

Tweede Investeringsimpuls Noord-Holland (TWIN-H) Projectomschrijving

December 2013

Geactualiseerde versie, eerdere versie 9 juli 2012 (bijlage PS-besluit)

ALGEMENE PROJECTINFORMATIE

▫ <u>Projectnummer</u>	OV/1.a	INGEKOMEN 19 DEC. 2013
▫ <u>Project:</u>	HOV in 't Gooi / Ecoduct Anna's Hoeve	
▫ <u>Impulsprogramma:</u>	OV	
▫ <u>Gedeputeerde:</u>	E. Post	
▫ <u>Projectleider:</u>	R. Koster	
▫ <u>Projectkosten:</u>	€ 118,25 miljoen	
▫ <u>Bijdrage</u>	€ 111 miljoen, waarvan:	
▫ <u>Investeringsimpuls:</u>	• € 80 mln TWIN-H OV • € 20 mln EXIN-H OV • € 1 mln TWIN-H Ontsnippering Natuur • € 10 mln Inpassingmaatregelen Anna's Hoeve	
▫ <u>Uitvoeringsperiode:</u>	Vorbereiding: 2010-2014 Realisatie: 2015-2018	

1. PROJECTOMSCHRIJVING

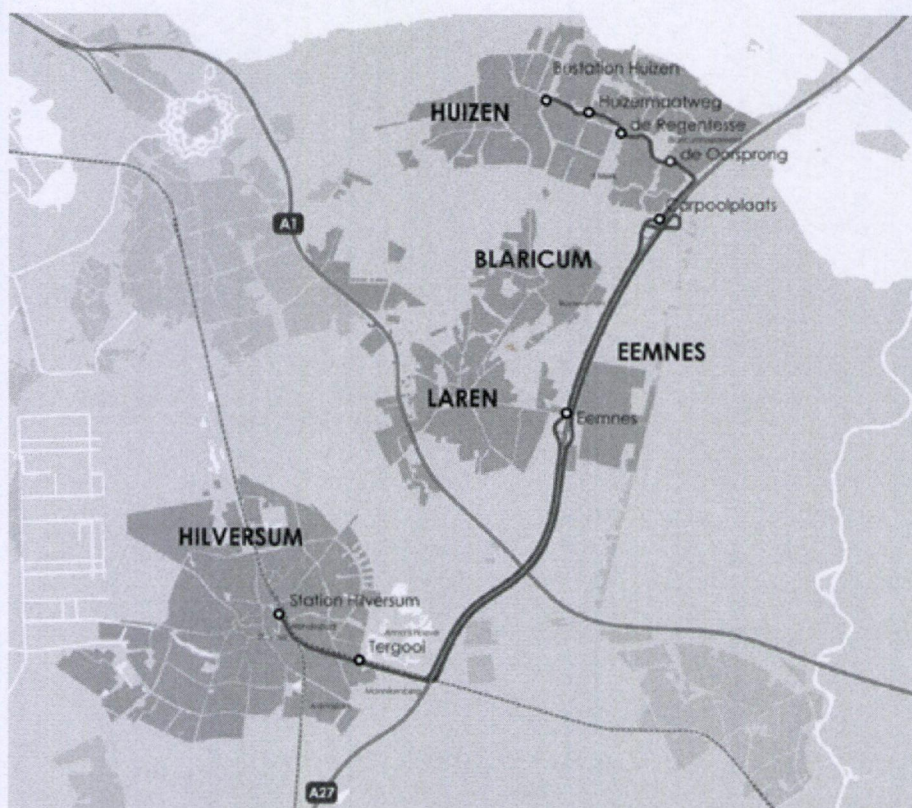
1.1 Inleiding/ samenvatting

De ruimtelijke ontwikkelingen en de autonome groei van de mobiliteit zorgen ervoor dat het aantal verplaatsingen tussen Almere, Het Gooi en Utrecht sterk groeit. Landelijke en regionale trends voorspellen een toename van de mobiliteit. Dit komt door de toename van het autobezit en het aantal kilometers dat wordt gereden, de groei van de bevolking in de Randstad, veel woningbouw rondom Het Gooi in Amsterdam, Almere en Utrecht, en de toename van het aantal banen in deze regio. De nu al aanwezige congestie neemt daardoor verder toe. Het is daarom noodzakelijk om te investeren in een betere bereikbaarheid van Het Gooi en vooral in het openbaar vervoer. Snel, comfortabel en betrouwbaar hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) kan een goed alternatief zijn voor de auto.

Bestuurders van de provincie Noord-Holland en de gemeenten Hilversum, Huizen, Laren en Eemnes hebben in het najaar van 2011 de voorkeur uitgesproken voor een tracé voor de HOV-bus en verder te gaan met het project. Hierover hebben inmiddels ook alle betrokken gemeenteraden positieve besluiten genomen. De gemeente

Blaricum kan niet instemmen met deze voorkeur. Blaricum wil alleen meerijldvarianten binnen haar eigen gemeentegrenzen. De gemeenteraad heeft besloten niet meer mee te werken en zich te gaan verzetten tegen de HOV-plannen.

In grote lijnen loopt het gehele tracé vanaf het busstation Huizen, langs de Huizermaatweg, via de Meent over een deel dat deels ligt in een groenstrook tussen de Blaricummermeent en de Bijvanck, vervolgens tussen de A27 en de Stichtseweg naar de carpoolplaats in Blaricum. Vanaf hier rijdt de bus over de A27 naar Hilversum. In Hilversum komt aan de zuidkant van het spoor een vrije busbaan naar het NS-station. In onderstaand kaartje is deze route weergegeven.



Figuur 1 Voorkeurstracé HOV in 't Gooi.

Tussen Huizen en Hilversum rijdt momenteel buslijn 320. Deze rijdt mee met het overige verkeer. Onderzoek wijst uit dat na aanleg van de HOV-infrastructuur in 2020 de bus in 21 minuten van Huizen naar Hilversum rijdt. De HOV-lijn is daarmee niet alleen sneller dan de huidige lijn 320, maar is vooral een betrouwbaarder vorm van openbaar vervoer. Uit de meest recente gegevens van Goudappel met betrekking tot de vervoerswaarde blijkt ook dat het aantal reizigers gaat toenemen. Nemen we de doorsnede van de A27 in 2020 als uitgangspunt en vergelijken de situatie met en zonder HOV, dan blijkt dat het aantal reizigers toeneemt met circa 47%.

Op 9 juli 2012 hebben Provinciale Staten aan Gedeputeerde Staten opgedragen de voorgenomen activiteiten voor de planfase van het project HOV in 't Gooi, waaronder het opstellen van een Provinciaal Inpassingsplan (PIP), uit te voeren.

Deze projectomschrijving is een geactualiseerde versie van de projectomschrijving die onderdeel uitmaakt van het PS-besluit van 9 juli 2012.

Proces afgelopen periode

In het najaar van 2012 zijn de werkzaamheden voor de planstudiefase opgestart met het opstellen van het projectplan en diverse plannen van aanpak. Doel van deze fase is met de betrokken partijen te komen tot onderlinge afspraken over de uitvoering van het project en deze afspraken vast te leggen in een samenwerkingsovereenkomst. In dat kader is de inpassing van het voorkeurstracé in haar directe omgeving verder uitgewerkt. Dit is gedaan door middel van een consultatietraject met de omgeving.

In het voorjaar van 2013 is het ontwerptraject voor de verschillende deelprojecten gestart. Daarbij werd gewerkt in ontwerpateliers, waar de ingenieurbureaus met vertegenwoordigers van gemeenten en provincie de uitwerking van diverse inhoudelijke punten bespraken. In maart/april 2013 is in alle gemeenten een intensief consultatietraject gestart. Direct betrokkenen en overige geïnteresseerden uit de omgeving konden hun zorgen en aandachtspunten rondom de inpassing van het HOV-project voorleggen. De input van de omgeving is daar waar mogelijk meegenomen in de verdere uitwerking van de ontwerpen en heeft geleid tot diverse optimalisaties. De verkregen input is verzameld en een voorzien van een reactie. Hiervoor zijn per gemeente reactienota's opgesteld. In september 2013 zijn de reacties en de ontwerpresultaten teruggekoppeld aan de belanghebbenden. Hiermee is het consultatietraject afgerond.

In dezelfde periode is ook gewerkt aan de communicatie. Zo is gesproken met diverse stakeholders uit de projectomgeving en heeft de website een update gekregen. Ook zijn presentaties gehouden voor de verschillende gemeenteraden en Provinciale Staten over de voortgang van het project.

Het ontwerpproces (en consultatietraject) heeft geleid tot een uitgewerkt inpassingsontwerp. Daarbij is ook de kostenraming uit de vorige fase aangescherpt. Het ontwerp vormt de basis voor de afspraken tussen de partijen voor de volgende fase van het project. Afspraken over het project met betrekking tot de scope, financiën, organisatie, taken en verantwoordelijkheden en planning zijn vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst. Deze is inmiddels door elke betrokken partij geaccordeerd middels een college en/of raadsbesluit.

