

Werkatelier HOV in het Gooi

Hilversum, 18 januari 2010 (Hotel Lapershoek, Hilversum)

Inleiding

Een dertigtal inwoners van het Gooi, vooral vertegenwoordigers van bewonersorganisaties in Hilversum en van andere belangengroepen, namen op maandagavond 18 januari 2010 deel aan de werksessie over HOV in het Gooi. Het doel van het werkatelier was om ideeën en oplossingen op tafel te krijgen voor de ruimtelijke inpassing van een HOV-baan in Hilversum. “Uw input helpt ons om beter zicht te krijgen op wat u als voor- en nadelen ziet van de oplossingen die langskomen. Die input helpt ons om de varianten beter te maken”, zei Erik van der Kooij, die de avond in goede banen leidde. Van der Kooij is als procesbegeleider verantwoordelijk voor de uitvoering van de nadere studie die in januari en februari 2010 wordt gedaan in opdracht van de stuurgroep HOV in het Gooi. Deze stuurgroep bestaat uit gedeputeerde Elisabeth Post (Verkeer en Vervoer), de wethouders Verkeer en Vervoer van Hilversum, Huizen, Eemnes, Laren en Blaricum, en de bestuurder van het Gewest Gooi & Vechtstreek.

Voorgeschiedenis

Erik van der Kooij ging allereerst in op de voorgeschiedenis van HOV in het Gooi. Het project om te komen tot HOV in het Gooi startte in 2004 met verkenningen en studies. De aanleiding was dat delen van het Gooi slecht zijn aangesloten op het openbaar vervoer, in het bijzonder op spoorverbindingen die naar Amsterdam en Utrecht gaan. Dit geldt vooral voor Huizen, Blaricum en Eemnes. Daarnaast zijn er allerlei problemen met de bereikbaarheid van Hilversum. “Alle redenen om mensen te verleiden om meer met openbaar vervoer te gaan reizen, zodat de bereikbaarheidsproblemen kleiner worden”, aldus Van der Kooij.

De studies mondde uit in een voorkeurstracé en in 2009 was men zo ver dat er een besluit genomen kon worden. Besluiten zijn toen echter niet genomen; er waren nog te veel vragen. Zowel voor mensen die in het Gooi wonen als voor mensen die er moeten zijn voor hun werk is een goede HOV-verbinding belangrijk, meent de stuurgroep. Daarom besloot de stuurgroep in het najaar van 2009 om een nadere studie te doen waarbij bewonersgroepen, organisaties en raadsleden nauw betrokken werden. Dit werkatelier is onderdeel van die studie.

Nader studie

De nadere studie omvat vijf onderdelen:

1. second opinion naar de vervoerwaarde;
2. HOV-verbinding in breder perspectief plaatsen;
3. gelijkwaardig onderzoek naar diverse tracéalternatieven;
4. oplossingen laten zien voor ruimtelijke inpassing;
5. zorgen dat tracés verrailbaar zijn (toekomstwaarde).

Vervoerwaarde

Erik van der Kooij laat alle vijf de onderdelen de revue passeren. Het meest uitvoerig gaat hij hierbij in op de second opinion naar de vervoerwaarde. Deze wordt uitgevoerd door professor Henk Meurs, hoogleraar mobiliteit, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling van Radboud Universiteit Nijmegen. Meurs heeft zijn eerste bevindingen en aanbevelingen op 13 en 14 januari gepresenteerd aan belangengroepen respectievelijk gemeenteraadsleden. Zijn conclusie is dat er een forse reizigersgroei is te verwachten van hoogwaardig openbaar vervoer, maar waarschijnlijk wel minder groot dan tot nu toe gedacht op grond van de eerdere quick scan naar de vervoerwaarde. Meurs beveelt daarom aan om de vervoerwaarde nader door te rekenen met meer verfijnde modellen. Na een vraag uit de zaal zegt Erik van der Kooij dat van elke variant de vervoerwaarde zal worden berekend.

