandalismebestendige bushokjes. We hebben het ontwerp naar aanleiding van de opmerkingen verder kunnen aanscherpen: de carpoolplaats ligt in het aangepaste ontwerp meer in het zicht van passanten langs de Stichtseweg. Tussen het bergingsbedrijf en de busbaan komt een sloot.	11a, 33, 52b, 55b
19		Carpoolplaats: 150 parkeerplekken is te veel, doe onderzoek	Het aantal aangegeven parkeerplaatsen (150) is het maximaal mogelijke aantal. Dit aantal parkeerplaatsen is bepaald op basis van ervaringscijfers van vergelijkbare parkeerterreinen in Nederland en de beschikbare ruimte. De verwachting is dat er zo ruim voldoende parkeerplaatsen in het plan zijn opgenomen. In de volgende fase van het project wordt bekeken of het nodig is om alle plaatsen in één keer aan te leggen of dat dit mogelijk gefaseerd kan gebeuren.	14
20		Carpoolplaats: verplaats de bushalte richting parkeerplaatsen of verder Stichtseweg op	Het ontwerp van de carpoolplaats is aangepast naar aanleiding van ingebrachte reacties. In het aangepaste ontwerp zijn de bushalte en de parkeerplaatsen meer richting de Stichtseweg verplaatst.	52b
21		Carpoolplaats: Bergnet - graag zorgen dat vrachtwagens achterlangs kunnen blijven rijden.	Vrachtwagens kunnen op uw eigen terrein achterlangs blijven rijden.	52b
22		Carpoolplaats: faciliteer het huidige 'olifantenpaadje'	Het realiseren van veilige oversteken voor fietsers en voetgangers is uitgangspunt bij het ontwerp. Daarom worden olifantenpaadjes tegengegaan. In verband met de veiligheid wordt langs het fietspad een hek geplaatst vanaf de kruising Randweg Oost tot voorbij de bocht in de Stichtseweg. Fietsers en voetgangers kunnen vanaf een nieuwe oversteekplaats de Stichtseweg oversteken en komen dan uit bij de overdekte fietsenstalling en de bushalte. Deze oversteekplaats ligt tussen de rotonde bij De Noord en het kruispunt met de randweg Oost met de Stichtseweg (ongeveer halverwege). Zie afbeelding in paragraaf 2.3.	55b
23		Tennisbaan: ontsluiting	Naar aanleiding van de ingebrachte reacties is het ontwerp aangepast. De busbaan komt noordelijker te liggen. De entree en ontsluiting van de tennisvereniging veranderen daardoor niet.	56b, 56c
24		Tennisbaan: huidig en toekomstig parkeerprobleem	Naar aanleiding van de ingebrachte reacties is het ontwerp aangepast. De busbaan komt noordelijker te liggen. Het aantal parkeerplaatsen op het terrein van de tennisvereniging zal niet wijzigen. Ook de bereikbaarheid vanaf de Blaricummeent blijft hetzelfde.	56c
25		Omgeving Tennisbaan: liever daar halte dan bij Oorsprong (+ kan verlichting rond skatebaan ook meteen gedaan worden?)	De haltelocatie bij de Oorsprong is zodanig gekozen dat binnen een straal van 600 meter zo veel mogelijk potentiële reizigers bediend kunnen worden. De verlichting rond de skatebaan is een gemeentelijke verantwoordelijkheid en valt buiten dit project. Wel zullen we uw wens overbrengen aan de gemeente Blaricum.	55a
26		Tennisbaan: graag een getekende impressie van kruising	We maken een impressie, deze wordt bij de informatiebijeenkomst in september getoond. U ontvangt deze impressie dan ook per e-mail.	56c
27		Zorg om overlast door fietsparkeren	Een van de uitgangspunten van het ontwerp is dat bij alle haltes in verhouding tot het aantal instappers voldoende fietsenstallingen worden gerealiseerd.	26

Nr.	Thema	Omschrijving	Antwoord	Formuliernummers
28		Blaricummermeent: zorg om toegankelijkheid Blaricummermeent door busbaan	In de ontwikkelingsplannen van de Blaricummermeent is een directe aansluiting met de Bijvanck niet openomen, maar door de aanleg van de busbaan blijft de toegankelijkheid van de Blaricummermeent hetzelfde. Tussen Bijvanck en Blaricummermeent komt op het doorgaande fietspad (Stichtse weg) een veilige oversteek met signalering. Daarnaast komt er voor het fietspad vanuit de Blaricummermeent - gelegen tussen de Oorsprong en de Atletiekbaan- een veilige fietskruising met de busbaan.	28