De voorbereiding van de procedure voor het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) is eveneens gestart. Momenteel worden de benodigde onderzoeken uitgevoerd en wordt gewerkt aan het ontwerp-PIP. Beoogd wordt dat in het voorjaar 2014 de PIP-procedure formeel gestart wordt. Vaststelling door PS is eind 2014 voorzien.

De gemeente Blaricum heeft haar medewerking aan het project in de vorige fase opgezegd. Daarmee zijn ze niet meer betrokken bij de uitwerking van het inpassingsontwerp. Vanuit het project is een open houding aangehouden richting de gemeente Blaricum. Zo zijn ze per brief alsnog uitgenodigd om deel te nemen aan het project en zijn ze op de hoogte gesteld van de voorgenomen projectstappen. Door de projectorganisatie is net als in de andere gemeenten ook een consultatietraject gehouden in Blaricum. Ook is in de Blaricumse gemeenteraad een presentatie gehouden over de stand van zaken en de processtappen van het project. De houding van Blaricum blijft ongewijzigd en daarmee afwijzend. In oktober 2013 is door de gemeenteraad € 75.000 vrij gemaakt voor verzet tegen de HOV-plannen.

Project inclusief kosten

Infrastructuurprojecten doorlopen in de regel de volgende drie fasen: de studiefase, de planfase en de realisatiefase. Op dit moment bevindt het project zich in het einde van de planfase. De volgende fase van het project zal de realisatiefase zijn. Voordat het project definitief naar de realisatiefase kan, dienen Provinciale Staten het krediet vrij te geven om het gehele project uit te kunnen voeren. De verdere voorbereiding voor de uitvoering kunnen dan worden gestart. Voorwaarde voor deze uitvoering is dat het project ook planologische mogelijk is. Hierover is afgesproken dat de provincie een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) opstelt. Dit PIP dient onherroepelijk te zijn, voordat de aanleg van het project daadwerkelijk kan starten. Hiervoor is eerst een positief besluit van Provinciale Staten met betrekking tot het PIP noodzakelijk.

Het maximaal beschikbaar budget voor dit project bedraagt € 118,25 miljoen (inclusief indexering). Het project bestaat naast de HOV-infrastructuur ook uit de ecologische inpassingsmaatregelen bij Anna's Hoeve (gemeente Hilversum/Laren) door onder meer aanleg van een ecoduct. Van het maximaal beschikbare bedrag van € 118,25 miljoen, zal een bedrag van € 110,95 miljoen via de provinciale begroting lopen. Dit komt omdat de rijksbijdrage vanuit het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) direct van het rijk naar ProRail wordt overgemaakt.

Vraag aan Provinciale Staten: totale krediet van € 110,95 miljoen euro beschikbaar te stellen
Twee keer eerder is door Provinciale Staten een voorbereidingskrediet voor dit project vrijgegeven:

- December 2008: € 1,35 miljoen
- Juli 2012: € 7,50 miljoen
- Totaal € 8,85 miljoen**

Het bedrag van € 8,85 miljoen is in mindering gebracht op het door PS op 29 juni 2010 gereserveerd budget voor het project HOV in 't Gooi ad € 80 miljoen binnen de bestemmingsreserve TWIN-H.

Om nu de afspraken uit de samenwerkingsovereenkomst richting de gemeenten te formaliseren en de verdere voorbereiding voor de uitvoering van het project te starten, is het nodig om het krediet van € 110,95 miljoen te verstrekken.

Dit krediet wordt gedekt door een bedrag van € 92,1 miljoen aan provinciale middelen, een bedrag van € 4,25 miljoen aan gemeentelijke middelen en een bedrag van € 14,6 miljoen aan rijksmiddelen.

De provinciale bijdrage van € 92,1 miljoen is als volgt opgebouwd:

Bijdrage PNH (in mln)	€	€ 92,1
TWIN-H OV-1 HOV In het Gooi (incl Voorbereidingsbudget € 8,85 mln)	61,10	
TWIN-H GR/1.2 Ontsnippering en kwaliteitsimpuls Natuur	1,00	
EXIN-H HOV In het Gooi	20,00	
Inpassingsmaatregelen Anna's Hoeve (reserve Groen)	10,00	
TOTAAL DEKKING PNH (mln)		€ 92,1

In het totale project wordt verder rekening gehouden met een bedrag van € 21,9 miljoen aan rijksbijdragen. Via bijgevoegde voordracht wordt aan PS voorgesteld om een bedrag van € 18,9 miljoen uit TWIN-H OV-1 te reserveren voor het eventueel lager uitvallen van de verschillende rijksbijdragen (MJPO, AROV en BDU).

1.2 Maatschappelijk relevantie

Het Gooi kampt net als de rest van de Randstad met een teruglopende bereikbaarheid. Het wegennet is zwaar overbelast, er staan steeds meer files op de A1 en A27. Ook vormen de verschillende vormen van openbaar vervoer op dit moment geen samenhangend netwerk.

Een 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.

1.3 Doelstelling

De doelstelling van het project als geheel is het realiseren van een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding tussen Huizen en Hilversum die de

bereikbaarheid van de Gooi- en Vechtstreek sterk verbetert. Als onderdeel van het regionale HOV-netwerk (R-net) krijgt de regio een frequente, 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, door de uitbreiding of aanleg van P+R-terreinen met HOV-haltes.

Een belangrijk onderdeel van het project is een goede ecologische inpassing bij Anna's Hoeve (Goois Natuurreservaat), onder meer door de aanleg van een ecoduct. De aanleg van het ecoduct past daarnaast in de provinciale doelstelling van het ontsnipperen van EHS-gebieden door de aanleg van ecologische verbindingzones en ecoducten.

De achterliggende doelstelling is om door middel van een HOV-verbinding bij te dragen aan een betere bereikbaarheid van de Gooi- en Vechtstreek en daarmee tevens aan de economische en sociale voorzieningen. Volgens de meest recente prognoseberekningen van Bureau Goudappel Coffeng zal in 2020 door de HOV-verbinding de reistijd in de spits tussen Huizen en Hilversum 21 minuten bedragen. De HOV-lijn is daarmee niet alleen sneller dan de huidige lijn 320, maar is vooral een betrouwbaarder vorm van openbaar vervoer.

Uit de meest recente gegevens van Goudappel met betrekking tot de vervoerswaarde blijkt ook dat het aantal reizigers ook gaat toenemen. Nemen we de doorsnede van de A27 in 2020 als uitgangspunt en vergelijken de situatie met en zonder HOV, dan blijkt dat het aantal reizigers toeneemt met 47%.

De vrije busbaan biedt kansen om de ruimtelijke kwaliteit te vergroten en de verkeerssituatie te verbeteren. Uitgangspunt is dat groen dat moet verdwijnen, volledig wordt gecompenseerd. De busbaan zal volgens het principe van Duurzaam Veilig worden ontworpen. Belangrijke uitgangspunten daarbij zijn: gescheiden van fiets/voetpaden door middel van hekwerk, kruising van fiets/voetpaden worden minimaal van waarschuwingslicht en akoestisch signaal voorzien. Belangrijke kruispunten worden met VRI's ingericht. In Hilversum zullen door het nieuwe tracé bovendien een fors lager aantal bussen over de Emmastraat rijden, 214 in plaats van 416 in de situatie zonder HOV-infrastructuur.

Het project HOV in 't Gooi gaat over meer dan een betrouwbare en comfortabele busverbinding met voorzieningen 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-, fiets- en voetgangerstunnel in Hilversum onder het spoor en de busbaan zorgt voor een veilige kruising, verbetering van de verkeersdoorstroming en ruimtelijke kwaliteit.

De huidige infrastructuur (A27, spoorlijn Hilversum-Amersfoort, Weg over Anna's Hoeve) vormt een barrière voor doelsoorten (edelhert, ree, das, boomkruis, zandhagedis, levendbarende hagedis, hazelworm) in de ecologische verbinding van de noordelijke Heuvelrug. De aanpassingen in dit gebied die samenhangen met het ontwikkelen van de HOV zorgen onder andere door middel van de aanleg van het ecoduct dat de barrière in de ecologische verbinding wordt opgeheven. Het ecoduct verbindt de natuur- en leefgebieden aan weerszijden van het spoor en zorgt zo voor ontsnippering van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Er ontstaat een robuuste ecologische verbinding.

Als bijlage bij deze geactualiseerde versie van de projectbeschrijving is een impressie van het consultatietraject en ontwerp opgenomen.

Alle overige rapporten en publicaties voor de planfase zijn te vinden op de website www.hovinhetgooi.nl onder het kopje publicaties.