Uitgebreide verslagen van de presentaties van prof. Meurs op 13 en 14 januari zijn te vinden op de website www.hovinhetgooi.nl

Breder perspectief

Wat betreft het breder perspectief wordt een studie gedaan in het MRA-gebied naar het verbeteren van de bereikbaarheid met een netwerk van HOV. Het Gooi maakt deel uit van het MRA-gebied (het MRA-gebied is de Metropoolregio Amsterdam). In en vanuit het Gooi is veel pendel; meer dan 50% van mensen die in Hilversum werken komen van buiten Hilversum en heel veel mensen uit Gooi werken in Utrecht of Amsterdam. Aan de hand van kaarten laat Erik van de Kooij zien dat de HOV in het Gooi onderdeel zou kunnen zijn van een toekomstig HOV-netwerk tussen Almere, Utrecht, het Gooi en Amsterdam.

Verrailing

Door de stuurgroep is gevraagd om de mogelijkheden en kosten van (latere) verrailing van de tracévarianten in beeld te brengen met hun effecten op vervoerwaarde. Vandaar dat bij het ontwerp van tracévarianten nadrukkelijke rekening wordt gehouden met eventueel toekomstig gebruik door lightrail.

Vervolg

In januari 2010 zijn verschillende bijeenkomsten met bewonersgroepen, belangenorganisaties en raadsleden, waarvan dit werkatelier er één is. De bijeenkomsten maken deel uit van de nadere studie. In de tweede helft van februari 2010 vindt terugkoppeling plaats van de bijeenkomsten. De aanwezigen van vanavond zullen hiervoor een uitnodiging krijgen.

Begin maart wordt de eindrapportage van de nadere studie verwacht. Dit vormt de basis voor de besluitvorming. In de zomer van 2010 neemt elk gemeentebestuur zijn eigen besluit over HOV in het Gooi.

Vragen

Al gedurende de inleiding door Erik van der Kooij ontstaat soms felle discussie. Ook beantwoordt hij vragen uit de zaal. Een aantal vragen gaat over de inpassing (of de onmogelijkheid daarvan); die kunnen later worden ingebracht in het werkatelier. Andere vragen gaan o.a. over eventuele gefaseerde aanleg, de huidige vervoerwaardecijfers, de onderzoeksmethode van vervoerwaarde, de

spoorlijn tussen Utrecht en Almere, de kosten en baten van openbaar vervoer in vergelijking met autogebruik en de bezetting van de huidige buslijnen. Voor dit laatste verwijst Erik van der Kooij naar het recente 'Buslijnonderzoek Gooi- en Vechtstreek' dat sinds deze week op de website www.hovinhetoogooi.nl staat.

Werkateliers

Na de inleiding staan de eigenlijke werkateliers op het programma. Ter introductie schetst Toon van der Horst van bureau Goudappel Coffeng in vogelvlucht de verschillende oplossingen die zijn bedacht voor de verschillende inpassingspunten. Dit leidt meteen al tot de nodige discussie.

Na de situatieschets gaan de aanwezigen uiteen in drie werkateliers, namelijk:

- Varianten bij station Hilversum
- Arena-variant;
- Spoor-variant.

Elke werkatelier beschikt over kaarten en ander beeldmateriaal waarin de varianten worden verbeeld. Voor de Stationsvariant is bovendien een maquette beschikbaar.

Varianten bij station

Voor de inpassing van HOV in Hilversum en in het bijzonder bij het station, passeert een flink aantal varianten de revue. Met behulp van een maquette buigt een groep zich hierover. "Het is net puzzelen", zo karakteriseert een van de deelnemers dit naderhand.

De groep maakt twee algemene opmerkingen. Het is prima om te kijken naar de inpassing, maar alles overziende moet het wel zo zijn dat het resultaat van de investering die gedaan wordt, voldoende waarde oplevert. Hierbij noemt men nadrukkelijk de leefbaarheid van de omgeving.

