

HOV in 't Gooi

Nota van Beantwoording
Behandeling van zienswijzen op het ontwerp PIP

INHOUD

3 | 1 INLEIDING

3 | 1.1 HOV in 't Gooi

3 | 1.2 Ontwerp PIP HOV in 't Gooi

4 | 1.3 Doelstelling van dit document: de Nota van Beantwoording

4 | 1.4 Ingediende zienswijzen

6 | 1.5 Leeswijzer

7 | 2 THEMA'S IN DE ZIENSWIJZEN

7 | 2.1 Waarom een HOV-verbinding: nut en noodzaak van HOV
in 't Gooi

8 | 2.2 Tracékeuze

8 | 2.3 Ouderdom van de gebruikte gegevens in de onderzoeken

8 | 2.4 Bereikbaarheid van woningen en bedrijven voor en na de bouw

9 | 2.5 Geluidsoverlast en luchtkwaliteit

10 | 2.6 Aantasting van de natuur

11 | 2.7 Communicatie

12 | 3 WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP

INPASSINGSPLAN

12 | 3.1 Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

14 | 3.2 Ambtshalve wijzigingen

15 | 4 VERDERE BESLUITVORMING

Bijlage individuele beantwoording zienswijzen

INLEIDING

1.1 HOV IN 'T GOOI

De provincie Noord-Holland en de gemeenten Hilversum, Huizen, Laren en Eemnes werken samen aan de realisatie van een Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding in 't Gooi. De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Zowel het wegennet als het spoorwegnet in 't Gooi zijn overbelast en de verschillende vormen van openbaar vervoer sluiten niet goed op elkaar aan. Verder wijzen de prognoses voor 2020 uit dat het verkeer tegen die tijd nog flink zal zijn toegenomen. Door de verwachte toename van de mobiliteit zal het autoverkeer toenemen wat tot 'verstopping' van de stadscentra zal leiden. Slechtere bereikbaarheid van de stadcentra heeft economische impact. Bedrijven en winkels ondervinden hiervan de nadelige economische gevolgen.

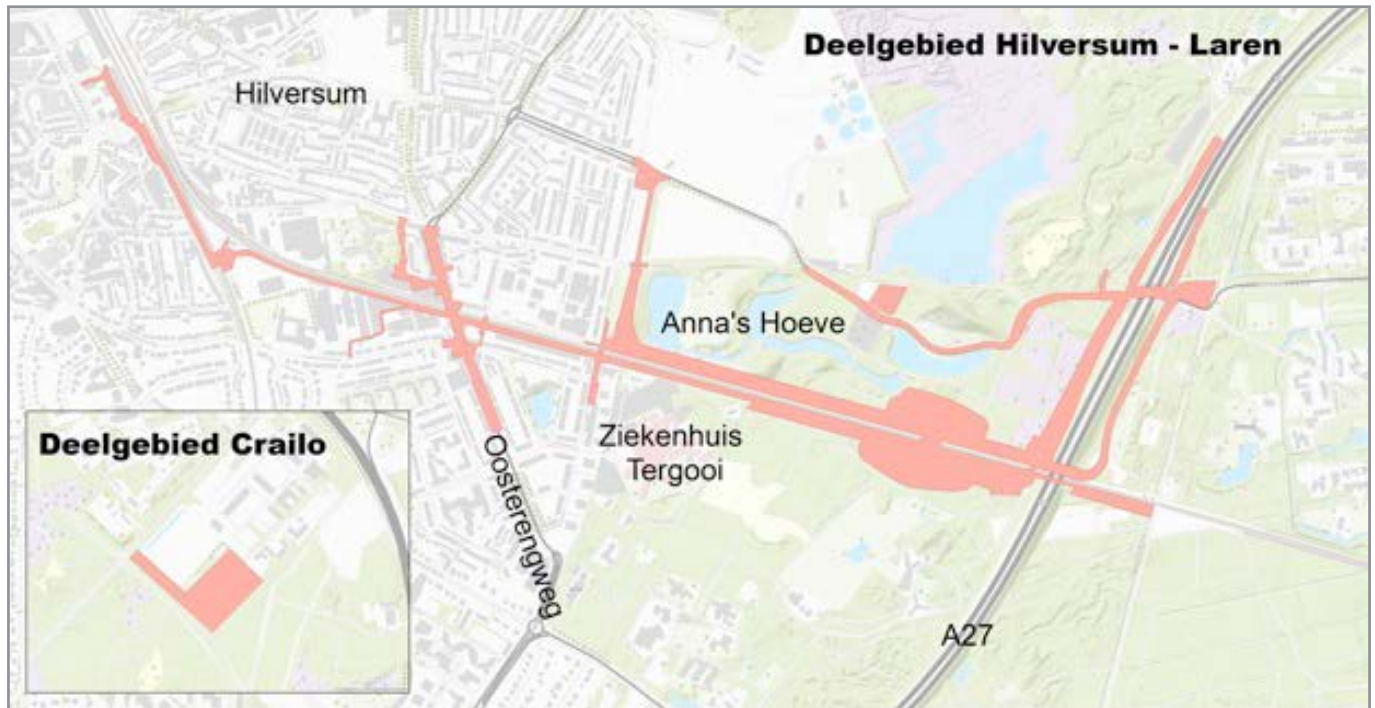
HOV in 't Gooi levert een bijdrage aan het op peil houden van de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische positie van 't Gooi. De HOV-bus vormt daarbij een schakel in het regionale HOV-netwerk (R-net) en zorgt voor een snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere. Deze snelle, hoogfrequente en comfortabele busverbinding is een serieus alternatief voor de auto.

Naast het realiseren van de busbaan is ook een belangrijke doelstelling van het project HOV in 't Gooi om het Nationaal Natuur Netwerk NNN (voorheen Ecologische Hoofdstructuur) te versterken. De zogenaamde Groene Schakel krijgt hierdoor een belangrijke impuls. De doelstelling van natuurverbinding De Groene Schakel is het realiseren van een ecologische verbinding tussen de natuurgebieden in het Gooi (o.a. Bussummerheide, Westerheide, Zuiderheide, Laarder Wasmere) en op de Utrechtse Heuvelrug (o.a. Boswachterij De Vuursche, Landgoed Pijnenburg). Deze natuurverbinding moet de ruimtelijke samenhang van het landelijke natuurnetwerk versterken en daarmee de overlevingskansen voor planten diersoorten vergroten. Met het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve en het bundelen van de verlegde weg met de spoorlijn en de busbaan, wordt het natuurgebied Anna's Hoeve niet meer doorsneden door een verkeersweg. Daarnaast wordt de NNN in de omgeving versterkt door het realiseren van een nieuw ecoduct bij Anna's Hoeve, die de verlegde weg, spoorlijn en busbaan overspant.

1.2 ONTWERP PIP HOV IN 'T GOOI

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben bij besluit van 1 december 2015 het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV in 't Gooi voor de tracédelen in Laren en Hilversum en het Ontwerpbesluit hogere waarden (Wet geluidhinder) vrijgegeven voor de ter inzage legging. Het ontwerp PIP en het Ontwerpbesluit hogere waarden lagen op grond van afdeling 3:4 Algemene wet bestuursrecht en art. 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening van vrijdag 11 december 2015 tot en met donderdag 21 januari 2016 voor een ieder ter inzage.

Het (ontwerp) inpassingsplan heeft betrekking op de projectonderdelen in Hilversum en Laren. Met het inpassingsplan wordt de aanleg van de HOV-busverbinding op grondgebied van de gemeenten Laren en Hilversum ruimtelijk mogelijk gemaakt. Onderdeel van het project, en daarmee ook van het inpassingsplan, is het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve. De gronden waar het besluit betrekking op heeft, zijn gelegen binnen het plangebied dat is aangegeven op onderstaande kaart. Het gebied loopt in de gemeente Laren ter hoogte



van de A27/Anna's Hoeve, langs het spoor, kruist de Oosterengweg en loopt via het Wandelpad en langs Entrada naar het NS-station in de gemeente Hilversum.

Compensatie van natuur vindt plaats ter hoogte van Crailo. Het gebied krijgt via het PIP de bestemming natuur en wordt toegevoegd aan Natuurnetwerk Nederland. Het HOV-tracé in Eemnes is opgenomen in bestemmingsplan Buitenrand van de gemeente Eemnes en valt daarom buiten dit inpassingsplan.

Ontwerp besluit hogere waarden (Wet geluidhinder) HOV in 't Gooi

Bij de vaststelling van het PIP dient de Wet geluidhinder in acht te worden genomen. Op een aantal adressen is sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Het college van burgemeester en wethouders van Hilversum is bevoegd gezag voor een aantal adressen aan de Anthony Fokkerweg, de Minckelersstraat en bouwvlakken gelegen binnen het plangebied van bestemmingsplan Woonwijk Anna's Hoeve. Besluitvorming hierover heeft op 28 juni plaatsgevonden. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland is bevoegd gezag ten aanzien van de Oosterengweg 65 te Hilversum. Besluitvorming hierover heeft op 12 juli plaatsgevonden.

1.3 DOELSTELLING VAN DIT DOCUMENT: DE NOTA VAN BEANTWOORDING

Van de ontwerpbesluiten en de ter inzage legging is conform artikel 3.8 sub b Wet ruimtelijke ordening kennisgegeven. Daarnaast zijn er informatieavonden georganiseerd waar belanghebbenden/omwonenden met medewerkers van het project in gesprek konden gaan. Middels het indienen van zienswijzen kon een ieder opmerkingen en aanmerkingen op het ontwerp PIP inbrengen, op het ontwerpbesluit Hogere waarden konden alleen belanghebbenden een zienswijze indienen.

In deze Nota van Beantwoording zijn de zienswijzen die we ontvangen hebben samengevat en beantwoord. Ook wordt aangegeven in hoeverre de zienswijzen aanleiding hebben gegeven tot wijziging ten opzichte van de ontwerpbesluiten.

1.4 INGEDIENDE ZIENSWIJZEN

In totaal zijn tijdens de ter inzage periode 48 zienswijzen binnengekomen. Hiervan zijn 46 op het ontwerp PIP en 2 op het ontwerp besluit hogere waarden. De zienswijzen op het ontwerp besluit hogere waarden zijn niet ontvankelijk verklaard. De zienswijzen zijn niet afkomstig van de eigenaar of bewoner van de woning waar het besluit hogere waarde betrekking op heeft. Wel zijn

Tabel | Indiener van een zienswijze op het ontwerp PIP HOV in 't Gooi

Nr	Naam indiener
1	Drie, R. de
2	Nuus, Vera
3	Hansman, B.
4	Kool, F.R
5	Brandweer Gooi en Vechtstreek, tav dhr W. Vellekoop
6	Vereniging van eigenaren Anthony Fokkerweg 130- 224, tav. I. Dikken
7	Triebels, M.
8	Keller, C.J.
9	Mafait
10	Stichting Behoud Gooise Heide
11	Hart voor Hilversum, tav M. Heijnen
12	Verhoeven, M.
13	Vliet , C.A.N. van
14	Vermeer, W. mevrouw
15	Bovens, N.
16	Gasunie Transport Services B.V., tav mevr Y. van Atteveld
17	Buhl Fijnmetaalbewerking, tav A.W. Konz
18	TERP! Doorgrondt grond, tav M.T. van der Terp
19	Otto, R.P.L. heer
20	Janike Haakmeester Advocatuur
21	Smallenburg , E.
22	Vermeer, W. mevrouw
23	Vereniging van eigenaren Anthony Fokkerweg 130-224, tav I. Dikken
24	B&W Gemeente Laren, tav. Karina De Graaf
25	B&W Gemeente Almere, tav. Harmen Smedes
26	Connexxion Openbaar Vervoer N.V.. Tav. R.J. Oosting
27	Vos, M. dhr.
28	Dikken, dhr en Ter Horst Dikken, mevr.
29	Stichting behoud Gooise heide, tav J.G. Dekker (voorzitter)
30	B&W Gemeente Eemnes, tav. P. de Cock
31	Gijs Heutink Advocaten
32	Kadry-Kaijser, C.J. mevrouw
33	Plus Vastgoed BV, tav W. de Boer
34	Vrienden van 't Gooi, tav J.G. Jorritsma (voorzitter)
35	Ruijter, G.M
36	Willard, B.
37	Van De Ven Stiekema advocaten
38	GNR Stichting Goois Natuurreservaat, tav B. van der Moolen
39	Zusters Augustinessen van Sint Monica, tav. M. Demmers
40	Harder, J.
41	Tergooi, tav. B.J. Grevink
42	Bewonersvereniging Klein Rome, tav J. Sluitman
43	247 verzamelde handtekeningen, tav bewoners Liebergerweg 101, 105, 111, 206 en 214.
44	van de Brug, dhr J en mevr C.
45	van Heerdt Motoren
46	Jager, M.M.
HW1	Otto, R.P.L. heer
HW2	Ruijter, G.M

deze zienswijzen meegenomen in de beantwoording van de zienswijzen op het Inpassingsplan. Zienswijze 43 betreft een zienswijze ondersteund met 247 verzamelde handtekeningen. Deze zienswijze is als één zienswijze behandeld.

In hoofdstuk 4 is een overzicht van de wijzigingen op het ontwerp PIP weergegeven naar aanleiding van de zienswijzen en naar aanleiding van ambtelijke wijzigingen.

In de navolgende lijst zijn alle indieners van een zienswijze op het ontwerp PIP HOV in 't Gooi op een rij gezet en voorzien van een volgnummer. Het PIP is voorbereid met toepassing van met toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Hierin, noch in enig ander wettelijk voorschrift valt een bepaling aan te wijzen op grond waarvan Provinciale Staten gehouden zijn om een zienswijze in een zienswijzennota te anonimiseren. Het anonimiseren van deze zienswijzen is om die reden dan ook achterwege gelaten.

1.5 LEESWIJZER

De zienswijzen die tijdens de ter inzage periode zijn binnengekomen zijn in deze Nota van Beantwoording gebundeld. In hoofdstuk 2 staan de meest voorkomende vragen en antwoorden daarop, geclusterd per thema. In hoofdstuk 3 worden de wijzigingen opgesomd die doorgevoerd worden in het inpassingsplan naar aanleiding van de zienswijzen. Ook staan hier de ambtshalve wijzigingen vermeld. In hoofdstuk 4 vindt u informatie over de verdere besluitvorming. Een overzicht van alle zienswijzen en de individuele beantwoording daarvan is te vinden in de bijlage bij deze Nota.

THEMA'S IN DE ZIENSWIJZEN

In de verschillende zienswijzen komt een aantal thema's naar voren, te weten:

1. Nut en noodzaak van HOV in 't Gooi
2. Tracékeuze
3. Ouderdom van de in de onderzoeken gebruikte gegevens
4. Bereikbaarheid van woningen en bedrijven voor en na de bouw
5. Geluidsoverlast en luchtkwaliteit
6. Aantasting van de natuur
7. Communicatie met burgers t.a.v. ter inzage periode

2.1 WAAROM EEN HOV-VERBINDING: NUT EN NOODZAAK VAN HOV IN 'T GOOI

De vraag over nut en noodzaak van de HOV-verbinding is een aantal keren terug gekomen. HOV in 't Gooi levert een bijdrage aan het op peil houden van de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische positie van 't Gooi. Meer informatie over de HOV verbinding vindt u in paragraaf 1.1 van de plantoelichting.

Bus 320 voldoet niet

Een aantal indieners geeft aan dat de huidige bus 320 voldoet. Soms wordt daarbij gewezen op doorstromingsmaatregelen die Hilversum in het kader van het Integraal Bereikbaarheidsplan in aanloop op HOV in 't Gooi genomen heeft.

Sinds 2011 rijdt de huidige buslijn 320 in aanloop op HOV in 't Gooi inderdaad al onder de R-netformule. De bus stroomt door de doorstromingsmaatregelen in de bebouwde kom van Hilversum al een stuk beter door dan een aantal jaar geleden. Uit nadere analyse van de rijtijden blijkt dat de snelheid en betrouwbaarheid niet voldoen aan de kwaliteitscriteria voor R-net. Het gevolg daarvan is dat deze lijn in zijn huidige vorm niet kan blijven bestaan: het niet voldoen aan R-netnormen heeft namelijk gevolgen voor de inzet van bijvoorbeeld materieel en ook frequentie waarin bussen rijden.

In de toekomst zal bus 320 niet vlot kunnen blijven doorstromen. De verwachting is namelijk dat door een toename van mobiliteit de verkeersdruk in de bebouwde kom van Hilversum alleen maar zal toenemen. Dit sluit aan bij recente Welvaart en Leefomgeving (WLO) scenario's van het Planbureau van de Leefomgeving (december 2015) die uitgaan van een toename van de personenmobiliteit. Dat geldt ten aanzien van autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen). Vanwege deze groei van het verkeer zal het effect van de uitgevoerde doorstromingsmaatregelen steeds kleiner worden.

De nog te realiseren kwaliteitsverbetering is van een dusdanige omvang dat ingrijpende maatregelen noodzakelijk zijn. Deze kwaliteitsverbetering is in Hilversum, gelet op de beperkte fysieke ruimte, op de bestaande bus route niet haalbaar. Met het HOV-project is deze kwaliteitsverbetering wel haalbaar.

Buslijn 320 zal straks als HOV-bus over het HOV-tracé met nieuwe infrastructuur rijden. De snelbus krijgt voorrang, rijdt deels over een vrije busbaan en kan over het nieuwe tracé vlot doorrijden. De snelbus kan hierdoor stipt volgens de dienstregeling rijden, waardoor de dienstregeling nog strakker kan worden gemaakt. Een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling leidt tot kortere wachttijden op de vertrekhalte en beperkt het risico op het missen van aansluitingen (en daarmee het risico op een langere reistijd). De HOV-bus vormt daarnaast een schakel in het regionale HOV-netwerk R-net en zorgt voor een snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere.

2.2 TRACÉKEUZE

In een aantal zienswijzen wordt een alternatief tracé aangehaald: de Tergooiboog/Zuidboogvariant. Het huidige tracé van de HOV-verbinding tussen de A27 en station Hilversum, zoals opgenomen in het inpassingsplan, is tot stand gekomen na een zorgvuldige afweging van verschillende alternatieven. Hierbij is gekeken naar R-net criteria, vervoerswaarde, exploitatiewaarde, kosten en ruimtelijke inpassing. Het huidige tracé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best uit deze afweging. In juli 2012 is voor het project HOV in 't Gooi het voorkeustracé definitief vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland, na besluitvorming in alle gemeenten en Gedeputeerde Staten. De discussie over tracé varianten ten aanzien van dit tracé deel is met de besluitvorming in 2012 afgesloten.

In 2014 is in de Provinciale Staten vergadering tijdens de behandeling van de vrijgave van het krediet voor het project de Tergooiboog/Zuidboog ter sprake gekomen. Provinciale Staten hebben GS toen opdracht gegeven een PIP op te stellen waarin deze variant niet is meegenomen.

De Tergooiboog/Zuidboogvariant gaat over de Soestdijkerstraatweg en het ziekenhuisterrein. Inpassing van een vrije busbaan langs de Soestdijkerstraatweg is gecompliceerd omdat er grote, ongewenste, ingrepen moeten plaatsvinden. Dit geldt ook voor het deel van de route over het ziekenhuisterrein. Hierdoor zal de bus geheel of gedeeltelijk moeten meerijden met het overig verkeer. Dit leidt tot een lagere betrouwbaarheid. Ook is deze route langer dan het voorkeustracé, wat leidt tot een langere rijtijd.

De tracékeuze is na een zorgvuldige afweging tot stand gekomen en hier wordt niet op terug gekomen.

2.3 OUDERDOM VAN DE GEBRUIKTE GEGEVENS IN DE ONDERZOEKEN

In een aantal zienswijzen wordt gesteld dat de gegevens die gebruikt zijn in de onderzoeken te oud zijn om conclusies op te baseren. Ook wordt er gesteld dat er fouten in zitten. Zo zouden de doorstromingsmaatregelen die de afgelopen jaren zijn doorgevoerd op het huidige tracé van de bus niet verwerkt zijn in de berekeningen.

Het project HOV in 't Gooi heeft een lange looptijd. In 2010 zijn bijvoorbeeld al onderzoeken uitgevoerd om te komen tot een voorkeustracé. Op dat moment zijn er modelberekeningen uitgevoerd om alternatieve tracés te vergelijken. De uitkomsten van de modelberekeningen zijn onder meer gebruikt voor het rapport Vervoerwaarde en exploitatie, waarbij 2010 als uitgangssituatie is genomen. In het (aangepaste) rapport Vervoerwaarde en exploitatie, bijlage 1 bij de toelichting op het Inpassingsplan, hebben wij nader onderbouwd dat de gegevens nog steeds gebruikt kunnen worden.

Er is geconstateerd dat de effecten van de doorstromingsmaatregelen niet verwerkt zijn in de berekeningen. In het aangepast rapport Vervoerwaarde en exploitatie zijn deze nu wel verwerkt. De berekeningen tonen aan dat de effecten van de doorstromingsmaatregelen op de uitkomsten beperkt zijn.

2.4 BEREIKBAARHEID VAN WONINGEN EN BEDRIJVEN VOOR EN NA DE BOUW

In een aantal zienswijzen zijn zorgen geuit over de bereikbaarheid van bedrijven tijdens en na de bouw van de busbaan en de onderdoorgang onder het spoor ter plaatse van de Oosterengweg (hierna tunnel Oosterengweg). Bewoners aan de Liebergerweg hebben, ondersteund met 247 verzamelde handtekeningen van bewoners uit de omgeving, een zienswijze ingediend over de afwikkeling van het bedrijvenverkeer door de woonstraten van de Vogelbuurt en met name de wijziging hiervan als gevolg van de aanleg van de tunnel Oosterengweg. In de gezamenlijke zienswijze presenteren de bewoners een alternatieve ontsluitingsroute voor het bedrijvenverkeer van en naar het Venetapark.

Wij vinden de bereikbaarheid van de bedrijven en van de bewoners van groot belang. Ons uitgangspunt is dat de bedrijven en bewoners tijdens en na de bouw zo goed mogelijk bereikbaar blijven. Voor de bereikbaarheid van de bedrijven op het Venetapark is daarom in het plan een ontsluitingsweg van het bedrijventerrein naar de Liebergerweg opgenomen, over het IFF terrein. Dit wordt de nieuwe toegangsweg voor het bedrijvenverkeer naar het Venetapark. Op deze wijze is het Venetapark tijdens en na de bouw goed bereikbaar. Ook de bedrijven aan de andere kant van de

tunnel Oosterengweg blijven tijdens en na de bouw goed bereikbaar. In vervolg op de zienswijzen hebben wij in de toelichting op het Inpassingsplan duidelijker, door middel van kaartmateriaal, aangegeven hoe de bedrijven bereikbaar zijn tijdens en na de bouw, zie hiervoor bijlage 17 bij de plantoelichting van het Inpassingsplan.

Naar aanleiding van de zienswijze van bewoners, ondersteund met 247 handtekeningen, hebben wij de voorgestelde alternatieve ontsluitingsroute nader onderzocht. Ook is de toename van verkeer in de woonstraten van de Vogelbuurt, als gevolg van de aanleg van de tunnel Oosterengweg, nader onderzocht. Daaruit is gebleken dat de variant die zij aandragen niet haalbaar is. Voor het zware vrachtverkeer is het niet mogelijk om in twee richtingen over en langs de tunnel te rijden. Er is hiervoor te weinig ruimte en dat kan daarnaast verkeersonveilige situaties opleveren. Ook is, zonder ontsluitingsweg over het IFF terrein, tijdens de bouw van de tunnel het Venetapark minimaal twee maanden niet bereikbaar.

Een aansluiting van de Mussenstraat op de Verlegde Weg over Anna's Hoeve (hierna VWoAH) wordt wel als wenselijk gezien. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat deze aansluiting voordelen oplevert voor de ontsluiting van de Vogelbuurt. Het zorgt namelijk voor een vermindering van het verkeer over de Anthony Fokkerweg Noord, zodat hier geen relevante toename in verkeer meer plaatsvindt. De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Anthony Fokkerweg neemt ook niet verder toe. Bovendien rijdt er dan geen vrachtverkeer meer langs de speelstrook. Op de Liebergerweg en Merelstraat zal de toename van het verkeer minder zijn. Voor twee adressen treden er nadelige gevolgen op. De geluidsbelasting op deze adressen neemt toe, maar deze toename is beperkt. Deze verhogingen leiden niet tot aanpassing van het besluit Hogere Waarden. De aansluiting Mussenstraat – VWoAH wordt als wijziging in het PIP doorgevoerd.

2.5 GELUIDSOVERLAST EN LUCHTKWALITEIT

Het onderwerp geluid komt regelmatig aan de orde in de zienswijzen. Specifiek heeft dit onderwerp betrekking op het besluit Hogere Waarden, Wet geluidhinder. Echter ook bij het PIP komt de toename van geluidsbelasting vaak aan de orde. Naar aanleiding van de zienswijzen zijn een viertal aanvullende geluidsreducerende maatregelen afgewogen. Dit zijn:

- een geluidswal aanleggen ter hoogte van de speelstrook langs de Anthony Fokkerweg;
- asfalt aanleggen op de Anthony Fokkerweg in plaats van de huidige klinkers;
- van het geplande zichtscherm langs de speelstrook en VWoAH een geluidsscherm maken;
- een geluidsscherm plaatsen langs de VWoAH ter hoogte van de bouwvlakken gelegen in het plangebied van bestemmingsplan Woonwijk Anna's Hoeve.

Na beschouwing bleek de aanleg van een geluidswal ruimtelijk niet inpasbaar. Het ruimtebeslag is te groot, de speelstrook zou hiermee vervallen. Het aanleggen van asfalt op de Anthony Fokkerweg is niet nodig vanwege de nieuwe aansluiting Mussenstraat – VWoAH. Het effect van een geluidsscherm langs de VWoAH aan de kant van het bouwplan Anna's Hoeve kan nog niet exact bepaald worden omdat de exacte invulling van het bouwplan (locatie woningen en stratenpatroon) nog niet bepaald is. Het plan moet eerst verder uitgewerkt worden voordat de uiteindelijke afweging voor het wel of niet plaatsen van een scherm gemaakt kan worden. Het geplande zichtscherm aanpassen tot een geluidsscherm is een doelmatige geluidsreducerende maatregel. Deze maatregel levert een reductie op van het aantal adressen met een hogere geluidswaarde van 69 naar 20. Deze maatregel wordt genomen en is doorgevoerd in het PIP.

De bewoners langs het Wandelpad maken zich zorgen over de toename van de geluidsbelasting en de luchtverontreiniging als gevolg van de aanleg van de busbaan. Het akoestisch onderzoek heeft echter aangetoond dat er geen overschrijdingen optreden langs het Wandelpad. Ook de spoorwegovergang ter hoogte van het Wandelpad leidt niet tot overschrijdingen van de geluidsbelasting als gevolg van optrekkende bussen. We hebben het onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd conform de wettelijke richtlijnen en eisen. Langs het Wandelpad worden geen normen overschreden. Overigens verwachten wij dat de bussen die op de nieuwe busbaan gaan rijden schoner en stiller zullen zijn dan de huidige bussen. Na realisatie van de vrije busbaan zal er een nieuwe concessie busvervoer van kracht zijn. De huidige concessie loopt tot medio 2019, met de mogelijkheid tot verlenging tot medio 2021. De provincie Noord-Holland wil een verdere verduurzaming van het openbaar vervoer realiseren. In de toekomstige concessie moeten de bussen aan strengere eisen voldoen wat betreft uitstoot van schadelijke stoffen. Het streven is gericht op

‘zero emissie’. Dit betekent dat het aannemelijk is dat de bussen die over de vrije busbaan gaan rijden een lagere uitstoot van schadelijke stoffen hebben dan de huidige bussen. Bij het onderzoek luchtkwaliteit is extra aandacht besteed aan de luchtkwaliteit bij de uiteinden van de tunnelmonden. Op pagina 24 van het luchtkwaliteitsrapport (bijlage 4 van de toelichting) is dit toegelicht. De concentraties bij de tunnelmonden voldoen aan de wettelijke grenswaarden. Het treffen van aanvullende maatregelen is niet noodzakelijk.

2.6 AANTASTING VAN DE NATUUR

Ecologie is een van de belangrijkste onderwerpen bij dit inpassingsplan. De busbaan en de Verlegde Weg over Anna's Hoeve kruisen namelijk een belangrijk natuurgebied, Anna's Hoeve. Het plan heeft een grote impact op dit natuurgebied. Indieners zijn terecht bezorgd over deze impact. Daarom is al in een vroeg stadium ecologisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek heeft geleid tot drie rapporten die als bijlage bij het PIP zijn opgenomen: het rapport Ecologische effectbepaling, het mitigatieplan en het compensatieplan bomen en natuur. In het eerste rapport zijn de effecten van het project op de natuur beschreven, in het tweede rapport zijn de maatregelen beschreven om de effecten te minimaliseren en in het derde rapport is de compensatie van de natuur en de te kappen bomen beschreven.

De belangrijkste vragen uit de zienswijzen hebben betrekking op:

- Natuur Netwerk Nederland (NNN) compensatie. Indieners menen dat er te weinig NNN gecompenseerd wordt en dat er op plaatsen gecompenseerd wordt die niet mogelijk zijn. In sommige gevallen stellen indieners dat compensatie op meer plekken mogelijk is.
- Afscherming. Indieners vinden de afschermende voorzieningen die zijn opgenomen in het mitigatieplan om busbaan, spoor, fietspad en weg uit het zicht te nemen onvoldoende. Ook vindt men het niet duidelijk waar rasters worden geplaatst.
- Aanvullende faunatunnels onder de infrabundel. Indieners wijzen erop dat sommige kaarten in de rapporten een tunnel laten zien die ter plaatse van het spoor ophoudt. Dieren moeten hierdoor over het spoor en daarna weer een tunnel in.
- Kappen van bomen. Indieners vinden het onacceptabel dat er zoveel bomen moeten verdwijnen.
- Inrichtingsvisie Anna's Hoeve. Niet alle maatregelen uit de inrichtingsvisie Anna's Hoeve en het rapport van Alterra worden doorgevoerd.

Voor NNN compensatie hebben wij de Provinciale Ruimtelijke Verordening gevolgd. Wij hebben NNN volgens de saldobenadering gecompenseerd. Dit betekent dat wij voldoende areaal natuur beschikbaar moeten maken voor toewijzing aan NNN, ter compensatie van NNN die als gevolg van het HOV project verloren gaat. Daarnaast moeten wij aantonen dat de kwaliteit van NNN er op vooruit gaat. De compenserende maatregelen die wij uitvoeren dragen bij aan de kwaliteit van NNN. Wij leggen een ecoduct aan en faunatunnels. Hierdoor kunnen dieren de infrabundel passeren. Dit geeft een kwalitatieve impuls aan NNN. In het compensatieplan, dat als bijlage bij het PIP is gevoegd, zijn alle maatregelen te lezen. In Crailo wordt in het kader van het HOV project een stuk grond bestemd als natuur. Deze grond wordt ingericht als NNN. Op deze wijze compenseren wij ook kwantitatief op een juiste wijze, volgens de regels van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Doordat de plannen met betrekking tot parkeren bij het Scoutingterrein op Anna's Hoeve ondertussen verder zijn uitgewerkt, kunnen wij meer grond toewijzen aan NNN binnen Anna's Hoeve. Deze wijzigingen zijn verwerkt in het rapport Ecologische effectbepaling.

Bij het plaatsen van rasters volgen wij de Leidraad Faunavoorzieningen bij Infrastructuur. Op de totaalkaart van het beeldkwaliteitsplan dat in het kader van het HOV project is opgesteld zijn alle rasters aangegeven. Het beeldkwaliteitsplan is op de website van het project HOV in 't Gooi (www.hovgooi.nl) vindbaar.

In het mitigatieplan is een aantal faunatunnels opgenomen. Indieners wezen erop dat deze tunnels niet onder de gehele bundel infrastructuur door liepen. De geplande faunatunnels lopen

echter wel onder de gehele infrabundel door. Wij hebben de kaartjes in het rapport Ecologische effectbepaling aangepast zodat hier geen onduidelijkheid meer over bestaat.

Voor het HOV project moet een groot aantal bomen worden gekapt. Voor het kappen van de bomen geldt verschillende regelgeving. Voor bomen die binnen de bebouwde kom staan gelden de regels (A.P.V.) van de gemeente Hilversum. Voor bomen die buiten de bebouwde kom staan gelden de regels van de Boswet. Vanaf 1 januari 2017 veranderen de regels voor de bomen die buiten de bebouwde kom staan. Tijdens de realisatiefase krijgt het project te maken met de nieuwe regelgeving. Voor iedere boom die binnen de bebouwde kom gekapt wordt moet er een boom herplant worden; indien herplant binnen de ruimtelijke kaders van een project niet mogelijk is, is financiële compensatie mogelijk. De gemeente Hilversum heeft hiervoor een herplantfonds. Voor bomen die buiten de bebouwde kom gekapt worden, moeten nieuwe bomen worden geplant. Dit gebeurt binnen het project en als dit niet mogelijk is buiten het project.

Indieners van zienswijzen hebben aangegeven dat de uitvoering van de maatregelen uit de inrichtingsvisie Anna's Hoeve en de rapporten van Alterra onderdeel moet zijn van het project HOV in 't Gooi. In de adviezen van Alterra worden aanvullende maatregelen beschreven die het functioneren van de Groene Schakel kunnen optimaliseren. De inrichtingsvisie voor Anna's Hoeve beoogt een sturend instrument te zijn in de toekomstige ontwikkeling van het natuur- en recreatiegebied Anna's Hoeve. Zowel de adviezen van Alterra als de inrichtingsvisie maken geen onderdeel uit van het PIP. De wettelijk benodigde mitigerende maatregelen voor het project HOV in 't Gooi staan beschreven in het mitigatieplan, dat als bijlage is opgenomen bij het PIP. De maatregelen uit het mitigatieplan passen binnen de inrichtingsvisie en de adviezen van Alterra.

2.7 COMMUNICATIE

Een aantal indieners vindt het vervelend dat de ter inzage periode heeft plaatsgevonden in december en januari, vanwege de kerstperiode. Om belanghebbenden zo goed mogelijk te informeren zijn we voorafgaand aan de ter inzage legging al gestart met extra communicatie, zoals een persbericht op 1 december, aankondigingen in de huis- aan-huisbladen, nieuwsberichten op de websites van het project en de deelnemende gemeenten, een extra digitale nieuwsbrief vanuit het project, twitter berichten, persgesprekken met bestuurders en extra inloopspreekuren op het projectbureau. Na de feestdagen zijn er twee inloopavonden georganiseerd op donderdag 7 januari en woensdag 13 februari, waar belanghebbenden/omwonenden met medewerkers van het project in gesprek konden gaan.

WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP INPASSINGSPLAN

Hieronder zijn de wijzigingen van de toelichting, de regels en de verbeelding op een rij gezet ten opzichte van het ontwerp inpassingsplan. Het gaat om wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen en ambtshalve wijzigingen.

3.1 WIJZIGINGEN NAAR AANLEIDING VAN ZIENSWIJZEN

Verbeelding

- Naar aanleiding van een zienswijze van stichting Tergooi is de bushalte ter hoogte van de Van Lintschotenlaan circa 20 meter naar het oosten verplaatst, zodat deze voor de OV-afslag Monnikenberg komt te liggen. Naar aanleiding van zienswijzen is er aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de verkeersafwikkeling in de Vogelbuurt en aanvullend onderzoek naar omgevingsaspecten zoals geluid en luchtverontreiniging. Om de geluidsbelasting van de Anthony Fokkerweg Noord te verminderen en de verkeersafwikkeling in de Vogelbuurt te verbeteren is een aansluiting van de Mussenstraat op de Verlegde Weg over Anna's Hoeve toegevoegd.
- Naar aanleiding van een zienswijze van de Gasunie is de afrit van de HOV-baan vanaf de A27 iets opgeschoven. De PIP-grens is hierop aangepast.
- Naar aanleiding van een zienswijze van GNR is de Verlegde Weg over Anna's Hoeve ten oosten van de A27 verschoven richting de A27 zodat de infrastructuur meer gebundeld wordt. Dit biedt voordelen voor de natuur op die locatie.
- Naar aanleiding van een zienswijze van GNR is het in het PIP mogelijk gemaakt om een scherm en wal ten zuiden van het spoor en ten oosten van de A27 fly-over te plaatsen ter bescherming van de fauna.
- Naar aanleiding van een zienswijze van GNR is de bestemming van de Verlegde Weg over Anna's Hoeve ter hoogte van het ecoduct verkeer geworden in plaats van natuur.
- Naar aanleiding van een zienswijze van GNR heeft de weg over Anna's Hoeve vanaf de sportvelden tot aan het scoutinggebouw een natuurbestemming gekregen. De gemeente Hilversum heeft een plan uitgewerkt met een parkeervoorziening voor de scouting ten noorden van het scouting terrein. Hiermee is de dubbelbestemming verkeer en natuur niet meer noodzakelijk voor dit stuk weg. De weg wordt verwijderd. Het scoutinggebouw blijft wel toegankelijk voor laden en lossen en nood- en hulpdiensten.

Regels

- Naar aanleiding van een zienswijze van de Vereniging tot behoud Anna's Hoeve is in de regels van het PIP een voorwaardelijke verplichting opgenomen. De Verlegde Weg over Anna's Hoeve mag in gebruik worden genomen nadat toereikende geluidsmaatregelen zijn uitgevoerd.
- Naar aanleiding van een zienswijze van GNR is de maximale hoogte van de verlichting in de regels van het PIP aangepast van 15 naar 10 meter hoogte.
- Naar aanleiding van een zienswijze van GNR wordt aan de regels toegevoegd dat gronden met bestemming 'Waarde -Ecologie' mede bestemd zijn voor faunatunnels, geleidende rasters en schermen.
- Naar aanleiding van een zienswijze van GNR is de hoogte van bouwwerken is aangepast. Voor bouwwerken ten behoeve van verkeer geldt een maximale hoogte van 10 meter. Voor overige bouwwerken geldt een maximale hoogte van 6 meter.

Plantoelichting

- Naar aanleiding van zienswijzen waarin is aangegeven dat de gegevens die gebruikt zijn bij de berekening van de vervoerwaarde en exploitatie niet meer gebruikt zouden mogen worden is het rapport Vervoerwaarde en exploitatie aangepast. De referentiesituatie 2020 (situatie in 2020 zonder HOV) is geactualiseerd. Hierin zijn de doorstromingsmaatregelen voor de bus die de afgelopen jaren zijn doorgevoerd verwerkt. Ook is nader onderbouwd dat de gegevens nog steeds actueel zijn. In de toelichting is de paragraaf nut en noodzaak hierop aangepast.
- In een aantal zienswijzen is gesteld dat buslijn 320 al R-net waardig is. Hiermee zou er geen noodzaak zijn om de vrije HOV-baan aan te leggen. Door middel van een rijtijdenanalyse is onderzocht of de huidige buslijn 320, over de route carpoolplaats Blaricum – Hilversum station, R-net waardig is. De conclusie is dat de huidige buslijn 320 niet R-net waardig is. Hiermee wordt de noodzaak tot de aanleg van de HOV-baan onderschreven. De uitkomsten zijn verwerkt in een rapportage welke als bijlage aan de plantoelichting is toegevoegd.
De paragraaf nut en noodzaak is aangepast.
- In een aantal zienswijzen zijn vragen gesteld over de noodzaak van de onderdoorgang Oosterengweg. De onderbouwing voor de noodzaak voor de onderdoorgang Oosterengweg is aangepast.
- In een aantal zienswijzen zijn vragen gesteld over de doelstelling van het project om de natuur te versterken. De toelichting op de versterking van de natuur als gevolg van het project is aangepast.
- In een aantal zienswijzen zijn vragen gesteld over de mogelijke verrailing van het tracé. In de beschrijving van het project is nader toegelicht waarom verrailing van de HOV-baan niet aan de orde is. Ook is aangegeven welke aanpassingen nodig zijn voor verrailing.
- In een zienswijze van de brandweer zijn vragen gesteld over de bereikbaarheid van de HOV-baan voor nood- en hulpdiensten. In de plantoelichting is aangegeven dat de HOV-baan voor nood- en hulpdiensten bereikbaar is vanaf de A27 en de Verlegde Weg over Anna's Hoeve.
- In een aantal zienswijzen is aangegeven dat de situatie na aanleg van de HOV-baan ter plaatse van Entrada onduidelijk is. De situatie bij Entrada voor en na de aanleg van de HOV-baan is nader toegelicht.
- Naar aanleiding van zienswijzen van de bewoners aan de Anthony Fokkerweg is in de plantoelichting aangegeven dat tussen de Verlegde Weg over Anna's Hoeve en de speelstrook langs de Anthony Fokkerweg een geluidabsorberend scherm van 2 meter hoogte wordt geplaatst.
- Naar aanleiding van een aantal zienswijzen is er nader toegelicht wat de relatie is tussen project HOV in 't Gooi en de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve.
- Naar aanleiding van zienswijzen van bewoners uit de Vogelbuurt is de geluidsbelasting in de Vogelbuurt vanwege het project HOV in 't Gooi nader toegelicht.
- Naar aanleiding van een zienswijze welke inging op de luchtkwaliteit op de speelstrook langs de Anthony Fokkerweg zijn in de plantoelichting de resultaten van aanvullende luchtkwaliteitsberekeningen beschreven.
- Vanwege een aantal zienswijzen is de NNN salderingsberekening aangepast. Het NNN is op een aantal plekken uitgebreid ten opzicht van het ontwerp dit betreft locaties in de buurt van het scouting terrein en het ecoduct. Ook is NNN verwijderd, dit betreft het gebied van de Verlegde Weg over Anna's Hoeve ter plaatse van het ecoduct.
- Vanwege een zienswijze over de inrichting na afwaarderen van de Weg over Anna's Hoeve is de beschrijving van de inrichting van de Weg over Anna's Hoeve na afwaardering aangepast.
- Vanwege verschillende zienswijzen waarin vragen zijn gesteld over de gegevens welke ten grondslag liggen aan de berekeningen van exploitatie en vervoerwaarde is de beschrijving van nut en noodzaak van het project aangepast en steviger onderbouwd met een nieuwe bijlage 19: nadere onderbouwing van de noodzaak en een aangepast rapportage vervoerwaarde en exploitatie (bijlage 1).
- Naar aanleiding van een zienswijze is in de plantoelichting het vergunningenproces beschreven en is een lijst opgenomen (niet limitatief) van de aan te vragen vergunningen.

3.2 AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

Verbeelding

- De gebiedsaanduiding voor een tijdelijke bouwweg voor de bouw van het ecoduct en de fly-over is aangepast. De gebiedsaanduiding was te ruim. De PIP-grens is kleiner geworden.
- De tijdelijke ontsluitingsweg op het Hoge School voor de Kunsten (HKU) terrein in Hilversum is aangepast. In overleg met de eigenaren is de weg aangepast aan de bouwplannen van de HKU.
- Ter hoogte van de speelstrook langs de Anthony Fokkerweg is de PIP-grens opgeschoven naar de bestemmingsplangrens van de woonwijk Anna's Hoeve. De grens lag op de speelstrook waardoor een gedeelte van de speelstrook de bestemming verkeer zou krijgen.
- Naar aanleiding van aanvullend archeologisch onderzoek is de dubbelbestemming archeologie op enkele plaatsen in de verbeelding en in de regels verwijderd.
- Vanwege verdere uitwerking van de plannen is de verkeersbestemming ter hoogte van de Gooyersgracht Zuid aangepast. Hier wordt een fietsstrook langs de bestaande weg gerealiseerd. Voor deze fietsstrook hoeft de huidige bestemming niet te worden aangepast.
- Een voetpad aan beide zijden langs de Oosterengweg is toegevoegd aan het PIP, hiervoor is de PIP-grens aangepast.
- De dubbelbestemming Waarde-Aardkundig Waarden is aangepast ten zuiden van het spoor langs de geplande busbaan, vanwege de 9e tranche wijziging PMV.
- Een aantal kleine PIP-grens aanpassingen is doorgevoerd vanwege diverse redenen.

Regels

- De gebruiksperiode van de tijdelijke bouwweg is verruimd. De gebruiksperiode is aangepast naar 5 jaar.
- De bouwhoogte van het geluidsscherm langs de A27 maximaal 6 meter geworden. Dit naar aanleiding van aanvullende akoestische berekeningen.
- Voor de deellocatie Stationsgebied is een hoge archeologische verwachtingswaarde opgenomen. De toegestane verstoringsdiepte is verruimd naar 170 cm -mv.

Plantoelichting

- Nader onderzoek en verdere uitwerking van de parkeercompensatie heeft geleid tot aanpassingen in de tekst over parkeren. Bij de plantoelichting zijn 3 bijlagen met betrekking tot parkeren opgenomen (Parkeeraspecten HOV Hilversum, Parkeerbalans en Parkeren Oosterengweg – Zuid).
- Bij de plantoelichting is als bijlage een compensatieplan bomen en natuur toegevoegd. Hierin zijn de compensatiemaatregelen verder uitgewerkt en is geborgd dat de natuurgerichte maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd. In de plantoelichting is hoofdstuk 4 hierop aangepast.
- De tekst in de toelichting waarin gemotiveerd is waarom sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat na realisatie van het project is aangepast.
- De verwijzing naar de Crisis- en herstelwet is aangepast.
- In paragraaf 3.2.2 is de toetsing aan artikel 15, lid 2 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening nader uitgewerkt.
- Aanvullende bodemonderzoeken zijn beschreven.
- Aanvullend archeologisch veldonderzoek karterende fase is beschreven.

VERDERE BESLUITVORMING

3 oktober wordt deze Nota van Beantwoording voorgelegd aan Provinciale Staten ter definitieve vaststelling.

Na vaststelling van het PIP, inclusief de Nota van Beantwoording, door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het PIP, alsmede de bijbehorende stukken, voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Dit besluit zal via dezelfde media bekend gemaakt worden als het besluit over het ontwerp PIP.

Indieners van een zienswijze ontvangen na de definitieve vaststelling (op naar verwachting 3 oktober) de beantwoording op hun ingediende zienswijze per post.

Tegen het definitieve besluit kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State door belanghebbenden die tijdig een zienswijze naar voren hebben gebracht op het Ontwerp PIP. Wie redelijkerwijs niet kan worden verweten geen zienswijze kenbaar te hebben gemaakt, kan eveneens beroep instellen.

Crisis- en Herstelwet

Op het PIP is de Crisis- en Herstelwet van toepassing. Dat betekent onder meer dat bijzondere procedurele bepalingen van toepassing zijn op de beroepsprocedure bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.