1.4. Het resultaat

Het belangrijkste resultaat uit de realisatiefase zal zijn:

- a) Een HOV verbinding, deels in de vorm van een vrije busbaan tussen Huizen en Hilversum met een totale lengte van ongeveer 15 km waarvan circa 5,5 km vrije busbaan. De route zal voorzien worden van R-Net haltes, met o.a. DRIS en fietsenstallingen, en van 2 P+R terreinen (totaal 250 parkeerplaatsen). Om de busbaan in te passen zullen ook een auto-/fiets-tunnel en een fiets-/voetgangerstunnel onder de busbaan en het spoor gerealiseerd worden. Verder worden fietspaden aangelegd en een parkeerterrein heringericht. Deze onderdelen zorgen ook voor een verbetering van de verkeersveiligheid, doorstroming van het overige verkeer, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. In de spits zal over deze infrastructuur minimaal 8 keer per uur een HOV-bus rijden.
- b) Een ecoduct bij Anna's Hoeve van circa 75-100 meter lang en 50 meter breed waardoor de natuurgebieden ten noorden en ten zuiden van de spoorlijn en busbaan met elkaar verbonden worden.

Deze resultaten zullen bereikt worden door het realiseren van de volgende zeven deelprojecten:

Nr.	Omschrijving	Gemeente
Deelproject 1	Fietspad stadspark	Huizen
Deelproject 2	Huizermaatweg	Huizen
Deelproject 3	Vrije busbaan	Huizen/Blaricum

Deelproject 4	Haltes Eemnes	Eemnes
Deelproject 5	Anna's Hoeve	Laren/Hilversum
Deelproject 6	Oosterengweg en omgeving	Hilversum
Deelproject 7	VSH complex tot NS station	Hilversum

1.5 Relatie met provinciaal beleid

Het realiseren van een netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer is benoemd als speerpunt in het Provinciaal Verkeers- en Vervoer Plan (PVVP). Het gaat hierbij om verplaatsingen tussen 10 en 40 kilometer en het netwerk is gericht op reizigers die normaal de auto zouden pakken. Deze lijn is onderdeel van dit netwerk, dat nu R-Net wordt genoemd. Verder is deze verbinding opgenomen in de Structuurvisie 2040.

Daarnaast levert de inpassing van de HOV-lijn bij Anna's Hoeve door middel van een ecoduct een bijdrage aan het provinciaal beleid voor ontsnippering en kwaliteitsimpuls natuur omdat er twee natuurgebieden, ten noorden en ten zuiden van de huidige spoorlijn en toekomstige buslijn met elkaar verbonden worden, waardoor er voor de daar levende dieren een vrije doorgang wordt gecreëerd.

1.6 Activiteiten/onderdelen project/deelprojecten

Zoals hiervoor reeds aangegeven bevindt het project zich op dit moment in het einde van de planfase en wordt er naar de realisatiefase toegewerkt. Hieronder volgt dan ook eerst een opsomming van activiteiten die tot nu toe de kern van de planfase vormden en verder worden uitgewerkt in de realisatiefase.

Communicatie en consultatie

Vanaf de start van de planfase heeft communicatie met de omgeving een belangrijke rol gespeeld. Een belangrijk onderdeel van de communicatie van het project betrof de beeldvorming en opinie over het project in de samenleving. Er is een communicatiestrategie opgesteld, waarin het project nadrukkelijk als regionaal project is gepositioneerd, waar de economie, de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de regio van profiteren. Ook een meer menselijk gezicht (door bijvoorbeeld 'de forens uit Huizen' aan het woord te laten), een actieve digitale communicatie en het betrekken van potentiële ambassadeurs bij het project maken deel uit van de strategie. Op tracé-niveau richt de strategie zich op het actief betrekken van omwonenden/stakeholders bij de verdere uitwerking, zodat zij zich serieus voelen genomen. Algemeen uitgangspunt was verder een transparante, eerlijke en realistische communicatie.

De communicatiestrategie is tijdens de planfase uitgewerkt in diverse activiteiten en middelen:

- Er is een kernboodschap geformuleerd die consequent is toegevoegd aan alle communicatie-uitingen.
- De website is aangepast, zodat deze beter aansluit bij de behoefte vanuit het project en de omgeving. De site is uitgebreid met een twitterfunctie en is zo neergezet dat het kan functioneren als een centraal punt waar mensen hun informatie over het project kunnen ophalen.
- In de verschillende gemeenten zijn gesprekken gevoerd met bewoners(verenigingen) of bedrijven langs het tracé van de busbaan. Ook is gesproken met diverse belangengroepen.
- Er is uitgebreid consultatietraject, gehouden met - naast de gesprekken met belanghebbenden- openbare consultatieavonden in alle gemeenten. Deze avonden hebben nuttige input geleverd voor de uitwerking van de inpassingsontwerpen en heeft tot diverse optimalisaties geleid. De verkregen input is verzameld en voorzien van een reactie in een reactienota. In september zijn informatiebijeenkomsten gehouden in alle gemeenten over het aangepaste ontwerp en de reactienota.
- Namens het projectorganisatie worden regelmatig (digitale) nieuwsbrieven verzonden met informatie over het project en interviews.
- In september is een korte film gepubliceerd over HOV in 't Gooi, met als doel een geloofwaardig beeld te scheppen van de nut en noodzaak en de resultaten van het project

Gesprekken met omgevingspartijen

In de verschillende gemeenten zijn gesprekken gevoerd met belanghebbenden langs het tracé van de busbaan. Dit betreft zowel bewoners (in sommige gevallen via bewonersverenigingen) als bedrijven. Ook is gesproken met belangengroepen, zoals Vereniging tot behoud van Anna's Hoeve, Samenwerkingsverband HOV in 't Gooi, Kamer van Koophandel, Winkeliersvereniging Oosterveen, etc. De gesprekken zijn altijd in nauwe samenwerking met de gemeenten gevoerd. In de gemeente Blaricum heeft de provincie zelf met stakeholders gesproken.

Consultatietraject

Naast de specifieke gesprekken die gevoerd zijn met belanghebbenden, zijn er in alle gemeenten openbare consultatieavonden gehouden. Tijdens deze avonden konden belanghebbenden en geïnteresseerden hun zorgen, aandachtspunten en risico's meegeven voor de inpassing van het tracé in de omgeving. Deze avonden hebben nuttige input geleverd voor de uitwerking van de inpassingsontwerpen en heeft tot diverse optimalisaties geleid. De verkregen input is verzameld en voorzien van een reactie. Per gemeente heeft dit geresulteerd in een reactienota, die begin september 2013 gepubliceerd is. In de bijlage is een impressie van het consultatietraject weergegeven.

Petitie

Op internet is door tegenstanders van het project HOV in 't Gooi een petitie gestart , waarin bestuurders van gemeenten en provincie gevraagd wordt met het project te stoppen. Onder andere geldverspilling, schade aan de omgeving en het ontbreken van maatschappelijke steun worden daarvoor als argumenten gebruikt. Deze petitie is begin oktober 2013 aangeboden aan de burgemeester van de gemeente Hilversum

In de realisatiefase de communicatie met de omgeving worden voorgezet en worden geïntensiveerd. De uitvoering van het project komt immers steeds dichterbij. Een integraal communicatieplan wordt door de provincie in overleg met de gemeenten opgesteld. Daarnaast zijn de gemeentelijke partners zeer belangrijk in de contacten met stakeholders.

Inpassingsontwerp

De werkzaamheden hebben geresulteerd in een inpassingsontwerp voor de zeven deelprojecten. In de ontwerpen zijn ten opzichte van de vorige fase diverse optimalisaties doorgevoerd, vaak ingegeven door suggesties die zijn gedaan tijdens de consultatieavonden. In de bijlage is hiervan een impressie weergegeven. De volledige ontwerprapporten zijn te vinden op www.hovinhetgooi.nl.

In de realisatiefase worden de deelprojecten volgens een vast stramien uitgevoerd. Alle deelprojecten zijn opgebouwd uit de volgende fasen:

1. Planuitwerkingsfase;
2. Contractvoorbereidingsfase;
3. Aanbestedingsfase;
4. Realisatiefase:
 - a. Engineering;
 - b. Uitvoering;
5. Nazorgfase.

Ecologie

Er is nader onderzoek verricht door bureau 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. In de volgende fase zal een integrale inrichtingsvisie worden opgesteld op het gebied Anna's Hoeve met als uitgangspunt dat de Weg over Anna's Hoeve blijft liggen (mede n.a.v het Hilversumse raadsbesluit). Het ecoduct over het spoor/busbaan en de busbaan zelf (met oostelijke fly-over variant) kunnen los van deze inrichtingsvisie worden gerealiseerd.

Samenwerkingsovereenkomst

Tijdens de planfase is een samenwerkingsovereenkomst opgesteld met als doel afspraken tussen partijen (Huizen, Eemnes, Laren en de Provincie Noord-Holland) vast te leggen betreffende de realisatie van het project. In deze overeenkomst gaat het over

de kaders en uitgangspunten, scope, taken en verantwoordelijkheden, organisatie, financiën en verdeling van de kosten, risicomanagement, de indicatieve tijdsplanning alsmede de globale situatie van eigendom, beheer en onderhoud tussen partijen na realisatie.