29		Gebouw de Oorsprong: zorg om uitzicht/lawaai bushalte Oorsprong (tip: verplaats halte verder richting atletiekbaan)	Het ontwerp is aangepast naar aanleiding van de ingebrachte reacties. De halte is verkleind en biedt nu ruimte aan één gelede bus en is zoveel als mogelijk richting de nieuwe brug (= richting atletiekbaan) verschoven. Hierdoor hebben bewoners minder direct zicht op de halte. In het ontwerp is wel rekening gehouden met een eventuele grotere bushalte in de toekomst (verdubbeling van de lengte).	48, 53b
30		Zorg over ruimte voor de busbaan tussen sloot en bestaand fietspad (in park ten zuiden van Stroomzijde)	Er is inderdaad te weinig ruimte tussen sloot en fietspad. De busbaan wordt echter verlegd naar de noordzijde en er wordt een nieuwe sloot gegraven. Het huidige fietspad en het voetpad kunnen hierdoor blijven liggen.	7
31		Stroomzijde: graag fietspad, voetpad en bomen	Naar aanleiding van de ingebrachte reacties is het ontwerp aangepast. Daarmee wordt de busbaan in de nieuwe situatie verlegd naar de noordzijde van de sloot en wordt er een nieuwe sloot gegraven. Het huidige fietspad en het voetpad kunnen hierdoor blijven liggen. De sloot vormt zo een scheiding tussen de HOV-baan en het park. Zowel in het oorspronkelijke als in het aangepaste ontwerp moeten bomen verdwijnen. Een belangrijke overweging om het ontwerp aan te passen is dat in het aangepaste ontwerp bomen gecompenseerd kunnen worden aan de noordzijde van Stroomzijde. Om nog meer tegemoet te komen aan de visuele impact aan de noordzijde wordt de busbaan verdiept aangelegd. Hierdoor wordt de bus deels aan het oog onttrokken.	23a
32		Algemeen: maak er een trambaan van (vanwege kosten en grotere passagiersaantallen)	De berekende passagiersaantallen zijn niet groot genoeg om de aanleg van een trambaan (rail) te rechtvaardigen. De investeringskosten voor (light)rail zijn veel hoger. Om de exploitatie van rail rendabel te maken zijn minimaal 15.000 reizigers per dag nodig. Er is berekend dat de HOV-verbinding minimaal 7.400 reizigers zal trekken. In het tracé (oa. grootte van de bochten en benodigde ruimte) is al wel rekening gehouden met eventuele verrailing in de toekomst.	21
33		Algemeen: suggestie van een bak of tunnel	Er is niet gekozen voor een bak of tunnel. Het aanleggen van een bak of tunnel kent een aantal voor- en nadelen. Een bak of tunnel heeft voordelen ten aanzien van zichthinder naar de omgeving toe. De voordelen ten aanzien van geluidsoverdracht zijn echter minimaal en kunnen de zeer hoge investeringskosten niet rechtvaardigen. Daarnaast zijn er met een bak of tunnel nadelen voor de omgeving omdat meer ruimte nodig is voor trappen en hellingbanen bij de kruisingen voor fietsers en voetgangers, e.d.	3, 27
34		Zebepad de Noord (opmerking zonder verdere toelichting)	Een zebepad bij De Noord valt buiten de scope van dit project. We zullen uw verzoek overbrengen aan de gemeente Blaricum.	26
35	Veiligheid en doorstroming	Algemeen: zorg om voetballende kinderen	Daar waar in de nabijheid van de busbaan wandelpaden worden aangelegd of de mogelijkheid bestaat dat spelende kinderen op de baan kunnen komen, wordt deze altijd afgeschermd door een hek van ca 1.00 meter hoog.	26
36		Veiligheid: hoe voorkom je kinderen op de busbaan	Zie antwoord voorgaande vraag.	56c
37		Blaricummermeent: creëer veilige fiets-oversteek (voor kinderen) vanuit Blaricummermeent richting Bijvanck, en richting tennisbaan	Tussen Bijvanck en Blaricummermeent komt op het doorgaande fietspad (Stichtse weg) een veilige oversteek met signalering. Daarnaast komt er voor het fietspad vanuit de Blaricummermeent - gelegen tussen de Oorsprong en de Atletiekbaan- een veilige fietskruising met de busbaan.	30, 56c

Nr.	Thema	Omschrijving	Antwoord	Formuliernummers