INDIVIDUELE BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

BIJLAGE

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
1, 2, 3, 7, 9, 14, 36, 37, 43	1	Nu hebben de bedrijven nog een aansluiting rechtstreeks op de Oosterengweg (ring). Met de tunnel vervalt die aansluiting. De prov/ gem vinden dat de vrachtauto's, busjes, bezoekers, werknemers dan maar via onze woonstraten de bedrijven moeten bereiken.	Naar aanleiding van uw zienswijze hebben wij aanvullend onderzoek laten uitvoeren. De rapportage van dit onderzoek is toegevoegd aan het PIP en vindt u in bijlage 18. Uit dit onderzoek is gebleken dat de geplande ontsluitingsweg Venetapark over het IFF terrein noodzakelijk is om tijdens en na de bouw van de onderdoorgang Oosterengweg het Venetapark bereikbaar te houden. Uit het onderzoek volgt dat het (zeker in situaties dat er wordt geladen en gelost bij Buhl) niet mogelijk is voor vrachtwagens van de Mussenstraat naar het Venetapark te rijden. De beperkte ruimte in combinatie met het medegebruik door fiets- en autoverkeer kan naast onveilige situaties, ook zorgen voor beperkingen in de doorstroming: fiets- en autoverkeer dat tijdelijk geen doorgang heeft. Daarbij zou, om uw voorstel door te voeren, een aantal aanpassingen aan het ontwerp nodig zijn, zoals het verkleinen van de voorziene laad- en los plek en het verkleinen van het trottoir. Dit is niet wenselijk. Uw voorstel van een route in 2 richtingen van - en naar het Venetapark via de Mussenstraat nemen we daarom niet over. Naar aanleiding van uw zienswijze is vervolgens ook onderzocht of een aansluiting van de Mussenstraat op de geplande Verlegde Weg over Anna's Hoeve tegemoet komt aan de bezwaren zoals ze geuit zijn in uw zienswijze. Dit blijkt het geval. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat deze aansluiting voordelen oplevert voor de ontsluiting van de Vogelenbuurt. Het zorgt namelijk voor een vermindering van het verkeer over de Anthony Fokkerweg Noord, zodat hier geen relevante toename in verkeer meer plaatsvindt. De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Anthony Fokkerweg neemt ook niet verder toe. Bovendien rijdt er dan geen vrachtverkeer meer langs de speelstrook. Op de Liebergweg en Merelstraat zal de toename van het verkeer minder zijn. Voor twee adressen treden er nadelige gevolgen op. De geluidsbelasting op deze adressen neemt toe, maar deze toename is beperkt. De aansluiting Mussenstraat – Verlegde Weg over Anna's Hoeve wordt als wijziging in het PIP doorgevoerd.	Ja, ter plaatse van de nieuwe aansluiting Mussenstraat - Verlegde Weg over Anna's Hoeve is de PIP grens aangepast en is de bestemming Verkeer geworden.
2	1	Om draagvlak te houden bij uw inwoners is het nodig te luisteren naar de behoefte van mensen	HOV in 't Gooi is een gezamenlijk regionaal project van de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren en de provincie Noord-Holland. ProRail, Het Goois Natuurreservaat en Rijkswaterstaat zijn als deelgenoten nauw betrokken bij het project. Sinds 2006 zijn er door de diverse colleges, gemeenteraden en het provinciale bestuur democratische besluiten genomen om de realisatie van HOV in 't Gooi mogelijk te maken. Dit laat onverlet dat er inderdaad ook tegenstanders zijn. Het Ontwerp PIP is tot stand gekomen na uitgebreid onderzoek en uitgebreide consultatie van belanghebbende partijen binnen het onderzoeksgebied. Zowel op politiek/ bestuurlijk niveau als op het niveau van overige belanghebbenden (burgers/bedrijven) is intensief contact geweest om de belangen die in het gebied zijn te inventariseren en daarmee op gepaste wijze invulling te geven aan het ontwerp en de inpassing van HOV in 't Gooi. Wij zijn van mening dat het besluit op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen. Er wordt in het Gooi al lang gesproken over de komst van een HOV baan. De colleges in de regio hebben zich eind 2006/ begin 2007 uitgesproken voor verder onderzoek naar een HOV baan tussen Huizen en Hilversum onder regie van de provincie. Dat was het begin van de zogenoemde 'studiefase'. In deze fase zijn onder andere studies uitgevoerd naar vervoerwaarde om nut en noodzaak van het project aan te tonen en naar haalbaarheid. Daarnaast zijn onderzoeken naar vier tracévarianten gedaan. Deze en andere onderzoeken zijn in te zien op www.hovinhetgooi.nl. Eind 2011 is het definitieve voorkeurstracé vastgesteld door - in eerste instantie - de Stuurgroep HOV (met daarin de deelnemende gemeenten), daarna door de afzonderlijke gemeenteraden en vervolgens door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. In juli 2012 is vervolgens door PS het besluit over het tracé genomen. Hierover is gecommuniceerd via diverse persberichten, www.hovinhetgooi.nl en de elektronische nieuwsbrief. Tijdens de planfase is het tracé verder uitgewerkt en hebben we de omgeving nauw betrokken tijdens een consultatietraject, dat per gemeente werd georganiseerd (2013). Omwonenden en belanghebbenden zijn per brief uitgenodigd voor de verschillende bijeenkomsten. De verkregen input is verzameld en voorzien van een reactie en hebben geleid tot aanpassingen in het ontwerp. Hiervoor zijn per gemeente reactienota's opgesteld (zie hiervoor www.hovgooi.nl). In de fase daarna zijn we door middel van zogenoemde keukentafelgesprekken in gesprek gegaan met de omgeving, waarbij is ingezoomd op de tijdelijke bouwsituatie en eindsituatie. Het ontwerp PIP is conform afdeling 3.4 Awb ter inzage gelegd en er is conform het gestelde in de awb kennis gegeven van het ontwerp PIP in bijvoorbeeld lokale huis aan bladen. Daarnaast zijn er informatieavonden georganiseerd waarbij belanghebbenden/omwonenden met medewerkers van het project in gesprek konden gaan. Door middel van het indienen van de zienswijzen konden belanghebbenden opmerkingen en aanmerkingen op het ontwerp PIP inbrengen, die in sommige gevallen aanleiding hebben geven tot aanpassing van het plan.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
2	2	Vrachtwagenverkeer hoort niet door een woonwijk	Het feit dat vrachtwagenverkeer door de betreffende woonwijk rijdt, is inherent aan de ligging van bedrijven in dan wel nabij deze woonwijk. Ook in de huidige situatie rijden er vrachtwagens door de wijk.	Nee
4	1	De komst van een HOV-verbinding met Huizen met een goede aansluiting op het regionale ziekenhuis Ter Gooi en de realisatie van de natuurverbinding op Anna's Hoeve vinden wij zinvolle projecten. Wij vinden het belangrijk om dit te vermelden, want we zijn de stemmingsmakerij rond het project langzamerhand een beetje zat. Wij hopen dat de betrokken overheden nu vaart gaan maken. Het resultaat van vertraging is meestal dat het project fors meer gemeenschaps-geld kost. De verlegging van de autoweg over Anna's Hoeve ten behoeve van een betere natuur-verbinding juichen wij ook toe. Wij verwachten dat de huidige geluidsoverlast van de spoor-wegovergang- en het geluid van de verkeersweg Oosterengweg voor ons zal afnemen. Hierdoor verwachten wij dat ons woongenot zal toenemen. Natuurlijk zijn er ook minder leuke aspecten voor individuen en bedrijven, maar het project dient beoordeeld te worden op haar gehele impact. Ook als de gemeente "Huizen en Blaricum afhaken blijven de voordelen voor Hilversum volgens ons groot. Wij verzoeken u om dan niet op basis van rancune ook in Hilversum de stekker uit het project te trekken, maar doen in dat geval een beroep op uw verstand en het project binnen de grenzen van Laren en Hilversum wel te realiseren. Stoppen met het project in Hilversum zou een miskening zijn van de energie die veel inwoners de afgelopen jaren in het project hebben gestoken om de inpassing beter te maken. Door de verbinding kan de bus vlot naar het Station en komt deze niet in de dagelijkse file via de Soestdijkerstraatweg, Emmastraat en het Achterom terecht.	Wij waarderen uw instemming met HOV in 't Gooi. HOV in 't Gooi levert een bijdrage aan het op peil houden van de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische positie van 't Gooi en geeft daarnaast inderdaad ook een impuls aan natuurgebied Anna's Hoeve. De provincie Noord-Holland en de gemeenten Hilversum, Huizen, Laren en Eemnes werken samen aan de realisatie hiervan. Zoals bekend onderzoekt de gemeente Huizen al enige tijd op welke wijze zij invulling wil geven aan het begrip HOV in haar gemeente. Over nut- en noodzaak van hoogwaardig openbaar vervoer in de regio is geen discussie. Dit wordt in alle collegeprogramma's onderschreven, ook in die van de colleges van Huizen en Blaricum. Om te voorkomen dat de ingebruikname van de busbaan door de onzekerheid in Huizen naar achteren zou schuiven, is in 2015 besloten het PIP in 2 fasen uit te voeren. Met het nu voorliggende PIP ('fase 1') worden de benodigde maatregelen in Hilversum en Laren mogelijk gemaakt. In een volgende fase, die zal starten zodra er duidelijkheid en overeenstemming is met betrekking tot Huizen en Blaricum, zullen de benodigde maatregelen daar mogelijk gemaakt worden middels een apart PIP of gemeentelijke bestemmingsplannen.	Nee
4	2	In deelproject 6 wordt een tunnel aangelegd. Het complex waar ons huis deel van uit maakt heeft een ondiepe fundering die op de zandige bodem rust. Grondverzakkingen als gevolg van heuvelwerkzaamheden of hevige trillingen kunnen effect hebben op de bouwkundige staat van ons huis. Wij zijn bezorgd over de mogelijke gevolgen van de bouwwerkzaamheden die door dit Provinciale Inpassingsplan mogelijk worden gemaakt. De bouw van twee eerdere tunnels (fiets-tunnel station en Amaliatunnel Oostereind) leverde in de gemeente grote problemen op vanwege de in de ondergrond aanwezige zwerfkeien. Hoewel met het PIP nog geen bouwvergunning wordt verstrekt willen wij toch nu al onze zorgen met uw delen. Wij dringen erop aan dat voortgaand aan de werkzaamheden een driedimensionale inmeting plaatsvindt van onze woning inclusief een visuele schouw. Daarmee wordt een nulmeting van de woning verkregen. Bij eventuele schade is het dan duidelijk waardoor deze is veroorzaakt.	Wij begrijpen uw zorgen. Voor bewoners kan er hinder ontstaan tijdens en na de bouw. De busbaan en de verlegde weg worden uiteraard zo goed mogelijk ingepast om te voldoen aan de wettelijke normen. Het is mogelijk dat ten gevolge van de aanleg van project HOV in 't Gooi bewoners en/of bedrijven schade lijden. In bepaalde gevallen komt de schade die als gevolg van de realisatie van het project optreedt voor vergoeding in aanmerking. U kunt na vaststelling van het PIP door Provinciale Staten een planschadeclaim indienen, mocht u van oordeel zijn dat sprake is van schade als gevolg van de realisatie van de HOV-baan. Overigens is planschade altijd een tegemoetkoming en niet een volledige schadeloosstelling. Verder kennen wij de Regeling Nadeelcompensatie; schade die voortvloeit uit het handelen van de provincie kan voor vergoeding in aanmerking komen. U vindt hierover meer informatie op www.hovgooi.nl . Voor schade die onverhoopt ontstaat tijdens de bouw (bouwschade) is de toekomstige aannemer aanspreekbaar. Voor aanvang van de werkzaamheden wordt een nulopname van de bouwkundige staat van uw woning gemaakt. Daarbij wordt een schouw uitgevoerd. De toekomstige aannemer(s-combinatie) wordt een zekere mate van flexibiliteit geboden bij het uitwerken van het ontwerp en het uitvoeren van de werkzaamheden. Hoewel enige vorm van overlast voor de omwonenden nooit helemaal is uit te sluiten, wordt de aannemer uitgedaagd de overlast vanwege de bouwactiviteiten tot een minimum te beperken.	Nee
4	3	Wij zouden ook graag helder hebben wie is aan te spreken op schade? De provincie, de gemeente, de aannemer, het ingenieursbureau of nog een ander? Regel dit s.v.p. goed in uw aanbesteding en bespaar ons dat wij hierover jarenlang rechtszaken moeten voeren.	Zie beantwoording onder 4.2 (hierboven).	Nee
4	4	Op de kruising van de Oude Amersfoortseweg en de Oosterengweg komt er een rustig plein voor terug. Wij willen de suggestie doen dat dit plein met veel groen wordt ingericht en niet het zoveelste versteende plein van Hilversum wordt. Dat kan geregeld worden door het plein nu al groen te bestemmen. Wij hopen dat het plaatje in par 2.6 van de toelichting van dit Provinciaal Inpassingsplan werkelijkheid wordt en dat het er straks niet volstaat met geparkeerde auto's.	Het plein op de kruising van de Oude Amersfoortseweg en Oosterengweg krijgt niet de bestemming Groen. De voorziene bestemming is Verkeer. Binnen deze bestemming zijn onder meer parkeerplaatsen en groenvoorzieningen mogelijk. Parkeervoorzieningen zijn nodig in verband met de parkeerbalans. De (gedeeltelijk groene) aankleding van het plein is geborgd in het Beeldkwaliteitsplan, waarin bomen zijn voorzien ter plaatse van het plein. Het Beeldkwaliteitsplan is te vinden op de projectwebsite van HOV in 't Gooi: www.hovgooi.nl .	Nee
4	5	Omleidingsweg HKU en overlast vrachtwagenverkeer Oude Amersfoortseweg De Oude Amersfoortseweg is een smalle straat met veel fietsverkeer. Dit moet nu gecombineerd worden met grote zware levensgevaarlijke vrachtauto's naar de VSH-vestiging. In het verleden is door veel bewoners van de Oude Amersfoortseweg bepleit dat het zware vrachtwagenverkeer gebruik mag maken van de busbaan tussen de VSH en de Oosterengweg. Daarmee kan de huidige overlast worden teruggedrongen en wordt de Oude Amersfoortseweg een stuk veiliger. De gemeente heeft ons verteld dat dit niet kon omdat de provincie dat niet wilde. Nu blijkt dat een verbinding tussen de Oude Amersfoortseweg en een traject langs het spoor mogelijk is en willen wij u in overweging geven om het vrachtwagenverkeer ook in definitieve situatie vanaf de VSH over deze verbindingsweg te leiden. Technisch is het mogelijk. De gemeente kan deze weg op een later tijdstip verlengen tot aan de VSH.	Wij hebben hier naar gekeken en het gebruik van vrachtwagenverkeer op de busbaan is niet inpasbaar. Het gebruik van de busbaan door derden (vrachtwagenverkeer) is daarnaast niet toegestaan (beleidsregel medegebruik busbanen en busstroken Noord-Holland, nr 2011-52051, 25 oktober 2011). De bedoelde 'verbinding tussen de Oude Amersfoortseweg en een traject langs het spoor' is zoals u aangeeft een tijdelijke maatregel. Deze route zal alleen tijdens de bouw van de onderdoorgang Oosterengweg in gebruik zijn om de panden Oosterengweg 42-46 en de appartementen langs de Oosterengweg 48-52 bereikbaar te houden. De tijdelijke ontsluitingsweg loopt over het parkeerterrein van het naastgelegen HKU-pand. Na afronding van de werkzaamheden worden de gronden weer in gebruik genomen als parkeerterrein. Het definitief wijzigen van de situatie ter plaats maakt geen onderdeel uit van het project HOV in 't Gooi.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
4	6	Nachtrust Wonen langs het spoor geeft geluidsoverlast. Aan het passeren van de trein en het geklingel van de spoorbomen raak je gewend. Het is een regelmatig geluid en het hoort erbij. Waar je niet aan went is het zware gedreun en gebrom van machines gedurende de nacht. Dit geluid houdt je structureel uit je slaap. Gelukkig komt dit zelden voor en ProRail waarschuwt altijd netjes. ProRail voert werkzaamheden aan het spoor meestal binnen de tijdsperiode van een weekendafsluiting of een nacht uit. Dat is niet fijn maar het is te overzien. De bouw van de tunnel zal echter niet in een dergelijke korte tijdsperiode realiseerbaar zijn. Het treinverkeer zal waarschijnlijk moeten blijven rijden. Onze verwachting is daarom dat er veel 's-nachts gewerkt zal worden over een lange tijdsperiode van meerdere weken of maanden. Goede nachtrust is noodzakelijk om overdag goed te kunnen blijven functioneren. Zowel in familieverband als op het werk. Wij vinden het een reële eis dat omwonenden, wanneer er nachtelijke overlast zoals omschreven verwacht kan worden, een alternatieve slaapplek in een hotel in Hilversum wordt aangeboden op kosten van de provincie of de bouwer. Regel dit s.v.p. goed in uw aanbesteding en bespaar ons een jarenlang rechtsgang voor een redelijke vergoeding van de immateriële schade als gevolg van het niet goed functioneren op het werk door slapeloosheid. Slapeloosheid kan tot arbeidsconflicten en disfunctioneren leiden met ontslag tot gevolg.	De werkzaamheden aan de onderdoorgang Oosterengweg vinden grotendeels plaats gedurende de dagperiode. Alleen wanneer gewerkt moet worden aan het spoor en er geen treinen kunnen rijden zal in de weekenden en 's nachts worden gewerkt. Hoeveel weekenden en nachten de aannemer aan het spoor aan het werk zal zijn, is nog niet bekend (dit hangt onder meer af van de uitvoeringsplanning van de aannemer) maar dergelijke werkzaamheden zullen incidenteel plaatsvinden en niet structureel. De omgeving zal hier tijdig over worden geïnformeerd. Ook zal u tijdig geïnformeerd worden over mogelijke schade vergoedingen en de mogelijkheid van alternatieve slaapplekken vanwege nachtelijke werkzaamheden.	Nee
5	1	Ten aanzien van de externe veiligheid heeft Brandweer Gooi en Vechtstreek een adviesrol welke voor het vervoer van gevaarlijke stoffen uiteengezet is in bijlage 1. Voor inrichtingen met gevaarlijke stoffen gelden gelijkwaardige adviespunten. Deze zaken worden naar mijn mening correct aangegeven in dit ontwerp en voor wat betreft de Externe Veiligheid kan geconcludeerd worden dat deze in voldoende mate behandeld is binnen dit ontwerp inpassingsplan in paragraaf 4.11 op pagina 62-64.	Wij vinden het prettig te horen dat u instemt met de wijze waarop wij het onderwerp externe veiligheid in het inpassingsplan hebben opgenomen.	Nee
5	2	Ten aanzien van de bereikbaarheid van incidenten gelden voor de gezamenlijke hulpdiensten in alle gevallen de voorwaarden uit de Handreiking bereikbaarheid hulpdiensten 2014 van de gezamenlijke hulpdiensten uit Gooi en Vechtstreek en Flevoland. Deze is als aparte bijlage toegevoegd.	De voorwaarden uit de Handreiking bereikbaarheid hulpdiensten 2014 van de gezamenlijke hulpdiensten uit Gooi en Vechtstreek en Flevoland zijn bij de projectorganisatie bekend en zijn in overleggen met de betrokkenen projectspecifiek besproken.	Nee
5	3	Op pagina 35 wordt correct melding gemaakt van de aan te leggen tijdelijke overgang voor de nood- en hulpdiensten. Deze melding ontbreekt echter in de tekst bovenaan pagina 16. Hierdoor is op deze pagina onduidelijk dat dit betrekking heeft op het reguliere verkeer en niet op de nood- en hulpdiensten. Een korte verwijzing naar de (beschrijving van de) tijdelijke overgang is wenselijk.	U merkt terecht op dat in de tekst in de toelichting op het Ontwerp PIP geen melding werd gemaakt van de aan te leggen tijdelijke overgang voor nood- en hulpdiensten. De toelichting op het PIP is op dit onderdeel aangepast.	Nee
5	4	Op pagina 23 wordt in paragraaf 2.5.1 correct vermeldt dat de aansluiting met slagbomen toegankelijk is voor de hulpdiensten. In het vooroverleg is besproken dat deze aansluiting voor de nood- en hulpdiensten bereikbaar moet zijn vanaf (en richting) zowel de HOV-baan als de (verlegde) weg over Anna's Hoeve. Dit zien wij graag terug in dit plan omdat dit van belang is voor de toe te passen bochtstralen in het uiteindelijk ontwerp.	We hebben uw opmerking verwerkt. De bedoelde aansluiting voor de nood- en hulpdiensten wordt bereikbaar gemaakt vanaf de HOV-baan en de Verlegde Weg over Anna's Hoeve, en richting de HOV-baan en de Verlegde Weg over Anna's Hoeve.	Nee
5	5	Daarnaast zien wij, zoals besproken in het vooroverleg, graag terug in dit plan dat de HOV-baan ook gebruikt zal worden door de nood- en hulpdiensten in geval van spoed. Belangrijk hiervan is dat de ambulance vanaf Tergooi toegang heeft tot de HOV-baan in zowel de richting van het centrum als de richting van de A27. Dit geldt, in mindere mate, eveneens voor de brandweer en politie.	Nood- en hulpdiensten zullen in geval van calamiteiten ook gebruik mogen maken van de HOV-baan. De busbaan is toegankelijk vanaf het busstation in Hilversum en vanaf de A27. In het PIP is geen afslag opgenomen vanaf de busbaan in de richting van het Tergooi ziekenhuis, maar deze aftakking is wel opgenomen in het bestemmingsplan Monnikenberg. De realisatie van deze aftakking valt echter buiten de scope van het project HOV in 't Gooi. Na realisatie van de aftakking kunnen via deze aftakking bussen (en nood- en hulpdiensten) afslaan richting ziekenhuis.	Nee
5	6	Op pagina 27 wordt een ontwerp gepresenteerd van de ongelijkvloerse kruising Oosterengweg ten noorden en zuiden van het spoor. Brandweer geeft aan dat voor de nood- en hulpdiensten geldt dat de objecten (panden) aan weerszijde van de Oosterengweg ook in de eindsituatie bereikbaar moeten zijn. Hiervoor zal bij het definitief ontwerp bekeken moeten worden of de bochtstralen voldoen aan de eisen van de brandweer. Daarnaast moet bij het ontwerp bekeken worden of de objecten voldoende snel bereikbaar zijn bij toepassing van éénrichtingsverkeer.	De bereikbaarheid van de panden aan de Oosterengweg voor nood- en hulpdiensten in de eindsituatie is aangegeven in het Beeldkwaliteitsplan (www.hovgooi.nl) en op het kaartmateriaal in de nieuw aan het PIP toegevoegde bijlage 23 'Notitie Zichtbaarheid en Bereikbaarheid'. Het Beeldkwaliteitsplan zal onderdeel uitmaken van het contract met de aannemer, in het kader van het PIP dient het te worden beschouwd als indicatief document. Het bij het project betrokken ingenieursbureau verzamelt de diverse eisen ten behoeve van het BLVC-kader (BLVC = Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie). Met de nood- en hulpdiensten vindt hierover al regulier overleg plaats. De uitvoerende marktpartij zal na gunning het BLVC-plan opstellen op basis van deze eisen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
5	7	Zoals aangegeven staat de tijdelijke overgang voor de nood- en hulpdiensten correct vermeldt op pagina 35. In vooroverleg is besproken dat als voorwaarde voor deze tijdelijke overgang de verkeersrichting in zowel de Compagnieweg als de Zeevaertweg omgedraaid zou moeten worden. Dit is belangrijk voor zowel een snellere bereikbaarheid van de Van Riebeeckweg als het ontlasten van de Oude Amersfoortseweg ter hoogte van basisschool de Dubbeldekker. Daarnaast zal bekeken moeten worden of er ter hoogte van deze overgang en de zuidelijke "uitgang" aan de Oude Amersfoortseweg een tijdelijk stop- en parkeerverbod ingesteld moet worden. Het parkeerterrein aan het spoor op deze locatie (twee-vier-negen) wordt op dit moment veelvuldig gebruik voor laden en lossen.	Het omdraaien van de verkeersrichting in de Compagnieweg en de Zeevaertweg wordt meegenomen bij het uitwerken van de verkeersmaatregelen in het bereikbaarheidsplan. Hetzelfde geldt voor het instellen van een tijdelijk stop- en parkeerverbod ter plaatse van de tijdelijke spoorwegovergang voor nood- en hulpdiensten en de zuidelijke 'uitrit' van deze overgang aan de Oude Amersfoortseweg.	Nee
5	8	Op pagina 62 wordt in paragraaf 4.11 correct vermeld dat bij het ontwerp van de afscherming van de HOV-baan (geluidscherm of hekwerk) rekening behouden moet worden met zowel de bereikbaarheid als de mogelijk om veilig te ontvluchten vanaf de HOV-baan In geval van een calamiteit.	[geen antwoord nodig]	Nee
5	9	In de commentaarnota (bijlage 14) staat correct vermeldt dat de veiligheidsregio betrokken zal worden bij het opstellen van het programma van eisen. Daarnaast zal het noodzakelijk zijn dat de veiligheidsregio (de nood- en hulpdiensten) nauw betrokken worden bij het opstellen van het uitvoeringsontwerp, zowel in de voorlopige als definitieve versie.	Dat klopt. Het bij het project betrokken ingenieursbureau verzamelt, zoals hierboven vermeld, de diverse eisen ten behoeve van het referentie-BLVC (Bereikbaarheid-, Leefbaarheid-, Veiligheid- en Communicatieplan). Met de nood- en hulpdiensten vindt hierover al regulier overleg plaats. De uitvoerende marktpartij zal na gunning het BLVC opstellen op basis van deze eisen.	Nee
5	10	Ik hoop u hiermee in deze fase voldoende te hebben geïnformeerd. Graag blijf ik op de hoogte van de voortgang en wordt graag betrokken bij de verdere afwikkeling van dit bestemmingsplan. Ik zie berichtgeving met betrekking tot veranderingen binnen dit project dan ook met belangstelling tegemoet. Wanneer u mocht besluiten (een gedeelte van) het advies niet over te nemen, hoor ik dat graag.	[geen antwoord nodig]	Nee
6	1	Toename geluid volgens het Ontwerp hogere waarden HOV in 't Gooi is in strijd met de regels Onze zienswijze is ten eerste dat de gemeente Hilversum het Besluit hogere waarden "HOV in 't Gooi" niet mag verlenen en geen extra geluidsbelasting op onze woningen mag toestaan. Voor de onderbouwing hiervan sluiten we als bijlage de tekst van onze zienswijze bij die wij bij de gemeente Hilversum op het Ontwerpbesluit zullen indienen. De ondertekende versie dienen wij op woensdag 20 januari in bij de gemeente Hilversum.	Wij hebben de onderzoeken en het ontwerp PIP uitgevoerd volgens de geldende wet- en regelgeving. De gemeente Hilversum is bevoegd gezag voor het Besluit hogere waarden HOV in 't Gooi voor wat betreft de woningen aan de Anthony Fokkerweg en de toekomstige woningen van het Bouwplan Anna's Hoeve. Dit komt omdat de toekomstige verlegde Weg over Anna's Hoeve een gemeentelijke weg is welke ook beheerd gaat worden de gemeente Hilversum. Voor een inhoudelijke beantwoording van de zienswijzen verwijzen wij naar de nota van beantwoording ontwerp Hogere Waardenbesluit gemeente Hilversum.	Nee
6	2	Gemeente Hilversum en de provincie nemen onvoldoende maatregelen om het geluid te reduceren. Wij willen als zienswijze meegeven dat het ons een prima oplossing lijkt om van de huidige speelstrook een wal te maken, zoals er ook één ligt voor de woningen aan de Anthony Fokkerweg 226 en hoger. Daar hebben de bewoners geen last van toename van geluid. Op en bij deze wal kunnen dan speelvoorzieningen komen voor jonge kinderen.	De afweging van maatregelen heeft plaatsgevonden conform de regels van de Wet geluidhinder. Bij de afweging is rekening gehouden met doeltreffendheid, doelmatigheid en stedenbouwkundige en landschappelijke inpasbaarheid. Aanleg van een wal stuit op bezwaren van stedend- bouwkundige aard. Door het ruimtebeslag van de wal zou de speelstrook voor een deel moeten worden afgebroken en de voetbalkooien worden verplaatst. Het verplaatsen van de voetbalkooien brengt hoge kosten met zich mee. Om geluid te reduceren wordt op de gehele nieuw aan te leggen Weg over Anna's Hoeve geluidreducerend asfalt aangebracht.	Nee
6	3	De provincie en de gemeente Hilversum hebben onvoldoende onderbouwd waarom er een goed leef- en woonklimaat blijft. Zeggen dat het geluidsniveau, wel ver boven de standaard geluidsgrens komt, maar nog steeds onder het wettelijk maximum blijft, is geen onderbouwing over het leef- en woonklimaat.	Wij delen uw mening niet. Wij vinden voldoende onderbouwd dat wanneer de geluidsbelasting onder het wettelijk maximum blijft en dit ook geldt voor de cumulatieve geluidsbelasting er sprake is van een goed leef- en woonklimaat.	Nee
6	4	De geluidsbelasting binnenin de woningen mag niet meer zijn dan 33 dB en er dienen maatregelen genomen te worden om daarvoor te zorgen. Nu er geen concrete plannen van de provincie en/of de gemeente Hilversum zijn voor gevelisolatie of andere maatregelen om daarvoor te zorgen en er geen financiële middelen voor gereserveerd zijn, mag u volgens de Wet geluidhinder het HOV PIP niet vaststellen	De Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder verplichten niet om het onderzoek naar gevelisolatie uit te voeren voordat het inpassingsplan en de hogere waarden zijn vastgesteld. Wel bestaat uiteraard de verplichting om de maatregelen uit te voeren. Dit is vastgelegd in artikel 110b, lid 2 van de Wet geluidhinder. De gevelweringsmaatregelen hoeven pas genomen te zijn bij het in gebruik nemen van de weg. Een onderzoek naar benodigde gevelweringsmaatregelen wordt uitgevoerd. Individuele bewoners en pandeigenaren wordt aangegeven of maatregelen aan de gevel noodzakelijk zijn. Indicatief onderzoek heeft ondertussen aangetoond dat bij alle woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld de binnenwaarde kan worden gehaald. Bij sommige woningen moeten hiervoor enkele maatregelen aan de gevels worden verricht. Hiervoor zijn financiële middelen beschikbaar gesteld in het projectbudget. Het inpassingsplan is op dit punt zodoende uitvoerbaar. Tot slot wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen in het PIP waardoor de garantie bestaat dat voldoende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
6	5	De nieuwe woningen in woonwijk Anna's Hoeve liggen op dit moment buiten de door de gemeenteraad vastgestelde bebouwde kom. Dit betekent dat de maximale geluidsbelasting voor buitenstedelijk gebied geldt, namelijk 53 dB. Aangezien de geluidsbelasting op deze woningen 59 wordt, wordt deze maximale grens overschreden.	Bij de berekeningen is uitgegaan van de uiteindelijke plansituatie waarbij de woningen in het Plan Anna's Hoeve wel degelijk gelegen zullen zijn binnen de bebouwde kom. Toetsing heeft plaatsgevonden aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en maximaal toelaatbare grenswaarde van 63 dB voor niet-geprojecteerde woningen of woningen die in aanbouw zijn (zie art. 83 Wgh).	Nee
6	6	U heeft niet aangetoond, dat de luchtkwaliteit op de speelstrook niet te slecht wordt voor de kinderen. Stel, er ligt ergens een drukke 2-baans weg en de gemeente zou daar een speelstrook pal naast willen leggen, dan zegt iedereen: "Doe het niet, laat onze kinderen niet in de uitlaatgassen spelen!". Omgekeerd wilt u nu wel een 2-baans weg aanleggen vlak naast een bestaande, druk gebruikte, speelstrook. U heeft niet aangetoond, dat dit verantwoord is.	Uit ons onderzoek blijkt dat de luchtkwaliteit langs de Anthony Fokkerweg ver beneden de grenswaarden voor NO2 en PM10 liggen en niet of nauwelijks toenemen. Wij hebben vanwege uw zienswijze nader onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit op de speelstrook na ingebruikname van de verlegde Weg over Anna's Hoeve. Uit dit onderzoek is gebleken dat er geen overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen plaatsvindt, zie hiervoor de aangepaste rapportage bij het PIP: bijlage 4 Luchtkwaliteit.	Nee.
6	7	3. U gaat duizenden bomen kappen in natuurgebied Anna's Hoeve en u heeft uw natuurcompensatieplan nog niet gereed Wij vinden het verschrikkelijk dat er duizenden bomen gekapt gaan worden in natuurgebied Anna's Hoeve en in het noorden van Monnikenberg, tegen de spoorlijn aan. Het hele natuurgebied wordt geweld aangedaan. Bij het ter inzage leggen van het ontwerp PIP heeft u uw natuurcompensatieplan nog niet gereed. Er is nog niet bekend hoeveel bomen u gaat herplanten en waar precies. U weet ook nog niet welke kap van bomen onder de Boswet valt en welke onder de APV. U weet ook nog niet, hoe u gaat oplossen, dat u een busbaan gaat aanleggen in de strook groen, die nu juist als natuurcompensatieplek bedacht was voor Plan Monnikenberg en waar dus veel bomen bijgeplant zouden worden. U toont ook niet aan dat u voldoende middelen gereserveerd heeft voor de herplant van deze duizenden bomen. Nu u het natuurcompensatieplan niet op dit moment ter inzage aanbiedt, geeft u geen mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen op dit punt en dat is in strijd met de rechtszekerheid en een goede procesorde.	Het is onvermijdelijk dat voor de aanleg van de busbaan en de Verlegde Weg over Anna's Hoeve bomen worden gekapt. Kappen, herplanten en compenseren gebeurt conform de daartoe geldende regels van de Boswet en de APV. Bijlage 13 bij het PIP betreft het bomeninventarisatierapport. Alle bomen binnen de projectgrenzen zijn geïnventariseerd. Onderscheid is gemaakt tussen bosbomen (vallend onder de Boswet, paragraaf 4.1 van het rapport) en stadsbomen (vallend onder de APV, paragraaf 4.2 van het rapport). Bij het kappen van bomen voor het HOV project - dit gebeurt in de realisatiefase, door de aannemer - moet worden voldaan aan zowel de Boswet als de APV. De Boswet kent een meldings- en herplantplicht, de APV een vergunning- en herplantplicht. Indien herplant niet mogelijk is volgt financiële compensatie. Er is inmiddels een Compensatieplan bomen en natuur opgesteld. Deze is als bijlage 16 aan het PIP toegevoegd. Het klopt dat de HOV-busbaan wordt aangelegd in de strook groen die is bestemd voor natuurcompensatie Monnikenberg, maar hiermee is rekening gehouden. De betreffende strook groen is in de Ecologische effectbeoordeling bij het PIP aangemerkt als Natuurnetwerk Nederland (NNN) (zie hoofdstuk 5 van de Ecologische effectbeoordeling, bijlage 5 bij het PIP). Deze strook NNN gebied is daarmee onderdeel van het NNN compensatie in het kader van het project HOV in 't Gooi.	Nee.
6	8	4. U heeft niet gegarandeerd dat er voldoende middelen zijn om de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve uit te voeren. De inrichtingsvisie is gemaakt om na de aantasting van natuurgebied Anna's Hoeve door de aanleg van een weg en het kappen van grote aantallen bomen, de natuur- en belevingswaarde enigszins te herstellen. Ook zijn de maatregelen in deze inrichtingsvisie nodig om een goede werking van het ecoduct te herstellen. In uw stukken geeft u aan dat u geen geld gereserveerd heeft om alle maatregelen of het merendeel ervan uit te voeren. Door dit niet te doen maakt u geen goede afweging van belangen. U neemt de belangen van de mensen uit Hilversum-Oost en uit onze appartementen, die vanuit hun dichtbebouwde wijk aangewezen zijn op natuurgebied Anna's Hoeve, niet serieus. Wij menen dat dit in strijd is met artikel 3:2 en 3:4 van de Awb	Het PIP beoogt de realisatie van het project HOV in 't Gooi planologisch mogelijk te maken. De inrichtingsvisie Anna's Hoeve kent een bredere scope en daarmee ook een groter pakket aan maatregelen. De financiering van de volledige inrichtingsvisie behoort dan ook niet tot de scope van het project HOV in 't Gooi. De wettelijk benodigde mitigerende maatregelen voor het project HOV in 't Gooi staan beschreven in het mitigatieplan, zoals opgenomen in bijlage 6 bij het ontwerp-PIP. De inrichtingsvisie Anna's Hoeve is een visie van de regio op de toekomst van het gebied. De maatregelen uit het mitigatieplan passen binnen de inrichtingsvisie.	Nee
6	9	5. Er zijn onvoldoende oversteekmogelijkheden bij de verlegde Weg over Anna's Hoeve en het verkeerspunt Minckelerstraat/Anthony Fokkerweg U legt de Weg over Anna's Hoeve aan als een doorgaande weg met nauwelijks oversteekmogelijkheden. Wij menen dat dit in strijd is met de verkeersveiligheid. Ook menen wij dat u de belangen van de mensen uit Hilversum-Oost en uit onze appartementen niet serieus neemt, aangezien veilige toegankelijkheid van natuurgebied Anna's Hoeve voor ons van groot belang is. Dit is in strijd met artikel 3:4 van de Awb.	De nieuwe Verlegde Weg over Anna's Hoeve kan op twee plaatsen worden overgestoken: bij de Minckelerstraat en bij de Liebergerweg. Zie ook de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (i.e. het Beeldkwaliteitsplan, dat te vinden is op www.hovgooi.nl). Het Beeldkwaliteitsplan zal onderdeel uitmaken van het contract met de aannemer, in het kader van het PIP dient het te worden beschouwd als indicatief document. Met de twee genoemde toegangen wordt naar ons oordeel een voldoende verkeersveilige toegang naar het natuurgebied Anna's Hoeve gerealiseerd.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
6	10	Overigens, er gaat niets mis, als u het besluit niet neemt: R-net buslijn 320 rijdt naar volle tevredenheid van de busreizigers en de mensen in Hilversum-Oost zullen verheugd zijn als de Weg over Anna's Hoeve blijft liggen waar hij nu ligt, zodat het mooie natuurgebied Anna's Hoeve niet wordt aangetast	Sinds 2011 rijdt de huidige buslijn 320 onder de R-netformule. De bus stroomt in de bebouwde kom van Hilversum al een stuk beter door dan een aantal jaar geleden vanwege een aantal doorstromingsmaatregelen dat Hilversum in de aanloop naar dit project al genomen heeft in het kader van het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum. Er blijft echter een groot verschil bestaan tussen de reistijden in - en buiten de spits. Dat maakt dat de bus onbetrouwbaar is en op dat punt niet voldoet aan de minimum eisen die R-net stelt. Het gevolg daarvan is dat deze lijn in zijn huidige vorm niet kan blijven bestaan: het niet voldoen aan R-netnormen heeft namelijk gevolgen voor de inzet van bijvoorbeeld materieel en ook frequentie waarin bussen rijden. Daarnaast zijn de reeds genomen doorstromingsmaatregelen niet afdoende om te borgen dat bus 320 ook in de toekomst vlot kan blijven doorstromen. De verwachting is namelijk dat door een toename van mobiliteit de verkeersdruk in de bebouwde kom van Hilversum alleen maar zal toenemen. Dit sluit aan bij recente WLO scenario's van het Planbureau van de Leefomgeving (december 2015) die uitgaan van een toename van de personenmobiliteit. Dat geldt ten aanzien van autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen). Vanwege deze groei van het verkeer zal het effect van de uitgevoerde doorstromingsmaatregelen steeds kleiner worden. Buslijn 320 zal straks als HOV-bus over het HOV-tracé met nieuwe infrastructuur rijden. De snelbus krijgt voorrang, rijdt deels over een vrije busbaan en kan over het nieuwe tracé vlot doorrijden. De snelbus kan hierdoor stipt volgens de dienstregeling rijden, waardoor de dienstregeling nog strakker kan worden gemaakt. Een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling leidt tot kortere wachttijden op de vertrekhalte en beperkt het risico op het missen van aansluitingen (en daarmee het risico op een langere reistijd). De HOV-bus vormt daarnaast een schakel in het regionale HOV-netwerk R-net en zorgt voor een snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere. De indiener geeft verder aan dat het project zorgt voor een aantasting van de natuur bij Anna's Hoeve. Wij delen deze mening niet. De natuur bij Anna's Hoeve ondervindt op dit moment een barrière bij de spoorlijn en bij de Weg over Anna's Hoeve. Begin 2015 heeft de Hilversums gemeenteraad besloten de Weg over Anna's Hoeve te verleggen. Het project maakt deze verlegging mogelijk, waardoor er een robuuste ecologische verbinding ontstaat en de recreatiemogelijkheden in het gebied worden versterkt. Het project maakt daarnaast de aanleg van een eco-duct over de spoorlijn mogelijk, waardoor dieren zich tussen 't Gooi en de Utrechtse Heuvelrug kunnen verplaatsen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
7	1	Het heeft mij zeer gestoord dat het PIP net voor de feestdagen ter inzage is gelegd, met een info-gelegenheid op 13 jan, dan nog 1 week de tijd voor bezinken, besef, overleg...en een zienswijze bij de provincie te krijgen. Eea komt op mij over als tactisch handelen gericht op het klein houden van de burger. Het trof mij in dat verband ook bij de info-gelegenheid diverse detailtekeningen en -info te treffen die digitaal niet beschikbaar waren.	Het PIP is tot stand gekomen na uitgebreid onderzoek en uitgebreide consultatie van belanghebbende partijen binnen het onderzoeksgebied. Zowel op politiek/bestuurlijk niveau als op het niveau van overige belanghebbenden (burgers/bedrijven) is intensief contact geweest om de belangen die in het gebied zijn te inventariseren en daarmee op gepaste wijze invulling te geven aan het ontwerp en de inpassing van HOV in 't Gooi. Wij zijn van mening dat het besluit op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen. Er wordt in het Gooi al lang gesproken over de komst van een HOV baan. De colleges in de regio hebben zich eind 2006/ begin 2007 uitgesproken voor verder onderzoek naar een HOV baan tussen Huizen en Hilversum onder regie van de provincie. Dat was het begin van de zogenoemde 'studiefase'. In deze fase zijn onder andere studies uitgevoerd naar vervoerwaarde om nut en noodzaak van het project aan te tonen en naar haalbaarheid. Daarnaast zijn onderzoeken naar vier tracévarianten gedaan. Deze en andere onderzoeken zijn in te zien op www.hovinhetgooi.nl. Eind 2011 is het definitieve voorkeurstacé vastgesteld door de afzonderlijke gemeenteraden en vervolgens door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. In juli 2012 is vervolgens door Provinciale Stagen het besluit over het tracé genomen. Hierover is gecommuniceerd via diverse persberichten, www.hovinhetgooi.nl en de elektronische nieuwsbrief. Tijdens de planfase is het tracé verder uitgewerkt en hebben we de omgeving nauw betrokken tijdens een consultatietraject, dat per gemeente werd georganiseerd (2013). Omwonenden en belanghebbenden zijn per brief uitgenodigd voor de verschillende bijeenkomsten. Het ontwerp is op basis van de opgehaalde reacties waar mogelijk aangepast. De input heeft geleid tot diverse optimalisaties. De verkregen input is verzameld en voorzien van een reactie. Hiervoor zijn per gemeente reactienota's opgesteld (zie hiervoor www.hovinhetgooi.nl). In de fase daarna zijn we door middel van zogenoemde keukentafelgesprekken in gesprek gegaan met de omgeving, waarbij is ingezoomd op de tijdelijke bouwsituatie en eindsituatie. Het ontwerp PIP is conform afdeling 3.4 Awb ter inzage gelegd en er is conform het gestelde in de Awb kennis gegeven van het ontwerp PIP in bijvoorbeeld lokale huis aan bladen. De periode van ter inzage legging heeft plaatsgevonden vanaf 11 december 2015 tot en met 21 januari 2016. Gedurende deze termijn bestond de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. De kerstvakantie viel inderdaad precies in de ter inzage periode. Om belanghebbenden zo goed mogelijk te informeren zijn we voorafgaand aan de ter inzage legging al gestart met extra communicatie, zoals een persbericht op 1 december, aankondigingen in de huis- aan-huisbladen, nieuwsberichten op de websites van het project en de deelnemende gemeenten, een extra digitale nieuwsbrief vanuit het project, twitter berichten, persgesprekken met bestuurders en extra inloopsprekken op het projectbureau. Na de feestdagen zijn er twee inloopavonden georganiseerd op donderdag 7 januari en woensdag 13 februari, waar belanghebbenden/omwonenden met medewerkers van het project in gesprek konden gaan. Middels het indienen van de zienswijzen konden burgers opmerkingen en aanmerkingen op het ontwerp PIP inbrengen, die - waar nodig- aanleiding kunnen geven tot aanpassing van het plan. Wij zijn niet op de hoogte dat er diverse detailtekeningen niet digitaal beschikbaar waren. Indien u deze als nog wenst te ontvangen, dan vernemen wij dit graag van u via ons e-mailadres hovgooi@noord-holland.nl.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
7	2	NNN saldobenadering De provincie wil met de HOV-busbaan door NNN-natuurgebied. Het beschermings "nee, tenzij" regime geeft uitdrukking aan de urgentie die aan de natuurdoelen van dit gebied gegeven moet worden. Ter plekke betreft het een smalle en kritische natuurzone, de enig mogelijke zone voor een natuurverbinding Heuvelrug oGooi, die hier dan ook vanuit Rijksbeleid gepland is. Deze omstandigheid maakt de urgentie qua bescherming nog groter. De spelregels mbt NNN zijn in 2008 aangevuld met de NNN-saldobenadering, andere (win-win) regels bij een gelijkblijvende urgentie van bescherming. De provincie kiest mbt de HOV-busbaan voor toepassing van de NNN-saldobenadering. Om hieraan te voldoen heeft de provincie verbinding gezocht met het reeds vanuit Rijksbeleid geplande project natuurverbinding Monnikenberg <> Anna's Hoeve. Met zich te presenteren als initiator/dragers van deze natuurverbinding meent de provincie dat deze is op te nemen in de saldo opzet. Dat is nogal arbitrair. Om de toegang tot NNN echt te verdienen en recht te doen aan de NNN-urgentie is in de saldobenadering alleen te kijken naar wat de provincie aan natuurwaarde toevoegt aan de reeds geplande natuurverbinding / het gebied. Aldus: 1.1 Kwalitatief saldo o De natuurverbinding Monn.berg <> Anna's Hoeve is in deze opzet neutraal te beoordelen, want reeds gepland vanuit Rijksbeleid, zou er evengoed komen. De HOV-busbaan zelf, de inbreuk op de EHS, verstoring natuurverbinding vormt in deze opzet de negatieve factor. + Positief, op conto van de provincie en van toegevoegde natuurwaarde is dan weer het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve daarmee ontsnipperen van het gebied, in verbinding brengen met aangrenzend natuurgebied.	NNN Saldobenadering Wij zijn van mening dat de saldobenadering juist wordt toegepast. Het PIP voldoet aan het gestelde in de PRV (zie paragraaf 4.5 in de Plantoelichting). De basis voor het inpassingsplan is de saldobenadering conform art 19 lid 3 onderdeel b van de PRV. HOV in 't Gooi omvat diverse maatregelen die alles bij elkaar een netto verbetering vormen voor het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Er vindt een netto oppervlaktewinst NNN-gebied plaats en door inrichtingsmaatregelen en herstructurering van infrastructuur ontstaat er een aaneengesloten natuurgebied tussen Anna's Hoeve en Crailo. Het project draagt hierdoor bij aan het verbeteren van de Groene Schakel, zowel kwalitatief als kwantitatief. Het plan voldoet aan de ruimtelijke kwaliteitseisen als bedoeld in de artikelen 14 en 15 van de PRV, zoals blijkt uit paragraaf 3.2.2 van de Plantoelichting. Artikel 13 lid 2 van de PRV is niet van toepassing omdat het PIP geen betrekking heeft op woningbouw. Dat de natuurgerichte maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd, is geborgd in het compensatieplan bomen en natuur (zie bijlage 16). De toetsing aan de artikelen 14 en 15 van de PRV is verder uitgewerkt in het rapport Cultuurhistorie (bijlage 12). Zie voor meer details ten aanzien van NNN hoofdstuk 5 uit het rapport Ecologische Effectbepaling (bijlage 5 van het PIP) en paragraaf 4.5 in de Plantoelichting. Hieronder gaan we in op een aantal aspecten die u in uw zienswijze benoemt ten aanzien van de saldobenadering. U geeft in relatie tot de saldobenadering aan dat de provincie afstand lijkt te nemen van de mitigerende maatregelen van de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve. Het PIP beoogt de realisatie van het project HOV in 't Gooi planologisch mogelijk te maken. De inrichtingsvisie Anna's Hoeve is een visie van de regio op de toekomst van het gebied. Deze kent een bredere scope en daarmee ook een groter pakket aan maatregelen. De wettelijk benodigde mitigerende maatregelen voor het project HOV in 't Gooi staan beschreven in het Rapport Mitigatieplan (bijlage 6 van het PIP). De maatregelen uit het mitigatieplan passen binnen de Inrichtingsvisie. Verder benoemt u in relatie tot de saldobenadering de kap van bomen. Het is helaas onvermijdelijk dat voor de aanleg van de busbaan en de Verlegde Weg over Anna's Hoeve bomen worden gekapt. Kappen, herplanten en compenseren gebeurt conform de daartoe geldende regels van de Boswet en de APV. Er is inmiddels een Compensatieplan bomen en natuur opgesteld. Deze is als bijlage 16 aan het PIP toegevoegd.	Nee
7	3,4,5	Saldo twijfelachtig, geen overtuigende winst voor de NNN Daarbij speelt mee dat de provincie afstand lijkt te nemen van mitigerende maatregelen vlg Inrichtingsvisie Anna's Hoeve. Daarvan ook afwijkt door een belangrijk kwaliteitselement als afsluiten/reconstrueren inrit Goy-ergracht naast zich neer te leggen (zie onder 2.3), alsmede de kwaliteitsafbraak van het onnodig kappen van een paar honderd oude bomen (zie onder 2.2). 1.2 Kwantitatief saldo Ook onder de saldobenadering geldt dat het NNN areaal minimaal gelijk moet blijven. Aange-tast gebied moet fysiek gecompenseerd worden, bij voorkeur aansluitend of nabij het aange-taste gebied. Er moet in ieder geval een samenhang bestaan.	Zie beantwoording 7.2.	Nee
7	6	Daarbij speelt mee het veronachtzamen van compensatiemogelijkheden in Anna's Hoeve zelf. Drie stukken grond "witte eilandjes in de NNN", hoogst relevant om voor compensatie te benutten, worden niet veiliggesteld. Partijen die hier nog willen bouwen (Hilversum-scouting, Laren-crematorium) mogen voorsorteren. Verzet van GNR baat niet, twee "witte eilandjes" worden verspeeld. NNN-doelen hebben een lage prioriteit.	U geeft in relatie tot de saldobenadering verder aan dat er compensatiemogelijkheden op Anna's Hoeve zelf veronachtzaamd worden. Bij de compensatie van het NNN wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van terreindelen binnen Anna's Hoeve die nu nog geen onderdeel uitmaken van het NNN. De door u aangeduide 'witte eilandjes' worden, zoals u zelf ook aangeeft, benut voor de Scouting en voor een toekomstig crematorium. Voor beide ontwikkelingen zijn de planologische procedures al opgestart en hebben al ontwerp bestemmingsplannen ter inzage gelegen. Toevoeging van deze gebieden aan het NNN is daarmee niet mogelijk.	Nee
7	7	Idem aan de westgrens van Anna's Hoeve. In de inrichtingsvisie buigt de WoAH hier nog terug naar hartlijn talud, net buiten NNN. Het PIP kiest echter voor 'rechttoe rechtaan' met die weg en snijdt achteloos zo'n 4000m2 van de NNN af. Afweging wordt niet gegeven. Er wordt gewoon NNN vermorst. Idem wordt zo'n 2200 m2 NNN vermorst waar geen gevolg is gegeven aan de inrichtingsvisie om de WoAH op 5,5m uit hart spoor te positioneren (zie ook onder 2.2). Wellicht is dit veronachtzamen en vermorsen ingegeven door de gedachte 'ach, we hebben 5,25km verderop toch een stuk grond over'. Enig gevoel van NNN-urgentie is in ieder geval ver te zoeken.	Zie beantwoording 7.9.	Nee
7	8	1.3 Conclusie De NNN-saldobenadering mag toegepast worden in geval van een win-win situatie, waarin vervat een duidelijke winst voor de NNN. Dat is hier niet het geval, verschillende aspecten zijn veronachtzaamd, daarmee is alsnog het "nee, tenzij"-regime toe te passen.	Zie beantwoording 7.2.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
7	9	2 Afwijkingen van de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve In samenhang met het HOV-project is in 2014 de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve opgesteld. In deze visie is nadrukkelijk naar een afweging en balans van de verschillende aspecten gezocht. Verschillende belanghebbenden zijn hier bij betrokken geweest, meerdere burger-consultaties hebben plaatsgevonden. Het resultaat van dit proces is door gemeenteraden Laren en Hilversum vastgesteld. Niettemin blijkt de Inrichtingsvisie niet gerespecteerd, maar belangrijke elementen hiervan in het PIP simpelweg terzijde geschoven. 2.1 Inpassing verlegde Weg over Anna's Hoeve (ter hoogte van talud) De inrichtingsvisie maakt een bewuste keuze de WoAH hier terug te buigen naar de hartlijn van het talud en in de overgang naar tracé langs spoor een minder ruime bocht toe te passen. Dat is dienstbaar aan: • Zo min mogelijk aantasten landschappelijke waarde natuurgebied Anna's Hoeve, mn het westelijke deel, gekenmerkt als 'illusiellandschap' met volledig afschermende bomen-omlijsting waardoor bij betreding het zicht op bebouwing ed wegvalt, men zich direct in de natuur waant. • Zo min mogelijke inbreuk op de NNN door weg net naast NNN-grens te leggen. • Zo min mogelijk inbreuk op de natuur, mn de vele oude bomen op de flank van het talud. Het PIP kiest voor 'rechttoe rechtaan', de WoAH door de flank van het talud met een ruime bocht naar tracé langs spoor. Dit betekent een grote aantasting van alle hiervoor genoemde waarden. Als redenen hiervoor worden genoemd oversteekveiligheid en afscherming tov woningen A. Fokkerweg. Deze factoren zijn in de afweging inrichtingsvisie al meegenomen en democratisch bevestigd, dat wordt in de PIP dus nog eens overgedaan (?). Natuurlijk is oversteekveiligheid belangrijk, maar die lichte buiging in de weg maakt weinig verschil (doe dan een ongelijke fiets/voetgangersovergang). Natuurlijk moet er aan de westkant van de WoAH een goede (afschermings)grondwal blijven staan. Dat kan prima met een wat steilere gestabiliseerde helling naast de weg. Dat kost geld en dat zal wel de echte reden zijn van afwijking inrichtingsvisie.	U geeft aan dat het PIP op meerdere punten onterecht afwijkt van de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve. Zoals hierboven aangegeven beoogt dit PIP de realisatie van HOV in 't Gooi planologisch mogelijk te maken. De inrichtingsvisie Anna's Hoeve is een visie van de regio op de toekomst van het gebied en kent een bredere scope. Na het vaststellen van de inrichtingsvisie, is het ontwerp van de verlegde Weg over Anna's Hoeve verder uitgewerkt, in samenspraak met de gemeenten Hilversum en Laren en het Goois Natuurreservaat. De ontwerp-aanpassingen zijn door partijen gezamenlijk genomen, op basis van een integrale afweging tussen natuur, verkeersveiligheid, overlast voor de omgeving en kosten. De wettelijk benodigde mitigerende maatregelen voor het project HOV in 't Gooi staan beschreven in het mitigatieplan, zoals opgenomen in bijlage 6 bij het PIP. De maatregelen uit het mitigatieplan passen binnen de inrichtingsvisie.	Nee
7	10	2.2 Weg over Anna's Hoeve (tracé langs spoor) Met dit tracé wordt over de hele lengte een reep van het natuurgebied afgesneden. Dat doet mn pijn in het smalle westelijke deel, maar ook in het middendeel is de ruimte tussen spoor en vijvers beperkt. Elke meter telt hier. Doelstelling van de inrichtingsvisie was dan ook een zo gering mogelijke inbreuk (af te snijden reep) op Anna's Hoeve. Ruimte werd gevonden middels een akkoord met Prorail om hun hek 2m richting spoor te verplaatsen, in het westelijke deel zelfs 7,5m, zodat het Prorail-hek over de hele linie op 5,5m uit hart spoor zou komen te liggen. Vanuit dit -2 hek is dan de WoAH in te passen, met 2 meter winst voor Anna's Hoeve, waar elke meter telt. Het PIP haalt simpelweg een streep door die 2 meter winst. In strijd met alle afspraken, in strijd met de inrichtingsvisie. Reden onbekend (geld?). Naast de impact op het natuurgebied wordt hiermee ook zo'n 2200 m2 NNN vermorst. Overigens is de dimensionering van de verlegde WoAH in z'n dwarsdoorsnede tamelijk ruim. Met wat kleinere bermen is zo 2 m te winnen. Samen met het -2 hek is 4m te winnen. Winst voor Anna's Hoeve dient hier een hogere urgentie te krijgen. Overigens is over het westelijke deel (320m) te kiezen voor een grondwal tegen keerwand. Dat geeft de minste inbreuk op dit al smalle, daardoor kwetsbare deel van het natuurgebied. Het geeft ook de meeste ruimte voor (her)beplanting met bomen en daarmee behoud van de landschappelijke waarde; het 'illusiellandschap' met volledig afschermende bomen-omlijsting.	Het besluit de Weg over Anna's Hoeve te verleggen betreft, zoals u waarschijnlijk bekend is, niet het PIP, maar de besluitvorming door de betrokken gemeenten. De raden van de gemeenten Hilversum en Laren hebben allen ingestemd met de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve en daarmee de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve. Project HOV in 't Gooi maakt deze verlegging vervolgens mogelijk. In het kader van het ontwerp PIP is het ontwerp voor de verlegde Weg over Anna's Hoeve uitgewerkt qua exacte maatvoering en wegprofiel. Bij de uitwerking van het ontwerp is aan de westzijde van het plangebied de knik uit het wegontwerp gehaald. Reden hiervoor was verbetering van de verkeersveiligheid en vermindering van aantasting van de grondwal die hier aanwezig is. Ten aanzien van de ligging van de Weg over Anna's Hoeve: nadere uitwerking van het wegprofiel ten opzichte van de inrichtingsvisie heeft ertoe geleid dat een breder profiel noodzakelijk was. Het wegprofiel in de inrichtingsvisie voldeed niet aan de wettelijke richtlijnen voor inrichting van een dergelijke ontsluitingsweg. Dit is met het ontwerp aangepast. De maatvoering in de inrichtingsvisie (ProRail-hek om een afstand van 5,5 m uit hart spoor) was niet correct. ProRail heeft als eis dat de afstand vanaf hart spoor tot het hek langs het spoor 7,35 m is. Deze eis geldt vanaf het begin van het project en is sindsdien ongewijzigd. De dimensionering van de Verlegde Weg over Anna's Hoeve is afgestemd op de eisen van de gemeente, in combinatie met de daarvoor geleedende richtlijnen ten aanzien van wegontwerp. De aanleg van een grondwal wordt in het PIP planologisch mogelijk gemaakt, maar de aanleg van een grondwal maakt geen deel uit van het project HOV in 't Gooi.	Nee
7	11	2.3 Goyergracht In het oostelijk deel van Anna's Hoeve is de natuurverbinding "Groene Schakel" gesitueerd. Natuurlijk wordt er belang gehecht aan het goed functioneren hiervan, maar de wandelaar moet hier wel een erg grote prijs voor betalen. Zuidelijk wordt het gebied volledig afgesloten, noordelijk worden de wandelpaden geminiseerd. Het zo sterk afknippen van wandelmogelijkheden wordt bij bewoners niet begrepen, doet in ieder geval fors pijn. Tegen deze achtergrond is het verbijsterend te constateren dat de Goyersgracht in het PIP volledig ongemoeid wordt gelaten. Het ecologisch rapport van Alterra is er duidelijk over; voor een goed functioneren van de Groene Schakel moet deze ontsluitingsweg hier verdwijnen of op z'n minst een reconstructie krijgen, strak tegen de A27 ipv nu met een slinger door de Groene Schakel zone. Dat wordt in het PIP dus terzijde geschoven, een discrepantie die het al magere draagvlak voor de Groene Schakel verder onder druk zal zetten.	HOV in 't Gooi omvat de aanleg van een busbaan en ecoduct en maakt daarnaast de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve mogelijk, waardoor er een robuuste ecologische verbinding ontstaat en de recreatiemogelijkheden in het gebied worden versterkt. Het aanpassen van omliggende infrastructuur behoort niet tot de scope van het project. Voor een goede ruimtelijke inpassing van de afrit van de busbaan vanaf de A27, aan de westzijde van de snelweg, is aanpassing van omliggende infrastructuur, waaronder de Goyersgracht Zuid, niet nodig. Verlegging van de Goyersgracht Zuid is wel opgenomen in de inrichtingsvisie Anna's Hoeve. Deze inrichtingsvisie kent, zoals eerder vermeld, een bredere scope dan HOV in 't Gooi en daarmee ook een groter pakket aan maatregelen. In het kader van de inrichtingsvisie Anna's Hoeve zijn het Goois Natuurreservaat, de provincie en de gemeenten Laren en Hilversum met elkaar in gesprek. De verwachting is dat partijen over de financiering van de uitvoering van de inrichtingsvisie in de komende maanden overeenstemming bereiken.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
7	12	3 Inpassing verlegde Weg over Anna's Hoeve (ter hoogte van speelstrook) In het voortraject is veel discussie geweest over het laten liggen dan wel verleggen van de Weg over Anna's Hoeve. Vanuit de achterliggende woonwijk was (en is) veel weerstand tegen verleggen. Uiteindelijk is hier wel voor gekozen, onder de belofte van een zorgvuldige, goede inpassing. Kijken we nu naar het PIP-ontwerp dan is die belofte niet nagekomen. Het begrip inpassing heeft geen enkele substantie, er is sprake van een ontwerp van lage kwaliteit. Het PIP-ontwerp voert bedrijvenverkeer van Rotor en Werf over de A. Fokkerweg, een woonstraat die hierdoor aanmerkelijk drukker wordt. De speelstrook gepositioneerd en bekend tussen deze verkeersstroom en de verkeersstroom van de WoAH, pal aan de andere kant. De zorg van bewoners om veiligheid en gezondheid van hun kinderen wordt met dit ontwerp niet minder maar juist meer. Het "ontwerp" is een weerspiegeling van misverstanden en miscommunicatie in het verleden. Een speelstrook die gerealiseerd werd ('10) waar eigenlijk een tracé verlegde WoAH zou komen, een verlegging die uiteindelijk ('14) toch weer boven water kwam. Als van begin af aan duidelijk was geweest dat een strook van 60m beschikbaar was voor de functies; doorgaand verkeer / bestemmingsverkeer / parkeren / fietsers-voetgangers / speelstrook, was daar een heel ander ontwerp uitgekomen. Hoogstwaarschijnlijk een ontwerp met verkeersfuncties gebundeld en ruimtelijk gescheiden van de speelfunctie. De bewoners A. Fokkerweg en achterliggende straten hebben geen schuld aan die misverstanden en miscommunicatie. Zij hebben recht op een kwalitatief ontwerp. De beloofde zorgvuldige, goede inpassing zou moeten inhouden de bereidheid om een stap terug in de tijd te doen, alsnog het ontwerpproces vanuit de basis te doorlopen, zo nodig de speelstrook anders te positioneren.	Verleggen van de Weg over Anna's Hoeve De keuze om de weg over Anna's Hoeve te verleggen is begin 2015 gemaakt door de gemeenteraden van Hilversum en Laren. Deze besluitvorming maakt, zoals hierboven vermeld, geen onderdeel uit van het voorliggende PIP. Vanuit het project is er medio 2014 een consultatieavond met de omgeving georganiseerd over de inpassing van het ontwerp van de Verlegde weg. De reacties van de omgeving zijn meegenomen in de verdere uitwerking van het ontwerp van de verlegde weg over Anna's Hoeve. De Verlegde Weg over Anna's Hoeve wordt aan de westzijde van Anna's Hoeve van de speelstrook gescheiden door een ca. 2 m hoog scherm. Dit scherm zorgt er voor dat de veiligheid van de spelende kinderen niet in het geding is, waar het gaat om het verkeer op de Verlegde Weg over Anna's Hoeve. In het verkeersonderzoek dat ten behoeve van het project is uitgevoerd is rekening gehouden met bedrijfsverkeer van en naar het bedrijventerrein Mussenstraat / Arendstraat. Dit bedrijfsverkeer zal, na aanleg van de onderdoorgang Oosterengweg, deels uitwijken naar de Anthony Fokkerweg, Liebergerweg en Merelstraat. Aangenomen mag worden dat dit bedrijfsverkeer zich gelijkelijk over de verschillende routes zal verdelen. Dit betekent meer voertuigen op de Anthony Fokkerweg en daaraan parallel gelegen wegen. Naar aanleiding van de zienswijzen is aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de toename van verkeer in de straten van de Vogelbuurt en de ontsluiting van het Venetapark. In het document 'Verkeersafwikkeling Vogelenbuurt' (bijlage 18 van het PIP) is over dit onderzoek gerapporteerd. Naar aanleiding van dit onderzoek is het plan aangepast. In het aangepaste plan is een aansluiting Mussenstraat - Verlegde Weg over Anna's Hoeve opgenomen. Door deze aansluiting kan vrachtverkeer direct de wijk verlaten. Het verkeer over de Anthony Fokkerweg Noord neemt af en hiermee neemt ook de veiligheid voor spelende kinderen op de speelstrook toe. Door deze aansluiting ontstaat er een betere verdeling van verkeer over de wijk. Het verkeer in het zuidelijke gedeelte kan ook zuidelijk, via de nieuwe aansluiting, de wijk verlaten. De berekende intensiteiten op de wegen in de wijk blijven acceptabel.	Ja, ter plaatse van de nieuwe aansluiting Mussenstraat - Verlegde Weg over Anna's Hoeve is de PIP grens aangepast en is de bestemming Verkeer geworden.
8	1	Als 1e: Er zijn bij de PIP zoals die ter inzage ligt geen kadaster nr. van gronden aangegeven waar de PIP betrekking op heeft.--> Nr 1: Het is van belang dat burgers weten op welke gronden de PIP betrekking heeft om dit te kunnen controleren aan de hand van kadaster kaarten c.q. tekeningen. Dit is nu niet mogelijk, mede door de prijs van die tekeningen voor burgers. Bijvoegen van de kadaster gegevens c.q. tekeningen is dus noodzaak.	De publicatie en terzinatelegging van het PIP zijn gebonden aan wettelijke standaarden. Het opnemen van kadastrale ondergronden is geen vereiste in deze standaarden. Overigens biedt ruimtelijke plannen (www.ruimtelijkeplannen.nl) de mogelijkheid om de perceelsgrenzen aan te zetten (en dus zichtbaar te maken op de PIP plankaart). U kan op deze wijze zelf bekijken welk deel van het PIP binnen zijn eigendom ligt.	nee
8	2	Als 2e: Er is in de PIP geen noodzaak aangegeven waarom die ook betrekking dienen te hebben op gronden die particulier bezit zijn. --> Nr 2: Het is bekend dat de voortuin nodig is voor tijdelijk gebruik, maar dit kan zoals aangegeven bij de eerdere gesprekken in overleg met bewoners, waardoor geen aanpassing noodzakelijk is van de bestemming. Hierdoor kunnen dan ook bezwaren zoals verderop aangegeven komen te vervallen.	Ten behoeve van de bereikbaarheid van de panden gelegen langs de Oosterengweg zijn de voortuinen van de betreffende woningen benodigd. Insteek is om deze gronden minnelijk te verwerven en dus in overleg met de eigenaren. Omdat het risico aanwezig is dat één of meerdere eigenaren niet wensen mee te werken, zijn deze gronden meegenomen in het PIP. Hierdoor is er een grondslag om deze gronden te kunnen onteigenen. Om die reden is de bestemming op deze gronden ook gewijzigd van tuin naar verkeer en bevatten de regels een wijzigingsbevoegdheid om de gronden weer terug te bestemmen.	Nee
8	3	Als 3e: De Pip bevat geen duidelijke en onvolledige tekeningen van de situatie voor, tijdens en na de voltooiing van de HOV. --> Nr 3: De PIP zoals die ter inzage ligt bevat situatie tekeningen die niet groter zijn dan 10 vierkante cm, en de gegevens op die tekeningen zijn onleesbaar. Digitale vergroting na downloaden bracht hierin geen verbetering. Op de grote tekeningen op de zogenoemde voorlichtings avonden was ook niet duidelijk te zien hoe de grenzen van de PIP zullen zijn ten opzichte van de bestaande bebouwing en particuliere gronden, het aangebrachte kleurgebruik om aan te geven wat voor verharding de gronden krijgen was ver onder de maat, als het klopt dat bestrating staat aangegeven met vrije toegang voor ieder op de particuliere grond, is dit voor ons onaanvaardbaar.	Het PIP biedt alleen het planologische kader van wat er gerealiseerd kan worden. In het PIP treft u dan ook geen tekeningen aan van de situatie voor, tijdens en na de voltooiing van het project. De aannemer van het werk zal dit namelijk te zijner tijd uitwerken. De PIP-grenzen ter hoogte van de Oosterengweg lopen op de gevelgrens. Dit houdt in dat de strook die voor de woning langs loopt inderdaad openbaar zal zijn tijdens de bouwfase en dient voor de bereikbaarheid van de woningen.	Nee
8	4	Als 4e: Het is niet aangegeven in de PIP wat de rechten en plichten zullen zijn van de eigenaren van die particuliere gronden voor, tijdens en na de voltooiing van de HOV.--> Nr 4: Het is voor gewone burgers niet duidelijk wat er veranderd in rechten en plichten van zowel hun zelf, de provincie, en de gemeente met betrekking tot de particuliere gronden waarop de PIP betrekking heeft. Het is van belang dat een overheid hierover duidelijkheid geeft naar direct betrokkenen, en dient dus in de PIP te worden opgenomen op een ook voor niet ingewijde mensen duidelijke wijze.	De gronden langs de OEW dienen tot aan de gevel te worden verworven, omdat deze gronden nodig zijn ten behoeve van de bereikbaarheid van de woningen tijdens de bouw. De betreffende gronden worden beschikbaar gesteld aan de aannemer en hij is verantwoordelijk voor de bereikbaarheid van de woningen en dient hier ook zorg voor te dragen. De huidige eigenaren hebben in deze periode dus geen rechten en plichten ten aanzien van deze gronden. Na realisatie van onderdoorgang zijn de voortuinen weer beschikbaar voor de eigenaren. De provincie heeft geen intentie deze gronden blijvend in eigendom te houden.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
8	5	Als 5e: Er is niet aangegeven wat de bestemming zal zijn van de particuliere gronden na voltooiing. --> Nr 5: Omdat het gebruik van particuliere gronde slechts tijdelijk is, is het van belang wat de status zal zijn van die gronden na voltooiing van de HOV. Het is dus van wezenlijk belang dat er in de PIP staat dat de huidige bestemming "tuin" ook na de voltooiing van de HOV weer van kracht is. Mondelinge toezeggingen zijn hiervoor onvoldoende, omdat bij eerdere projecten is gebleken dat er achteraf aanpassingen worden gedaan.	In het PIP is de toekomstige bestemming van de gronden vermeld. In de regels onder artikel 4 is ten aanzien van de betreffende gronden de (tijdelijke) bestemming verkeer geregeld en de mogelijkheid om deze bestemming weer terug te wijzigen in tuin.	Nee
8	6	Als 6e: Er is niet aangegeven wat de gevolgen zijn van de PIP met betrekking tot de waarde verandering van aan- en opvallende particuliere gronden, panden en andere eigendommen.-->Nr 6: De plannen voor de HOV en de PIP hebben duidelijke gevolgen gehad voor de waarde van particuliere eigendommen. De overheid dient duidelijkheid te verschaffen over de rechten en plichten van alle betrokkenen op dit gebied, mede door het feit dat de "crisis en herstelwet" op het gehele HOV van toepassing is.	In hoofdstuk 6 van de toelichting bij het PIP is de economische uitvoerbaarheid van het plan aangegeven. In het bedrag dat beschikbaar is voor het project HOV in 't Gooi is rekening gehouden met eventuele planschades. Overigens zijn wij van mening dat in het geval van de woning van indiener sprake zal zijn van geen of zelfs een positieve invloed op de woningwaarde na realisatie van het werk.	Nee
10	1	De bundeling van trein-, bus- en lokaal autoverkeer in het voorgestelde oost-west tracé een geconcentreerde uitstoot van (ultra)fijn stof zal opleveren, welke, afgezien van de overschrijding van de wettelijke toegestane voorkeurswaarde geluidhinder voor woonwijken, door de intensiteit van de drie verkeersstromen gezamenlijk een vrijwel continu karakter zal hebben;	U geeft aan dat de bundeling van trein-, bus- en lokaal autoverkeer in het voorgestelde oost-west tracé een geconcentreerde uitstoot van (ultra)fijn stof zal opleveren en daarnaast de grenswaarden voor geluidhinder zal overschrijden. In het kader van het PIP zijn onderzoeken gedaan naar Luchtkwaliteit en Geluid. De onderzoeken zijn uitgevoerd conform de wettelijke richtlijnen en eisen. In het onderzoek ten aanzien van luchtkwaliteit (zie bijlage 4 bij het PIP) zijn de bus- en autoroute in het model opgenomen. De trein is niet in het model opgenomen. Treinen worden immers elektrisch is aangedreven en stoten daardoor geen fijn stof of andere luchtverontreinigende stoffen uit. Het onderzoek luchtkwaliteit toont aan dat voldaan wordt aan de geldende normen. Verder benoemt u een overschrijding van de wettelijk toegestane voorkeurswaarden geluidhinder. De Wet geluidhinder kent geen wettelijke voorkeursgrenswaarde voor de optredende cumulatie van de geluidbelastingen ten gevolge van verschillende geluidbronnen. Elke bron (dus elke weg, spoor etc.) wordt afzonderlijk getoetst aan de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder. Daar waar een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde plaatsvindt, is conform artikel 110f Wet geluidhinder, eveneens gekeken naar de gecumuleerde geluidbelasting. Dit is het geval bij de HOV baan en de Verlegde Weg over Anna's Hoeve. Toetsing van de gecumuleerde geluidbelasting aan grenswaarden is dus niet mogelijk. In het oost-west tracé is echter geen sprake van overschrijding van de voorkeursgrenswaarden en derhalve is geen sprake van samenloop van bronnen. Zie verder bijlage 3 'akoestisch onderzoek' bij het PIP.	Nee
10	2	De bundeling van trein-, bus- en lokaal autoverkeer in het voorgestelde oost-west tracé een geconcentreerde uitstoot van (ultra)fijn stof zal opleveren, welke, afgezien van de overschrijding van de wettelijke toegestane voorkeurswaarde geluidhinder voor woonwijken, door de intensiteit van de drie verkeersstromen gezamenlijk een vrijwel continu karakter zal hebben;	Zie beantwoording 10.1.	Nee
10	3	Onbegrijpelijk voor de stichting is dat er niet gekozen is voor een traject langs de Soestdijkerstraatweg, langs het te vernieuwen en te vergroten ziekenhuis Ter Gooi. Gelet op het goedgekeurde bestemmingsplan Monnikenberg, waar het nieuwe ziekenhuis deel van uit maakt zou de ontsluiting van het ziekenhuisterrein tegenover de Surinamelaan zijn, dus aan de Soestdijkerstraatweg. Dat is zo'n 900 meter van een mogelijke halteplaats van de HOV ter hoogte van het begin van de Van Linschotenlaan; juist omdat het nieuwe ziekenhuis een belangrijke regionale functie heeft zou het busvervoer bevorderd worden door het tracé juist via de Soestdijkerstraatweg te laten lopen waardoor de verkeers- en parkeerdruk door het particuliere vervoer teruggebracht kan worden;	Wij hebben in 2010 verschillende tracé alternatieven nader laten onderzoeken, hierbij is gekeken naar vervoerwaarde, exploitatiewaarde, kosten en ruimtelijke inpassing. Het huidige voorkeurs-tracé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best uit dit onderzoek. In juli 2012 is voor het project HOV in 't Gooi het voorkeurs-tracé definitief vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland, na besluitvorming in alle gemeenten en met een besluit door de Stuurgroep HOV in 't Gooi en Gedeputeerde Staten. In het nader onderzoek uit 2010 is ook het tracé langs de Soestdijkerstraatweg meegenomen. Dit tracé heeft een lagere vervoerwaarde omdat het een langer tracé betreft en het invloedsgebied (het gebied waarbinnen mensen gebruik kunnen maken van de bus) kleiner is. Een vrije busbaan langs dit tracé is daarnaast niet inpasbaar vanwege de beperkte ruimte. In het PIP is geen afslag opgenomen vanaf de busbaan in de richting van het Tergooi ziekenhuis, maar deze aftakking is wel opgenomen in het bestemmingsplan Monnikenberg. De realisatie van deze aftakking valt echter buiten de scope van het project HOV in 't Gooi. Na realisatie van de aftakking kunnen via deze aftakking bussen afslaan richting ziekenhuis en reizigers dichtbij de ingang uitstappen waarna de bussen kunnen doorrijden richting Arenapark. De bushalte bij de Van Linschotenlaan maakt het - na gereedkomen van de aftakking - mogelijk over te stappen richting het ziekenhuis of het Arenapark.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
10	4	De stichting beschouwt de voorgestelde compensatie bij het AZC terrein Crailo voor de mis-schieten wel paar duizend bomen die gerooid zullen moeten worden ten behoeve van het tracé HOV als volstrekt onvoldoende, vormt geen structurele bijdrage aan natuurontwikkeling en is niet relevant gelet op de onzekere planontwikkeling rondom het gehele deelgebied Crailo;	Het gebied Crailo dient als compensatie voor het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Met dit PIP wordt vastgelegd dat het gebied bij Crailo als natuur wordt ingericht. Andere plannen op dit gebied zijn dan ook niet mogelijk. Het is helaas onvermijdelijk dat voor de aanleg van de busbaan en de Verlegde Weg over Anna's Hoeve bomen worden gekapt. Kappen, herplanten en compenseren gebeurt conform de daartoe geldende regels van de Boswet en de APV. Er is inmiddels een Compensatieplan bomen en natuur opgesteld. Deze is als bijlage 16 aan het PIP toegevoegd. Het PIP voldoet aan het gestelde in de PRV (zie paragraaf 4.5 in de Plantoelichting). De basis voor het inpassingsplan is de saldobenadering conform art 19 lid 3 onderdeel b van de PRV. HOV in 't Gooi omvat diverse maatregelen die alles bij elkaar een netto verbetering vormen voor het NNN. Er vindt een netto oppervlaktewinst NNN-gebied plaats en door inrichtingsmaatregelen en herstructurering van infrastructuur ontstaat er een aaneengesloten natuurgebied tussen Anna's Hoeve en Crailo. Het project draagt hierdoor bij aan het verbeteren van de Groene Schakel, zowel kwalitatief als kwantitatief. Het plan voldoet aan de ruimtelijke kwaliteitseisen als bedoeld in de artikelen 14 en 15 van de PRV, zoals blijkt uit paragraaf 3.2.2 van de Plantoelichting. Artikel 13 lid 2 van de PRV is niet van toepassing omdat het PIP geen betrekking heeft op woningbouw. Dat de natuurgerichte maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd, is geborgd in het compensatieplan bomen en natuur (zie bijlage 16). De toetsing aan de artikelen 14 en 15 van de PRV is verder uitgewerkt in het rapport Cultuurhistorie (bijlage 12). Zie voor meer details ten aanzien van NNN hoofdstuk 5 uit het rapport Ecologische Effectbepaling (bijlage 5 van het PIP) en paragraaf 4.5 in de Plantoelichting.	Nee
10	5	De voorgestelde natuurbrug zou een veel geringere overspanning krijgen en dus goedkoper zijn als alleen het spoor zou worden overkluisd;	Het ecoduct dient naast het spoor ook de VWoAH en de HOV baan te overspannen. Zowel de busbaan als de VWoAH liggen parallel aan het spoor.	Nee
10	6	Er zijn veel meer infrastructuurele werken (viaducten, op- en afritten, bredere natuurbrug, geluidsschermen, enz.) nodig dan het tracé met een eenvoudige af/oprit ter hoogte van de Soestdijkerstraatweg.	Het huidige tracé kan goed worden ingepast worden in de omgeving. Waar nodig worden mitigerende maatregelen uitgevoerd. Het alternatieve tracé over de Soestdijkerstraatweg is, zoals aangegeven onder 10.3, minder geschikt.	Nee
10	7	Overigens schaaft de stichting zich geheel achter de zienswijze die door de Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve al eerder naar voren is gebracht met het door haar voorgestelde alternatieve tracé via de Soestdijkerstraatweg, mede vanwege de betere bereikbaarheid van het geprojecteerde nieuwe ziekenhuis Ter Gooi, de minder ingrijpende infrastructuurele werken, de snellere realisering van dat deel van het HOV-tracé en de aanzienlijk lagere kosten.	Zie beantwoording 10.3.	Nee
11	1	Wij menen dat het huidige plan voor het realiseren van een HOV-busbaan en het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve, zoals beschreven en weergegeven in het ontwerp PIP HOV in 't Gooi niet bijdraagt aan een goede en veilig toekomst van de gemeente Hilversum en haar bewoners. Bovendien menen we dat dit plan het leef- en woonklimaat in Hilversum-Oost, bij de Oosterengweg en langs het Wandelpad aantast.	Wij zijn van mening dat het project HOV in 't Gooi bijdraagt aan de toekomstige bereikbaarheid van Hilversum. De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Door de verwachte toename van de mobiliteit, de komende jaren, zal het autoverkeer toenemen wat tot 'verstopping' van de stadscentra zal leiden. Slechtere bereikbaarheid van de stadcentra heeft economische impact. Bedrijven en winkels ondervinden hiervan de nadelige economische gevolgen. De aanleg van de vrije HOV busbaan vormt een bijdrage om de bereikbaarheid nu en in de toekomst te verbeteren. De natuur bij Anna's Hoeve ondervindt op dit moment een barriere bij de spoorlijn en bij de Weg over Anna's Hoeve. Het besluit de Weg over Anna's Hoeve te verleggen betreft, zoals u waarschijnlijk bekend is, niet het PIP, maar de besluitvorming door de betrokken gemeenten. Begin 2015 heeft de Hilversumse gemeenteraad besloten de Weg over Anna's Hoeve te verleggen. Het project maakt deze verlegging mogelijk, waardoor er een robuuste ecologische verbinding ontstaat en de recreatiemogelijkheden in het gebied worden versterkt. Het project maakt daarnaast de aanleg van een ecoduct over de spoorlijn mogelijk, waardoor dieren zich tussen 't Gooi en de Utrechtse Heuvelrug kunnen verplaatsen. Daar waar de natuur wordt aangetast worden compenserende maatregelen genomen. Zie hiervoor het mitigatieplan (bijlage 6 van het PIP). U geeft verder aan dit plan het leef- en woonklimaat in Hilversum-Oost, bij de Oosterengweg en langs het Wandelpad aantast. De leefbaarheid langs de Oosterengweg ter hoogte van de onderdoorgang wordt verbeterd door de aanleg van de onderdoorgang. De geluidsbelasting neemt af, dit geldt ook voor de luchtverontreiniging. Langs het Wandelpad wordt de busbaan zodanig ingepast dat de overlast wordt geminimaliseerd	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
11	2	U legt een HOV-busbaan aan om vooral in de spits de reizigers uit Huizen tegemoet te komen. Overdag is er namelijk een goede doorstroming en is er nauwelijks reistijdwinst te halen. U beroept zich ook telkens op de reistijdwinst in de spits.	Klopt, de reistijd in de spits is inderdaad maatgevend. De meeste reizigers reizen immers in de spits; fileproblematiek treedt op in de spits en juist daar is winst te behalen van het aantrekkelijker maken van het OV voor automobilisten. Sinds 2011 rijdt de huidige buslijn 320 onder de R-netformule. De bus stroomt in de bebouwde kom van Hilversum al een stuk beter door dan een aantal jaar geleden vanwege een aantal doorstromingsmaatregelen dat Hilversum in de aanloop naar dit project genomen heeft in het kader van het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum. Er blijft echter een groot verschil bestaan tussen de reistijden in - en buiten de spits. Dat maakt dat de bus onbetrouwbaar is en op dat punt niet voldoet aan de minimum eisen die R-net stelt. Het gevolg daarvan is dat deze lijn in zijn huidige vorm niet kan blijven bestaan: het niet voldoen aan R-netnormen heeft namelijk gevolgen voor de inzet van bijvoorbeeld materieel en ook frequentie waarin bussen rijden. Daarnaast zijn de reeds genomen doorstromingsmaatregelen niet afdoende om te borgen dat bus 320 ook in de toekomst vlot blijft doorstromen. De verwachting is dat door een toename van mobiliteit de verkeersdruk in de bebouwde kom van Hilversum alleen maar zal toenemen. Dit sluit aan bij recente welvaart en leefomgeving (WLO) scenario's van het Planbureau van de Leefomgeving (december 2015) die uitgaan van een toename van de personenmobiliteit. Dat geldt ten aanzien van autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen). Vanwege deze groei van het verkeer zal het effect van de uitgevoerde doorstromingsmaatregelen steeds kleiner worden. Buslijn 320 zal straks als HOV-bus over het HOV-tracé met nieuwe infrastructuur rijden. De snelbus krijgt voorrang, rijdt deels over een vrije busbaan en kan over het nieuwe tracé vlot doorrijden. De snelbus kan hierdoor stipt volgens de dienstregeling rijden, waardoor de dienstregeling nog strakker is. Een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling leidt tot kortere wachttijden op de vertrekhaltes en beperkt het risico op het missen van aansluitingen (en daarmee het risico op een langere reistijd). De HOV-bus vormt daarnaast een schakel in het regionale HOV-netwerk. R-net en zorgt voor een snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere.	Nee
11	3	Wij menen dat u de HOV-busbaan naar het verkeerde station aanlegt. Het is vergelijkbaar met deze situatie: vanuit een dorp buiten Utrecht wil je de forenzen sneller naar Utrecht laten reizen, maar je doet dat door een busbaan naar Utrecht Lunetten aan te leggen in plaats van naar Utrecht Centraal, het grote OV-knooppunt. Bovendien verminder je de directe buslijnen naar Utrecht Centraal. Het effect is dat de reizigers uit het dorp allemaal eerst naar Utrecht Lunetten moeten reizen om daar over te stappen naar Utrecht Centraal. Een mijl op zeven. Met de 'oude' bus naar Utrecht Centraal was men even snel en was de reis betrouwbaarder dan nu, aangezien met niet hoefde over te stappen. In Hilversum is de situatie iets minder voor de hand liggend, maar de reizigerscijfers spreken boekdelen: zo'n 70% van de reizigers in de spits wil van Huizen naar station Hilversum Sportpark. Vanaf daar stapt men op de trein naar Utrecht, loopt men naar de grote kantoren op het Arenapark of gaan de scholieren naar het ROC/MBO college. Slechts zo'n 30% reist in de spits door naar station Hilversum Centraal, zeg maar "het Lunetten van Hilversum", vanuit de reizigers van Huizen bezien. Toch legt u een HOV-busbaan aan naar Hilversum Centraal, focust u zich op de reistijdwinst naar Centraal, terwijl het merendeel van de reizigers daar alsnog moet overstappen en bouwt u de frequentie van buslijnen naar Hilversum Sportpark af. Erger nog, nu bekend is dat Almere buslijn 156 niet meer door laat rijden naar Hilversum Sportpark, blijft er van die frequentie niet veel over. Bovendien negeert u dat het nieuwe ziekenhuis meer naar het zuiden gebouwd wordt. Het ziekenhuis wordt straks slechter bereikbaar dan het nu is.	Wij hebben in 2010 verschillende tracé alternatieven nader laten onderzoeken, hierbij is gekeken naar vervoerwaarde, exploitatiewaarde, kosten en ruimtelijke inpassing. Het huidige voorkeurs-tracé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best naar voren uit dit onderzoek. In juli 2012 is, na besluitvorming door de stuurgroep en de betrokken gemeenten, het voorkeurs-tracé definitief vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland. In het onderzoek Vervoerwaarde en exploitatie (bijlage 1 van het PIP) komt naar voren dat, over de gehele dag genomen, 55% van de reizigers station Hilversum als bestemming heeft en 40% als eindbestemming Arenapark/Sportpark heeft. In de HOV-plannen is voorzien dat bussen van de verbinding Almere – Hilversum en enkele spitsbussen tussen Huizen en Hilversum ter hoogte van het ziekenhuis de HOV baan verlaten en een aftakking gebruiken om via de ingang van het ziekenhuis (halte Tergooi) naar het Arenapark te rijden. In het PIP is deze aftakking niet opgenomen, maar deze aftakking is wel opgenomen in het bestemmingsplan Monnikenberg. De realisatie van deze aftakking valt buiten de scope van het project HOV in 't Gooi. Na realisatie van de aftakking kunnen via deze aftakking bussen afslaan richting ziekenhuis en reizigers dichtbij de ingang uitstappen waarna de bussen doorrijden richting Arenapark. De bushalte bij de Van Linschotenlaan maakt het - na gereedkomen van de aftakking - mogelijk over te stappen richting het ziekenhuis of het Arenapark/Sportpark. Daarmee beschikken reizigers uit Almere, Huizen, Blaricum en Eemnes via lijn 101 met de toevoegende spitsritten van lijn 320/toekomstige HOV over een goede verbinding met het ziekenhuis en Hilversum Sportpark.	Nee
11	4	Hart voor Hilversum meent dat R-net lijn 320 van Huizen naar Hilversum goed functioneert en met enkele kleine optimalisaties prima rijdt. Het is niet nodig om een aparte busbaan aan te leggen. De oplossing is er al: R-net lijn 320 Enkele jaren geleden is de spitslijn vervangen door een heuze R-net lijn: buslijn 320 heeft al het R-net busmaterieel, wifi in de bus, elektronische informatieborden, etcetera. Je gelooft het niet, maar er rijdt al een R-net lijn! Reizigers uit Huizen zijn tevreden over R-net lijn 320. De doorstroming is op veel punten al verbeterd en is nu goed. Met enkele kleine optimalisaties, zoals een directe afrit voor de bus van de A27 naar de Soestdijkerstraatweg (gelijk aan de bus-oprit die er al is), is de R-net lijn 320 helemaal af en klaar voor de toekomst!	De route op enkele locaties optimaliseren, zoals u voorstelt door een busafrit vanaf de A27 naar de Soestdijkerstraatweg, biedt onvoldoende oplossend vermogen. Deze optie is in het verleden onderzocht als het zogenoemde "tracé Arenapark" (zie hiervoor pag. 46 in het rapport "Besluitvorming voorkeurs-tracé - uitkomsten nader onderzoek 2010", te vinden op www.hovgooi.nl). Er is ter plaatse onvoldoende ruimte voor een eigen baan en ook toekomstige verruiming is problematisch. Samen met de bevindingen op de andere onderzochte aspecten (o.a. een lagere vervoerwaarde) heeft dit destijds geleid tot de conclusie dat een tracé langs het spoor kansrijker is. Daarop is besloten om het tracé aan de zuidzijde van het spoor nader uit te werken en is optimalisatie van de huidige busroute niet langer onderzocht. Zie verder onze beantwoording ten aanzien van het functioneren van bus 320 en het belang van HOV in 't Gooi onder 11.2.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
11	5	Er is geen enkel draagvlak onder de bewoners van Huizen, Blaricum en Hilversum om een HOV-busbaan aan te leggen naar Hilversum Centraal. Dit is in de afgelopen jaren in demonstraties, inspraakbijdragen en in een petitie overtuigend naar voren gebracht: [*] https://petities.nl/petitions/hooqwaardiq-openbaar-vervoer-hov-busbaan-tussen-huizen-en-hilversum Er hebben al 2.759 mensen getekend! Veel inwoners in het Gooi zijn verontwaardigd over de besteding van 118 miljoen euro gemeenschapsgeld aan een probleem wat niet bestaat en dat de situatie alleen maar slechter maakt voor de busreizigers uit Huizen.	HOV in 't Gooi is een gezamenlijk regionaal project van de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren en de provincie Noord-Holland. ProRail, Het Goois Natuurreservaat en Rijkswaterstaat zijn als deelgenoten nauw betrokken bij het project. Sinds 2006 zijn er door de diverse colleges, gemeenteraden en het provinciale bestuur democratische besluiten genomen om de realisatie van HOV in 't Gooi al dan niet mogelijk te maken. Dit laat niet onverlet dat er inderdaad ook tegenstanders zijn. Het PIP is tot stand gekomen na uitgebreid onderzoek en uitgebreide consultatie van belanghebbende partijen binnen het onderzoeksgebied. Zowel op politiek/ bestuurlijk niveau als op het niveau van overige belanghebbenden (burgers/bedrijven) is intensief contact geweest om de belangen die in het gebied zijn te inventariseren en daarmee op gepaste wijze invulling te geven aan het ontwerp en de inpassing van HOV in 't Gooi. Wij zijn van mening dat het besluit op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen. De colleges in de regio hebben zich eind 2006/ begin 2007 uitgesproken voor verder onderzoek naar een HOV baan tussen Huizen en Hilversum onder regie van de provincie. Dat was het begin van de zogenoemde 'studiefase'. In deze fase zijn onder andere studies uitgevoerd naar vervoerwaarde om nut en noodzaak van het project aan te tonen en naar haalbaarheid. Daarnaast zijn onderzoeken naar vier tracévarianten gedaan. Deze en andere onderzoeken zijn in te zien op www.hovinhetgooi.nl. Eind 2011 is het definitieve voorkestracé vastgesteld door - in eerste instantie - de Stuurgroep HOV (met daarin de deelnemende gemeenten), daarna door de afzonderlijke gemeenteraden en vervolgens door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. In juli 2012 is vervolgens door PS het besluit over het tracé genomen. Hierover is gecommuniceerd via diverse persberichten, www.hovinhetgooi.nl en de elektronische nieuwsbrief. Tijdens de planfase is het tracé verder uitgewerkt en hebben we de omgeving nauw betrokken tijdens een consultatietraject, dat per gemeente werd georganiseerd (2013). Omwonenden en belanghebbenden zijn per brief uitgenodigd voor de verschillende bijeenkomsten. Het ontwerp is op basis van de opgehaalde reacties waar mogelijk aangepast. De input heeft geleid tot diverse optimalisaties. De verkregen input is verzameld en voorzien van een reactie. Hiervoor zijn per gemeente reactienota's opgesteld (zie hiervoor www.hovgooi.nl). In de fase daarna zijn we door middel van zogenoemde keukentafelgesprekken in gesprek gegaan met de omgeving, waarbij is ingezoomd op de tijdelijke bouwsituatie en eindsituatie. Het ontwerp PIP is conform afdeling 3.4 Awb ter inzage gelegd en er is conform het gestelde in de awb kennis gegeven van het ontwerp PIP in bijvoorbeeld lokale huis aan bladen. Daarnaast zijn er informatieavonden georganiseerd waarbij belanghebbenden/omwonenden met medewerkers van het project in gesprek konden gaan. Middels het indienen van de zienswijzen konden burgers opmerkingen en aanmerkingen op het ontwerp PIP inbrengen, die waar nodig - aanleiding konden geven tot aanpassing van het plan.	Nee