In de betreffende hoofdstukken van deze projectomschrijvingen komen de gemaakte afspraken aan de orde. Daarnaast zijn van belang:

- **Organisatie:** de stuurgroep HOV in 't Gooi besluit over wijzigingen in ontwerp, financiën en planning van de deelprojecten, voor zover passend binnen het mandaat van de betreffende bestuurders. De provincie is verantwoordelijk voor de uitwerking, contractering en realisatie van deelprojecten 3 t/m 7. De gemeente Huizen is verantwoordelijk voor deelprojecten 1 en 2 (fietspad Stadspark en Huizermaatweg). De gemeenten verzorgen de communicatie met de omgeving, tijdelijke verkeersmaatregelen, bouwterreinen en algemene ondersteuning en facilitering. Voor de deelprojecten in Hilversum (5, 6 en 7) sluiten provincie en de gemeente Hilversum een aparte realisatieovereenkomst met ProRail. Hierin worden nadere afspraken gemaakt met ProRail over de organisatie van de betreffende deelprojecten.
- **Planning:** de start van realisatie volgt na een onherroepelijk provinciaal inpassingsplan (PIP).
- **Juridisch/planologisch:** uitgangspunt is een integraal PIP voor het gehele project. Dit is eenduidig richting belanghebbenden en de omgeving. Na een succesvol doorlopen PIP-procedure verzorgt de Provincie de afhandeling en verstrekking van vergunningen, waarbij gemeenten optreden in een adviserende rol. De reikwijdte van het PIP wordt definitief bepaald tijdens het opstellen van het concept-ontwerp-PIP.
- De verantwoordelijkheid voor grondverwerving ligt bij de partij die verantwoordelijk is voor de realisatie van het desbetreffende deelproject. Eventuele verzoeken voor planschade en nadeelcompensatie worden afgehandeld door de provincie.
- **Ontbinding:** partijen betalen hun bijdrage voorafgaand aan realisatie. Wanneer één partij de overeenkomst eenzijdig ontbindt, vloeit de financiële bijdrage niet terug. Hiermee blijft 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.
- Ten aanzien van Anna's Hoeve is afgesproken om een definitieve keuze te maken nadat een inrichtingsvisie voor het gebied is opgesteld. 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. De gemeenteraad van Hilversum heeft op 16 oktober 2013 besloten duidelijkheid te verschaffen en de keuze gemaakt de Weg over Anna's Hoeve te laten liggen. Tussen Hilversum, GNR, Laren en de provincie is vervolgens de afspraak gemaakt dit als uitgangspunt bij het op te stellen van de inrichtingsvisie te nemen. Eerder was al overeenstemming over de aanleg de oostelijke fly-over van de bus en het ecoduct over het spoor en de busbaan. Deze projectonderdelen kunnen los van deze inrichtingsvisie worden gerealiseerd.

Op dit moment hebben alle betrokken gemeenten, uitgezonderd de gemeente Blaricum door hun colleges en indien noodzakelijk gemeenteraden het besluit genomen om de samenwerkingsovereenkomst te ondertekenen en de daarin genoemde bijdragen vrij te geven voor dit project.

Provinciaal Inpassingsplan

Op verzoek van de betrokken gemeenten is de Provincie Noord-Holland gestart met het opstellen van één Provinciaal Inpassingsplan (PIP), waarmee voor het gehele project de tracédelen worden vastgelegd die nu niet in bestemmingsplannen zijn vastgelegd. Dit zal gebeuren op basis van het 10-stappenplan waarmee de statencommissie R&M op 13 februari 2012 heeft ingestemd. De planning is dat in het najaar van 2014 het PIP door Provinciale Staten kan worden vastgesteld.

Een voorwaarde om een PIP op te kunnen stellen is dat er sprake is van een provinciaal belang.¹ De wet op de ruimtelijke ordening (Wro) stelt geen specifieke eisen aan het begrip belang. Er wordt een ruime uitleg gegeven aan het begrip 'belang'. Het gaat om een groot project dat over meerdere gemeentegrenzen heen gaat. Tevens is het project opgenomen in de Structuurvisie 2040. Hiermee is voldoende provinciaal belang aangetoond.

Andere belangrijke redenen voor het opstellen van een PIP:

- De provincie is als direct belanghebbende initiator van het project; er is sprake van een groot provinciaal belang. De provincie houdt de regie in handen;
- De betrokkenheid van de 5 betrokken gemeenten zou betekenen dat er meerdere ruimtelijke procedures moeten worden doorlopen. Bovendien heeft Blaricum niet

¹ Artikel 3.26 Wro

ingestemd met het voorkeurstracé. Eén PIP benadrukt het regionale karakter van het project en maakt in één keer het gehele HOV-tracé mogelijk;

- Het voor de burger helder is dat het één project betreft en er één instantie is waar hij zich kan vervoegen met vragen en met zienswijzen/ bedenkingen.
- De procesversnellers uit de Crisis en herstelwet (CHW) zijn van toepassing. Dat betekent dat de beroepsprocedure tegen het PIP binnen een half jaar moet zijn doorlopen (i.p.v. één jaar bij een bestemmingsplan procedure).
- Een PIP biedt speelruimte om de ontwerpen bij de uitwerking verder te optimaliseren.
- Bij vaststelling van het PIP kan ook besloten worden om de uitvoering (vergunningverlening) van project de verdere regie ervan in eigen (PNH) hand te houden.

Vormvrije m.e.r. beoordeling

Het project HOV in 't Gooi komt niet voor in het Besluit m.e.r. Er is daarom geen sprake van een directe m.e.r.-(beoordelings)plicht. De voorgenomen activiteiten kunnen mogelijk tot andere m.e.r.(beoordelings)plichtige activiteiten worden gerekend, maar blijven onder de drempelwaarden van de mogelijk toepasselijke categorieën D 1.2 en D 2.2 die in de bijlage van het Besluit m.e.r. worden genoemd. Voor het beoordelen of voor bepaalde delen van het project sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zal daarom een zogeheten 'vormvrije' m.e.r.-beoordeling uitgevoerd worden.

De uitkomsten van de m.e.r.-beoordeling worden bekend gemaakt bij vaststelling van het PIP. In het PIP zal gemotiveerd worden aangegeven waarom er in dit specifieke geval geen m.e.r.-procedure hoeft te worden doorlopen.

1.7 Betrokken partijen

Betrokken partijen bij het project zijn naast de provincie:

- Gemeente Hilversum
- Gemeente Huizen
- Gemeente Laren
- Gemeente Eemnes

De wethouders Verkeer en Vervoer van deze gemeenten hebben samen met de gedeputeerde Verkeer en Vervoer zitting in de stuurgroep HOV in 't Gooi.

De gemeente Blaricum is op dit moment niet betrokken bij het project. Daar waar nodig heeft de provincie de rol van de gemeente overgenomen, zoals bijvoorbeeld in het consultatietraject. In de samenwerkingsovereenkomst zijn nadere afspraken gemaakt met de betrokken gemeenten over de taken en verantwoordelijkheden van iedere partij.

Overige betrokkenen zijn:

- **Gooi's Natuur Reservaat (GNR):** Deze organisatie is beheerder van het terrein waar een deel van de busbaan doorheen zal lopen, namelijk het traject rondom Anna's Hoeve. Met GNR is overeenstemming bereikt over de inpassing van het project bij Anna's Hoeve. Het Algemeen Bestuur heeft in november 2013 ingestemd mee te werken aan de verdere uitwerking van het project (met oostelijke fly-over variant) en het opstellen van een inrichtingsvisie voor het natuurgebied Anna's Hoeve. De inrichtingsvisie heeft als uitgangspunt het handhaven (laten liggen) van de Weg over Anna's Hoeve en de realisatie van een tweede ecoduct. GNR heeft overleg gevoerd met de zusters Augustinessen van Sint Monica over het HOV-project. GNR dient de zusters op grond van de koopovereenkomst van het landgoed Monnikenberg om instemming te vragen voor de realisatie van de HOV. De zusters geven vooralsnog aan in te kunnen stemmen met de realisatie van de HOV op basis van het uitgangspunt 'niet horen, niet ruiken, niet zien'.
- **ProRail:** Ook ProRail is eigenaar van gronden waarover een deel van de busbaan zal gaan lopen, namelijk het stuk waar de busbaan parallel zal gaan lopen aan de spoorlijn Hilversum-Amersfoort. Verder is ProRail betrokken als beheerder en is ProRail verantwoordelijk voor de spoorse infrastructuur en kruisingen. Met ProRail zal gekeken worden of er ook onderdelen door ProRail uitgevoerd zullen worden. Voor de deelprojecten in Hilversum (5, 6 en 7) sluiten provincie en de gemeente Hilversum een aparte realisatieovereenkomst met ProRail. Hierin worden nadere afspraken gemaakt met ProRail over de organisatie van de betreffende deelprojecten.
- **Rijkswaterstaat:** RWS werkt momenteel aan het project A27/A1. Het gaat om verbreding van de A27 van 2x2 naar 2x3 rijstroken en een ruimtereservering voor een extra rijstrook en de A1 van 2x2 rijstroken naar 2x4 rijstroken. Met RWS is afgesproken dat er afstemming wordt gezocht in de verdere voorbereiding van dit project en de HOV Huizen – Hilversum, vast te leggen in een samenwerking-/realisatieovereenkomst. Vanuit het HOV project zal met Rijkswaterstaat afgestemd worden over P+R Eemnes A27, over vluchtstrookgebruik en nieuwe op-afrit A27 bij Anna's Hoeve.

