

Reactienota Hoogwaardig Openbaar Vervoer in 't Gooi Eemnes-Laren



Hov

Colofon

Uitgave

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

Fotografie

Martijn Beekman | Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging

Provincie Noord-Holland | MediaProductie

augustus 2013

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



4 1 | Inleiding

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

5 2 | Thema's en reacties

- 5 2.1 | Tracékeuze
- 5 2.2 | Parkeren
- 5 2.3 | Verkeersveiligheid
- 6 2.4 | Geluid en luchtkwaliteit
- 6 2.5 | Investerings

7 3 | Vervolg

8 4 | Bijlage: beantwoording reacties

INHOUD

1 INLEIDING

1.1 HOV IN 't GOOI

Zowel het wegennet als het spoorweginet 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.

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 Hoogwaardig 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 Eemnes en Laren opgenomen. Met deze nota sluiten we het consultatietraject af en zijn de ingediende reacties en vragen beantwoord. Op basis van deze reacties is het voorlopig ontwerp waar mogelijk aangepast. Dit wordt tijdens een informatiebijeenkomst in september toegelicht. Dit wordt meegenomen in de verdere besluitvorming over de bestuursovereenkomst in het najaar van 2013.

1.3 CONSULTATIE

Tijdens de consultatiefase is een 'keukentafelgesprek' gevoerd met het bestuur van bewonersvereniging 'Eiland van Eemnes'. Daarnaast is op 25 april 2013 een consultatiebijeenkomst gehouden op het kantoor van de BEL-combinatie, waar ongeveer 30 mensen aanwezig waren. Deze bijeenkomst was openbaar en is aangekondigd in het huis-aan-huisblad. Direct omwonenden zijn persoonlijk uitgenodigd via een brief. 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 Grontmij.

1.4 INGEDIENDE REACTIES

In totaal zijn 12 reactieformulieren ingevuld tijdens deze avond. Daarnaast zijn er nog diverse opmerkingen gemaakt en suggesties gedaan via e-mail en telefoon. Deze zijn te vinden in de bijlage, geclusterd naar thema. In verband met de privacy zijn de reacties anoniem gemaakt (genummerd). Als u iets wilt weten over uw eigen vraag of reactie, neem dan contact op via info@hovinhetgooi.nl.

1.5 LEESWIJZER

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

2 THEMA'S REACTIES

2.1 TRACÉKEUZE

Alternatieven ten zuiden of oosten van gepland P+R-terrein

Een aantal inwoners doet een suggestie voor alternatieve locaties van het P+R-terrein en de halte, ten zuiden of ten oosten van het geplande P+R-terrein, omdat zij op deze locaties minder overlast voor omwonenden verwachten. Beide alternatieven zijn niet haalbaar in verband met de verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Een ontsluiting vanaf de Verlegde Laarderweg naar een eventueel P+R terrein in de oksel van de op- en afrit aan de zuidwestzijde van de A27 is niet mogelijk. Er kan namelijk geen in- of uitrit worden gemaakt rechtstreeks op de op- en afrit van de A27, in verband met de verkeersveiligheid en omdat dan ook een kruising moet worden gemaakt van de afrit A27. Dit is in strijd met verschillende regels van Rijkswaterstaat. Ook kan geen ontsluiting vanaf de Verlegde Laarderweg worden gemaakt, door de te overbruggen hoogteverschillen. Hiervoor is onvoldoende ruimte gezien de korte afstand vanaf de aansluiting op de Verlegde Laarderweg/A27.

Ook de optie aan de zuidoostzijde is niet mogelijk in verband met de bereikbaarheid voor het autoverkeer. De hoogteverschillen die overbrugd moeten worden zijn ook hier te groot. Hierdoor zou de halte te ver aan de westzijde komen te liggen. Dit is vooral 's ochtends ongewenst, omdat mensen dan snel de bushalte willen bereiken voor de bus richting Hilversum.