11	6	Onze zienswijze is dat de noodzaak onvoldoende is aangetoond. Er is geen onderbouwde noodzaak voor het aanleggen van nieuwe infrastructuur, zijnde een busbaan, buiten bestaand bebouwd gebied. Er wordt gesteld in 1.2 dat de HOV-lijn "niet alleen sneller is dan de huidige lijn 320, maar vooral een betrouwbare vorm van openbaar vervoer is" en "Het aantal reizigers is ter plaatse van een doorsnede bij de A27 in 2020 met 36% toegenomen t.o.v. de referentiesituatie". Deze stellingen betwisten wij. Stelling 1: Als eerste stellen wij dat de onderzoeken die gebruikt zijn in Bijlage 1 te oud zijn om een deugdelijke belangenafweging op te baseren volgens het zorgvuldigheidsbeginsel, art. 3:2 Awb. Te oude onderzoeken: vervoersonderzoeken zijn ouder dan 2 jaar.	Over de houdbaarheid van gegevens en onderzoeken zegt art.3.1.1a Besluit ruimtelijke ordening: " Bij de vaststelling van een bestemmingsplan (-* zoals ook dit PIP*-) kan in ieder geval gebruik worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar." Als de overheid een besluit neemt dat gebaseerd is op gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar, zijn die in principe bruikbaar en handelt een overheid niet onzorgvuldig. Er is echter niet uitgesloten dat een bestuursorgaan bij het nemen van een besluit gebruik maakt van gegevens en onderzoeken die wel ouder zijn dan 2 jaar. Als een overheid dat doet, dan vereisen het zorgvuldigheids- en motiveringsbeginsel dat nader wordt gemotiveerd waarom die gegevens nog altijd actueel zijn. Wij zijn van mening dat de gegevens die gebruikt zijn ter onderbouwing van nut en noodzaak nog altijd actueel zijn. In het rapport bijlage 1 Exploitatie en Vervoerwaarde is inderdaad 2010 als uitgangssituatie gebruikt. Maar relevant is vooral de vergelijking die in het rapport gemaakt wordt tussen de toekomstige situatie in 2020 met HOV en de toekomstige situatie in 2020 zonder HOV in 't Gooi. Naar aanleiding van uw zienswijze is aan bijlage 1 'Rapport Vervoerwaarde en exploitatie' een onderbouwing toegevoegd waarin wordt aangetoond dat de cijfers nog steeds bruikbaar zijn. Deze onderbouwing vindt u in bijlage 1 tot en met 3 van dit rapport.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
11	7	Te oude onderzoeken: vervoersonderzoeken zijn ouder dan 2 jaar. Volgens het Besluit Ruimtelijke Ordening, artikel 3.1.1a, "kan bij de vaststelling van een bestemmingsplan in ieder geval gebruik worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar." Het rapport "Gewijzigde voorkeursvariant HOV het Gooi" van 31 augustus 2015 is een lichte herziening van het eerder vergelijkbare rapport uit 2012. Het rapport uit 2015 neemt evenals het rapport uit 2012 de referentiesituatie van 2011 (zie hoofdstuk 3). Qua reizigersonderzoeken gebruikt het rapport uit 2015 hetzelfde reizigersonderzoek als het rapport uit 2012, namelijk het reizigersonderzoek uit 2004 (!) van lijn 134 van Hilversum naar Bussum (zie voetnoot onderaan bladzijde 6). Ook al is de datum van het rapport in bijlage 1 van 31 augustus 2015, het onderzoek is veel ouder en het rapport valt naar onze mening niet onder artikel 3.1.1a van het Besluit Ruimtelijke Ordening. Daarmee mag het niet automatisch gebruikt worden, is onze zienswijze.	Het reizigersonderzoek uit 2004 is aangehaald om een indicatie te geven van de reisbestemming van de reizigers op de busverbinding Huizen-Hilversum. Het is niet gebruikt om de vervoerswaarde en exploitatiewaarde te berekenen en heeft daar ook geen invloed op.	Nee
11	8	Te oude onderzoeken: de gebruikte onderzoeken in bijlage 1 zijn te oud om een goede vergelijking te maken van de huidige situatie en de situatie na aanleg van de busbaan. Te oude onderzoeken: veel knelpunten in de oude situatie zijn ondertussen opgelost. De uitgangssituatie in hoofdstuk 2 is gebaseerd op een netwerkkaart uit 2010. De lijnen 100 en 103 rijden sinds 2011 niet meer. Toch schrijft men in de laatste alinea op basis van de gegevens van deze niet meer bestaande lijnen dat "de rijtijd op het traject tussen Huizen en Hilversum in de spitsuren nog steeds lang en weinig betrouwbaar is". Hiervoor worden 2 redenen aangegeven, die allebei niet meer geldig zijn: - Filevorming rond het knooppunt Eemnes: dit is niet meer aan de orde; ondertussen is in 2014 een busdoorsteek voor de bus gerealiseerd: een project van Rijkswaterstaat en Provincie Noord-Holland samen. - Veel doorstromingsproblemen in Hilversum: dit is niet meer aan de orde: * in 2012 is het kruispunt met stoplichten bij de Soestdijkerstraatweg vervangen door een turbotonde met Amaliatunnel, waardoor de bus altijd snel door kan rijden. * in 2014 is er een speciale busstrook aangelegd bij de stoplichten voor de Beatrix-tunnel * in 2014 is de afslagstrook van de bus naar het Arenapark verlengd en verbeterd, zodat de bus daar geen hinder heeft van het autoverkeer. * Wethouder Voorink heeft in de commissie Verkeer en Beheer van 25 november 2015 gezegd, dat de bussen nu altijd voorrang hebben bij het kruispunt Emmastraat en bij de stoplichten voor de Beatrix-tunnel, zodat alle bussen er ongestoord door kunnen rijden. Het enige doorstromingsprobleem dat er nu nog is, is de spoorwegovergang bij Hilversum Sportpark. Echter hier is geen verschil met het nieuwe PIP, aangezien ook daarin de HOV-bus moet stoppen voor een spoorwegovergang bij het station. Tot slot schrijft men: "Zolang deze knelpunten niet zijn opgelost, voldoet de verbinding niet aan de kwaliteit die men van het HOV verwacht." De knelpunten zijn ondertussen dus wel opgelost! Bijzonder is bovendien dat er nu reeds enkele jaren een R-net bus, de produktformule voor HOV-bussen, rijdt van Huizen naar Hilversum! Sinds 2011 rijdt de R-net lijn 320 van Amsterdam naar Hilversum. Deze lijn 320 rijdt van Huizen naar Hilversum via Hilversum Sportpark. Deze lijn rijdt dus al onder de R-net formule: R-net bussen, R-net halteplaatsen, R-net reisinformatie op de haltes, wifi in de bus, etc. De onderzoeken zijn dus te oud om conclusies op te baseren op de huidige verbinding wel of niet voldoet aan de kwaliteit die men van het HOV verwacht. De situatie in 2010 is niet maatgevend voor de huidige situatie, aangezien er reeds grote verbeteringen in de infrastructuur zijn doorgevoerd. Er is niet onderzocht of R-net lijn 320 aan de HOV-criteria voldoet. Er is niet onderzocht of R-net lijn 320 met aanpassingen (zoals het weglaten van de haltes) aan de HOV-criteria kan voldoen.	Naar aanleiding van uw zienswijze hebben we aanvullend onderzoek laten uitvoeren, te vinden als bijlage 19 bij het PIP "Nadere onderbouwing noodzaak". In het onderzoek hebben we gekeken naar de huidige rijtijden (2016) van bus 320. De bus stroomt door doorstromingsmaatregelen die Hilversum in aanloop op HOV in 't Gooi genomen heeft, in de bebouwde kom inderdaad een stuk beter door dan een aantal jaar geleden. De rijtijden zijn getoetst aan de kwaliteitscriteria van R-Net. Conclusie is dat de snelheid niet voldoet. Er blijft daarnaast een groot verschil bestaan tussen de reistijden in de spits en buiten de spits. In de spits komt het regelmatig voor dat verkeer op de doorgaande wegen niet doorstroomt en stil staat. Hierdoor ontstaat spreiding in de reistijden van bus 320 (verschil tussen reistijd in de spits en buiten de spits). Dit is een onwenselijke situatie omdat de betrouwbaarheid van de bus daarmee lager wordt. Een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling leidt tot kortere wachttijden op de vertrekhalte en beperkt het risico op het missen van aansluitingen (en daarmee het risico op een langere reistijd). Op het punt van betrouwbaarheid voldoet bus 320 ook niet aan de minimum eisen die R-net stelt. Het gevolg daarvan is dat deze lijn in zijn huidige vorm niet kan blijven bestaan: het niet voldoen aan R-netnormen heeft namelijk gevolgen voor de inzet van bijvoorbeeld materieel en ook frequentie waarin bussen rijden. Daarnaast zijn de door Hilversum genomen doorstromingsmaatregelen niet afdoende om te borgen dat bus 320 ook in de toekomst vlot kan blijven doorstromen. De verwachting is namelijk dat door een toename van mobiliteit de verkeersdruk in de bebouwde kom van Hilversum alleen maar zal toenemen. Dit sluit aan bij recente welvaart en leefomgeving (WLO) scenario's van het Planbureau van de Leefomgeving (december 2015) die uitgaan van een toename van de personenmobiliteit. Dat geldt ten aanzien van autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer. Vanwege deze groei van het verkeer zal het effect van de uitgevoerde doorstromingsmaatregelen steeds kleiner worden. De nog te realiseren kwaliteitsverbetering is van een dusdanige omvang, dat ingrijpende maatregelen noodzakelijk zijn. Deze kwaliteitsverbetering is in Hilversum, gelet op de beperkte fysieke ruimte, op de bestaande busroute niet haalbaar. Buslijn 320 zal straks als HOV-bus over het HOV-tracé met nieuwe infrastructuur rijden. De snelbus krijgt voorrang, rijdt deels over een vrije busbaan en kan over het nieuwe tracé vlot doorrijden. De snelbus kan hierdoor stipt volgens de dienstregeling rijden, waardoor de dienstregeling nog strakker wordt gemaakt. Een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling leidt tot kortere wachttijden op de vertrekhalte en beperkt het risico op het missen van aansluitingen (en daarmee het risico op een langere reistijd). De HOV-bus vormt daarnaast een schakel in het regionale HOV-netwerk R-net en zorgt voor een snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere.	Nee
11	9	De uitgangssituatie in hoofdstuk 2 is gebaseerd op een netwerkkaart uit 2010. De lijnen 100 en 103 rijden sinds 2011 niet meer. Toch schrijft men in de laatste alinea op basis van de gegevens van deze niet meer bestaande lijnen dat de rijtijd op het traject tussen Huizen en Hilversum in de spitsuren nog steeds lang en weinig betrouwbaar is.	Dit is juist. Daarom is de gehanteerde referentiesituatie 2020 in de rapporten uit 2012 en later ook gebaseerd op het nieuwe busnetwerk dat in 2011 is ingevoerd (met o.a. lijn 320 i.p.v. lijn 100). De HOV-varianten zijn steeds vergeleken met de referentievariant om de effecten van het HOV-project in beeld te brengen. Er heeft geen vergelijking met de oude uitgangssituatie plaatsgevonden. Er is in de rapporten een vergelijking tussen de toekomstige situatie in 2020 met HOV en de toekomstige situatie in 2020 zonder HOV in 't Gooi. Naar aanleiding van uw zienswijze hebben we dit nauwkeuriger omschreven in bijlage 1 'Rapport Vervoerwaarde en exploitatie' van het PIP.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
11	10	Filevorming rond het knooppunt Eemnes: dit is niet meer aan de orde; ondertussen is in 2014 een busdoorsteek voor de bus gerealiseerd: een project van Rijkswaterstaat en Provincie Noord-Holland samen.	Als doorstromingsmaatregel is in 2014 inderdaad een busdoorsteek gerealiseerd op knooppunt Eemnes. Deze doorsteek levert een positieve bijdrage aan de doorstroming en zorgt voor een betrouwbaardere busverbinding. In de referentiesituatie 2020 en de gewijzigde voorkeursvariant is rekening gehouden met deze doorstromingsmaatregel. In de referentiesituatie 2020 en de gewijzigde voorkeursvariant is rekening gehouden met het feit dat de bus filevrij kan rijden over de A27. Naar aanleiding van uw zienswijze is bijlage 1 aangepast, zowel in de berekening van de rijtijden als redactioneel.	Nee
11	11	Veel doorstromingsproblemen in Hilversum: dit is niet meer aan de orde:* in 2012 is het kruispunt met stoplichten bij de Soestdijkerstraatweg vervangen door een turbotonde met Amali-atunnel, waardoor de bus altijd snel door kan rijden. * in 2014 is er een speciale busstrook aangelegd bij de stoplichten voor de Beatrix-tunnel * in 2014 is de afslagstrook van de bus naar het Arenapark verlengd en verbeterd, zodat de bus daar geen hinder heeft van het autoverkeer. * Wethouder Voorink heeft in de commissie Verkeer en Beheer van 25 november 2015 gezegd, dat de bussen nu altijd voorrang hebben bij het kruispunt Emmastraat en bij de stoplichten voor de Beatrix-tunnel, zodat alle bussen er ongestoord door kunnen rijden. Het enige doorstromingsprobleem dat er nu nog is, is de spoorwegovergang bij Hilversum Sportpark. Echter hier is geen verschil met het nieuwe PIP, aangezien ook daarin de HOV-bus moet stoppen voor een spoorwegovergang bij het station.	Zie onze beantwoording onder 11.8.	Nee
11	12	Tot slot schrijft men: "Zolang deze knelpunten niet zijn opgelost, voldoet de verbinding niet aan de kwaliteit die men van het HOV verwacht."De knelpunten zijn ondertussen dus wel opgelost!	Zie onze beantwoording onder 11.8.	Nee
11	13	De onderzoeken zijn dus te oud om conclusies op te baseren of de huidige verbinding wel of niet voldoet aan de kwaliteit die men van het HOV verwacht. De situatie in 2010 is niet maatgevend voor de huidige situatie, aangezien er reeds grote verbeteringen in de infrastructuur zijn doorgevoerd. Er is niet onderzocht of R-net lijn 320 aan de HOV-criteria voldoet. Er is niet onderzocht of R-net lijn 320 met aanpassingen (zoals het weglaten van de haltes) aan de HOV-criteria kan voldoen	Zie onze beantwoording onder 11.6, 11.8 en 11.9.	Nee
11	14	Er is niet onderzocht of R-net lijn 320 aan de HOV-criteria voldoet. Er is niet onderzocht of R-net lijn 320 met aanpassingen (zoals het weglaten van de haltes) aan de HOV-criteria kan voldoen	Het weglaten van haltes is op voorhand niet wenselijk. Naar aanleiding van uw zienswijze hebben wij onderzocht of de huidige R-net lijn 320 aan de R-net criteria voldoet. Dit blijkt niet het geval te zijn (zie hiervoor bijlage 19 bij het PIP).	Nee
11	15	Oude modelgegevens en oude reizigersinformatie Op bladzijde 15 staat "Het <verkeers>model Huizen - Hilversum heeft als basisjaar 2009." en "De rijtijden in de uitgangssituatie zijn gebaseerd op de openbaar-vervoerdienstregeling 2010." Het enige onderzoek naar reizigersstromen (verdeling van de reizigers over de verschillende routes) dat wordt genoemd is het Reizigersonderzoek van lijn 134 van Hilversum naar Bussum uit 2004. Gegeven de vele verbeteringen in de infrastructuur en de buslijnen tussen 2010 en 2015 achten we de gebruikte gegevens te oud om op zorgvuldige basis conclusies aan te verbinden voor een vergelijking van de huidige situatie (2015) met de gewenste situatie (2020).	Verkeersmodel 2009 Verkeersmodellen starten altijd met een 'uitgangssituatie'. Door middel van groeifactoren voor reistijd, frequentie, ruimtelijke ontwikkelingen etc. wordt het aantal reizigers in de uitgangssituatie opgehoogd naar de toekomst. Het maakt voor het vervoerswaarde effect niet uit welk jaar en netwerk voor de uitgangssituatie worden gebruikt. Zie verder de onderbouwing die naar aanleiding van uw zienswijze is toegevoegd aan bijlage 1 'Vervoerswaarde en Exploitatie' (in bijlage 1). Rijtijden uit 2010: Naar aanleiding van uw zienswijze hebben we aanvullend onderzoek laten uitvoeren, te vinden als bijlage 19 bij het PIP "Nadere onderbouwing noodzaak". In het onderzoek hebben we gekeken naar de huidige rijtijden (2016) van bus 320. Reizigerstromen 2004. Het reizigersonderzoek uit 2004 is aangehaald om een indicatie te geven van de reisbestemming van de reizigers op de busverbinding Huizen-Hilversum. Het is niet gebruikt om de vervoerswaarde en exploitatiewaarde te berekenen en heeft daar ook geen invloed op. Zie verder onze beantwoording onder 11.6 en 11.8..	Nee
11	16	Stelling 2: Bijlage 1 bevat teveel fouten in de uitgangspunten voor de referentiesituatie en de toekomstige situatie om de conclusies te kunnen gebruiken. Conclusie Stelling 2: We achten hiermee aangetoond te hebben, dat bijlage 1 te veel fouten bevat en dat de conclusies, die in deze bijlage getrokken worden, in het kader van het zorgvuldigheidsbeginsel, artikel 3:2 van de Algemene Wet Bestuursrecht, niet gebruikt kunnen worden voor het bepalen van de noodzaak van de aanleg van de HOV-busbaan.	U geeft aan dat uitgangspunten van de Referentiesituatie 2020 (= toekomstige situatie in 2020 zonder HOV) fouten bevatten. U noemt: - basisjaar 2009 (zie onze beantwoording onder 11.15), - dienstregeling 2011, u doelt daarmee waarschijnlijk op het netwerk in 2011 dat gebruikt is in bijlage 1. Uit een analyse van de verschillen van het netwerk in 2016 en 2011 blijkt dat de wijzigingen niet van dien aard zijn dat een actualisatie van het netwerk in de referentiesituatie noodzakelijk is. Zie hiervoor paragraaf 3.2 uit bijlage 1. - niet meegenomen doorstromingsmaatregelen. In bijlage 3 van het rapport Vervoerswaarde en Exploitatie is naar aanleiding van uw zienswijze de referentiesituatie aangepast, namelijk: de door u genoemde doorstromingsmaatregelen zijn via de actualisering van de rijtijden (uit 2016) meegenomen in de prognose van vervoerswaarde en exploitatiekosten.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
11	17	Te veel fouten: fouten in de referentiesituatie Aangezien in hoofdstuk 3 en 4 is uitgegaan van het basisjaar 2009 (zie paragraaf 5.1.2, bladzijde 15 onder Gebruikt verkeersmodel) en de dienstregeling uit 2011 (zie paragraaf 3.2, bladzijde 9, eerste zin van de paragraaf) zijn de volgende punten niet meegenomen in de referentiesituatie: • Busdoorsteek bij Eemnes • Turbo-rotonde en Amaliatunnel bij de Soestdijkerstraatweg • Busstrook bij stoplichten bij Beatrix-tunnel • Langere afslagstrook bij afslag Hilversum Arenapark • Groene golf voor bussen binnen bebouwde kom Hilversum Te samen hebben deze aanpassingen gezorgd voor een enorme verbetering in de doorstroming van R-net bus 320. Deze aanpassingen hadden in de referentiesituatie moeten worden meegenomen. Nu dit niet gebeurd is, is de referentiesituatie incorrect.	Zie beantwoording 11.16.	Nee
11	18	Te veel fouten: fouten in toekomstig openbaar vervoer netwerk, paragraaf 4.3 Fout 1: aanpassing in Blaricum is buiten de scope Er wordt vanuit gegaan dat er een aanpassing in Blaricum plaatsvindt: "buslijn 100 en spitslijn 200 gaan in Blaricum via de Stichtseweg rijden." (paragraaf 4.3, bladzijde 12). Binnen voorliggend PIP worden alleen aanpassingen in Hilversum en Laren geregeld. Aanpassingen in Blaricum zijn in dit PIP niet aan de orde. Fout 2: buslijn 156 Almere-Huizen maakt geen gebruik van HOV-busbaan Er wordt gesteld dat o.a. buslijn 156 gebruik maakt van de HOV-baan. Ook wordt gesteld dat buslijn 156 (verbinding Almere-Hilversum) bij het ziekenhuis de HOV-baan zal verlaten om het Arenapark te bedienen. Stadsbus 3 tussen station Hilversum en het ziekenhuis zou hierdoor kunnen vervallen, (paragraaf 4.3, bladzijde 12, eerste vierde bullit). De uitgangspunten voor buslijn 156 zijn fout, aangezien de gemeenteraad van Almere in de Visie Busvervoer 2018-2025 in juli 2015 ervoor heeft gekozen buslijn 156 niet meer door te laten rijden naar Hilversum. Lijn 156 stopt bij carpoolplaats Blaricum. Reizigers voor Hilversum wordt verzocht over te stappen op lijn 320 die over HOV-baan rijdt naar Station Hilversum en die dus niet afslaat naar het ziekenhuis, naar het Arenapark en naar Station Hilversum. In november 2015 en december 2015 is deze keuze bekrachtigd toen de gemeenteraad van Almere de uitgangspunten voor de aanbesteding van het busvervoer vaststelde. Het laten doorrijden van buslijn 156 naar Hilversum is toen ook zelfs als "uitbreidingsoptie" vervallen. Het is een grote fout dat deze beleidswijziging van Almere niet is meegenomen. Overigens was de Provincie Noord-Holland wel op de hoogte van deze keuze van Almere, aangezien Almere gevraagd heeft om een zienswijze in te dienen op de nieuwe Visie busvervoer en de provincie Noord-Holland dit ook gedaan heeft rond de zomer van 2015. Provincie Noord-Holland had deze beleidswijziging kunnen en moeten meenemen.	U geeft daarnaast aan dat er ook fouten zitten in de Toekomstige situatie in 2020 met HOV . 1. Volgens u had de zin "buslijn 100 en spitslijn 200 gaan in Blaricum via de Stichtseweg rijden" niet opgenomen mogen worden. Met het voorliggende PIP maken we in Hilversum en Laren de aanleg van de busbaan planologisch mogelijk. We kijken naar de toekomstige situatie . En met of zonder HOV in 't Gooi is het een reële verwachting dat de lijnen 100 en 200 via de Stichtseweg gaan rijden. Dit is daarom meegenomen. 2. U geeft aan dat in het rapport Exploitatie en Vervoerwaarde ten onrechte wordt gesteld dat o.a. buslijn 156 in de toekomst gebruik zal maken van de HOV-baan. De gemeente Almere is concessiehouder voor buslijn 156. In december 2015 is het ontwerp Programma van Eisen concessie busvervoer Almere 2018 - 2027 ter inzage gelegd. Het is op dit moment inderdaad onduidelijk of lijn 156 gehandhaafd blijft omdat deze niet in het programma van eisen is uitgevraagd. Wij hebben in een reactie op het Programma van Eisen wel aandacht gevraagd voor het belang van de verbindingen tussen Almere en het Gooi.	Nee
11	19	Te veel fouten: prijssituatie van 2009 In paragraaf 5.1.2 staat op bladzijde 16 dat er "in het verkeersmodel van is uitgegaan dat de kosten voor het gebruik van de auto en het openbaar vervoer niet wijzigen ten opzichte van de situatie 2009." Voor de situatie van 2020 rekent men dus met de prijzen van 2009. We kunnen in zijn algemeenheid stellen dat openbaar vervoer jaarlijks duurder is geworden door prijsverhogingen en dat autorijden ongeveer op hetzelfde niveau is gebleven: auto's worden niet duurder en wel zuiniger, alleen de olieprijs schommelt.	Om te voorkomen dat de uitkomsten van de vervoerwaardeprognose zouden worden beïnvloed door een ongelijke ontwikkeling van de gebruikskosten van auto en openbaar vervoer, is er bij het onderzoek bewust voor gekozen om de gebruikskosten van auto en OV in het prognosejaar (2020) gelijk te stellen aan de gebruikskosten in het basisjaar (2009). Het is mogelijk dat de werkelijke kostenontwikkeling in de periode 2009 – 2020 uiteindelijk een ander beeld laat zien. Een nuancering ten aanzien van de invloed van de reiskosten op de uitkomsten van de vervoerwaardeprognose is hier overigens op zijn plaats. Het gebruikte verkeersmodel rekent met zogenaamde 'gegeneraliseerde kosten'. Dit wil zeggen dat reistijden, wachttijden, overstappen, voor- en natransporttijd etc vertaald worden naar een kosteneenheid en dat deze kosten samen met de reiskosten de totale kosten van de reis vormen. Analooq aan de werkelijkheid kiezen reizigers in het verkeersmodel voor de reisoctie (vervoerwijze en route) met de laagste gegeneraliseerde kosten. De reiskosten vormen een beperkt deel van de gegeneraliseerde kosten. Daarmee is de invloed van een verschillende kostenontwikkeling van auto en OV op de vervoerwaarde van het HOV-project beperkt.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
11	20	Te veel fouten: P+R-parkeerplaatsen zijn buiten scope In paragraaf 5.1.2 staat op bladzijde 17 dat rekening is gehouden met de komst van 250 parkeerplaatsen, 175 plaatsen bij Blaricum en 75 bij de halte Eemnes. Deze P+R-parkeerplaatsen verhogen de vervoerwaarde van de HOV, staat er. Het is fout om deze P+R-parkeerplaatsen mee te nemen, aangezien het PIP alleen gaat over de aanpassingen in Hilversum en Laren.	Het huidige PIP heeft betrekking op Hilversum/Laren. Zoals bekend onderzoekt de gemeente Huizen al enige tijd op welke wijze zij invulling wil geven aan het begrip HOV in haar gemeente. Over nut- en noodzaak van hoogwaardig openbaar vervoer in de regio is geen discussie. Dit wordt in alle collegeprogramma's onderschreven, ook in die van de colleges van Huizen en Blaricum. Om te voorkomen dat de ingebruikname van de busbaan door de onzekerheid in Huizen naar achteren zou schuiven, is in 2015 besloten het PIP in 2 fasen uit te voeren. Met het nu voorliggende PIP ('fase 1') worden de benodigde maatregelen in Hilversum en Laren mogelijk gemaakt. In een volgende fase, die zal starten zodra er duidelijkheid en overeenstemming is met betrekking tot Huizen en Blaricum, zullen de benodigde maatregelen daar mogelijk gemaakt worden middels een apart PIP of gemeentelijke bestemmingsplannen. De door u genoemde P+R plaatsen vallen buiten de scope van het huidige PIP, maar staan in het rapport 'Vervoerwaarde en Exploitatie' wel degelijk correct vermeld omdat het genoemd wordt in relatie tot de voorkeursvariant (= situatie waarin HOV in Huizen en Blaricum ook gerealiseerd is).	Nee
11	21	Te veel fouten: bij de vervoerswaarde-berekening worden allerlei buslijnen meegenomen die nu of straks niet meer rijden Op bladzijde 19 in tabel 5.3 staat een overzicht van de buslijnen en de frequenties van die buslijnen, die als basis dienen voor de berekening van de reizigerskilometers/vervoerswaarde. Echter, de buslijnen 119, 200 en 201 rijden niet meer en lijn 156 uit Almere zal binnenkort niet meer naar Hilversum rijden, vanwege bezuinigingen. Met name het verlies van de lijnen 156 en 200 leiden tot een forse aderlating van de frequentie van het busvervoer tussen Huizen en Hilversum in de spits. Tabel 5.3 is dus een geheel verkeerde basis om de reizigerskilometers mee te berekenen.	Zowel voor de referentiesituatie 2020 (= situatie in 2020 zonder project HOV in 't Gooi) als voor de gewijzigde voorkeursvariant 2020 (= situatie in 2020 met HOV in 't Gooi, tracedeel Laren en Hilversum) is uitgegaan van de buslijnen 119, 200 en 201. Lijn 119 is feitelijk het trajectdeel Eemnes – Hilversum van de huidige buslijn 109. Deze lijn rijdt dus nog steeds. De buslijnen 200 en 201 waren in het beoogde toekomstige netwerk bedoeld als spitslijnen tussen Huizen en Hilversum, in aanvulling op lijn 320. Deze spitslijnen rijden in de huidige situatie niet (meer) maar wel is het zo dat de huidige lijn 101 in de spitsuren doorrijdt naar Hilversum en vaker rijdt. De busritten bestaan dus wel degelijk maar onder een ander lijnnummer.	Nee
11	22	Stelling 3: Onjuiste conclusie: de reistijd Huizen - Hilversum neemt niet af met 13,5 minuut, maar met veel minder Op bladzijde 21 wordt het volgende gesteld: "Ten opzichte van een toekomst zonder HOV (de referentiesituatie 2020) kan dus een winst behaald worden van ... 13,5 minuten voor de reisrelatie busstation Huizen - station Hilversum." Dit wordt in Hoofdstuk 7, Samenvatting effecten, als belangrijkste effect voor de reistijdverbetering opgenomen in de spits: reistijd van Huizen naar Hilversum gaat van 40 minuten naar 26,5 minuten, een winst van 34%. Dit is echter maar het halve verhaal: - Men geeft hier het tijdsverschil weer van de langste route: Huizen naar Hilversum - De omgekeerde route, van Hilversum naar Huizen, is een stuk korter, aangezien de bus dan van een speciale busoprit gebruik kan maken en de hele "verkeers-loop" bij de standaard route voor auto's bij de afslag A27 kan omzeilen. Het tijdsverschil is dan nog maar 6,5 minuut in de spits: de reistijd van Hilversum naar Huizen gaat van 33 minuten naar 26,5 minuut, een winst van 19%. Buiten de spits neemt de reistijd tussen de carpoolplaats en Hilversum en vice versa slechts af met 4 a 5 minuten. Dat is een stuk minder dan de eenzijdige conclusie van een reistijdwinst van 13,5 minuut.	Het rapport Vervoerwaarde en exploitatie (bijlage 1 bij het PIP) is zoals aangegeven bij onze beantwoording onder 11.8 aangepast. In tabel 7.1 van dit aangepaste rapport zijn de reistijden in de spits tussen Huizen en Hilversum weergegeven. De reistijd in 2020, uitgaande van HOV in 't Gooi op tracedeel Laren en Hilversum, wordt 26,5 minuut. De reistijd in 2020, uitgaande van een situatie zonder project HOV in 't Gooi, zou 37 minuten bedragen. De beoogde reistijdwinst is 10,5 minuut. Dit is inderdaad minder dan de 13,5 minuut die u in uw zienswijze genoemd heeft. Verder meldt u in uw zienswijze ten onrechte dat het tijdsverschil op de langste route wordt gebruikt. In het onderzoek is gewerkt met het gemiddelde van de reistijd in heen- en terugrichting. Verder geeft u aan dat de reistijdwinst buiten de spits minder is. De reistijdwinst in de spits is inderdaad maatgevend, vanwege het feit dat in die uren de grootste verbeteringen voor het HOV in reistijd en betrouwbaarheid te behalen zijn.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
11	23	Stelling 4: In de spits gaat het grootste deel van de busreizigers vanuit Huizen er juist op achteruit In 2013 heeft Hart voor Hilversum in samenwerking met Comité Busbaan Nee de effecten van de komst van de HOV-busbaan op de reistijden voor busreizigers uit Huizen uitgebreid onderzocht. We hebben toen het rapport "HOV het Gooi: reizigers van Huizen en Blaricum de dupe van HOV-busbaan" geschreven. We voegen het rapport als bijlage toe aan onze zienswijze. Op bladzijde 16 van het rapport staan de belangrijkste conclusies. Aangepast aan de huidige situatie in 2015 zijn de conclusies als volgt: "- Slechts een kleine groep (30%) van de spitsreizigers van Huizen naar Hilversum Centraal gaat er 13,5 minuten op vooruit. In omgekeerde richting gaat men er in de spits maar 6,5 minuut op vooruit. - Buiten de spits is de reistijdwinst van Huizen naar Hilversum Centraal nauwelijks merkbaar (4 minuten of minder). - In de spits reist 70% van de reizigers vanuit Huizen niet naar Hilversum Centraal maar naar Hilversum Sportpark en daar komt de HOV-bus niet! - Nu recent bekend is geworden dat buslijn 156 uit Almere vervalt, kunnen de reizigers naar Hilversum Sportpark alleen nog met de spitsbus 101. Waar men nu kan kiezen uit 15 bussen per uur, rijdt deze nog maar 4 keer per uur. Veel spitsreizigers stappen op Sportpark over op de trein naar Utrecht. Nu de bus nog maar 4 keer per uur rijdt, wordt de aansluiting op deze overstap minder en neemt de betrouwbaarheid af voor de reiziger naar Utrecht.	U meent dat in de spits het grootste deel van de busreizigers vanuit Huizen er op achteruit gaat. Volgens u wil 70 procent van de spitsreizigers namelijk naar Hilversum Sportpark. U geeft aan dat deze reizigers alleen nog met de spitsbus 101 naar Hilversum Sportpark kunnen, 4 keer per uur. In ons onderzoek Vervoerwaarde en exploitatie (bijlage 1 van het PIP) komt naar voren dat, over de gehele dag genomen, 55% van de reizigers station Hilversum als bestemming heeft en 40% als eindbestemming Arenapark/Sportpark heeft. In de HOV-plannen is voorzien dat bussen van de verbinding Almere – Hilversum en enkele spitsbussen tussen Huizen en Hilversum ter hoogte van het ziekenhuis de HOV baan verlaten en een aftakking gebruiken om via de ingang van het ziekenhuis (halte Tergooi) naar het Arenapark te rijden. In het PIP is deze aftakking niet opgenomen, maar deze aftakking is wel opgenomen in het bestemmingsplan Monnikenberg. De realisatie van deze aftakking valt buiten de scope van het project HOV in 't Gooi. Na realisatie van de aftakking kunnen via deze aftakking bussen afslaan richting ziekenhuis en reizigers dichtbij de ingang uitstappen waarna de bussen kunnen doorrijden richting Arenapark. De bushalte bij de Van Linschotenlaan maakt het - na gereedkomen van de aftakking - mogelijk over te stappen richting het ziekenhuis of het Arenapark/Sportpark. Daarmee beschikken reizigers uit Almere, Huizen, Blaricum en Eemnes via lijn 101 met de toevoegende spitsritten van lijn 320/ toekomstige HOV over een goede verbinding met het ziekenhuis en Hilversum Sportpark. In 2019 zal een nieuwe concessie Gooi en Vechtstreek van start gaan. De provincie schrijft de vervoerder ('concessiehouder') uitsluitend het zogenoemde 'Kernet' voor. Dat betekent dat de HOV (huidige lijn 320) en andere stroomlijnen precies worden voorgeschreven. De vervoerder heeft daarnaast de vrijheid om aan te geven hoe hij het resterende budget in wil zetten op gebieden waar vraag is. Lijn 101 is een goedbezette lijn. Als om wat voor reden dan ook het reizigersaanbod zou dalen, kan het zo zijn dat het in stand houden van lijn 101 wordt heroverwogen. Vooralsnog is daar geen sprake van. De verwachting is dat lijn 101 wordt gecontinueerd. Uitgaande van de huidige concessie zal de route met buslijn 101 in 2020 (in de situatie met project HOV in 't Gooi) 10 keer per uur worden uitgevoerd. Deze route is 1,5 minuut sneller dan in de referentiesituatie (situatie in 2020 zonder project HOV in 't Gooi). Daarnaast zal met de nieuwe busbaan de betrouwbaarheid van de reis toenemen.	Nee
11	24	Stelling 5: Overdag, 's avonds en in het weekend duurt de reis naar Hilversum Sportpark langer en is er geen rechtstreekse verbinding meer, waardoor de betrouwbaarheid achteruit gaat. Busreizigers uit Huizen kunnen niet meer rechtstreeks met de bus naar Hilversum Sportpark. Men kan alleen met de HOV-bus naar Hilversum Centraal en men moet dan altijd overstappen op de trein naar Hilversum Sportpark. Overstappen en wachten op de trein maakt dat de totale reistijd langer wordt. Daarmee neemt de betrouwbaarheid sterk af. Reizigers houden niet van overstappen, dus dit zal het reizigersaantal doen afnemen.	U geeft aan dat busreizigers uit Huizen overdag, 's avonds en in het weekend langer onderweg zijn naar Hilversum Sportpark. Er is geen sprake van een slechtere verbinding qua reistijd, maar verbindingen worden wel anders. Zie verder onze beantwoording onder 11.23.	Nee
11	25	Stelling 6: Ziekenhuis Hilversum en het nieuwe Zorgpark Monnikenberg worden per bus slecht bereikbaar overdag, 's avonds en in het hele weekend Het nieuwe ziekenhuis wordt ten zuiden van zijn huidige plek gebouwd, dichtbij de Soestdijkerstraatweg. Om daar te komen moet je reizen over de aftakking van de HOV-busbaan naar het zuiden. Nu recent bekend is geworden dat buslijn 156 uit Almere niet meer over deze aftakking zal rijden, zal alleen nog spitslijn 101 erover rijden. Dat betekent dat er overdag, 's avonds en in het weekend geen enkele bus meer over deze aftakking naar het ziekenhuis zal rijden. De enige optie is om met de HOV-bus te reizen naar de halte van Linschotenlaan, maar dan moet de reiziger nog een kwartier tot 20 minuten lopen. Op dit moment rijdt nog stadsbus 3 naar het ziekenhuis en deze stopt voor de deur. Met de komst van de HOV-bus, zal deze stadsbus afgeschaft worden, is het plan. Ziekenhuis Hilversum en alle nieuw geplande zorgfuncties op Zorgpark Monnikenberg zullen overdag, 's avonds en in het hele weekend slecht bereikbaar worden. Er is dus een groot maatschappelijk belang om de HOV-busbaan NIET aan te leggen en R-net buslijn 320 en stadsbus 3 te handhaven zoals ze nu zijn. De PW-fractie heeft schriftelijke vragen gesteld aan het college van PS over de bereikbaarheid van het ziekenhuis in de toekomstige situatie. Uit de antwoorden blijkt dat er wel een intentie is om hiernaar te kijken bij de komende concessie, maar dat de bereikbaarheid van het ziekenhuis op geen enkele wijze met concrete maatregelen gewaarborgd wordt. Ook is recent duidelijk geworden, dat PS er geen geld voor over hebben om buslijn 156 uit Almere, die langs het ziekenhuis zou gaan, in stand te houden.	De provincie schrijft, zoals hierboven aangehaald, de vervoerder ('concessiehouder') uitsluitend het zogenoemde 'Kernet' voor. Dat betekent dat de HOV (huidige lijn 320) en goed bezette buslijnen precies worden voorgeschreven. De vervoerder heeft daarnaast de vrijheid om OV in te zetten daar waar vraag is. In 2019 zal de concessie Gooi en Vechtstreek opnieuw worden aanbesteed om vervolgens eind 2019 van start te gaan. Voorafgaand aan de nieuwe aanbesteding zal er onderzoek worden gedaan naar de vervoersbehoeften in het gebied. Zie verder onze beantwoording onder 11.23 en ten aanzien van het functioneren van bus 320 en het belang van HOV in 't Gooi onder 11.2.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
11	26	Stelling 7: De vervoerwaarde is gebaseerd op inkomsten van Almere en op te hoge aantallen reizigers In het model worden de inkomsten van buslijn 156 meegenomen bij de reizigerskilometers, zeg maar de opbrengsten. Zie tabel 5.3: 6 bussen lijn 156 in de spits en 4 bussen buiten de spits. Buslijn 156 is echter van Almere. Als er meer reizigers met buslijn 156 zouden gaan, betekent dat meer inkomsten voor gemeente Almere en niet voor Provincie Noord-Holland. Het is dus onjuist, om op basis van een frequentieverhoging van buslijn 156 te stellen dat de inkomsten toenemen voor de Provincie Noord-Holland. Op blz 27 wordt gesteld, dat het aantal reizigerskilometers toeneemt met 17% (zie tabel 6.9). Maar op blz. 26 in 6.2.4 wordt gesteld dat "dit grotendeels het gevolg is van de veel snellere route en in beperkte mate het gevolg van de frequentieverhoging van lijn 156, vooruitlopend op de opwaardering tot HOV Almere-Utrecht". Zoals reeds onderbouwd bij Hoofdbezwaar 1 wordt de reis voor veel busreizigers uit Huizen niet korter, maar juist langer. Bovendien is er geen sprake van het verhogen van de frequentie van lijn 156. Provincie NH gaat daar niet over. Gemeente Almere heeft juist besloten lijn 156 NIET meer door te laten rijden naar Hilversum. (Overigens was er nooit sprake van frequentieverhoging en een opwaardering van lijn 156 naar HOV-lijn. Dat ging over lijn 150 vanuit Almere naar de Uithof in Utrecht). De aannames waar de reizigersgroei van 17% op gebaseerd is, zijn dus onderuit gehaald!	Maatschappelijk relevant is dat de extra inkomsten naar de overheid toevloeien; het is niet relevant bij welke overheid deze inkomsten terecht komen. Bij de berekeningen van de vervoer- en exploitatiewaarde is uitgegaan van de huidige concessie. Wij constateren met u dat Almere nu inzet op een R-netverbinding tot de Carpoolplaats, met overstap op R-netlijn 320 (en eventueel andere lijnen). Dat betekent in onze ogen overigens niet dat van de ambitie van frequentieverhoging geen sprake meer is. Het feit dat Almere inzet op een R-netverbinding Almere – Carpoolplaats betekent dat zij daar ook een hoge frequentie voor ziet. Tussen de Carpoolplaats en Hilversum beschikken de reizigers ook over een hoge frequentie. Daarom zijn we het niet met uw conclusie eens dat de verwachte 17% reizigersgroei niet realistisch is. Overigens kunnen veranderingen in de route en frequentie van bussen in toekomstige concessies invloed hebben op de vervoer- en exploitatiewaarde. Door de aanleg van de HOV-baan met aftakking naar Arenapark gaan wij er van uit dat er hier een buslijn gaat rijden ook als buslijn 156 zal verdwijnen. N.B de reizigersgroei in de aangepaste rapportage vervoerwaarde en exploitatie (bijlage 1) is bijgesteld tot 16%. Dit als gevolg van een aanpassing in de referentiesituatie 2020 (situatie in 2020 zonder HOV in 't Gooi).	Nee
11	27	Stelling 8: er is onvoldoende geld om de HOV-bus te laten rijden Op blz. 27 in 6.3 staat: "Gevolg hiervan is dat per saldo de exploitatie van het openbaar vervoer gunstiger wordt; de opbrengsten stijgen hartder dan de kosten. De index stijgt met 4%." Nu de aannamen voor de opbrengststijging onderuit gehaald zijn, is ook bestreden dat de exploitatie van het openbaar vervoer gunstiger is. Bovendien staat er in 6.3. dat "een gunstige index niet hoeft te betekenen dat het jaarlijks af te dekken exploitatietekort niet groter wordt; het gaat immers om relatieve effecten, geen absolute getallen. Een gedetailleerde exploitatieberekening kan hiervoor meer duidelijkheid geven." Tot op de dag van vandaag is er geen gedetailleerde exploitatieberekening. Bovenop dit alles is er ook bekend dat er voor het onderhoud van de HOV-busbaan 2,5 miljoen euro per jaar nodig is. De provincie gaat ervan uit dat zij zelf maar zo'n half miljoen per jaar bijlegt (nog niet financieel opgenomen in de begroting!) en dat 2 miljoen euro moet komen uit extra reizigersopbrengsten. Op grond van bovenstaande overwegingen is duidelijk dat dat niet gaat lukken. Daarmee is de economische uitvoerbaarheid van de HOV-busbaan niet aangetoond bij dit PIP.	De genoemde kosten voor het onderhoud van de HOV-busbaan herkennen we niet. In het door Gedeputeerde Staten vastgestelde PMO 2014-2018 en in de Kaderbrief 2014 (waarin de financiën van het PMO zijn doorgerekend tot 2022) is met toekomstige beheer- en onderhoudslasten voor de HOV in 't Gooi door de provincie rekening gehouden. Vanaf 2018 worden deze lasten als deel van het beheer- en onderhoudsbudget in de begroting geraamd. De uiteindelijke exploitatiekosten en opbrengsten van de buslijnen die over de busbaan gaan rijden zijn in deze fase niet gedetailleerd te berekenen. Te zijner tijd verrekent de provincie met de vervoerder op basis van Dienstregelingsuren (DRU, lees:exploitatiekosten). Op basis van een inschatting van de toekomstige DRU's en reizigerkilometers (lees:exploitatieopbrengsten) is in bijlage 1 'Exploitatie en Vervoerwaarde' een indexcijfer van 1,02 berekend als indicator voor de verandering van de kostendeckingsgraad. De kostendeckingsgraad geeft de mate aan waarin de exploitatiekosten worden gedekt door de vervoersopbrengsten. Het indexcijfer 1,02 betekent dat de verwachting is dat de verhouding reizigerskilometers/DRU zal stijgen met 2%. Per saldo zal de exploitatie van de bus dus gunstiger worden. Een meer gedetailleerde berekening kan pas gemaakt worden als een compleet dienstregelingsvoorstel voor de toekomstige situatie na realisatie HOV-plannen door de vervoerder is gemaakt.	Nee
11	28	Stelling 9: U gaat uit van verkeerde maximale grenswaarden. De nieuwe woningen die gerealiseerd worden in Plan Anna's Hoeve en qua bouwvlak pal naast de verlegde Weg over Anna's Hoeve komen te liggen, krijgen een geluidsniveau van 59 dB. Dat is veel hoger dan de standaard toegestane waarde van 45 dB. De bebouwde kom, zoals vastgesteld door de gemeente Hilversum, eindigt op dit moment vlak na de Anthony Fokkerweg. Dat betekent dat de nieuwe woningen in buitenstedelijk gebied komen te liggen. Hiervoor geldt een maximale grenswaarde voor geluid van 53 dB. De woningen krijgen volgens het akoestisch onderzoek een belasting van 59 dB. Dat is hoger dan toegestaan in buitenstedelijk gebied. (Mogelijk vindt u dat de grens van de bebouwde kom meer naar het oosten ligt of zal liggen. Echter, dan heeft u qua snelheid van de HOV-bus een probleem: op het stuk langs de spoorbaan mag de bus dan maar 50 km per uur rijden, in plaats van de 80 km per uur, waar u nu vanuit bent gegaan. De vraag is of deze HOV-lijn dan qua snelheid nog wel aan de R-net criteria voldoet en of hoeveel minuten reistijdwinst hierdoor verloren gaan.)	Bij de berekeningen zijn we uitgegaan van de uiteindelijke plansituatie waarbij de woningen in het Plan Anna's Hoeve gelegen zullen zijn binnen de bebouwde kom. Toetsing heeft plaatsgevonden aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en maximaal toelaatbare grenswaarde van 63 dB. Omdat de geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde ligt, is gelijktijdig met het provinciaal inpassingsplan een hogere waarde procedure gestart bij de gemeente Hilversum. U gaat er vanuit dat met toevoeging van de woonwijk Anna's Hoeve aan de bebouwde kom ook de HOV baan binnen de bebouwde kom komt te liggen. Deze aanname is onjuist, de HOV baan blijft ter hoogte van Anna's Hoeve buiten de bebouwde kom. De aanrijdtijden zullen dus met het aanwijzen van het Plan Anna's Hoeve als bebouwde kom niet in het geding zijn.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
11	29	Stelling 10: U treft te weinig geluidreducerende maatregelen en motiveert uw besluit onvoldoende. U heeft gevraagd aan de gemeente Hilversum om een Besluit hogere (geluid)waarden te nemen. Onderdeel van dit besluit is dat u dient te motiveren waarom er met hogere geluidsbelasting nog steeds een goed leef- en woonklimaat blijft bestaan. Dat hebben de gemeente Hilversum en u nagelaten. Ernstiger is, dat u te weinig geluidreducerende maatregelen treft voor de bewoners in deze nieuw te bouwen huizen. De tweebaansweg komt pal aan hun tuin en dicht op het huis. Een geluidsschermbaan is hier op zijn plaats. U dient ook maatregelen te financieren, die ervoor zorgen dat de binnenwaarde van hun huis niet boven de 33 dB komt. Het is ons bekend dat er gedachten zijn om het vrachtverkeer en autoverkeer uit de wijk Liebergen een doorgang te geven naar de verlegde Weg over Anna's Hoeve. Dit zal voor de bewoners aan de westzijde van de Anthony Fokkerweg een verlichting zijn, maar voor de toekomstige bewoners van Plan Anna's Hoeve een nog verdere stijging van geluid betekenen. U dient uit te zoeken of het geluidsniveau op de gevel van deze nieuwe woningen, dan ontoelaatbaar hoog wordt. Hart voor Hilversum komt graag ook op voor de belangen van deze nieuwe bewoners, die zich daar zullen vestigen.	In het akoestisch onderzoek (bijlage 3 bij het PIP) is de afweging van maatregelen uitgevoerd conform de regels van de Wet geluidhinder. Bij de afweging hebben we rekening gehouden met doeltreffendheid, doelmatigheid en stedenbouwkundige en landschappelijke inpasbaarheid. In dit stadium kan de doeltreffendheid van een geluidsschermbaan tussen de verlegde Weg over Anna's Hoeve en het bestemmingsplan Anna's Hoeve nog niet worden bepaald omdat de verkaveling van het bouwplan op de betreffende bouwvlakken nog niet bekend is. Dit zal gebeuren als de bouwplannen voor het bouwvlakken verder zijn uitgewerkt. Het realiseren van een aansluiting van het verkeer uit de wijk Liebergen (Vogelbuurt) via de Mussenstraat op de geplande Verlegde Weg over is nader onderzocht. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat deze aansluiting voordelen oplevert voor de ontsluiting van de Vogelbuurt. Het zorgt namelijk voor een vermindering van het verkeer over de Anthony Fokkerweg Noord, zodat hier geen relevante toename in verkeer meer plaatsvindt. De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Anthony Fokkerweg neemt ook niet verder toe. Bovendien rijdt er dan geen vrachtverkeer meer langs de speelstrook. Op de Liebergweg en Merelstraat zal de toename van het verkeer minder zijn. Voor twee adressen treden er nadelige gevolgen op. De geluidsbelasting op deze adressen neemt toe, maar deze toename is beperkt. De aansluiting Mussenstraat – Verlegde Weg over Anna's Hoeve wordt als wijziging in het PIP doorgevoerd.	Ja, ter plaatse van de nieuwe aansluiting Mussenstraat – Verlegde Weg over Anna's Hoeve is de PIP grens aangepast en is de bestemming Verkeer geworden.
11	30	1. De aanleg van het ecoduct en de aanleg van de HOV/Weg over Anna's Hoeve dient u apart te beoordelen op de regels van de EHS. Het ecoduct en de financiering ervan was reeds opgenomen in het Meerjareninvesteringsplan voor Ontsnippering; de Groene Schakel, van het Rijk. (Dit wordt ook erkend door de Provincie in de Nota vooroverleg als reactie op het GNR). Pas later is de aanleg van dit ecoduct gecombineerd met de aanleg van een HOV-busbaan. Als de HOV-busbaan niet wordt aangelegd, is er nog steeds een plan en geld om het ecoduct aan te leggen. Daarmee kan het ecoduct niet dienen als "compensatie" in de saldobenadering van het EHS. De aanleg van de HOV-busbaan en het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve moeten zelfstandig beoordeeld worden op de aantasting van de EHS. Over dit punt schrijft u als antwoord op de opmerking van het GNR, dat "mitigerende ecologische maatregelen, die in het kader van het project HOV in 't Gooi getroffen worden, omvangrijker zijn dan hetgeen op basis van het Meerjaren Programma Ontsnippering van het Rijk gedaan zou worden." Dit kan zijn, maar daarmee heeft u niet aangetoond, dat uw plannen voldoen aan de geldende regelgeving: "Spelregels EHS-Beleidskader voor compensatiebeginsel, EHS-saldobenadering en herbegrenzen EHS" (augustus 2007). Bovendien maakt u een deel van de mitigerende maatregelen alleen planologisch mogelijk, maar stelt u er geen financiële middelen voor beschikbaar, waardoor er geen sprake is van een afdoende compensatie.	Het inpassingsplan maakt de aanleg van het ecoduct planologisch mogelijk. Wat betreft het Natuur Netwerk Nederland (NNN, voorheen: EHS) is de basis voor het inpassingsplan de saldobenadering conform art 19 lid 3 onderdeel b van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Het project HOV in 't Gooi omvat diverse maatregelen die alles bij elkaar een netto verbetering vormen voor het NNN. Er vindt een netto oppervlaktewinst NNN-gebied plaats en door inrichtingsmaatregelen en herstructurering van infrastructuur ontstaat er een aaneengesloten natuurgebied tussen Anna's Hoeve en Crailo. Het project draagt hierdoor bij aan het verbeteren van de Groene Schakel, zowel kwalitatief als kwantitatief. Zie voor meer details ten aanzien van het NNN hoofdstuk 5 uit het rapport Ecologische Effectbepaling (bijlage 5 van het PIP) en paragraaf 4.5 in de Plantoelichting. Dat de natuurgerichte maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd, is geborgd in het compensatieplan bomen en natuur (zie bijlage 16). In hoofdstuk 3 van het compensatieplan wordt vanuit de regelgeving ten aanzien van het NNN – zoals opgenomen in de PRV en de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland – beschreven hoe de compensatie zal plaatsvinden.	Nee
11	31	3. Er is niet aangetoond dat er sprake is van een "groot openbaar belang" om de Weg over Anna's Hoeve te verleggen. In het onderzoek van Alterra om de noodzaak vanuit de ecologie te onderbouwen, is een zonnige 2e Pinksterdag als maatstaf genomen voor het dagelijks aantal wandelaars in natuurgebied Anna's Hoeve. Dat is overduidelijk een overdreven en onjuiste maatstaf. Het aantal wandelaars per dag is schromelijk overschat. Door deze foute maatstaf is niet vast komen te staan dat het noodzakelijk is om de Weg over Anna's Hoeve te verleggen. Vanuit ecologisch oogpunt was het verschil met het alternatief, een tweede, kleiner ecoduct over de huidige Weg over Anna's Hoeve, gering. Mogelijk is dit dus een reëel alternatief.	In het advies van Alterra zijn de 2 opties (weg handhaven versus weg verleggen) vergeleken en geconcludeerd dat de weg verleggen beter is voor het ecologisch functioneren van de Groene Schakel. Zie het document "Toetsing Alterra concept inrichtingsvisie" en daarin de conclusie op pagina 11. Citaat: "Variant WoAH Verlegd is de te verkiezen variant vanuit ecologisch oogpunt omdat deze variant ruimte biedt aan meer ecologische functies en omdat in deze variant de doelsoorten de ecologische verbinding naar verwachting frequenter gaan gebruiken." In de second opinion is beoordeeld dat de bezoekersaantallen reëel zijn en dat het advies van Alterra juist is. Zie document "Second opinion Anna's Hoeve door bureau Waardenburg september 2015" en daarin het onderdeel "recreatiemodel Mansoor" (pagina 2 en 3) en de conclusie (pagina 7 en 8). Beide documenten zijn te vinden op https://www.noord-holland.nl/web/Projecten/HOV-in-t-Gooi/Trace-1/Hilversum-1/Consultatiebijeenkomsten-Inrichtingsvisie-natuur-en-recreatiegebied-Annas-Hoeve.htm.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
11	32	4. Er zijn WEL reële alternatieven mogelijk voor de aanleg van de busbaan. In het rapport van Hart voor Hilversum en Busbaan Nee is het meest gewenste alternatief uit oogpunt van de busreiziger uit Huizen aangegeven. Dit alternatief is uitgedacht op basis van veel kennis en ervaring door reizigersvereniging Rover. Het staat beschreven op bladzijde 17 van ons rapport. Opmerkelijk is dat de maatregelen die gemeente Hilversum genomen heeft in de afgelopen 2 jaar maken dat dit alternatief al bijna realiteit is! De stoplichten zijn verdwenen door de komst van de Amaliatunnel; de bus rijdt met een groene golf; het 2-richtingsverkeer op de Emmastraat is een concreet plan van het college van Hilversum dat in 2016 in uitvoering gaat. (Overigens heeft dit 2-richtingsverkeer andere nadelen. Maar het gaat toch door.) Het enige dat nog gebeuren moet, is een korte afrit bij de A27 speciaal voor de bus, net zoals er ook een korte oprit gemaakt is. Daarmee is er een zeer reël alternatief waardoor ALLE busreizigers sneller zijn dan in de huidige situatie en het aantal reizigers zal toenemen, aangezien de bus veel dichterbij het winkelhart zal stoppen. Ook de aanleg van de Tergooiboog, zoals uitgewerkt door de Vereniging Anna's Hoeve, is een reël alternatief. Ongeveer dezelfde snelheidswinst als het voorliggende plan, betere bereikbaarheid van het ziekenhuis en een veel mindere aantasting van de Ecologische hoofdstructuur! Tevens merken wij op dat u in de vormvrije MER wel enkele alternatieve busroutes heeft afgewogen, maar dat deze afwegingen allemaal op verouderde gegevens gebaseerd zijn. Hiermee achten wij onderbouwd dat de Saldoregeling EHS in het voorliggende PIP onjuist wordt toegepast.	Er zijn in 2010 onderzoeken naar verschillende tracévarianten gedaan. Ook het tracé langs de Soestdijkerstraatweg is meegenomen. Voor dit tracé geldt dat het een lagere vervoerswaarde heeft omdat het een langer tracé betreft en het invloedsgebied (het gebied waarbinnen mensen gebruik kunnen maken van het bus) kleiner is. Een vrije busbaan langs dit tracé is daarnaast niet inpasbaar vanwege de beperkte ruimte. Deze en andere onderzoeken zijn in te zien op www.hovinhetgooi.nl. Eind 2011 is het definitieve voorkeurstacé vastgesteld door - in eerste instantie - de Stuurgroep HOV (met daarin de deelnemende gemeenten), daarna door de afzonderlijke gemeenteraden en vervolgens door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. In juli 2012 is vervolgens door PS het besluit over het tracé genomen. In de vormvrije MER zijn geen alternatieve busroutes afgewogen. De vormvrije MER is gebaseerd op actuele gegevens.	Nee
11	33	Stelling 12: Het is onbekend hoe u garandeert dat de huidige faunapassage van oost naar west bij de A27, waar de HOV-bus rijdt, goed zal blijven werken.	Bij de uitwerking van de faunapassage is rekening gehouden met de laatste wetenschappelijke en praktische ervaringen. Daarnaast vindt toetsing van de te nemen maatregelen nog extern plaats bij het verkrijgen van de ontheffing.	Nee
11	34	Stelling 13: U legt de HOV-busbaan aan langs de zuidkant van de spoorlijn: dit is het natuurcompensatiegebied van Plan Monnikenberg. U heeft de impact niet beschreven en belangen niet afgewogen. U heeft in de Verbeelding een gedateerde onderlegger gebruikt. De reeds vastgestelde en onherroepelijke bestemmingsplannen Monnikenberg en Plan Anna's Hoeve zijn niet in de onderlegger weergegeven. Bij nadere bestudering van Plan Monnikenberg blijkt dat u de HOV-busbaan aanlegt, door de strook groen, die voor het Plan Monnikenberg nodig is om extra bomen in te planten, in het kader van de herplantplicht. In dit artikel staat meer uitleg: http://www.dichtbij.nl/t-gooi/kiesdichtbij/artikel/3361127/opinie3a-geen-weg-door-het-parc2c-geen-weg-door-het-bos.aspx	Ten behoeve van de verbeelding is de zogenoemde 'GBKN' gebruikt, de 'Grootschalige Basiskaart Nederland'. Dit is een ondergrond die verplicht gebruikt moet worden voor het opstellen van een verbeelding. Dit betekent niet dat geen rekening is gehouden met de vastgestelde plannen van Monnikenberg en Anna's Hoeve. Het klopt dat de HOV-busbaan wordt aangelegd in de strook groen die is bestemd voor natuurcompensatie Monnikenberg, maar hiermee is rekening gehouden. De betreffende strook groen is in de Ecologische effectbeoordeling bij het PIP aangemerkt als NNN (zie hoofdstuk 5 van de Ecologische effectbeoordeling, bijlage 5 bij het PIP). Deze strook groen NNN is onderdeel van het NNN compensatie binnen het PIP HOV in 't Gooi.	Nee
11	35	U heeft niet aangegeven hoe de herplantplicht voor de kap van de bomen op Monnikenberg dan vorm krijgt om toch de ecologische hoofdstructuur aldaar intact te laten. U heeft ook niet aangegeven of er financiële compensatie nodig is.	Wat betreft de bomencompensaties kunnen we u melden dat inmiddels een bomencompensatieplan is uitgevoerd. Dit is als bijlage 16 toegevoegd aan het PIP. Hierin wordt geconcludeerd dat de kap aan bomen in voldoende mate gecompenseerd wordt.	Nee
11	36	Bezwaar 5: De luchtkwaliteit zal bij de uiteinden van de tunnel te hoog worden U heeft onvoldoende aandacht geschonken aan de specifieke situatie van de luchtkwaliteit bij de tunnelmonden. Vlakbij deze tunnelmonden staan flats. De bewoners in deze flats zullen geconfronteerd worden met een sterk verslechterde luchtkwaliteit, doordat daar alle uitlaatgassen uit de tunnel omhoog komen. U heeft onvoldoende nagedacht over afzuiging van uitlaatgassen.	Bij het onderzoek luchtkwaliteit is extra aandacht besteed aan de luchtkwaliteit bij de uiteinden van de tunnelmonden. Op pagina 24 van het luchtkwaliteitsrapport (bijlage 4 van het PIP) is dit toegelicht. De concentraties bij de tunnelmonden voldoen aan de wettelijke grenswaarden. Het treffen van aanvullende maatregelen is niet noodzakelijk.	Nee
11	37	Stelling 14: De technische uitvoerbaarheid van de bouw van een 2-laags tunnel in een smalle ruimte heeft u niet aangetoond. U dient aan te tonen dat deze tunnel in 2 lagen, hetgeen nog slechts op een enkele plek gepresteerd is in Nederland, kan worden aangelegd. U dient aan te tonen dat de bouwplek voldoende groot is om deze tunnel te kunnen bouwen.	De onderdoorgang Oosterengweg is door 2 verschillende ingenieursbureaus uitgewerkt op haalbaarheid en maakbaarheid. Beiden geven aan dat de onderdoorgang maakbaar en haalbaar is. Daarnaast hebben we in januari 2015 een expert-sessie georganiseerd met verschillende experts op het gebied van ondergronds bouwen. Doel van de expertsessie was om de maakbaarheid en haalbaarheid te toetsen. Uitkomst is dat de experts aangeven dat de onderdoorgang Oosterengweg in 2-laagse uitvoering maakbaar en haalbaar is.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
11	38	Stelling 15: U heeft onvoldoende aangetoond, dat het technisch mogelijk is om verantwoord om te gaan met het vervuilde grondwater. - U geeft niet aan hoe u het vervuilde water, dat opgepompt wordt bij de aanleg van de tunnel, binnen de regels die daarvoor zijn zal lozen. U dient op hoofdlijnen aan te geven hoe u het vervuilde bronneringswater, dat u bij de aanleg van de zeer diepe tunnel oppomt verantwoord kan lozen. Daarbij dient u in aanmerking te nemen dat er minder water geïnfiltreerd kan worden nu de Laarder Wasmeren zijn gedempt en de Provincie Noord-Holland geen nieuw oppervlaktewater heeft gerealiseerd ter compensatie hiervan. De tunnel is zo diep, dat het technisch niet mogelijk is, en bovendien te kostbaar, om de tunnel te bouwen met onderwaterbeton, zodat er geen of minder water opgepompt hoeft te worden om het gebied van de tunnel droog te leggen voor de bouw. - U geeft niet aan hoe u rekening houdt met het Beheerplan 't Gooi, dat opgesteld is om de grondwaterverontreinigingen te beheersen. - U geeft niet aan hoe u met het vervuilde grondwater om gaat zodanig dat er geen impact is op het waterwingebied.	Bij het lozen van (grond)water dat vrijkomt bij de aanleg van de onderdoorgang, zal worden voldaan aan de geldende wet- en regelgeving op het gebied van bemaling en lozing. Indien niet kan worden voldaan aan de lozingsnormen zal het water niet (ongezuiverd) worden geloosd. Op de grondwatersituatie in Hilversum (huidige en toekomstige) is ingegaan in de watertoets (bijlage 7 bij het PIP). Het Gebiedsbeheerplan grondwaterverontreinigingen Het Gooi is hierin meegenomen.	Nee
11	39	Stelling 16: De medewerking van Tergooi-ziekenhuizen is nog niet verzekerd. Een randvoorwaarde voor een goede werking van de vervoerwaarde, zoals beschreven in bijlage 1, is dat Tergooi Ziekenhuizen bereid is om een aftakking aan te leggen voor de bus over haar eigen terrein en op haar eigen kosten. Uit de Nota vooroverleg blijkt dat Tergooi Ziekenhuizen grote bezwaren heeft tegen het plan in het PIP, nu buslijn 156 vervallen is, en er niet gewaarborgd wordt dat er voldoende bussen over de aftakking rijden, die bij het nieuwe ziekenhuis zullen stoppen. Zonder waarborgen overwegen zij geen verdere medewerking te verlenen. Als Tergooi-ziekenhuizen geen grond afstaat voor de aanleg van de HOV-busbaan en geen aftakking realiseert op haar terrein, dan valt een groot deel van de bodem onder het PIP weg.	Met Tergooi is nooit discussie geweest over de komst van HOV in 't Gooi, maar over de frequentie waarin de HOV gaat rijden en de wijze van halteren bij het ziekenhuis. In het PIP is geen afslag opgenomen vanaf de busbaan in de richting van het Tergooi ziekenhuis, maar deze aftakking is wel opgenomen in het bestemmingsplan Monnikenberg. De realisatie van deze aftakking valt buiten de scope van het project HOV in 't Gooi. Na realisatie van de aftakking kunnen via deze aftakking bussen afslaan richting ziekenhuis en reizigers dichtbij de ingang uitstappen waarna de bussen kunnen doorrijden richting Arenapark. De bushalte bij de Van Linschotenlaan maakt het - na gereedkomen van de aftakking - mogelijk over te stappen richting het ziekenhuis of het Arenapark. De uitvoerbaarheid heeft niet ter discussie gestaan.	Nee
11	40	Stelling 17: Uitvoeringsovereenkomsten zijn nog niet definitief Dit PIP kan niet vastgesteld worden, aangezien de uitvoeringsovereenkomst met Prorail nog niet getekend is. Over deze uitvoeringsovereenkomst lopen de gesprekken al 2 jaar. Zonder deze uitvoeringsovereenkomst is de uitvoerbaarheid niet gegarandeerd en mogen de aantasting van de EHS, de aardkundige monumenten en het kappen van bomen niet starten. Hetzelfde geldt voor de uitvoeringsovereenkomst met Rijkswaterstaat over de aansluiting van de HOV-busbaan op het project voor verbreding van de A27.	Dat uitvoeringsovereenkomsten nog niet getekend zijn, staat de vaststelling van het PIP niet in de weg. We hebben met Rijkswaterstaat afspraken gemaakt over het opstellen van een uitvoeringsovereenkomst. Dit zal gebeuren na vaststelling van het PIP door Provinciale Staten. De overeenkomst met ProRail zal bij vaststelling van het PIP door Provinciale Staten afgerond zijn. Overigens zijn deze overeenkomsten geen barrière voor de uitvoerbaarheid als bedoeld in het kader van het PIP. Beide partijen zijn akkoord met het ontwerp. Wel kan het moment van uitvoering hierdoor beïnvloed worden.	Nee
11	41	Stelling 18: Ontheffingen en mitigerende maatregelen zijn niet zeker - U heeft niet aangetoond, dat het aannemelijk is dat u een ontheffing van de Flora- en Faunawet en van het Natuurnetwerk Nederland zult ontvangen van de Rijksdienst voor Ondernemers. U heeft deze ook nog niet aangevraagd (datum stand van zaken: 8 januari 2015) - U heeft niet aangetoond, dat het aannemelijk is dat u een vergunning krijgt voor de aantasting van het aardkundig monument Stuwwallengebieden van het Gooi. U heeft deze vergunning ook nog niet aangevraagd, (datum stand van zaken: 8 januari 2015)	In de Ecologische effectbeoordeling (bijlage 5 bij het PIP) is in tabel 3.12 aangegeven voor welke (soort)groepen een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet nodig is. Tevens is in deze tabel vermeld of het aannemelijk is of de benodigde ontheffingen worden verleend, op grond van een of meer wettelijke belangen uit de Flora- en faunawet. Voor 5 (soort)groepen is een ontheffing Flora- en faunawet nodig en voor alle (soort)groepen wordt het reëel geacht dat een ontheffing wordt verleend. Wij hebben geen reden om aan te nemen dat ontheffingverlening niet aannemelijk is. Ten aanzien van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is - naast de PIP procedure, waarin het NNN compensatie is geregeld - geen andere, aparte procedure nodig. Ten aanzien van NNN hoeft derhalve geen ontheffing of vergunning te worden aangevraagd. In de Cultuurhistorische en landschappelijke verkenning HOV in 't Gooi (bijlage 12 bij het PIP) is aangegeven dat voor de mogelijke aantasting van het aardkundige monument 'Stuwwallengebieden van 't Gooi', als gevolg van de aanleg van de Verlegde Weg over Anna's Hoeve, het ecoduct en de HOV-baan, ontheffing moet worden aangevraagd van de Provinciale Milieuvierordening. Deze aanvraag is inmiddels in voorbereiding en wij hebben geen reden te veronderstellen dat de ontheffing niet zal worden verleend.	Nee
11	42	U heeft niet geborgd, dat de mitigerende maatregelen, die zijn vastgesteld door de raad van Hilversum, bij het Inpassingsplan Anna's Hoeve ook feitelijk worden uitgevoerd. In de Nota van Vooroverleg geeft u aan aan het GNR, dat u daar maar gedeeltelijk geld voor gereserveerd heeft	Het PIP beoogt de realisatie van het project HOV in 't Gooi planologisch mogelijk te maken. De inrichtingsvisie Anna's Hoeve is een visie van de regio op de toekomst van het gebied. Deze kent een bredere scope en daarmee ook een groter pakket aan maatregelen. De wettelijk benodigde mitigerende maatregelen voor het project HOV in 't Gooi staan beschreven in het Rapport Mitigatieplan (bijlage 6 van het PIP). De maatregelen uit het mitigatieplan passen binnen de Inrichtingsvisie.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
11	43	Bezwaar 8: De externe veiligheid is onvoldoende onderzocht U heeft geen rapport opgesteld over de externe veiligheid. Wij menen, evenals de gemeente Hilversum, dat dit wel nodig is: - De tunnel bij de Oosterengweg wordt aangelegd onder het spoor door, grotendeels terwijl de treinen blijven rijden. Dit spoortracé maakt onderdeel uit van het Basisnet voor transport van gevaarlijke stoffen per trein. Bovendien zal het aantal treinen met gevaarlijke stoffen in de periode van de bouw van de tunnel verdubbelen, aangezien de Betuweroute in onderhoud is c.q uitgebreid wordt en een deel van de treinen met gevaarlijke stoffen nu over het tracé Weesp-Hilversum-Amersfoort zal worden omgeleid. - De HOV-busbaan wordt aangelegd pal naast het spoor, waar treinen met gevaarlijke stoffen over heen gaan. Er is niet berekend op grond van het groepsrisico, of dit een aanvaardbaar risico is. - De tunnel onder het spoor door wordt een smalle dubbeldeks-tunnel. Voor autoverkeer is het een diepe, smalle tunnel. Voor en na de tunnel kan het autoverkeer moeilijk doorstromen. Dit betekent dat het autoverkeer kan vaststaan. U heeft niet onderzocht hoe de hulpdiensten in de definitieve situatie op tijd door de tunnel kunnen, ook als deze vaststaat en hoe de aanrijtijden gewaarborgd worden. U heeft ook niet onderzocht hoe een auto die in brand gaat, geblust kan worden in de tunnel, en hoe de rookontwikkeling afgevoerd kan worden. - In het vastgestelde bestemmingsplan Monnikenberg, staat een veiligheidszone aangegeven: een strook langs de spoorlijn, ten zuiden van de spoorlijn, waarvoor extra veiligheidsregels gelden en minder activiteiten mogen plaatsvinden. Precies door deze veiligheidszone gaat u een busbaan aanleggen, waarover dagelijks duizenden mensen vervoerd worden per bus. U heeft niet aangetoond, dat een busbaan in deze veiligheidszone mag worden aangelegd.	Ten aanzien van het onderdeel externe veiligheid hebben we voldaan aan de wettelijke verplichtingen. De busbaan brengt geen vervoer van gevaarlijke stoffen met zich mee en is geen (beperkt) kwetsbaar object. Onderstaand gaan we nog specifiek in op de door u aangedragen punten: - De spoorlijn maakt inderdaad onderdeel uit van het Basisnet spoor. Met dit project vinden echter geen aanpassingen aan het spoor plaats. - De HOV-bus is geen (beperkt) kwetsbaar object. Om deze reden is toetsing van het groepsrisico wettelijk gezien niet noodzakelijk. - Bij het ontwerp van de onderdoorgang Oosterengweg wordt voldaan aan de wettelijke richtlijnen ten aanzien van brandpreventie (de brandweer heeft in zijn zienswijze aangegeven dat externe veiligheid in voldoende mate is behandeld in dit PIP). In overleg met de nood- en hulpdiensten is een toegang op het niveau van de auto (-2) voorzien voor de nood- en hulpdiensten. Zij kunnen dan centraal in de onderdoorgang komen tijdens een calamiteit. Ook zijn de waterpunten met de nood- en hulpdiensten afgestemd. Daarnaast wordt met aanleg van de onderdoorgang de doorstroming op de Oosterengweg verbeterd. Auto's en hulpdiensten staan niet meer vast voor een gesloten overweg. - De busbaan gaat inderdaad door de veiligheidszone uit Monnikenberg. Het bestemmingsplan Monnikenberg staat hier geen nieuwe kwetsbare objecten toe en beperkt kwetsbare objecten alleen wanneer het plaatsgebonden risico niet meer bedraagt dan 10-6 per jaar. Zoals hierboven is aangegeven is een busbaan geen kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object. Realisatie van de busbaan is dan ook mogelijk.	Nee
11	44	Bezwaar 9: De economische uitvoerbaarheid is niet voldoende aangetoond. Volgens de laatste Halfjaarrapportage HOV komt het project nu reeds 6,7 miljoen euro te kort. U heeft niet aangegeven hoe u er toch voor zorgt, dat alle maatregelen die nodig zijn uitgevoerd worden. Voor de volgende zaken heeft u niet of mogelijk onvoldoende geld gereserveerd: - Natuurcompensatieplan: de herplantplicht volgens de APV en de Boswet. U heeft wel geld gereserveerd, maar aangezien u dit plan nog niet gereed heeft, is het onbekend of dit voldoende is. - De gevelisolatie voor de woningen aan de Anthony Fokkerweg, die mogelijk nodig is. - Maatregelen voor omgaan met grondwatervervuilingen - Planschade voor bedrijven en bewoners: het gereserveerde bedrag is mogelijk onvoldoende. - De tijdelijke maatregelen voor het bereikbaar houden van Hilversum: u schat daar 500.000 euro voor nodig te hebben, maar het is onbekend of dit afdoende is. - Zoals eerder aangegeven heeft u nog geen exploitatiebegroting voor de HOV-bus en is het onduidelijk hoe u het onderhoud van de HOV-busbaan van 2,5 miljoen euro per jaar wilt financieren.	Wij zijn van mening dat de economische uitvoerbaarheid voldoende is aangetoond. Het gerapporteerde tekort is op basis van voorziene risico's en verwachte maatregelen. De genoemde punten zijn hierin reeds verwerkt. Het gerapporteerde tekort is op basis van voorziene risico's en verwachte maatregelen. De genoemde punten zijn hierin reeds verwerkt. Er zijn daarnaast risicoserveringen per deelproject en algemeen aangebracht. Bovenop het door de u genoemde taakstellende budget van € 107,3 miljoen hebben Provinciale Staten bijna € 11 miljoen extra gereserveerd voor indexering en excessieve kosten door grondverwerving. Het bedrag van € 118,25 miljoen is het maximaal beschikbare budget dat naar verwachting ruim voldoende zal zijn om het project te realiseren. Voor wat betreft de exploitatiebegroting verwijzen we u naar hetgeen vermeld staat onder 11.27.	Nee
11	45	Bijlage bij zienswijze Hart voor Hilversum 'Busbaan in het Gooi: reizigers en van Huizen en Blaricum de dupe, NEE! Tegen het busbaan trace'	Dank voor uw bijlage 'Busbaan in het Gooi: reizigers van Huizen en Blaricum de dupe, NEE! Tegen het busbaan trace (2013)'. U heeft in uw zienswijze aangegeven dat u de relevante punten uit deze bijlage heeft overgenomen in uw zienswijze. Uw bijlage hebben wij voor kennisgeving aangenomen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
12	1	Ik vind het gekozen tracé van HOV dat door het natuurgebied Annes Hoeve voert en de daaraan gerelateerde verlegde WOA totaál onterecht en onaanvaardbaar. Naar mijn mening is deze keuze op geen enkele manier te rechtvaardigen.	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Door de verwachte toename van de mobiliteit, de komende jaren, zal het autoverkeer toenemen wat tot 'verstopping' van de stadscentra zal leiden. Slechtere bereikbaarheid van de stadcentra heeft economische impact. Bedrijven en winkels ondervinden hiervan de nadelige economische gevolgen. De aanleg van de vrije HOV busbaan vormt een bijdrage om de bereikbaarheid nu en in de toekomst te verbeteren. De natuur bij Anna's Hoeve ondervindt op dit moment een barriere bij de spoorlijn en bij de Weg over Anna's Hoeve. Het besluit de Weg over Anna's Hoeve te verleggen betreft, zoals u wellicht bekend is, niet het PIP, maar de besluitvorming door de betrokken gemeenten. Begin 2015 heeft de Hilversumse gemeenteraad besloten de Weg over Anna's Hoeve te verleggen. Het project maakt deze verlegging mogelijk, waardoor er een robuuste ecologische verbinding ontstaat en de recreatiemogelijkheden in het gebied worden versterkt. Het project maakt daarnaast de aanleg van een ecoduct over de spoorlijn mogelijk, waardoor dieren zich tussen 't Gooi en de Utrechtse Heuvelrug kunnen verplaatsen. Daar waar de natuur wordt aangetast worden compenserende maatregelen genomen. Zie hiervoor het mitigatieplan (bijlage 6 van het PIP). HOV in 't Gooi is een gezamenlijk regionaal project van de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren en de provincie Noord-Holland. ProRail, Het Goois Natuurreservaat en Rijkswaterstaat zijn als deelgenoten nauw betrokken bij het project. Sinds 2006 zijn er door de diverse colleges, gemeenteraden en het provinciale bestuur democratische besluiten genomen om de realisatie van HOV in 't Gooi mogelijk te maken. Wij hebben in 2010 verschillende tracé alternatieven nader laten onderzoeken, hierbij is gekeken naar vervoerswaarde, exploitatiewaarde, kosten en ruimtelijke inpassing. Het huidige voorkeurstacé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best uit dit onderzoek. Eind 2011 is het definitieve voorkeurstacé vastgesteld door - in eerste instantie - de Stuurgroep HOV (met daarin de deelnemende gemeenten), daarna door de afzonderlijke gemeenteraden en vervolgens door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. In juli 2012 is vervolgens door PS het besluit over het tracé genomen.	Nee
12	2	De geplande HOV verbinding door NNN gebied zal zowel in Annes Hoeven als in het naastgelegen Monnikenberg tot een onherstelbaar verlies aan natuur en natuurwaarde van de betreffende gebieden hebben.	Bij uitwerking van het plan hebben we rekening gehouden met de geldende wet- en regelgeving. Ook op dit punt is dat gebeurd. Zo wordt aantasting van het NNN volledig gecompenseerd. Zie voor meer details de ecologische effectbepaling (bijlage 5 van het PIP, hoofdstuk 5). Daar waar de natuur wordt aangetast worden mitigerende en compenserende maatregelen genomen. Zie hiervoor het mitigatieplan (bijlage 6 van het PIP) en het compensatieplan bomen en natuur (bijlage 16 van het PIP).	Nee
12	3	In het ontwerp is op geen enkele manier aangetoond welke zwaarwegende argumenten de voorziene planning van de weg noodzakelijk maakt!	Uw opmerking betreft niet het PIP, maar de besluitvorming door de betrokken gemeenten ten aanzien van het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve. Het besluit om de weg te verleggen is eind 2014/ begin 2015 genomen door de gemeenteraden van Hilversum, Eemnes en Laren, te samen met het vaststellen van de inrichtingsvisie voor het natuur- en recreatiegebied Anna's Hoeve. De inrichtingsvisie beschrijft de ambitie van de regio met het gebied. Het is een gezamenlijk product van de gemeenten Hilversum en Laren, het Goois Natuurreservaat en de provincie Noord-Holland. De inrichtingsvisie is met name van lokaal belang. De betrokkenheid van de provincie komt enerzijds voort uit het feit dat het gebied onderdeel uitmaakt van Natuurnetwerk Nederland (NNN voorheen EHS). Daarnaast maakt de inpassing van de weg (al dan niet verlegd) onderdeel uit van project HOV Gooi. In de inrichtingsvisie zijn destijds 2 varianten uitgewerkt: inrichting van het gebied met het handhaven van de weg en inrichting met het verleggen van de weg. Met name op het gebied van landschap en recreatie is het verleggen van de weg de beste optie. Voor verdere details verwijzen we u naar de inrichtingsvisie (te vinden op www.hov-gooi.nl).	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
12	4	Het verleggen van de WOAAH zal door zijn dubbele lengte en veel grotere breedte (25 meter) tevens leiden tot een onevenredig verlies van natuur en wordt bij verplaatsing van het Hov traject naar de Soestdijker straatweg ook volledig overbodig zijn.	Er zijn in 2010 onderzoeken naar verschillende tracévarianten gedaan. Ook het tracé langs de Soestdijkerstraatweg is meegenomen. Voor dit tracé geldt dat het een lagere vervoerswaarde heeft omdat het een langer tracé betreft en het invloedsgebied (het gebied waarbinnen mensen gebruik kunnen maken van het bus) kleiner is. Een vrije busbaan langs dit tracé is daarnaast niet inpasbaar vanwege de beperkte ruimte. Deze en andere onderzoeken zijn in te zien op www.hovinhetgooi.nl . Eind 2011 is het definitieve voorkeurstacé vastgesteld door - in eerste instantie - de Stuurgroep HOV (met daarin de deelnemende gemeenten), daarna door de afzonderlijke gemeenteraden en vervolgens door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. In juli 2012 is vervolgens door Provinciale Staten het besluit over het tracé genomen. Wat betreft de natuurcompensatie wordt voldaan aan de daarvoor geldende regels ten aanzien van het Natuur Netwerk Nederland (NNN, voorheen: EHS). De basis voor het PIP is de saldobenadering conform art 19 lid 3 onderdeel b van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Het project HOV in 't Gooi omvat diverse maatregelen die alles bij elkaar een netto verbetering vormen voor het NNN. Er vindt een netto oppervlaktewinst NNN-gebied plaats en door inrichtingsmaatregelen en herstructurering van infrastructuur ontstaat er een aaneengesloten natuurgebied tussen Anna's Hoeve en Crailo. Het project draagt hierdoor bij aan het verbeteren van de Groene Schakel, zowel kwalitatief als kwantitatief. Zie voor meer details ten aanzien van het NNN hoofdstuk 5 uit het rapport Ecologische Effectbepaling (bijlage 5 van het PIP) en paragraaf 4.5 in de Plantoe-lichting. Dat de natuurgerichte maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd, is geborgd in het compensatieplan bomen en natuur (zie bijlage 16 van het PIP). In hoofdstuk 3 van het compensatieplan wordt vanuit de regelgeving ten aanzien van het NNN – zoals opgenomen in de PRV en de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland – beschreven hoe de compensatie zal plaatsvinden.	Nee
12	5	Tevens zal de samenvoeging van de drie betreffende tracés (HOV, Spoor, de kaarsrechte WOAAH) in het huidige ontwerp in samenhang met de (verbrede) A27 leiden tot een onacceptabele toename van geluidshinder.	Ons onderzoek is uitgevoerd conform de geldende wet- en regelgeving. Hierbij geldt dat we elke bron afzonderlijk hebben getoetst aan de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder. Waar dit van toepassing is (bij overschrijding van voorkeursgrenswaarden ten gevolge van de aanleg van de HOV of VWOAH) hebben we in het akoestisch onderzoek (conform artikel 110f Wet geluidhinder) tevens de gecumuleerde geluidbelastingen inzichtelijk gemaakt.	Nee
12	6	Tevens zal bij verlegging van het HOV traject en het intact blijven van het huidige HOV traject, naar mijn mening, het ecoduct een beletsel voor de Groene Schakel vormen en vormt het ecoduct enkel maar een schijnoplossing. De ruimte waarover dieren vanuit de Monnikenberg naar Annes Hoeve kunnen oversteken wordt door het bestaande ontwerp van 2 kilometer teruggebracht tot 50 meter	In de huidige situatie is er geen vrije doorgang voor alle dieren omdat aan beide zijden van het spoor een raster aanwezig is. Voor ondermeer reeën is dit een knelpunt. Ook voor amfibieën, zoals kamsalamander, is het treinspoor een behoorlijke barrière. Het ecoduct en de faunatunnels zorgen ervoor dat ook deze soorten het spoor kunnen passeren.	Nee
12	7	Ook het gebruik van de Albert Schweitzerweg als tijdelijke bouwweg is wel een significant voorbeeld voor de duidelijke minachting van natuurwaarde in dit gebied. Waarom ontbreekt een ecologisch rapport over het gebruik van deze tijdelijke bouwweg over de Albert Schweitzerweg tussen het spoor en de Soestdijkerstraatweg. Het gebruik van zware zandwagens zal zeker leiden tot verdichting van de grond waardoor het wortelsysteem van bomen onherstelbare schade zal leiden. Het gaat hier om een unieke karakteristieke cultuurhistorische beukenlaan, onderdeel van het rondje Hilversum.	Ten behoeve van de bouw van het ecoduct en de fly-over is ontsluiting van het bouwterrein noodzakelijk. Het voornemen is om het bouwterrein te ontsluiten via de N415 en de Dr. Albert Schweitzerweg, aan de oostzijde van de A27, via een tijdelijke bouwroute. Wij hebben de effecten van het tijdelijk gebruiken van de bouwweg in het ecologisch onderzoek (bijlage 5 van de toelichting) beschouwd. De toetsing van effecten is weergegeven in paragraaf 3.2.1 van het ecologisch onderzoek. Wat betreft beschadiging van het wortelsysteem: momenteel rijden er ook auto's over de Dr. Albert Schweitzerweg. Het is aannemelijk dat de wortelstelsels zich hier op hebben aangepast.	Nee
12	8	Verder is de Albert Schweitzerweg niet breed genoeg voor het passeren van twee wagens. De grens met Baarn loopt over de weg, is er met Baarn een overeenkomst gesloten over het gebruik van deze weg? Bestaat de mogelijkheid dat er bomen moeten worden gekapt om de bouwweg mogelijk te maken? Verder bevat het dossier een uittreksel over kapvergunningen in Baarn (eind van het document), waarom?	Ten behoeve van de bouw van het ecoduct en de fly-over is ontsluiting van het bouwterrein noodzakelijk. Het voornemen is om het bouwterrein te ontsluiten via de N415 en de Dr. Albert Schweitzerweg, aan de oostzijde van de A27, via een tijdelijke bouwroute. Er wordt niet aan de aannemer opgelegd de bouwroute in 2 richtingen te gebruiken. Ten behoeve van de bouwweg is het kappen van bomen niet voorzien. Bijlage 5 is in de bomeninventarisatie ('Velbeleid Laren en Baarn') opgenomen omdat dit beleid van toepassing is op het kappen van bomen binnen de bebouwde kom Boswet, in de gemeenten Laren en Baarn. De bomen in de gemeente Baarn die zijn meegenomen in de bomeninventarisatie bevinden zich nabij de kruising Zandheuvelweg - Dr. Albert Schweitzerlaan. Er is geen overeenkomst gesloten met de gemeente Baarn.	Nee
12	9	Tevens is mij op de inspraakavond van 13 januari 2016 maar eens te meer duidelijk geworden dat er een totale onwetendheid is bij de ontwerpers van het plan over de natuur/ en recreatieve waarde van het gebied. De aanwezige projectleider moest na mijn vragen over de bouwweg ruiterlijk bekennen dat hij geen enkel idee had om wat voor weg het ging en mij vroeg of dat ik een andere route naar de ecobrug wist. Daarmee wil ik aangeven dat de kennis van het gebied en de betrokkenheid van de betreffende ontwerpers veelal niet verder reikt dan Google maps vanuit een bureaustoel.	De projectteamleden hebben het projectgebied regelmatig bezocht.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
12	10	Het verleggen van de HOV naar de Soestdijkerstraatweg zal als gevolg hebben dat de noodzaak van de tunnel bij de Oosterengweg verdwijnt en kan komen te vervallen of eventueel worden ingezet bij de overgang Station Sportpark. Zodoende zou de aanleg van de tunnel in aan de Oosterengweg in een daarvoor veel te bekrompen ruimte van de baan kunnen.	Een trace langs de Soestdijkerstraatweg is geen alternatief. Zie onze beantwoording onder 12.4.	Nee
12	11	Het huidige ontwerp zal niet alleen in het hoofdgebied van Annes Hoeve maar zal tevens het nog ongerepte gebied aan de Albert Schweitzerweg terug brengen tot een soort natuurlijke berm voor de verlegde weg. De HOV langs de Monnikenberg zal eveneens de natuurwaarde van het betreffende gebied beduidend verminderen.	De Albert Schweitzerweg valt buiten het plangebied. Deze weg wordt alleen als tijdelijke bouwweg gebruikt ten behoeve van de bouw van de fly-over en het ecoduct. HOV in 't Gooi voorziet in mitigatie (op grond van de Flora- en faunawet) en compensatie (NNN en bomen). HOV in 't Gooi omvat de aanleg van een busbaan en ecoduct en maakt daarnaast de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve mogelijk, waardoor er een robuuste ecologische verbinding ontstaat en de recreatiemogelijkheden in het gebied worden versterkt. Het project levert hierdoor een bijdrage aan het versterken van de Groene Schakel.	Nee
12	12	Tevens wordt het betreffende ontwerp op geen enkele manier de economische noodzaak of meerwaarde hard gemaakt. (1.2 Nut en noodzaak: waarom HOV in 't Gooi). De HOV en de verlegde WOA's liggen (gedeeltelijk) in NNN gebied. Daarvoor geldt het nee, tenzij - regime (3.2.2. Provinciale Ruimtelijke Verordening pag 39). Het voorliggende ontwerp geeft aan dat de noodzaak in paragraaf 1.2 voldoende is aangetoond. Nu wil ik opmerken dat het rapport niet verder ingaat op de economische noodzaak van de HOV, meer dan de toename van het aantal buspassagiers. Daarbij wordt niet aangegeven of de toename van de passagiers nieuw zijn of bv bestaan uit fietsers of automobilisten. Verder wordt de indruk gewekt dat de HOV zal leiden tot een impuls voor de regionale economie (1.3 Provinciaal inpassingsplan/provinciaal belang 1). Dit is een typische BIAS redenering. Waarom ontbreekt een uitgebreide gedetailleerde studie met concrete cijfers over de verwachte economische groei en zodoende de noodzaak van de HOV (Wie, waar en hoeveel gaat deze economische groei ons opleveren)? Hoe kan anders ooit worden aangetoond dat een variant over de Soestdijkerstraatweg (die oneindig minder schade aan de natuur inhoudt) minder economische waarde heeft. Als het rapport over de HOV niet verder komt dan dat de HOV een serieus alternatief voor de auto is wat rechtvaardigt dan deze miljoeneninvestering en de aantasting van een uniek natuurgebied?	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Door de verwachte toename van de mobiliteit, de komende jaren, zal het autoverkeer toenemen wat tot 'verstopping' van de stadscentra zal leiden. Slechtere bereikbaarheid van de stadcentra heeft economische impact. Bedrijven en winkels ondervinden hiervan de nadelige economische gevolgen. De aanleg van de vrije HOV busbaan vormt een bijdrage om de bereikbaarheid nu en in de toekomst te verbeteren. De natuur bij Anna's Hoeve ondervindt op dit moment een barriere bij de spoorlijn en bij de Weg over Anna's Hoeve. De natuur bij Anna's Hoeve ondervindt op dit moment een barriere bij de spoorlijn en bij de Weg over Anna's Hoeve. Het project maakt de aanleg van een ecoduct over de spoorlijn mogelijk, waardoor dieren zich tussen 't Gooi en de Utrechtse Heuvelrug kunnen verplaatsen. Begin 2015 heeft de Hilversumse gemeenteraad besloten de Weg over Anna's Hoeve te verleggen. Het project maakt deze verlegging mogelijk, waardoor er een robuuste ecologische verbinding ontstaat en de recreatiemogelijkheden in het gebied worden versterkt. Daar waar de natuur wordt aangetast worden mitigerende en compenserende maatregelen genomen. Zie hiervoor het mitigatieplan (bijlage 6 van het PIP) en het compensatieplan bomen en natuur (bijlage 16 van het PIP). U benoemt in uw zienswijze verder het 'Nee tenzij regime'; daarmee refereert u aan het NNN saldo benadering. Zie hiervoor onze beantwoording onder 12.4.	Nee
12	13	Waarom ontbreekt een uitgebreide gedetailleerde studie met concrete cijfers over de verwachte economische groei en zodoende de noodzaak van de HOV (Wie, waar en hoeveel gaat deze economische groei ons opleveren)? Hoe kan anders ooit worden aangetoond dat een variant over de Soestdijkerstraatweg (die oneindig minder schade aan de natuur inhoudt) minder economische waarde heeft. Als het rapport over de HOV niet verder komt dan dat de HOV een serieus alternatief voor de auto is wat rechtvaardigt dan deze miljoeneninvestering en de aantasting van een uniek natuurgebied?	Wat betreft de verwachte economische groei zijn wij uitgaan van de WLO scenario's die opgesteld worden door het Ruimtelijke Planbureau. Deze scenario's worden bij alle verkeersstudies toegepast om toekomstige mobiliteit en economische groei te voorspellen. In ons onderzoek uit 2010 zijn deze scenario's ook de basis geweest voor de berekening van het aantal reizigers en het te verwachte verkeersaanbod op de wegen. Zie verder onze beantwoording onder 12.4..	Nee
12	14	Ik wil bij deze nog het volgende melden. Waarom is de grond van de nog aan te leggen weg tussen de Liebergerweg en Minckelersstraat afgegraven en weer opgehoogd terwijl het archeologische rapport aangeeft dat het om Archeologisch - middelhoog/Archeologisch - Hoog label gaat (kaart BugelHajema). Het lijkt erop dat er wederrechtelijk grond is afgegraven en opgehoogd zonder enige toestemming, enkel met het doel het inklinken van de grond te faciliteren. Zonder afdoende verklaring dan moet hier aangifte van worden gedaan. (Het afgegraven gedeelte valt nu onder het PIP) Artikel 10 Waarde - Archeologie Middelhoog	De afgraving/sanering van grond heeft de afgelopen jaren plaatsgevonden ten behoeve van de ontwikkeling van de woonwijk Anna's Hoeve, o.a. bouwrijp maken en sanering van de grond. Deze sanering heeft de goedkeuring (van de saneringsplannen op basis van de Wet Bodembescherming) van de provincie gekregen en de benodigde vergunning zijn hiervoor ook verleend. In het ontwerp inpassingsplan HOV in 't Gooi was voor dit gebied inderdaad een archeologische dubbelbestemming opgenomen. Nader onderzoek heeft uitgewezen dat het gebied reeds in de jaren '70 is verstoord bij de aanleg van de accumulatievijver die hier in het verleden heeft gelegen. Archeologische restanten worden zodoende niet meer verwacht. Het inpassingsplan is op dit punt aangepast.	Ja, dubbelbestemming Waarde -Archeologie is aangepast.