1.8 Tijdsplanning

De planning (op hoofdlijnen) tot het einde van realisatiefase ziet er als volgt uit:

Voorjaar 2014	Start PIP-procedure
2014-2015	Voorbereiding uitvoering, o.a. aanbesteding/keuze aannemer
Eind 2014	Vaststelling PIP door PS
2015	Onherroepelijk PIP
2015-2018	Uitvoering projectonderdelen
Eind 2017	Ingebruikname busverbinding
2018	Afronding uitvoering project

Er wordt nu reeds al aan PS het besluit voorgelegd alle gereserveerde middelen beschikbaar te stellen, terwijl het project nog niet helemaal uitvoeringsgereed is. De twee belangrijkste redenen hiervoor zijn de volgende:

1. Gemeenten hebben reeds allemaal hun besluitvorming gereed over het bijdragen van middelen en nakomen van afspraken. Met dit besluit laat de provincie zien dat de provincie ook verder wil met dit project.
2. Na het ondertekenen van de samenwerkingsovereenkomst zal het project verder geconcretiseerd worden, waarmee kosten gepaard gaan die momenteel beschikbare krediet zullen overschrijden.

Na dit besluit hebben PS ook aangegeven door te willen gaan en kan de verdere voorbereiding in gang gezet worden. Het project kan op dat moment nog niet aanbesteed worden. Hiervoor dienen nog de volgende stappen doorpolen te worden:

1. Er dienen afspraken gemaakt te worden met ProRail en gemeenten over welke onderdelen wie gaat uitvoeren en hoe de financiën daarvoor beschikbaar worden gesteld.
2. In navolging op bovenstaand punt dienen afspraken gemaakt te worden over hoe om te gaan met BTW.
3. Tot slot dient het PIP onherroepelijk te zijn. De verwachting is dat dit laatste het geval zal zijn in het voorjaar 2015.

1.9 Aard investering

Het betreft hier het realiseren van een fysiek tastbare investering in HOV-infrastructuur en ecoduct Anna's Hoeve met een lange levensduur van meer dan 20 jaar. Voordat tot het daadwerkelijk 'aanleggen' overgegaan kan worden, dient een deel van de investeringen besteed te worden aan onderzoeken voor formele procedures (zoals het PIP), grondverwerving en aan het maken van realisatie afspraken. Ook is een deel van de investering, indien nodig, bedoeld voor nadeelcompensatie en planschade veroorzaakt door het project.

1.10 Is de exploitatie geregeld na realisatie?

In de huidige concessie Gooi en Vechtstreek (gestart in juli 2011) is aan de vervoerder gevraagd rekening te houden met de toekomstige HOV infrastructuur op de relatie Huizen – Hilversum. De huidige buslijn 320 (Amsterdam-Huizen-Hilversum) is in feite de voorloper van de bus die straks gebruikt maakt van de HOV-infrastructuur. Zo lang de nieuwe businfrastructuur niet beschikbaar is blijft deze lijn zijn huidige route volgen. De huidige planning gaat er van uit dat vanaf 1 december 2017 de huidige buslijn 320 gebruik gaat maken van de vrijliggende infrastructuur en andere onderdelen van het project.

In de huidige situatie is op lijn 320 de basisfrequentie 4 bussen per uur per richting. In de ochtendspits rijden er 8 bussen per uur richting Hilversum en in de avondspits 8 bussen per uur richting Huizen. 's Avonds na 21.00 uur en op zondag is de frequentie 2 x per uur.

Als vanaf december 2017 de HOV-lijn in dezelfde frequentie zou blijven rijden als de huidige lijn 320 nemen de exploitatiekosten af, want de rijtijden worden fors lager. Dit biedt ruimte om de frequentie te verhogen. Dit is ook nodig, omdat er meer reizigers worden vervoerd.

In juli 2019 zal de nieuwe concessie Gooi en Vechtstreek ingaan. De voorbereidingen voor deze nieuwe concessie zullen naar verwachting starten in 2017.

Omdat de reiziger nu per kilometer betaalt en het aantal kilometers minder wordt door de kortere route, gaat de reiziger per rit in principe minder betalen met de nieuwe HOV-verbinding. Wel gaat de provincie vooruitlopend op de nieuwe concessie onderzoek doen naar de mogelijkheden van tariefdifferentiatie. Eén van de opties daarbij is om te kijken of er voor de reizigers verschil in tarief moet zijn tussen HOV-vervoer en overig vervoer. Dit onderwerp zal ook in uw Staten worden behandeld.

Doordat een HOV-lijn meer reizigers trekt, zal de vervoerder hier een hogere opbrengst uit kaartverkoop realiseren. Ook kan er door de vrije businfrastructuur een betrouwbare en efficiëntere dienstregeling worden gereden. Dit maakt de kostendekkingsgraad van een HOV-lijn over het algemeen beter.

Beheer en onderhoud

Voor beheer en onderhoud zijn me de betrokken gemeenten principeafspraken gemaakt. Deze afspraken zijn vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst. Binnen het projectbudget is geen voorziening opgenomen voor onderhoudskosten.

Afgesproken is dat een deel van de nieuwe infrastructuur in beheer en onderhoud komt bij de provincie. De belangrijkste afspraken t.a.v. beheer en onderhoud:

- De provincie wordt eigenaar en beheerder van de vrijliggende HOV infrastructuur en de daaraan gelegen haltes en voorzieningen op de haltes (zoals DRIS-zuilen,abri's, reclamezuilen, hekwerk etc.).
- De betreffende gemeente wordt eigenaar en beheerder zijn van de overige infrastructuur (buiten de vrijliggende HOV infrastructuur), inclusief de voorzieningen zoals fietsparkeren en P+R.

Vanaf 2018 moet voor dit project in de begroting rekening worden gehouden met beheer- en onderhoudslasten. Als norm voor vast en variabel onderhoud kan worden gehanteerd 1,95% van de investeringskosten. De kosten voor vast- en variabel onderhoud bedragen in 2018 € 483.700,- (zie tabel).

	Eigenaar	Beheer en onderhoud	Jaarlijkse lasten beheer en onderhoud t.l.v. PNH
DP 1 Fietspad stadspark	Huizen	Huizen	€ 0
DP 2 Huizermaatweg	Huizen	Huizen	€ 0
DP 3 Busbaan Huizen-Blaricum	Provincie/Huizen	Provincie/Huizen	€ 308.100
DP 4 Halte Eemnes	Provincie/Eemnes	Provincie/Eemnes	€ 2.000
DP 5 Anna's Hoeve	Provincie/Hilversum/ProR	Provincie/Hilversum/ProRail	€ 93.400
DP 6 Oosterengweg	Provincie/Hilversum/ProR	Provincie/Hilversum/ProRail	€ 51.700
DP 7 VSH - station Hilversum	Provincie/Hilversum/ProR	Provincie/Hilversum/ProRail	€ 28.500
Totaal jaarlijkse beheer en onderhoudslasten PNH (PMO)			€ 483.700

Voor vervanging in de toekomst moet rekening worden gehouden met 1,05% van het investeringsbedrag. Hiervoor wordt in de huidige werkwijze niet gereserveerd in de begroting.

Na realisatie van de projecten kunnen bovengenoemde ramingen op basis van de werkelijk gemaakte kosten definitief worden verwerkt in de Zomernota volgend op het jaar na realisatie, conform de afgesproken systematiek bij areaaluitbreiding.

Voorgesteld wordt de vaste beheer- en onderhoudslasten te dekken uit de beheer- en onderhoudsbudgetten van het huidige PMO die (meerjarig) bij de Kaderbrief 2014 beschikbaar zijn gesteld.

Met Rijkswaterstaat, ProRail en GNR worden afzonderlijke afspraken gemaakt en waar nodig beheerovereenkomsten aangegaan over de gezamenlijk aan te leggen en te exploiteren infrastructuur. Vooralsnog geldt ook hier dat de beheertaak volgt uit de functionele taak. Een eerste inschatting van de kosten voor beheer en onderhoud van het ecoduct is circa € 40.000 per jaar.