Eerder aangedragen alternatieven

Ook is gevraagd waarom eerder door bewoners aangedragen varianten niet zijn verwerkt. Tijdens het gehele proces, met als uiteindelijk resultaat de nu gekozen oplossing, zijn de plannen door de projectorganisatie en de gemeente regelmatig afgestemd met het bestuur van bewonersvereniging Eiland van Eemnes. Met een aantal kanttekeningen over de inpassing en afscherming van het tracé (o.a. geluidswal en groen), heeft de nu gekozen oplossing de instemming van het bestuur van de bewonersvereniging.

De afgelopen jaren zijn nog twee andere varianten de revue gepasseerd. Het ging daarbij om haltes ten zuiden van het viaduct bij de Verlegde Laarderweg en om een subvariant daarop. Daarbij maakt de bus een lus van 360 graden en komt de halte verder van de snelweg af te liggen, parallel aan de Verlegde Laarderweg. Deze twee varianten hadden niet de instemming van Rijkswaterstaat en waren niet mogelijk om verkeerskundige en veiligheidsredenen.

2.2 PARKEREN

De zorg bestaat dat er onvoldoende parkeerplaatsen aan de Laren-zijde zijn, waardoor er parkeeroverlast ontstaat op de Gooyergracht, Laarderweg en Nieuweweg. We gaan nu in het ontwerp uit van 75 parkeerplaatsen aan de westzijde en 22 extra parkeerplaatsen aan de oostzijde van de snelweg. Dit aantal parkeerplaatsen is bepaald op basis van ervaringscijfers van vergelijkbare P+R-terreinen in Nederland en de beschikbare ruimte. De verwachting is dat er zo ruim voldoende parkeerplaatsen in het plan zijn opgenomen, om overstappers van auto op OV te faciliteren.

Ook is de vraag gesteld of 'sluipparkeren' op de Laarderweg voorkomen kan worden met bijvoorbeeld hekken. Naar aanleiding van deze vraag is het ontwerp aangepast. Daarin wordt het nagenoeg onmogelijk gemaakt om vanaf de Laarderweg door te steken naar de bushalte aan de Verlengde Laarderweg. Dit wordt bereikt door het aanleggen van een greppel (al dan niet met water), een hek en moeilijk doordringbare struiken. Deze maatregelen worden in het vervolg van het project uitgewerkt in overleg met de gemeente Eemnes.

2.3 VERKEERSVEILIGHEID

Er zijn diverse suggesties gedaan voor de verkeersveiligheid van fietsers. Zo wordt een fietsenstalling aan de oostzijde van de verlegde Laarderweg voorgesteld en een veilige fietsroute naar de opstapplaats. Iemand anders stelt voor om de fietsenstalling tussen de rotonde Zuidersingel en het viaduct A27 aan de noordzijde te plaatsen in verband met de verkeersveiligheid. We hebben bij de verder uitwerking van het ontwerp diverse mogelijke locaties van de fietsenstalling bekeken. In verband met de veiligheid hebben we ervoor gekozen om de fietsenstalling en het pad naar de bushalte voor mensen met een beperking (wat aan de noordzijde was voorzien) naar de zuidzijde van de Verlegde Laarderweg te verplaatsen. Hierdoor kan het aantal keren dat fietsers en voetgangers moeten oversteken tot een minimum worden beperkt. De hellingbaan wordt bovendien zodanig ingericht dat deze door mensen met een beperking goed te belopen/berijden is.

Bij de rotonde Zuidersingel wordt ook de zorg geuit over de verkeersveiligheid door de gelijkvloerse overgang voor tweerichtingsfietspaden daar. Dit is een gebruikelijke oplossing voor fietspaden bij rotondes met één rijstrook. Daarnaast heeft, in verband met de veiligheid, al het verkeer op de rotonde voorrang, zowel auto's, fietsers en voetgangers (met een zebra).