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
12	15	Als laatste, maar zeker niet als het onbelangrijkste, wil ik mij beklagen over de hele inspraak procedure en de processen daaromtrent. In de loop van het proces is het steeds duidelijker geworden dat de insteek van de provincie bestaat uit het ongeschonden doorvoeren van haar oorspronkelijke plan zonder een duimbreed toe te hoeven geven of welke concessie te doen. Het hele inspraak proces is, volgens mij, wordt door de provincie ervaren als slechts een verplicht en lastige noodzakelijkheid, die tot overmaat voor haar ook nog kan leiden tot ongewenste vertraging.	De provincie ziet de inspraakprocedure als een mogelijkheid om eisen en wensen vanuit de omgeving mee te kunnen nemen ten einde tot een gedragen ontwerp te komen. We betreuren dat u dit helaas anders ziet. Het PIP is tot stand gekomen na uitgebreide consultatie van belanghebbende partijen binnen het onderzoeksgebied. Zowel op politiek/bestuurlijk niveau als op het niveau van overige belanghebbenden (burgers/bedrijven) is intensief contact geweest om de belangen die in het gebied zijn te inventariseren en daarmee op gepaste wijze invulling te geven aan het ontwerp en de inpassing van HOV in 't Gooi. Wij zijn van mening dat het besluit op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen. Er wordt in het Gooi al lang gesproken over de komst van een HOV baan. De colleges in de regio hebben zich eind 2006/ begin 2007 uitgesproken voor verder onderzoek naar een HOV baan tussen Huizen en Hilversum onder regie van de provincie. Dat was het begin van de zogenoemde 'studiefase'. In deze fase zijn onder andere studies uitgevoerd naar vervoerwaarde om nut en noodzaak van het project aan te tonen en naar haalbaarheid. Daarnaast zijn onderzoeken naar vier tracévarianten gedaan. Deze en andere onderzoeken zijn in te zien op www.hovinhetgooi.nl . Eind 2011 is het definitieve voorkeustracé vastgesteld door - in eerste instantie - de Stuurgroep HOV (met daarin de deelnemende gemeenten), daarna door de afzonderlijke gemeenteraden en vervolgens door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. In juli 2012 is vervolgens door PS het besluit over het tracé genomen. Hierover is gecommuniceerd via diverse persberichten, www.hovinhetgooi.nl en de elektronische nieuwsbrief. Tijdens de planfase is het tracé verder uitgewerkt en hebben we de omgeving nauw betrokken tijdens een consultatietraject, dat per gemeente werd georganiseerd (2013). Omwonenden en belanghebbenden zijn per brief uitgenodigd voor de verschillende bijeenkomsten. Het ontwerp is op basis van de opgehaalde reacties waar mogelijk aangepast. De input heeft geleid tot diverse optimalisaties. De verkregen input is verzameld en voorzien van een reactie. Hiervoor zijn per gemeente reactienota's opgesteld (zie hiervoor www.hovgooi.nl). Vanaf de ondertekening van de bestuursovereenkomst is er gewerkt aan de voorbereiding tot aan realisatie. In de fase daarna zijn we door middel van zogenoemde keukentafelgesprekken in gesprek gegaan met de omgeving, waarbij is ingezoomd op de tijdelijke bouwsituatie en eindsituatie. Het ontwerp PIP is conform afdeling 3.4 Awb ter inzage gelegd en er is conform het gestelde in de awb kennis gegeven van het ontwerp PIP in bijvoorbeeld lokale huis aan bladen. Daarnaast zijn er informatie-avonden georganiseerd waarbij waar belanghebbenden/omwonenden met medewerkers van het project in gesprek konden gaan. Middels het indienen van de zienswijzen konden burgers opmerkingen en aanmerkingen op het ontwerp PIP inbrengen, die - waar nodig- aanleiding konden geven tot aanpassing van het plan.	Nee
12	16	Waarom moest al bij voorbaat in de Samenwerkingsovereenkomst HOV in 't Gooi Artikel 4. 4.1. Partijen worden opgenomen . Dit artikel vrijwaart alleen de Stuurgroep van het moeten beargumenteren van haar besluiten De betreffende gemeenteraden moeten nog steeds openbaarheid geven van alle besluiten en argumenteringen. Bij wijze van spreken kon mevrouw Post het hele debat van de raad in Hilversum thuis op haar tv en volgen. Toch heeft volgens mij dit artikel een cruciale rol gespeeld toen, na de zoveelste afwijzing van de Hilversumse raad, wethouder Voorink op de proppen kwam met de noodzaak de weg te verleggen wegens het Larens beleid en met de enige argumentatie van 'voortschrijdend inzicht'. Hij wist zodoende de verlegde weg door te drukken De argumentatie van de door gedelegeerde Post en de wethouders van Laren en Hilversum (allen WD) gesloten deal is voor allen nog een raadsel. (Ik heb daarover een Wob verzoek ingediend) Des te opvallender is het dan ook dat wanneer het de Stuurgroep wel uitkomt, mevrouw Post zich vrij voelt geheime informatie naar buiten te brengen en de Stuurgroep lekt blijkbaar ook vrijelijk informatie naar de VVD fractie van Huizen.	Uw vraag heeft geen betrekking op het PIP. In de samenwerkingsovereenkomst hebben de partijen afgesproken het project te realiseren. Bij dergelijke overeenkomsten is het gebruikelijk om een artikel op te nemen waarin de taken en verantwoordelijkheden van de verschillende partijen benoemd worden.	Nee
12	17	Verder is het tracé na het voeren van de verplichte inspraakrondes meteen als vastliggend en onbespreekbaar verklaard, zodat daar niet meer aan getornd kon worden. Het zal wel toeval zijn, maar volgens mij heeft in de digitale versie van de bestuursovereenkomst in bijlage F01.01.38 tot F01.01.43 met de verlegde WOA van het begin af aan en de gehele periode op het net gestaan. Het zal wel een vooruitziende blik zijn geweest-	Zie onze beantwoording onder 12.15 ten aanzien van de inspraakprocedure. U geeft verder aan dat de bestuursovereenkomst al langer online beschikbaar was. De bestuursovereenkomst is inderdaad vanaf begin 2014 te vinden op www.hovgooi.nl . De gemeenten Huizen, Hilversum, Laren en Eemnes en de provincie Noord-Holland hebben deze overeenkomst namelijk op 17 januari 2014 ondertekend. Het besluit om de weg te verleggen is eind 2014/ begin 2015 genomen door de gemeenteraden van Hilversum, Eemnes en Laren, te samen met het vaststellen van de inrichtingsvisie voor het natuur- en recreatiegebied Anna's Hoeve.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
12	18	Ik wil hierna de rol van de ontwerper van het Annes Hoeve project Slobbers en Jansen bespreken. Vooral in de discussie over de verlegde weg valt op dat meneer Bout tot 3 maat toe het wandelgedeelte naar eigen believen weet op te rekken om maar te kunnen voldoen aan de wensen van een aantal Hilversumse raadsleden. Maar echt bont maakt hij het bij de laatste inspraakronde waar hij de door de Stuurgroep geprefereerde verlegde weg wel heel romantisch weergeeft als een volkomen uit proportie getekend fietspad vrolijk langs bomen laat kronkelen, terwijl hij donders goed wist dat om een kaarsrechte zandbak van 25 meter ging waarin de weg en fietspad waren gepland. Tevens geeft hij bij de gewraakte bestaande WOA-H bescheiden afsteringen langs de weg de grootte van Chinese muren. OK ik weet dat deze schetsen niet als maatgevend mogen worden beschouwd, maar om daar dan gewoon misbruik van te maken riekt naar misleiding en overschrijdt de fatsoensnormen. Toen deze 'truc' niet succesvol bleek greep de Stuurgroep alsnog in op de al eerder benoemde manier. Ook over de gebruikte onderzoeken zijn toch wel de nodige bedenkingen aan te brengen.	U doelt waarschijnlijk op de inrichtingsvisie voor het natuur- en recreatiegebied Anna's Hoeve, opgesteld door Bosch Slabbers Landschapsarchitecten. De visie geeft weer waar de verlegde Weg over Anna's Hoeve komt te liggen en hoe de weg er uit komt te zien. De inrichtingsvisie is te vinden op https://www.noord-holland.nl/web/Projecten/HOV-in-t-Gooi/Trace-1/Hilversum-1/Consultatiebijeenkomsten-Inrichtingsvisie-natuur-en-recreatiegebied-Annas-Hoeve.htm . De visie geeft een globaal beeld en is geen uitgewerkt ontwerp. In het kader van het ontwerp PIP is het ontwerp voor de verlegde Weg over Anna's Hoeve uitgewerkt qua exacte maatvoering en wegprofiel. Wij zijn niet van mening dat er sprake is van misleiding.	Nee
12	19	Bij vele leeft toch de gedachte dat de betaler bepaalt. Het Alterra rapport heeft al voor de nodige commotie gezorgd, waarbij het bezoekersaantal van Annes Hoeve en het gebruik van de weg wel heel onwaarschijnlijk uitvielen. Bij de Second Opinion heeft de schrijver niet een s de moeite genomen het gebied te bezoeken en het bezoekers aantal werd gewoon uit de duim gezogen. Tevens werd zijn betoog grotendeels onderbouwd met Alterra-rapporten onderbouwd, daarbij wel Alterra 2097 (Recreatief medegebruik van ecoducten) buiten beschouwing latend.	De bezoekersaantallen zijn voorspeld met behulp van het recreatiemodel MASOOR. Met dit model zijn de recreantenstromen in het gebied geschat, waarbij rekening is gehouden met de inwoneraantallen en de leeftijdsopbouw in de omliggende woonwijken, de benutting van de verschillende recreatieve startpunten (o.a. parkeerplaatsen), de padenstructuur in het gebied en het (wandel)gedrag van de (gemiddelde) recreant. In de modelberekeningen is ook rekening gehouden met de geplande woningbouw rondom Anna's Hoeve. De uitkomsten van de modelberekeningen zijn getoetst aan actuele tellingen van bezoekers. Wanneer deze teveel afwijken zijn modelberekeningen opnieuw uitgevoerd met aangepaste parameters net zolang totdat modeluitkomsten en tellingen dicht genoeg bij elkaar lagen. Dit is een gebruikelijke methodiek. In de 'second opinion' is gekeken of de voorspelde bezoekersaantallen realistisch zijn. Hierin is geconcludeerd dat dit het geval is. De uitkomsten van het recreatiemodel MANSOOR lijken valide. Wij zijn van mening dat de annames aannemelijk zijn. Het toevoegen van actuele telgegevens versterkt het model.	Nee
12	20	Ook op de overige onderzoeken valt nog het nodige af te dingen. De bedoeling lijkt niet zozeer bedoelt om een objectief beeld te geven van de nieuwe situatie of de ernst van de ontstane schade aan natuur. De rapporten zijn veel meer gericht de provincie te wijzen op de mogelijkheid van ontheffingen en mitigatie om zo het project mogelijk te maken. Het vermeldt dan wel dat het onvermijdelijk is dat de aanleg van de verlegde WOA-H, het ecoduct en de HOV leiden tot enige (een vreemd synoniem voor kaalslag) aantasting van waardevolle landschappelijke en cultuurhistorische structuren in Annes Hoeve en directe omgeving. Maar de eindconclusie is dan toch; Gelet op het bovenstaande (lijst in het originele document) zijn er geen (milieu)aspecten die de aanleg van de HOV-verbinding in de weg staan. Het inpassingsplan is derhalve in dat opzicht uitvoerbaar. Een uitspraak als deze valt alleen zo uitleggen: De gezonde patiënt zal na het volkomen onnodige afzetten van beide benen met behulp van een stel passende protheses weer uitstekend kunnen lopen.	Wij zijn ons ervan bewust dat de aanleg van de busbaan en de Verlegde Weg over Anna's Hoeve impact heeft op het landschap en de natuur. Wij hebben laten onderzoeken wat de consequenties zijn voor landschap en natuur. De onderzoeken bij het PIP zijn uitgevoerd door een extern, ter zake kundig bureau. Zij hebben objectief in beeld gebracht wat de effecten zijn van de aanleg van het project HOV in 't Gooi. Alle uitgevoerde onderzoeken zijn door ons conform de hiervoor geldende wet- en regelgeving uitgevoerd. Waar nodig worden mitigerende en compenserende maatregelen uitgevoerd. Op de flyover wordt bijvoorbeeld een scherm aangebracht om licht- en geluidsverstoring tegen te gaan.	Nee
12	21	Overduidelijk maakt deze conclusie duidelijk dat deze verplichte onderzoeken niet zozeer zijn bedoeld om een objectief beeld te geven maar veeleer probeert om aan te tonen dat de klant (de provincie) terecht zijn plan kan uitvoeren en daarbij volop probeert problemen te bagatelliseren. Verder wordt ook zonder enige schroom volop gespeculeerd bijvoorbeeld ; De verwachting is dat deze ontheffing verleend kan worden.	De onderzoeken bij het PIP zijn uitgevoerd door een extern, ter zake kundig bureau. Zij hebben objectief in beeld gebracht wat de effecten zijn van de aanleg van het project HOV in 't Gooi.	Nee
12	22	Tenslotte wilde ik ook de opstelling van de ambtenaren uit Haarlem belichten, die ook niet uitblonken in bereidheid tot samenwerking of behoefte om te overleggen Was de opstelling van gedeputeerde Post al een van onvermurwbaarheid en een totale afwijzing van dialoog of luisteren naar alternatieven. Een Haarlemse ambtenaar spande toch wel de kroon. Na het tekenen van de bestuursovereenkomst kwam deze man uitleggen wat de stand van zaken was. Deze hooghartige ambtenaar bestond het de raad van Hilversum te schofferen door, na de vraag of de raad bij het overleg in het PIP zou worden betrokken, de raad cynisch en neerbuigend mee te delen dat na het tekenen van de overeenkomst de raad geen enkele zeggenschap meer had in de besluitvoering, maar dat ze hun visies en aanbevelingen altijd nog konden doen in een zienswijze, maar verder maar moesten afwachten wat daarmee zou gebeuren. Conclusie. Volgens mij denkt de provincie, met een misplaatst superioriteitsgevoel, uit haar Haarlemse ivoren toren haar plan te kunnen verordonneren, zonder zich te verwaardigen een echte en open discussie met haar burgers aan te gaan. De provincie laat duidelijk merken dat de mening van burgers en gemeenteraden al bij voorbaat worden beschouwd als inferieur en niet ter zake doende.	Zie onze beantwoording onder 12.15..	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
12	23	Voor de goede orde verklaar ik hierbij dat ik me voorbehoud alle door mij geleden materiële als ook immateriële schade als gevolg van de uitvoering van uw ontwerp op u te verhalen .	Het staat u vrij om schade te claimen. Afhankelijk van de aard van de schade zal een eventuele schadeclaim door de provincie of anderen worden afgehandeld. Bij de afhandeling wordt o.a. gekeken naar de oorzaak van de schade en deze is bepalend in het wel of niet toekennen van een tegemoetkoming in de schade. Informatie hierover is te zijner tijd te vinden op www.hovgooi.nl .	Nee
13	1	(handgeschreven)	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Door de verwachte toename van de mobiliteit, de komende jaren, zal het autoverkeer toenemen wat tot 'verstopping' van de stadscentra zal leiden. Slechtere bereikbaarheid van de stadcentra heeft economische impact. Bedrijven en winkels ondervinden hiervan de nadelige economische gevolgen. De aanleg van de vrije HOV busbaan vormt een bijdrage om de bereikbaarheid nu en in de toekomst te verbeteren. De natuur bij Anna's Hoeve ondervindt op dit moment een barrière bij de spoorlijn en bij de Weg over Anna's Hoeve. Het besluit de Weg over Anna's Hoeve te verleggen betreft, zoals u wellicht bekend is, niet het PIP, maar de besluitvorming door de betrokken gemeenten. Begin 2015 heeft de Hilversumse gemeenteraad besloten de Weg over Anna's Hoeve te verleggen. Het project maakt deze verlegging mogelijk, waardoor er een robuuste ecologische verbinding ontstaat en de recreatiemogelijkheden in het gebied worden versterkt. Het project maakt daarnaast de aanleg van een ecoduct over de spoorlijn mogelijk, waardoor dieren zich tussen 't Gooi en de Utrechtse Heuvelrug kunnen verplaatsen. Daar waar de natuur wordt aangetast worden mitigerende en compenserende maatregelen genomen. Zie hiervoor het mitigatieplan (bijlage 6 van het PIP) en het compensatieplan bomen en natuur (bijlage 16 van het PIP). HOV in 't Gooi is een gezamenlijk regionaal project van de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren en de provincie Noord-Holland. ProRail, Het Goois Natuurreservaat en Rijkswaterstaat zijn als deelgenoten nauw betrokken bij het project. Sinds 2006 zijn er door de diverse colleges, gemeenteraden en het provinciale bestuur democratische besluiten genomen om de realisatie van HOV in 't Gooi mogelijk te maken. Wij hebben in 2010 verschillende tracé alternatieven nader laten onderzoeken, hierbij is gekeken naar vervoerswaarde, exploitatiewaarde, kosten en ruimtelijke inpassing. Het huidige voorkeurstacé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best uit dit onderzoek. Eind 2011 is het definitieve voorkeurstacé vastgesteld door - in eerste instantie - de Stuurgroep HOV (met daarin de deelnemende gemeenten), daarna door de afzonderlijke gemeenteraden en vervolgens door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. In juli 2012 is vervolgens door PS het besluit over het tracé genomen. Wat betreft de natuurcompensatie wordt voldaan aan de daarvoor geldende regels ten aanzien van het Natuur Netwerk Nederland (NNN, voorheen: EHS). De basis voor het inpassingsplan is de saldobenadering conform art 19 lid 3 onderdeel b van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Het project HOV in 't Gooi omvat diverse maatregelen die alles bij elkaar een netto verbetering vormen voor het NNN. Er vindt een netto oppervlaktewinst NNN-gebied plaats en door inrichtingsmaatregelen en herstructurering van infrastructuur ontstaat er een aaneengesloten natuurgebied tussen Anna's Hoeve en Crailo. Het project draagt hierdoor bij aan het verbeteren van de Groene Schakel, zowel kwalitatief als kwantitatief. Zie voor meer details ten aanzien van het NNN hoofdstuk 5 uit het rapport Ecologische Effectbepaling (bijlage 5 van het PIP) en paragraaf 4.5 in de Plantoelichting. Dat de natuurgerichte maatregelen worden uitgevoerd, is geborgd in het compensatieplan bomen en natuur (zie bijlage 16 van het PIP). In hoofdstuk 3 van het compensatieplan wordt vanuit de regelgeving ten aanzien van het NNN – zoals opgenomen in de PRV en de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland – beschreven hoe de compensatie zal plaatsvinden.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
13	2	(handgeschreven) + bijlage (verslag van inspraak tijdens cie. M&W dd 20 jan): Martin Triebeis, voorzitter Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve, 800 leden, bestaat 30 jaar, heeft z'n wortels in Hilversum-Oost, richt zich op het natuurgebied bij ons voor de deur; Anna's Hoeve e.o. Actief met vrijwilligerswerk in het gebied. Actief met tegenwicht bieden aan verstedelijkingsdruk op het natuurgebied. Die is vanuit verschillende factoren al groot, nu komt ook de HOV er nog bij; een extra asfaltbaan die ondanks alle maatregelen verstoring geeft van landschap, natuur en recreatie in de natuurgebieden. Die natuurgebieden worden tegen verstedelijking beschermd door het EHS-regime "nee tenzij". Tenzij er geen alternatief is. Nood breekt wet. Dat alternatief is er echter wel. We hebben het de Zuidboog genoemd, zouden het ook de groene boog kunnen noemen, een groene HOV. Vreemd genoeg is dit alternatief nooit onderzocht, terwijl het eigenlijk alleen maar voordelen heeft: De natuurgebieden en ecologische hoofdstructuur worden geheel ontzien De cruciale faunapassages Heuvelrug-Gooi worden niet verstoord De Zuidboog is aanmerkelijk goedkoper vanwege ontbreken dure kunstwerken Het ziekenhuis/zorgpark wordt aanmerkelijk beter bediend in volledige frequentie Arena-oost (op loopaf's) wordt beter bediend in volledige frequentie Overstapprobleem halte Van Linschotenlaan bij Zuidboog niet aan de orde. Passagiers station > ziekenhuis wordt snelle route geboden Rijtijd naar ziekenhuis sneller, naar station nauwelijks langer Betrouwbaarheid gelijkwaardig, Zuidboog kan als busbaan uitgevoerd De provincie is nu doende met haar plannen "Raad van State-proef te maken. Dat zijn ze niet zonder serieus onderzoek naar dit alternatief. Maar bovenal; het groene Zuidboog alternatief verdient het om serieus en met een positieve insteek onderzocht te worden.	Er zijn in 2010 onderzoeken naar verschillende tracévarianten gedaan. Het door u genoemde alternatief Tergooiboog/Zuidboog gaat over de Soestdijkerstraatweg. Ook het tracé langs de Soestdijkerstraatweg is meegenomen. Uit onderzoek is gebleken dat inpassing van een vrije busbaan langs de Soestdijkerstraatweg lastig is, dit maakt dat de bus hier moet meerijden. Dit geldt ook voor de route over het ziekenhuisterrein. Dit zorgt voor een lagere exploitatie- en vervoerswaarde dan het voorkeurs-tracé. Deze en andere onderzoeken zijn in te zien op www.hovinhetgooi.nl. Het besluit over het huidige tracé is in juli 2012 door Provinciale Staten genomen. In het onderzoek Vervoerwaarde en exploitatie (bijlage 1 van het PIP) komt naar voren dat, over de gehele dag genomen, 55% van de reizigers station Hilversum als bestemming heeft en 40% als eindbestemming Arenapark/Sportpark heeft. In de HOV-plannen is voorzien dat bussen van de verbinding Almere – Hilversum en enkele spitsbussen tussen Huizen en Hilversum ter hoogte van het ziekenhuis de HOV baan verlaten en een aftakking gebruiken om via de ingang van het ziekenhuis (halte Tergooi) naar het Arenapark te rijden. In het PIP is deze aftakking niet opgenomen, maar deze aftakking is wel opgenomen in het bestemmingsplan Monnikenberg. De realisatie van deze aftakking valt buiten de scope van het project HOV in 't Gooi. Na realisatie van de aftakking kunnen via deze aftakking bussen afslaan richting ziekenhuis en reizigers dichtbij de ingang uitstappen waarna de bussen kunnen doorrijden richting Arenapark. De bushalte bij de Van Linschotenlaan maakt het - na gereedkomen van de aftakking - mogelijk over te stappen richting het ziekenhuis of het Arenapark/Sportpark. Daarmee beschikken reizigers uit Almere, Huizen, Blaricum en Eemnes via lijn 101 met de toevoegende spitsritten van lijn 320/toekomstige HOV over een goede verbinding met het ziekenhuis en Hilversum Sportpark.	Nee
15	1	HOV garandeert mij geen betere verbinding met Huizen, ik zal er als reiziger op achteruit gaan. a) Bus 320 voldoet in alle opzichten in mijn behoefte aan goede verbinding met Huizen, ik heb geen behoefte aan HOV. Er gaan bij de komst van HOV veel haltes geschrapt worden, mijn reistijd zal dus langer worden omdat ik verder zal moeten lopen van de halte naar mijn uiteindelijke bestemming. Van deur tot deur ga ik er dus niet op vooruit, En ik niet alleen, maar met mij vele mensen (lees: scholieren en bejaarden) die van openbaar vervoer afhankelijk zijn. b) Ook wordt het HOV duurder voor de reiziger, over het algemeen zijn scholieren en vaak ook bejaarden helaas niet gezegend met een riant inkomen...	Ten aanzien van punt a: Sinds 2011 rijdt de huidige buslijn 320 onder de R-netformule. De bus stroomt in de bebouwde kom van Hilversum al een stuk beter door dan een aantal jaar geleden vanwege een aantal doorstromingsmaatregelen dat Hilversum in de aanloop naar dit project al genomen heeft in het kader van het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum Er blijft echter een groot verschil bestaan tussen de reistijden in - en buiten de spits. Dat maakt dat de bus onbetrouwbaar is en op dat punt niet voldoet aan de minimum eisen die R-net stelt. Het gevolg daarvan is dat deze lijn in zijn huidige vorm niet kan blijven bestaan: het niet voldoen aan R-netnormen heeft namelijk gevolgen voor de inzet van bijvoorbeeld materieel en ook frequentie waarin bussen rijden. Daarnaast zijn de reeds genomen doorstromingsmaatregelen ook niet afdoende om te borgen dat bus 320 ook in de toekomst vlot kan blijven doorstromen. De verwachting is namelijk dat door een toename van mobiliteit de verkeersdruk in de bebouwde kom van Hilversum alleen maar zal toenemen. Dit sluit aan bij recente WLO scenario's van het Planbureau van de Leefomgeving (december 2015) die uitgaan van een toename van de personenmobiliteit. Dat geldt ten aanzien van autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen). Vanwege deze groei van het verkeer zal het effect van de uitgevoerde doorstromingsmaatregelen steeds kleiner worden. Buslijn 320 zal straks als HOV-bus over het HOV-tracé met nieuwe infrastructuur rijden. De snelbus krijgt voorrang, rijdt deels over een vrije busbaan en kan over het nieuwe tracé vlot doorrijden. De snelbus kan hierdoor stipt volgens de dienstregeling rijden, waardoor de dienstregeling nog strakker kan worden gemaakt. Een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling leidt tot kortere wachttijden op de vertrekhaltes en beperkt het risico op het missen van aansluitingen (en daarmee het risico op een langere reistijd). De HOV-bus vormt daarnaast een schakel in het regionale HOV-netwerk R-net en zorgt voor een snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere. Ten aanzien van punt b: De reiziger betaalt per kilometer. De concessieverlener (vervoerder bepaalt per jaar wat het kilometertarief is. Als de reis in kilometers niet langer wordt, zal de reiziger ook niet meer gaan betalen. Het kan natuurlijk zijn dat individuele reizigers duurder uit zijn, doordat er minder haltes in het HOV zullen zijn dan nu het geval is. Maar dan praten we over centen en niet over euro's per rit. Overigens heeft deze zelfde discussie gewoed toen de Zuidtangente in 2001 ging rijden. Reizigers dachten dat een "luxere" busverbinding automatisch duurder zou zijn.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
15	2	Sowieso is het heel erg de vraag of HOV rendabel zal blijken te zijn. Over de exploitatie is nog veel onbekend.	De uiteindelijke exploitatiekosten en opbrengsten van de buslijnen die over de busbaan gaan rijden zijn in deze fase niet gedetailleerd te berekenen. Te zijner tijd verrekent de provincie met de vervoerder op basis van Dienstregelingsuren (DRU, lees:exploitatiekosten). Op basis van een inschatting van de toekomstige DRU's en reizigerkilometers (lees:exploitatieopbrengsten) is in bijlage 1 een indexcijfer van 1,02 berekend als indicator voor de verandering van de kostendekkingsgraad. De kostendekkingsgraad geeft de mate aan waarin de exploitatiekosten worden gedekt door de vervoersopbrengsten. Het indexcijfer 1,02 betekent dat de verwachting is dat de verhouding reizigerskilometers/DRU zal stijgen met 2%. Per saldo zal de exploitatie van de bus dus gunstiger worden. Een meer gedetailleerde berekening kan pas gemaakt worden als een compleet dienstregelingvoorstel voor de toekomstige situatie na realisatie HOV-plannen door de vervoerder is gemaakt. (NB exploitatie ook bij 11.27)	Nee
15	3	Aantasting leefklimaat Het leefklimaat van aanwonenden langs het tracé aan het Wandelpad en de Oosterengweg zal ernstig worden aangetast. Ik zal mij beperken tot het Wandelpad. Helaas zal het HOV milieutechnisch niet erg hoogwaardig zijn: 8 keer per uur een dieselbus voor de deur is niet erg goed voor het milieu. Ik vrees heel veel geluidsoverlast en heel veel uitstoot van fijnstof	We hebben het onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd conform de wettelijke richtlijnen en eisen. De luchtkwaliteit voldoet aan de geldende normen ten aanzien van luchtkwaliteit.	Nee
15	4	Aantasting leefklimaat Het leefklimaat van aanwonenden langs het tracé aan het Wandelpad en de Oosterengweg zal ernstig worden aangetast. Ik zal mij beperken tot het Wandelpad. Helaas zal het HOV milieutechnisch niet erg hoogwaardig zijn: 8 keer per uur een dieselbus voor de deur is niet erg goed voor het milieu. Ik vrees heel veel geluidsoverlast en heel veel uitstoot van fijnstof	Wij hebben de geluidbelasting tengevolge van HOV in 't Gooi onderzocht. De resultaten daarvan vindt u in het akoestisch onderzoek (bijlage 3 van het PIP). Ter hoogte van de woningen aan het Wandelpad blijken er geen overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarden plaats te vinden. Er kan daarom niet gesproken worden van aantasting van het leefklimaat ten gevolge van de geluidbelasting van HOV in 't Gooi. Met betrekking tot uw zorgen ten aanzien van dieseluitstoot kunnen we het volgende melden. De provincie Noord-Holland wil een verdere verduurzaming van het openbaar vervoer realiseren. De provincie schrijft de vervoerder ('concessiehouder') daarom eisen voor ten aanzien van de uitstoot van schadelijke stoffen. In de toekomstige concessie zullen de bussen aan strengere eisen moeten voldoen wat betreft uitstoot van schadelijke stoffen. Het streven is gericht op 'zero emissie'. De huidige concessie loopt tot medio 2019, met de mogelijkheid tot verlenging tot medio 2021. Dit betekent dat het aannemelijk is dat de bussen die over de vrije busbaan gaan rijden een lagere uitstoot van schadelijke stoffen zullen hebben dan de huidige bussen.	Nee
15	5	Verrailbaarheid van het tracé is met de jaren met stille trom vertrokken. Was dat in het begin nog een reden voor raadsleden van de gemeenteraad van Hilversum om voor het tracé te stemmen, inmiddels wordt hier niet meer over gesproken. Graag hoor ik of verrailbaarheid nog een optie is. En zo nee waarom dit van de agenda is verdwenen (dan zou dit wat mij betreft vallen onder bezwaar met betrekking tot zorgvuldigheidsbeginsel).	In zijn algemeenheid wordt verrailing pas overwogen bij meer dan 15.000 reizigers per dag. In het rapport "Besluitvorming voorkeurs-tracé - uitkomsten nader onderzoek 2010" d.d. september 2010 van de Stuurgroep HOV in 't Gooi is geconcludeerd dat de vervoerwaarde (aantal reizigers per dag) vooralsnog onvoldoende is voor verrailing (p.45). De optie van verrailing is dus niet met stille trom vertrokken maar geleet op de vervoerprognoses (voorlopig) niet aan de orde. Er wordt in de bouwtekeningen rekening gehouden met vertrambaarheid in de toekomst. De nieuw te realiseren kunstwerken (bv onderdoorgang en flyover) voldoen aan dit uitgangspunt. De situatie bij het station en het Wandelpad zal in de toekomst aangepast moeten worden indien besloten wordt het traject te verrailen. Verrailing is daar niet onmogelijk, maar er zijn dan aanpassingen nodig (en investeringen) aan o.a. de Beatrixtunnel.	Nee
15	6	Daarnaast: volgens de onderbouwing voldoet alles aan de verschillende normen, maar waarom moet dan de geluidsnorm voor een aantal woningen naar omhoog worden bijgesteld?	Er is geen sprake van het bijstellen van geluidsnormen. De Wet geluidhinder kent voorkeursgrenswaarden en maximaal toelaatbare grenswaarden. Overal binnen het plangebied wordt voldaan aan de maximaal toelaatbare grenswaarden. Op sommige locaties wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. Voor die locaties zijn hogere waarden vastgesteld en worden maatregelen getroffen. Ter hoogte van de woningen aan het Wandelpad vinden geen overschrijdingen plaats van de voorkeursgrenswaarden.	Nee
15	7	Ook is er aantasting van het woongenot wat betreft het uitzicht en lichtvervuiling vanwege verlichting van de busbaan. Verlagen van de busbaan op het tracé tussen de sporen zou een oplossing kunnen zijn, maar ondanks de duidelijke wens van bewoners (op inspraakavonden) is hier nooit op in gegaan.	Om de busbaan verdiept te kunnen aanleggen zouden de (vele) kabels en leidingen van het onderstation en de relaishuizen van ProRail die ter plaatse aanwezig zijn, moeten worden omgelegd. Dit zou een erg kostbare zaak worden. Daarnaast is ook het verdiept aanleggen van de busbaan zelf een uitermate kostbare aangelegenheid. Het projectbudget is ontoereikend om deze maatregelen te financieren. De busbaan wordt vanaf het Wandelpad aan het zicht onttrokken door het plaatsen van een 2,5 m hoog hekwerk langs de busbaan, zie de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum ('Beeldkwaliteitsplan' op www.hovgooi.nl). Langs het Wandelpad is een hekwerk voorzien met een groene en bloemrijke begroeiing waarmee de busbaan zoveel mogelijk uit het zicht van de woningen aan het Wandelpad wordt onttrokken. De busbaan wordt niet verlicht. De verlichting in de omgeving zal niet anders zijn dan de verlichting zoals die nu ook op de openbare weg aanwezig is.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
15	8	Dat roept de vraag op of er geld is gereserveerd voor planschade. Gezien de overschrijding van het budget, (nu al!) met meer dan 6 miljoen euro moeten we vrezen dat daar geen budget voor is.	In hoofdstuk 6 van de toelichting bij het PIP is de economische uitvoerbaarheid van het plan aangegeven. Tevens is hier aangegeven dat er reserveringen zijn gemaakt voor planschade.	Nee
15	9	Op de impressies van de projectgroep HOV van de provincie Noord Holland is niet duidelijk te zien wat er aan compensatie qua groenvoorziening komt. Te vrezen valt dat dat een sluitpost is in een project dat nu al in financiële zorgen zit.	Naast de mitigerende en compenserende maatregelen wordt er extra geïnvesteerd in de inpassing in stedelijk gebied. Ter plaatse van het Wandelpad is een barriere van ca. 2,5 m voorzien in de vorm van een hekwerk met een groene en bloemrijke begroeiing waarmee de busbaan zoveel mogelijk uit het zicht van de woningen aan het Wandelpad wordt onttrokken. Dichter naar het station zijn ook enkele (nieuwe) bomen voorzien; een en ander zal worden uitgewerkt in overleg met de gemeente. Overigens is de ruimtelijke inpassing van het project uitgewerkt in het Beeldkwaliteitsplan en de 3D visualisatie, in te zien op www.hovgooi.nl .	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
15	10	Ik maak ook bezwaar op basis van het zorgvuldigheidsbeginsel. (art. 3:2 Awb): De overheid moet een besluit zorgvuldig voorbereiden en nemen, dat wil zeggen: correcte behandeling van de burger, zorgvuldig onderzoek naar de feiten en belangen, procedure goed volgen en deugdelijke besluitvorming plegen. Dat is mijns inziens niet gebeurd. De burger is niet correct behandeld: a) De communicatie was onvoldoende: Wat betreft informatie over inpassing van het tracé langs het Wandelpad en in het stationsgebied aangrenzende aan de Vitushijk hebben aanwonenden informatie gekregen door middel van onduidelijke foto-impressies die niet weergeven hoe de situatie daar ter plaatse werkelijk is. Zij kunnen zich daardoor geen goed beeld vormen voor de gevolgen van hun leefomgeving. Enkele voorbeelden: - Het hoogte verschil in het wegdek in de Wilhelminastraat langs de Entrada woontorens is niet zichtbaar op de impressies. Dit hoogte verschil tussen torens en kantoren (Teleacgebouw) en huidige wegdek inclusief parkeerplaatsen is zeker 1 meter. Dat zal gelijk geschakeld moeten worden. Wat betreft de onderliggende parkeergarage van het Entrada gebouw zal dat zeker problemen geven: het dak van de garage kan, zo bleek 2 jaar geleden, ophoging van de weg niet aan. Wat zal het gevolg zijn voor uiterlijk van de inpassing bij het station, wat zullen de extra kosten zijn? - Het hekwerk langs het Wandelpad (nummer 34-40) zal wellicht 2 keer zo hoog worden in de uiteindelijke situatie. Op de impressie lijkt het alsof het hekwerk net zo hoog is als bij de huidige situatie. Goede informatie daarover is van belang voor de bewoners aldaar: op basis van de huidige aangeleverde impressie kunnen zij niet vermoeden dat ze tegen een twee keer zo hoog hek aan gaan kijken (hetgeen betekent: minder licht en lucht en uitzicht). b) Bewoners voelen zich niet serieus genomen: Er was sprake van een wisseling van project managers/leiders. Deze wisseling heeft er voor gezorgd dat bewoners geen adequate antwoorden kregen op hun vragen. Vaak moesten zij daar ook herhaaldelijk om vragen. Het lijkt erop dat de projectleiders niet goed op de hoogte zijn van de situatie in het gebied langs het tracé. Dit is ook het geval bij voorlichter Crommelin die niet op de hoogte is van toestand langs het Wandelpad. Hij heeft het op de voorlichtingsbijeenkomst van 13 januari 2016 over oude kastanjes die in de straat staan, deze zijn echter al geruime tijd gerooid. Een week voor het indienen van een zienswijze een voorlichtingsavond houden is rijkelijk laat. Alhoewel het plan netjes binnen de termijn is aangekondigd in de krant geeft het geen pas 2 weken voor de einddatum voor het indienen van een zienswijze een voorlichtingsavond te houden. Ook zo'n avond bevat voor de burger informatie die zij moeten kunnen mee nemen in de zienswijze juist omdat het dossier zo ingewikkeld, veel omvattend en ingrijpend is voor hun leefomgeving. Ambtenaren hebben een fikse voorsprong en zijn met meer, de burger is hierdoor sowieso in het nadeel. Ook is er geen moeite genomen de aanwonenden met een huis aan huis briefje informeren over het PIP, niet iedereen ontvangt de regionale krant en bovendien durf ik te beweren dat er in dit gebied vrij veel mensen wonen die hun weg niet heel makkelijk op het internet vinden. Er is daarnaast niets gedaan met input van burgers, ondanks inloopavonden waar aanwonenden wens kenbaar mochten maken. Een veel voorkomende wens was het verlagen van de busbaan in het tracé langs Wandelpad (tussen de sporen, langs VSH) hier is niets mee gedaan en ook is er nooit gecommuniceerd waarom er aan deze, voor aanwonenden essentiële, wens niet kon worden tegemoet gekomen. Andere wens was de aanwezigheid van heel veel bomen en ander groen langs het tracé tussen de sporen bij Wandelpad en langs VSH. Ook hiervan is niets terug te zien. Sowieso is in de aangeleverde impressie van de inpassing bij Station en Wandelpad erg weinig groenvoorziening bedacht. Wat er wel is weergegeven is erg onduidelijk en aanwonenden kunnen zich hier geen duidelijk beeld van vormen. De angst bestaat dat groen een sluitpost wordt, aangezien er nu al problemen zijn met de begroting. 2) Van een deugdelijke besluitvorming is geen sprake. Gegevens die in de PIP gebruikt worden om te komen tot een goede besluitvorming mogen niet ouder zijn dan twee jaar. Echter, de vervoersonderzoeken zijn ouder dan 2 jaar. 1. De reizigersonderzoeken gebruikt uit het rapport "Gewijzigde voorkeursvariant HOV het Gooi" gebruiken hetzelfde reizigersonderzoek als het rapport uit 2012 dat weer is gebaseerd op een onderzoek uit 2004 van lijn 134 (van Hilversum naar Bussum). Ook zijn veel knelpunten in de oude situatie, die wellicht noopten tot een busbaan met tijdswinst, inmiddels opgelost en dus niet meer van toepassing in de besluitvorming. Dat men dit inmiddels aanvoelt wat betreft PIP HOV in het Gooi is op zijn zachtst gezegd cynisch: inmiddels is het mantra tijdswinst, waar het allemaal om begonnen is(!) vervangen door het mantra betrouwbaarheid...	Wij zijn van mening dat aan de eisen van het zorgvuldigheidsbeginsel wordt voldaan. HOV in 't Gooi is een gezamenlijk regionaal project van de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren en de provincie Noord-Holland. ProRail, Het Goois Natuurreservaat en Rijkswaterstaat zijn als deelgenoten nauw betrokken bij het project. Sinds 2006 zijn er door de diverse colleges, gemeenteraden en het provinciale bestuur democratische besluiten genomen om de realisatie van HOV in 't Gooi mogelijk te maken. Dit laat niet onverlet dat er inderdaad ook tegenstanders zijn. Het Ontwerp PIP is tot stand gekomen na uitgebreid onderzoek en uitgebreide consultatie van belanghebbende partijen binnen het onderzoeksgebied. Zowel op politiek/bestuurlijk niveau als op het niveau van overige belanghebbenden (burgers/bedrijven) is intensief contact geweest om de belangen die in het gebied zijn te inventariseren en daarmee op gepaste wijze invulling te geven aan het ontwerp en de inpassing van HOV in 't Gooi. Wij zijn van mening dat het besluit op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen. Er wordt in het Gooi al lang gesproken over de komst van een HOV baan. De colleges in de regio hebben zich eind 2006/ begin 2007 uitgesproken voor verder onderzoek naar een HOV baan tussen Huizen en Hilversum onder regie van de provincie. Dat was het begin van de zogenoemde 'studiefase'. In deze fase zijn onder andere studies uitgevoerd naar vervoerwaarde om nut en noodzaak van het project aan te tonen en naar haalbaarheid. Daarnaast zijn onderzoeken naar vier tracévarianten gedaan. Deze en andere onderzoeken zijn in te zien op www.hovinhetgooi.nl. Eind 2011 is het definitieve voorkeurstacé vastgesteld door - in eerste instantie - de Stuurgroep HOV (met daarin de deelnemende gemeenten), daarna door de afzonderlijke gemeenteraden en vervolgens door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. In juli 2012 is vervolgens door PS het besluit over het tracé genomen. Hierover is gecommuniceerd via diverse persberichten, www.hovinhetgooi.nl en de elektronische nieuwsbrief. Tijdens de planfase is het tracé verder uitgewerkt en hebben we de omgeving nauw betrokken tijdens een consultatietraject, dat per gemeente werd georganiseerd (2013). Omwonenden en belanghebbenden zijn per brief uitgenodigd voor de verschillende bijeenkomsten. Het ontwerp is op basis van de opgehaalde reacties waar mogelijk aangepast. De input heeft geleid tot diverse optimalisaties. De verkregen input is verzameld en voorzien van een reactie. Hiervoor zijn per gemeente reactienota's opgesteld (zie hiervoor www.hovgooi.nl). In de fase daarna zijn we door middel van zogenoemde keukentafelgesprekken in gesprek gegaan met de omgeving, waarbij is ingezoomd op de tijdelijke bouwsituatie en eindsituatie. Het ontwerp PIP is conform afdeling 3.4 Awb ter inzage gelegd en er is conform het gestelde in de awb kennis gegeven van het ontwerp PIP in bijvoorbeeld lokale huis aan bladen. Daarnaast zijn er informatieavonden georganiseerd waarbij belanghebbenden/omwonenden met medewerkers van het project in gesprek konden gaan. Middels het indienen van de zienswijzen konden burgers opmerkingen en aanmerkingen op het ontwerp PIP inbrengen, die - waar nodig - aanleiding konden geven tot aanpassing van het plan.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
15	11	Ook maak ik bezwaar op basis van het motiveringsbeginsel (art. 3:46 Awb). Dat wil zeggen: De overheid moet haar besluiten goed motiveren: de feiten moeten kloppen en de motivering moet logisch en begrijpelijk zijn. 1] De feiten kloppen niet: a) De gemeenteraad en college van burgemeester en wethouders hebben onder andere ingestemd met HOV vanwege de belofte van de komst van een ecoduct bij Anna's Hoeve. Het ecoduct bij Anna's Hoeve is echter niet vanwege HOV aangeboden, de plannen hiervoor lagen er al en ook de financiering was rond. Ten onrechte is dit ecoduct opgevoerd als "voordeel" bij de busbaan. Op basis van deze toezegging hebben Hilversumse raadsleden helaas voor de komst van de aan te leggen busbaan ten behoeve van Hoogwaardig Openbaar Vervoer gestemd. b] Het traject zou verrailbaar zijn, op basis van deze belofte hebben raadsleden ingestemd, het is echter onmogelijk het deel van het traject in Hilversum (bij stationsgebied) te verrailen. 2] De overheid (zijnde college Hilversum /provincie Noord Holland) heeft haar besluit niet goed en logisch kunnen motiveren: a) Vanwege de belofte van een tunnel bij Oosterengweg komt er een busbaan, niet omdat hij nodig is maar omdat Hilversum een tunnel krijgt van de provincie. Hilversum kent een groot probleem met de doorstroom van verkeer, deze tunnel zou toenmalige wethouder Erik Boog kunnen helpen met het realiseren van zijn zogenaamde integrale bereikbaarheidsplan (IBP) voor Hilversum. (gedeputeerde Post van de WD heeft in het verleden aangegeven dat er geen geld voor de tunnel komt wanneer Hilversum niet meewerkt aan HOV in het Gooi). Ik vind dat geen goede en logische motivatie voor de (betalende) burger inzake HOV. b) Nut en noodzaak van de busbaan zijn onvoldoende aangetoond want inmiddels gebaseerd op verouderde gegevens (zie bovenstaand bezwaar op basis van zorgvuldigheidsbeginsel) Van voortschrijdend inzicht is geen sprake. (Al in 2006 kwam het plan voor HOV ter sprake, dat is inmiddels 10! Jaar geleden) 3) inmiddels is de situatie na 10 jaar geheel anders. Bovendien voldoet Bus 320 in hoge mate. HOV valt daarom niet te motiveren door de overheid. Want de komst van de busbaan (HOV) voorziet juist niet op die plekken waar openbaar vervoer nodig is, dit in tegenstelling tot bus 320 (ziekenhuis, ROC) Veel situaties zijn inmiddels verbeterd waardoor tijdswinst geen onderwerp meer is. Doordat andere bussen worden opgeheven verdwijnt de fijnmazigheid dat is nadelig voor HOV namelijk: HOV mag dan misschien betrouwbaar zijn (dat wil zeggen op een vaststaand aantal keren per uur rijden) maar een grote groep mensen [scholieren, ouderen] zal niet naar behoren bediend gaan worden omdat haltes zullen verdwijnen en mensen verder moeten lopen dan wel moeten overstappen (bezoekers ROC, ziekenhuis Tergooi)	Wij zijn van mening dat het besluit in alle opzichten voldoet aan een deugdelijke motivering. U stelt dat een aantal feiten niet kloppen, hieronder zullen wij aangeven dat dit onjuist gesteld is. 1. U stelt dat de Hilversumse raad niet goed is voorgelicht ten aanzien van de realisatie van het ecoduct. Het ecoduct is onderdeel van het Meerjarenprogramma Ontstippering (MJPO): dat betekent dat er gelden voor beschikbaar zijn vanuit het Rijk. Het project maakt de aanleg van het ecoduct planologisch mogelijk. Daarbij maakt het project de mitigatie van het ecoduct mogelijk. De Hilversumse raad is 16 oktober 2013 voorgesteld in te stemmen met de bestuurs-overeenkomst. Het ecoduct is in de bestuursovereenkomst onderdeel van de projectscope HOV. De raad heeft ingestemd met het gehele project en niet met afzonderlijke losse onderdelen. U stelt verder ten onrechte dat het trace niet verraild kan worden. Uitgangspunt voor het ontwerp van de HOV-baan is namelijk wel degelijk een toekomstige verrailbaarheid. De nieuw te realiseren kunstwerken (bv onderdoorgang en flyover) voldoen aan dit uitgangspunt. De situatie bij het station en het Wandelpad zullen in de toekomst inderdaad aangepast moeten worden indien besloten wordt het traject te verrailen. Verrailing is daar niet onmogelijk, maar er zijn dan aanpassingen nodig (en investeringen) aan o.a. de Beatrixtunnel. 2 U stelt dat er een busbaan komt vanwege de belofte aan de raad van een onderdoorgang bij de Oosterengweg. De onderdoorgang Oosterengweg is ook noodzakelijk voor de aanleg van de busbaan. Zonder onderdoorgang zou het autoverkeer nog slechter doorstromen, doordat automobilisten dan niet alleen moeten wachten voor passerende treinen, maar ook voor passerende bussen. Een onderdoorgang borgt de verkeersdoorstroming en is veiliger, doordat geen gelijkvloerse spoor kruising meer nodig is. 3. U stelt dat de situatie veranderd is en bus 320 voldoet. Sinds 2011 rijdt de huidige buslijn 320 onder de R-net formule. De bus stroomt in de bebouwde kom van Hilversum al een stuk beter door dan een aantal jaar geleden vanwege een aantal doorstromingsmaatregelen dat Hilversum in de aanloop naar dit project al genomen heeft in het kader van het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum. Er blijft echter een groot verschil bestaan tussen de reistijden in - en buiten de spits. Dat maakt dat de bus onbetrouwbaar is en op dat punt niet voldoet aan de minimum eisen die R-net stelt. Het gevolg daarvan is dat deze lijn in zijn huidige vorm niet kan blijven bestaan: het niet voldoen aan R-netnormen heeft namelijk gevolgen voor de inzet van bijvoorbeeld materieel en ook frequentie waarin bussen rijden. Daarnaast zijn de reeds genomen doorstromingsmaatregelen ook niet afdoende om te borgen dat bus 320 ook in de toekomst vlot kan blijven doorstromen. De verwachting is namelijk dat door een toename van mobiliteit de verkeersdruk in de bebouwde kom van Hilversum alleen maar zal toenemen. Dit sluit aan bij recente WLO scenario's van het Planbureau van de Leefomgeving (december 2015) die uitgaan van een toename van de personenmobiliteit. Dat geldt ten aanzien van autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen). Vanwege deze groei van het verkeer zal het effect van de uitgevoerde doorstromingsmaatregelen steeds kleiner worden. Buslijn 320 zal straks als HOV-bus over het HOV-tracé met nieuwe infrastructuur rijden. De snelbus krijgt voorrang, rijdt deels over een vrije busbaan en kan over het nieuwe tracé vlot doorrijden. De snelbus kan hierdoor stipt volgens de dienstregeling rijden, waardoor de dienstregeling nog strakker kan worden gemaakt. Een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling leidt tot kortere wachttijden op de vertrekhalte en beperkt het risico op het missen van aansluitingen (en daarmee het risico op een langere reistijd). De HOV-bus vormt daarnaast een schakel in het regionale HOV-netwerk R-net en zorgt voor een snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
15	12	De burger is niet correct behandeld:a)De communicatie was onvoldoende: Wat betreft informatie over inpassing van het tracé langs het Wandelpad en in het stationsgebied aangrenzende aan de Vituswijk hebben aanwonenden informatie gekregen door middel van onduidelijke foto-impressies die niet weergeven hoe de situatie daar ter plaatse werkelijk is. Zij kunnen zich daardoor geen goed beeld vormen voor de gevolgen van hun leefomgeving. Enkele voorbeelden: -Het hoogte verschil in het wegdek in de Wilhelminastraat langs de Entrada woontorens is niet zichtbaar op de impressies. Dit hoogte verschil tussen torens en kantoren [Teleacgebouw) en huidig wegdek inclusief parkeerplaatsen is zeker 1 meter. Dat zal gelijk geschakeld moeten worden. Wat betreft de onderliggende parkeer garage van het Entrada gebouw zal dat zeker problemen geven: het dak van de garage kan, zo bleek 2 jaar geleden, ophoging van de weg niet aan. Wat zal het gevolg zijn voor uiterlijk van de inpassing bij het station, wat zullen de extra kosten zijn? -Het hekwerk langs het Wandelpad (nummer 34-40) zal wellicht 2 keer zo hoog worden in de uiteindelijke situatie. Op de impressie lijkt het alsof het hekwerk net zo hoog is als bij de huidige situatie. Goede informatie daarover is van belang voor de bewoners aldaar: op basis van de huidige aangeleverde impressie kunnen zij niet vermoeden dat ze tegen een twee keer zo hoog hek aan gaan kijken (hetgeen betekent: minder licht en lucht en uitzicht).	In het ontwerpproces van het project HOV in 't Gooi is veel aandacht geweest voor de ruimtelijke inpassing van de busbaan, waarbij tevens rekening is gehouden met de aanwezige hoogteverschillen. Zoals ook is aangegeven in de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, in te zien op www.hovgooi.nl) zal het vlak tussen het kantoorgebouw van Teleac en de woongebouwen van Entrada (dat aflopend is in de huidige situatie) worden rechtgetrokken, waardoor de veiligheid en het comfort van de busbaan aanzienlijk verbeteren. Door deze wijziging in het profiel sluit de Wilhelminastraat in hoogte aan op het dek tussen de gebouwen van Entrada. Dit maakt de ruimte visueel en functioneel ruimer. Langs het wandelpad is een hekwerk voorzien met een groene en bloemrijke begroeiing waarmee de busbaan zoveel mogelijk aan het zicht van de woningen aan het Wandelpad wordt onttrokken. De hoogte van dit hekwerk (2,5 m, gemeten vanaf maaiveld) ligt vast en is aangegeven in de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan), dat een bindend onderdeel vormt van het contract.	Nee
15	13	Wat betreft de onderliggende parkeer garage van het Entrada gebouw zal dat zeker problemen geven: het dak van de garage kan, zo bleek 2 jaar geleden, ophoging van de weg niet aan. Wat zal het gevolg zijn voor uiterlijk van de inpassing bij het station, wat zullen de extra kosten zijn?	De effecten die de aanleg van de HOV busbaan heeft op de constructie van de parkeergarage worden momenteel door het project inzichtelijk gemaakt. Wanneer dit rapport gereed is, wordt het gedeelte met de eigenaar van de parkeergarage. De uiteindelijke inrichting ter plaatse zal afhankelijk zijn van wat rekenkundig mogelijk is.	Nee
15	14	b)Bewoners voelen zich niet serieus genomen Er was sprake van een wisseling van project managers/leiders. Deze wisseling heeft er voor gezorgd dat bewoners geen adequate antwoorden kregen op hun vragen. Vaak moesten zij daar ook herhaaldelijk om vragen. Het lijkt erop dat de projectleiders niet goed op de hoogte zijn van de situatie in het gebied langs het tracé. Dit is ook het geval bij voorlichter Crommelin die niet op de hoogte is van toestand langs het Wandelpad . Hij heeft het op de voorlichtingsbijeenkomst van 13 januari 2016 over oude kastanjes die in de straat staan, deze zijn echter al geruime tijd gerooid.	We hechten er veel belang bij dat de omgeving betrokken is bij het project. Het project HOV in 't Gooi kent een lange looptijd en vraagt om verschillende expertises, waardoor personele wijzigingen in de organisatie optreden. Dat wil echter niet zeggen dat de projectleden niet op de hoogte zijn van de situatie in het gebied langs het trace. Momenteel zijn we in gesprek met de voorzitter van uw wijk om ervoor te zorgen dat u en uw medebewoners van de informatie worden voorzien.	Nee
15	15	Een week voor het indienen van een zienswijze een voorlichtingsavond houden is rijkelijk laat. Alhoewel het plan netjes binnen de termijn is aangekondigd in de krant geeft het geen pas 2 weken voor de einddatum voor het indienen van een zienswijze een voorlichtingsavond te houden. Ook zo'n avond bevat voor de burger informatie die zij moeten kunnen mee nemen in de zienswijze juist omdat het dossier zo ingewikkeld, veel omvattend en ingrijpend is voor hun leefomgeving. Ambtenaren hebben een fikse voorsprong en zijn met meer, de burger is hierdoor sowieso in het nadeel. Ook is er geen moeite genomen de aanwonenden met een huis aan huis briefte informeren over het PIP, niet iedereen ontvangt de regionale krant en bovendien durf ik te beweren dat er in dit gebied vrij veel mensen wonen die hun weg niet heel makkelijk op het internet vinden.	De periode van ter inzage legging heeft plaatsgevonden vanaf 11 december 2015 tot en met 21 januari 2016. Gedurende deze termijn bestond de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. De kerstvakantie viel precies in de ter inzage periode. Om belanghebbenden zo goed mogelijk te informeren zijn we voorafgaand aan de ter inzage legging al gestart met extra communicatie, zoals een persbericht op 1 december, aankondigingen in de huis-aan-huisbladen, nieuwsberichten op de websites van het project en de deelnemende gemeenten, een extra digitale nieuwsbrief vanuit het project, twitter berichten, persgesprekken met bestuurders en extra inloopspreekuren op het projectbureau. Na de feestdagen zijn er twee inloopavonden georganiseerd op donderdag 7 januari en woensdag 13 februari, waar belanghebbenden/omwonenden met medewerkers van het project in gesprek konden gaan.	Nee
15	16	Er is daarnaast niets gedaan met input van burgers, ondanks inloop avonden waar aanwonenden wensen kenbaar mochten maken. Een veel voorkomende wens was het verlagen van de busbaan in het tracé langs Wandelpad (tussen de sporen, langs VSH) hier is niets mee gedaan en ook is er nooit gecommuniceerd waarom er aan deze, voor aanwonenden essentiële, wens niet kon worden tegemoet gekomen. Andere wens was de aanwezigheid van heel veel bomen en ander groen langs het tracé tussen de sporen bij Wandelpad en langs VSH. Ook hiervan is niets terug te zien. Sowieso is in de aangeleverde impressie van de inpassing bij Station en Wandelpad erg weinig groenvoorziening bedacht. Wat er wel is weergegeven is erg onduidelijk en aanwonenden kunnen zich hier geen duidelijk beeld van vormen.	De input van de bewoners (rondom het Wandelpad) is meegenomen in het verder uitwerken van het trace. Het verdiept aanleggen van de busbaan is helaas financieel niet haalbaar. In de komende fase gaan we graag met bewoners in gesprek over het aanbrengen van bomen en andere groenvoorziening langs het tracé tussen de sporen bij Wandelpad en langs VSH.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
15	17	2) Van een deugdelijke besluitvorming is geen sprake. Gegevens die in de PIP gebruikt worden om te komen tot een goede besluitvorming mogen niet ouder zijn dan twee jaar. Echter, de vervoersonderzoeken zijn ouder dan 2 jaar 1 De reizigersonderzoeken gebruikt uit het rapport "Gewijzigde voorkeursvariant HOV het Gooi" gebruiken hetzelfde reizigersonderzoek als het rapport uit 2012 dat weer is gebaseerd op een onderzoek uit 2004 van lijn 134 (van Hilversum naar Bussum). Ook zijn veel knelpunten in de oude situatie, die wellicht noopten tot een busbaan met tijdswinst, inmiddels opgelost en dus niet meer van toepassing in de besluitvorming. Dat men dit inmiddels aanvoelt wat betreft PIP HOV in het Gooi is op zijn zachtst gezegd cynisch: inmiddels is het mantra tijdswinst, waar het allemaal om begonnen is(!) vervangen door het mantra betrouwbaarheid...	Over de houdbaarheid van gegevens en onderzoeken zegt art.3.1.1a Besluit ruimtelijke ordening: " Bij de vaststelling van een bestemmingsplan (-* zoals ook dit PIP*-) kan in ieder geval gebruik worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar." Als de overheid een besluit neemt dat gebaseerd is op gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar, zijn die in principe bruikbaar en handelt een overheid niet onzorgvuldig. Er is echter niet uitgesloten dat een bestuursorgaan bij het nemen van een besluit gebruik maakt van gegevens en onderzoeken die wel ouder zijn dan 2 jaar. Als een overheid dat doet, dan vereisen het zorgvuldigheids- en motiveringsbeginsel dat nader wordt gemotiveerd waarom die gegevens nog altijd actueel zijn. Wij zijn van mening dat de gegevens die gebruikt zijn ter onderbouwing van nut en noodzaak nog altijd actueel zijn. In het rapport bijlage 1 Exploitatie en Vervoerwaarde is inderdaad 2010 als uitgangssituatie gebruikt . Maar relevant is vooral de vergelijking die in het rapport gemaakt wordt tussen de toekomstige situatie in 2020 met HOV en de toekomstige situatie in 2020 zonder HOV in 't Gooi. Naar aanleiding van uw zienswijze is aan bijlage 1 'Rapport Vervoerwaarde en exploitatie' een onderbouwing toegevoegd waarin wordt aangetoond dat de cijfers nog steeds bruikbaar zijn. Deze onderbouwing vindt u in bijlage 1 tot en met 3 van dit rapport. U geeft verder aan dat een aantal knelpunten inmiddels is opgelost. Mede naar aanleiding van uw zienswijze hebben we aanvullend onderzoek laten uitvoeren, te vinden als bijlage 19 bij het PIP "Nadere onderbouwing noodzaak". In het onderzoek hebben we gekeken naar de huidige rijtijden (2016) van bus 320. De bus stroomt door doorstromingsmaatregelen die Hilversum in aanloop op HOV in 't Gooi genomen heeft, in de bebouwde kom inderdaad al een stuk beter door dan een aantal jaar geleden. De rijtijden zijn getoetst aan de kwaliteitscriteria van R-Net. Conclusie is dat de snelheid niet voldoet. Er blijft daarnaast ook een groot verschil bestaan tussen de reistijden in de spits en buiten de spits. In de spits komt het regelmatig voor dat verkeer op de doorgaande wegen niet doorstroomt en stil komt te staan. Dit zorgt voor terugslag op alle wegen in de omgeving en ook op de route van de bus. Hierdoor ontstaat spreiding in de reistijden van bus 320 (verschil tussen reistijd in de spits en buiten de spits). Dit is een onwenselijke situatie omdat de betrouwbaarheid van de bus daarmee lager wordt. Een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling leidt tot kortere wachttijden op de vertrekhalte en beperkt het risico op het missen van aansluitingen (en daarmee het risico op een langere reistijd). Op het punt van betrouwbaarheid voldoet bus 320 ook niet aan de minimum eisen die R-net stelt. Het gevolg daarvan is dat deze lijn in zijn huidige vorm niet kan blijven bestaan: het niet voldoen aan R-netnormen heeft namelijk gevolgen voor de inzet van bijvoorbeeld materieel en ook frequentie waarin bussen rijden. Daarnaast zijn de door Hilversum genomen doorstromingsmaatregelen niet afdoende om te borgen dat bus 320 ook in de toekomst vlot kan blijven doorstromen. De verwachting is namelijk dat door een toename van mobiliteit de verkeersdruk in de bebouwde kom van Hilversum alleen maar zal toenemen. Dit sluit aan bij recente WLO scenario's van het Planbureau van de Leefomgeving (december 2015) die uitgaan van een toename van de personenmobiliteit. Dat geldt ten aanzien van autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen). Vanwege deze groei van het verkeer zal het effect van de uitgevoerde doorstromingsmaatregelen steeds kleiner worden.	Nee
15	18	l)De feiten kloppen niet: a) De gemeenteraad en college van burgemeester en wethouders hebben onder andere ingestemd met HOV vanwege de belofte van de komst van een ecoduct bij Anna's Hoeve. Het ecoduct bij Anna's Hoeve is echter niet vanwege HOV aangeboden, de plannen hiervoor lagen er al en ook de financiering was rond. Ten onrechte is dit ecoduct opgevoerd als "voordeel" bij de busbaan . Op basis van deze toezegging hebben Hilversumse raadsleden helaas voor de komst van de aan te leggen busbaan ten behoeve van Hoogwaardig Openbaar Vervoer gestemd. b) Het traject zou verrailbaar zijn, op basis van deze belofte hebben raadsleden ingestemd, het is echter onmogelijk het deel van het traject in Hilversum (bij stationsgebied) te verrailen.	Het ecoduct over het spoor is opgenomen in het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) van het Rijk. ProRail heeft voor de realisatie een beschikking ontvangen van het Rijk. Met ProRail is afgesproken dat het ecoduct door project HOV in 't Gooi uitgevoerd wordt. Het maakt daarmee onderdeel uit van het project HOV in 't Gooi. Dit is ook zo opgenomen in de samenwerkingsovereenkomst van het project. De Hilversumse raad heeft 16 oktober 2013 ingestemd met de samenwerkingsovereenkomst. De raad heeft ingestemd met het gehele project en niet met afzonderlijke losse onderdelen. u stelt verder dat het trace niet verraild kan worden. Uitgangspunt voor het ontwerp van de HOV-baan is wel degelijk een toekomstige verrailbaarheid. De nieuw te realiseren kunstwerken (bv onderdoorgang en flyover) voldoen aan dit uitgangspunt. Op een aantal plekken langs het trace, met name bij de spoorkruizing bij het Wandelpad zullen in de toekomst maatregelen nodig zijn om het project te kunnen verrailen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
15	19	2] De overheid (zijnde college Hilversum /provincie Noord Holland] heeft haar besluit niet goed en logisch kunnen motiveren: a) Vanwege de belofte van een tunnel bij Oosterengweg komt er een busbaan, niet omdat hij nodig is maar omdat Hilversum een tunnel krijgt van de provincie. Hilversum kent een groot probleem met de doorstroom van verkeer, deze tunnel zou toenmalige wethouder Erik Boog kunnen helpen met het realiseren van zijn zogenaamde integrale bereikbaarheidsplan (IBP j voor Hilversum.(gedeputeerde Post van de WD heeft in het verleden aangegeven dat er geen geld voor de tunnel komt wanneer Hilversum niet meewerkt aan HOV in het Gooi). Ik vind dat geen goede en logische motivatie voor de (betalende] burger inzake HOV.	De onderdoorgang Oosterengweg is noodzakelijk voor de aanleg van de busbaan. Zonder onderdoorgang zal het autoverkeer nog slechter doorstromen, doordat het verkeer dan niet alleen zou moeten wachten voor passerende treinen, maar ook voor passerende bussen. Een tunnel borgt de verkeersdoorstroming en is veiliger, doordat geen gelijkvloerse spoor kruising meer nodig is. De NS heeft plannen om in de toekomst passagierstreinen spoorboekloos te laten rijden. Hierdoor verwacht de NS meer treinen op het spoor te kunnen verwerken. Dat zou betekenen dat de spoorbomen langer en vaker voor wegverkeer gesloten zouden zijn. Door het aanbrengen van de tunnel wordt dit knelpunt voor de toekomst opgelost.	Nee
15	20	b) Nut en noodzaak van de busbaan zijn onvoldoende aangetoond want inmiddels gebaseerd op verouderde gegevens (zie bovenstaand bezwaar op basis van zorgvuldigheidsbeginsel) Van voortschrijdend inzicht is geen sprake. (Al in 2006 kwam het plan voor HOV ter sprake, dat is inmiddels 10! Jaar geleden. 3) inmiddels is de situatie na 10 jaar geheel anders. Bovendien vol- doet Bus 320 in hoge mate. HOV valt daarom niet te motiveren door de overheid.	Zie onze beantwoording 15.1, 15.11, en 15.17.	Nee
15	21	Want de komst van de busbaan (HOV) voorziet juist niet op die plekken waar openbaar vervoer nodig is, dit in tegenstelling tot bus 320 (ziekenhuis, ROC) Veel situaties zijn inmiddels verbeterd waardoor tijdswinst geen onderwerp meer is. Doordat andere bussen worden opgeheven verdwijnt de fijnmazigheid dat is nadelig voor HOV namelijk: HOV mag dan misschien betrouwbaar zijn (dat wil zeggen op een vaststaand aantal keren per uur rijden) maar een grote groep mensen [scholieren, ouderen] zal niet naar behoren bediend gaan worden omdat haltes zullen verdwijnen en mensen verder moeten lopen dan wel moeten overstappen (bezoekers ROC, ziekenhuis Tergooi)	Wij hebben in 2010 verschillende tracé alternatieven nader laten onderzoeken, hierbij is gekeken naar vervoerwaarde, exploitatiewaarde, kosten en ruimtelijke inpassing. Het huidige voorkeurs-tracé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best naar voren uit dit onderzoek. In juli 2012 is, na besluitvorming door de stuurgroep en de betrokken gemeenten, het voorkeurs-tracé definitief vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland. In het onderzoek Vervoerwaarde en exploitatie (bijlage 1 van het PIP) komt naar voren dat, over de gehele dag genomen, 55% van de reizigers station Hilversum als bestemming heeft en 40% als eindbestemming Arenapark/Sportpark heeft. In de HOV-plannen is voorzien dat bussen van de verbinding Almere – Hilversum en enkele spitsbussen tussen Huizen en Hilversum ter hoogte van het ziekenhuis de HOV baan verlaten en een aftakking gebruiken om via de ingang van het ziekenhuis (halte Tergooi) naar het Arenapark te rijden. In het PIP is deze aftakking niet opgenomen, maar deze aftakking is wel opgenomen in het bestemmingsplan Monnikenberg. De realisatie van deze aftakking valt buiten de scope van het project HOV in 't Gooi. Na realisatie van de aftakking kunnen via deze aftakking bussen afslaan richting ziekenhuis en reizigers dichtbij de ingang uitstappen waarna de bussen kunnen doorrijden richting Arenapark. De bushalte bij de Van Linschotenlaan maakt het - na gereedkomen van de aftakking - mogelijk over te stappen richting het ziekenhuis of het Arenapark/Sportpark. Daarmee beschikken reizigers uit Almere, Huizen, Blaricum en Eemnes via lijn 101 met de toevoegende spitsritten van lijn 320/toekomstige HOV over een goede verbinding met het ziekenhuis en Hilversum Sportpark.	Nee
16	1	In het plangebied ligt een diverse gastransportleidingen die in eigendom zijn van ons bedrijf. Verbeelding: Ligging niet correct weergegeven De ligging van de in het plangebied aanwezige gastransportleidingen zijn niet correct weergegeven (bijlage 'Verbeelding 1'). Wij verzoeken u om de ligging correct weer te geven. Samenvallen dubbelbestemming 'Leiding-Gas' met nieuwe bestemmingen Verkeer' en 'Natuur': Uit de verbeelding blijkt dat, nabij Weg over Anna's Hoeve, de nieuwe bestemmingen 'Verkeer' en 'Natuur' over de gastransportleiding zijn geprojecteerd. De bestemmingen 'Verkeer' en 'Natuur' verdraagt zich slecht met de aanwezigheid van de gastransportleiding. Tevens willen wij u erop wijzen dat een tijdelijk werkterrein niet zonder meer boven de gastransportleiding kan worden toegestaan. Wij verzoeken u om over de mogelijke consequenties van de voorgestelde ontwikkeling en eventueel te treffen maatregelen in overleg te gaan met onze tracébeheerder. Tot uit dit overleg het tegendeel blijkt, kan Gasunie niet instemmen met deze ontwikkeling binnen de belemmeringenstrook.	De ligging van de in het plangebied aanwezige gastransportleidingen zal correct worden weergegeven op de Verbeelding. Voorts is, mede naar aanleiding van de zienswijze van Gasunie, besloten het ontwerp van de weg nabij de aansluiting met de A27 aan te passen. In een ontwerpssessie waarbij u aanwezig was is gekeken naar alternatieven en inpassing. Tot slot zal in de contractstukken worden opgenomen dat de opdrachtnemer bij de inrichting van het werkterrein een schriftelijk akkoord moet hebben van Gasunie.	Ja, PIP grens is aangepast.