1.11 Niet financiële risico's bij het project

Voor het project is een risicodossier opgesteld conform de bij de provincie Noord-Holland gangbare systematiek en richtlijnen. Het risicodossier wordt periodiek geactualiseerd. Hiervoor worden onder leiding van de risicomanager aparte sessies georganiseerd. Daarnaast zijn de risico's onderwerp van gesprek in zowel het projectteamoverleg als in het onderling overleg tussen de gemeenten en de provincie.

Onderstaand zijn de, op dit moment, belangrijkste risico's van het project opgenomen.

Bodemgesteldheid en bouwlogistiek zorgen voor problemen in de maakbaarheid van de diepe tunnelvariant voor de Oosterengweg

De gekozen tunnelvariant bij de Oosterengweg kent nog een aantal onzekerheden. Met name de bodemgesteldheid en bouwlogistiek behoeven nader onderzoek in de

komende fase. Bekend is dat in de Hilversumse ondergrond op diverse locaties zwerfkeien gevonden zijn. Deze zwerfkeien kunnen het bouwproces van de tunnel ernstig verstoren. Ook andere aspecten van de bodemgesteldheid (b.v. grondwaterstand, grondwaterstromen, eventueel aanwezige vervuilingen, draagkracht) behoeven onderzoek om de juiste uitvoeringsmethode en eventueel benodigde aanvullende maatregelen te kunnen bepalen. Daarnaast heeft de bouwlogistiek nader onderzoek. De omvang van het bouwterrein, aan- en afvoerroutes vragen expliciete aandacht om een werkbare situatie te kunnen creëren. Met name het handhaven van de (beperkte) beschikbaarheid voor regulier verkeer en bereikbaar houden van huizen en bedrijven is daarbij een belangrijk aandachtspunt.

De kans dat aanvullende maatregelen nodig zijn, is groot. De extra benodigde maatregelen kunnen een extra kostenpost van € 0,5 – 2 mln met zich meebrengen. Nader onderzoek naar bodemgesteldheid en bouwlogistiek heeft de komende periode prioriteit. In de kostenraming is mede vanwege dit risico de risicoreservering op dit projectonderdeel opgehoogd.

Bezwaar en beroep in planologische procedures en zorgen voor vertraging in het project

Voor de realisatie van het project zijn op diverse plekken nog (beperkte) aanpassingen van bestemmingsplannen nodig. In verband met het ontbreken van de medewerking van de gemeente Blaricum is in 2012 besloten om voor het project een provinciaal inpassingsplan (PIP) op te stellen en de hierbij behorende procedure te doorlopen. Verwacht wordt dat tegenstanders van het project deze procedure zullen aangrijpen om bezwaar te maken tegen de realisatie van het gehele project. Hetzelfde geldt voor de benodigde vergunningaanvragen (verkeersbesluiten, kapvergunningen, etc) en de benodigde grondverwerving. De vertraging die hiermee opgelopen zou kunnen worden, bedraagt ca. 3 tot 6 maanden. De kans van optreden van dit risico wordt als groot ingeschat. In de huidige planning is rekening gehouden met de maximale bezwaartermijn op de procedure voor het PIP. Daarmee zijn deze mogelijke gevolgen grotendeels al verwerkt in de planning. Zaak is wel om de procedures uiterst zorgvuldig en zo open en transparant mogelijk te doorlopen.

Ongelukken tijdens de bouw

Een van de belangrijkste aandachtspunten tijdens de uitvoering is veiligheid. Het project wordt uitgevoerd in een stedelijke omgeving, waar continu mensen aanwezig zijn die zich van de ene naar de andere plek verplaatsen. Zo ook op en rond het bouwterrein. De veiligheid van verkeersdeelnemers, bouwend personeel, maar ook de treinreizigers vraagt daarom continu aandacht. Met name bij de bouw van de tunnel Oosterengweg en de werkzaamheden bij winkelcentrum Oostermeent in Huizen is dit een belangrijk aandachtspunt. Door de beperkte ruimte en de blijvende aanwezigheid van verkeer, is de kans op ongelukken een serieus risico. Zowel in de voorbereiding van de uitvoering (o.a. middels V&G-plannen) als tijdens de

uitvoering zelf (o.a. middels toezicht op veiligheid) zal extra aandacht uitgaan naar de veiligheid van alle aanwezige doelgroepen. Hierbij zal ook de kennis en expertise van de nood- en hulpdiensten worden ingeschakeld.

Verkrege treinvrije periodes (TVP's) sluiten niet (goed) aan bij gewenste uitvoeringsfasering en bouwmethodiek

Voor het mogen werken op en rondom het spoor zijn zogenoemde treinvrije periodes (TVP's) nodig. Deze TVP's worden aangevraagd bij het Gebruikersoverleg, waar in overleg met de spoorvervoerders de capaciteitsverdeling op het spoor bepaald wordt. De aanvraag wordt geoptimaliseerd naar de beoogde wijze van uitvoering. Indien men besluit TVP's te verlenen in andere periodes, is mogelijk aanpassing van het bouwfaseringsplan nodig. Daarbij komt, dat de benodigde TVP's voor 2016, uiterlijk eind 2014 aangevraagd dienen te worden. Op dat moment is naar verwachting de aannemer nog niet gecontracteerd. De kans van optreden van het risico wordt als gemiddeld ingeschat. Afhankelijk van het contract met de aannemer kan dit naast vertraging (ca 3 maanden) ook voor meerkosten zorgen. Voorafgaand aan de aanvraag van de TVP's zal daarom gekeken worden naar alternatieve uitvoeringsscenario's, zodat een 'backup-plan' beschikbaar komt.

Kabels en leidingen zijn niet tijdig verlegd

Er is in het ontwerptraject een uitgebreide inventarisatie gemaakt van de aanwezige kabels en leidingen. De gesprekken met de eigenaren van de te verleggen kabels en leidingen moeten nog opgestart worden. Beperkte medewerking van deze eigenaren, randvoorwaarden aan verleggingen of niet voorziene kabels en leidingen kunnen voor vertraging zorgen in de conditionerende werkzaamheden. Gezien de omvang van de huidige inventarisatie en de wettelijke regelingen op het gebied van verlegging, wordt het risico dan ook als beperkt/gemiddeld ingeschat. Indien het risico optreedt, kan dit een vertraging geven van 3 tot 6 maanden. De komende periode wordt het gesprek met de eigenaren van kabels en leidingen opgestart en worden afspraken gemaakt over het tijdig verleggen van de kabels en leidingen.

Veelheid aan betrokken partijen zorgt voor miscommunicatie en problemen in de afstemming

Bij de uitvoering van het project zijn diverse partijen betrokken. Naast de provincie, gemeenten en ProRail zijn dat o.a. Rijkswaterstaat en het Goois Natuurreservaat. Daarnaast is een nauwe relatie met de directe omgeving van het project van belang. Dit alles vraagt een goede samenwerking en goede onderlinge communicatie. Duidelijkheid over rollen, verantwoordelijkheden en koers zijn hierbij essentieel. De veelheid aan partijen vergt ook een behoorlijke inspanning van de betrokken partijen. Voldoende inzet en capaciteit van de betrokken partijen is daarbij essentieel. Indien deze aspecten onvoldoende geborgd zijn, kan dit de samenwerking bemoeilijken en besluitvorming vertragen. De kans van optreden van dit risico wordt als gemiddeld ingeschat. De omvang van de vertraging laat zich moeilijk inschatten.

De gemeenten en de provincie hebben de verdeling van taken en verantwoordelijkheden beschreven in de samenwerkingsovereenkomst. Met de overige partijen worden voor de komende fase de rollen en verantwoordelijkheden verder uitgewerkt, vastgelegd en vertaald naar de invulling van de projectorganisatie. Ook wordt de te varen koers voor de realisatie van het project bepaald.

Moeizame afstemming met Rijkswaterstaat over planologische inpassing van de HOV-baan en het Tracébesluit voor de verbreding van de A27 zorgt voor vertraging

Voor de juiste planologische inpassing van de aparte op- en afritten voor de bus, is afstemming nodig met Rijkswaterstaat aangaande het Tracébesluit. In dit Tracébesluit zijn de op- en afritten momenteel niet opgenomen. Indien de raakvlakken tussen en belangen van beide projecten onvoldoende geborgd worden, kan dit voor ca. 3 maanden vertraging zorgen. De kans van optreden wordt ingeschat als beperkt. Momenteel worden met Rijkswaterstaat afspraken gemaakt over de gehele realisatie van het project en de raakvlakken die er zijn met het reguliere beheer en onderhoud en de verbreding van de A27.

Vertraging door grondverwerving

De huidige planning van het project is realistisch, maar het risico op vertraging door grondverwerving is aanwezig. Na het ondertekenen van de samenwerkingsovereenkomst kan al met de grondverwerving gestart worden en als alles voorspoedig verloopt, is het geplande traject haalbaar. Het risico van optreden wordt ingeschat op gemiddeld. Een eventuele vertraging die dat zou opleveren is nu nog niet goed in te schatten, maar het zal geen belemmering zijn voor definitieve doorgang van het project. In de planning is rekening gehouden dat in een aantal gevallen tot onteigening over dient te worden gegaan.