2.4 GELUID EN LUCHTKWALITEIT

Ook zijn vragen gesteld over geluid en luchtkwaliteit. Zo is gevraagd wat voor type geluidswal er komt. De bestaande grondwal langs de A27 wordt doorgezet langs de afrit

voor de busbaan. Op basis van die wal worden berekeningen gemaakt van de te verwachten geluidsbelasting op de omliggende woningen. Uitgangspunt is dat de geluidsbelasting niet hoger mag worden dan de bestaande situatie. Indien uit de berekening volgt dat de geluidsbelasting hoger wordt, zullen aanvullende geluidsbeperkende maatregelen genomen worden.

Ook is gevraagd of er nog onderzoek is of wordt gedaan naar geluidsbelasting en of er een berekening is van de uitstoot van fijnstof. In het vervolgtraject worden er in het kader van de planologische procedures nog onderzoeken gedaan naar geluid en luchtkwaliteit. De verwachting is dat de normen voor fijnstof en stikstofdioxide niet worden overschreden en dat het geluid door het busverkeer niet zodanig toeneemt dat aanvullende maatregelen nodig zijn. Mocht echter blijken dat aanvullende maatregelen nodig zijn, dan worden deze genomen.

2.5 INVESTERINGEN

Investing

Aandacht wordt gevraagd voor de kosten van de aanleg. De investeringen in het totale project (prijspeil 2012) zijn ingeschat op 107,3 miljoen. Meer dan de helft van deze investering is bedoeld voor andere zaken dan de HOV-verbinding, waarvan de tunnel Oosterengweg in Hilversum en het ecoduct op Anna's Hoeve de grootste posten zijn. De beheersing van de kosten is een continu aandachtspunt voor het project.

Tijdwinst

Verder wordt gevraagd hoeveel versnelling er gerealiseerd wordt ten opzichte van de huidige lijn 320 op het traject Carpool - ziekenhuis Tergooi. Door de HOV-verbinding wordt de reistijd Huizen-Hilversum zo'n 21 minuten. De HOV-verbinding is daarmee niet alleen sneller dan de huidige lijn 320, maar vooral een betrouwbaarder verbinding waarbij de kans op vertraging erg klein is geworden. Er is geen specifiek onderzoek gedaan naar de toekomstige reistijd tussen de Carpoolplaats en ziekenhuis Tergooi.

Aansluiting ander OV

Ook is gevraagd of de HOV-busverbinding op station Hilversum vooral zal aansluiten op treinen richting Amsterdam of richting Utrecht of Amersfoort. De provincie Noord-Holland probeert altijd samen met de verschillende vervoerders de dienstregelingen van trein en bus zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. In de spits is altijd een goede aansluiting mogelijk tussen de HOV-bus en alle treinen, omdat de bus in een hoge frequentie rijdt (8 maal per uur per richting). In de daluren (4 maal per uur per richting

en 's avonds 2 maal per uur per richting) wordt gekozen voor de treinverbinding waar de meeste mensen gebruik van maken.

Aantal reizigers

Tot slot is de vraag gesteld hoeveel mensen van de HOV-busverbinding gebruik gaan maken. De verwachting is dat in 2020 tussen Huizen en Hilversum 7.400 reizigers per werkdag gebruik zullen maken van deze verbinding. Dat is 2.400 reizigers meer (+47%) ten opzichte van de situatie zonder HOV-infrastructuur.

3 VERVOLG

In het najaar van 2013 nemen de provincie Noord-Holland en 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

Voor het tracédeel bij Eemnes wordt het bestemmingsplan aangepast. Het ontwerp-bestemmingsplan wordt in de tweede helft van 2013 ter inzage gelegd. Hierop kunnen inwoners van Eemnes reageren.