38		Carpoolplaats: maak veilige oversteekplaats fietsers naar carpool (tip: verplaats bushalte), wens: zebra in verlengde van fietspad	Het realiseren van veilige oversteken voor fietsers en voetgangers is uitgangspunt bij het ontwerp. Er komt een oversteekplaats voor fietsers en voetgangers langs de Stichtseweg, tussen de rotonde bij De Noord en het kruispunt randweg Oost/ Stichtseweg (ongeveer halverwege). Fietsers en voetgangers kunnen daar vanaf het fietspad de Stichtseweg oversteken en komen dan uit bij de overdekte fietsstalling en de bushalte. Uit veiligheidsoverwegingen heeft deze oversteek een middenberm, waardoor fietsers en voetgangers niet in een keer de Stichtseweg hoeven over te steken en alleen naar verkeer dat van een kant komt hoeft te kijken. Verder wordt langs het fietspad een hek geplaatst vanaf de kruising Randweg Oost tot voorbij de bocht in de Stichtseweg.	11a, 13, 49, 55b
39		Carpoolplaats: maak behoorlijke oversteek naar Carpool voor voetgangers (tip van nr 49: verplaats bushalte)	Zie antwoord voorgaande vraag.	12, 49
40		Carpoolplaats: is ingetekende afslag handig voor doorstroming?	Het ontwerp is aangepast naar aanleiding van ingebrachte reacties. De toegang van de parkeerplaats ligt nu langs de Stichtseweg. Zie afbeelding in paragraaf 2.3.	55b
41		Tennisbaan: is bij de oversteek een bruggetje/ongelijkvloerse oplossing mogelijk?	Het realiseren van veilige oversteken is uitgangspunt bij het ontwerp. Bij het tennispark kan men de busbaan ter hoogte van het kruispunt oversteken. De busoversteek wordt met verkeerslichten beveiligd, waardoor fietsers en voetgangers veilig kunnen oversteken. Verder wordt de vrije busbaan uit veiligheidsoverwegingen aan beide zijden met een hek van de omgeving gescheiden. Een ongelijkvloerse kruising (brug of tunneltje) voor fietsers en voetgangers is derhalve niet nodig en bovendien zeer moeilijk inpasbaar in de beschikbare ruimte (lange hellingen).	56c
42		Algemeen: jammer dat hekken noodzakelijk zijn	Het plaatsen van hekken is noodzakelijk in verband met de veiligheid. De hekken voorkomen dat de busbaan onbewust/ gemakkelijk betreden wordt.	21
43		Wat is maximale snelheid van de bus bij Zorgcentrum Bijvanck?	De verwachte maximale snelheid is minder dan 50 km per uur.	11a
44	Geluid en luchtkwaliteit	Wat is de uitstoot van fijnstof ten opzichte van norm?	In het vervolgtraject vindt in het kader van de planologische procedure onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit plaats. De verwachting is dat de normen voor fijnstof en stikstofdioxide niet worden overschreden. Mocht dat wel het geval zijn dan worden aanvullende maatregelen getroffen.	11a, 26
45		Wat is het geluidsniveau? Angst voor geluidsoverlast en hinder door geluidswaarschuwingen	De verwachte geluidsbelasting van alleen de bussen op de woningen is relatief laag, zeker in vergelijking met de bestaande geluidsbelasting inclusief het overige verkeer. De verwachting is dat het geluid door het busverkeer niet zodanig toeneemt dat aanvullende maatregelen nodig zijn. De moderne R-netbussen maken weinig geluid. In het vervolgtraject worden er in het kader van de planologische procedures geluidsberekeningen uitgevoerd. Mocht uit de geluidsberekeningen blijken dat aanvullende maatregelen nodig zijn, dan worden deze genomen. 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. Als geluidssignalen worden overwogen, wordt rekening gehouden worden met de omgeving. In sommige situaties kunnen de geluidssignalen bijvoorbeeld tussen 7 uur 's avonds en 7 uur 's ochtends worden uitgezet.	11a, 20, 28, 55b, 56c
46		A27: zorg voor geluidwerende maatregelen bij A27, tip: geluidwerend maken met groene bekleding	De verwachting is dat het geluid door het busverkeer niet zodanig toeneemt dat aanvullende maatregelen nodig zijn. De moderne R-netbussen maken weinig geluid. In het vervolgtraject worden er in het kader van de planologische procedures geluidsberekeningen uitgevoerd. Mocht uit de geluidsberekeningen blijken dat aanvullende maatregelen nodig zijn, dan worden deze genomen.	50, 55b