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
17	1	Wij hebben kennis genomen van het ontwerp-besluit inzake (het inpassingsplan voor) de hoogwaardige openbaar-vervoerverbinding in het Gooi. Wij wijzen daarbij op één specifiek punt waarin naar onze mening een geheel verkeerde keuze is gemaakt. Concreet gaat het om (de aanpak van) de kruising tussen de Oosterengweg en de spoorlijn. Daar is nu (uiteraard) een spoorwegovergang. De voorziene HOV loopt aldaar parallel aan de spoorbaan en zal ter hoogte van de spoorwegovergang, de Oosterengweg kruisen. Teneinde opont-houd voor de HOV tegen te gaan is aldaar voorzien in een ondertunneling van de spoorbaan en van het HOV-tracé. Deze variant is ten eerste buitengewoon kostbaar en kostenineffectief, en is ten tweede in strijd met het algemene vereiste van een goede ruimtelijke ordening. Wat het eerste betreft wijzen wij er op dat bij deze variant (een tunnel) zeer veel geld wordt uitgegeven om een klein probleem op te lossen, te weten een kruising van een busbaan met een tweebaans weg, waarover niet bijzonder veel verkeer rijdt: de spoorbomen zijn met grote regelmaat gesloten doch dat levert een verwaarloosbaar probleem (c.q. opstoppen) op. De aanleg van een viaduct waarover het HOV-tracé zou lopen kost een fractie van het geld dat benodigd is voor de ondertunneling. Wanneer (een nog goedkoper variant) de kruising wordt voorzien van stoplichten en de HOV-chauffeurs deze tijdens het rijden kunnen aansturen vallen de kosten van de extra voorziening bijna in het niet, een dergelijk systeem wordt bijvoorbeeld ook toegepast bij R-Net (voorheen de Zuidtangent) in Hoofddorp en voldoet uitstekend.	De keuze voor een ongelijkvloerse kruising is vanuit veiligheid een noodzaak, er kan immers geen veilige oversteek worden gemaakt waarbij verkeer zowel busbaan als spoorbaan kruist. De onderdoorgang Oosterengweg is noodzakelijk voor de aanleg van de busbaan. Zonder onderdoorgang zal het autoverkeer nog slechter doorstromen, doordat het verkeer dan niet alleen zou moeten wachten voor passerende treinen, maar ook voor passerende bussen. Een onderdoorgang borgt de verkeersdoorstroming en is veiliger, doordat geen gelijkvloerse spoorkruising meer nodig is. De NS heeft plannen om in de toekomst passagierstreinen spoorboekloos te laten rijden. Hierdoor verwacht de NS meer treinen op het spoor te kunnen verwerken. Dat zou betekenen dat de spoorbomen langer en vaker voor wegverkeer gesloten zouden zijn. Door het aanbrengen van de onderdoorgang wordt dit knelpunt voor de toekomst opgelost. Met de aanleg van een viaduct wordt alleen de ongelijkvloerse kruising met de busbaan weggenomen. De ongelijkvloerse kruising met de trein blijft bestaan. Vanwege de verwachte toename van het aantal treinen op het spoor levert de onderdoorgang Oosterengweg de grootste bijdrage aan een goede doorstroming van het verkeer in de toekomst.	Nee
17	2	De kosten van de tunnel zijn mede zo hoog omdat de uitvoering complex is of deze uitvoering wellicht zelfs feitelijk onuitvoerbaar is. De Oosterengweg, in feite een smalle straat, met aan één zijde oude woonbebouwing (rond 1900) en aan de andere kant kantoor en bedrijfspanden no.38 en no.40 en de ingang naar het industrieterrein Venetpark. Tevens zeer ongelukkig aansluitend op de overige infrastructuur: dat wil zeggen dat het begin en het einde van de te bouwen tunnel niet of nauwelijks inpasbaar zijn in het lokale stratenpatroon.	De HOV-organisatie heeft de onderdoorgang Oosterengweg door 2 verschillende ingenieursbureaus laten uitwerken op haalbaarheid en maakbaarheid. Beiden geven aan dat de onderdoorgang maakbaar en haalbaar is. Daarnaast heeft de HOV-organisatie in januari 2015 een expert-sessie georganiseerd met verschillende experts op het gebied van ondergrondse bouwen. Doel van de expertsessie was om de maakbaarheid en haalbaarheid te toetsen. Uitkomst is dat de experts aangeven dat de onderdoorgang Oosterengweg in 2-laagse uitvoering maakbaar en haalbaar is.	nee
17	3	Naar wij begrijpen is voor de aanleg aan weerszijden een damwand nodig over een grote afstand en tot 20 meter diep, op nauwelijks enige afstand van de bebouwing langs het tracé die de trillingen voor het maken van de damwanden en de bouw van tunnel niet kan weerstaan, om nog maar te zwijgen van het risico van lekkage van grondwater met als gevolg verzakkingen van huizen en industrie panden, vergelijkbaar met de taferelen rond de Noord-Zuidlijn in Amsterdam (Vijzelstraat en omgeving)	De aannemer krijgt kaders mee waarbinnen hij zijn werkzaamheden moet uitvoeren. Zo gelden ten aanzien van trillingen bijvoorbeeld de SBR-richtlijnen. De aannemer moet binnen deze kaders blijven tijdens de realisatie. Een en ander wordt geborgd in het contract met de aannemer.	Nee
17	4	Alleen al om deze reden zijn wij zeer verbaasd dat gekozen is voor deze dure, en onnodig complexe en risicovolle variant. Wij hebben uit de stukken niet kunnen afleiden dat deze gevaren en kosten zijn onderkend en waarom voor deze onlogische variant is gekozen.	Er heeft een afweging plaatsgevonden tussen een brede onderdoorgang en de huidige, zogenoemde stapeltunnel. Naast maatschappelijke overwegingen is ook om financiële redenen gekozen voor de stapeltunnel. Uit de kostenramingen kwam naar voren dat deze variant namelijk goedkoper is dan de brede onderdoorgang, die grootschalige sloop van woningen noodzakelijk maakt. De complexiteit van de onderdoorgang komt niet vanuit de techniek, maar vanuit de omgeving. In Nederland zijn al meerdere onderdoorgangen aangelegd op vergelijkbare diepte en nog dieper. Het bouwen in stedelijk gebied brengt wel extra risico's met zich mee. Er is daarom een expertmeeting gehouden, met tunnelbouwdeskundigen van onder andere de Noord Zuidlijn, A2 Maastricht, Spoor tunnel Delft, tunnel Rotterdamse Baan, Hubertustunnel en Tram tunnel Den Haag. Voor de belangrijkste risico's hebben deze experts beheersmaatregelen benoemd, die zijn doorgevoerd in het project. Het advies van de expertmeeting is te vinden op de website van het project, www.hovgooi.nl .	Nee
17	5	Wat het tweede betreft wijzen wij er op dat 'een goede ruimtelijke ordening' vereist dat er een afweging van belangen plaatsvindt c.q. dat het belang van een voorgenomen project zodanig groot is dat de belangen van individuen daarvoor moeten wijken.	Het voorliggende besluit is gepaard gegaan met een zorgvuldige afweging van belangen. Dit blijkt onder meer uit het betrekken van belanghebbenden, stakeholders en omwonenden bij de voorbereiding van het besluit. Voorts hebben wij uitgebreide onderzoeken uitgevoerd. Wij zijn van oordeel dat het algemeen belang dat gediend is met een goed bereikbaarheid en de daarvoor de vooruitgang/ontwikkeling op maatschappelijk en economisch vlak, in dit geval doorslaggevend is.	Nee
17	6	Wij hebben geen bedenkingen tegen de aanleg van de HOV als zodanig maar zoals hierboven uiteengezet zien wij geen noodzaak voor de aanleg van een tunnel, zeker niet als enige of als optimale variant.	Zie onze beantwoording onder 17.1 en 17.4.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
17	7	Daartegenover is het zo dat de nadelige gevolgen voor mijn bedrijf Buhl Fijnmetaalbewerking Bv immens zijn. Ons bedrijf met bijna 20 werknemers is gespecialiseerd in high tech precisiewerk c.q. fijnmechanische metaalbewerking waarbij het gaat om zogeheten toleranties van duizenden van millimeters. Ons bedrijf is dan ook gevoelig voor trillingen en de aanleg van de tunnel leidt de facto tot een stillegging van ons bedrijf van vele maanden zo niet langer en is daarmee een ernstige bedreiging van ons voortbestaan.	Zoals al is aangegeven krijgt de aannemer kaders mee waarbinnen hij zijn werkzaamheden moet uitvoeren. De SBR-richtlijnen die gelden ten aanzien van trillingen worden in uw geval aangevuld met de trillingswaarden die zijn gemeten in uw pand (metingen Buhl d.d. mei 2014). De maatgevende waarden worden bindend opgelegd aan de aannemer. De aannemer moet binnen deze kaders blijven tijdens de realisatie. Een en ander wordt geborgd in het contract met de aannemer.	Nee
17	8	Maar ook in de fase daarna zullen wij ernstig worden gehinderd. Door de herinrichting van het straatprofiel wordt ons bedrijf 'aan de voorkant', dus de Oosterengweg, onbereikbaar voor vrachtverkeer. Aan- en afvoer van materialen is op die manier dan niet meer mogelijk. Naar verluidt wordt tijdens de bouw van de tunnel gedacht aan een alternatieve ontsluiting, te weten aan de achterkant van het bedrijventerrein Venetapark, maar ook dan zal vrachtverkeer ons bedrijf niet meer aan de voorkant kunnen benaderen hetgeen grote logistieke problemen geeft, temeer vanwege het hoogteverschil tussen de weg op het bedrijventerrein en het perceel van ons bedrijf. Los van de vraag of de alternatieve ontsluiting er zal kunnen komen (dat is geheel onzeker maar zou überhaupt moeten vaststaan vóórdat het plan zou worden vastgesteld omdat anders de uitvoerbaarheid van het plan niet voldoende is verzekerd) is het een misvatting in het ontwerp-besluit dat vrachtverkeer, afkomstig van het bedrijventerrein, de Oosterengweg op zou kunnen draaien: die bocht is veel en veel te krap bemeten en lijkt op papier wel mooi maar is de facto niet werkbaar.	Voor een nadere uitwerking van de situatie ter plaatse van de Oosterengweg en het Venetapark wordt verwezen naar het Beeldkwaliteitsplan. In bijlage 23 bij het PIP zijn kaartjes opgenomen waarop de bereikbaarheid van de bedrijven met rijlijnen is aangegeven (in zowel de tijdelijke situatie, tijdens de bouwfase van de onderdoorgang Oosterengweg, als de eindsituatie). Ook is in deze bijlage (notitie Zichtbaarheid en bereikbaarheid bedrijven) nader ingegaan op de aspecten zichtbaarheid en bruikbaarheid. De bruikbaarheid van de percelen - die overigens in de huidige situatie niet optimaal is gezien de ligging van het bedrijventerrein (direct aan een doorgaande weg, ingeklemd tussen het spoor en woonbebouwing en nog eens doodlopend met weinig draairuimte) - zal als gevolg van de HOV-plannen enigszins wijzigen maar in grote lijnen gelijk blijven. De laad- en losplaats alsmede de parkeerplaatsen van uw bedrijf blijven in de eindsituatie bereikbaar. Wel zal het uitrijdende vrachtverkeer vanaf het Venetapark richting Mussenstraat voor een klein deel gebruik maken van uw terrein. Het deel van de Oosterengweg aan de noordzijde van het spoor en naast de onderdoorgang zal worden ingericht als een straat voor éénrichtingsverkeer. Vanaf de rotonde Liebergerweg zal hoofdzakelijk bestemmingsverkeer het gebied inrijden aan de westzijde van de onderdoorgang. Vrachtverkeer voor de aanwezige bedrijven en overig autoverkeer zal aan de westzijde van de onderdoorgang blijven rijden en via de Mussenstraat het gebied uitrijden. De breedte van de ruimte is aan deze zijde van de onderdoorgang zo gekozen dat er genoeg manoeuvreerruimte is voor het vrachtverkeer. De toegangen van uw terrein en het naastgelegen bedrijf zullen vrijwel gelijk blijven liggen. Er zijn in de nieuwe opzet aanvullende laad- en losmogelijkheden voorzien. Het aanwezige hoogteverschil tussen de voorkant van het bedrijf en de straat zal moeten worden opgeheven. Hiertoe wordt in de komende tijd nader onderzoek uitgevoerd, in overleg met u.	Nee
17	9	Ook om deze reden (het ontbreken van een correcte afweging van belangen in het kader van een goede ruimtelijke ordening) kan het plan naar ons idee in deze vorm geen doorgang vinden. Wij willen u van harte uitnodigen om als provinciale staten zelf een keer langs te komen om poolshoogte te nemen.	Wij zijn van mening dat we de belangen correct hebben afgewogen. Het uitgebreide onderzoek en het zorgvuldige planproces getuigen hiervan.	Nee
18	1	Namens cliënt Dutch Company Vermeer 4 BV, eigenaar van het recht van erfpacht met betrekking tot de onroerende zaak kadastraal bekend gemeente Hilversum sectie N nummer 8658 en plaatselijk bekend Wilhelminastraat 1 t/m 41 breng ik een zienswijze naar voren over het Ontwerp-PIP HOV in 't Gooi. De zienswijze richt zich op de gekozen oplossing van het tracé en daarmee het plangebied van het (ontwerp-)PIP. Als gevolg van de planologische inpassing op grond van de PIP HOV in 't Gooi wordt namelijk de ruimtelijke inrichting rondom het kantoorgebouw van Cliënt ingrijpend gewijzigd. Met de wijziging in planologische grondslag verwacht Cliënt dat het kantoorpand minder courant wordt met een daling van de marktwaaarde van het object tot gevolg.	Wij zijn van oordeel dat de HOV-baan weliswaar langs uw kantoorpand komt te lopen en richting het wandelpad verder gaat, maar naar ons oordeel zal dit geen gevolgen hebben voor de verhuurbaarheid van het pand als geheel. Het pand blijft goed ontsloten, zowel voor voetgangers, fietser als voor automobilisten. Mocht u van oordeel zijn dat er, na voltooiing van het project, toch sprake is van een planologisch nadeligere situatie dan kunt u hiervoor een planschadeclaim indienen.	Nee
18	2	Voor de aanleg van de HOV verdwijnt openbare parkeergelegenheid direct grenzend aan en nabij het kantoorpand.	Het klopt dat er door het project parkeerplaatsen komen te vervallen in de Wilhelminastraat. Uit onderzoek blijkt dat dat er voldoende parkeer capaciteit beschikbaar is in het huidige parkeerareaal van de gemeente Hilversum om de parkeerplaatsen die komen te vervallen op te vangen, ook op de lange termijn. Zie verder paragraaf 4.2 in de plantoelichting en de bijlagen 20 en 21.	Nee
18	3	Het kantoorpand wordt minder bereikbaar voor bezoekers die met de auto willen komen. De looproute voor de voetgangers wordt gewijzigd. De vanzelfsprekende bereikbaarheid van het kantoorpand verdwijnt hierdoor. De toegang en ontsluiting van de onder het kantoorpand gelegen parkeergarage verslechtert.	Wij zijn van oordeel dat na voltooiing van het project uw kantoorpand en de daaronder gelegen parkeergarage goed bereikbaar en ontsloten blijven, zowel voor voetgangers, fietser als voor automobilisten. Zie verder de beantwoording onder 18.1.	Nee
18	4	Met de komst van HOV wordt de toegang naar de in- en uitrit van de parkeergarage doorkruist door de busbaan. Dit kan leiden tot gevaarlijke situaties: Om te komen en gaan naar de parkeergarage moet de busbaan worden overgestoken. De vraag is of dit overzichtelijk kan. Bovendien wordt de uitrit van de parkeergarage belemmerd door de busbaan. Dit kan leiden tot opstopping om de parkeergarage uit te komen.	De bedoelde kruising wordt verkeersveilig ingericht, zodat verkeer dat de parkeergarage wil in- en uitrijden dit op een veilige wijze kan doen. Zoals ook blijkt uit het Beeldkwaliteitsplan wordt om de veiligheid ter plaatse te garanderen - langs de HOV-busbaan een bufferzone gerealiseerd. Deze zone is aan beide zijden 2 m breed en zal worden voorzien van een lage vaste beplanting.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
18	5	Daarnaast maakt Cliënt zich zorgen of de constructie van de parkeergarage de belasting als gevolg van de aanleg en gebruik van de busbaan kan verdragen. Een deel van de parkeergarage ligt onder de plek waar de busbaan is geprojecteerd. Het is de gemeente Hilversum en provincie Noord-Holland bekend dat in het verleden de constructie van de parkeergarage een zwaardere belasting van de bovengrond niet aan kon. Met de toename van zwaarder verkeer door de komst van de busbaan, vreest Cliënt dat problemen opnieuw problemen gaan ontstaan in de ondergelegen parkeergarage. Om die reden wenst Cliënt overigens actief te worden betrokken bij de gekozen constructieve oplossing.	De effecten die de aanleg van de HOV busbaan heeft op de constructie van de parkeergarage worden momenteel door het project inzichtelijk gemaakt. Wanneer dit rapport gereed is, wordt het gedeeld met de eigenaar van de parkeergarage. De uiteindelijke inrichting ter plaatse is afhankelijk van wat rekenkundig mogelijk is.	Nee
18	6	Cliënt stelt bij gelegenheid van deze brief de provincie Noord-Holland en/of diens partners dan wel diens opdrachtnemers alvast aansprakelijk voor de schade die als gevolg van de uitvoering van de PIP HOV in 't Gooi en aanleg van de busbaan kan ontstaan aan zijn ondergelegen parkeergarage en naastgelegen kantoorpand.	U kunt na vaststelling van het PIP een planschadeclaim indienen (op basis van de verordening Planschade Noord-Holland), mocht u van oordeel zijn dat sprake is van schade als gevolg van de realisatie van de HOV-baan. Overigens is planschade altijd een tegemoetkoming en niet een volledige schadeloosstelling. Verder kennen wij de Regeling Nadeelcompensatie; schade die voortvloeit uit het handelen van de provincie kan voor vergoeding in aanmerking komen. Schade als gevolg van feitelijke uitvoeringswerkzaamheden valt onder de verantwoordelijkheid van de aannemer van het werk en kan worden geclaimd bij de aannemer van het werk.	Nee
19	1	De plannen zijn onvoldoende uitgewerkt, een alternatief, ontsluiting via Mussenstraat voor bereikbaarheid van het Venetapark ontbreekt c.q. is niet nader toegelicht waarom daar geen mogelijkheden liggen.	Naar aanleiding van de zienswijzen is aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de toename van verkeer in de straten van de Vogelbuurt en de ontsluiting van het Venetapark. In bijlage 18 bij het PIP is over dit onderzoek gerapporteerd. Naar aanleiding van dit onderzoek is het plan aangepast. In het aangepaste plan is een aansluiting Mussenstraat - Verlegde Weg over Anna's Hoeve opgenomen. Door deze aansluiting kan vrachtverkeer direct de wijk verlaten. Het verkeer over de Anthony Fokkerweg Noord neemt af en op de andere wegen zal het verkeer minder toenemen. Door deze aansluiting ontstaat er een betere verdeling van verkeer over de wijk. Het verkeer in het zuidelijke gedeelte kan ook zuidelijk, via de nieuwe aansluiting, de wijk verlaten. De berekende intensiteiten op de wegen in de wijk blijven acceptabel.	Ja, ter plaatse van de nieuwe aansluiting Mussenstraat - Verlegde Weg over Anna's Hoeve is de PIP grens aangepast en is de bestemming Verkeer geworden.
19	2	Veiligheidsrisico's zijn onvoldoende uitgewerkt, m.n. voor langzaam verkeer.	Het is ons niet duidelijk op welke veiligheidsrisico's u doelt. Als het gaat om de verkeerssituatie ter plaatse van de ontsluiting van het venetapark via het IFF-terrein merken wij op dat door de projectorganisatie drie mogelijke varianten zijn beschouwd. Uit dit onderzoek is gebleken dat de ontsluiting via het IFF-terrein de variant is met de minste veiligheidsrisico's. Voor deze variant is gekozen.	Nee
19	3	Toename van geluidsoverlast zowel in de tijdelijke situatie als de definitieve situatie is voor de huidige oudere bebouwing problematisch.	In de tijdelijke situatie kan er een toename zijn van geluid, als gevolg van bouwwerkzaamheden. Bij de uitvoering van de werkzaamheden zal de aannemer moeten voldoen aan de wettelijke kaders, o.a. ten aanzien van geluid. Wat betreft de definitieve situatie zijn de effecten ten aanzien van geluid als gevolg van de realisatie van het project HOV in 't Gooi onderzocht in het kader van het PIP (zie het akoestisch onderzoek in bijlage 3 bij het PIP). Voor het gedeelte dat onder de Wet geluidhinder valt is de conclusie dat de geluidsbelasting vanwege de vrij liggende HOV busbaan in Hilversum de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder niet overschrijdt, behalve ten aanzien van één woning. Voor deze woning (niet uw woning) is een hogere waarde aangevraagd.	Nee
19	4	Er zal een behoorlijk budget voor woningaanpassing opgenomen moeten worden en de betreffende eigenaren dienen planschadevergoeding te ontvangen. Op voorhand wil ik aangeven dat voor mijn woning een planschade vergoeding van tenminste €50.000,- opgenomen dient te worden.	U kunt na vaststelling van het PIP een planschadeclaim indienen, mocht u van oordeel zijn dat sprake is van schade als gevolg van de realisatie van de HOV-baan. Overigens is planschade altijd een tegemoetkoming en niet een volledige schadeloosstelling.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
20	1	Het geplande tracé loopt dwars door een belangrijke schakel tussen Anna's Hoeve en natuurgebied Monnikenberg en op de natuurverbindingzone "groene schakel". De Vereniging heeft uw ambtenaren al gewezen op alternatieven en heeft zelf als alternatief de 'Zuidboog' aangedragen. Door deze optie worden natuurgebieden en ecologische hoofdstructuur geheel worden ontzien, cruciale faunapassages Heuvelrug-Gooi worden niet verstoord, het alternatief is aanmerkelijk goedkoper vanwege ontbreken dure kunstwerken, het ziekenhuis/zorgpark en Arena-oost (op loopafstand) worden beter bediend in volledige frequentie, overstapprobleem halte Van Linschotenlaan bij Zuidboog doet zich niet voor, passagiers van het station naar het ziekenhuis wordt snelle route geboden, rijtijd naar ziekenhuis sneller en naar het station nauwelijks langer. De betrouwbaarheid gelijkwaardig, Zuidboog kan als busbaan uitgevoerd. Interessant is verder dat buslijn 320 sedert 2 jaar op dit traject is gaan rijden, een snelbus, waar de busreizigers zeer tevreden over zijn. Deze rijdt van Hilversum, via Huizen naar Amsterdam. De Vereniging vraagt zich af of deze snelbus over bestaande wegen voldoende als alternatief is betrokken.	Wij hebben in 2010 verschillende tracé alternatieven nader laten onderzoeken, hierbij is gekeken naar vervoerwaarde, exploitatiewaarde, kosten en ruimtelijke inpassing. Het huidige voorkeurs-tracé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best uit dit onderzoek. Het alternatief Zuidboog gaat over de Soestdijkerstraatweg en het ziekenhuisterrein. Uit ons onderzoek is gebleken dat inpassing van een vrije busbaan langs de Soestdijkerstraatweg lastig is, dit maakt dat de bus hier moet meerijden. Dit geldt ook voor de route over het ziekenhuisterrein. Hierdoor is het alternatief Tergooiboog minder betrouwbaar. In het PIP is geen afslag opgenomen vanaf de busbaan in de richting van het Tergooi ziekenhuis, maar deze aftakking is wel opgenomen in het bestemmingsplan Monnikenberg. De realisatie van deze aftakking valt buiten de scope van het project HOV in 't Gooi. Na realisatie van de aftakking kunnen via deze aftakking bussen afslaan richting ziekenhuis en reizigers dichtbij de ingang uitstappen waarna de bussen kunnen doorrijden richting Arenapark. De bushalte bij de Van Linschotenlaan maakt het - na gereedkomen van de aftakking - mogelijk over te stappen richting het ziekenhuis of het Arenapark. De bestaande buslijn 320 rijdt de route over de Soestdijkerstraatweg richting Arenapark en daarna door naar het station in Hilversum. Als de bus over het voorkeurs-tracé gaat rijden zal de reistijd in de spits met 10,5 minuut afnemen.	Nee
20	2	Volgens artikel 3.1.1a van het Besluit Ruimtelijke Ordening kan bij de vaststelling van een bestemmingsplan in ieder geval gebruik worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar. In het rapport "Gewijzigde voorkeursvariant HOV het Gooi" van 31 augustus 2015, is de referentiesituatie 2011 (zie hoofdstuk 3). Qua reizigersonderzoeken gebruikt het rapport het reizigersonderzoek uit 2004 (!) van lijn 134 van Hilversum naar Bussum. Evident is dat deze informatie alleen al gelet op het tijdstip waarop het is uitgevoerd, niet meer actueel is. Dit blijkt ook als de rapporten inhoudelijk worden beoordeeld, veel knelpunten in de oude situatie zijn inmiddels opgelost, denkt u daarbij aan: - De uitgangssituatie in hoofdstuk 2 is gebaseerd op een netwerkkaart uit 2010. De lijnen 100 en 103 rijden sinds 2011 niet meer. Toch staat in het rapport dat "de rijtijd op het traject tussen Huizen en Hilversum in de spitsuren nog steeds lang en weinig betrouwbaar is". Hiervoor worden 2 redenen aangegeven, die allebei niet meer geldig zijn, namelijk filevorming rond het knooppunt Eemnes: dit is niet meer aan de orde; ondertussen is in 2014 een busdoorsteek voor de bus gerealiseerd: een project van Rijkswaterstaat en Provincie Noord-Holland samen en doorstromingsproblemen in Hilversum. Ook deze doorstromingsproblemen zijn inmiddels opgelost doordat in 2012 het kruispunt met stoplichten bij de Soestdijkerstraatweg vervangen dooreen turbotonde met Amaliatunnel, waardoor de bus altijd snel door kan rijden, in 2014 een speciale busstrook is aangelegd bij de stoplichten voor de Prinses Beatrix-tunnel en de afslagstrook van de bus naar het Arenapark verlengd en verbeterd, zodat de bus daar geen hinder heeft van het autoverkeer. - Verder rijdt sedert 4 jaar een R-net bus, de produktformule voor HOV-bussen, tussen Amsterdam, via Huizen en Hilversum. Deze lijn rijdt dus al onder de R-net formule: R-net bussen, R-net halteplaatsen, R-net reisinformatie op de haltes, wifi in de bus, etc. Deze voldoet derhalve aan de kwaliteitseisen die aan het R-net netwerk worden gesteld. Dit onderzoek gaat uit van verouderde informatie, is niet meer actueel en had niet aan het inpassingsplan ten grondslag mogen worden gelegd.	Over de houdbaarheid van gegevens en onderzoeken zegt art.3.1.1a Besluit ruimtelijke ordening: " Bij de vaststelling van een bestemmingsplan (-> zoals ook dit PIP-) kan in ieder geval gebruik worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar." Als de overheid een besluit neemt dat gebaseerd is op gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar, zijn die in principe bruikbaar en handelt een overheid niet onzorgvuldig. Er is echter niet uitgesloten dat een bestuursorgaan bij het nemen van een besluit gebruik maakt van gegevens en onderzoeken die wel ouder zijn dan 2 jaar. Als een overheid dat doet, dan vereisen het zorgvuldigheids- en motiveringsbeginsel dat nader wordt gemotiveerd waarom die gegevens nog altijd actueel zijn. Wij zijn van mening dat de gegevens die gebruikt zijn ter onderbouwing van nut en noodzaak nog altijd actueel zijn. In het rapport Vervoerwaarde en exploitatie (bijlage 1 bij het PIP) is inderdaad 2010 als uitgangssituatie gebruikt. Maar relevant is vooral de vergelijking die in het rapport gemaakt wordt tussen de toekomstige situatie in 2020 met HOV en de toekomstige situatie in 2020 zonder HOV in 't Gooi. Mede naar aanleiding van uw zienswijze hebben we het rapport Vervoerwaarde en exploitatie aangepast. Voorts is in bijlage 18 een nadere onderbouwing van de noodzaak van het project HOV in 't Gooi opgenomen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
20	3	De Vereniging is van mening dat het geluidonderzoek onvoldoende is. Het te verwachten geluid van de HOV is berekend, het akoestisch onderzoek is als bijlage 3 bij het inpassingsplan gevoegd. De berekening zijn uitgevoerd aan de hand van een model gebaseerd op aannames, die niet uitgaan van de maximale mogelijkheden van het inpassingsplan. In paragraaf 4.1 van het akoestisch onderzoek zijn de aannames opgenomen. In ieder geval zijn de hieronder opgenomen aannames geen 'worst case' benadering: - Allereerst valt daarin te lezen dat de bussen in het rekenmodel zijn ingevoerd als voertuigcategorie 'middelzware voertuigen', bij een 'worst case' scenario moet van zware voertuigen moeten worden uitgegaan omdat rekening moet worden gehouden met eventuele onvoorziene wijzigingen in het materieel. - Daarnaast wordt uit gegaan van de veronderstelling dat bussen kunnen doorrijden en niet hoeven te remmen en/of op te trekken bij kruispunten. Dat is in ieder geval voor de delen waar geen gereserveerde busstrook ligt geen correcte aanname en is geen 'worst case' benadering. - Verder volgt uit tabel 2.4 van het verkeersonderzoek voor de situatie 2013 en 2020 geen noemenswaardige groei in busintensiteiten in 2020 wordt voorzien, wel wordt reizigersgroei verwacht. Derhalve wordt het geluidsniveau onderschat en had u het inpassingsplan niet op dit onderzoek mogen baseren.	Het door ons uitgevoerde onderzoek is gebaseerd op de wettelijke regels en voorschriften. Het geluidonderzoek (bijlage 3) onderzoekt de maximale mogelijkheden in voldoende mate. Hieronder gaan we in op de door u specifiek genoemde punten: - Bussen vallen volgens artikel 1.1 lid 1b van het reken- en meetvoorschrift geluid in de voertuigcategorie middelzwaar. Het is niet aannemelijk dat dit in de toekomst zal wijzigingen. - Door middel van stoplichten is geregeld dat bussen voorrang krijgen. Optrekken en stoppen wordt derhalve (behalve bij de haltes, waar in het rekenmodel overigens wel rekening mee gehouden is) voorkomen. - In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de busintensiteiten voor de HOV busbaan in het maatgevende jaar 2027. Deze busintensiteiten zijn gelijk aan 2020 omdat de busintensiteiten op de HOV busbaan niet toenemen. Reizigersgroei ontstaat omdat er meer mensen in iedere bus zitten. Voor de busintensiteiten op de overige wegen is in het akoestisch onderzoek tot en met het maatgevende jaar 2027 rekening gehouden met een autonome groei van het verkeer van 2% per jaar. Dit is een toename van circa 14%. Dit betekent dat geen sprake is van een onderschatting van de geluidsbelasting.	Nee
20	4	Ten behoeve van het provinciaal inpassingsplan is geen onderzoek uitgevoerd naar mogelijke trillingshinder die door het zware busverkeer zal worden veroorzaakt. De trillingshinder is van belang voor de beleving van bezoekers van het natuurgebied.	Onderzoek naar trillingshinder is aan de orde indien er voegen of drempels in het wegdek van de busbaan komen. Dat is niet het geval. Onderzoek hiernaar is dan ook niet noodzakelijk.	Nee
20	5	De bescherming van planten- en diersoorten is in beginsel geregeld in de Flora en faunawet, hierna: "Ffw" en de bescherming van Natura 2000-gebieden in de Natuurbeschermingswet, hierna "Nbw 1998". Dit neemt niet weg dat het college geen besluit mag indien de aanwezige natuurwaarden onvoldoende zijn betrokken in de belangenafweging. In bijlage 5, 6 en 12 is de ecologische beoordeling opgenomen. Het onderzoek is mede gelet op de bijzondere fauna in dit gebied, onvoldoende deugdelijk uitgevoerd. In de directe nabijheid van deelproject 5 liggen beschermd Beschermde Natuurmonumenten. Ook voor deze beschermde Natuurmonumenten is het maximale planeffect bepaald voor stikstofdepositie. Er is een stikstofdepositie berekend op de Heidebloem, van 2,28 mol/ha/jaar en Zuiderheide/Laarderwasmeer 3,66 mol/ ha/jaar. Vervolgens wordt geconcludeerd dat de HOV voor een beperkte maximale toename van de stikstofdepositie zal zorgen. In de meeste gevallen blijft deze ruim onder de 1 mol/ha/jaar. Slechts bij de natuurgebieden Heidebloem en Zuiderheide/Laarderwasmeer sprake van een toename die groter is dan 1 mol/ha/jaar. Van belang is verder dat sprake is van een overbelaste situatie. Het Goois Natuurreservaat, voert beheer uit waardoor, ondanks de huidige hoeveelheid stikstofdepositie, de waarden van de Beschermde Natuurmonumenten effectief behouden blijven en stabiel zijn. De extra toevoer van stikstof zal volgens het onderzoek een kleine intensivering van het beheer tot gevolg hebben. Tegen deze achtergrond zal de zeer beperkte toename van stikstofdepositie niet leiden tot aantasting van de waarden van de Beschermde Natuurmonumenten. Op grond van artikel 16, eerste lid NBw 98 is het verboden om zonder vergunning van het college van GS in een bescherm natuurmonument handelingen te verrichten, te doen verrichten of te gedogen die schadelijk kunnen zijn voor het natuurschoon, voor de natuurwetenschappelijke betekenis van het beschermde natuurmonument of voor dieren en planten in het beschermd natuurmonument of die het beschermd natuurmonument ontsieren. Op grond van het tweede lid worden als schadelijke handelingen in elk geval aangemerkt handelingen, die de in het besluit tot aanwijzing als beschermd natuurmonument vermelde wezenlijke kenmerken van het beschermde natuurmonument aantasten. In het besluit tot aanwijzing is een niet-limitatieve lijst van deze handelingen opgenomen. Ten aanzien van beschermde natuurmonumenten die op grond van de oude Natuurbeschermingswet zijn aangewezen, geldt het verbod om buiten het beschermde natuurmonument handelingen te verrichten ook als die niet zijn vermeld in het besluit tot aanwijzing	Beschermde natuurmonumenten zijn beschermd onder de Natuurbeschermingswet, maar hiervoor geldt een ander beschermingsregime dan geldt voor Natura 2000-gebieden. Zoals ook blijkt uit de Ecologische effectbepaling (bijlage 5 bij het PIP) is het voor de beoordeling van de effecten op een Beschermde Natuurmonument niet nodig om de gevolgen te beoordelen per hectare, noch de gevolgen te beoordelen voor de afzonderlijke habitattypes. Het effect van de HOV-plannen op Beschermde Natuurmonumenten (als geheel) kan kwalitatief worden beoordeeld. Dit is ook in lijn met het beleid van de Provincie Noord-Holland. De aanwezige natuurwaarden (wezenlijke kenmerken) van de Beschermde Natuurmonumenten bestaan uit schrale voedselarme heide, grasland, stuifzand en bos met de daarvoor kenmerkende flora en fauna. Daarnaast zijn de geologische opbouw, het bodemprofiel, de geomorfologie en de rust belangrijke kenmerken. Door het uitgekiende beheer is de kwaliteit van de aanwezige half-natuurlijke natuurdoeltypen, zoals heide en grasland goed en stabiel en worden de wezenlijke kenmerken van de Beschermde Natuurmonumenten duurzaam in stand gehouden. De toename in stikstofdepositie door het HOV plan is zodanig klein dat deze in de praktijk niet tot een merkbaar ecologisch effect zal leiden. Een noodzakelijke intensivering of aanpassing van het beheer door GNR (beheerder van alle Beschermde Natuurmonumenten in het gebied) is niet aan de orde. Tegen deze achtergrond zal de zeer beperkte toename van stikstofdepositie dus niet leiden tot aantasting van de wezenlijke kenmerken van de Beschermde Natuurmonumenten. Er is dus ook geen sprake van een vergunningplicht ingevolge de Natuurbeschermingswet. Zie verder hoofdstuk 4 van de Ecologische effectbepaling (bijlage 5 bij het PIP).	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
20	6	Gezien het feit dat het gebied bestaat uit heide, vennen en schraalland omgeven door loof- en naaldbossen, is zeer aannemelijk dat in het gebied stikstofgevoelige plantensoorten aanwezig zijn. Dat blijkt ook uit het feit dat het Goois Natuurreservaat beheer voert om stikstof terug te dringen.	Het PIP voldoet aan het gestelde in de Provinciale Ruimtelijke verordening (zie paragraaf 3.2.2 in de toelichting). In de PRV staan de regels waaraan onder andere bestemmingsplannen (en ook inpassingsplannen) dienen te voldoen. De PRV is een van de manieren om provinciale belangen veilig te stellen. De PRV is vervolgens uitgewerkt in verschillende 'uitvoeringsregels'. De PRV is bindend en wordt regelmatig aangepast naar aanleiding van nieuwe wetgeving en/of provinciaal beleid. Het plan wordt inderdaad gedeeltelijk gerealiseerd in landelijk gebied. Conform artikel 14 PRV is dit in beginsel niet toegestaan tenzij, a. de noodzaak van verstedelijking als bedoeld in het eerste lid is aangetoond; b. is aangetoond dat de beoogde verstedelijking niet door herstructureren, intensiveren, combineren of transformeren binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd en; c. het bepaalde in artikel 15 in acht wordt genomen. Door het realiseren van het project ontstaat er een betere ontsluiting van de regio (zie ook hoofdstuk 1.2 van het PIP), waardoor er ook een verbeterde (economische) positie ontstaat. Tevens wordt voldaan aan de Provinciale Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. De realisatie van het PIP leidt niet tot effecten op de beschermde dan wel erkende bouwhistorische of historisch geografische waarden. Er is wel sprake van aantasting van enkele landschappelijke en cultuurhistorisch waardevolle elementen. Door de bundeling van infrastructuur blijft de aantasting evenwel beperkt. De toetsing aan de artikelen 14 en 15 van de PRV is verder uitgewerkt in bijlage 12. Voor een nadere onderbouwing van de noodzaak van het project HOV in 't Gooi wordt verwezen naar bijlage 19.	Nee
20	7	De Vereniging is van mening dat het onderzoek naar stikstofdepositie op de Beschermde Natuurmonumenten onvoldoende is om het inpassingsplan op te baseren.	Zie onze beantwoording onder 20.1, 20.2 en 20.6.	Nee
20	8	In artikel 15 lid 4 PRV is bepaald dat de ARO om advies moet worden gevraagd over plannen met grote impact. Dit plan, gezien de maatschappelijke onrust, de discussie over de nut en noodzaak en de bijzondere locatie moet worden gezien als een plan met grote impact. In dit geval had advies aan de ARO moeten worden gevraagd.	De ARO is wel degelijk om advies gevraagd. De Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) is een onafhankelijke commissie die Gedeputeerde Staten adviseert over ruimtelijke kwaliteit en landschappelijk inpassing van ontwikkelingen buiten bestaand bebouwd gebied. Dit gebeurt met name bij plannen met impact in het landelijk gebied, zoals HOV in 't Gooi. Het Provinciaal Inpassingsplan voor HOV in 't Gooi is tijdens de ARO-vergadering op 3 maart 2015 aan de commissie voorgelegd en behandeld. Naast een aantal opmerkingen over de verbeelding van de inpassing van het plan heeft de ARO tijdens deze vergadering geconcludeerd dat het project weliswaar forse landschappelijke impact heeft op het gebied ten oosten van Hilversum, maar dat de bundeling van infrastructuur waarschijnlijk de enige juiste oplossing is om zowel de verlegde Weg over Anna's Hoeve als de HOV door het gebied aan te leggen. Naar aanleiding van het advies van de ARO zijn afbeeldingen toegevoegd in de bijlage 'Cultuurhistorische en landschappelijke verkenning HOV-baan 't Gooi' en in het PIP (hoofdstuk 2). Omdat de ARO geen bezwaar heeft tegen het voorgestelde tracé van de HOV bleek een nieuwe behandeling in de ARO niet nodig.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
20	9	De toetsingsgronden uit artikel 15 PRV worden beschreven in paragraaf 4.9 van de plantoelichting. Opgemerkt wordt dat sprake is van aantasting van enkele landschappelijke en cultuurhistorische waardevolle elementen. Maar dat het grote maatschappelijke belang van de aanleg van de HOV-baan en de verlegde Weg over Anna's Hoeve zwaarder weegt dan de beperkte aantasting van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Echter, uit het onderliggende rapport, verwezen wordt naar pagina 38 van bijlage 11, volgt dat: "...De verbreding van het talud van de A27 met circa 15 meter en de bundeling van de nieuwe infrastructuur met het spoor leiden echter wel tot een verdere aantasting van de landschappelijke kwaliteiten in dit gebied. Vooral het gebied direct ten westen van de A27 maakt onderdeel uit van het afwisselend landschap waar bos en heide elkaar afwisselen. Het provinciale beleid is gericht op het behoud van dit besloten landschap van provinciale waarde. De aanleg van de HOV-baan, Weg over Anna's Hoeve en het ecoduct leiden tot een negatief effect op de landschappelijke waarde en de gebiedskarakteristiek in deelgebied 5 ...Het afwaarderen van de bestaande Weg over Anna's Hoeve leidt anderzijds tot mogelijkheden de laanstructuur ten noorden van het spoor deels te herstellen. In de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve is dat ook als ambitie geformuleerd (blz. 29): 'het deels terugbrengen van de laanstructuur die Anna's Hoeve verbond met landgoed Monnikenberg'. Hierdoor kan de aantasting deels worden gemitigeerd. Immers de cultuurhistorische waarde en de beleefbaarheid van de laan worden hiermee vergroot. Het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve is in de inrichtingsvisie voor het herstel van de laanstructuur dan ook positiever gewaardeerd dan het in stand houden van de bestaande weg." De conclusie uit de plantoelichting van het inpassingsplan doet geen recht aan artikel 15 lid 1 sub a en e PRV. Blijkbaar worden meerdere cultuurhistorische en landschappelijke waarden aangetast, maar worden de gevolgen gedeeltelijk gemitigeerd doordat de bestaande weg komt te vervallen of een ontheffing kan worden verleend. Punt van aandacht daarbij is dat de weg wel blijft bestaan, maar een ander karakter krijgt. Daarnaast geldt dat artikel 15 lid 1 PRV geen mogelijkheid voor een belangenafweging biedt, maar limitatief is geformuleerd. Uitbreiding in het landelijk gebied is alleen mogelijk indien wordt voldaan aan de uitgangspunten uit de Leidraad cultuurhistorie ten aanzien van de kernkwaliteiten van de landschapstypen en de aardkundige waarden. Uit de plantoelichting en het onderzoek volgt nu juist dat de kernwaarden wel worden aangetast.	Zoals al is aangegeven voldoet het PIP aan de PRV (zie de beantwoording onder 20.6 en paragraaf 3.2.2 in de toelichting). De beschermde landschappelijke waarden worden niet aangetast als gevolg van het project HOV in 't Gooi. Wel leiden de aanleg van de HOV-baan en het ecoduct alsmede het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve tot een negatief effect op de landschappelijke waarde en de gebiedskarakteristiek. Door de bundeling van de diverse vormen van infrastructuur rondom de spoorlijn blijft de aantasting echter beperkt van omvang; de reeds bestaande doorsnijding van het landschap wordt verbreed. Bovendien is voor het overgrote deel sprake van een minimale ontgraving in diepte (minder dan 1 m) en vindt de aantasting daar plaats waar het gebied, door de aanleg van de spoorlijn, al eerder is vergraven. Zoals ook blijkt uit de Ecologische effectbeoordeling (bijlage 5 bij het PIP) en het Compensatieplan bomen en natuur HOV in 't Gooi (bijlage 16), krijgen de vrijkomende gronden van de huidige Weg over Anna's Hoeve de bestemming natuur. In de toelichting op het PIP is aangegeven dat de huidige weg, het fietspad en de bijbehorende inrichtingselementen worden verwijderd. De Weg over Anna's Hoeve wordt omgevormd tot onverhard voetpad. In paragraaf 4.9 van de toelichting wordt ingegaan op het thema Landschap en cultuurhistorie. In deze paragraaf is aangegeven dat het aanvragen van de benodigde ontheffing van de Provinciale Milieuvordering inmiddels in gang is gezet en dat er goede redenen zijn om aan te nemen dat de ontheffing verleend kan worden. De ontheffing moet zijn verkregen voordat wordt gestart met de daadwerkelijke uitvoering. In het inpassingsplan hebben we daarnaast nog een juridische borging opgenomen door ter plaatse van het aardkundig monument een dubbelbestemming aardkundige waarden op te nemen. Ter plaatse van deze dubbelbestemmingen mogen pas ingrepen worden uitgevoerd wanneer de ontheffing is verkregen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
20	10	In paragraaf 4.5 van de plantoelichting staat beschreven dat het areaal aan bos afneemt. Het betreft NI5.02 Dennen-, eiken en beukenbos en NI7.03 Park- of stinzenbos. Deze negatieve gevolgen worden gecompenseerd door de aanleg van een ecoduct en de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve en het aanleggen van een natuurgebied in de buurt van Crailo bij het ecoduct. Volgens dit onderzoek wordt voldaan aan de voorwaarden van de saldobenadering voor de ecologische hoofdstructuur (hierna: NNN). Ook zou de ingreep de kwaliteit van de NNN verbeteren, door de bundeling van infrastructuur, de aanleg van een ecoduct en de inrichting van het plangebied bij Crailo Er is kwalitatief dus geen permanent negatief effect op de natuurbeheertypen, de waarden beschreven in de gebiedsbeschrijving, de kenmerkende diersoorten. In artikel 19 van de PRV is opgenomen dat voor de gronden aangeduid op kaart 4 en op de digitale verbeelding ervan, als Ecologische Hoofdstructuur en als Ecologische Verbindingszone, in een inpassingsplan moeten worden bestemd. Daarnaast mag een bestemmingsplan geen bestemmingen en regels bevat die omzetting naar de natuurfunctie onomkeerbaar belemmeren en de wezenlijke kenmerken en waarden van de Ecologische Hoofdstructuur en de Ecologische Verbindingszone significant aantasten. Er kan alleen van deze regel worden afgeweken, zo bepaalt het derde lid indien: 1. er sprake is van een groot openbaar belang; 2. er geen reële andere mogelijkheden zijn en; 3. de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt en de overblijvende effecten worden gecompenseerd of; 4. een activiteit of een combinatie van activiteiten die mede tot doel heeft de kwaliteit of kwantiteit van de Ecologische Hoofdstructuur of de Ecologische Verbindingszone per saldo te verbeteren. Op grond van het 4e lid moet in dat geval ook worden voldaan aan de leidraad cultuurhistorie en het bepaalde in in artikel 13, tweede lid, en artikel 14, tweede lid. Daarnaast moet volgens artikel 19 lid 4 in een bestemmingsplan wordt opgenomen op welke wijze schade aan de Ecologische Hoofdstructuur zoveel mogelijk wordt voorkomen en resterende schade wordt gecompenseerd en hoe wordt geborgd dat de maatregelen ten behoeve van de compensatie daadwerkelijk wordt uitgevoerd.	Het PIP voldoet aan het gestelde in art 19 van de PRV (zie paragraaf 4.5 in de toelichting). De basis voor het inpassingsplan is de saldobenadering conform art 19 lid 3 onderdeel b van de PRV. Het project HOV in 't Gooi omvat diverse maatregelen die alles bij elkaar een netto verbetering vormen voor het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Er vindt een netto oppervlaktewinst NNN-gebied plaats en door inrichtingsmaatregelen en herstructurering van infrastructuur ontstaat er een aaneengesloten natuurgebied tussen Anna's Hoeve en Crailo. Het project draagt hierdoor bij aan het verbeteren van de Groene Schakel, zowel kwalitatief als kwantitatief. Dat de natuurgerichte maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd, is geborgd in het Compensatieplan bomen en natuur (zie bijlage 16). Zie verder ook de beantwoording onder 20.6 en 20.9.	Nee
20	11	Al eerder zijn door verschillende partijen reële, andere alternatieven voorgedragen, verwezen wordt naar paragraaf 1 van deze zienswijze. Voorts zijn de maatregelen die in het mitigatieplan zijn opgenomen en deels ten behoeve van de compensatie onvoldoende geborgd. Derhalve staat niet vast dat deze maatregelen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd, zoals in artikel 19 lid 4 PRV is bepaald.	De maatregelen zijn opgenomen in het Besluit Hogere Waarden voor de Verlegde Weg over Anna's Hoeve en hierdoor juridisch vastgelegd. Voor de HOV busbaan zijn geen maatregelen voorzien. Wij nemen een voorwaardelijke verplichting op in het PIP. Hiermee is geborgd dat de gevelmaatregelen daadwerkelijk uitgevoerd worden.	Ja, in de planregels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor het uitvoeren van geluidsmaatregelen.
20	12	De Vereniging concludeert dat om meerdere redenen het inpassingsplan niet voldoet aan de voorwaarden die in de PRV aan een dergelijk project worden gesteld	Het opnemen van een voorwaardelijke verplichting voor het uitvoeren van de mitigerende maatregelen achten wij niet noodzakelijk. We zijn wettelijk verplicht de maatregelen te treffen. Bovendien is het uitwerken van de maatregelen niet verplicht in het kader van het inpassingsplan.	Nee
20	13	Uit de plantoelichting volgt dat een groot aantal besluiten nog moet worden verleend, voordat de aanleg van de HOV kan plaatsvinden. Nu geen duidelijkheid bestaat over de vraag of deze besluiten en vergunning zullen worden verleend, is het derhalve niet duidelijk of het bestemmingsplan uitvoerbaar is.	Met het PIP wordt de realisatie van het project HOV in 't Gooi in planologisch opzicht mogelijk gemaakt. De algemene conclusie op basis van de onderzoeken bij het PIP is dat er naar verwachting geen ruimtelijke aspecten zijn die de realisatie van het project in de weg staan, zodat het PIP in dat opzicht uitvoerbaar moet worden geacht. Zie hiervoor o.a. de MER-beoordeling (Bijlage 14 bij het PIP). Uiteraard zullen tijdens de uitvoeringsfase diverse vergunningen en ontheffingen nodig zijn. Deze zullen - als te zijner tijd door de uitvoerende marktpartij een definitief ontwerp is uitgewerkt - door de aannemer worden aangevraagd. Wij hebben geen reden om te veronderstellen dat de betreffende uitvoeringsvergunningen niet zullen worden verleend.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
20	14	Uit het geluidonderzoek blijkt dat ook na het treffen van geluidsreducerende maatregelen nog een aantal woningen resteert waar de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder wordt overschreden. Voor deze woningen wordt door de provincie Noord-Holland een hogere waarde aangevraagd. Bovendien wordt in een later stadium nog onderzoek uitgevoerd naar de isolatiewaarden van de gevels van de woningen waarvoor (opnieuw) een hogere waarde zou moeten worden verleend. Op basis van dat onderzoek wordt duidelijk of (aanvullende) geluidsreducerende maatregelen aan de gevel vereist zijn om aan de wettelijke vastgelegde binnenniveaus in de woningen te voldoen. Het onderzoek en eventuele aanvullende geluidsreducerende maatregelen zullen afgerond zijn voor realisatie van het project. De Vereniging stelt zich derhalve op het standpunt dat nu nog niet vast staat of het inpassingsplan uitvoerbaar is omdat nog onderzoek naar de gevelwering moet worden uitgevoerd en daardoor niet vaststaat of de wettelijk vastgelegde binnenniveau's kunnen worden gehaald.	De Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder verplichten niet om het onderzoek naar gevelisolatie uit te voeren voordat het inpassingsplan en de hogere waarden zijn vastgesteld. Wel bestaat uiteraard de verplichting om de maatregelen uit te voeren. Dit is vastgelegd in artikel 110b, lid 2 van de Wet geluidhinder. De gevelweringsmaatregelen hoeven pas genomen te zijn bij het in gebruik nemen van de weg. Een onderzoek naar benodigde gevelweringsmaatregelen wordt uitgevoerd. Individuele bewoners en pandeigenaren wordt aangegeven of maatregelen aan de gevel noodzakelijk zijn. Indicatief onderzoek heeft aangetoond dat bij alle woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld de binnenwaarde kan worden gehaald. Bij sommige woningen moeten hiervoor enkele maatregelen aan de gevels worden verricht. Hiervoor zijn financiële middelen beschikbaar gesteld in het projectbudget. Het inpassingsplan is op dit punt zodoende uitvoerbaar. Tot slot wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen in het PIP waardoor de garantie bestaat dat voldoende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren.	Nee
20	15	Uit het onderzoek volgt dat mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn om negatieve effecten op diersoorten, beschermd door de Flora- en faunawet (hierna Ffw), te voorkomen. Dit houdt in dat de functies van een leefgebied die er voor zorgen dat een soort succesvol kan rusten of voortplanten, zoals vaste rust- en verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden, behouden moeten blijven. Voor een aantal werkzaamheden en/of ingrepen is, gezien de negatieve effecten op aanwezige beschermde natuurwaarden, een ontheffing van de Flora- en faunawet nodig. De categorie uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling is niet genoemd in de Habitatrichtlijn en daarvoor kan geen ontheffing worden verleend. Het verkrijgen van een ontheffing op grond van de Ffw is derhalve niet aannemelijk.	Wij hebben in de Ecologische effectbepaling (bijlage 5 van de toelichting) in paragraaf 3.4 aangegeven op welke gronden ontheffing ingevolge de Flora- en faunawet kan worden verleend. Op basis van de Ecologische effectbepaling, het mitigatieplan en voor de diverse soorten opgestelde werkprotocollen is inmiddels een ontheffingsaanvraag ingediend bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.	Nee
20	16	Daarnaast is sprake van aantasting van het aardkundige monument 'Stuwwallengebieden 't Gooi'. Ook daarvoor moet een ontheffing worden verleend. Nu de uitvoerbaarheid van het plan niet is verzekerd, kan het inpassingsplan niet worden vastgesteld.	Zie onze beantwoording onder 20.9.	Nee
20	17	Nu de uitvoerbaarheid van het plan niet is verzekerd, kan het inpassingsplan niet worden vastgesteld.	Zie onze beantwoording onder 20.13, 20.14 en 20.16.	Nee
21	1	Uitvoering van deelproject 6- Tunnel Oosterengweg- binnen het project HOV Het Gooi levert praktische problemen en overlast op in onze situatie. Als bewoners van de Oosterengweg komt het project tot vlak voor onze gevels in onze voortuinen; op 80 cm. uit de gevel komt een vier meter hoog, donker scherm te staan voor zeer lange tijd. De ingrijpende werkzaamheden vinden op korte afstand van onze woningen plaats. Tijdens de bouw valt qua overlast te denken aan geluid, stof, trilling, onzekerheid over de draagkracht van het huis, ontbreken van daglicht, slechte bereikbaarheid, omvallen bouw materiaal (Alphen a/d Rijn), onveilig gevoel, verplaatsen allerlei nutsaken, nachtarbeid en meer. Door het ontbreken van zicht op de gevels is beveiliging tegen ongewenste gasten noodzakelijk. De bouwplaats wordt wel vaak van beveiliging voorzien. Dit alles betekent een grote aanslag op het woon- en leefgenot tijdens de realisatie van het project! Uit onderzoek blijkt dat zo'n groot infrastructureel project binnen minimale ruimte en tijd altijd meer impact heeft dan we kunnen voorzien.	Het is onvermijdelijk dat enige vorm van overlast ontstaat tijdens de bouw van de onderdoorgang Oosterengweg, met name voor de bewoners van de woningen dicht bij de toekomstige onderdoorgang. Langs de tunnelbak is een spatscherm voorzien dat de overlast dient te beperken. Dit spatscherm heeft een hoogte van 2 verdiepingen. Het scherm is bedoeld om modder e.d. op te vangen tijdens het graven van de diepwand-geul, zodat de modder niet tegen de gevels van de woningen komt. Het spatscherm blijft niet maanden op dezelfde plek staan, maar kan wanneer het graven van de diepwand is afgerond worden verwijderd. Het spatscherm hoeft geen daglicht tegen te houden. Binnen het project is veel aandacht voor de situatie van de bewoners van de woningen dicht bij de toekomstige onderdoorgang, de omgevingsmanager van het project heeft hierover contact met de omwonenden, waaronder u.	Nee
21	2	Er is bij ons nog niemand geweest die een inschatting heeft gemaakt van de te verwachten problemen qua draagkracht van het huis welke op staal is gefundeerd! Verzoeken hiertoe werden categorisch geweigerd.	De aannemer krijgt ter zijner tijd geluids- en trillingseisen mee. Hierdoor wordt de kans op verzakkingen nagenoeg nihil. Verzakkingen kunnen uiteraard nooit volledig uitgesloten worden. Er zullen om die reden 2 metingen plaatsvinden (voor en tijdens de bouw) om verzakkingen te monitoren. Mochten er onverhoopt toch verzakkingen plaatsvinden dan treden schaderegelingen in werking. In maart 2016 hebben we de gang van zaken besproken en toegelicht aan de betrokken bewoners (Oosterengweg 29 t/m 47).	Nee
21	3	Na de bouw hebben we door de trechtervorm van de tunnel overlast van bundeling van uitstoot van voertuigemissies [en geluid] bij de tunnelmond.	Bij het onderzoek luchtkwaliteit is extra aandacht besteed aan de luchtkwaliteit bij de uiteinden van de tunnelmonden. In paragraaf 3.4 van het luchtkwaliteitsrapport (bijlage 4 van de toelichting) is dit toegelicht. De concentraties bij de tunnelmonden voldoen aan de wettelijke grenswaarden.	Nee
21	4	Na de bouw hebben we door de trechtervorm van de tunnel overlast van bundeling van uitstoot van [voertuigemissies en] geluid bij de tunnelmond.	We hebben in het akoestisch onderzoek (bijlage 2 in de toelichting) rekening gehouden met reflecties in de tunnelmonden. Uit de berekeningen blijkt dat er geen sprake zal zijn van een significante toename van geluid ten opzichte van de huidige geluidbelasting ter hoogte van de woningen bij de tunnelmonden.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
21	5	Ook de ontsluiting van langzaam en snelverkeer zorgt voor onveilige situaties. De parallelwegen zullen aanleiding geven tot oneigenlijk gebruik en sluipverkeer. Dit is niet gewenst.	De stapelvariant van de onderdoorgang Oosterengweg betreft een fietstunnel bovenop een autotunnel. Dit betekent dat het snelverkeer van het langzaamverkeer wordt gescheiden. Door gaand gemotoriseerd verkeer zal tussen de Liebergerweg en de Van Riebeeckweg via de autotunnel gaan rijden. Het deel van de Oosterengweg aan de noordzijde van het spoor en naast de onderdoorgang wordt ingericht als een straat voor éénrichtingsverkeer. Vanaf de rotonde Liebergerweg zal hoofdzakelijk bestemmingsverkeer het gebied inrijden aan de westzijde van de onderdoorgang. Dit deel van de Oosterengweg wordt ingericht als fietsstraat, waar de auto te gast is. Zie voor de eindsituatie rondom de onderdoorgang Oosterengweg het Beeldkwaliteitsplan (www.hovgooi.nl), waarin de inpassing van de onderdoorgang in relatie tot de overige infrastructuur en het lokale stratenpatroon is uitgewerkt en vastgelegd.	Nee
22	1	Door ook de verlegde weg over Anna's Hoeve wordt er zoveel van dit prachtige natuurgebied opgeofferd aan het asfalt en het verkeer. Zovele bomen gekapt, 1952 bomen, met geschatte waarde 1,5 miljoen euro! Alleen al voor het verleggen van de weg! Een HOV-baan, wat slechts een paar minuten tijdswinst oplevert met de bestaande route en zo'n enorme investering is van ons aller belastinggeld, wat veel beter besteedt kan worden in deze economisch niet rooskleurige tijden!	Wij zijn van mening dat de investering in het project HOV in 't Gooi genoeg oplevert. De bereikbaarheid van de regio zal, als er niks gedaan wordt, verslechteren. Door een toenemende mobiliteit en toenemende bevolkingsgroei zullen de verkeersknelpunten toenemen. Nu al is in Hilversum de verkeersdruk erg hoog, vooral in de spits. Wij vinden een snelle, hoogfrequente en comfortabele busverbinding een serieus alternatief voor de auto. Het aantal busreizigers neemt in 2020 fors toe (33% t.o.v. de referentiesituatie). Het project levert een bijdrage aan oplossingen om de verkeersdruk te verminderen en de bereikbaarheid te verbeteren. Zie ook het rapport Vervoerwaarde en exploitatie in bijlage 1. De aantasting van het natuurgebied Anna's Hoeve wordt gecompenseerd door diverse maatregelen. Zie de plantoelichting en het Compensatieplan bomen en natuur in bijlage 16.	Nee
22	2	Door de komst van de HOV wordt er zoveel van dit prachtige natuurgebied verwoest, wat wij als bezoekers en omwonenden van Anna's Hoeve en ook van de natuur van Monnickenberg -met lede ogen moeten gaan aanzien - terwijl het in uw macht ligt - Provinciale Staten van Noord-Holland - de schade aan natuur en levensvreugde van de dieren in deze te beperken!	Wij begrijpen uw zorg. Op sommige plaatsen vindt aantasting van de natuur plaats. Op andere plaatsen wordt extra natuur ingericht. Wij zorgen er met dit plan voor dat de aantasting van zowel het NNN als areaal aan bos wordt gecompenseerd conform de hiervoor geldende wet- en regelgeving. Daarnaast vindt met dit plan meer bundeling van infrastructuur plaats, waardoor op andere locaties meer ruimte ontstaat voor aaneengesloten natuur.	Nee
22	3	Namelijk door voor de onderstaand, beschreven en eerder voorgestelde "Zuidboogvariant" als-nog de voorkeur te gaan geven! De Zuidboog-variant houdt in dat het HOV pas ter hoogte van de Soestdijkerstraatweg, de afrit van de A27 verlaat, en via het toekomstig ziekenhuisterrein het traject langs het spoor weer oppikt. Hierdoor blijven Anna's Hoeve en de Monnikenberg ongemoeid. De voordelen van de Zuidboog t.o.v. het huidige traject zijn: • De natuurgebieden en ecologische hoofdstructuur worden ontzien; • De cruciale faunapassages HeuvelrugGooi worden niet verstoord; • De Zuidboog is aanmerkelijk goedkoper vanwege ontbreken dure kunstwerken; • Het ziekenhuis/zorgpark wordt aanmerkelijk beter bediend in volledige frequentie; • Arena-oost (op loopafstand) wordt beter bediend in volledige frequentie; • Overstapprobleem halte Linschotenlaan bij Zuidboog niet aan de orde; • Halte Linschotenlaan kan vervallen of bij beter punt (ring) geplaatst. Fietstunnel idem; • Passagiers station > ziekenhuis wordt snelle route geboden; • Rijtijd naar ziekenhuis sneller, naar station nauwelijks langer; • Betrouwbaarheid gelijkwaardig, Zuidboog kan als busbaan worden uitgevoerd. • De recreant behoudt het gebied rondom de Bergvijver om daar te wandelen en te verblijven, waar anders het ecoduct zou gaan komen!	Wij hebben in 2010 verschillende tracé alternatieven nader laten onderzoeken, hierbij is gekeken naar vervoerwaarde, exploitatiewaarde, kosten en ruimtelijke inpassing. Het huidige voorkeurs-tracé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best uit dit onderzoek. Het alternatief Tergooi-boog gaat over de Soestdijkerstraatweg en het ziekenhuisterrein. Uit ons onderzoek is gebleken dat inpassing van een vrije busbaan langs de Soestdijkerstraatweg lastig is, dit maakt dat de bus hier moet meerijden met het overig verkeer. Dit geldt ook voor de route over het ziekenhuisterrein, deze route is lastig inpasbaar waardoor meerijden met het verkeer noodzakelijk is. Het huidige voorkeurs-tracé is goed inpasbaar. In het PIP is geen afslag opgenomen vanaf de busbaan in de richting van het Tergooi ziekenhuis, maar deze aftakking is wel opgenomen in het bestemmingsplan Monnikenberg. De realisatie van deze aftakking valt buiten de scope van het project HOV in 't Gooi. Na realisatie van de aftakking kunnen in de toekomst bussen ook bij de ingang van het toekomstige ziekenhuis stoppen. Het ecoduct levert een bijdrage aan de ecologische verbinding "De Groene Schakel". Het gebied Anna's Hoeve behoudt voldoende recreatieve voorzieningen.	Nee
22	4	Een dergelijk besluit, zoals dat nu ter tafel ligt, zal de geschiedenis ingaan als de gemiste kans op het behouden van talloze bomen en natuur in dit kwetsbare gebied, zowel in Anna's Hoeve als in Monnickenberg. Bomen, die al tussen de 15 en 100 jaar bestaan.	Zie onze beantwoording onder 22.2 en 22.6.	Nee
22	5	En vele recreanten, met name bij de ingangs = eerste vijver, zullen veel rust en natuurplezier gaan missen met het voortsnellende verkeer in de directe nabijheid!	Wij hebben in het ontwerpproces veel aandacht besteed aan ruimtelijke inpassing van de verlegde weg over Anna's Hoeve en de busbaan. Met de ingreep ontstaat er een groter aaneengesloten recreatie- en natuurgebied. Dit betekent meer ruimte voor migrerende dieren en recreanten.	Nee
22	6	VBAH heeft berekend, dat het aantal te ruimen aantal bomen alleen al voor deze verkeersweg wel 1189 bomen zal bedragen, vertegenwoordigende een waarde van bijna 1,2 miljoen euro! Zijn totale berekening echter, is de vernietiging van tezamen 3.141 zuurstofrijke, gezonde, kostbare bomen, wat meer is dan € 2.75 miljoen aan totale geldwaarde, als ook de HOV-busbaan aan de andere kant van het spoor meegeteld wordt tot aan de A-27.	Het is onvermijdelijk dat voor de aanleg van de busbaan en de Verlegde Weg over Anna's Hoeve bomen worden gekapt. Kappen, herplanten en compenseren gebeurt conform de daartoe geldende regels van de Boswet en de APV. Bedragen zoals door u genoemd worden, zijn niet bij ons bekend. De kosten voor herplant en compensatie van bomen zijn opgenomen in het Compensatieplan bomen en natuur HOV in 't Gooi (bijlage 16 bij het PIP). Deze kosten komen voor rekening van het project en maken deel uit van het projectbudget.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
22	7	Nog een reden om niet dramatisch in de natuur van Anna's Hoeve als provincie in te grijpen: Rond 1910 werd Jonkheer J. A. van Kretschmar van Veen bewoner van Heidepark en eigenaar van Anna's Hoeve. Hij liet het gebied jarenlang verwilderen. In 1930 bood hij het te koop aan. In deze tijd had de Grondbedrijf van Hilversum een leuk spaarpotje dankzij de aanieq van vele nieuwbouwwijken in de jaren 20. Hiermee werd Anna's Hoeve aangekocht voor de gemeente Hilversum. Kretschmar van Veen liet vastleggen, dat de gemeente niets van Anna's Hoeve mocht verkopen of exploiteren. Het gebied werd uitdrukkelijk bestemd als "wandelbosch" voor de bewoners van Hilversum-Oost, want "dit nieuwe deel der gemeente staat achter bij andere wijken". Hiermee werd bedoeld dat er geen recreatiegebied als het Spanderswoud of het Hoogt van 't Kruis in de buurt was. De gemeente verwierf ook perceel 11 van de kaart van Perk. Dit werd aan Anna's Hoeve toegevoegd.	Het park Anna's Hoeve blijft na uitvoering van het inpassingsplan grotendeels behouden. Daarnaast geeft de provincie uitvoering aan de wens van de gemeente Hilversum voor het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve.	Nee
22	8	Ook is bekend, dat Station Sportpark, met het bedrijventerrein Arena en Dudok Arena Sportcentrum en waar tevens beurzen georganiseerd worden en de drukke ROC school niet meer worden bediend op de snelle route naar Huizen, zoals nu het geval is met de snelbus 320, wat in mijn geval en van vele andere busreizigers vanaf het ROC en het station een heide slechte zaak is!	In het PIP is geen afslag opgenomen vanaf de busbaan in de richting van het Tergooi ziekenhuis, maar deze aftakking is wel opgenomen in het bestemmingsplan Monnikenberg. De realisatie van deze aftakking valt buiten de scope van het project HOV in 't Gooi. Na realisatie van de aftakking kunnen via deze aftakking bussen afslaan richting ziekenhuis en reizigers dichtbij de ingang uitstappen waarna de bussen kunnen doorrijden richting Arenapark. De bushalte bij de Van Linschotenlaan maakt het - na gereedkomen van de aftakking - mogelijk over te stappen richting het ziekenhuis of het Arenapark.	Nee
22	9	De Zuidboogvariant levert voldoende besparing op om de gewenste fietserstunnel te realiseren, wat nu nog de vraag is, of er genoeg geld over is voor de aannemer om dit te kunnen bewerkstelligen!	In 2012 is, mede op basis van een breed consultatietraject, door Provinciale Staten het voorkeurs tracé van de HOV vastgesteld. Naar aanleiding van het besluit van Provinciale Staten is de Zuidboogvariant (opnieuw) onder de aandacht gebracht van bestuurders. De beoordeling van deze variant gaf Provinciale Staten geen aanleiding om het voorkeurs tracé te wijzigen of de Zuidboogvariant verder te onderzoeken. In welke mate de Zuidboogvariant daadwerkelijk een besparing oplevert, valt dan ook niet te zeggen.	Nee
22	11	Alle verkeer van de Verlegde weg over Anna's Hoeve loopt naast en langs een kinderspeelstrook met alle uitlaatcassen en roetuitstoot. wat tussen de kinderen terechtkomt: (claims van longschade te verwachten op termijn aan de longetjes van baby's en jonge kinderen).	Wij hebben aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit nabij de speelstrook. Uit dit onderzoek is gebleken dat er geen overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen plaatsvindt. Het rapport is hierop aangepast (zie bijlage 4 bij de plantoelichting).	Nee
22	12	Afgraven van de heuvel met boompartijen langs de weg met flats en nieuwbouwhuizen aan de Anthony Fokkerweg, treurnis voor de bewoners, die hun rustig wonen kunnen vergeten!	Zie de beantwoording onder 22.6, waarbij wij opmerken dat ten oosten van de Anthony Fokkerweg een groenstrook blijft bestaan tussen de Anthony Fokkerweg en de Verlegde Weg over Anna's Hoeve, zoals ook blijkt uit de plankaart bij het PIP.	Nee
22	13	Bedrijfs- en vrachtverkeer door onze woonwijk, bij mij voorlangs in de straat! Recreatieplezier eerste vijver is weg, want de auto's razen langs de strandjes: en de zitbankjes daar zullen ook geen enkel plezier meer opleveren met zoveel verkeerslawaaï in de rug!	Naar aanleiding van de zienswijzen hebben wij aanvullend onderzoek gedaan naar de effecten van het plan HOV in 't Gooi op het verkeer in uw woonwijk. Hieruit is naar voren gekomen dat het creëren van een extra aansluiting Mussenstraat - Weg over Anna's Hoeve ervoor zorgt dat de hoeveelheid vrachtverkeer in uw straat gereduceerd wordt. Bij de eerste vijver wordt een toename in de geluidbelasting verwacht. Daar tegenover staat dat op andere plaatsen in Anna's Hoeve het juist rustiger wordt. Met dit plan wordt de infrastructuur namelijk gebundeld.	Ja, ter plaatse van de nieuwe aansluiting Mussenstraat - Verlegde Weg over Anna's Hoeve is de PIP grens aangepast en is de bestemming Verkeer geworden.
22	14	De eenden, reigers, vissen zullen uit de eerste vijver = voorste vijver verdwijnen! Dieren hebben rust nodig om te kunnen leven!	Wij treffen binnen het plan voldoende mitigerende maatregelen om de rust van de dieren te waarborgen. In het mitigatieplan (bijlage 6 van de toelichting) is dit uitgebreid beschreven.	Nee
22	15	Trouwens ondanks, dat de buraers op twee door de Gemeente georganiseerde inspraakavonden duidelijk gekozen hadden voor behoud van de Weg over Anna's Hoeve op de oude plaats te doen handhaven, met redenen omkleed, heeft de politiek toch op een later tijdstip besloten geen rekening te houden met de wensen van de burgers en te kiezen voor een Verlegde Weg langs het spoor!	De keuze om de weg over Anna's Hoeve te verleggen is gemaakt door de gemeenteraden van Hilversum en Laren en niet vanuit het project. De raden van de betreffende gemeenten hebben allen ingestemd met de inrichtingsvisie Anna's Hoeve en daarmee de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve.	Nee
22	16	Het enige positieve van het hele HOV-project is de Oosterengwegtunnel, dat is noodzakelijk dat die er komt!	Wij waarderen uw instemming met de aanleg van de onderdoorgang Oosterengweg.	Nee
22	17	Ik verzoek u mijn zienswijze in behandeling te nemen en de Zuidboogvariant nog eens serieus en opnieuw in ogenschouw te nemen als Bestuur van Provinciale Staten, waardoor zoveel natuurschade en mens- en dierenlevensvreugde voorkomen kan worden!	Zie onze beantwoording onder 22.2, 22.3, 22.4 en 22.6.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
23	1	Indieners dienen een zienswijze in tegen het ontwerp HW besluit van de gemeente Hilversum;	deze zienswijze heeft betrekking op de toename van geluid op de AF-weg en wordt behandeld door de gemeente Hilversum.	Nee
23	2	Wij maken u erop attent, dat, mocht u het PIP HOV in 't Gooi en het Besluit hogere waarden vaststellen, de eigenaren een planschadeverzoek zullen indienen bij de provincie. Door de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve en de aanleg van de HOV-busbaan vlak voor onze appartementen wordt onze woning minder waard en wordt onze leefbaarheid aangetast. Uw eigen planschade van de verlegde Weg over Anna's Hoeve, over en vlakbij de kavels van woonwijk Anna's Hoeve, die minder waard zullen worden, heeft u reeds bij de provincie verwerkt in de extra kosten die u vraagt voor grondverwerving (2,3 miljoen euro). Op grond hiervan neem ik aan dat de provincie en u sympathiek zullen staan tegenover een planschadeclaim van ons, als appartementbewoners aan de Anthony Fokkerweg.	U kunt na vaststelling van het PIP een planschadeclaim indienen, mocht u van oordeel zijn dat sprake is van schade als gevolg van de realisatie van de HOV-baan. Overigens is planschade altijd een tegemoetkoming en niet een volledige schadeloosstelling.	Nee
24	1	In onze reactie van 4 december 2014 op het concept ontwerp PIP hebben wij een aantal punten aangedragen. We hebben verzocht de Weg over Anna's Hoeve te verleggen en een betere onderbouwing van de onderzoeken. In het ontwerp PIP heeft u deze punten aangepast. Daarnaast hebben wij aangegeven zorgen te hebben over de financiële uitvoerbaarheid van het plan aangezien er toen nog geen middelen beschikbaar waren gesteld voor de uitvoering van de inrichtingsvisie Anna's Hoeve. Over dit laatste punt heeft u nog geen duidelijkheid gegeven. U heeft onze reactie als volgt beantwoord: "De provincie neemt alleen de financiële kosten van de HOV-baan voor zijn rekening en de hieraan directe gerelateerde mitigerende maatregelen. De andere onderdelen vallen in beginsel buiten de strekking van dit inpassingsplan. De provincie is wel bereid om de in de inrichtingsvisie genoemde grondwallen langs de spoorlijn planologisch mogelijk te maken, mits de financiële uitvoerbaarheid daarvan voor de vaststelling van het PIP is aangetoond. Hiervoor zijn afspraken met andere partijen noodzakelijk. Zoals deze beantwoording aangeeft dient dit voor de vaststelling te zijn aangetoond. Op dit moment is er dus nog onduidelijkheid over de financiering en daarmee de realisering van de grondwallen langs de spoorlijn.	Het PIP beoogt de realisatie van het project HOV in 't Gooi planologisch mogelijk te maken. De inrichtingsvisie Anna's Hoeve kent een bredere scope en daarmee ook een groter pakket aan maatregelen. De financiering van de volledige inrichtingsvisie behoort dan ook niet tot de scope van het project HOV in 't Gooi.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
24	2	Tevens geeft u aan dat niet alle onderdelen van de inrichtingsvisie voor rekening van de provincie komen. Slechts de direct gerelateerde mitigerende maatregelen vallen binnen de scope van het project. Een aantal maatregelen die van wezenlijk belang zijn voor het ontwikkelen van de ecologische verbinding - Groene Schakel - tussen de natuurgebieden vallen buiten deze scope. Terwijl er een aanzienlijk deel van het geraamde budget voor het project HOV in het Gooi is gereserveerd om de zogenaamde 'groene projecten' binnen dit project te kunnen realiseren. De ontbrekende maatregelen betreffen onder meer het oprooien van de Weg over Anna's Hoeve en inrichting hiervan conform de inrichtingsvisie. Er worden slechts minimale maatregelen voorgesteld bij het oprooien van deze weg terwijl de inrichtingsvisie een uitgebreider pakket aan maatregelen adviseert om de versterking van de ecologische verbinding te waarborgen. Daarnaast vindt er verstoring van de recreatieve paden plaats door de aanleg van de ecozone. Uitgangspunt van de visie is het behouden van de bestaande recreatieve waarden van het gebied, en het waar mogelijk versterken van deze recreatieve waarden. Wij onderschrijven de keuze dat een aantal recreatieve routes komt te vervallen om de doelstelling van het ecoduct te vergroten. Gelet op het feit dat het verwijderen van de routes een gevolg is van het project HOV, dringen wij erop aan dat de compenserende maatregelen hieromtrent binnen de scope van het project HOV worden gebracht om zo de doelstelling ten aanzien van de recreatieve waarden na te kunnen streven. Tot slot suggereert de plantoelichting dat er afschermdende voorzieningen (ten oosten van de natuurbrug) komen, althans dat wordt als uitgangspunt gehanteerd. Er is op bestuurlijk niveau een afspraak gemaakt dat deze voorzieningen ook worden gerealiseerd binnen de scope van het project HOV. Uit de ecologische effectbeoordeling blijkt echter dat deze voorzieningen hier buiten vallen. Middels deze zienswijze pleiten wij ervoor de genoemde maatregelen binnen de scope van het project te laten vallen om te kunnen voldoen aan de vastgestelde uitgangspunten voor het gebied zoals geformuleerd in de plantoelichting van het PIP. En de geraamde budgetten voor de 'groene projecten' hiervoor beschikbaar te stellen. In het PIP staat namelijk vermeld dat naast het realiseren van de HOV busverbinding tussen Huis en Hilversum, de versterking van de natuurverbindingen in de regio (Groene Schakel) een belangrijk onderdeel van het project is om de uitvoerbaarheid van deze doelen te garanderen. Om de uitvoerbaarheid van het PIP te kunnen borgen dient er dan ook zekerheid te zijn dat alle uitgangspunten worden gerealiseerd.	Het project HOV in 't Gooi heeft niet tot doel de natuurverbinding Groene Schakel in haar volledigheid te realiseren. Wij realiseren niet de gehele ecozone. Wel worden diverse maatregelen getroffen die de natuurverbinding een stapje dichterbij brengen. Dit betreft onder andere het realiseren van het ecoduct over het spoor (onderdeel van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) van het Rijk) en het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve. Daarnaast worden de (negatieve) effecten van de aanleg van de HOV-busbaan gemitigeerd. Belangrijkste maatregel hierbij is het realiseren van schermen op de fly-over, ten oosten van de natuurbrug. Deze schermen maken onderdeel uit van de scope van het project HOV in 't Gooi. Het mitigeren van de negatieve effecten van de reeds bestaande infrastructuur (met name het spoor en de A27) behoort niet tot de scope van het project HOV in 't Gooi. Deze maatregelen zijn wel opgenomen in de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve.	Nee
24	3	Tenslotte willen wij hierbij nog reageren op bijlage 2, "Verkeersgegevens", paragraaf 2.3 "Openbaar Vervoer". In de haalbaarheidsstudie naar HOV 't Gooi is voor 'de situatie na 2020 met HOV' uitgegaan van het lijnennet in 2013, waarbij de oorspronkelijke buslijn 109 (Bussum-Laren-Eemnes-Hilversum) was opgeknipt in twee afzonderlijke delen, namelijk lijndeel 109 (Bussum-Laren (Singer) en lijndeel 119 (Eemnes-Hilversum), waarbij er geen busverbinding meer bestond tussen Laren (Singer) en Eemnes. Wij hechten er aan te vermelden dat het bovenstaande uitgangspunt niet klopt met de feitelijke situatie van dit moment. Sinds 2014 is de oorspronkelijke lijnvoering van bus 109 namelijk weer hersteld tot één busverbinding over het volledige bovengenoemde traject om, aldus de provincie: "hiermee een heldere dienstregeling te bieden en een betere bereikbaarheid van het Tergooi ziekenhuis vanuit Laren en Eemnes, een betere bereikbaarheid van het College De Brink in Laren vanuit Bussum en een betere bereikbaarheid van station Naarden-Bussum vanuit Laren en Eemnes en deze lijn beter te kunnen laten feederen vanuit Laren op R-net lijn 320 hij Blaricum Tergooi ziekenhuis".	U heeft inderdaad gelijk dat de aangehaalde informatie verouderd is. Wij hebben dit aangepast in de rapportage in bijlage 2. Overigens heeft dit geen verdere consequenties voor de conclusies uit het onderzoek.	Nee
24	4	Graag zouden wij om bovengenoemde redenen zien dat buslijn 109 over het volledige traject, ook tussen Laren en Eemnes, gehandhaafd blijft. En voorts om het voor en na transport van en naar de HOV halte A27 Eemnes/Laren te kunnen verzorgen, waarmee positief wordt bijgedragen aan de vervoerwaarde van HOV 't Gooi.	Uw vraag heeft geen betrekking op het inpassingsplan HOV in 't Gooi zelf, maar op ander openbaar vervoer in de regio. Op dit moment zijn er geen voornemens om de lijnvoering of frequentie van lijn 109 ingrijpend te wijzigen. Wij onderkennen het belang van lijn 109 voor de bereikbaarheid van de gemeenten, maar kunnen niet geheel uitsluiten dat zich in de toekomst ontwikkelingen aandienen die een aanpassing van het lijnennet noodzakelijk maken.	Nee
25	1	De gemeente Almere is verheugd dat de provincie Noord-Holland serieus investeert in een betere OV bereikbaarheid van de regio 't Gooi. Almere is opdrachtgever voor de concessies Stadsdienst Almere en Almere Streek. Busreizigers tussen Almere en Hilversum zullen of via een overstap op Blaricum Carpoolplaats, of indien de huidige lijn 156 in de komende aanbesteding als doorgaande lijn naar Hilversum wordt aangeboden, gebruik maken van de bus infrastructuur die met het inpassingsplan wordt gerealiseerd.	Wij waarderen uw instemming met de investering van de provincie Noord-Holland in een betere OV bereikbaarheid van de regio.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
25	2	Almere heeft de volgende zienswijze: Tracédeel Hilversum: Het inpassingsplan voorziet in een HOV baan ten zuiden van de spoorlijn Hilversum-Amersfoort. Beoogd wordt de lijnen 320 en 156 via deze nieuwe verbinding te laten rijden, rechtstreeks naar station Hilversum. Reizigers van lijn 156 (en ook van lijn 320) hebben echter, gelet op het huidige gebruik, een belangrijke bestemming in de omgeving van Hilversum Sportpark / Arenapark. De gemeente Almere pleit daarom voor een aanpassing van het kruispunt HOV baan-Oosterengweg (A), zodat het voor de bus vervoerder mogelijk wordt om een routevariant via de Oosterengweg en Arenapark aan te bieden. Een alternatief is een routevariant via de Monnickenberg. [afbeelding aanpassing kruispunt, zie zienswijze]	De inhoud van de zienwijze is ons niet helemaal duidelijk. Ter plaase van de kruising HOV busbaan - Oosterengweg wordt een onderdoorgang gerealiseerd. Het is voor de bus na realisatie van deze onderdoorgang niet mogelijk af te slaan naar de Oosterengeweg. Als in de zienswijze bedoeld wordt op het kruispunt HOV busbaan - Van Linschotenlaan merken wij op dat in het PIP geen aftakking is opgenomen vanaf de busbaan in de richting van het Tergooi ziekenhuis, maar dat een dergelijke aftakking wel is opgenomen in het bestemmingsplan Monnikenberg. De realisatie van deze aftakking valt buiten de scope van het project HOV in 't Gooi.	Nee
26	1	Naar aanleiding van het Provinciaal Inpassingsplan HOV in 't Gooi zouden wij het plan op één punt willen aanvullen. Dit betreft de aantakking van de busbaan op het busstation in Hilversum. Door een kleine aanpassing aan het einde van de HOV busbaan is het mogelijk om beter op de R-net halte op het busstation aan te sluiten en om één bufferplaats op het busstation te sparen. Zie de schets op de volgende bladzijde die gebaseerd is op de tekst in het Provinciaal Inpassingsplan. De beide rijstroken van de busbaan zouden moeten worden uitgebogen bij de aantakking op het busstation. Hierdoor komt de busbaan precies uit tegenover de halte van het HOV op het busstation. De R-netbus kan dan mooi rechtdoor rijden, de halte in. Dit is de voor de meeste R-netbussen gebruikelijke halte op het busstation. Er is ook een uitstaphalte op het busstation maar deze halte wordt vooral door andere buslijnen gebruikt. Een tweede voordeel is dat er op het busstation één bufferplaats meer behouden blijft. Er vervalt dan één in plaats van twee bufferhaltes (dit zijn haltes waar bussen tijdelijk geparkeerd kunnen worden tussen twee busritten in). Gezien de krappe ruimte op het busstation, is dat zeer welkom. Door de aanpassing vervalt de gedeelde oversteek van de busbaan. Gezien de relatief lage frequentie van het verkeer op de busbaan, zal dat bij voetgangers niet tot problemen hoeven te leiden. [afbeeldingen huidig ontwerp en voorgesteld ontwerp, zie zienswijze] Naar ons idee is de aanpassing aan het plan eenvoudig door te voeren en zijn er geen extra kosten mee gemoeid. Het spaart zelfs kosten uit als bedacht wordt dat voor het huidige plan een vervangende bufferhalte zal moeten worden gevonden in het stationsgebied.	Omdat de busbaan aan het einde van de HOV busbaan overgaat in het busplein en andersom, is hier sprake van een solitaire gelijkvloerse oversteek van langzaam verkeer over een route waarop alleen HOV rijdt. Fietsers met de bestemming station zullen bij deze oversteek gefocust zijn op het zo snel mogelijk bereiken van hun bestemming (stalling). De kans is aanwezig dat fietsers daardoor onvoldoende alert zijn op naderend busverkeer, niet goed anticiperen en risico nemen bij het oversteken van de busbaan. De aanwezigheid van een rustpunt in het midden van de busbaan geeft gelegenheid om een foute inschatting te corrigeren. Verder zorgt de aanwezigheid van het rustpunt er voor dat de oversteek voor buschauffeurs beter zichtbaar en herkenbaar wordt. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid wordt niet van het ontwerp (oversteek met fysiek rustpunt) afgeweken.	Nee
27	1	We volgen de HOV al een tijdje. Persoonlijk kan ik (en velen met mij) niet de voordelen zien betreffende de HOV. Het openbaar vervoer is al goed tot zelfs uitstekend te noemen in Hilversum en omstreken en voldoet al ruimschoots aan de vraag. Naar mijn mening sluiten de huidige buslijnen beter aan op dit moment dan HOV in de toekomst ooit zal doen.	Sinds 2011 rijdt de huidige buslijn 320 onder de R-netformule. De bus rijdt in de bebouwde kom van Hilversum een stuk beter door dan een aantal jaar geleden vanwege een aantal doorstromingsmaatregelen die Hilversum in de aanloop naar dit project al genomen heeft in het kader van het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum. Er blijft echter een groot verschil bestaan tussen de reistijden in - en buiten de spits. Dat maakt dat de bus onbetrouwbaar is en op dat punt niet voldoet aan de minimum eisen die R-net stelt. Het gevolg daarvan is dat deze lijn in zijn huidige vorm niet kan blijven bestaan: het niet voldoen aan R-netnormen heeft namelijk gevolgen voor de inzet van bijvoorbeeld materieel en ook frequentie waarin bussen rijden. Daarnaast zijn de reeds genomen doorstromingsmaatregelen niet afdoende om te borgen dat bus 320 ook in de toekomst vlot kan blijven doorstromen. De verwachting is namelijk dat door een toename van mobiliteit de verkeersdruk in de bebouwde kom van Hilversum alleen maar zal toenemen. Dit sluit aan bij recente WLO scenario's van het Planbureau van de Leefomgeving (december 2015) die uitgaan van een toename van de personenmobiliteit. Dat geldt ten aanzien van autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen). Vanwege deze groei van het verkeer zal het effect van de uitgevoerde doorstromingsmaatregelen steeds kleiner worden. Buslijn 320 zal straks als HOV-bus over het HOV-tracé met nieuwe infrastructuur rijden. De snelbus krijgt voorrang, rijdt deels over een vrije busbaan en kan over het nieuwe tracé vlot doorrijden. De snelbus kan hierdoor stipt volgens de dienstregeling rijden, waardoor de dienstregeling nog strakker kan worden gemaakt. Een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling leidt tot kortere wachttijden op de vertrekhalte en beperkt het risico op het missen van aansluitingen (en daarmee het risico op een langere reistijd). De HOV-bus vormt daarnaast een schakel in het regionale HOV-netwerk R-net en zorgt voor een snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere. Een nadere onderbouwing van de noodzaak van het project HOV in 't Gooi is opgenomen in bijlage 19.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
27	2	In alle stukken lees ik keer op keer dat u de HOV zeer nodig is omdat het verkeersnetwerk dichtslibt in het Gooi? Zijn hier rapporten of andere stukken van die dit standpunt van de provincie ondersteunt? Ik lees veel aannames maar concrete rapporten of cijfers kan ik nergens terug vinden betreffende het dichtslibben van het verkeer in het Gooi.	Zie onze beantwoording onder 27.1.	Nee
27	3	U stelt dat u wilt werken aan een hogere bereikbaarheid in het Gooi? Zijn er rapporten of andere stukken die aangeven dat u inderdaad een hogere bereikbaarheid bewerkstelligt en dit dan in samenhang met het huidige openbaar vervoer? Ook daarover kan ik geen concrete informatie vinden wat nou de voordelen zijn van HOV vervoer tegenover het huidige openbaar vervoer. Er wordt slechts aangegeven in de rapporten wat de huidige situatie en wat de nieuwe situatie kan worden. Die is volgens het rapport beter. Logisch, maar nergens kan ik in dat rapport duidelijke aanwijzingen vinden die de lezer uitleggen waarom de HOV beter is en van toegevoegde waarde. U stelt dat er een betere aansluiting tot stand zal komen met andere steden als Almere, Amsterdam, Schiphol en dat Huizen beter ontsloten wordt? Zijn er rapporten of andere stukken die aangeven dat dit inderdaad in de toekomst het geval is? Of zijn dit slechts aannames ik heb namelijk geen concrete rapporten kunnen vinden dat dit inderdaad het geval is. Tot nu toe lees ik alleen maar in uw rapportage dat de 320 met de HOV binnen 21 minuten in Huizen is en dat de huidige 320 kan (dus niet altijd) er 40 minuten over doen. Volgens u is de 320 hiermee sneller en betrouwbaarder? Ik vind dit nogal een snelle conclusie? Hoe komt u aan deze stelling name?	Wij onderschrijven uw stelling niet. In bijlage 1 (rapport Vervoerwaarde en exploitatie) is onderbouwd wat dit project, in termen van vervoerwaarde, reistijdwinst en exploitatiewaarde, bijdraagt aan de bereikbaarheid van de regio.	Nee
27	4	Tweede punt is, dit nou echt een rechtvaardiging om voor 19 minuten tijdswinst meer dan 100 miljoen te gaan uitgeven in een tijd waarin de crises nog steeds niet voorbij is. - Tweede punt is voortvloeiende uit bovenstaande door betere bereikbaarheid met Huizen zal de economie een impuls krijgen? Waaruit blijkt dat? Zijn daar stukken en/of cijfers die deze aanname staven.	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Door de verwachte toename van de mobiliteit, de komende jaren, zal het autoverkeer toenemen wat tot 'verstopping' van de stadscentra zal leiden. Slechtere bereikbaarheid van de stadcentra heeft economische impact. Bedrijven en winkels ondervinden hiervan de nadelige economische gevolgen. De aanleg van de vrije HOV busbaan vormt een bijdrage om de bereikbaarheid nu en in de toekomst te verbeteren. Zie verder de beantwoording onder 27.1. De natuur bij Anna's Hoeve ondervindt op dit moment een barriere bij de spoorlijn en bij de Weg over Anna's Hoeve. Het project maakt de aanleg van een ecoduct over de spoorlijn mogelijk, waardoor dieren zich tussen het Gooi en de Utrechtse Heuvelrug kunnen verplaatsen. Begin 2015 heeft de Hilversums gemeenteraad besloten de Weg over Anna's Hoeve te verleggen. Het project maakt deze verlegging mogelijk, waardoor er een robuuste ecologische verbinding ontstaat en de recreatiemogelijkheden in het gebied worden versterkt. Daar waar de natuur wordt aangetast worden mitigerende en compenserende maatregelen genomen. Zie hiervoor bijlage 6 (Mitigatieplan) en bijlage 16 (Compensatieplan bomen en natuur).	Nee
27	5	U stelt dat de HOV lijn een goed alternatief is voor de auto? - Zijn er rapporten of andere stukken waaruit blijkt at dit inderdaad het geval is. Kunt u mij dan aangeven welk percentage van de mensen bereid is om zijn auto te laten staan en per bus te gaan reizen? Heeft u hier concrete cijfers of berekeningen over. Ik kan hier namelijk niks concreets over terugvinden? We lezen wel veel aannames maar zonder concrete en deugdelijke onderbouwing. Ik vind wel algemene rapporten terug en die komen allen tot de conclusie dat de Nederlander niet zijn auto uit is te krijgen.	Prof. Dr. H.J. Meurs geeft in zijn rapport (second opinion vervoerwaarde HOV in 't Gooi) aan dat veiligheid en betrouwbaarheid de basis vormen voor aantrekkelijk openbaar vervoer. Daarna volgen snelheid en gemak. Als de reistijd en betrouwbaarheid van de bus in de buurt komt van de auto vormt deze een serieus alternatief voor de auto. Ook de mogelijkheden tot overstap naar andere modaliteiten (bus, trein, fiets en auto) zorgen ervoor dat steeds meer mensen de bus als alternatief voor de auto gaan gebruiken. De parkeervoorzieningen in het centrum spelen hierbij ook een rol. Door de verwachte toename van de mobiliteit, de komende jaren, zal het autoverkeer toenemen wat tot 'verstopping' van de stadscentra zal leiden. De bus wordt daarom steeds meer een serieus alternatief voor de auto om in de binnenstad te komen. Het rapprt van Prof. Dr. H.J. Meurs is te vinden op de website van het project, www.hovgooi.nl .	Nee
27	6	U stelt dat ook de natuur (NNN) in de omgeving wordt versterkt: Groene Schakel Tuurlijk is het leuk als de natuur er baat bij heeft. Maar hoeveel baat? Een hoop natuur verdwijnt, gifbelten worden opengegooid, en het publiek/recreant zal geen toegang meer hebben tot Anna's Hoeve. Naar onze mening is het dan een beetje te kort door de bocht om te stellen dat u hiermee de noodzaak van de HOV bestempeld en u spreekt in uw eigen rapport dan ook zelfs tegen.	Het belang van de Groene Schakel voor de natuur is door eerdere studies al aangetoond (o.a. door Alterra). Met dit inpassingsplan wordt niet alleen de HOV mogelijk gemaakt, maar ook onder meer de versterking van de Groene Schakel. Denk hierbij aan het ecoduct. Op sommige plaatsen vindt aantasting van de natuur plaats. Op andere plaatsen wordt extra natuur ingericht. Wij zorgen er met dit plan voor dat de aantasting van zowel het NNN als areaal aan bos wordt gecompenseerd conform de hiervoor geldende wet- en regelgeving. Daarnaast vindt met dit plan meer bundeling van infrastructuur plaats, waardoor op andere locaties meer ruimte ontstaat voor aaneengesloten natuur. Wij zien niet waar we in ons rapport zaken tegenspreken.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
27	7	U stelt dat de Leefbaarheid in wijken beter wordt maar ik zie geen verbetering van leefbaarheid in de wijken waar; 1. De busbaan doorheen gaat lopen 2. De geluidsoverlast toeneemt in de straten langs en rondom de busbaan. 3. De bereikbaarheid van noodzakelijke voorzieningen slechter wordt. (Ziekenhuis, Riebeeck galerij, Kwik-fit, diverse medische centra, scholen etc.) 4. De busbaan langs speelvelden voor jonge kinderen gaat en zodoende onbruikbaar worden 5. Er natuur moet gaan verdwijnen 6. als klap op de vuurpijl hebben mensen geen toegang meer tot de natuur	De voorgenomen ontwikkeling wordt uitgevoerd in het kader van het grotere belang. Door bundeling van de verschillende infrastructuurroutes vindt versterking van de natuur plaats. Aanleg van de busbaan vindt plaats om een snellere en betrouwbaardere HOV verbinding te creëren tussen Huizen en Hilversum. Bij dergelijke ingrepen is het onvermijdelijk dat aantasting van de omgeving plaatsvindt. Dat is ook hier het geval. Onderstaand gaan we concreet in op de door u genoemde punten: 1. Het HOV project heeft als doel de bereikbaarheid van het Gooi te verbeteren. De bus verdwijnt van de openbare weg in Hilversum. Dit heeft een positief effect op de leefbaarheid in de buurt van het huidige bustracé. Daarnaast zorgt de aanleg van de onderdoorgang voor een significante verbetering van de leefbaarheid nabij de onderdoorgang. 2. Uit het geluidonderzoek komt naar voren dat ten gevolge van de busbaan slechts op één locatie aan de Oosterengweg de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Doordat deze woning echter een geluidreductie krijgt ten gevolge van de aanleg van de onderdoorgang, verbetert de algehele geluidssituatie. Op de overige locaties treedt ten gevolge van de busbaan geen overschrijding op van de voorkeurswaarde. 3. De bereikbaarheid van alle momenteel aanwezige voorzieningen blijft gegarandeerd. Wel is het zo dat sommige locaties op een andere wijze bereikbaar worden. 4. De busbaan gaat nergens langs een speelveld. Wel komt de Weg over Anna's Hoeve langs de speelstrook bij de Anthony Fokkerweg. Deze speelstrook blijft in stand en kan ook in de toekomst gebruikt worden. 5. Een deel van de bomen in Anna's Hoeve moet worden gekapt. Wij hebben echter de wettelijke verplichting om de te kappen bomen te herplanten dan wel compenseren. Dit gebeurt ook. Daarnaast vindt aantasting van het NNN plaats, ook dit wordt gecompenseerd. Tenslotte worden veel maatregelen getroffen om de natuur te versterken. 6. De toegang tot Anna's Hoeve blijft behouden. Na aanleg van de Verlegde Weg over Anna's Hoeve is het natuur- en recreatiegebied vanuit de aanliggende woonwijk via twee routes te bereiken.	Nee
27	8	Maar de natuur is gered dankzij de HOV? Kunt u mijn een vergelijking of stukken laten zien waaruit blijkt dat de natuur zodanig een impuls krijgt dat dit uitstijgt boven de leefbaarheid van de omgeving? Is er daadwerkelijk een deugdelijk onderzoek gedaan naar de flora en fauna in de omgeving	Het ecologisch onderzoek van Tauw (bijlage 5 van de toelichting) betreft een deugdelijk onderzoek waarbij onder meer toetsing aan de normen van de Flora- en faunawet heeft plaatsgevonden. Voor het ecoduct is een onderzoek uitgevoerd door Alterra waarbij de noodzaak van het ecoduct is onderbouwd als zijnde onderdeel van de Groene Schakel.	Nee
27	9	Bij ons is er niks bekend dat de Oosterengweg een knelpunt is. Juist door de komst van de Amalia-Tunnel is er bijna geen sprake meer van een knelpunt. Het verkeer stroomt prima door. Ik kan dan ook nergens in uw documentatie iets terug vinden dat er een knelpunt is op de Oosterengweg op dit moment?	De onderdoorgang Oosterengweg is noodzakelijk voor de aanleg van de busbaan. Zonder onderdoorgang zal het autoverkeer nog slechter doorstromen, doordat het verkeer dan niet alleen zou moeten wachten voor passerende treinen, maar ook voor passerende bussen. Een onderdoorgang borgt de verkeersdoorstroming en is veiliger, doordat geen gelijkvloerse spoor kruising meer nodig is. De NS heeft plannen om in de toekomst passagierstreinen spoorboekloos te laten rijden. Hierdoor verwacht de NS meer treinen op het spoor te kunnen verwerken. Dat zou betekenen dat de spoorbomen langer en vaker voor wegverkeer gesloten zouden zijn. Door het aanbrengen van de onderdoorgang wordt dit knelpunt voor de toekomst opgelost. Uw aanname dat door de komst van de Amaliatunnel er geen problemen meer zijn met de spoorwegovergang Oosterengweg is niet juist. Niet de Amaliatunnel of het kruispunt Soestdijkerstraatweg - Oostereind, maar de VRI op het kruispunt Van Riebeeckweg met de Oosterengweg is bepalend voor de verkeersbelasting op de overweg. Wel is het zo dat de doorstroming op de buitenring van Hilversum al is verbeterd door verschillende maatregelen uit het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum. De onderdoorgang Oosterengweg vormt een belangrijke aanvulling op het IBP.	Nee
27	10	Door een tunnel aan te leggen zal het inderdaad veel veiliger worden voor fietsers en voetgangers gebaseerd op verkeer. Maar of een tunnel veiliger is, is ook maar de vraag want in tunnels is uitermate goede business om mensen van hun fiets te slaan, te beroven, te verkrachten en aanrandingen. Wie verteld ons dat de tunnel inderdaad veilig is.	Zoals ook blijkt uit het Beeldkwaliteitsplan zijn de afscheidingen op de wanden van de fietstunnel transparante glazen vlakken, gevat in stalen frames. Door de transparantie komt er niet alleen veel licht in de onderdoorgang, maar is ook op maaiveldniveau de ruimte meer een geheel. Daarbij zijn de gebruikers beter zichtbaar wanneer zij de onderdoorgang uitkomen. In de onderdoorgang wordt functionele verlichting aangebracht, in lange lijnen langs het plafond. Om de toegankelijkheid van de onderdoorgang voor voetgangers te vergroten is aan de noordzijde van het spoor een voetgangerstoegang in de vorm van een trap naar de Mussenstraat aanwezig.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
27	11	Dan komen we gelijk op het volgende punt: U zegt dat u het streven heeft om nog een fietstunnel te bouwen. De volgende dooie mus in het rapport, de optionele tunnel??; "Tussen de Van Linschotenlaan en de Anthony Fokkerweg maakt het PIP het mogelijk om een nieuwe fiets- en voetgangerstunnel onder het spoor en de HOV-baan te realiseren. Het streven is gericht op de realisering van deze fietstunnel. echter deze tunnel is wel optioneel. Bij de uitvoering worden de aannemers uitgedaagd om de tunnel te realiseren binnen het beschikbare budget" De tunnel is optioneel??	Op basis van de huidige ramingen ontbreken hiervoor de financiële middelen. De partijen betrokken bij het project HOV in 't Gooi hebben echter nog altijd de ambitie om de fietstunnel bij de Van Linschotenlaan te realiseren.	Nee
27	12	Terwijl op beide inspraak avonden gezegd is dat deze fietstunnel er zal komen. Dit is ook te lezen in de diverse bijlagen. Hierin wordt gesproken dat de tunnel er zal komen. Niet dat hij er misschien gaat komen. Nu we het document beter bestuderen blijkt dat deze optioneel is en dat deze de aannemer maar de uitdaging moet aangaan of deze er wel of niet komt. Wij moeten de eerste aannemer nog tegenkomen die zulke risico's zal nemen. Gaat de tunnel er nou wel of niet komen of moeten we dat maar afwachten als het project gestart is. Beetje flauw dan wel om buurtbewoners er wel lekker mee te maken.	In eerste instantie was de fietstunnel onderdeel van het project. Vanwege financiële tegenvalers is realisatie van de fietstunnel nu niet aan de orde. De komst van de fietstunnel is alleen mogelijk, indien er in de toekomst financiële ruimte wordt gevonden.	Nee
27	13	Hoe is uw blik naar de toekomst? Zelfrijdende auto's bestaan al, zelfrijdende bussen ook, we hebben zelfs fietsen die tegenwoordig de 80km per uur halen? Dit houdt in dat we met een vernieuwende blik naar de toekomst moeten kijken zeker als het gaat om mobiliteit. Heeft u dit soort ontwikkelingen meegenomen naar de toekomst? Deze vind ik namelijk niet terug in uw rapportages terwijl dit soort ontwikkelingen in de komende 5 tot 10 jaar realiteit zullen zijn. Wie kan mij vertellen of wij daadwerkelijk in 2025 nog een fileprobleem hebben of in 2030? Het onderzoek wat u presenteert en waar u mee schermt om voor het HOV te zijn gaat uit van een bestaande situatie en deze laat u exponentieel toenemen maar, met nieuwe ontwikkelingen of andere alternatieven wordt geen rekening gehouden. In uw rapport met name tot betrekking van Hilversum komt u met veel aannames die naar onze mening nog niet deugdelijk onderzocht zijn	Bij de ontwikkeling van dit plan is zoveel mogelijk rekening gehouden met de toekomstige situatie. Wij gaan er van uit dat busvervoer in de nabije en ook iets verdere toekomst noodzakelijk blijft.	Nee
27	14	U stelt het volgende omtrent de parkeerproblematiek; "In zowel het centrum als bij de Oosterengweg lijken voldoende mogelijkheden aanwezig om de parkeerplaatsen die door het project komen te vervallen op te vangen in het huidige parkeerareaal of te compenseren. Voor het centrum zal, op basis van de door de gemeente op te stellen parkeerbalans, gekeken moeten worden of de parkeerplaatsen die door het project komen te vervallen ook op de lange termijn opgevangen kunnen worden in het parkeerareaal van de gemeente Hilversum. Hierbij zal ook gekeken moeten worden naar andere geplande ontwikkelingen in de gemeente." Het woordje "lijken" geeft aan dat het dus nog onduidelijk is of er voldoende mogelijkheden aanwezig zijn voor parkeerplaatsen. Wat gaat er gebeuren als er toch in de toekomst blijkt dat er een tekort aan parkeerplaatsen is? Hilversum staat al bekend als onbereikbaar? Het zou fijn zijn als dit punt toch beter wordt uitgezocht.	In relatie tot parkeren is van grof naar fijn gewerkt. Ten tijde van de bekendmaking van het ontwerp PIP stond vast dat er op de korte termijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn in het parkeerareaal van de gemeente Hilversum om de parkeerplaatsen die door het project komen te vervallen op te vangen. Destijds (december 2015) was echter onduidelijk of dit ook op de lange termijn (rekening houdend met andere geplande ontwikkelingen in de gemeente) mogelijk zou zijn. Het hiervoor benodigde aanvullende onderzoek is inmiddels afgerond. Uit het onderzoek blijkt dat zowel op de korte als de lange termijn voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is in het centrum van Hilversum om de parkeerplaatsen die door het project komen te vervallen op te vangen. Zie verder paragraaf 4.2 in de toelichting en de bijlagen 20, 21 en 22.	Nee
27	15	Een andere aanname die ik in uw rapport voorbij zie komen is het volgende; "Uit de verkeersgegevens blijkt dat er buiten deelproject 5, 6 en 7 er, met uitzondering van de Antony Fokkerweg, geen wegen zijn waarbij de toename van de verkeersintensiteiten als gevolg van de wijzigingen meer dan 40% bedraagt. Hierdoor kan redelijkerwijs worden aangenomen dat de toename van de geluidsbelasting op deze wegen, met uitzondering van de Antony Fokkerweg, minder dan 2 dB bedraagt." U denkt het "redelijkerwijs" te weten maar zeker weten doen we niet. U gaat uit van een aanname. Zo is het hoe wij het lezen. Kunt u dit onderbouwen met rapporten/cijfers en/of andere gegevens? En wat nu als u nou ongelijk blijkt te hebben? Wat kunnen wij als betrokken dan verwachten. Zal er een actie op worden ondernomen of hebben de betrokken gewoon pech gehad. Met andere woorden met welke scenario's houdt u rekening. Want we vinden het nogal een gebrekkige stelling als u zegt dat de verkeersintensiteit zal toenemen maar niet de geluidshinder.	Naar aanleiding van de zienswijzen hebben wij aanvullend onderzoek gedaan naar de effecten van het plan HOV in 't Gooi op het verkeer in uw woonwijk. Hieruit is naar voren gekomen dat door het creëren van een extra aansluiting Mussenstraat - Weg over Anna's Hoeve de Anthony Fokkerweg wordt ontzien. Hier vindt geen relevante toename van verkeer meer plaats.	Ja, ter plaatse van de nieuwe aansluiting Mussenstraat - Verlegde Weg over Anna's Hoeve is de PIP grens aangepast en is de bestemming Verkeer geworden.