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

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

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

Planning

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

EEMNES-LAREN | inspraakreacties verkregen via de consultatieavond

Nr.	Thema	Omschrijving	Antwoord	Formuliernummers
1	Tracékeuze	Graag toch een alternatief! Waarom zijn vorige door bewoners aangedragen alternatieven niet meegenomen? Deze waren minder belastend voor omwonenden. Ook is gevraagd waarom eerder door bewoners aangedragen varianten niet zijn verwerkt.	Tijdens het gehele proces, met als uiteindelijk resultaat de nu gekozen oplossing, zijn de plannen door de projectorganisatie en de gemeente regelmatig afgestemd met het bestuur van bewonersvereniging Eiland van Eemnes. Met een aantal kanttekeningen over de inpassing en afscherming van het tracé (o.a. geluidswal en groen), heeft de nu gekozen oplossing de instemming van het bestuur van de bewonersvereniging. De afgelopen jaren zijn nog twee andere varianten de revue gepasseerd. Het ging daarbij om haltes ten zuiden van het viaduct bij de Verlegde Laarderweg en om een subvariant daarop. Daarbij maakt de bus een lus van 360 graden en komt de halte verder van de snelweg af te liggen, parallel aan de Verlegde Laarderweg. Deze twee varianten hadden niet de instemming van Rijkswaterstaat om meerdere verkeerskundige en veiligheidsredenen. Deze hadden te maken met: 1 Conflicten tussen auto's en bussen die zullen ontstaan bij het invoegend en uitvoegend busverkeer op de afrit van de A27, op te korte afstand van de snelweg, waar de snelheid van het autoverkeer nog te hoog is ten opzichte van de in – of uitvoegende bus 2 De kruising van de busbaan met de afrit van de A27 (ook onveilig en te weinig uitzicht voor de bus) 3 De te korte invoeg lengte voor de bus om weer op snelheid te komen. Verder voldeden de varianten niet aan de eis dat de gekozen oplossing het verkeer op de A27 niet mag afleiden, eisen voor landschappelijke inpassing en/of was de oplossing onvoldoende toekomstvast. De variant met de keerlus voldeed niet aan de HOV-eisen, in verband met een te groot rijtijdverlies voor een dergelijke hoogwaardige, snelle buslijn. Ook bleek de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers bij deze alternatieven moeilijk of onmogelijk, onder meer in verband met hoogteverschillen, de kruising van op- afritten of een te grote afstand vanaf de P+R terreinen.	9, 9b, 10a
2		Eerder door bewoners aangedragen: graag andere plaats halte en P&R aan A27 (zuid) en aan overkant van de A27 (oost).	Er is geen mogelijkheid om een ontsluiting te maken vanaf de Verlegde Laarderweg naar een eventueel P+R terrein in de oksel van de op-/afrit aan de zuidwestzijde van de A27. Er kan geen in- of uitrit worden gemaakt rechtstreeks op de op- en afrit van de A27, in verband met de verkeersveiligheid. Verder moet dan ook een kruising worden gemaakt van de afrit A27. Dit is in strijd met de regels van Rijkswaterstaat. Ook is ontsluiting vanaf de Verlegde Laarderweg niet mogelijk. Dit komt door hoogteverschillen die overbrugd moeten worden. Hiervoor is onvoldoende ruimte, gezien de korte afstand vanaf de aansluiting op de Verlegde Laarderweg/A27. Zie verder ook de bezwaren genoemd onder nummer 1 en 6.	10a, 10b
3		Voorstel voor andere plaats halte en P&R (zuiden)	Een P+R terrein op de voorgestelde locatie is om verkeersveiligheids- en bereikbaarheidsredenen niet mogelijk. Het P+R-terrein is ingesloten door de afrit, de toerit en de hoofdrijbaan van de A27. Gelijkvloerse kruisingen van lokaal verkeer (fiets+auto+voetgangers) met het verkeer vanaf/naar de A27 staat Rijkswaterstaat om reden van verkeersveiligheid niet toe.	11b
4	Inpassing/ Parke- ren	Parkeren: het aantal parkeerplaatsen aan Larenzijde is onvoldoende, gevolg is dat er geparkeerd gaat worden op Gooyergracht, Laarderweg en Nieuwweg en die is daar niet breed genoeg voor.	We gaan nu in het ontwerp uit van 75 parkeerplaatsen aan de westzijde en 22 extra parkeerplaatsen aan de oostzijde van de snelweg. Dit aantal parkeerplaatsen is bepaald op basis van ervaringscijfers van vergelijkbare P+R-terreinen in Nederland en de beschikbare ruimte. De verwachting is dat er zo ruim voldoende parkeerplaatsen in het plan zijn opgenomen, om overstappers van auto op OV te faciliteren.	2
5		Parkeren: voorkom sluiproutes/sluip-parkeren op Laarderweg dmv bv hekken	Naar aanleiding van de vraag is het ontwerp aangepast. Hierin wordt het (nagenoeg) onmogelijk gemaakt om vanaf de Laarderweg door te steken naar de bushalte aan de Verlengde Laarderweg. Dit wordt bereikt door het realiseren van een greppel (al dan niet met water), een hek en moeilijk doordringbare struiken. Deze zijn parallel aan de Laarderweg voorzien. We werken deze maatregelen in het vervolg van het project uit in overleg met de gemeente Eemnes.	3
6		Parkeerplaats: alternatief voorstel: doe grote parkeerplaats op locatie N/O-oksel (zie ook kaart formulier 12)	Waarschijnlijk wordt niet noordoostzijde (daar ligt de begraafplaats), maar de zuidoostzijde bedoeld. Deze optie is niet mogelijk in verband met de bereikbaarheid voor het autoverkeer. De hoogteverschillen die overbrugd moeten worden zijn te groot. Hierdoor zou de halte te ver aan de westzijde komen te liggen. Dit is vooral 's ochtends ongewenst, omdat mensen dan snel de bushalte willen bereiken voor de bus richting Hilversum.	4, 12