Gooi's Natuur Reservaat (GNR)

Het GNR zal bij de uitwerking van de inrichtingsvisie Anna's Hoeve inzetten op het maximale aan mitigerende en compenserende maatregelen en ten finale toetsen of de visie voldoet aan haar ecologische, landschappelijke en recreatieve voorwaarden en dus functioneel is.

Tevens dienen er afspraken gemaakt te worden over de financiële dekking van de toekomstige beheer en onderhoud van het ecoduct (zie laatste alinea 1.10)

Spooroverwegen Hilversum

De onttrekking van een spoorwegovergang door een tunnel onder het spoor bij de Oosterengweg in Hilversum en een nieuw te maken gelijkvloerse overweg aan de zuidzijde van de spoorlijn, ter hoogte van de Diamantstraat in het spoor tussen Hilversum en Utrecht, vormen belangrijke onderdelen in het totale project. De Minister van Infrastructuur en Milieu dient, na advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), een besluit hierover te nemen. De Provincie Noord-Holland

Noord-Holland heeft hiertoe een verzoek ingediend. Onderdeel van dit verzoek is de risicoanalyse op basis van de 3e Kadernota Spoorveiligheid. ILT heeft hier middels een brief, ondertekend namens de staatssecretaris, positief op gereageerd. De huidige status is dat op dit moment door de provincie een officieel verzoek is ingediend om toestemming te verlenen voor het aanleggen van een nieuwe ongelijkvloerse kruising.

Provinciaal Inpassingsplan (PIP) en vormvrije m.e.r.

Het opstellen van het PIP gebeurt op verzoek van de betrokken gemeenten. De gemeente Blaricum is echter tegen het gekozen voorkeurstracé, waardoor de kans bestaat dat de verhoudingen met de gemeente verslechteren. Daarnaast bestaat de kans op planschadeverhaal (hiermee is rekening gehouden in de kosten van het project). Het PIP zal zeer zorgvuldig, conform het door PS vastgestelde 10-stappenplan worden doorlopen. Verwachting is dat de volledige beroepsprocedure zal moeten worden doorlopen. In de planning is daarmee rekening gehouden. Nu het gaat om een PIP is de Crisis en Herstelwet (CHW) van toepassing op het project. Dit betekent o.a. dat de beroepsprocedure tegen het PIP binnen een half jaar moet zijn doorlopen (i.p.v. één jaar). In 2013 is CHW gewijzigd. Gemeenten kunnen nu ook beroep instellen tegen de besluiten die PNH in het kader van het project neemt. Op dit moment is de verwachting dat de gemeente Blaricum dit ook daadwerkelijk zal doen.

Met het oog op een zorgvuldige voorbereiding en risicobeheersing wordt een vormvrije m.e.r. beoordeling uitgevoerd. De uitkomsten van de m.e.r.-beoordeling worden bekend gemaakt bij vaststelling van het PIP. In het PIP kan gemotiveerd worden aangegeven waarom er in dit specifieke geval geen m.e.r.-procedure hoeft te worden doorlopen. De kans bestaat dat de vormvrije m.e.r.-beoordeling uitwijst dat er wel een m.e.r. procedure moet worden doorlopen. Dit zal gevolgen hebben voor de planning.

2. FINANCIËN

2.1 Bijdrage provincie onmisbaar in financieringsstructuur

In het project HOV in 't Gooi is de provincie de trekker en initiator. Daarom is de provincie bereid het leeuwendeel van kosten te betalen. Zonder de provinciale bijdrage zal het project geen doorgang kunnen vinden. Gezien de omvang van de investering zijn de betrokken gemeenten niet in staat deze zelf te dragen. De provincie is dan ook budgethouder van het project.

Kosten

In lijn met de procesafspraken met de gemeenten zijn de afgelopen periode de ontwerpen verder uitgewerkt en de kostenramingen aangescherpt. Het taakstellend budget voor dit project is € 107,3 mln (prijspeil 2013) en is gelijk aan de eerdere

afspraken met de gemeenten over het projectbudget. Per deelproject is een risicoreservering opgenomen op basis van de Standaard Systematiek Kostenramingen (SSK). Daarnaast is er ruimte voor de uitvoering van deelprojecten een algemeen project onvoorzien van circa 10% wat in deze projectfase gebruikelijk is. In de onderstaande tabel is het totaaloverzicht van deze projectkosten opgenomen.

Omschrijving	Kosten per deelproject	Investeringskosten (p.p. 2013)
A. Uitvoering deelprojecten 1 t/m 7		€ 84.114.695
DP 1 Fietspad Stadspark	€ 575.843	
DP 2 Huizermaatweg	€ 1.445.000	
DP 3 Busbaan Huizen-Blaricum	€ 15.208.724	
DP 4 Halte Eemnes	€ 3.318.297	
DP 5 Anna's Hoeve	€ 25.613.737	
DP 6 Oosterengweg	€ 33.322.407	
DP 7 VSH – station Hilversum	€ 4.630.687	
B. Algemeen (Projectmanagement)		€ 6.558.305
C. Grondverwerving + nadeelcompensatie		€ 6.900.000
D. Algemeen onvoorzien deelprojecten 1 t/m 7		€ 9.727.000
Totaal		€ 107.300.000

De belangrijkste afspraken in de samenwerkingsovereenkomst met de gemeenten over de financiën van het project zijn:

- Eventueel ontstane budgetoverschrijdingen van deelprojecten worden binnen het projectbudget via verdere versoeringen c.q. schrappen van onderdelen opgevangen zonder dat de functionaliteit van het project daarmee teniet wordt gedaan.
- Om budgetoverschrijding tegen te gaan is binnen elk deelproject een risicoreservering opgenomen. Deze reservering is afhankelijk van het huidige detailniveau van de ontwerpen. Daarnaast is een algemene risicoreservering opgenomen voor het gehele project. De inzet van middelen uit deze algemene risicoreservering behoeft instemming van de stuurgroep.
- Indien een partij aanvullende wensen heeft (wijziging van de scope), dient zij de kosten en risico's van de voorbereiding en uitvoering die hiervoor nodig zijn zelf te dragen.
- De provincie draagt de risico's van een eventuele korting op de rijkssubsidies, evenals excessieve kosten voor grondverwerving en algemene kostenstijgingen (indexering).

- De bijdragen van de gemeenten zijn vaste bedragen.
- De provincie is budgethouder van het project. De gemeentelijke bijdragen worden (in delen) betaald aan de provincie. De provincie draagt de verantwoordelijkheid voor het binnenhalen van de Rijkssubsidies.

Omdat PNH aan de lat staat voor de indexeringskosten van het project zal in de voordracht voor PS worden uitgegaan van de geïndexeerde projectkosten. In onderstaande tabel is aangegeven met welke indexeringskosten rekening dient te worden gehouden. De berekeningen voor deze indexeringskosten zijn gemaakt volgens de GWW Statline 2005=100. Dit is de gemiddelde GWW-indexatie berekend over benodigde grond-en hulpstoffen bij een aantal grote representatieve projecten. Dit is de gebruikelijke werkwijze bij grote PNH-projecten, zoals de N23.

Omschrijving	Indexeringskosten
A. Uitvoering deelprojecten 1 t/m 7	
DP 1 Fietspad Stadspark	€ 54.439
DP 2 Huizermaatweg	€ 121.693
DP 3 Busbaan Huizen-Blaricum	€ 1.436.905
DP 4 Halte Eemnes	€ 311.949
DP 5 Anna's Hoeve	€ 2.427.974
DP 6 Oosterengweg	€ 3.157.038
DP 7 VSH - station Hilversum	€ 438.371
B. Algemeen (Projectmanagement)	€ 195.753
C. Grondverwerving + nadeelcompensatie	€ 230.174
D. Algemeen onvoorzien deelprojecten 1t/m 7	€ 325.203
E. Totaal indexeringskosten	€ 8.699.499

Verder staat de provincie garant voor eventuele excessieve kosten voor grondverwerving. Hiervoor is een bedrag van € 2,25 miljoen gereserveerd.

De totale projectkosten komen met indexering en een extra post excessieve grondverwerving uit op € 118,25 miljoen en bestaat naast investering in OV-infrastructuur ook uit de inpassingsmaatregelen bij Anna's Hoeve door onder meer aanleg van een ecoduct. Dit is hetzelfde bedrag als in het PS-besluit van juli 2012. Het bedrag van € 118,25 miljoen is het maximaal beschikbare budget dat naar verwachting ruim voldoende zal zijn om het project te realiseren. Er is immers rekening gehouden met (financiële) risico's en er zijn afspraken gemaakt in de samenwerkingsovereenkomst over eventuele budgetoverschrijdingen.