Nr.	Thema	Omschrijving	Antwoord	Formuliernummers
47		Gebruik geluidsarme bussen	De provincie sluit contracten met busvervoerders voor meerdere jaren (via een 'concessie') om in een bepaald gebied te rijden. In de huidige concessie voor lijn 320 geldt de EEV-norm. EEV staat voor 'Enhanced Environmentally friendly Vehicle'. Dit zijn op dit moment de strengste eisen die aan motoren gesteld worden. Het is gebruikelijk om bij een nieuwe concessie qua uitstoot de laatste stand der techniek te eisen. De ontwikkelingen op dit vlak gaan snel en de eisen worden daarmee bij elke concessie strenger.	27
48		Plaats geen schermen maar een bos tegen geluidshinder	Een bos biedt weinig bescherming tegen geluidsoverlast.	21
68	Communicatie	Verzoek om discussie met bewoners/ meedenken over passende oplossing	We stellen het zeer op prijs dat u verder wilt meedenken. De fase van de consultatie over de inpassing van de busbaan is nu afgerond. Waar nog sprake is van het bepalen van de precieze groene aankleding, zal dit zoveel mogelijk gebeuren in afstemming en samenspraak met omwonenden.	7, 23b
69		Vraag: hoe worden bewoners verder op hoogte gehouden van procedure?	Bewoners worden verder op de hoogte gehouden van de (planologische) procedure via o.a. <a href="http://www.hovinhetgooi.nl">www.hovinhetgooi.nl</a> , persberichten, informatieavond(en) en via de digitale nieuwsbrief. U kunt zich hierop abonneren via <a href="http://www.hovinhetgooi.nl">www.hovinhetgooi.nl</a> .	15, 28
70		Kritiek: website vermeldt niet tijd van deze bijeenkomst	Op de website stond het tijdstip van de bijeenkomst vermeld op de agenda, op de homepage.	19
71		Tip: vermeld dat 40 jaar geleden het tracé is goedgevonden door werkgroep tram.	Bedankt voor uw suggestie. De vraag over openbaar vervoer in 't Gooi speelt inderdaad al lang. De discussie gaat nu over het tracé dat op dit moment voorligt als onderdeel van de HOV-verbinding. Eerdere discussies over de tramverbinding staan daar los van.	21
72		Niet geïnformeerd over besluit over het tracé.	In 2012 heeft de provincie Noord-Holland samen met de gemeenten Hilversum, Eemnes, Laren en Huizen en de regio Gooi en Vechtstreek besloten dat er een Hoogwaardige OV-verbinding moet komen tussen Huizen en Hilversum. Hierover is gecommuniceerd via diverse persberichten, <a href="http://www.hovinhetgooi.nl">www.hovinhetgooi.nl</a> en de elektronische nieuwsbrief.	24, 5
73		Karakter inloopavond, geen consultatie meer informatieavond	Bij de uitnodiging en de informatie via onze nieuwsbrief en de website <a href="http://www.hovinhetgooi.nl">www.hovinhetgooi.nl</a> is aangegeven dat in juli 2012 reeds een besluit is genomen over het tracé en dat deze inloopavond over de inpassing van het vastgestelde trace in de omgeving ging en niet over varianten. Die discussie over varianten heeft de afgelopen jaren plaatsgevonden en is met het besluit van juli 2012 afgerond.	32
74		Aantal aanwezigen projectorganisatie tijdens inloopavond	Bedankt voor uw reactie. Hopelijk heeft u ondanks de drukte uw vragen en reacties kunnen geven. Dit is ook altijd mogelijk via <a href="mailto:info@hovinhetgooi.nl">info@hovinhetgooi.nl</a> . Het projectteam was voltallig aanwezig, met nog enkele andere provinciale collega's en twee medewerkers van Ingenieursbureau Oranjewoud.	25a
75		Kritiek: op website hovinhetgooi.nl ontbreekt het tracé	Het tracé staat op de website en wordt toegelicht onder de kop 'tracé'.	26
76	Investering	Te duur/geldverspilling/economische voordelen?	Zie antwoord onder 'Waarom een HOV-verbinding'.	3, 25a, 28, 32, 36, 38, 43, 45, 46, 47