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
27	16	Tijdelijke overweg Mussenstraat "Vanuit het aspect geluid bezien is een toename te verwachten in de geluidbelasting op de woningen. Deze geluidbelasting wordt veroorzaakt door de toename in wegverkeer, maar met name door de alarmbellen van de hulpdiensten. Gezien de tijdelijkheid worden geen maatregelen getroffen aan het wegdek en/of de woningen. Een goede aanrijroute voor de hulpdiensten is van groot belang en prefereert in dit geval boven de verwachte hinder voor aanwonenden." We begrijpen dat een goede aanrijroute voor hulpdiensten van groot belang is. Toch een aantal kanttekeningen. 1} Hoe groot is de verwachte toename. In een ander stuk lezen we dat er minimaal 15 ambulances met spoed door deze straten zullen rijden. 2) Hoe groot zal de geluidsbelasting worden? Moeten wij al buurt rekening houden dat we regelmatig gewekt zullen worden door loeiende sirenes in de nacht?	De tijdelijke overweg is noodzakelijk vanuit maatschappelijk belang, enige vorm van geluidhinder is hierbij helaas niet te voorkomen. De overlast zal overeenkomen met de overlast die bewoners die in de buurt van een ziekenhuis of brandweerkazerne wonen, ervaren. Het is op voorhand onbekend hoeveel hulpdiensten uitrukken. In het akoestisch onderzoek is er, op basis van informatie van brandweer en ziekenhuis, van uitgegaan dat dagelijks ca. 15 hulpdiensten gebruik maken van de tijdelijke overweg. Niet alle ritten zullen echter uitgevoerd worden door wagens met een sirene.	Nee
27	17	Dit is wel een straat wat een aanlooproute is voor veel mensen met kinderen omdat deze naar de riebeek galerij toe willen voor dagelijkse boodschappen ook zitten er veel kinderen op de naburige school. Met andere woorden het is de hele dag een drukke aanlooproute voor vaders/moeders met kinderen. Deze maken met de kindervagen veelal gebruik van de autoweg simpelweg omdat er auto's op de stoep geparkeerd staan. Hierdoor wordt het looppad voor mensen met kindervagen of gehandicapten te smal en moet men noodgedwongen uitwijken naar de geasfalteerde autoweg waar straks de hulpdiensten met hoge spoed doorheen zullen rijden. Hoe denkt om te gaan met deze veiligheidsaspecten?	De zienswijze is ruimtelijk niet relevant voor het inpassingsplan, omdat deze ziet op handhaving door de gemeente. Overigens merken wij op dat het aspect veiligheid (in zijn algemeenheid, maar uiteraard ook ten aanzien van de tijdelijke overweg over het spoor en de omliggende straten) verder wordt uitgewerkt in het BLVC-plan (BLVC = Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie).	Nee
27	18	3) Dan nog de tijdsperiode. 2.5 jaar is dan wel een hele lange periode voor deze gevaarlijke situatie en de ervaring leert dat het wel langer gaat duren dan 2.5 jaar. Is er dan een vorm van compensatie? Als we 2 a 3 keer per nacht gewekt worden in de buurt dan blijft er van goede nachtrust weinig over.	De tijdelijke overweg zal in gebruik zijn gedurende de bouw van de onderdoorgang Oosterengweg. Er wordt uitgegaan van een bouwperiode van 2 tot 3 jaar. Het aspect veiligheid (in zijn algemeenheid, maar uiteraard ook ten aanzien van de tijdelijke overweg over het spoor en de omliggende straten) wordt verder uitgewerkt in het BLVC-plan. U kunt na vaststelling van het PIP een planschadeclaim indienen, mocht u van oordeel zijn dat sprake is van schade als gevolg van de realisatie van de HOV-baan. Overigens is planschade altijd een tegemoetkoming en niet een volledige schadeloosstelling. Verder kennen wij de Regeling Nadeelcompensatie; schade die voortvloeit uit het handelen van de provincie kan voor vergoeding in aanmerking komen. Verantwoordelijkheid voor eventuele bouwschade of onrechtmatige daad schade anderszins ligt bij de aannemer.	Nee
27	19	Permanente afsluiting Mussenstraat door de bouw van de Tunnel op de Oosterengweg. Dan zit er in het bovenstaande plan nog een permanente factor in betreffende verkeersdoorstroming die bijna niet in uw documentatie benoemd word. De T-splitsing bij het spoor van de mussenstraat en de Oosterengweg zal volledig worden afgesloten door de komst van de tunnel op de Oosterengweg. Hierdoor ontstaat er met name in de wijk Liebergeren met name de verbinding Liebergerweg en de Mussenstraat een compleet nieuwe verkeerssituatie met allerlei gevolgen van dien: 1) De verkeersdrukte zal op de Liebergerweg alleen maar toenemen en zodoende ook het aantal gevallen van te hard rijden. Dit is al jaren een probleem met alle gevolgen van dien. Diverse zware ongelukken zijn al voorgekomen en het is simpelweg wachten op het eerste dodelijke slachtoffer. 2) De mussenstraat die aan de Liebergerweg aansluit zal niet alleen overspoelt worden door aan en af rijden van hulpdiensten maar zo ook een toename van vrachtverkeer en personenvervoer die naar het bedrijven terrein De Werf moeten en de Arendsstraat. 3) De Merelstraat waarbij de (Vracht)auto's en hulpdiensten de wijk weer moeten verlaten aanzien het beginstuk van de Liebergerweg eenrichtingsverkeer is zal zwaar onder druk komen te staan door verkeersdrukte.	Het klopt dat de verkeerssituatie ter plaatse van de Mussenstraat en de Oosterengweg zal wijzigen als gevolg van de aanleg van de onderdoorgang Oosterengweg. De gebruiksmogelijkheden van de Mussenstraat worden als gevolg van de ontwikkelingen beperkt. Verkeer dat nu nog gebruikt maakt van de aansluiting Mussenstraat zal naar verwachting grotendeels uitwijken naar de aansluitingen Liebergerweg en Merelstraat en Anthony Fokkerweg. Hierdoor ontstaat er een procentuele toename van verkeer door de Liebergerweg (en Merelstraat). Beide wegen hebben hoofdzakelijk een verblijfsfunctie (erftoegangswegen). Naar aanleiding van de zienswijzen is aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de toename van verkeer in de straten van de Vogelbuurt en de ontsluiting van het Venetapark. In bijlage 18 bij het PIP is over dit onderzoek gerapporteerd. Naar aanleiding van dit onderzoek is het plan aangepast. In het aangepaste plan is een aansluiting Mussenstraat - Verlegde Weg over Anna's Hoeve opgenomen. Door deze aansluiting kan vrachtverkeer direct de wijk verlaten. Het verkeer over de Anthony Fokkerweg Noord neemt af en het verkeer op de andere wegen zal minder toenemen. Door deze aansluiting ontstaat er een betere verdeling van verkeer over de wijk. Het verkeer in het zuidelijke gedeelte kan ook zuidelijk, via de nieuwe aansluiting, de wijk verlaten. De berekende intensiteiten op de wegen in de wijk blijven acceptabel.	Ja, ter plaatse van de nieuwe aansluiting Mussenstraat - Verlegde Weg over Anna's Hoeve is de PIP grens aangepast en is de bestemming Verkeer geworden..

