

## **Werkatelier HOV in het Gooi**

Huizen, 19 januari 2010 (De Boerderij, Huizen)

### *Inleiding*

Een groep inwoners van Huizen en Blaricum, vooral vertegenwoordigers van bewonersorganisaties en van andere belangengroepen, namen op dinsdagavond 19 januari 2010 deel aan de werksessie over HOV in het Gooi. Het doel van het werkateliers was om ideeën en oplossingen op tafel te krijgen voor de ruimtelijke inpassing van een HOV-baan in Huizen en Blaricum. "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. Zo is Huizen niet aangesloten op het spoor. 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.

### *Nadere 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 en daarbij ook goed te kijken naar de lijnvoering. Van elke variant die in studie wordt genomen zal de vervoerwaarde worden berekend.

Reizigersgroei komt vooral van mensen die een keuze hebben en die nu een reis veelal met de auto maken. In Huizen is daarbij een punt van aandacht het overstappen op de carpoolplaats. De vraag in de vervoerwaardestudie is dan of de winst in reistijd, comfort en betrouwbaarheid opweegt tegen die overstap, waardoor het voor mensen toch aantrekkelijk wordt om voor HOV te kiezen. Uitgebreide verslagen van de presentaties van prof. Meurs op 13 en 14 januari zijn te vinden op de website [www.hovinhetgooi.nl](http://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*

Na de inleiding en ook later op de avond worden vragen uit de zaal beantwoord. Enkele vragen gaan over de inpassing; die kunnen later worden ingebracht in het werkatelier. Andere vragen gaan o.a. over het regionale ov-net, de lijnvoering, de verbreding van de A27, de samenwerking met Rijkswaterstaat, de fasering van de aanleg, een eventuele milieueffectrapportage en verschillende aspecten van de vervoerwaardestudie zoals reistijd en tijdwinst. Voor dit laatste verwijst Erik van der Kooij naar het recente 'Buslijnonderzoek Gooi- en Vechtstreek' dat sinds deze week op de website [www.hovinhetgooi.nl](http://www.hovinhetgooi.nl) staat.

### **Werkateliers**

Na de inleiding staan de eigenlijke werkateliers op het programma. Ter introductie schetst Toon van der Horst in vogelvlucht de verschillende oplossingen die zijn bedacht voor de verschillende inpassingspunten. Na de situatieschets gaan de aanwezigen uiteen in twee werkateliers, namelijk:

- inpassing;
- lijnvoering.

Elke werkatelier beschikt over kaarten en ander beeldmateriaal waarin de varianten worden verbeeld.

#### *Werkatelier Inpassing*

In het werkatelier over de inpassing van de HOV-baan in Huizen is het tracé gevolgd vanaf het busstation tot aan de carpoolplaats bij de A27.

- Vanuit de historie is op veel plekken ruimte gereserveerd voor een ov-infrastructuur. De vraag werd opgeworpen of er behalve deze historische reden, nog meer redenen zijn om het nu ingetekende tracé (met zijn alternatieven) te onderzoeken. Hierop kon geen direct antwoord worden gegeven, maar als er nog meer redenen zijn, dan moeten die aangegeven worden. De lijnvoering en daarmee succes van de verschillende busroutes zal met het verkeersmodel moeten worden onderzocht.
- Inpassing op Huizermaatweg. Op de Huizermaatweg is ruimte voor een busbaan naast de bestaande weg en fietspad. Dit zou echter wel ten koste gaan van de bomen, die ondertussen al flink uit de kluiten gewassen zijn. Een variant is om de busbaan achter de bomenrij te situeren door het fietspad te verplaatsen naar de overzijde van het water. Fietsers krijgen dan een rustige fietsroute en de bomen kunnen gespaard blijven
- Het wordt door de groep als logischer en gunstiger gezien om voorbij de rotonde bij De Haar niet de bocht in de Huizermaatweg te volgen, maar langs het water rechtdoor te gaan.
- Er is vrij lang stil gestaan bij de inpassing bij 3-in-1 en de kruising Huizermaatweg en Bovenmaatweg. Bij de Regentesse heeft men behoorlijk last van verkeerslawaaï. Men vreest voor nog meer geluidsoverlast als de HOV-baan tussen de weg en de bebouwing komt te liggen. Als oplossing is de suggestie om het geheel van weg en busbaan wat op te schuiven door als het ware de binnenbocht te nemen. Op deze wijze komt er mogelijk ook meer ruimte voor een halte. Het lijkt erop dat hier ruimte voor is en dat zal worden

bekeken. Met HOV als aanleiding kan zo ook de situatie voor de bewoners verbeteren.