77		Rijtijden	Door de HOV-verbinding wordt de reistijd Huizen-Hilversum zo'n 21 minuten. De HOV-lijn is daarmee sneller dan de huidige lijn 320. Verder is de betrouwbaarheid een belangrijk voordeel: de reistijd is steeds hetzelfde, binnen en buiten de spits en de bus rijdt altijd op tijd.	11a, 22, 24, 32, 39, 40, 41, 42, 45
78		Rekening gehouden met planschade?	Ja. Planschade is een aspect dat bij elk project waar een bestemmingsplanwijziging speelt aan de orde is.	15

Nr.	Thema	Omschrijving	Antwoord	Formuliernummers
79		Wat is frequentie van de bus straks?	Voor lijn 320 die straks over het HOV-tracé rijdt geldt: enkele reis: 8x per uur in de spits, 4x per uur buiten spits en 2x per uur 's avonds: heen en terug is dat: 16x per uur in de spits, 8x per uur buiten spits, 4x per uur 's avonds.	55a
80		R-net vragen:(1) mogelijk om bord te plaatsen met telefoonnummer voor melden van schade aan halte, (2) wanneer Wifi in bussen, (3) komen er elektrische bussen?	1. Goede suggestie. We zullen dit meenemen met afspraken die in het kader van beheer over haltes gemaakt worden 2. Er wordt aan gewerkt om alle bussen van de concessies in Noord-Holland te voorzien van wifi. De R-netbussen zullen hierbij als eerste worden voorzien van een verbinding. Wanneer is nog niet bekend 3. De provincie NH schrijft geen elektrische bussen voor aan de vervoerder, maar zal altijd normen voorschrijven. Op dit moment geldt voor lijn 320 de EEV-norm. EEV staat voor 'Enhanced Environmentally friendly Vehicle'. Dit zijn op dit moment de strengste eisen die aan motoren gesteld worden.	55b
81	Divers	Huidige 320 altijd vol bij carpoolplaats, wat wordt daaraan gedaan?	Het probleem is bekend en heeft onze aandacht. Momenteel worden er in de spitsuren extra bussen ingezet. Samen met de vervoerder wordt bekeken of er nog meer maatregelen noodzakelijk zijn.	11a
82		Hoe gaat Provincie noodzaak van provinciale procedure aantonen?	Een voorwaarde om een Provinciaal Inpassings Plan op te kunnen stellen is dat er sprake is van een provinciaal belang. Het gaat om een groot project dat over meerdere gemeentegrenzen heen gaat. Tevens is het project opgenomen in de Structuurvisie 2040 van de provincie.	15
83		Waarom gaat Provincie voorbij aan onderzoeken ROVER, gemeente Blaricum en bezwaren van omwonenden en actiecommittees? + geen goede antwoorden vanuit PS op nut en noodzaakdiscussie + niet democratisch/achterkamertjes politiek	Bij de tracékeuze hebben de gemeenten Eemnes, Hilversum, Huizen en Laren, de provincie Noord-Holland en de regio Gooi en Vechtstreek de verschillende onderzoeken en diverse belangen tegen elkaar afgewogen. Het aanleggen van nieuwe infrastructuur zoals vrije busbanen vraagt om het maken van keuzes. Bij die keuzes wegen we de gewenste kwaliteit van openbaar vervoer af tegen andere belangen. Ook bij het vaststellen van het tracé van HOV in 't Gooi is die afweging gemaakt. De uitkomst is een tracé dat grotendeels uit een vrije busbaan bestaat, want het grote voordeel van betrouwbaar hoogwaardig openbaar vervoer komt van bussen die over eigen vrije busbanen rijden. Dit besluit is in het openbaar door de gemeenteraden van Eemnes, Hilversum, Huizen, Laren en de Provinciale Staten van Noord-Holland genomen.	24, 28, 34, 41, 43
84		Inpassing hoort integrale oplossing van probleem te zijn, vrije busbaan is dat nooit.	Bij de inpassing van de vrije busbaan bekijken we hoe het tracé kan worden ingepast zonder onnodige impact op de omgeving, net zoals bij elke ander nieuwe infrastructuur gebeurt. Daarbij kunt u denken aan het behoud van zoveel mogelijk groen, veilige aansluitingen op kruispunten en oversteekplaatsen.	25a
85		Plan is in strijd met bestemmingsplan Bijvanck	De getoonde schetsontwerpen passen grotendeels binnen de bestaande bestemmingsplannen. Een klein deel van het tracé bij 'De Oorsprong' past niet in het bestemmingsplan. Voor het overige past het plan binnen de bestaande bestemmingsplannen.	39

AUGUSTUS 2013

# HOV in 't Gooi