Nr.	Thema	Omschrijving	Antwoord	Formuliernummers
7	Verkeersveiligheid	Rotonde Zuidersingel: zorg om verkeersveiligheid door gelijkvloerse overgang voor tweerichting fietspaden	Verkeersveiligheid is een van de uitgangspunten van het ontwerp. Een fietsoversteek voor 2 richtingen bij een rotonde met één rijstrook is een gebruikelijke oplossing voor fietspaden langs rotondes. Deze oplossing past binnen de geldende ontwerprichtlijnen en binnen de kwaliteitseisen en richtlijnen van de provincie Noord-Holland. Verder heeft al het verkeer op de rotonde voorrang, zowel auto's, fietsers en voetgangers (met een zebra).	1
8		Rotonde Zuidersingel- viaduct A27: fietsenstalling liever aan de noordzijde ivm verkeersveiligheid	Naar aanleiding van de reacties hebben we het ontwerp aangepast. Daarbij hebben we diverse mogelijke locaties van de fietsenstalling bekeken. In verband met de veiligheid hebben we er voor gekozen om de fietsenstalling en het pad naar de bushalte voor mensen met een beperking (wat aan de noordzijde was voorzien) naar de zuidzijde van de Verlegde Laarderweg te verplaatsen. Hierbij kan het aantal keren dat fietsers en voetgangers moeten oversteken tot een minimum worden beperkt. Deze hellingbaan wordt zodanig ingericht dat deze door mensen met een beperking goed te belopen/berijden is. De helling voldoet aan de voorschriften die hiervoor gelden.	1
9		Fietstunneltje: aub geen sluis ivm scootmobiels + graag verboden voor brommers	Het fietstunneltje maakt geen deel uit van het project, maar valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Eemnes. We hebben uw verzoek doorgegeven aan de gemeente. Het is aan de gemeente om een beslissing te nemen voor eventuele maatregelen om het bromfietsverkeer door de tunnel te weren.	5
10		Creëer fietsenstalling aan oostzijde verlegde Laarderweg + veilige weg voor fietsers naar opstapplaats	zie antwoord onder nr. 8.	7
11		Wat voor soort wal gaat er komen?	De bestaande grondwal wordt langs de A27 doorgezet langs de afrit tbv de busbaan. Op basis van deze wal worden berekeningen gemaakt van de te verwachten geluidsbelasting op de omliggende woningen. Uitgangspunt is dat de geluidsbelasting niet hoger mag worden dan de bestaande situatie. Indien uit de berekening volgt dat de geluidsbelasting hoger wordt, worden aanvullende geluidsbeperkende maatregelen genomen.	9b
12		Veiligheid algemeen: graag aandacht voor veiligheid voetgangers en omwonenden	Het aspect veiligheid is een grote factor bij de op te stellen ontwerpen. Onder andere politie en brandweer zullen toetsen of het ontwerp voldoet aan de geldende veiligheidsnormen.	10a
13	Geluid, luchtkwaliteit	Fijnstofberekening?	In het vervolgetraject 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 uit onderzoek blijken dat aanvullende maatregelen nodig zijn, dan worden deze genomen.	9b
14		Geluidsmeting?	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 vervolgetraject worden er in het kader van de planologische procedures geluidsberekeningen gemaakt. Mocht uit de geluidsberekeningen echter blijken dat aanvullende maatregelen nodig zijn, dan worden deze genomen.	9b
15	Investeringsen	Graag aandacht voor de kosten van de aanleg	De kosten voor het totale project (prijsspeil 2013) zijn ingeschat op 107,3 miljoen. De beheersing van de kosten is een continu aandachtspunt voor het project. De investering in HOV is een investering voor de lange termijn. Daarnaast worden met het HOV-geld ook andere doelstellingen gerealiseerd, zoals een ecoduct in Anna's Hoeve, een tunnel van de Oosterengweg, een fietsverbinding tussen beide kanten van het spoor in Hilversum, een HOV-halte met P+R in Eemnes en uitbreiding van P+R in Blaricum.	10a