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
27	20	Al dit bovenstaande legt een grote druk op de wijk en komt de leefbaarheid van de wijk niet ten goede. Dit is niet door directe gevolgen van de HOV maar door indirecte gevolgen. Wij krijgen straks al het (vracht)verkeer en hulpdiensten door een kinderrijke wijk heen. In zowel de Liebergerweg als de Mussenstraat liggen geen verkeersdrempels of andere middelen om het verkeer langzamer te doen rijden. De wegen nodigen uit tot hoge snelheden. Heeft de provincie en/of de gemeente hier al een visie op?	Zie de beantwoording onder 27.19.	Ja, ter plaatse van de nieuwe aansluiting Mussenstraat - Verlegde Weg over Anna's Hoeve is de PIP grens aangepast en is de bestemming Verkeer geworden.
27	21	Het bodemonderzoek. U stelt het volgende in uw documentatie "Het uitgevoerde bodemonderzoek geeft aan dat er weliswaar sprake is van verdachte locaties en noodzakelijke saneringen, maar deze zijn van dien aard dat de vaststelling van het provinciaal inpassingsplan mogelijk is vanuit het onderdeel bodem. In het kader van de vergunningverlening kan nader onderzoek op dit punt plaatsvinden." Het is algemeen bekend dat in de wijk Liebergen en Anna's Hoeve zwaar verontreinigd zijn. Hoe erg weet niemand eigenlijk. Er is in het verleden wel bodemonderzoek gedaan maar op zeer marginale basis. Hoe wordt hier mee omgegaan? Wat zijn de gezondheidsrisico's voor de omgeving? Als u zware verontreiniging vindt stelt u de omgeving dan op de hoogte en worden er adequate maatregelen genomen? Hier vind ik niks over terug in uw documentatie? Want de stoffen die er tot nu toe al gevonden zijn kunnen zeer schadelijk zijn voor de mens en met name zwakkeren (zoals kinderen en ouderen) zeker als deze bloot worden gesteld aan lucht of opdrogen en als stofdeeltjes vervliegen. Door het woordje weiswaaijn uw documentatie op te nemen krijgen wij het idee dat er vrij luchtig over wordt gedacht terwijl er grote risico's verbonden zijn voor de omgeving.	Uiteraard nemen wij het onderdeel bodem serieus mee in de planvorming. Inmiddels zijn verkennende bodemonderzoeken uitgevoerd op het gehele tracé. Deze zijn verwerkt in het inpassingsplan. We voeren onze werkzaamheden uit conform de hiervoor geldende wet- en regelgeving (onder meer de Wet bodembescherming). Dit betekent dat maatregelen genomen worden indien risicovolle situaties zich voordoen. Gezondheidsrisico's voor de omgeving worden niet verwacht. We zijn namelijk wettelijk verplicht maatregelen te treffen om mogelijke blootstelling aan schadelijke stoffen te voorkomen.	Nee
27	22	De bereikbaarheid tijdens de aanleg van de tunnel. "Omdat de aanleg van een tijdelijke weg over het terrein van Tergooi en Anna's Hoeve tijdens de aanleg van de tunnel Oosterengweg zeer kostbaar bleek, wordt nog gezocht op welke manier tijdens de aanlegfase verkeersproblemen kunnen worden voorkomen door verkeersmaatregelen. Het is van belang dat er voldoende maatregelen worden getroffen. Deze verkeersmaatregelen kunnen buiten het PIP om worden genomen." Op beide informatie dagen kregen we hierover geen concrete informatie. We kregen zelfs te horen dat er zelfs een kans bestaat dat er helemaal geen overweg komt. Dat zou voor heel veel mensen grote risico's opleveren omdat deze toch afhankelijk zijn van de zorg in het Ziekenhuis ter Gooi. Maar ook de werkende mens word het onmogelijk gemaakt om de A27 te bereiken. Hilversum zal dan veranderen in een verkeerschaos. We hebben het in 2015 al meegemaakt voor een half jaar. Het was een complete verkeerschaos. Heel Hilversum stond vast. Het college van B&W te Hilversum bagatelliseerde het maar verkeersdeelnemers deden er rustig een uur over om Hilversum te verlaten of om binnen te komen. Het lijkt mij dan ook verstandig om dit probleem eerst te tackelen voordat u met de werkzaamheden begint. Nogmaals 2,5 jaar is een hele lange periode. Zijn hier al concrete ideeën over en zijn er al onderzoeken geweest wat de 2,5 jaar afsluiting voor Hilversum gaat betekenen? Met name voor de bewoners die in Hilversum-Oost wonen?	Voordat wordt gestart met de uitvoering van het project zal een bereikbaarheidsplan worden opgesteld, waarin maatregelen worden opgenomen die er voor moeten zorgen dat de doorstroming van het verkeer zo veel mogelijk wordt gewaarborgd. Deze maatregelen worden voorafgaand aan de realisatie van het project uitgevoerd. Een tijdelijke (spoorweg)overgang ter plaatse van de Mussenstraat, die uitsluitend door nood- en hulpdiensten en langzaam verkeer gebruikt mag worden, maakt onderdeel uit van het HOV project.	Nee
27	23	Ik hoop u hierbij voldoende te hebben geïnformeerd. Mijn excuses voor het slechte schrijven. Dit document is in een zeer kort tijdsbestek geschreven. Ik had gaarne het één en ander willen toelichten en meer de verdieping in te gaan. Mocht u de mogelijkheid bieden om de bovenstaande zienswijze nader toe te lichten dan zou ik daar gaarne gebruik van willen maken.	Volgens een uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 13 juli 2011, 201004516/1/H1, voorziet de uniforme openbare voorbereidingsprocedure niet in een recht voor degenen die zienswijzen hebben ingediend om te worden gehoord respectievelijk een nadere mondelinge toelichting op de zienswijze te geven. Uw schriftelijk aangedragen punten hebben we in deze nota van beantwoording behandeld.	nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
28	1	Stop / dit plan op een donkere plek. Niemand wil de HOV en zeker geen weg dwars over Anna's Hoeve en voor onze deur.	De wegen in het Gooi raken vol. Als er nu niet nagedacht wordt over de bereikbaarheid van het Gooi in de toekomst, dan slibt het wegennetwerk steeds verder dicht. Daarom wordt er geïnvesteerd in openbaar vervoer en zo gezorgd voor een betrouwbare verbinding tussen mensen en plekken. De HOV-baan zorgt er voor dat de R-NET bussen vaak, op tijd en filevrij kunnen blijven rijden. Ook het overige verkeer in het Gooi profiteert, want er komt meer ruimte voor automobilisten en fietsers. Voor bewoners kan er hinder ontstaan tijdens en na de bouw. De busbaan en de verlegde weg worden uiteraard zo goed mogelijk ingepast om te voldoen aan de wettelijke normen. Het is mogelijk dat ten gevolge van de aanleg van project HOV in 't Gooi bewoners en/of bedrijven schade lijden. In bepaalde gevallen komt de schade die als gevolg van de realisatie van het project optreedt voor vergoeding in aanmerking. U kunt na vaststelling van het PIP een planschadeclaim indienen, mocht u van oordeel zijn dat sprake is van schade als gevolg van de realisatie van de HOV-baan. Overigens is planschade altijd een tegemoetkoming en niet een volledige schade-loosstelling. Verder kennen wij de Regeling Nadeelcompensatie; schade die voortvloeit uit het handelen van de provincie kan voor vergoeding in aanmerking komen. Verantwoordelijkheid voor eventuele bouwschade of onrechtmatige daad schade anderszins ligt bij de aannemer. U suggereert verder dat het project zorgt voor aantasting van de natuur bij Anna's Hoeve. Wij delen deze mening niet. De natuur bij Anna's Hoeve ondervindt op dit moment een barrière bij de spoorlijn en bij de Weg over Anna's Hoeve. Het project maakt de aanleg van een ecoduct over de spoorlijn mogelijk, waardoor dieren zich tussen het Gooi en de Utrechtse Heuvelrug kunnen verplaatsen. Begin 2015 heeft de Hilversumse gemeenteraad besloten de Weg over Anna's Hoeve te verleggen. Het project maakt deze verlegging mogelijk, waardoor er een robuuste ecologische verbinding ontstaat en de recreatiemogelijkheden in het gebied worden versterkt.	Nee
29	1	De bundeling van trein-, bus- en lokaal autoverkeer in het voorgestelde oost-west tracé zal een geconcentreerde uitstoot van fijn stof opleveren welke, afgezien van de overschrijding van de wettelijke toegestane voorkeurswaarde geluidshinder voor woonwijken, door de intensiteit van de drie verkeersstromen gezamenlijk een vrijwel continu karakter hebben.	We hebben het onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd conform de wettelijke richtlijnen en eisen. De bus- en autoroute zijn in het model opgenomen en toetsing aan de normen heeft plaatsgevonden. Het onderzoek toont aan dat voldaan wordt aan de geldende normen. U noemt tevens de treinverbinding. Echter, doordat de trein elektrisch is aangedreven stoot deze geen fijn stof of andere luchtverontreinigende stoffen uit.	Nee
29	2	Onbegrijpelijk voor de stichting is dat er niet gekozen is voor een traject langs de Soestdijkerstraatweg en langs het te vernieuwen en te vergroten ziekenhuis Ter Gooi. Juist omdat het nieuwe ziekenhuis een belangrijke regionale functie heeft zou de verhoogde verkeers- en parkeerdruk door de directe bereikbaarheid vanuit de bus aanzienlijk teruggebracht kunnen worden.	Wij hebben in 2010 verschillende tracé alternatieven nader laten onderzoeken, hierbij is gekeken naar vervoerwaarde, exploitatiewaarde, kosten en ruimtelijke inpassing. Het huidige voorkeurs-tracé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best uit dit onderzoek. Uit dit onderzoek is ook gebleken dat inpassing van een vrije busbaan langs de Soestdijkerstraatweg lastig is, dit maakt dat de bus hier moet meerijden met het overig verkeer. Dit geldt ook voor de route over het ziekenhuisterrein, deze route is lastig inpasbaar waardoor meerijden met het verkeer noodzakelijk is. Het huidige voorkeurs-tracé is goed inpasbaar. In het PIP is geen afslag opgenomen vanaf de busbaan in de richting van het Tergooi ziekenhuis, maar deze aftakking is wel opgenomen in het bestemmingsplan Monnikenberg. De realisatie van deze aftakking valt buiten de scope van het project HOV in 't Gooi. Na realisatie van de aftakking kunnen in de toekomst bussen ook bij de ingang van het toekomstige ziekenhuis stoppen.	Nee
29	3	De stichting beschouwt de voorgestelde compensatie bij het AZC terrein Crailo voor de duizenden bomen die gerooid zullen moeten worden ten behoeve van het tracé HOV als volstrekt onvoldoende, geen structurele bijdrage aan natuurontwikkeling en niet relevant gelet op de onzekere planontwikkeling rondom het gehele deelgebied Crailo.	De aantasting van zowel het NNN als areaal aan bos wordt gecompenseerd conform de hiervoor geldende wet- en regelgeving. Een en ander is uitgewerkt in het Compensatieplan bomen en natuur (bijlage 16 bij het PIP). Door het gebied bij Crailo als natuur te bestemmen wordt de garantie gegeven dat dit deel van Crailo als natuur wordt ingericht.	Nee
29	4	De voorgestelde natuurbrug zou een veel geringere overspanning krijgen en dus goedkoper zijn als alleen het spoor zou worden overkluisd.	Het ecoduct dient naast het spoor ook de Verlegde Weg over Anna's Hoeve en de HOV baan te overspannen. Zowel de busbaan als de Verlegde Weg over Anna's Hoeve liggen parallel aan het spoor.	Nee
29	5	Er zijn veel meer infrastructurele werken (viaducten, op- en afritten, bredere natuurbrug, geluidsschermen, enz.) nodig dan het tracé met een eenvoudige af/oprit ter hoogte van de Soestdijkerstraatweg.	Het huidige voorkeurs-tracé maakt een fly-over over de verlegde weg over Anna's Hoeve en het spoor noodzakelijk. Hiermee ontstaat wel de snelste verbinding naar het station van Hilversum waardoor het voorkeurs-tracé de hoogste vervoers- en exploitatiewaarde heeft. Daarnaast is het tracé goed inpasbaar in de omgeving. Het ecoduct is een reeds gepland project in het rijksprogramma ontsnippering. Door de uitvoering van dit ecoduct te combineren met de aanleg van de busbaan en verlegde weg over Anna's Hoeve wordt de ruimtelijke inpassing geoptimaliseerd. Uit ons onderzoek is gebleken dat het tracé langs de Soestdijkerstraatweg lastig inpasbaar is, dit maakt dat de bus hier moet meerijden met het overig verkeer.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
29	6	Overigens schaaft de stichting zich geheel achter de zienswijze die door de Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve al eerder naar voren is gebracht met het door haar voorgestelde alternatieve tracé voor de HOV tussen de A27 en de Van Linschotenlaan, mede vanwege de betere bereikbaarheid van het ziekenhuis Ter Gooi, de minder ingrijpende infrastructurele werken, de snellere realisering van de HOV en de aanzienlijk lagere kosten.	Zie onze beantwoording onder 29.2.	Nee
30	1	Hierbij willen wij van de gelegenheid gebruik maken een zienswijze in te dienen over het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan Plan Hoogwaardig Openbaar Vervoer in 't Gooi, ten aanzien van bijlage 2, "Verkeersgegevens", paragraaf 2.3 "Openbaar Vervoer". In de haalbaarheidsstudie naar HOV 't Gooi is voor 'de situatie na 2020 met HOV' uitgegaan van het lijnennet in 2013, waarbij de oorspronkelijke buslijn 109 (Bussum-Laren-Eemnes-Hilversum) was opgeknipt in twee afzonderlijke delen, namelijk lijndeel 109 (Bussum-Laren (Singer) en lijndeel 119 (Eemnes-Hilversum). Hierdoor was er geen busverbinding meer tussen Laren (Singer) en Eemnes. Wij hechten eraan te vermelden dat het bovenstaande uitgangspunt niet klopt met de feitelijke situatie van dit moment. Sinds 2014 is de lijnvoering van bus 109 namelijk weer hersteld tot één busverbinding over het volledige oorspronkelijke traject (ook tussen Laren en Eemnes) om, aldus de provincie: "hiermee een heldere dienstregeling te bieden en een betere bereikbaarheid van het Tergooi ziekenhuis vanuit Laren en Eemnes, een betere bereikbaarheid van het College De Brink in Laren vanuit Bussum en een betere bereikbaarheid van station Naarden-Bussum vanuit Laren en Eemnes en deze lijn beter te kunnen laten feederen vanuit Laren op R-net lijn 320 bij Blaricum Tergooi ziekenhuis".	U heeft inderdaad gelijk dat de aangehaalde informatie verouderd is. Wij hebben dit aangepast in de rapportage in bijlage 2. Overigens heeft dit geen verdere consequenties voor de conclusies uit het onderzoek.	Nee
30	2	Graag zouden wij om bovengenoemde redenen zien dat buslijn 109 over het volledige traject, ook tussen Laren en Eemnes, gehandhaafd blijft. En voorts om het voor en na transport van de HOV halte A27 Eemnes/Laren te kunnen verzorgen, waarmee positief wordt bijgedragen aan de vervoerwaarde van HOV in 't Gooi.	Uw vraag heeft geen betrekking op het inpassingsplan HOV in 't Gooi zelf, maar op ander openbaar vervoer in de regio. Op dit moment zijn er geen voornemens om de lijnvoering of frequentie van lijn 109 ingrijpend te wijzigen. Wij onderkennen het belang van lijn 109 voor de bereikbaarheid van de gemeenten, maar kunnen niet geheel uitsluiten dat zich in de toekomst ontwikkelingen aandienen die een aanpassing van het lijnennet noodzakelijk maken.	Nee
31	1	Clënten zijn eigenaar van de percelen met de daarop gevestigde bedrijfspanden gelegen op en rondom het bedrijventerrein Liebergerweg/Venetapark, welk terrein wordt ontsloten door de Oosterengweg: • Van Heerdt Motoren VOF is eigenaar van het perceel Oosterengweg 8; • Van Vugt Onroerend Goed BV is eigenaar van het perceel Oosterengweg 32/32a; • de heer R.D.J. Bonnema is eigenaar van het perceel Oosterengweg 34; • Karl Dungs B.V. is eigenaar van het perceel Oosterengweg 36; • Buhl Beheer BV is eigenaar van het perceel Oosterengweg 38; en • De Vries Beheer B.V. is eigenaar van het perceel Oosterengweg 40. Het bedrijventerrein Liebergerweg/Venetapark is gelegen aan de zuidelijke uitvalsweg naar de A27 en is in de huidige situatie zeer gemakkelijk te bereiken (zie ook de conclusie van het rapport van Arcadis, 'Hilversum - Oosterengweg, bereikbaarheid Venetapark en aanliggende bedrijven', 17 februari 2015, Bijlage 1 [bijlage 1, zie zienswijze]. Ook de zichtfunctie van het bedrijventerrein is momenteel optimaal. De percelen van cliënten zijn gelegen in de onmiddellijke nabijheid van deelproject 6 van het ontwerp PIP: "Oosterengweg". In dit deelgebied zal de nieuwe HOV-baan naast de bestaande spoorbaan worden aangelegd en zal de Oosterengweg via een tunnel onder de spoorbaan en de HOV-baan worden doorgeleid. De tunnel zal worden gerealiseerd ter plaatse van de huidige (gelijkvloerse) kruising van de Oosterengweg met de spoorbaan.	Wij hebben kennis genomen van het rapport van Arcadis, 'Hilversum - Oosterengweg, bereikbaarheid Venetapark en aanliggende bedrijven', d.d. 17 februari 2015. De conclusie van het rapport van Arcadis is dat in de huidige situatie de bedrijven op het Venetapark goed zijn te bereiken en dat de beide in de rapportage aangehaalde alternatieven (via de Liebergerweg en via de Mussenstraat) geen gelijkwaardige toegangsweg bieden voor het Venetapark en aanliggende bedrijven in het kader van bereikbaarheid. Deze conclusie op zich is juist. Om de bereikbaarheid ten aanzien van de bedrijven op het Venetapark zo optimaal mogelijk te laten zijn is door de projectorganisatie een ander, derde, alternatief uitgewerkt. Deze variant, ontsluiting via het IFF-terrein in combinatie met een aansluiting Mussenstraat - Verlegde Weg over Anna's Hoeve, is opgenomen in het PIP. Wij zijn van mening dat de in het PIP opgenomen ontsluitingsroute via het IFF-terrein een goede bereikbaarheid van het Venetapark garandeert.	Nee
31	2	Clënten kunnen zich met het ontwerp PIP niet verenigen. Clënten maken zich zorgen over de gevolgen van het ontwerp PIP voor de omgeving en voor de Oosterengweg en het Venetapark in het bijzonder. Zo heeft het ontwerp PIP grote gevolgen voor de verkeersstructuur ter hoogte van de Oosterengweg. 10. De grootste zorgen van cliënten zijn de bereikbaarheid van hun percelen en de daarop gevestigde bedrijven tijdens en na de aanleg van deelproject 6, en de daarmee samenhangende verkeersveiligheid. Als gezegd volgt uit de toelichting op het ontwerp PIP dat het bedrijventerrein Venetapark tijdens en na de aanleg van de tunnel niet langer bereikbaar is en op een andere wijze zal moeten worden ontsloten. Hiertoe is met het ontwerp PIP voorzien in een nieuwe weg over het IFF-terrein. Clënten achten deze nieuwe weg echter ontoereikend, en menen bovendien dat deze weg zal leiden tot verkeersonveilige situaties. Clënten zullen hun standpunt hierna verder toelichten.	Om een goede bereikbaarheid met grotere voertuigen te realiseren zal er een nieuwe toegangsweg vanaf de Liebergerweg worden aangelegd, (gedeeltelijk) over het IFF-terrein. Het Venetapark zal in de toekomst worden ontsloten via deze nieuwe weg. Via de nieuwe toegang zullen de bedrijven op het Venetapark een directe aansluiting krijgen op de Liebergerweg en de hoofd-verkeersstructuur van Hilversum. Bij het ontwerpen van de nieuwe weg over het IFF-terrein is rekening gehouden met de door de eigenaren opgegeven maatgevende voertuigen. Daarnaast zal een aansluiting worden gerealiseerd van de Mussenstraat op de Verlegde Weg over Anna's Hoeve. Verkeer vanaf het Venetapark kan het bedrijventerrein ook via deze route verlaten.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
31	3	Implementatie van het ontwerp heeft aanzienlijke gevolgen op de omgeving en op de situatie op en rondom de percelen van cliënten. De in artikel 3:2 Awb neergelegde zorgvuldigheidseis, alsmede het rechtszekerheidsbeginsel brengen in dat kader met zich dat in de toelichting van het ontwerp PIP duidelijk moet worden gemaakt wat de concrete gevolgen van dit project zijn voor de directe omgeving en de percelen van cliënten. De inhoud van het ontwerp PIP brengt voor cliënten echter een grote mate van rechtsonzekerheid met zich. Meer in het bijzonder is voor cliënten niet duidelijk wat de effecten van het onderhavige ontwerp zijn op (onder meer): • de bereikbaarheid en ontsluiting van de percelen van cliënten; • de zichtbaarheid van de percelen van cliënten; • de afstand van de ontwikkelingen tot de percelen van cliënten; • de gevolgen van de realisering van de tunnel voor de verkeerssituatie en verkeersveiligheid rondom de percelen van cliënten; • de bereikbaarheid en uitstraling van 'het gebied rondom de percelen van cliënten tijdens en na de realisering van de HOV-lijn en de tunnel; en • de door cliënten te lijden schade als gevolg van het ontwerp PIP. Cliënten verzoeken Provinciale Staten ('PS') hierover in het licht van de zorgvuldigheid alsnog meer inzicht te geven, te meer nu het ontwerp PIP een grote impact heeft op de omgeving, de verkeerssituatie en de bereikbaarheid ter plaatse.	Het PIP is tot stand gekomen na uitgebreid onderzoek en uitgebreide consultatie van belanghebbende partijen binnen het onderzoeksgebied. Zowel op politiek/bestuurlijk niveau als op het niveau van overige belanghebbenden (burgers/bedrijven) is intensief contact geweest om de verschillende belangen in het gebied te inventariseren en daarmee op gepaste wijze invulling te geven aan het ontwerp en de inpassing van HOV in 't Gooi. Wij zijn van mening dat het besluit op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen. Er wordt in het Gooi al lang gesproken over de komst van een HOV baan. De colleges in de regio hebben zich eind 2006/ begin 2007 uitgesproken voor verder onderzoek naar een HOV baan tussen Huizen en Hilversum onder regie van de provincie. Dat was het begin van de zogenoemde 'studiefase'. In deze fase zijn onder andere studies uitgevoerd naar vervoerwaarde om nut en noodzaak van het project aan te tonen en naar haalbaarheid. Daarnaast zijn onderzoeken naar vier tracévarianten gedaan. Deze en andere onderzoeken zijn in te zien op www.hovinhetgooi.nl. Eind 2011 is het definitieve voorkeurstacé vastgesteld door - in eerste instantie - de Stuurgroep HOV (met daarin de deelnemende gemeenten), daarna door de afzonderlijke gemeenteraden en vervolgens door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. In juli 2012 is vervolgens door PS het besluit over het tracé genomen. Hierover is gecommuniceerd via diverse persberichten, www.hovinhetgooi.nl en de elektronische nieuwsbrief. Tijdens de planfase is het tracé verder uitgewerkt en hebben we de omgeving nauw betrokken tijdens een consultatietraject, dat per gemeente werd georganiseerd (2013). Omwonenden en belanghebbenden zijn per brief uitgenodigd voor de verschillende bijeenkomsten. De verkregen input is verzameld en voorzien van een reactie. Hiervoor zijn per gemeente reactienota's opgesteld (zie hiervoor www.hovgooi.nl). Het ontwerp is op basis van de opgehaalde reacties waar mogelijk aangepast. De input heeft geleid tot diverse optimalisaties. In de fase daarna zijn we door middel van zogenoemde keukentafelgesprekken in gesprek gegaan met de omgeving, waarbij is ingezoomd op de tijdelijke bouwsituatie en eindsituatie. Het ontwerp PIP is conform afdeling 3.4 Awb ter inzage gelegd en er is conform het gestelde in de Awb kennis gegeven van het ontwerp PIP in bijvoorbeeld lokale huis aan huis bladen. Daarnaast zijn er informatieavonden georganiseerd waarbij belanghebbenden/omwonenden met medewerkers van het project in gesprek konden gaan. Middels het indienen van de zienswijzen konden burgers en belanghebbenden opmerkingen en aanmerkingen op het ontwerp PIP inbrengen, die - waar mogelijk dan wel nodig - hebben geleid tot aanpassing van het plan. U geeft in uw zienswijze aan dat de concrete gevolgen van het project voor uw cliënten niet duidelijk waren aangegeven in het ontwerp PIP. Dit is een terecht punt. Naar aanleiding van uw zienswijze hebben we een extra notitie aan het PIP toegevoegd, genaamd 'Zichtbaarheid en bruikbaarheid bedrijven omgeving'. Voor deze notitie hebben we kaartmateriaal laten opstellen met rijroutes, niet alleen ten aanzien van uw cliënten maar ook ten aanzien van een aantal andere bedrijven in de omgeving. U vindt de notitie Zichtbaarheid en bereikbaarheid bedrijven in bijlage 23.	Nee
31	4	Als gezegd vrezen cliënten dat hun percelen tijdens en na de aanleg van de tunnel niet langer (goed) bereikbaar zijn. In de plantoelichting staat dat vanwege de aanleg van de tunnel een nieuwe ontsluiting dient te worden gerealiseerd voor het bedrijventerrein Venetapark. Na realisatie van de tunnel is het Venetapark namelijk alleen nog te bereiken via de parallelweg waar ook het doorgaande (brom)fietsverkeer gebruik van maakt. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is de menging van vrachtverkeer en langzaam verkeer op de parallelweg ongewenst (p. 14 en 28 toelichting en bijlage 15 bij het ontwerp PIP: Grontmij, HOV 't Gooi, deelproject 5, 6 & 7, notitie parallelweg Oosterengweg, 26 augustus 2015). In de plantoelichting staat dat de alternatieve ontsluiting van het Venetapark zal worden gerealiseerd door de aanleg van een nieuwe weg over het IFF-terrein (p. 29 plantoelichting): 'Uitgangspunt bij het ontwerp van deze nieuwe weg is om een balans te vinden tussen voldoende ruimte voor de vrachtwagens en een zo beperkt mogelijk ruimtebeslag. Onder andere hierom is voorzien in een versmalling tot 3,5 m., die gepasseerd kan worden door middel van verkeerslichten. Om het hoogteverschil (ca 1,5 m) in het dwarsprofiel te overbruggen tussen de nieuwe ontsluitingsweg en het huidige maaiveld worden er kerende constructies toegepast ter beperking van het ruimtebeslag.'	De ontsluitingsweg is ontworpen voor een trekker-oplegger met een lengte van 18,75 m. De ontsluitingsweg zal zo dicht mogelijk tegen de kadastrale grens tussen het IFF-terrein en de appartementen komen te liggen, met als uitgangspunt zo min mogelijk ruimtebeslag op het terrein van IFF. Wij hebben geen reden om aan te nemen dat de bedrijven op het Venetapark als gevolg van de aanleg van de onderdoorgang Oosterengweg niet langer (goed) bereikbaar zullen zijn. Voor een nadere uitwerking van de situatie ter plaatse van de Oosterengweg en het Venetapark wordt verwezen naar het Beeldkwaliteitsplan, dat te vinden is op de website van het project, www.hovgooi.nl en bijlage 17. Het Beeldkwaliteitsplan zal onderdeel uitmaken van het contract met de aannemer, in het kader van het PIP dient het te worden beschouwd als indicatief document. Het deel van de Oosterengweg aan de noordzijde van het spoor en naast de onderdoorgang zal worden ingericht als een straat voor éénrichtingsverkeer. Vanaf de rotonde Liebergerweg zal hoofdzakelijk bestemmingsverkeer het gebied inrijden aan de westzijde van de onderdoorgang. Vrachtverkeer voor de aanwezige bedrijven en overig autoverkeer zal aan de westzijde van de onderdoorgang blijven rijden en via de Mussenstraat het gebied uitrijden. De breedte van de ruimte is aan deze zijde van de onderdoorgang zo gekozen dat er genoeg manoeuvreerruimte is voor het vrachtverkeer. De aannemer dient de nieuwe ontsluitingsweg via het IFF-terrein eerst op te leveren, alvorens de Oosterengweg ten noorden van het spoor wordt afgesloten.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
31	5	De tekening op p. 29 van de toelichting en figuur 3 uit bijlage 15 zouden de alternatieve ontsluiting van het Venetapark moeten illustreren/verduidelijken. Cliënten menen dat deze tekening lastig tot niet te lezen is en hen daarom geen duidelijkheid biedt over de aanleg en het tracé van de nieuwe ontsluitingsweg. Cliënten kunnen daarom moeilijk beoordelen welke gevolgen deze alternatieve ontsluiting heeft voor de (verkeers)situatie op en rondom hun percelen. In het kader van de zorgvuldigheid verzoeken cliënten PS om een beter leesbare, grotere versie van voornoemde schetsen en een nadere toelichting op de gevolgen van deze nieuwe weg voor hun percelen. Vooruitlopend daarop merken cliënten nu vast op dat zij, gelet op het volgende, ernstig betwijfelen of deze alternatieve ontsluitingsweg een toereikende oplossing biedt voor de bereikbaarheid van hun percelen. In Bijlage 15 staat dat de alternatieve ontsluiting via het IFF-terrein op de Liebergerweg een verkeersveiliger oplossing is dan voornoemde parallelweg, maar dat deze ontsluiting ook niet ideaal is ter plaatse van de kruising Liebergerweg - Oosterengweg.	In bijlage 23 bij het PIP zijn kaartjes opgenomen waarop de bereikbaarheid van de bedrijven met rijlijnen is aangegeven (in zowel de tijdelijke situatie, tijdens de bouwfase van de onderdoorgang Oosterengweg, als de eindsituatie). Ook is in deze bijlage nader ingegaan op de aspecten zichtbaarheid en bruikbaarheid. Zie verder ook de beantwoording onder 31.4. Wij zijn van mening dat de ontsluiting van het Venetapark via het IFF-terrein op de Liebergerweg een voldoende (verkeers)veilige oplossing biedt.	Nee
31	6	Voor de aanleg van deze alternatieve ontsluitingsweg is bovendien onteigening noodzakelijk, nu IFF heeft aangegeven niet bereid te zijn medewerking te verlenen aan de aanleg van de weg over haar gronden. Onteigening zal leiden tot vertraging, en voorts is onduidelijk of er überhaupt nog middelen beschikbaar zijn om de onteigening te kunnen voldoen (zie ook paragraaf IV. 13 inzake uitvoerbaarheid hierna).	Zowel in de planning als in de raming van de kosten voor grondverwerving is rekening gehouden met mogelijke onteigeningsprocedures.	Nee
31	7	Onduidelijk is hoe PS de bereikbaarheid van de percelen van cliënten wil garanderen zolang de weg over het IFF-terrein niet kan worden aangelegd. Dit klemte te meer nu er een alternatieve ontsluiting van het Venetapark mogelijk is, een mogelijkheid die cliënten ook aan de Woningbouwcorporaties De Alliantie en Dudok Wonen, de gemeente Hilversum en de Provincie hebben voorgelegd: • Verkoop kavels Oosterengweg 32, 34, 36, 38 en 40 aan projectontwikkelaar; • Wijziging bestemming naar "Wonen"; • Ontwikkeling woningen volgens bijgaande schets (Bijlage 2); • Het terrein verhuren ten behoeve van het werkterrein voor de tunnelbouw; • Verkoop sociale woningen aan woningcorporatie. Door voornoemde partijen is in beginsel positief en meedenken op dit voorstel gereageerd. Het verbaast cliënten daarom dat er over dit alternatief niets terug te vinden is in de ontwerp PIP.	Hoewel het buiten de scope van het project HOV in 't Gooi valt, volgen we de ontwikkelingen op het Venetapark met interesse. De (financiële) haalbaarheid van deze plannen is echter onzeker, waardoor hier niet op voorgesteld kan worden in de huidige plannen. Vanuit het project worden de beoogde ontwikkelingen echter niet onmogelijk gemaakt.	Nee
31	8	Onduidelijk is wat de gevolgen van het ontwerp PIP en de aanleg van de tunnel zijn voor de verkeerssituatie rondom de percelen van cliënten. Zo kan op basis van de informatie in de toelichting niet worden vastgesteld wat de concrete gevolgen en de impact van het ontwerp PIP zijn op de verkeersintensiteiten, de verkeersveiligheid, de verkeersdoorstroming en de bestaande en de toekomstige wegenstructuur rondom de percelen van cliënten.	De percelen van cliënten blijven bereikbaar, zowel in de tijdelijke situatie als in de eindsituatie. Zie verder de beantwoording onder 31.4 en 31.5.	Nee
31	9	Naast zorgen over de bereikbaarheid, hebben cliënten tevens zorgen over de gevolgen voor de verkeersveiligheid, nu uit het ontwerp PIP en bijlage 15 blijkt dat de mogelijke (alternatieve) ontsluitingswegen niet ideaal zijn. Zoals ook is aangegeven in het ontwerp PIP, is deze alternatieve weg erg smal (p. 29), terwijl er veel vrachtverkeer van en naar de bedrijven gebruik van zal moeten maken.	Zoals al is aangegeven is de ontsluitingsweg ontworpen voor een trekker-oplegger met een lengte van 18,75 m. Een dergelijke trekker-oplegger is een representatief type voertuig; een en ander is voortgekomen uit de stakeholder-overleggen waarin naar voren is gekomen dat vrachtwagens die de bedrijven in het Venetapark bevoorraden een maximale lengte hebben van 18,75 m. De ontsluitingsweg zal zo dicht mogelijk langs het IFF-terrein worden gelegd. Mede om een goede balans te vinden tussen voldoende ruimte voor de vrachtwagens en een zo beperkt mogelijk ruimtebeslag op het terrein van IFF is voorzien in een versmalling tot 3,5 m, die gepasseerd kan worden door middel van verkeerslichten.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
31	10	Zoals ook is aangegeven in het ontwerp PIP, is deze alternatieve weg erg smal (p. 29), terwijl er veel vrachtverkeer van en naar de bedrijven gebruik van zal moeten maken. In dat kader merken cliënten op dat de verkeerstellingen die ten grondslag liggen aan Bijlage 15 (p. 1) onjuist zijn. In de week van 28 oktober 2014 heeft een visuele verkeerstelling plaatsgevonden, terwijl in die week nauwelijks tot geen verkeer plaatsvond naar Oosterengweg 32/32a omdat de toenmalige huurder van Van Vugt Onroerend Goed B.V., Imbema, de bedrijfsactiviteiten sinds eind 2013 gestaakt heeft. De heer Van Vugt heeft hierover e-mail contact gehad met de heer Van Dijk van de Provincie Noord-Holland (Bijlage 3). Naar aanleiding daarvan is de verkeerstelling op 2 juli 2015 aangepast met daarin opgenomen een aangepaste verkeersprognose naar het pand van Van Vugt Onroerend Goed BV. Bij deze aanpassing is echter ten onrechte uitgegaan van te lage getallen (zie ook bijgevoegde mail van de heer Van Vugt van 10 augustus 2015, bijlage 4), namelijk 70 in plaats van 125 vrachtwagens per week.	In de Grontmij rapportage 'Visuele en elektronische tellingen, Oosterengweg Hilversum', d.d. 2 juli 2015 is (pag. 5) aangegeven dat in de situatie dat het pand aan de Oosterengweg 32/32A wel in gebruik zou zijn geweest, het totale verkeer ongeveer 35% hoger zou liggen: ca. 70 vrachtauto's per week (in plaats van 51). De notitie Venetapark (bijlage 17 bij het PIP) is gebaseerd op de Grontmij rapportage van 2 juli 2015, maar in de notitie Venetapark is abusievelijk uitgegaan van 51 vrachtauto's naar het Venetapark per week (i.p.v. 70). Wij hebben de notitie Venetapark laten aanpassen (zie notitie Venetapark, d.d. april 2016). De conclusies van het onderzoek wijzigen evenwel niet; ook indien zou zijn uitgegaan van 70 vrachtwagens naar het Venetapark is de conclusie dat na aanleg van de onderdoorgang Oosterengweg de ontsluiting van het bedrijventerrein via het IFF-terrein verkeersveiliger is dan ontsluiting van het bedrijventerrein via de Oosterengweg. Daarnaast merken wij het volgende op. Zowel in de mail van 18 december 2014 als in de mail van 10 augustus 2015 wordt gesteld dat voor de bedrijven aan de Oosterengweg 32/32A (75 i.p.v. 55) en Oosterengweg 34 en 36 (55 i.p.v. 51) tezamen uitgegaan moet worden van 130 vrachtwagens per week (en niet 125, zoals is aangegeven in de zienswijze). Deze laatste getallen kunnen wij niet afleiden uit de Grontmij rapportage van 2 juli 2015. De Grontmij rapportage gaat uit van 51 vrachtwagens per week als gemiddeld aantal vrachtwagens voor alle bedrijven op het Venetapark tezamen en niet van 51 vrachtwagens voor alleen Oosterengweg 34 en 36. Voor ons is niet duidelijk waar het getal 130 c.q. 125 vandaan komt.	Nee
31	11	Voorts zal, als gevolg van de aanleg van de tunnel en met de schaarse ruimte binnen het project, het voorterrein van cliënte Buhl Beheer BV - naast laden, lossen bij de roldeur en parkeren (9 auto's) - ook gebruikt worden om voor het vachtverkeer een in- en uitgang van het Venetapark te realiseren, deels over het voorterrein van Buhl Beheer BV. Echter in verband met het hoogteverschil van ca 60-70 cm van het terrein met het maaiveld, zullen de laad- en losplaats alsmede de parkeerplaatsen onbereikbaar worden. Laden en lossen bij het perceel van cliënte De Vries Beheer BV zal op de parallel-Oosterengweg moeten plaats vinden. Voor vrachtwagens terzijde van het pand is daarvoor geen mogelijkheid. Vanzelfsprekend heeft dit voor cliënten grote en onacceptabele gevolgen.	Het is onvermijdelijk dat enige vorm van overlast ontstaat tijdens de bouw van de onderdoorgang Oosterengweg, ook voor de bedrijven op het Venetapark. De percelen van de bedrijven op het Venetapark blijven echter bereikbaar en bruikbaar, zowel in de tijdelijke situatie als in de eindsituatie. Zie de beantwoording onder 31.5 en bijlage 23 bij het PIP. De bruikbaarheid van de percelen - die overigens in de huidige situatie niet optimaal is gezien de ligging van het bedrijventerrein (direct aan een doorgaande weg, ingeklemd tussen het spoor en woonbebouwing en nog eens doodlopend met weinig draairuimte) - zal als gevolg van de HOV-plannen enigszins wijzigen maar in grote lijnen gelijk blijven. De laad- en losplaats alsmede de parkeerplaatsen van Buhl Beheer BV blijven in de eindsituatie bereikbaar. Wel zal het uitrijdende vrachtverkeer vanaf het Venetapark richting Mussenstraat voor een klein deel gebruik maken van het terrein van Buhl Beheer BV. Ook in de tijdelijke situatie, tijdens de bouw van de onderdoorgang Oosterengweg, zijn de parkeerplaatsen en de laad- en losplaatsen bereikbaar voor personenauto's en bestelbussen. Vrachtwagens kunnen op de toegangsweg naar het Venetapark staan, direct naast de laad- en losplaats. Het klopt dat laden en lossen bij het perceel van De Vries Beheer BV gedurende de bouwfase van de onderdoorgang Oosterengweg op het doodlopende deel van de de parallelweg Oosterengweg moet plaatsvinden. Dit is inderdaad minder ideaal dan in de huidige situatie het geval is, maar ons inziens leidt dit niet tot onacceptabele gevolgen voor de bedrijfsvoering van De Vries Beheer BV. Bovendien is sprake van een tijdelijke situatie die alleen aan de orde is tijdens de bouw van de onderdoorgang en niet in de eindsituatie. Het bij het project betrokken ingenieursbureau verzamelt de diverse eisen ten behoeve van het BLVC-kader (BLVC = Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie). De uitvoerende marktpartij zal na gunning het BLVC-plan opstellen op basis van deze eisen. In dit plan wordt de bereikbaarheid van de percelen tijdens de bouwfase in detail uitgewerkt.	Nee
31	12	Tevens vrezen cliënten dat de bereikbaarheid voor de hulpdiensten wordt bemoeilijkt na de aanleg van de tunnel. Het verkeer rondom de tunnel zal vooral tijdens de spits minder goed doorstromen, nu de tunnel de enige route voor vrachtwagens is van Hilversum-Noord naar Zuid. Dit betekent dat er veel (vracht)verkeer door de tunnel zal moeten rijden, hetgeen, mede gelet op de smalle tunnel, zal gaan leiden tot opstoppen aan weerszijden van de tunnel. Dit wordt verergerd doordat aan de zuidzijde van de tunnel binnen 100 meter stoplichten zijn gepland en aan de noordzijde van de tunnel direct een rotonde is voorzien met veel afslaand vrachtverkeer en na 100 meter ook stoplichten. Het voorgaande zal leiden tot opstoppen hetgeen weer leidt tot verkeersonveilige situaties en langere aanrijtijden voor de hulpdiensten (bijvoorbeeld van het nabij gelegen ziekenhuis en brandweerkazerne) en het overige verkeer. Opstopping, onveilige situaties en langere aanrijtijden zijn uitermate onwenselijk op de oostelijke buitenring, waar de tunnel deel van uitmaakt.	Op dit moment is ter plaatse een overweg gelegen, die deel uitmaakt van de oostelijke buitenring van Hilversum. Deze overweg is regelmatig gesloten vanwege kruisend treinverkeer. Na oplevering van de onderdoorgang Oosterengweg is deze barrière er niet meer. De onderdoorgang Oosterengweg vormt een belangrijke aanvulling op het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum e.o. (IBP). Met de onderdoorgang wordt ook het laatste knelpunt van de Hilversumse ring opgelost. Hiermee wordt de doorstroming van het verkeer in de rest van de stad aanzienlijk verbeterd. Ook voor fietsers en voetgangers wordt het hier veiliger.	nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
31	13	In de "Halfjaarrapportage HOV in 't Gooi - februari t/m juli 2015" (hierna: "Halfjaarrapportage", p. 7) wordt over de aanrijtijden van en naar het ziekenhuis tijdens bouw het volgende opgemerkt: 'Voor nood- en hulpdiensten wordt met een tijdelijke overweg een voorziening aangelegd, die borgt dat de aanrijtijden van en naar het ziekenhuis gehaald worden.' Deze tijdelijke overweg komt uit op de smalle inrit van het bedrijvenpark "Oude Amersfoortseweg 249/253". Cliënten betwijfelen of dit een adequate aanrijroute voor de hulpdiensten vormt.	De locatie van de tijdelijke overweg (Mussenstraat) is bepaald in overleg met de nood- en hulpdiensten. In overleg met de diverse partijen wordt bekeken welke aanvullende verkeersmaatregelen noodzakelijk zijn om een adequate aanrijroute te realiseren.	Nee
31	14	Voorts is onduidelijk wie de kosten van deze tijdelijke overweg zal dragen. Die vraag is van belang nu de financiële uitvoerbaarheid van het project reeds onder druk staat	De kosten voor de tijdelijke overweg zijn reeds verwerkt in de kostenraming van het project.	Nee
31	15	Nu onduidelijk is wat de gevolgen van het ontwerp PIP zijn voor de verkeerssituatie rondom de percelen van cliënten, is tevens onduidelijk welke gevolgen dit heeft op de geluidssituatie [en de luchtkwaliteit] op en rondom de percelen van cliënten.	Wij hebben de geluidsbelasting van de nieuwe ontsluitingsweg berekend in het akoestisch onderzoek (bijlage 3 van de toelichting). In de paragrafen 4.5 en 5.6 wordt hierop ingegaan. Hieruit blijkt dat de ontwikkelingen geen nadelige gevolgen hebben voor de geluidssituatie.	Nee
31	16	Nu onduidelijk is wat de gevolgen van het ontwerp PIP zijn voor de verkeerssituatie rondom de percelen van cliënten, is tevens onduidelijk welke gevolgen dit heeft op [de geluidssituatie en] de luchtkwaliteit op en rondom de percelen van cliënten.	We hebben het onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd conform de wettelijke richtlijnen en eisen. Dit onderzoek richt zich op het gehele tracé van zowel busbaan als autowegen die bij dit project betrokken zijn. Het uitgevoerde onderzoek voldoet aan de geldende normen ten aanzien van luchtkwaliteit. In paragraaf 4.3.4 van het onderzoek luchtkwaliteit (bijlage 4 van de toelichting) wordt specifiek ingegaan op de berekende concentraties in de omgeving van de percelen van cliënten.	Nee
31	17	Uit de toelichting (p. 44) blijkt dat er door het project op enkele locaties in Hilversum parkeerplaatsen verdwijnen. Aan de zuidzijde van het spoor nabij de Oosterengweg verdwijnen door het project 24 parkeerplaatsen, die vooral zouden worden gebruikt door bewoners van de Oosterengweg en de omliggende straten en door bezoekers van het lokale winkelcentrum (p. 46). In overleg met de gemeente en vertegenwoordigers van de winkeliersvereniging is "een aantal mogelijke compensatiemogelijkheden geïnventariseerd" en de "verwachting is dat deze compensatiemogelijkheden voldoende ruimte bieden om de op te heffen parkeerplaatsen te compenseren" (p. 46 toelichting). Cliënten vrezen voor parkeeroverlast door het verdwijnen van de 24 parkeerplaatsen in de nabijheid van hun percelen. Cliënten menen dat uit het ontwerp PIP onvoldoende blijkt welke compensatiemogelijkheden voor de te verdwijnen parkeerplaatsen zullen worden ingezet, en dat tevens onvoldoende is onderzocht danwel inzichtelijk is gemaakt of en hoe deze mogelijkheden de verdwenen parkeerplaatsen zullen compenseren. Een enkele "verwachting" is onvoldoende, nu een concrete onderbouwing hiervan ontbreekt.	In relatie tot parkeren is van grof naar fijn gewerkt. Ten tijde van de bekendmaking van het ontwerp PIP stond vast dat er op de korte termijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn in het parkeerareaal van de gemeente Hilversum om de parkeerplaatsen die door het project komen te vervallen op te vangen. Destijds (december 2015) was echter onduidelijk of dit ook op de lange termijn (rekening houdend met andere geplande ontwikkelingen in de gemeente) mogelijk zou zijn. Het hiervoor benodigde aanvullende onderzoek is inmiddels afgerond. Uit het onderzoek blijkt dat zowel op de korte als de lange termijn voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is in het centrum van Hilversum om de parkeerplaatsen die door het project komen te vervallen op te vangen. Zie verder paragraaf 4.2 in de toelichting en de bijlagen 20 en 21.	Nee
31	18	In het ontwerp is niet ingegaan op de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels en de daarbij behorende Regeling. Onduidelijk is of de tunnel zoals deze is opgenomen in het ontwerp PIP kan voldoen aan deze Wet en Regeling en wat de gevolgen hiervan zijn voor het ontwerp PIP. Cliënten verzoeken PS hier in het licht van de zorgvuldigheid alsnog op in te gaan.	U verwijst naar een wet die niet van toepassing is op het PIP. De Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels (WARVW) is van toepassing op tunnels langer dan 250 meter (artikel 2). Aangezien er in het project geen sprake is van de aanleg van een tunnel langer dan 250 meter zijn de genoemde wet en regeling niet van toepassing.	Nee
31	19	Zoals in de plantoelichting is aangegeven ligt het plangebied deels binnen bestaand bebouwd gebied en deels binnen landelijk gebied. Op grond van artikel 14 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening ("Verordening") is verstedelijking, waaronder begrepen nieuwe infrastructuur, buiten bestaand bebouwd gebied niet toegestaan. In afwijking van dit verbod kan op grond van artikel 14 lid 2 jo. artikel 15 Verordening toch nieuwe verstedelijking buiten bestaand bebouwd gebied worden toegestaan indien de noodzaak is aangetoond en is aangetoond dat de beoogde verstedelijking niet door herstructureren, intensiveren, combineren of transformeren binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd. Tevens moet dan de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie in acht worden genomen. Cliënten menen dat met name de noodzaak van de verstedelijking onvoldoende is aangetoond. Cliënten verzoeken PS in het licht van de zorgvuldigheid en gelet op de Verordening alsnog in te gaan op de verhouding tussen de Verordening en het ontwerp PIP, en de noodzaak van de nieuwe verstedelijking binnen het landelijk gebied.	Het PIP voldoet aan het gestelde in de PRV (zie paragraaf 3.2.2 in de toelichting). Door het realiseren van het project ontstaat er een betere ontsluiting van de regio (zie ook paragraaf 1.2 van het PIP), waardoor er ook een verbeterde (economische) positie ontstaat. Tevens wordt voldaan aan de Provinciale Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. De realisatie van het PIP leidt niet tot effecten op de beschermde dan wel erkende bouwhistorische of historisch geografische waarden. Er is wel sprake van aantasting van enkele landschappelijke en cultuurhistorisch waardevolle elementen. Door de bundeling van infrastructuur blijft de aantasting evenwel beperkt. De toetsing aan de artikelen 14 en 15 van de PRV is verder uitgewerkt in bijlage 12. Voor een nadere onderbouwing van de noodzaak van het project HOV in 't Gooi wordt verwezen naar bijlage 19.	Nee
31	20	De onderzoeken waaruit zou blijken dat er sprake is van behoefte aan de nieuwe infrastructuur zijn bovendien verouderd en deels onjuist en achterhaald (de referentiesituatie is 2011), en zullen moeten worden geactualiseerd.	Wij zijn van mening dat de gegevens die gebruikt zijn ter onderbouwing van nut en noodzaak nog altijd actueel zijn. In het rapport Vervoerwaarde en exploitatie (bijlage 1 bij het PIP) is inderdaad 2010 als uitgangssituatie gebruikt. Maar relevant is vooral de vergelijking die in het rapport gemaakt wordt tussen de toekomstige situatie in 2020 met HOV en de toekomstige situatie in 2020 zonder HOV in 't Gooi. Mede naar aanleiding van uw zienswijze hebben we het rapport Vervoerwaarde en exploitatie aangepast. Voorts is in bijlage 19 een nadere onderbouwing van de noodzaak van het project HOV in 't Gooi opgenomen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
31	21	In het ontwerp is niet ingegaan op (de vereisten uit) de Wegenverordening van de Provincie Noord-Holland en de gevolgen daarvan voor het ontwerp PIP. Cliënten verzoeken PS daar in het licht van de zorgvuldigheid en gelet op de Wegenverordening alsnog op in te gaan.	De provinciale wegenverordening (Wegenverordening Noord-Holland 2015) bevat bepalingen omtrent aanleg, instandhouding en bruikbaarheid van provinciale wegen in Noord-Holland en omtrent de vrije, veilige en vlotte afwikkeling van het verkeer daarover. Het project HOV in 't Gooi omvat de aanleg van een HOV busbaan en het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve. De provinciale wegenverordening is van toepassing op de (aanleg van de) busbaan. Zowel bij het verder uitwerken van het ontwerp van de busbaan als bij de realisatie ervan zal rekening worden gehouden met de bepalingen uit de wegenverordening van Noord-Holland. De wegenverordening op zichzelf heeft geen gevolgen voor het PIP; in het PIP wordt de busbaan planologisch vastgelegd. De wegenverordening van Noord-Holland is niet van toepassing op het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve. De huidige Weg over Anna's Hoeve is een gemeentelijke weg en ook de Verlegde Weg over Anna's Hoeve zal een gemeentelijke weg zijn.	Nee
31	22	In de plantoelichting (p. 52-54) staat dat het reëel is dat de benodigde ontheffingen op grond van een wettelijk belang uit de Flora- en faunawet ('Ffw') zullen worden verleend. In de toelichting wordt echter niet onderbouwd waarom met het onderhavige project een belang als bedoeld in de Ffw zou worden gediend. Cliënten menen daarom dat onvoldoende is onderbouwd of verlening van de benodigde ontheffingen reëel is, reden waarom het ontwerp PIP niet uitvoerbaar is.	Wij hebben in de Ecologische effectbepaling (bijlage 5 van de toelichting) in paragraaf 3.4 aangegeven op welke gronden ontheffing ingevolge de Flora- en faunawet kan worden verleend. Op basis van de Ecologische effectbepaling, het mitigatieplan en voor de diverse soorten opgestelde werkprotocollen wordt een ontheffingsaanvraag ingediend bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. De ontheffing wordt aangevraagd op grond van belang e (dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten).	Nee
31	23	In de plantoelichting (p. 58) staat dat in het kader van de vergunningverlening voor het gehele tracé een verkennend bodemonderzoek moet worden uitgevoerd (asbest) met het oog op de toekomstige graafwerkzaamheden. Uit het vooronderzoek bodem (bijlage 8 bij het ontwerp) wordt geconcludeerd dat tijdens de aanleg van de HOV-baan in deelgebied 6 met een aantal locaties rekening dient te worden gehouden bij bijvoorbeeld eventuele graaf- en bemalingswerkzaamheden. Zo zijn ter hoogte van de Oosterengweg 44 bijmengingen met puin waargenomen, waardoor deze locatie verdacht is voor de aanwezigheid van asbest. Ook liggen een aantal locaties met grondwaterverontreinigingen in de buurt van het tracé van deelgebied 6: de locaties Liebergerweg 72-76, Oude Amersfoortseweg 99, Arendstraat/Mussenstraat, Liebergerweg riool en Liebergerweg 200-310. Cliënten vernemen graag wat de gevolgen zijn van deze bodemverontreinigingen voor de percelen van cliënten. Ook vernemen cliënten graag welke gevolgen het ontwerp PIP heeft voor deze locaties en de bodem nabij de percelen van cliënten.	Uit het verkennend bodemonderzoek (Grontmij, d.d. 22-10-2015) is naar voren gekomen dat er maximaal lichte verontreinigingen met PAK zijn aangetoond in de bovengrond ter hoogte van het geplande HOV tracé. In de ondergrond zijn geen verontreinigingen aangetoond. In het grondwater zijn wel sterke verontreinigingen aangetoond die gerelateerd kunnen worden aan voormalige bedrijfsactiviteiten ter hoogte van Oosterengweg 38. Voor het uitvoeren van de werkzaamheden ter hoogte van de onderdoorgang wordt in het rapport geadviseerd om een deelsaneringsplan voor de grondwaterverontreiniging op te stellen aangezien er sprake zal zijn van bemaling tijdens de werkzaamheden. De aangetoonde verontreinigingen hebben geen directe gevolgen voor de percelen van de cliënten. Eerder uitgevoerde bodemonderzoeken ter hoogte van de Oosterengweg 38 en 40 zijn beoordeeld als voldoende onderzocht. Indien werkzaamheden (bouwen/graven) of functiewijzigingen op de locaties zelf gaan plaats vinden dient de situatie opnieuw beoordeeld te worden en dient mogelijk aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd te worden.	Nee
31	24	In de plantoelichting (p. 60) staat dat de cultuurhistorische en landschappelijke verkenning (bijlage 11 ontwerp PIP) laat zien dat er binnen deelgebied 6 geografische elementen voorkomen die niet zijn aangegeven op de provinciale of gemeentelijke waardekaarten, maar wel van waarde zijn. Zo blijkt uit de verkenning dat "specifieke, voor de kap van bomen ter plaatse van de Oosterengweg, compensatie ter plaatse van de kruising met de Oude Amersfoortseweg kansen biedt de historische beplantingstructuur te herstellen" (p. 43). Ook uit de vormvrije merbeoordeling (bijlage 13, p. 28), blijkt dat met voornoemde waarden zoveel mogelijk rekening gehouden dient te worden. In het ontwerp PIP is echter niet toegelicht hoe PS voornemens is deze kap van bomen te compenseren en de historische beplantingstructuur te herstellen, en of en hoe dit in het PIP zal worden gewaarborgd. In het kader van de zorgvuldigheid verzoeken cliënten PS hier alsnog op in te gaan.	Het detailniveau van de het huidige ontwerp van de onderdoorgang Oosterengweg is nog onvoldoende om exact te kunnen bepalen welke bomen in de buurt van de onderdoorgang moeten worden gekapt. Er is wel een eerste inventarisatie gedaan; deze is opgenomen in bijlage 13 bij het PIP. Er is inmiddels ook een compensatieplan opgesteld (bijlage 16). Volgens de geldende regelgeving van de gemeente Hilversum moeten alle bomen die binnen de bebouwde kom worden gekapt, worden herplant zo dicht mogelijk bij de locatie van de gevelde bomen. Is herplant niet mogelijk dan is een financiële compensatie mogelijk. Het plein op de kruising van de Oude Amersfoortseweg en Oosterengweg krijgt geen groen bestemming, maar de bestemming Verkeer. Binnen deze bestemming zijn onder meer parkeerplaatsen en groenvoorzieningen mogelijk. De (gedeeltelijk groene) aankleding van het plein is geborgd door middel van het Beeldkwaliteitsplan, waarin bomen zijn voorzien ter plaatse van het plein. Overigens is in de Cultuurhistorische en landschappelijke verkenning (bijlage 12 bij het PIP) aangegeven dat de historische bomenstructuur langs de Oude Amersfoortseweg als zodanig niet zal worden aangetast als gevolg van de herinrichting van de Oosterengweg.	Nee
31	25	Ten behoeve van het project is een bomeninventarisatie uitgewerkt (bijlage 12 bij het ontwerp PIP). Cliënten kunnen hieruit echter niet afleiden of er bomen op of in de nabijheid van hun percelen gekapt moeten worden, wat daarvoor de voorwaarden dan wel vereisten zijn en wat de gevolgen van het ontwerp PIP zijn op bomen op of in de nabijheid van hun percelen. Cliënten verzoeken PS hier in het licht van de zorgvuldigheid alsnog op in te gaan en deze gevolgen inzichtelijk te maken.	Uit bijlage 1 bij het bomeninventarisatierapport (bijlage 12 bij het PIP), de Overzichtskaart bomen en bosvakkens, blijkt dat in de nabijheid van de betreffende percelen 18 bomen zijn geïnventariseerd (boomnummers 1 t/m 7, en (langs de Oosterengweg) 122, 128, 130, 132, 135, 136, 140 t/m 143 en 145). Het klopt dat nog niet exact bekend is hoeveel bomen uiteindelijk daadwerkelijk worden gekapt; dit zal duidelijk worden in de realisatiefase van het project. Omdat alle bomen binnen de projectgrenzen zijn geïnventariseerd, is er wel een overzicht van de maximale hoeveelheid te kappen bomen. In het bomeninventarisatierapport respectievelijk het Compensatieplan bomen en natuur (bijlage 16 bij het PIP) is aangegeven hoeveel bomen (maximaal) worden gekapt, welke bomen dit zijn, hoeveel bomen zullen worden herplant en waar dit zal gebeuren (binnen dan wel buiten het project). Kappen, herplanten en compenseren gebeurt - in de realisatiefase, door de aannemer - conform de daartoe geldende regels van de APV van de gemeente Hilversum.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
31	26	Uit de vormvrije mer beoordeling (bijlage 13) volgt dat voor de ontwikkeling van het ontwerp PIP momenteel de watertoetsprocedure wordt doorlopen met het waterschap Amstel, Gooi en Vecht & Waternet en dat in dit kader de volgende aandachtspunten naar voren zijn gebracht (p. 31): • Gevolgen grondwaterverontreiniging tijdens aanleg van de tunnels (drainage); • Grondwater: Op diverse delen van het tracé zijn maatregelen nodig om voldoende ontwateringsdiepte voor de weg te creëren. Dit als gevolg van het dempen van het Laarderwasmeer; • Tunnels: hoe om te gaan met de aanwezige verontreinigingen, nadere detaillering ter voorkoming blokkeren grondwaterstroming; • Ecoduct: Voorkomen erosie en handhaven watercapaciteit van de nabijgelegen vijver. In het kader van de zorgvuldigheid verzoeken cliënten PS in te gaan op voornoemde aandachtspunten en de gevolgen daarvan voor het ontwerp PIP, en meer in het bijzonder de aanleg van de tunnel en de percelen van cliënten.	In bijlage 7 behorend bij de toelichting van het PIP zijn de resultaten van de Watertoets nader beschreven. Het waterschap heeft ingestemd met deze watertoets. Voor het inpassingsplan zijn de wateraspecten zodoende voldoende beschreven. In de ontwerpfasie die volgt op het inpassingsplan worden de verschillende wateraspecten verder uitgewerkt.	Nee
31	27	Volgens de plantoelichting (p. 72) is de PIP financieel uitvoerbaar: ‘Provinciale Staten hebben op 3 februari 2014 besloten in te stemmen met de bestuursovereenkomst en het geld beschikbaar te stellen voor de verdere voorbereiding en uitvoering van het project HOV in 't Gooi. Voor het project is een bedrag van in totaal €107 miljoen gereserveerd. Dit bedrag bestaat uit provinciale-, gemeentelijke- en rijksmiddelen en is opgenomen in de samenwerkingsovereenkomst met de gemeenten. Met het tekenen van deze overeenkomst is dit bedrag voor het project HOV in 't Gooi beschikbaar gesteld. Hierin is ook rekening gehouden met eventuele planschades.’ Cliënten betwijfelen echter of deze conclusie juist is. In de Halfjaarrapportage (p. 5) staat dat uit de nieuwe kostenprognose blijkt dat de financiële kaders van het project onder druk staan: ‘De prognose van de totale projectkosten d.d. 31 juli 2015 is EUR 114 miljoen. In deze prognose is een bedrag van EUR 13,6 miljoen voor risico's en onvoorziene gebeurtenissen opgenomen. De kostenprognose is EUR 6,7 miljoen boven het taakstellende budget van EUR 107,3 miljoen. De toename is onder meer het gevolg van een langere doorlooptijd van het project en meerkosten voor benodigde grondverwerving. Kostenbesparende maatregelen zijn in onderzoek.’	Het gerapporteerde tekort is op basis van voorziene risico's en verwachte maatregelen. De genoemde punten zijn hierin reeds verwerkt. Er zijn daarnaast risicoreserveringen per deelproject en algemeen aangebracht. Bovenop het door u genoemde taakstellende budget van € 107,3 miljoen hebben Provinciale Staten bijna € 11 miljoen extra gereserveerd voor indexering en excessieve kosten door grondverwerving. Het bedrag van € 118,25 miljoen is het maximaal beschikbare budget dat naar verwachting ruim voldoende zal zijn om het project te realiseren.	Nee
31	28	Voorts is nog steeds onduidelijk of de gemeenten Huizen en Blaricum hun medewerking aan het project zullen verlenen (ter illustratie leggen cliënten een artikel over uit de Gooi en Eemlander van 29 december 2015, bijlage 5). Uit de Halfjaarrapportage volgt dat daarom nog onzeker is of het project in zijn geheel tot stand komt. Het gevolg zou zijn dat de HOV-lijn niet tot stand komt. Dit heeft gevolgen voor de uitvoerbaarheid van het ontwerp PIP. Zo staat in de Halfjaarrapportage (p. 6): ‘In de stuurgroep van 13 mei 2015 is geconcludeerd dat er nog geen overeenstemming was over de verdere aanpak van de deelprojecten in Huizen en Blaricum. Om te voorkomen dat de voortgang van de andere deelprojecten daardoor in de knel zou komen, heeft de stuurgroep voorgesteld het PIP op te splitsen. De deelprojecten 1-3 worden dan, zodra duidelijkheid is over hoe verder, via een aparte planologische procedure voorbereid.’ Verderop in de Halfjaarrapportage wordt gesteld dat het hele project geschaad kan worden door en afhankelijk is van de medewerking van de gemeenten Huizen en Blaricum (p. 9): ‘Het proces van bestuurlijke besluitvorming naar aanleiding van het gezamenlijk onderzoek met de gemeente Huizen en Blaricum kan het (bestuurlijk) draagvlak schaden voor dit deelproject en in het verlengde daarvan voor het hele project. Ondanks het feit dat er een overeenkomst getekend is, kan dit partijen er toe doen besluiten om het project vroegtijdig te beëindigen.’	Zoals bekend onderzoekt de gemeente Huizen al enige tijd op welke wijze zij invulling wil geven aan het begrip HOV in haar gemeente. Over nut en noodzaak van hoogwaardig openbaar vervoer in de regio is geen discussie. Dit wordt in alle collegeprogramma's onderschreven, ook in die van de colleges van Huizen en Blaricum. Om te voorkomen dat de ingebruikname van de busbaan door de onzekerheid in Huizen naar achteren zou schuiven, is in 2015 besloten het PIP in 2 fasen uit te voeren. Met het nu voorliggende PIP ('fase 1') worden de benodigde maatregelen in Hilversum en Laren mogelijk gemaakt. In een volgende fase, die zal starten zodra er duidelijkheid en overeenstemming is met betrekking tot Huizen en Blaricum, zullen de benodigde maatregelen daar mogelijk gemaakt worden middels een apart PIP of gemeentelijke bestemmingsplannen.	Nee
31	29	Bovendien betwijfelen cliënten of de tunnel bij de Oosterengweg technisch uitvoerbaar is. In ieder geval is onvoldoende aangetoond dat op de voorziene locatie voldoende ruimte is om de bouw van een twee-laags tunnel in een smalle ruimte te realiseren. Voorts is onduidelijk hoe het vervuilde water, dat zal worden opgepompt bij de aanleg van de tunnel, geloozd zal worden.	De HOV-organisatie heeft de onderdoorgang Oosterengweg door 2 verschillende ingenieursbureaus laten uitwerken op haalbaarheid en maakbaarheid. Beiden geven aan dat de onderdoorgang maakbaar en haalbaar is. Daarnaast heeft de HOV-organisatie in januari 2015 een expert-sessie georganiseerd met verschillende experts op het gebied van ondergronds bouwen. Doel van de expertsessie was om de maakbaarheid en haalbaarheid te toetsen. Uitkomst is dat de experts aangeven dat de onderdoorgang Oosterengweg in 2-laagse uitvoering maakbaar en haalbaar is. Bij het lozen van (grond)water dat vrijkomt bij de aanleg van de onderdoorgang, zal worden voldaan aan de geldende wet- en regelgeving op het gebied van bemaling en lozing. Indien niet kan worden voldaan aan de lozingsnormen zal het water niet (ongezuiverd) worden geloozd.	Nee
31	30	Gelet op het voorgaande betwijfelen cliënten of het ontwerp PIP (financieel) uitvoerbaar is. Graag ontvangen zij op dit punt een nadere toelichting van PS.	Zie onze beantwoording onder 31.27.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
31	31	Tijdens de aanleg van de tunnel zullen de percelen van cliënten nagenoeg niet bereikbaar zijn (zie hiervoor ook het rapport van Arcadis, Bijlage 1 bij deze zienswijze). Dit klemte te meer nu de aanleg ca. 960 werkdagen in beslag zal nemen (dit blijkt uit het document "Doorlooptijden en voornaamste werkzaamheden Oosterengweg Noord, gepresenteerd tijdens de informatie avond van 16 februari 2015, bijlage 6). Over deze uitvoeringsfase wordt in het ontwerp PIP echter onvoldoende duidelijkheid geboden. Zo is onduidelijk hoe het autoverkeer en het vrachtverkeer tijdens de bouw zal worden omgeleid. Ook is onduidelijk hoe het bouw materiaal en de graafmachines ten behoeve van de aanleg van de tunnel zullen worden aangevoerd en opgeslagen tijdens de bouw, terwijl het gebied dan nagenoeg niet bereikbaar zal zijn. In het gepresenteerde tunnel bouwplan wordt langs en op de geplande tunnel geen enkele voorziening getroffen ten behoeve van de nodige werkruimte, opslagruimte, stalling van (graaf)machines en bouwketen die nodig zullen zijn bij de bouwrealisering (in ieder geval bij de bouw van de diepwanden van 20 meter diep). Dit zal voor cliënten tot onaanvaardbare overlast leiden. Ook uit de Halffaarrapportage blijkt dat de tijdelijke maatregelen die moeten worden genomen om de verkeershinder tijdens de bouw te beperken nog zeer onzeker zijn (p. 7): Er is onderzoek gedaan naar mogelijke tijdelijke maatregelen om gedurende de bouw van het project de verkeershinder te beperken. Uit dit onderzoek is gebleken dat de oostelijke ring van Hilversum, de Oosterengweg, gedurende ca. 2 tot 2,5 jaar afgesloten moet worden om de beoogde tunnel te kunnen realiseren. Tijdelijk een volledige omleiding realiseren is financieel niet haalbaar. De kosten hiervoor bedragen ca. EUR 6 miljoen. Samen met de gemeente Hilversum wordt gewerkt aan een maatregelenpakket gericht op het minimaliseren van de hinder als gevolg van het afsluiten van de Oosterengweg. Deze maatregelen zijn gericht op verbetering van de doorstroming op de overige wegen in Hilversum en de mogelijkheden om met behulp van mobiliteitsmaatregelen mensen te stimuleren om via een andere route, op een ander tijdstip of met een ander vervoermiddel te gaan reizen. Voor nood- en hulpdiensten wordt met een tijdelijke overweg een voorziening aangelegd, die borgt dat de aanrijtijden van en naar het ziekenhuis gehaald worden. In het kader van de zorgvuldigheid verzoeken cliënten PS om nader in te gaan op de maatregelen die tijdens de uitvoeringsfase zullen worden genomen, en op de gevolgen die deze maatregelen zullen hebben voor (de bereikbaarheid van) de percelen van cliënten.	Het is onvermijdelijk dat enige vorm van overlast ontstaat tijdens de bouw van de onderdoorgang Oosterengweg, ook voor de bedrijven op het Venetapark. De percelen van de bedrijven op het Venetapark blijven echter bereikbaar en bruikbaar, zowel in de tijdelijke situatie als in de eindsituatie. Zie bijlage 23 en met name de kaartjes daarin, waarop de bereikbaarheid van de bedrijven met rijlijnen is aangegeven. Op het aspect bruikbaarheid is nader ingegaan bij de beantwoording onder 31.11. Zoals al is aangegeven verzamelt het bij het project betrokken ingenieursbureau de diverse eisen ten behoeve van het BLVC-kader (BLVC = Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie), en zal de uitvoerende marktpartij na gunning het BLVC-plan opstellen op basis van deze eisen. In dit plan wordt de bereikbaarheid van de percelen tijdens de bouwfase in detail uitgewerkt. De door u genoemde vormen van schade kennen verschillende oorzaken en verschillende vergoedingssystematieken. De punten a t/m c lijken in eerste instantie planschade, hiervoor kan een tegemoetkoming worden aangevraagd op basis van de verordening Planschade Noord-Holland. Overigens is planschade altijd een tegemoetkoming en niet een volledige schadeloosstelling. Punt d is schade als gevolg van feitelijke uitvoeringswerkzaamheden, dergelijke schade valt onder de verantwoordelijkheid van de aannemer van het werk en kan worden geclaimd bij de aannemer van het werk. Punt e en f kunnen zowel vallen onder de eerder genoemde planschade, maar ook onder de regeling Nadeelcompensatie (op grond van deze regeling kan schade die voortvloeit uit het handelen van de provincie voor vergoeding in aanmerking komen), een daadwerkelijke claim kan hier meer inzicht in geven.	Nee
31	32	Voor zover cliënten kunnen vaststellen, leidt het ontwerp PIP tot schade voor cliënten. Daarbij denken cliënten in eerste instantie aan: a. waardedaling van het vastgoed; b. verslechtering van de verhuurbaarheid van het vastgoed en daarmee samenhangende daling van de te realiseren huuropbrengst; c. kosten voor de aanpassing van de percelen en daarop gelegen gebouwen en bouwwerken ter bestrijding van overlast; d. schade aan de percelen en daarop gelegen panden ten gevolge van de feitelijke uitvoeringswerkzaamheden (verzakking, scheurvorming etc); e. omzetzakelijke vermindering van de op de percelen gevestigde bedrijven; en f. noodzakelijke verplaatsing van de bedrijfsactiviteiten teneinde langdurige schade dan wel faillissement van bedrijven te voorkomen als gevolg van dusdanige verslechterde bereikbaarheid en overlast waardoor de normale bedrijfsuitoefening onmogelijk wordt. Graag vernemen cliënten hoe deze schade bij de vaststelling van het PIP zal worden meegenomen. Tevens ontvangen zij graag een kopie van het planschaderapport, voor zover dit door PS is opgesteld.	Wij zijn van mening dat het besluit weloverwogen en zorgvuldig tot stand is gekomen met een gedegen motivering. HOV in 't Gooi is een gezamenlijk regionaal project van de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren en de provincie Noord-Holland. ProRail, Het Goois Natuurreservaat en Rijkswaterstaat zijn als deelgenoten nauw betrokken bij het project. Sinds 2006 zijn er door de diverse colleges, gemeenteraden en het provinciale bestuur democratische besluiten genomen om de realisatie van HOV in 't Gooi mogelijk te maken. Dit laat onverlet dat er inderdaad ook tegenstanders zijn. Zie ten aanzien van het aspect zorgvuldigheid onze beantwoording onder 31.3. U geeft verder aan de zienswijze graag mondeling te willen toelichten. Volgens een uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 13 juli 2011, 201004516/1/H1, voorziet de uniforme openbare voorbereidingsprocedure niet in een recht voor degenen die zienswijzen hebben ingediend om te worden gehoord respectievelijk een nadere mondelinge toelichting op de zienswijze te geven. Uw schriftelijk aangedragen punten hebben we in deze nota van beantwoording behandeld. Artikel 3.46 Awb ziet er op toe dat de motivering het besluit moet kunnen dragen. Het moet gaan om het aspect van de juiste vaststelling van de feiten en het aspect dat de vaststelling van de feiten dient te leiden tot de genomen beslissing. Wij zijn van mening dat het besluit in alle opzichten voldoet aan een deugdelijke motivering. Bij het evenredigheidsbeginsel gaat het om een afweging van belangen. De vraag is aan de orde of wij in evenredigheid tot het voorliggende besluit hebben kunnen komen. Het voorliggende besluit is gepaard gegaan met een zorgvuldige afweging van belangen. Dit blijkt onder meer uit het betrekken van belanghebbenden, stakeholders en omwonenden bij de voorbereiding van het besluit. Wij zijn van oordeel dat het algemeen belang dat gediend is met een goede bereikbaarheid van de regio en daardoor de vooruitgang/ontwikkeling op maatschappelijk en economisch vlak, in dit geval doorslaggevend is.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