- Wat betreft de inpassing op de Bovenmaatweg twijfelt men of het allemaal wel past. Hiervoor is nader onderzoek nodig.
- Voor de inpassing bij de atletiekbaan en daar voorbij (de 'badkuip') worden diverse suggesties aangedragen. Een tracé via de 'badkuip' leidt tot diverse kruisingen met langzaam verkeer waardoor de veiligheid mogelijk in het geding is. Het alternatief is om gewoon langs de atletiekbaan rechtdoor te gaan. Hiervoor kan ruimte worden gemaakt door het fietspad dat daar loopt op te heffen en dit kan omdat er vlakbij nog twee fietspaden in dezelfde richting liggen. De busbaan kan dan iets verder van de atletiekbaan worden opgeschoven dan nu is ingetekend. Dit heeft ook een gunstig effect op geluidsoverlast en luchtkwaliteit. Voor het vervolg van het tracé iets verderop moet worden nagegaan of de bouwplannen dit niet in de weg zitten.
- Voor de inpassing voor de bocht naar rechts nabij de Stichtseweg lijkt het logisch om toch rechtdoor te gaan en niet het water over te steken. Het water en de busbaan kunnen als het ware worden 'omgewisseld'.
- Wat betreft de inpassing van het tracé-alternatief via Het Merk en de Randweg is in de tekeningen een halte voorzien ter hoogte van Viersloot. Suggestie is om de halte op te schuiven richting Kruin/Gemeenlandslaan want dan ligt die dichterbij de huizen. Een extra halte is ook denkbaar.
- De route langs Het Merk aan de binnenkant gaat ten koste van een deel van de geluidswal. Een andere optie is om Het Merk iets op te schuiven door aan de westkant van de weg een extra rijbaan te leggen, zodat er aan de andere zijde meer ruimte komt voor de busbaan.
- Tot slot wordt kort stil gestaan bij de verschillende mogelijkheden van inpassing bij de carpoolplaats. Hiervoor worden verschillende oplossingen getoond. Het streven is om hiervan een volwaardige carpoolplaats met een soort busstation te maken. Hiervoor is wel ruimte, maar de grond is in eigendom van derden.

#### *Werkatelier Lijnvoering*

In het werkatelier Lijnvoering zijn vanuit de deskundigheid van de deelnemers veel aandachtspunten naar voren gekomen voor het lijnennet dat ontstaat na ingebruikname van HOV.

- Het HOV rijdt in een rechte lijn van Huizen naar Hilversum en aan de andere kant door richting Amsterdam via Crailoo. Daarnaast blijft lijn 100 rijden. Deze lijn 100 zou op de HOV kunnen aantakken bij de carpoolplaats. Aandachtspunt is dan dat de Bijvanck niet meer in die route zit. Bestudeert zal worden of hier iets aan kan worden gedaan.
- Bij Pythagoras maakt lijn 100 een grote bocht; de suggestie is om die in te korten.
- Ook met HOV moet de frequentie van lijn 100 hoog genoeg blijven.
- Vraag is wat mensen uit Huizen-West en Huizen-Oost die nu via het station Naarden-Bussum naar Amsterdam reizen, zullen gaan doen. Veel reistijdwinst met HOV zal betekenen dat veel meer mensen – ook uit Huizen-

West – er dan voor kiezen om naar station Hilversum en vandaar met de trein naar Amsterdam. Dit wordt in de vervoerwaardestudie nader bekeken.

- Men vraagt om meer haltes langs het HOV-tracé'. Meer haltes zorgen echter voor een langere reistijd. Onderzocht zal worden of het verlies aan reizigers door die langere reistijd opweegt tegen het aantal extra reizigers dat opstapt doordat er meer haltes zijn.
- Een punt van zorg is dat de haltes langs Het Merk ver van de bebouwing liggen wat nadelig is voor de sociale veiligheid.
- Er is ook zorg over de als overstapplaats slecht functionerende carpoolplaats.