Het project ziet er financieel op hoofdlijnen als volgt uit:

Omschrijving	Investeringskosten
A. Uitvoering deelprojecten 1 t/m 7	€ 84.114.695
B. Algemeen (Projectmanagement)	€ 6.558.305
C. Grondverwerving + nadeelcompensatie	€ 6.900.000
D. Algemeen onvoorzien deelprojecten 1 t/m 7	€ 9.727.000
E. Indexering	€ 8.699.000
F. Excessieve grondverwerving	€ 2.250.501
Totaal kostenraming	€ 118.250.000

Dekking

Over de dekking van de verwachte kosten zijn in de samenwerkingsovereenkomst afspraken gemaakt met de partners in de regio. In onderstaande tabel staat de bijdrage per partij aangegeven. De gemeentelijke bijdragen zijn in iedere betrokken gemeente vastgesteld door de gemeenteraad. Deze tabel gaat uit van de maximale projectkosten van € 118,25 miljoen, dus inclusief indexeringskosten en onvoorziene kosten als gevolg van excessieve kosten voor grondverwerving.

Dekkingsbron	Bijdrage in 2012	Bijdrage in 2013
REGIONALE BIJDAGEN		
1. Provincie		
Eigen bijdrage	€ 89.350.000	€ 92.100.000
GEMEENTEN		
2. Hilversum		
a. IBP	€ 2.500.000	-
b. Eigen bijdrage	€ 2.500.000	€ 2.500.000
3. Huizen	€ 750.000	€ 750.000
4. Eemnes		
a. Programma Verder	€ 500.000	€ 500.000
b. Eigen bijdrage	€ 250.000	€ 250.000
5. Laren	€ 250.000	€ 250.000
6. Blaricum	€ 250.000	-
RIJKSBIJDAGEN		
7. AROV-subsidie	€ 11.600.000	€ 11.600.000
8. MJPO	€ 7.300.000	€ 7.300.000
9. BDU	€ 3.000.000	€ 3.000.000
Totaal dekking	€ 118.250.000	€ 118.250.000

De dekking is opgebouwd uit drie onderdelen, namelijk uit de bijdragen van de provincie, de bijdragen van de gemeenten en uit de subsidies van het Rijk.

Zoals uit bovenstaande tabel blijkt zijn er inmiddels twee dekkingsrisico's (sinds het PS-besluit 9 juli 2012) opgetreden:

- IBP-Hilversum. Hiervan was de planning dat er een bedrag van € 2,5 mln zou resterende. Het restant staat op dit moment echter op € 0,- dus op deze middelen kan geen beroep meer gedaan worden.
- Gemeente Blaricum heeft haar bijdrage van € 0,25 mln terug getrokken.

Deze twee ontwikkelingen hebben als gevolg dat de minimale bijdrage van de provincie met een bedrag van € 2,75 mln is gestegen.

De beide rijkssubsidies voor dit project (AROV en MJPO) en de € 3 miljoen aan BDU middelen zijn nog geen harde bijdragen. De subsidies zijn wel beschikt, maar worden pas definitief bij afrekening. Middels deze voordracht wordt aan PS voorgesteld het resterende bedrag aan provinciale middelen ad € 18,9 miljoen (= € 111 miljoen -/- € 92,1 miljoen) te reserveren voor het geval dat
(a) de rijksbijdragen (BDU, AROV en MJPO) lager uitvallen dan € 21,9 miljoen en
(b) de bevoorschotting van de MJPO-bijdrage aan ProRail niet met de uitvoering van de door ProRail projectonderdelen synchroon loopt.

Punten (a) en (b) zijn communicerende vaten en de kans dat de rijksbijdragen (totaal € 21,9 miljoen) niet minimaal € 3 miljoen bedraagt is nihil.

De provinciale bijdrage aan dit project van € 92,1 miljoen is als volgt opgebouwd:

Bijdrage PNH (in mln)	€	€ 92,1
TWIN-H OV-1 HOV In het Gooi (incl Voorbereidingsbudget € 8,85 mln)	61,10	
TWIN-H GR/1.2 Ontsnippering en kwaliteitsimpuls Natuur	1,00	
EXIN-H HOV In het Gooi	20,00	
Inpassingsmaatregelen Anna's Hoeve (reserve Groen)	10,00	
TOTAAL DEKKING PNH (mln)		€ 92,1

Op het moment dat er meer zekerheid is of de vrijgegeven middelen niet volledig uitgeput worden, zal een voorstel over hoe om te gaan met de vrijval van deze middelen. De verwachting is dat in 2015 daar meer duidelijkheid over is. De planning is dat dan het PIP onherroepelijk is en dat de gunning aan een aannemer kan plaatsvinden.

2.2 De co-financiers

Overall project (inclusief bijdrage in voorbereiding)

De co-financiers bij dit project zijn met hun bijdrage weergegeven paragraaf 2.1 van deze projectomschrijving. Naast cofinanciers is bij dit project ook rekening gehouden met het binnenhalen van de volgende rijkssubsidies:

Actieprogramma Regionaal OV (AROV)

Subsidie vanuit het Actieprogramma Regionaal OV

Bedrag: € 11,6 miljoen

Status: De provincie heeft in 2008 beschikking voor een AROV subsidie ontvangen, De subsidie wordt sinds 2009 aan de provincie uitbetaald met een kasritme tot 2020.

Bijzonderheden inzake de AROV-subsidie:

- De gelden zijn alleen inzetbaar op het deel Huizen-Blaricum. Er ligt op dit moment een verzoek bij het Ministerie van I&M om deze middelen in te mogen zetten op het gehele traject.
- De bijdrage van het Rijk bedraagt 46% en is gebaseerd op een kostenraming van € 25 miljoen voor dit deel.
- De uitvoering van het project in Huizen en Blaricum moest starten vóór 1 januari 2013. Hiervoor zijn op deel in 2012 al nieuwe bushaltes aangelegd worden. Deze bushaltes zijn hier noodzakelijk, ongeacht of het project uiteindelijk doorgang zal vinden.
- Het project dient afgerond te zijn voor 31 december 2020.
- Binnen drie maanden na de afronding van het project dient de provincie een accountantscontrole op te sturen naar de subsidieverstrekker.
- De voortgang van het project wordt jaarlijks in november in het BO MIRT besproken. In de voortgangsrapportage dient de stand van zaken mbt de subsidievoorwaarden te worden opgenomen.

Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO):

Het ecoduct uit deelproject 5 Anna's Hoeve komt is opgenomen in het Meerjarenprogramma Ontsnippering.

Bedrag: Er wordt rekening gehouden met een bijdrage van € 7,3 mln.

Status: I&M heeft in voorjaar 2013 een beschikking afgegeven voor het MJPO-programma waar Anna's Hoeve (Groene Schakel) onderdeel vanuit maakt

Voorwaarden/ Bijzonderheden:

- Alleen voor deelproject 5: Anna's Hoeve.
- Subsidie is direct aan ProRail beschikt.

2.3. Is de dekking van de co-financiering van derden geregeld?

Zie paragraaf 2.1 en 2.2.

2.4 Financiële projectinformatie

- **Raming voorbereidingsbudget:** € 8,85 mln
- **Raming oriëntatiefase:** € 0,-
- **Raming voorbereidingsfase:** € 8,85 mln
- **Raming uitvoeringsfase:** € 118,25 mln (inclusief voorbereidingsfase)
- **Raming afrondingsfase:**
- **Financiële meerjarenplanning:**

Hieronder een prognose van de uitgaven voor de komende jaren:

2013: 3%

2014: 5%

2015: 12%

2016: 50%

2017: 30%

2.5 Financiële risico's

De ramingen die ten grondslag liggen aan dit budget zijn gemaakt op basis van de Standaard Systematiek Kostenramingen (SSK). Conform deze systematiek zijn er risicoreserveringen voorzien. De ramingen zijn gecheckt door deskundigen van de betrokken gemeenten, de provincie en ProRail. Uit deze toetsing is gebleken dat er ruim voldoende risicomarges, zoals gebruikelijk bij dit soort projecten, worden gehanteerd. Toch kunnen er financiële tegenvallers komen als er bijvoorbeeld onteigend dient te worden. Indien er toch sprake is van budgetoverschrijdingen zal eerst moeten worden gekeken of door middel van versoberingen in het ontwerp de overschrijding teniet gedaan kan worden. Zie hiervoor paragraaf 2.1.

2.6 Consequenties voor resterende gelden Extra Investeringsimpuls

Na besluitvorming is PS zijn deze gereserveerde budgetten voorlopig volledig uitgeput. PS zullen halfjaarlijks op de hoogte gehouden worden van de voortgang van het project. De financiële voortgang zal hier ook in meegenomen worden. Als er vroegtijdig blijkt dat het vrijgegeven budget niet wordt uitgeput, zal een nieuw voorstel voor inzet van deze middelen aan PS voorgelegd worden.