Het tweede is dat men zich realiseert dat het verkeer – en niet alleen het openbaar vervoer – op den duur helemaal zal vastlopen als er niet meer openbaar vervoer bij komt. Er zijn verschillende manieren mogelijk om bij het station 'aan te landen'. Bepalend hiervoor is aan welke zijde van het spoor de HOV-verbinding loopt, aan de noord- of de zuidzijde. Enkele varianten en de reacties daarop worden hieronder genoemd.

Oosterspoorplein-variant

- Omwonenden denken dat deze variant veel overlast geeft en ten koste gaat van leefbaarheid en veiligheid.
- De loopafstand van de bus naar het busstation (aan andere zijde spoor) is behoorlijk groot.
- De vraag is of je bij meerijden met overig verkeer nog wel van hoogwaardig kunt spreken?
- De vrees bestaat dat deze variant de positieve punten van de recente herinrichting van de Zuiderweg teniet doet.

Variant 'Lus bij Beatrixtunnel'

- Men vindt deze variant onwenselijk; het is er al krap en druk dus men vraagt zich af hoe de bussen hier kunnen draaien.

Gelijkvloerse variant

- Hierbij kruist de bus het spoor. Hiervoor lijkt zeer weinig ruimte te zijn, waardoor het Wandelpad mogelijk in de knel komt.
- Deze variant is uiteindelijk niet vertrambaar (verrailbaar).

Tunnel-variant

- Al met al lijkt deze variant het minst nadelig in vergelijking met de andere varianten.
- Wel moet gelet worden op de veiligheid bij het begin van het wandelpad.
- De kosten voor deze variant zijn hoog.

Alles-onder-de-grond-variant

Deze variant is nog niet ingetekend; maar de groep oppert het idee van een variant met een ondergronds busstation.

Arenapark-variant

Deze groep heeft gekeken wat je tegen komt op de route via het Arenapark wanneer de HOV vanaf de A27 richting station gaat:

- Een eigen afrit van de A27 voor het HOV is van belang voor de doorstroming van het autoverkeer; daar is in alle varianten ook vanuit gegaan.
- Op de Soestdijkerstraatweg is geen ruimte voor een busbaan. Er loopt een druk fietspad langs, dat zou moeten opschuiven. Maar dit mag niet ten koste gaan van de waardevol geachte bomen. Het fietspad zou daarom mogelijk achter de bomenrij kunnen komen, op het terrein van het ziekenhuis.
- De kruising met het Oostereind wordt binnenkort omgebouwd tot rotonde met tunnel eronder. Het is onwenselijk dat er met HOV weer verkeerslichten komen, want dat zou de hele ombouw tot rotonde zinloos maken.
- De HOV slingert in een aantal bochten over het Arenapark. Met de bus gaat dat nog wel, maar met tram kom je grote problemen tegen. De groep constateert dat dit deel van de route niet vertrambaar is, ook al omdat verderop het spoor gekruist moet worden.
- Een gelijkvloerse kruising van het spoor is met tram is niet mogelijk. Er zou een tunnel moeten komen, maar daarvoor is geen ruimte, want er zou verder geen verkeer meer mogelijk zijn over de Soestdijkerstraatweg. De conclusie is dat er geen oplossing is voor het trambaar maken van dit tracé.

De groep geeft als suggestie om met HOV door te rijden tot station Sportpark en daar het eindpunt te maken. Vanaf station Sportpark kan men dan met andere openbaar vervoer zoals pendelbusjes, het centrum van Hilversum in.

Spoor-variant

In de groep die naar de Spoor-variant heeft gekeken, spitste de discussie zich toe op de kruising Oosterengweg met Mussenstraat. Startpunt voor de gedachtenwisseling was het gegeven dat de gemeente Hilversum de Oosterengweg onder het spoor door wil maken.

- Past een tracé hier wel zowel aan de noordkant als de zuidkant van het spoor?
- Men ziet knelpunten voor de bedrijventerreinen met name aan de noordzijde: zijn ze nog wel bereikbaar, wat zijn de milieugevolgen en economische gevolgen?
- De groep heeft een voorkeur voor een HOV-tracé aan de zuidzijde van het spoor ook vanwege de knelpunten bij de Zuiderweg en het Oosterspoorplein verder richting het station.