Nr.	Thema	Omschrijving	Antwoord	Formuliernummers
16		Rijtijden: hoeveel versnelling wordt er gerealiseerd tov huidige lijn 320 op traject Carpool - ziekenhuis Ter Gooi ?	Door de HOV-verbinding wordt de reistijd Huizen-Hilversum zo'n 21 minuten. De HOV-verbinding is daarmee niet alleen sneller dan de huidige lijn 320, maar vooral een betrouwbaarder verbinding waarbij de kans op vertraging erg klein is geworden. Er is geen specifiek onderzoek gedaan naar de toekomstige reistijd tussen de Carpoolplaats en ziekenhuis Tergooi.	6
17		Hoeveel mensen gaan hier gebruik van maken?	De verwachting is dat in 2020 tussen Huizen en Hilversum 7.400 reizigers per werkdag gebruik zullen maken van het openbaar vervoer. Dat is 2.400 reizigers meer (+47%) ten opzichte van de situatie zonder HOV-infrastructuur.	9b
18	Divers	Gaat HOV in 't Gooi op station Hilversum vooral aansluiten op treinen richting Amsterdam of richting Utrecht of Amersfoort?	De provincie Noord-Holland probeert altijd samen met de verschillende vervoerders de dienstregelingen van trein en bus zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. In de spits is er altijd een goede aansluiting tussen de HOV in 't Gooi bus en alle treinen, omdat de bus een hoge frequentie heeft (8x per uur in elke richting). In de daluren (4x per uur in elke richting en 's avonds 2x per uur in elke richting) wordt gekozen voor de treinverbinding waar de meeste mensen gebruik van maken, dit is de intercity naar/van Amsterdam Centraal. Er moet ook rekening gehouden worden met andere aansluitingen. Zoals de aansluiting van lijn 320 bij de P+R in Muiden op lijn 328 naar Amsterdam Bijlmer Arena. Dit kan betekenen dat de aansluiting in Hilversum in de daluren niet altijd optimaal is.	6
19		Verzoek om op de hoogte gehouden te worden. Wil gezien de geschiedenis graag weer eens een gesprek (Randstadtram)	In het tracé houden we rekening met verruiming in de toekomst. De berekende passagiersaantallen zijn nu 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. Uiteraard blijven we in het vervolgtraject blijven graag met u in gesprek.	8

AUGUSTUS 2013

HOV in 't Gooi