31	33	Op basis van het voorgaande concluderen cliënten dat vooralsnog geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Voorts is sprake van strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel, het evenredigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel. Namens cliënten verzoek ik PS deze zienswijze gegrond te verklaren en het ontwerp aan te passen met inachtneming van deze zienswijze, dan wel af te zien van de vaststelling daarvan. Graag maken cliënten gebruik van de mogelijkheid om deze zienswijze mondeling nader toe te lichten.	Wij zijn van mening dat het besluit wel overwogen en zorgvuldig tot stand is gekomen met een gedegen motivering. HOV in 't Gooi is een gezamenlijk regionaal project van de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren en de provincie Noord-Holland. ProRail, Het Goois Natuurreservaat en Rijkswaterstaat zijn als deelgenoten nauw betrokken bij het project. Sinds 2006 zijn er door de diverse colleges, gemeenteraden en het provinciale bestuur democratische besluiten genomen om de realisatie van HOV in 't Gooi mogelijk te maken. Dit laat niet onverlet dat er inderdaad ook tegenstanders zijn. Het Ontwerp PIP is tot stand gekomen na uitgebreid onderzoek en uitgebreide consultatie van belanghebbende partijen binnen het onderzoeksgebied. Zowel op politiek/bestuurlijk niveau als op het niveau van overige belanghebbenden (burgers/bedrijven) is intensief contact geweest om de belangen die in het gebied zijn te inventariseren en daarmee op gepaste wijze invulling te geven aan het ontwerp en de inpassing van HOV in 't Gooi. Wij zijn van mening dat het besluit op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen. Er wordt in het Gooi al lang gesproken over de komst van een HOV baan. De colleges in de regio hebben zich eind 2006/ begin 2007 uitgesproken voor verder onderzoek naar een HOV baan tussen Huizen en Hilversum onder regie van de provincie. Dat was het begin van de zogenoemde 'studiefase'. In deze fase zijn onder andere studies uitgevoerd naar vervoerwaarde om nut en noodzaak van het project aan te tonen en naar haalbaarheid. Daarnaast zijn onderzoeken naar vier tracévarianten gedaan. Deze en andere onderzoeken zijn in te zien op www.hovinhetgooi.nl . Eind 2011 is het definitieve voorkeurs tracé vastgesteld door - in eerste instantie - de Stuurgroep HOV (met daarin de deelnemende gemeenten), daarna door de afzonderlijke gemeenteraden en vervolgens door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. In juli 2012 is vervolgens door PS het besluit over het tracé genomen. Hierover is gecommuniceerd via diverse persberichten, www.hovinhetgooi.nl en de elektronische nieuwsbrief. Tijdens de planfase is het tracé verder uitgewerkt en hebben we de omgeving nauw betrokken tijdens een consultatietraject, dat per gemeente werd georganiseerd (2013). Omwonenden en belanghebbenden zijn per brief uitgenodigd voor de verschillende bijeenkomsten. Het ontwerp is op basis van de opgehaalde reacties waar mogelijk aangepast. De input heeft geleid tot diverse optimalisaties. De verkregen input is verzameld en voorzien van een reactie. Hiervoor zijn per gemeente reactienota's opgesteld (zie hiervoor www.hovgooi.nl). In de fase daarna zijn we door middel van zogenoemde keukentafelgesprekken in gesprek gegaan met de omgeving, waarbij is ingezoomd op de tijdelijke bouwsituatie en eindsituatie. Het ontwerp PIP is conform afdeling 3.4 Awb ter inzage gelegd en er is conform het gestelde in de Awb kennis gegeven van het ontwerp PIP in bijvoorbeeld lokale huis aan bladen. Daarnaast zijn er informatieavonden georganiseerd waarbij belanghebbenden/omwonenden met medewerkers van het project in gesprek konden gaan. Middels het indienen van de zienswijzen kunnen burgers opmerkingen en aanmerkingen op het ontwerp PIP inbrengen, die - waar nodig - aanleiding kunnen geven tot aanpassing van het plan. Indiener geeft verder aan dat de zienswijze graag mondeling te willen toelichten. Volgens een uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 13 juli 2011, 201004516/1/H1, voorziet de uniforme openbare voorbereidingsprocedure niet in een recht voor degenen die zienswijzen hebben ingediend om te worden gehoord respectievelijk een nadere mondelinge toelichting op de zienswijze te geven. Uw schriftelijk aangedragen punten hebben we in deze nota van beantwoording behandeld. Artikel 3.46 Awb ziet er op toe dat de motivering het besluit moet kunnen dragen. Het moet gaan om het aspect van de juiste vaststelling van de feiten en het aspect dat de vaststelling van de feiten dient te leiden tot de genomen beslissing. Wij zijn van mening dat het besluit in alle opzichten voldoet aan een deugdelijke motivering. Bij het evenredigheidsbeginsel gaat het om een afweging van belangen. De vraag is aan de orde of wij in evenredigheid tot het voorliggende besluit hebben kunnen komen. Met het voorliggende besluit is gepaard gegaan met een zorgvuldige afweging van belangen. Dit blijkt onder meer uit het betrekken van belanghebbenden, stakeholders en omwonenden bij de voorbereiding van het besluit. Wij zijn van oordeel dat het algemeen belang dat gediend is met een goed bereikbaarheid en de daardoor de vooruitgang/ontwikkeling op maatschappelijk en economisch vlak, in dit geval doorslaggevend is.	Nee
31	34	Bijlage 1 bij de zienswijze is een rapport van Arcadis, 'Hilversum - Oosterengweg, bereikbaarheid Venetapark en aanliggende bedrijven', 17 februari 2015. In dit rapport wordt o.a. de huidige situatie van het bedrijventerrein Venetapark beschreven.	Zie de beantwoording onder 31.1.	Nee
31	35	Bijlage 2 bij de zienswijze is een schetsplan tbv de herontwikkeling van Buhl en omgeving.	Parallel aan de PIP-procedure wordt de haalbaarheid van de herbestemming van de kavels Oosterengweg 32, 34, 36, 38 en 40 naar woningbouw verkend. Daarover zijn de bedrijven op het Venetapark in overleg met de gemeente Hilversum en de projectorganisatie HOV in 't Gooi (Provincie Noord-Holland). Zie verder onze beantwoording onder 31.7.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
31	36	Bijlage 3 bij de zienswijze is een mailwisseling tussen de heer Van Vugt, gemeente en projectorganisatie, betreffende de verkeerstellingen t.a.v. het Venetapark.	Zie de beantwoording onder 31.10.	Nee
31	37	Bijlage 4 bij de zienswijze is een mailwisseling tussen de heer Van Vugt, gemeente en projectorganisatie, betreffende de verkeerstellingen t.a.v. het Venetapark.	Zie de beantwoording onder 31.10.	Nee
31	38	Bijlage 5 bij de zienswijze is een artikel over uit de Gooi en Eemlander van 29 december 2015, om te illustreren dat nog steeds onduidelijk is of de gemeenten Huizen en Blaricum hun medewerking aan het project zullen verlenen.	Zie de beantwoording onder 31.28.	Nee
31	39	Bijlage 6 bij de zienswijze is het document "Doorlooptijden en voornaamste werkzaamheden Oosterengweg Noord", dat is gepresenteerd tijdens de informatie avond van 16 februari 2015.	De genoemde bijlage is tijdens de informatieavond op 16 februari 2015 getoond om de aanwezigheid een indicatie te geven van de mogelijke doorlooptijden en voornaamste werkzaamheden betreffende de bouw van de onderdoorgang Oosterengweg. Er wordt uitgegaan van een bouwperiode van 2 tot 3 jaar. De uiteindelijke uitvoeringsplanning wordt opgesteld door de uitvoerende marktpartij.	Nee
32	1	Ik meen dat het huidige plan voor het realiseren van een HOV-busbaan en het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve, zoals beschreven en weergegeven in het ontwerp PIP HOV in 't Gooi niet bijdraagt aan een goede en veilige toekomst van de gemeente Hilversum en haar bewoners. Bovendien meen ik dat dit plan het leef- en woonklimaat in Hilversum-Oost, bij de Oosterengweg en langs het Wandelpad aantast.	Wij zijn van mening dat het project HOV in 't Gooi bijdraagt aan de toekomst van Hilversum. Onderderzoeken die in het kader van dit project zijn uitgevoerd tonen aan dat de bereikbaarheid van de regio zal verslechteren, als er niks gedaan wordt. Door een toenemende mobiliteit en toenemende bevolkingsgroei zullen de verkeersknelpunten toenemen. Nu al is in Hilversum de verkeersdruk erg hoog, vooral in de spits. Dit project levert een bijdrage aan oplossingen om de verkeersdruk te verminderen en de bereikbaarheid te verbeteren. De onderzoeken die we in het kader van het PIP hebben laten uitvoeren hebben aangetoond dat nergers ter hoogte van het Wandelpad een overschrijding van de wettelijke normen optreedt. De onderdoorgang Oosterengweg zorgt voor een verbetering van de leefbaarheid ter plaatse van deze onderdoorgang omdat de geluidsbelasting voor de woningen ter hoogte van de onderdoorgang afneemt. Langs het Wandelpad wordt de busbaan ruimtelijk goed ingepast, er komt een zichtscherm langs de busbaan.	Nee
32	2	De economische uitvoerbaarheid van de exploitatie van HOV-bus en de HOV-busbaan is niet aangetoond. Er is nu reeds aangetoond dat er een enorm financieel tekort (nu reeds 6,7 miljoen) is.	Wij onderschrijven uw stelling dat de economische uitvoerbaarheid niet voldoende is aangetoond niet. Het gerapporteerde tekort is op basis van voorziene risico's en verwachte maatregelen. De genoemde punten zijn hierin reeds verwerkt. Er zijn daarnaast risicoreserveringen per deelproject en algemeen aangebracht. Het totaalbedrag van € 118,25 miljoen is het maximaal beschikbare budget dat naar verwachting ruim voldoende zal zijn om het project te realiseren. De uiteindelijke exploitatiekosten en opbrengsten van de buslijnen die over de busbaan gaan rijden zijn in deze fase niet gedetailleerd te berekenen. Te zijner tijd verrekent de provincie met de vervoerder op basis van Dienstregelingsuren (DRU, lees: exploitatiekosten). Op basis van een inschatting van de toekomstige DRU's en reizigerkilometers (lees: exploitatieopbrengsten) is in bijlage 1, rapport Vervoerwaarde en exploitatie, een indexcijfer van 1,02 berekend als indicator voor de verandering van de kostendeckingsgraad. De kostendeckingsgraad geeft de mate aan waarin de exploitatiekosten worden gedekt door de vervoersopbrengsten. Het indexcijfer 1,02 betekent dat de verwachting is dat de verhouding reizigerskilometers/DRU zal stijgen met 2%. Per saldo zal de exploitatie van de bus dus gunstiger worden. Een meer gedetailleerde berekening kan pas gemaakt worden als een compleet dienstregelingvoorstel voor de toekomstige situatie na realisatie HOV-plannen door de vervoerder is gemaakt.	Nee
32	3	De technische uitvoerbaarheid van het PIP is onvoldoende aangetoond. De technische uitvoerbaarheid heeft u niet aangetoond in de toelichting op het PIP. Dit is wel gebruikelijk en noodzakelijk bij het vaststellen van een PIP en een bestemmingsplan. De technische uitvoerbaarheid van de bouw van een 2-laags tunnel in een smalle ruimte heeft u niet aangetoond. U dient aan te tonen dat deze tunnel in 2 lagen kan worden aangelegd. U dient aan te tonen dat de bouwplek voldoende groot is om deze tunnel te kunnen bouwen. U heeft onvoldoende aangetoond, dat het technisch mogelijk is om verantwoord om te gaan met het vervuilde grondwater. U geeft niet aan hoe u het vervuilde water, dat opgepompt wordt bij de aanleg van de tunnel, binnen de regels die daarvoor zijn, zal lozen. U geeft niet aan hoe u rekening houdt met het Beheerplan 't Gooi, dat opgesteld is om de grondwaterverontreinigingen te beheersen.	De HOV-organisatie heeft de onderdoorgang Oosterengweg door 2 verschillende ingenieursbureaus laten uitwerken op haalbaarheid en maakbaarheid. Beiden geven aan dat de onderdoorgang maakbaar en haalbaar is. Daarnaast heeft de HOV-organisatie in januari 2015 een expert-sessie georganiseerd met verschillende experts op het gebied van ondergronds bouwen. Doel van de expertsessie was om de maakbaarheid en haalbaarheid te toetsen. Uitkomst is dat de experts aangeven dat de onderdoorgang Oosterengweg in 2-laagse uitvoering maakbaar en haalbaar is. Bij het lozen van (grond)water dat vrijkomt bij de aanleg van de onderdoorgang, zal worden voldaan aan de geldende wet- en regelgeving op het gebied van bemaling en lozing. Indien niet kan worden voldaan aan de lozingsnormen zal het water niet (ongezuiverd) worden geloosd. Op de grondwatersituatie in Hilversum (huidige en toekomstige) is ingegaan in de watertoets (bijlage 7 bij het PIP).	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
32	4	De externe veiligheid is onvoldoende onderzocht. U heeft geen rapport opgesteld over de externe veiligheid. Wij menen, evenals de gemeente Hilversum, dat dit wel nodig is: De tunnel bij de Oosterengweg wordt aangelegd onder het spoor door, grotendeels terwijl de treinen blijven rijden. Dit spoortrace maakt onderdeel uit van de Basisnet voor transport van gevaarlijke stoffen per trein. De HOV busbaan wordt aangelegd pal naast het spoor, waar treinen met gevaarlijke stoffen over heen gaan. Er is niet berekend op grond van het groepsrisico, of dit een aanvaardbaar risico is. De tunnel onder het spoor door wordt een smalle dubbeldeks-tunnel. Voor autoverkeer is het een diepe, smalle tunnel. Voor en na de tunnel kan het autoverkeer moeilijk doorstromen. Dit betekent dat het autoverkeer kan vaststaan. U heeft niet onderzocht hoe de hulpdiensten in de definitieve situatie op tijd door de tunnel kunnen, ook als deze vaststaat en hoe de aanrijtijden gewaarborgd worden. U heeft ook niet onderzocht hoe een auto die in brand gaat, geblust kan worden in de tunnel, en hoe de rookontwikkeling afgevoerd kan worden.	Ten aanzien van het onderdeel externe veiligheid hebben we voldaan aan de wettelijke verplichtingen. De busbaan brengt geen vervoer van gevaarlijke stoffen met zich mee en is geen (beperkt) kwetsbaar object. Onderstaand gaan we nog specifiek in op de door u aangedragen punten: - Het is correct dat de spoorlijn onderdeel uitmaakt van het Basisnet spoor. Echter, de aanpassingen aan het spoor vallen binnen het Veiligheidsmanagement Systeem van ProRail, zoals PRC00036 (Plan Veilige Berijdbaarheid). - De HOV-bus is geen (beperkt) kwetsbaar object. Om deze reden is toetsing van het groepsrisico wettelijk gezien niet noodzakelijk. - Bij het ontwerp van de onderdoorgang Oosterengweg wordt voldaan aan de wettelijke richtlijnen ten aanzien van brandpreventie (de brandweer heeft in zijn zienswijze aangegeven dat wat betreft de externe veiligheid deze in voldoende mate is behandeld in het PIP). In overleg met de nood- en hulpdiensten is een toegang op het niveau van de auto (-2) voorzien voor de nood- en hulpdiensten. Zij kunnen dan centraal in de onderdoorgang komen tijdens een calamiteit. Ook zijn de watertappunten met de nood- en hulpdiensten afgestemd. Daarnaast wordt met de aanleg van de onderdoorgang de doorstroming op de Oosterengweg verbeterd. Auto's en hulpdiensten staan niet meer vast voor een gesloten overweg.	Nee
32	5	De extra parkeerdruk die in de wijk Klein Rome zal ontstaan nadat er vele parkeerplaatsen zullen verdwijnen. (zie toelichting PIP 4.2 Verkeer). De huidige parkeerssituatie in de wijk is nu reeds slecht. In de smalle straatjes is het moeilijk parkeren en de huizen zijn moeilijk bereikbaar voor hulpdiensten. Dit zal in de toekomst nog erger worden.	In de wijk Klein Rome verdwijnen geen parkeerplaatsen als gevolg van het project HOV in 't Gooi. De parkeerplaatsen langs het Wandelpad die door het project komen te vervallen, zijn niet-openbare, met slagbomen afgesloten parkeerplaatsen; 87 parkeerplaatsen behoren tot het P+R-terrein van NS (deze parkeerplaatsen worden niet/nauwelijks gebruikt) en 107 parkeerplaatsen worden momenteel gebruikt door de politie. Met zowel de NS als de politie worden afspraken gemaakt over het vervallen van deze 194 parkeerplaatsen. Langs het Wandelpad worden door het project nieuwe openbare parkeerplaatsen gecreëerd (conform de huidige plannen gaat het om 16 parkeerplaatsen). Netto komen er hiedoor meer openbare parkeerplaatsen bij langs het Wandelpad dan er verdwijnen. Zie verder paragraaf 4.2 in de toelichting en de bijlagen 20 en 21.	Nee
32	6	De geluidsbelasting en milieugevolgen voor het Wandelpad e.o. Door het treinverkeer hebben wij al te maken met geluidsoverlast en trillende meubels in huis. Als daar straks nog bussen komen te rijden met schadelijke uitstoot hebben we het dubbel te verduren. Ik spreek uit ervaring aangezien ik jarenlang aan de Kerkbrink heb gewoond en dagelijks velen bussen passeerden; het roet lag op de vensterbank.	De geluidbelasting van de HOV busbaan bij de Roosendaalstraat 36 en het Wandelpad voldoet aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Dit betekent dat er geen sprake is van een relevante samenloop met andere geluidbronnen zoals het treinverkeer. Trillingshinder speelt geen rol bij HOV busbaan omdat er geen drempels en voegovergangen ter hoogte van het Wandelpad komen en het wegdek bestaat uit asfalt waardoor er geen trillingen zullen optreden. De spoorwegovergang die in deze buurt gerealiseerd wordt, wordt zo vlak mogelijk uitgevoerd. Daarnaast rijden de bussen hier langzaam overheen omdat ze op deze locatie direct een bocht moeten nemen. Trillingshinder wordt hier niet verwacht. Voor wat betreft de luchtverontreiniging hebben wij onderzoek uitgevoerd conform de wettelijke richtlijnen en eisen. De bus- en autoroute zijn in het model opgenomen en toetsing aan de normen heeft plaatsgevonden. Het onderzoek toont aan dat voldaan wordt aan de geldende normen.	Nee
33	1	Als gevolg van uw plannen zal de bereikbaarheid van het winkelcentrum slechter worden. Immers de afslag naar de Oude Amersfoortseweg zal afgesloten worden door het tunnel trace. Verder zal als gevolg van de aanleg van de tunnel ook de zichtbaarheid van het winkelcentrum vanaf de Oosterengweg ernstig belemmert worden. Het tunnel trace zal ongeveer halverwege de huidige entree van het winkelcentrum vanaf de Oosterengweg eindigen met als gevolg dat de automobilist de winkels al voorbij is.	De zichtbaarheid van het winkelcentrum zal inderdaad wijzigen. Dat dit ook daadwerkelijk leidt tot een nadeligere situatie is ons niet gebleken. Het autoluwe plein aan de voorzijde heeft immers ook een publiekaantrekkende functie, terwijl bovendien de barriere van de huidige Oosterengweg verdwijnt. De toegangswegen zullen weliswaar wijzigen, maar het winkelcentrum blijft gewoon bereikbaar.	Nee
33	2	Verder zullen als gevolg van de aanleg van het tunnel trace vele parkeerplaatsen direct voor de supermarkt aan de Oosteengweg opgeheven worden zonder dat daar een goed alternatief voor wordt geboden.	Het klopt dat er door het project parkeerplaatsen aan de voorkant van het winkelcentrum komen te vervallen. Uit de uitgevoerde parkeerdrukmeting blijkt echter dat de parkeerplaatsen die komen te vervallen vooral een belangrijke voorziening zijn voor de bewoners. Bij het zoeken naar mogelijkheden om de parkeerplaatsen die komen te vervallen te compenseren, is daarom vooral gezocht naar geschikte alternatieven voor de bewoners. Uit de parkeerdrukmeting blijkt bovendien dat er rondom het winkelcentrum voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is om aan de vraag te voldoen, ook wanneer de parkeerplaatsen aan de voorzijde komen te vervallen. Wel wordt in overleg met de winkeliers en de gemeente gekeken of het mogelijk is om extra parkeerplaatsen te creëren om het winkelcentrum aantrekkelijker te maken. Dit staat echter los van het vervallen van parkeerplaatsen en het compenseren ervan, in relatie tot het project HOV in 't Gooi. Zie verder paragraaf 4.2 in de toelichting en de bijlagen 20, 22.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
34	1	De VVG is een groot pleitbezorger van de versterking van De Groene Schakel. Het realiseren van deze ecologische verbinding tussen de natuurgebieden van het Gooi en van het Utrechtse deel van de Utrechtse Heuvelrug is van groot belang voor de "heling" van de Heuvelrug en voor de realisering van het landelijke natuurnetwerk. De VVG heeft bij het bestuderen van het Provinciaal Inpassingsplan tot haar genoegen kunnen constateren dat dit plan ruimte biedt voor de realisering van een ecoduct bij Anna's Hoeve in samenhang met de verlegging van de weg over Anna's Hoeve, waarbij deze verlegde weg zodanig wordt gecombineerd met de nieuw aan te leggen busverbinding en de spoorlijn Hilversum - Amersfoort, dat de nieuwe natuurverbinding deze drie verbindingen in één keer overkluist. De VVG heeft zich in het recente verleden bij de regionale besluitvorming in het kader van de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve voor deze oplossing sterk gemaakt.	Wij waarderen uw instemming voor het plan om de busbaan, de spoorlijn en de verlegde weg over Anna's Hoeve te overkluizen met een ecoduct.	Nee
34	2	De VVG is van mening dat de kwaliteit van deze oplossing niet tot zijn recht kan komen als niet met het verleggen van de weg over Anna's Hoeve ook tegelijkertijd de aanleg van het in de plannen opgenomen wandelpad op het oude tracé van de weg over Anna's Hoeve daadwerkelijk wordt uitgevoerd, zodanig dat de verharding van de huidige weg geheel wordt verwijderd. Daarmee wordt niet alleen een wezenlijke ecologische kwaliteitsverbetering gerealiseerd, maar ook een deel van de vereiste natuurcompensatiemaatregelen. Voor zover wij hebben kunnen opmaken uit de toelichting op het plan is dat ook inderdaad de bedoeling.	Zoals ook blijkt uit de Ecologische effectbeoordeling (bijlage 5 bij het PIP) en het Compensatieplan bomen en natuur HOV in 't Gooi (bijlage 16), krijgen de vrijkomende gronden van de huidige Weg over Anna's Hoeve de bestemming natuur. In de toelichting op het PIP is aangegeven dat de huidige weg, het fietspad en de bijbehorende inrichtingselementen worden verwijderd. Op het tracé van de te verwijderen Weg over Anna's Hoeve wordt een onverhard voetpad gerealiseerd.	Nee
34	3	Uit de Beslisnotitie van 5 juli 2013 maken wij op dat er voor de uitvoering van het volledige tracé van de HOV met alle daarbij behorende maatregelen een vastgesteld budget beschikbaar is van € 107,3 miljoen. Uit deze notitie blijkt ook dat, daarvan afgeleid, voor de uitvoering van de inpassing Anna's Hoeve een bedrag van maximaal € 3,8 miljoen beschikbaar is. Wij schatten in dat dit bedrag onvoldoende is om de noodzakelijke ecologische inpassing inclusief het te bouwen ecoduct te kunnen financieren.	Het bedrag van € 3,8 mln heeft betrekking op de inpassingsmaatregelen 'ten behoeve van de Weg over Anna's Hoeve'. Concreet is dit het bedrag dat het project ter beschikking zou stellen voor een eventueel andere oplossing (tweede ecoduct). Hiervoor is echter niet gekozen.	Nee
34	4	Op 18 december 2013 hebben uw Staten besloten voor de uitvoering van het project HOV in 't Gooi een krediet van € 110,95 miljoen als maximaal budget (inclusief € 8,85 miljoen aan reeds beschikbaar gestelde TWIN-H voorbereidings-budget) ter beschikking te stellen. Daarbij is voor de Ontsnippering en kwaliteitsimpuls Natuur voor het ecoduct Groene Schakel € 1 miljoen, en uit de reserve Groen Inpassingsmaatregelen voor Anna's Hoeve € 10 miljoen beschikbaar gesteld. Bovengenoemde bedragen zijn niet met elkaar in overeenstemming. Vooral het bedrag dat beschikbaar is voor de inpassingsmaatregelen bij Anna's Hoeve verschilt aanmerkelijk. Wij verzoeken u een verklaring voor de verschillen tussen de bedragen in beide beslisdocumenten te verschaffen. Daarbij vragen wij u expliciet te willen aangeven welk bedrag specifiek beschikbaar is voor de verwijdering van de bestaande weg over Anna's Hoeve.	Deze vraag heeft geen betrekking op de inhoud van het PIP maar op Anna's Hoeve. Het bedrag van in totaal € 11 mln wordt ingezet voor extra inpassingsmaatregelen van het project HOV in 't Gooi in Anna's Hoeve. Een deel hiervan is benodigd voor het verleggen en inpassen van de Weg over Anna's Hoeve. Andere maatregelen betreffen onder andere het realiseren van schermen op de fly-over en het verbreden van het ecoduct over het spoor. Over het precieze bedrag dat beschikbaar is voor de verwijdering van de bestaande weg over Anna's Hoeve doen we in verband met de aanbesteding geen uitspraken: het verwijderen van de bestaande weg wordt mogelijk gemaakt door het project.	Nee
34	5	In de wetenschap dat overschrijdingen van budgetten bij grote werken geen uitzondering zijn willen wij graag benadrukken dat, hoezeer wij het ook eens zijn met de voorgestelde oplossing, wij ons niet zouden kunnen vinden in het niet verwijderen van de oude weg (asfalt) over Anna's Hoeve als gevolg van een budgettaire tekort. Wij vrezen met name dat bij gebruik van het tracé door fietsen, bromfietsen, crossmotoren en eventueel sluipverkeer van auto's, de beoogde en ook binnen bereik zijnde ecologische én recreatieve kwaliteitsverbetering niet tot stand komt. Bovendien zou er dan geen sprake zijn van realisering van de noodzakelijke natuurcompensatie!	Het verwijderen van de weg over Anna's Hoeve gebeurt in het kader van het NNN compensatie. Dit is omschreven in de regels die gelden voor natuurcompensatie; wij zijn verplicht dit uit te voeren los van mogelijke financiële tekorten.	Nee
34	6	Wij willen hierbij onder uw aandacht brengen dat naar de mening van de VVG alle natuurcompensatiemaatregelen - dus ook die buiten het plangebied dat direct gekoppeld is aan de HOV, met name Crailo, - (financieel) gezekerd dienen te zijn, zo nodig met aanvullende financiering van andere betrokken partijen. Hierdoor kan voorkomen worden dat te zijner tijd wel de infrastructurele onderdelen van het integrale plan worden gerealiseerd, maar niet de afgesproken natuurcompensatie. De integriteit dient op dit punt ook in planologische zin verzekerd te zijn.	Wij zijn verplicht de natuurcompensatie in het kader van het NNN uit te voeren, volgens artikel 19 en 25 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Een en ander is verder uitgewerkt in het Compensatieplan bomen en natuur (bijlage 16 bij het PIP).	Nee
34	7	Graag zouden wij van u de toezegging krijgen dat binnen de financiële reservering voor de inpassing Anna's Hoeve de verwijdering van het oude wegtracé als noodzakelijke en uit te voeren post wordt opgenomen. Wij realiseren ons dat dit bestemmingsplan formeel "slechts" de realisering van het ecoduct mogelijk maakt alsmede het herstel van de natuurwaarden in het gebied Anna's Hoeve en de natuurcompensatie bij Crailo (toelatingsplanologie). Naar onze mening is in dit geval echter ook duidelijkheid over de daadwerkelijke uitvoerbaarheid, zowel voor wat betreft het natuurherstel bij Anna's Hoeve als de compensatie bij Crailo, essentieel. En dat niet alleen in ecologisch opzicht maar zeker ook in recreatief opzicht, dat laatste met het oog op het maatschappelijk draagvlak voor deze grote ingreep in dit gebied, met name voor de bewoners van de omliggende woongebieden.	De verwijdering van het oude wegtracé en de compensatie bij Crailo zijn onderdeel van de natuurcompensatie. Zie verder de beantwoording onder 34.5 en het Compensatieplan bomen en natuur in bijlage 16.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
35	1	De realisatie van het Ontwerp PIP HOV 't Gooi tast natuurgebieden aan en dringt de vrije natuur en natuurbeleving terug tussen de Anthony Fokkerweg in Hilversum en de Albert Schweitzerweg in de Gemeente Baarn. De spaarzame vrij natuur direct tegen de bebouwing van Hilversum aan dient niet aangetast te worden door het plan tot realisatie van een busbaan in het Ontwerp PIP HOV 't Gooi. Met het realiseren van een nieuwe woonwijk rond Anna's Hoeve wordt de natuur en natuurbeleving al teruggedrongen. De busbaan voegt daar een negatieve dimensie aan toe. In het Ontwerp PIP HOV 't Gooi wordt voorgesteld de Weg over Anna's Hoeve (gedeeltelijk ook liggend in de gemeente Laren NH) te sluiten en te verleggen langs de spoorlijn Hilversum-Baarn, om dan na de A27 haar normale tracé te hernemen. Deze verplaatste verkeersdruk tast de huidige natuurlijke stiltegebieden aan. Het zet de vrije recreatiebeleving langs de Albert Schweitzerweg zwaar onder druk, waar nu al de natuurlijke rust begint vanaf de Weg over Anna's Hoeve.	Met realisatie van dit plan geven we invulling aan een raadsbesluit van de gemeente Hilversum. De gemeenteraad heeft tenslotte ingestemd met het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve. Door het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve vindt bundeling plaats van infrastructuur (busbaan, spoor en weg). Daarnaast geven we met dit plan uitvoering aan het versterken van de Groene Schakel. Dit doen we onder meer door het ecoduct te realiseren, maar ook door de huidige Weg over Anna's Hoeve te verwijderen en om te vormen tot een recreatief voetpad.	Nee
35	2	Juist omdat provinciegrenzen hier parallel aan de Albert Schweitzerweg lopen is het de vraag of niet aan een zienswijze van de Provincie Utrecht, de Gemeente Baarn wordt voorbijgegaan.	De gemeente Baarn en de Provincie Utrecht zijn op de hoogte van de plannen. Er hebben afstemmingsoverleggen plaatsgevonden tussen de gemeente Baarn en het project om er voor te zorgen dat het PIP goed aansluit op het aansluitende bestemmingsplan in de gemeente Baarn. De gemeente Baarn en de provincie Utrecht hebben geen zienswijzen ingediend.	Nee
35	3	Laat dan het woongenot rond de bestaande natuurgebieden zeer zwaar meewegen, meer dat tot nu toe. Duurzaam woon- en leefgenot is goedkoper dan een dure aanslag op de natuur met dit Ontwerp.	Wij hebben de impact van de plannen op de woonomgeving en de natuur meegewogen volgens de hiervoor geldende normen. Wij hebben uitgebreid onderzoek laten doen naar de impact van de busbaan en de verlegde weg over Anna's Hoeve op de woonomgeving en de natuur. De resultaten uit dit onderzoek zijn getoetst aan de geldende wet en regelgeving. Voor wat betreft geluid en ecologie zijn mitigerende en compenserende maatregelen uitgewerkt in respectievelijk het akoestisch onderzoek, de ecologische effectbepaling en het mitigatieplan ecologie. Deze rapporten zijn als bijlage bij het PIP gevoegd.	Nee
35	4	Het is allerminst de vraag of HOV wel de prioriteit nodig heeft die de Provincie Noord-Holland er aan wil geven. Het zijn „leuke lijnen“, die in het Gooi tot een forse aanslag op de bestaande buslijnen heeft geleid, met name in het in stand houden van de regulariteit van diensten. Half-uursdiensten werden uurdiensten, kleinere wooncentra verloren busverbindingen in het geheel, vroege ochtend- en late avonddiensten weggesneden toen HOV ingevoerd werd. De presentatie van het Ontwerp PIP HOV 't Gooi lijkt eerder op prognoses dan werkelijke behoefte te zijn gebaseerd. De bussen zijn nooit propvol, eerder leeg. De vervoerscijferanalyse is zwak. Om die redenen dit miljoenenproject te willen realiseren, wat meer investering met zich meebrengt, dan het überhaupt de komende 10 jaar zal opleveren laat zich makkelijk raden. De busbaan kost honderden miljoenen, nog zonder een zekerheid van berekende rentabiliteit.	Over nut en noodzaak van hoogwaardig openbaar vervoer in de Gooise regio is geen discussie. Dit wordt in alle collegeprogramma's onderschreven. De wegen in het Gooi raken vol. Als er nu niet nagedacht wordt over de bereikbaarheid van het Gooi in de toekomst, dan slibt het wegen-netwerk steeds verder dicht. Daarom wordt er geïnvesteerd in openbaar vervoer en zo gezorgd voor een betrouwbare verbinding tussen mensen en plekken. De HOV-baan zorgt er voor dat de R-NET bussen vaak, op tijd en filevrij kunnen blijven rijden. Ook het overige verkeer in het Gooi profiteert, want er komt meer ruimte voor automobilisten en fietsers. Voor een nadere onderbouwing van de noodzaak van het project HOV in 't Gooi wordt verwezen naar bijlage 19.	Nee
35	5	Bovendien is het bestaande HOV misschien met enkele minuten vertraging al in staat goed te functioneren. De bussen puilen nog steeds niet uit, geen files van rode HOV-bussen in het centrum van Hilversum, zoals in Londen, dus waar praten we over. Laat de busdienst zich vooral eerst maar eens bewijzen. Een HOV dat, zoals tot nu toe, het ROC en Arenapark bij de halte Sportpark aan de Soestdijkerstraatweg bedient, valt weg bij het huidige Ontwerp PIP HOV 't Gooi. Pieter Breugel de Oudere heeft in zijn schilderij met de 100 spreekwoorden en zegswijzen zo'n treffende verbeelding op deze situatie verbeeld: „Men laat het ganzenei lopen voor een kip-penei“. De blinde halsstarrigheid in het Ontwerp PIP HOV 't Gooi om de voorziening aan de halte Sportpark te laten vervallen is tekenend voor tekentafelontwerp en ambtelijk-bestuurlijke ambitiedrang, dan dat het recht doet aan bestaande vervoersbehoeften. De realisatie van het honderden miljoenen kostende Ontwerp PIP HOV 't Gooi weegt niet op tegen het op dit moment volwaardig in stand houden van de bestaande vervoersbehoeften in het Gooi, in zoverre dat deze medebekostigd worden via de Provincie Noord-Holland.	Sinds 2011 rijdt de huidige buslijn 320 onder de R-netformule. De bus rijdt in de bebouwde kom van Hilversum een stuk beter door dan een aantal jaar geleden vanwege een aantal doorstromingsmaatregelen die Hilversum in de aanloop naar dit project al genomen heeft in het kader van het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum. Er blijft echter een groot verschil bestaan tussen de reistijden in- en buiten de spits. Dat maakt dat de bus onbetrouwbaar is en op dat punt niet voldoet aan de minimum eisen die R-net stelt. Het gevolg daarvan is dat deze lijn in zijn huidige vorm niet kan blijven bestaan: het niet voldoen aan R-netnormen heeft namelijk gevolgen voor de inzet van bijvoorbeeld materieel en ook frequentie waarin bussen rijden. Daarnaast zijn de reeds genomen doorstromingsmaatregelen niet afdoende om te borgen dat bus 320 ook in de toekomst vlot kan blijven doorstromen. De verwachting is namelijk dat door een toename van mobiliteit de verkeersdruk in de bebouwde kom van Hilversum alleen maar zal toenemen. Dit sluit aan bij recente WLO scenario's van het Planbureau van de Leefomgeving (december 2015) die uitgaan van een toename van de personenmobiliteit. Dat geldt ten aanzien van autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen). Vanwege deze groei van het verkeer zal het effect van de uitgevoerde doorstromingsmaatregelen steeds kleiner worden. Buslijn 320 zal straks als HOV-bus over het HOV-tracé met nieuwe infrastructuur rijden. De snelbus krijgt voorrang, rijdt deels over een vrije busbaan en kan over het nieuwe tracé vlot doorrijden. De snelbus kan hierdoor stipt volgens de dienstregeling rijden, waardoor de dienstregeling nog strakker kan worden gemaakt. Een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling leidt tot kortere wachttijden op de vertrekhalte en beperkt het risico op het missen van aansluitingen (en daarmee het risico op een langere reistijd). De HOV-bus vormt daarnaast een schakel in het regionale HOV-netwerk R-net en zorgt voor een snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere. Zie ook onze beantwoording onder 35.4.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
35	6	In detail zal ik niet treden, behalve, en dat komt in de andere zienswijze ter zake aan de orde, dat voor die gedeelten van de geplande busbaan, waar 30-km-zones zijn geen onderzoek naar geluidstoename en uitstoot gedaan is.	In het akoestisch onderzoek (bijlage 3 van de toelichting) is aangegeven dat deze wegen weliswaar geen zone kennen volgens de systematiek van de Wet geluidhinder, maar dat ten behoeve van een goede ruimtelijke onderbouwing we wel degelijk onderzoek hebben gedaan naar deze wegen. Voor de 30 km wegen waarvoor een voor de geluidemissie significante toename wordt verwacht van het verkeer zijn dus wel geluidberekeningen uitgevoerd en heeft voorts een maatregelenafweging plaatsgevonden. In het akoestisch onderzoek wordt in de paragrafen 4.1, 4.2, 5.1 en 5.5 ingegaan op de 30 km/uur wegvakken.	Nee
37	1	IFF bepleit niet dat er gevaarlijke situaties moeten ontstaan op de Oosterengweg na aanleg van de tunnel onder de bestaande spoorwegovergang, maar het argument dat na de aanleg van de HOV-verbinding en ondertunneling van de kruising met de Oosterengweg een nieuwe ontsluitingsweg naar het Venetapark nodig is over haar terrein om vrachtverkeer van langzaam verkeer te scheiden hangt niet samen met de HOV verbinding-. Immers in de bestaande situatie is het Venetapark -anders dan in de bovenvermelde toelichting wordt gesuggereerd - ook alleen maar vanaf de Oosterengweg te bereiken. Het vrachtverkeer van en naar het Venetapark moet dus, ongeacht de aanleg van de nieuwe HOV verbinding, ook nu al rekening houden met het langzaam verkeer op de Oosterengweg. IFF is dan ook van mening dat de vermeende noodzaak van de ontsluitingsweg over de oostelijke gronden van haar terrein niet samenhangt met of voortkomt uit de aanleg van de HOV-verbinding, die ten zuiden van de spoorverbinding Hilversum-Amersfoort is voorzien.	Ten gevolge van de nieuwe inrichting van de Oosterengweg (in relatie tot de aanleg van de HOV-busbaan en de onderdoorgang) verandert de ligging van de kruisende beweging tussen vrachtverkeer en langzaam verkeer. In bijlage 17 bij het PIP (Notitie Venetapark) zijn drie mogelijke conflictpunten ten gevolge van de menging van het vrachtverkeer en het (brom)fietsverkeer op de parallelweg richting Venetapark aangegeven (zie hoofdstuk 2 van deze notitie). Deze verkeersbeweging vindt in de gewijzigde situatie nabij het verkeersplein Liebergerweg - Jan van der Heijdenstraat plaats. Dit maakt de kruisende beweging voor het vrachtverkeer complexer dan in de huidige situatie het geval is. Bovendien is de kruisingshoek in de gewijzigde situatie ongunstiger (= meer in de dode hoek, zie afbeelding 2 in de genoemde notitie) dan die is bij de huidige verkeersbeweging. Wij beoordelen de gewijzigde situatie als verkeersonveilig. Dit is de reden om de ontsluiting van het Venetapark in de toekomst via een nieuw aan te leggen route over het IFF-terrein te faciliteren. Tot slot merken wij op dat de IFF-route (ook) noodzakelijk is om in de tijdelijke situatie - tijdens de bouw van de onderdoorgang Oosterengweg - de bereikbaarheid van de bedrijven op het Venetapark te garanderen.	Nee
37	2	Ook de Structuurvisie 2040 Noord-Holland, die in het ontwerp PIP wordt genoemd ter onderbouwing van het provinciaal belang dat daarmee is gemoeid, verwijst niet naar de noodzaak om de bereikbaarheid van het Venetapark te verbeteren en vracht- en langzaam verkeer te scheiden. Deze structuurvisie benadrukt alleen het provinciale belang om op basis van een duurzaam ruimtegebruik openbaar vervoersverbindingen en ov-kooppunten te verbeteren (zie par. 6 Structuurvisie 2040 Noord-Holland). Als de bereikbaarheid het Venetapark al een infrastructuureel probleem zou zijn, dan is er dus hooguit sprake van een - kennelijk al jarenlang bestaand - lokaal c.q gemeentelijk probleem. Bij gebreke van een belang als bedoeld in artikel 3.26 lid 1 Wet ruimtelijke ordening (verder: Wro) kan een PIP niet worden ingezet voor de aanpak van een dergelijk belang.	De realisatie van HOV in 't Gooi is van provinciaal belang. De aanleg van de onderdoorgang en inpassing in de omgeving zijn een integraal onderdeel van het project HOV in 't Gooi. De aanleg van de onderdoorgang heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de bedrijven Venetapark en moet daarom worden uitgewerkt in het inpassingsplan. Met betrekking tot uw opmerking over artikel 3.26 lid 1 Wet ruimtelijke ordening, merken wij het volgende op: In de Memorie van Toelichting bij de Wro (TK 2002-2003, 28 916, nr. 3, blz. 39) wordt het inpassingsplan vergeleken met het tracébesluit. De rechtspraak voor tracébesluiten staat ook de wijziging van aanliggende infrastructuur toe in een tracébesluit, bijvoorbeeld voor een nieuwe ontsluitingsweg voor een bedrijventerrein (zie AbRvS 4 januari 2012, 201104518/1/R4 (TB Schiphol-Amsterdam-Almere), r.o. 2.33.3). In dat licht kan de maatregel voor de bereikbaarheid van het bedrijventerrein in het inpassingsplan worden opgenomen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
37	3	IFF ondersteunt het standpunt van de bewoners in de directe omgeving van haar gronden dat de Liebergerweg aan de noordzijde van haar terrein nu al zwaar belast is met verkeer, waaronder zwaar vrachtverkeer. De vrachtbewegingen naar haar locatie zijn vrij beperkt (het betreft uitsluitend een kantoorlocatie), maar het vrachtverkeer van en naar het logistiek centrum van Hunkemöller aan de westzijde van haar terrein is fors, zelfs vele male groter dan de vrachtbewegingen naar het kleinschalige industrieterrein Venetapark1. De Liebergerweg kent aan de noordzijde van het IFF-terrein een breedte van circa 8 meter. Werknemers van IFF, die van dit deel van de Liebergerweg gebruik maken om op het IFF-terrein te komen, evenals bewoners en overige gebruikers van de Liebergerweg ondervinden met grote regelmaat hinder van het zware verkeer dat via deze weg rijdt. Het is dan ook een tekortkoming in het ontwerp van het PIP dat tellingen van het zware vrachtverkeer over de Liebergerweg niet zijn betrokken bij het voornemen om het Venetapark door een nieuw aan te leggen ontsluitingsweg met de Liebergerweg te verbinden.2 Het punt waar het vrachtverkeer van het Venetapark samen zal komen met het verkeer op de Liebergerweg is zo smal en ligt dermate dicht op de onoverzichtelijke kruising Liebergerweg, Oosterengweg en Jan van de Heijdenstraat dat deze toch al overbelaste en gevaarlijke verkeerssituatie verder zal verslechteren (bijlage 1). Dat betekent dat de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg over de oostelijke gronden van IFF geen oplossing brengt voor het vracht- en langzaamverkeer op de Oosterengweg, maar een verlegging teweegbrengt van een probleemsituatie naar het bedoelde deel van de Liebergerweg en de kruising van deze weg met Oosterengweg en Jan van der Heijdenstraat. Dit gevolg moet worden betrokken bij de verkeerskundige varianten die voor de ontsluiting van het Venetapark zijn bestudeerd. In dit verband ondersteunt IFF de variant van haar omwonenden die een route van en naar het Venetapark wensen via de Mussenstraat en een aansluiting op de verlegde Weg over Anna's Hoeve (bijlage 2). Deze variant zou het vrachtverkeer van en naar het Venetapark volledig scheiden van het langzaamverkeer op de Oosterengweg en ook de Liebergerweg niet belasten. Het intussen op ambtelijk niveau al gehoorde tegenargument dat de open tunnelbak onder het spoor en de HOV-verbinding te weinig ruimte zou bieden voor vrachtverkeer in twee richtingen via de Mussenstraat vindt IFF niet overtuigend, aangezien tot dusver uit geen enkel onderzoek blijkt dat deze variant bij de inpassing van de HOV-verbinding is betrokken, laat staan dat bekeken is of door het aanbrengen van een gedeeltelijke overkapping van de tunnelbak, alsnog de benodigde ruimte gecreëerd kan worden. Deze oplossing brengt niet alleen minder overlast teweeg voor de omgeving, maar past bovendien beter bij het uitgangspunt in de Structuurvisie 2040 van een duurzaam ruimtegebruik.	De verkeersstellingen bij het Venetapark geven inzicht in de extra te verwachten verkeersbelasting op de Liebergerweg bij realisatie van een weg over het IFF terrein. Deze extra verkeersbelasting (door vrachtverkeer) is gering en zal het verkeersbeeld op de Liebergerweg niet wezenlijk beïnvloeden. De huidige en toekomstige verkeersbelasting van de Liebergerweg voor de autonome situatie (situatie zonder project) is daarbij wel degelijk in beeld: het regionale verkeersmodel (dat is gekalibreerd aan de hand van verkeersstellingen) geeft een goed beeld van de verkeersdruk. De verkeersdruk overschrijdt daarbij geen gangbare grenswaarden voor erftoegangswegen. Naar aanleiding van de zienswijzen is aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de toename van verkeer in de straten van de Vogelbuurt en de ontsluiting van het Venetapark. In bijlage 18 bij het PIP is over dit onderzoek gerapporteerd. Uit het onderzoek is gebleken dat de bedoelde variant niet haalbaar is. Voor het zware vrachtverkeer is het niet mogelijk om in twee richtingen over en langs de tunnelbak te rijden. Er is hiervoor te weinig ruimte en het kan daarnaast ook verkeersonveilige situaties opleveren. Voorts zou tijdens de bouw van de onderdoorgang het Venetapark minimaal twee maanden niet bereikbaar zijn. Een aansluiting Mussenstraat - Verlegde Weg over Anna's Hoeve is wel haalbaar gebleken; deze is in het onpassingsplan opgenomen. Naar aanleiding van het aanvullende onderzoek is het inpassingsplan aangepast.	Ja, ter plaatse van de nieuwe aansluiting Mussenstraat - Verlegde Weg over Anna's Hoeve is de PIP grens aangepast en is de bestemming Verkeer geworden.
37	4	De noodzaak om de gronden van IFF op te offeren ten behoeve van een nieuwe ontsluiting van het Venetapark is bovendien niet onderzocht op andere dan verkeerskundige effecten. In opdracht van de provincie Noord-Holland is ten behoeve van de HOV-verbinding het Milieu-effectrapport "Vormvrije m.e.r.-beoordeling HOV in 't Gooi" d.d. 24 mei 2014 (verder: MER) opgesteld. Dit MER beperkte zich destijds tot de begrenzing van het PIP zoals dat was vastgelegd in de tekeningen behorende bij het MER. De nieuwe ontsluiting via het oostelijke terreindeel van IFF maakte geen onderdeel uit van dit vormvrije MER. Het MER van 23 november 2015, dat als bijlage 13 van het ontwerp PIP in december 2015 ter inzage is gelegd, vermeldt plotseling dat deelproject 6 ook de nieuwe ontsluiting omvat van het Venetapark naar de Liebergerweg (pagina 15 van het MER). De milieu-effecten van het kappen van de vele oude bomen en verwijderen van beplanting op het terrein van IFF zijn echter niet in het MER onderzocht. Dat blijkt althans niet uit dit MER. IFF meent dan ook dat deze gevolgen niet zijn meegewogen in de keuze die in het PIP wordt gemaakt voor de ontsluiting van het Venetapark, als onderdeel van het project HOV in 't Gooi.	Zoals in paragraaf 1.1 van de vormvrije m.e.r.-beoordeling is beschreven dient in het kader van de m.e.r.-wetgeving 'het project en de effecten die hier het gevolg van zijn in samenhang met en voor alle deelgebieden in zijn totaliteit te worden beschouwd'. Hierbij wordt gebruik gemaakt van alle beschikbare onderzoeken. In paragraaf 1.3 is dit aangegeven ('De belangrijkste conclusies van deze onderzoeken zijn in deze vormvrije m.e.r.-beoordeling opgenomen. Voor de meer gedetailleerde effectbeschrijving wordt verwezen naar de bovenstaande rapporten'). In de afzonderlijke rapporten hebben we de effecten van de nieuwe ontsluitingsweg nader beschouwd. Wat betreft de bomen op het terrein van IFF merken wij op dat deze in de bomeninventarisatie zijn meegenomen (zie bijlage 1 'Overzichtskaart bomen en bosvelden' in bijlage 13 bij het PIP).	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
37	5	De gevolgen van de aanleg van een ontsluitingsweg via de gronden van IFF voor IFF zelf zijn ook niet betrokken bij de gemaakte keuze voor de ontsluiting van het Venetapark. IFF wijst erop dat zij in het (verre) verleden op het betreffende deel van haar gronden diverse planten en bomen heeft aangeplant. De parkachtige omgeving van haar kantoorgebouw wordt benut voor de ontvangst van klanten, die geïnteresseerd zijn in de geur- en smaakstoffen die door IFF worden samengesteld en geproduceerd. De toegevoegde waarde van deze gronden voor haar bedrijfsvoering (waaronder dus de verkoop van haar producten) vervalt als zij een groot deel van de aangelegde gronden moet opofferen voor een ontsluitingsweg voor zwaar vrachtverkeer. Ook is geen rekening gehouden met de verslechtering van de veiligheidssituatie als de oostelijke ter-reingrens van IFF niet langer grenst aan privégronden (overwegend tuinen van het naastgelegen appartementencomplex), maar aan de openbare weg. IFF heeft in het verleden al diverse malen investeringen moeten doen om de toegankelijkheid van haar terrein vanaf de openbare weg te beveiligen om indringers te weren. Die investeringen zullen dus moeten worden uitgebreid, als de bereikbaarheid van haar gronden voor ongewenste bezoekers vanwege de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg verslechtert.	De huidige ligging van de ontsluitingsweg is zodanig gekozen dat deze de rand van de perceels-grens volgt en zo min mogelijk op het eigendom van IFF ligt. Een groot deel van de parkachtige omgeving van het kantoorgebouw zal dan ook behouden blijven. Indien door de gewijzigde situatie (de ontneming) een andere c.q. meer adequate beveiliging nodig is door de ligging aan de openbare weg, dan worden deze voorzieningen meegenomen in de schadeloosstelling die hoort bij de minnelijke verwerving/ontgeing.	Nee
37	6	Tot slot brengt IFF naar voren, in het geval er rechtens geen gronden zouden bestaan om de aanleg van de bedoelde ontsluitingsweg tegen te gaan, dat het profiel van deze ontsluitingsweg zo smal is dat vrachtverkeer elkaar niet kan passeren. Om die reden zijn passeerstroken met verkeerslichten in de weg voorzien waar tegenliggers op elkaar moeten wachten. Dat betekent dat vrachtwagens herhaaldelijk met draaiende motor moeten stilstaan om elkaar te passeren, waarna zij weer kunnen optrekken om van en naar het Venetapark te gaan. IFF heeft geen onderzoeken of berekeningen bij het PIP gezien, waaruit blijkt welke gevolgen dit heeft voor de luchtkwaliteit van haar locatie. Het zou naar haar mening een verbetering zijn, niet alleen voor de luchtkwaliteit, maar ook voor de verkeersveiligheid, als de bedoelde ontsluitingsweg alleen gedurende tijdvensters in de vroege ochtend en namiddag in één richting toegankelijk is, namelijk via de Liebergerweg. Verkeer dat het Venetapark verlaat kan via de Mussenstraat zijn weg vervolgen.	Bij het onderzoek luchtkwaliteit (bijlage 4 van de toelichting) is rekening gehouden met stagnerend verkeer. Hierin is het afremmen en optrekken van auto's meegenomen. In paragraaf 3.2.3 van het genoemde onderzoek is dit uitgangspunt beschreven. Tijdvensters zijn daarom niet nodig.	Nee
38	1	Bij onze beoordeling van het ter visie gelegde PIP staat een goed werkende ecologische verbinding tussen het Gooi en de Heuvelrug centraal. Immers, er zijn de afgelopen jaren miljoenen euro's maatschappelijk geld geïnvesteerd in natuurverbindingen in het GNR en die zijn in hun werking afhankelijk van een effectieve inpassing van de 'Groene Schakel'. Om die werking te borgen is in gezamenlijkheid met partijen de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve opgesteld, waarin maatregelen op het gebied van natuur en recreatie zijn geïntegreerd. Het PIP biedt voor het totaal het planologisch kader.	Het PIP betreft niet het planologisch kader voor de natuurverbinding de Groene Schakel, noch voor de inrichtingsvisie Anna's Hoeve. Het PIP borgt de realisatie van de verlegde Weg over Anna's Hoeve, de HOV-busbaan en het ecoduct. Daarnaast wordt NNN mogelijk gemaakt bij Crailo. Op verzoek van GNR (reactie uit vooroverleg) zijn grondwallen ten zuiden en ten noorden van het spoor toegevoegd.	Nee
38	2	Om tot een succesvolle regionale groencorridor en een goede inpassing van de infrastructuur te komen, is nodig dat de door het bureau Alterra geadviseerde maatregelen integraal worden uitgevoerd. Dat is voor ons dan ook de ondergrens.	Het PIP betreft niet het planologisch kader voor de natuurverbinding de Groene Schakel, noch voor de inrichtingsvisie Anna's Hoeve. Het PIP borgt de realisatie van de verlegde Weg over Anna's Hoeve, de HOV-busbaan en het ecoduct. Op verzoek van GNR (reactie uit vooroverleg) zijn grondwallen ten zuiden en ten noorden van het spoor toegevoegd. De wettelijk benodigde en uit te voeren mitigerende en compenserende maatregelen worden beschreven in het mitigatieplan en het compensatieplan.	Nee
38	3	Daarom hebben zowel het Dagelijks als het Algemeen Bestuur van het GNR (zie pagina 5 van de notulen d.d. 27-11 -2013) unaniem uitgesproken dat de integrale uitvoering van de door Alterra geadviseerde maatregelen als basisrandvoorwaarde aan de PIP HOV wordt meegegeven. Tevens heeft het Bestuur aangegeven dat het proces niet mag leiden tot extra kosten, financiële risico's en extra werkdruk omdat hiervoor in de begroting van de Stichting GNR geen bedragen zijn opgenomen. Van laatstgenoemde punt is overigens inmiddels ruimschoots afgeweken, omdat wij hechten aan het behoud van goede bestuurlijke relaties, ook als dat extra inzet van GNR-personeel vraagt. Het Algemeen Bestuur heeft de directeur-rentmeester opdracht gegeven om als daar aanleiding toe is, te reageren conform de mogelijkheden tijdens de PIP procedure.	Het realiseren van de natuurverbinding Groene Schakel en de inrichtingsvisie Anna's Hoeve is geen onderdeel van het PIP.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	4	Helaas geeft het voorliggende PIP ons vooralsnog onvoldoende vertrouwen dat de ecologische verbinding tussen 't Gooi en de overige Heuvelrug goed gaat functioneren en dat het integrale pakket aan maatregelen zoals geadviseerd door Alterra wordt gerealiseerd. Het HOV budget is immers ontoereikend om het integrale Alterra-pakket te realiseren. Zo wordt in het ontwerp PIP ook nog niet voorzien in een uitgewerkt compensatieplan Natuurnetwerk Nederland (NNN) conform de Uitvoeringsregeling Natuurcompensatie Noord-Holland. Wij willen u dan ook verzoeken om binnen de kaders van deze uitvoeringsregeling een transparant compensatieplan op te stellen, waarin aantastingen van NNN adequaat worden gecompenseerd. Bijlage 1 bij deze brief, onze ambtelijke reactie gaat nader in op enkele onderdelen van de PIP.	Wij compenseren en mitigeren de natuur en ecologie ter plaatse van Anna's Hoeve volgens de geldende wet- en regelgeving. Het project HOV in 't Gooi is niet verantwoordelijk voor het goed laten functioneren van de Groene Schakel. Wel wordt het ecoduct gerealiseerd binnen het project HOV in 't Gooi. Wij hebben inmiddels door bureau Ruimtelijk een natuurcompensatieplan laten opstellen conform de Uitvoeringsregeling Natuurcompensatie Noord-Holland. Dit wordt als bijlage 16 aan het inpassingsplan toegevoegd.	Nee
38	5	In het PIP wordt de HOV, de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve (WoAH) en het ecoduct Anna's Hoeve over HOV, spoorlijn en verlegde WoAH, afschermende grondwallen/schermen en faunavoorzieningen planologisch mogelijk gemaakt. Omdat de planologie een directe relatie heeft met het ontwerp en de realisatie van planonderdelen zal in deze reactie ook hierop worden ingaan. Vertrekpunt voor het Goois Natuurreservaat is dat de HOV, de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve (WoAH) en het ecoduct over HOV, spoorlijn en verlegde WoAH, afschermende grondwallen/schermen en faunavoorzieningen als integraal project in het kader van het HOV project (het project) worden gerealiseerd. Daarbij is het van belang dat de inpassing zodanig is dat de ecologische verbinding De Groene Schakel goed kan functioneren. De provincie Noord-Holland heeft onderzoek laten doen door Alterra naar de daarvoor benodigde maatregelen. De resultaten van dit onderzoek zijn vertaald in de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve die provincie Noord-Holland, de gemeenten Hilversum en Laren en het Goois Natuurreservaat gezamenlijk hebben opgesteld. Realisatie van de alle maatregelen uit de inrichtingsvisie als onderdeel van het project is noodzakelijk om de effecten van de infrastructuur op natuur en recreatie te beperken en te mitigeren met als resultaat een kwalitatief goede inrichting van Anna's Hoeve en Monnikenberg voor natuur en recreatie. Daarbij is het voor het Goois Natuurreservaat van belang dat verlies van natuurgebied en recreatiemogelijkheden en -voorzieningen tot een minimum wordt beperkt en dat daar waar dit toch gebeurt het project voorziet in goede en effectieve compensatie.	In de inrichtingsvisie is aangegeven dat de maatregelen zich niet alleen richten op aanvullende maatregelen die de verwachte ecologische effecten van de HOV mitigeren, maar ook op maatregelen die de ecologische effecten van de bestaande infrastructuur – de rijksweg, spoorlijn, WoAH en Gooyergracht- (rapport 2459, Alterra) mitigeren. Het opheffen of mitigeren van de reeds aanwezige verstoring door de bestaande spoor- en weginfrastructuur (A27) valt niet onder de verantwoordelijkheid van het project HOV in 't Gooi. Dit is ook opgenomen in de samenwerkingsovereenkomst HOV in 't Gooi als bijlage 3. Het opheffen of mitigeren van de reeds aanwezige verstoring wordt door betrokken partijen opgepakt in het kader van de inrichtingsvisie Anna's Hoeve.	Nee
38	6	Ik verzoek u om de WoAH over de gehele lengte de verkeersfunctie te ontnemen en derhalve geheel te verwijderen en dit in de verbeelding van het PIP en compensatieplan Natuurnetwerk Nederland (NNN) tot uitdrukking te laten komen. Dit betekent: • De WoAH ook verwijderen tussen de Liebergerweg en de parkeer gelegenheid ten zuiden van het scoutingclubhuis. Het functioneel houden van delen van de WoAH ten behoeve van ontsluiting van het te bouwen scoutingclubhuis is niet nodig, leidt tot ongewenst asfalt doorsnijding van het natuurgebied. Bovendien beperkt het de mogelijkheid om deze oppervlakte te gebruiken als compensatiegrond NNN. Zie bijlage 2 onderdeel a en b en bijlage 1 onderdeel 1.15 en 1.31. • Het parkeerterrein ten zuiden van het scoutingclubhuis en de huidige WoAH veerverwijderen zodat het kan worden benut voor natuurcompensatie NNN. Zie bijlage 3 onderdeel d, e en f. • De WoAH tussen Zandheuveldiaduct en Albert Schweitzerweg aan de oostzijde van de A27 verwijderen en benutten voor compensatie NNN. Zie bijlage 3 onderdeel i.	Wij stemmen in met uw voorstel om de stukken van de Weg over Anna's Hoeve tussen de Liebergerweg en het scoutingterrein eveneens toe te voegen aan het NNN. Voor een belangrijk deel is dit al gebeurd, een klein stukje aan de westzijde wordt eveneens toegevoegd. Ten aanzien van het parkeerterrein ten zuiden van het scoutingclubhuis: dit deel is al meegenomen in de NNN compensatie en zal inderdaad als natuur worden ingericht. In figuur 5.4 van het ecologisch onderzoek, bijlage 5 van de toelichting van het PIP is te zien dat dit terrein al tot het NNN compensatie behoort. Dit terrein kent echter al een planologische natuur bestemming, zodat opname in het PIP niet noodzakelijk is. Ook voegen we het stuk weg aan de oostzijde van de A27 toe aan het NNN. Dit terreindeel wordt aan het PIP toegevoegd.	Ja, PIP grens is opgeschoven. Bestemming natuur is toegevoegd.
38	7	Een deel van de verlegde WoAH is geprojecteerd aan de oostzijde van de A27. In het PIP is de verkeersbestemming zodanig dat een strook bosgebied tussen de A27 en de verlegde WoAH komt te liggen. Dit betreft ongeveer 2 ha als NNN begrensde natuur die na aanleg van de verlegde WoAH geen directe relatie meer heeft met omliggende gebieden. Ik verzoek u om de verkeersbestemming voor de verlegde WoAH in westelijke richting te verschuiven en deze zo dicht mogelijk tegen de A27 aan te projecteren om aantasting en versnippering van natuur zo veel mogelijk te beperken. Zie bijlage 2 onderdeel k en bijlage 3 onderdeel j. Ter plaatse van de onderdoorgang A27 in de bocht van de verlegde WoAH zou winst kunnen worden behaald door de bocht westelijker te laten beginnen.	In afstemming met Rijkswaterstaat is de Verlegde Weg over Anna's Hoeve zo dicht mogelijk langs de A27 gelegd. Onderaan het talud van de A27, aan de oostzijde van de weg, is echter een zogenaamde zaksloot aanwezig, welke een belangrijke functie heeft ten aanzien van de afwatering van de A27. Het is niet mogelijk de VWoAH op deze zaksloot te projecteren. Rekening houdend met het voorgaande is de verkeersbestemming ter plaatse zo ver mogelijk in westelijke richting opgeschoven.	Ja, PIP grens is aangepast.
38	8	De door Alterra geadviseerde en in de inrichtingsvisie Anna's Hoeve beschreven benodigde inpassingsmaatregelen worden in het PIP grotendeels planologisch mogelijk gemaakt, maar onduidelijk is in welke mate ze ook zullen worden gerealiseerd.	Het realiseren van grondwallen ten noorden en ten zuiden van het spoor wordt op verzoek van het GNR planologisch mogelijk gemaakt in het PIP, onder de voorwaarde dat hierover voor vaststelling van het PIP financiële afspraken gemaakt worden. Dit is een gezamenlijke opgave van GNR, provincie en betrokken gemeenten. Wij verwachten dat voor vaststelling van het PIP deze afspraken tot stand zijn gekomen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	9	Een aantal documenten behorend bij het PIP geeft tegenstrijdige informatie over de maatregelen die in het kader van het project zullen worden uitgevoerd. In de rapportage voor de ARO (bijlage 2 in document Cultuurhistorie en landschappelijke verkenning behorend bij het PIP) wordt vermeld dat er schermen worden gerealiseerd tussen fly-over en het Zandheuveldiaduct, terwijl deze in andere onderdelen van het PIP niet worden genoemd. In de Ecologische effectbeoordeling behorend bij het PIP, wordt aangegeven dat er een 4 meter hoge afscherming langs HOV en verlegde WoAH wordt gerealiseerd, terwijl in de plantoelichting wordt aangegeven dat er over financiering van deze afschermende voorzieningen nog nadere afspraken moeten worden gemaakt met betrokken partijen. Ik verzoek u om onduidelijkheden en onzekerheden over uitvoering van de afschermende voorzieningen weg te nemen en realisatie van deze maatregelen als uitgangspunt te hanteren in alle onderzoeken bij het PIP.	Leidend is de totaalkaart van de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, www.hovgooi.nl). De afschermende voorzieningen die zijn opgenomen op deze kaart behoren tot de scope van het project HOV in 't Gooi. De door indiener genoemde voorzieningen horen daar niet bij maar deze afschermende voorzieningen zijn wel opgenomen in de inrichtingsvisie Anna's Hoeve. Deze visie kent een bredere scope dan het project HOV in 't Gooi en daarmee ook een groter pakket aan maatregelen. In het kader van de inrichtingsvisie Anna's Hoeve zijn het Goois Natuurreservaat, de provincie en de gemeenten Laren en Hilversum met elkaar in gesprek. De verwachting is dat partijen over de financiering van de inrichtingsvisie in de komende maanden overeenstemming bereiken. Alle documenten behorende bij het PIP zijn in overeenstemming gebracht met de totaalkaart van het Beeldkwaliteitsplan.	Nee
38	10	In de adviezen van Alterra wordt o.a. beschreven dat de negatieve effecten van de HOV en verlegde WoAH op de omgeving (door licht, geluid en beweging) dienen te worden gemitigeerd door middel van afschermende grondwallen en schermen. Ik verzoek u om in het PIP ook de realisatie van een afschermende grondwal en scherm ten zuiden in het de spoorlijn tussen de fly-over en de Albert Schweitzerweg binnen de een natuurbestemming (gecombineerd met tijdelijk gebruik als bouwweg) mogelijk te maken. Zie bijlage 2 onderdeel f.	In de adviezen van Alterra worden aanvullende maatregelen beschreven die het functioneren van de Groene Schakel kunnen optimaliseren. De inrichtingsvisie voor Anna's Hoeve beoogt daarnaast een sturend instrument te zijn in de toekomstige ontwikkeling van het natuur- en recreatiegebied Anna's Hoeve. Zowel de adviezen van Alterra als de inrichtingsvisie maken geen onderdeel uit van het PIP. De afschermende voorzieningen die zijn opgenomen op de totaalkaart van de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan) behoren tot de scope van het project HOV in 't Gooi. Grondwallen worden in het PIP planologisch mogelijk gemaakt, maar maken geen deel uit van het project. Een grondwal en scherm ten zuiden van de spoorlijn, tussen de fly-over en de Dr. Albert Schweitzerweg, behoren niet tot de scope van het project maar wij kunnen er mee instemmen het PIP zodanig te wijzigen dat deze voorzieningen (planologisch gezien) ter plaatse kunnen worden gerealiseerd.	Ja, een scherm en grondwal ten zuiden van het spoor zijn toegevoegd aan het PIP.
38	11	Ik verzoek u zekerheid te bieden dat de onderstaande voorzieningen zullen worden gerealiseerd als onderdeel van het project. Het gaat om: • Schermen van 4 meter hoog langs de HOV tussen afrit A27 en het ecoduct Anna's Hoeve (inclusief gehele binnen- en buitenbocht fly-over). Zie bijlage 4 onderdeel e; • Schermen van minimaal 2 meter hoog op en langs de rand talud ecoduct Anna's Hoeve. Zie bijlage 4 onderdeel i; • Grondwal met beplanting van 4 meter hoog langs de verlegde WoAH tussen het ecoduct Anna's Hoeve en de A. Fokkerweg op Anna's Hoeve. Zie bijlage 4 onderdeel a; • Grondwal met beplanting van 4 meter hoog langs de verlegde WoAH tussen het ecoduct Anna's Hoeve en A27 op Anna's Hoeve. Zie bijlage 4 onderdeel c; • Grondwal met beplanting van 4 meter hoog langs de HOV tussen het ecoduct Anna's Hoeve en Tergooi ziekenhuis op Monnikenberg. Zie bijlage 4 onderdeel k; • Grondwal en scherm ten zuiden van de spoorlijn tussen de fly-over en de Albert Schweitzerweg. Zie bijlage 4 onderdeel f en g.	Wij verwijzen hiervoor naar de totaalkaart van de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, www.hovgooi.nl). De afschermende voorzieningen die zijn opgenomen op deze kaart behoren tot de scope van het project HOV in 't Gooi. Zoals u bekend is kent de inrichtingsvisie Anna's Hoeve een bredere scope dan het project HOV in 't Gooi en daarmee ook een groter pakket aan maatregelen. In het kader van de inrichtingsvisie Anna's Hoeve zijn het Goois Natuurreservaat, de provincie en de gemeenten Laren en Hilversum met elkaar in gesprek. De verwachting is dat partijen over de financiering van de inrichtingsvisie in de komende maanden overeenstemming bereiken.	Nee
38	12	Naast de realisatie van het ecoduct Anna's Hoeve als onderdeel van het MJPO project De Groende Schakel wordt in het project de realisatie van kleine faunatunnels meegenomen. Ik ga ervan uit dat deze planologisch mogelijk worden gemaakt binnen de natuur- en verkeersbestemmingen in het PIP. Nut en noodzaak van deze kleine faunatunnels vloeit voort uit het advies van Alterra en het mitigatieplan bij het PIP. In het mitigatieplan wordt gesproken over realisatie van 4 kleine faunatunnels ten westen van het ecoduct (twee onder de HOV en twee onder de verlegde WoAH). Om de faunatunnels naar behoren te laten functioneren is het van belang dat deze niet alleen onder de HOV en verlegde WoAH doorgaan, maar ook onder de bestaande spoorlijn. Ik verzoek u om als onderdeel van het project ten westen van het ecoduct Anna's Hoeve twee faunatunnels te realiseren, waardoor dieren veilig onder de gehele bundel van infrastructuur (verlegde WoAH, spoorlijn en HOV) door kunnen. Zie bijlage 4 onderdeel b en l. Dit in aanvulling op de geprojecteerde faunatunnels aan beide zijden van het Zandheuveldiaduct. Zie bijlage 4 onderdeel d en behoud van de bestaande passage onder de A27 ten zuiden van de spoorlijn Zie bijlage 4 onderdeel h.	U heeft gelijk dat deze maatregel niet helder is omschreven in het mitigatieplan. In het kader van de ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet zijn door Tauw werkprotocollen opgesteld. In de werkprotocollen is hier wel rekening mee gehouden. Bij de ontheffingsaanvraag worden dus ook faunatunnels meegenomen als maatregel. Het mitigatieplan is aangepast.	Nee.
38	13	De laatstgenoemde passage dient ook voor beheervoertuigen passeerbaar te blijven. Het huidige ontwerp voor de fly-over lijkt hiervoor een belemmering te vormen. Met een kleine aanpassing van het ontwerp van het grondlichaam kan de doorgang worden behouden.	Ten behoeve van de bouw van het ecoduct en de fly-over is ontsluiting van het bouwterrein noodzakelijk. Het voornemen is om het bouwterrein te ontsluiten via de N415 en de Dr. Albert Schweitzerweg, aan de oostzijde van de A27, via een tijdelijke bouwroute. De route c.q. passage van de beheervoertuigen van indiener onder de A27, tussen de fly-over en de Dr. Albert Schweitzerweg, blijft echter gehandhaafd, zowel in de tijdelijke situatie (bouwfase) als in de eindsituatie.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	14	Voor het goed functioneren van het ecoduct en de kleine faunatunnels binnen De Groene Schakel is het van belang dat alle infrastructuur rond het ecoduct en de kleine faunatunnels wordt voorzien van wildkerende rasters zodat aanrijdingen worden voorkomen en dieren worden gedwongen gebruik te maken van faunapassages. Op basis van het PIP en bijbehorende documenten is onvoldoende duidelijk of hierin geheel wordt voorzien. Ik verzoek u om de geleiding van dieren naar alle faunatunnels door een op elkaar aansluitend stelsel van rasters binnen het project te realiseren conform de Leidraad Faunavoorzieningen bij Infrastructuur, MJPO juni 2013, en hierbij de verlegde WoAH aan de oostzijde A27 ook uit te rasteren. Ook vraag ik speciale aandacht voor het gebied dat zich onder het Zandheuveldviaduct tussen twee faunatunnels in bevindt, Zie bijlage 4 onderdeel d. Op plaatsen waar schermen worden geplaatst die een wildkerende functie vervullen zijn rasters vanzelfsprekend niet noodzakelijk.	Langs alle faunatunnels en het ecoduct plaatsen we wildkerende rasters. Uiteraard gebeurt dit conform de Leidraad Faunavoorzieningen bij Infrastructuur.	Nee
38	15	Het PIP beschrijft de bestemmingen en voorschriften voor de functies verkeer en natuur. In het huidige PIP lijken verkeersfunctie en natuurfunctie soms door elkaar te lopen. Ik verzoek u om duidelijker onderscheid te maken. Gebieden die worden gebruikt voor wegverhardingen, parkeren, wegbermen, taluds langs de HOV en voorzieningen voor opvang van hemelwater afkomstig van de HOV dienen naar ons inzicht een verkeersbestemming te krijgen. Overige gebieden zouden, mits deze reeds natuurgebied zijn of in het kader van het project als natuur worden ingericht een natuurbestemming moeten krijgen. Hierbij moet uitgangspunt zijn dat de voor verkeersdoeleinden te gebruiken oppervlakte tot een minimum wordt beperkt om aantasting van bestaande natuur te voorkomen. Ik verzoek u om: 1. De benodigde ruimte tussen de A27 en de verlegde WoAH voor zover gelegen aan de oostzijde van de A27 een verkeersbestemming te geven, zie bijlage 2 onderdeel k, en voorts de benodigde ruimte voor deze bestemming indien mogelijk te verkleinen door het opschuiven van de weg in westelijke richting tegen de A27 aan. 2. De verlegde WoAH ter hoogte van het ecoduct een verkeersbestemming te geven, zie bijlage 2 onderdeel i. 3. Het talud van de HOV baan parallel aan de A27, inclusief sloten en/of infiltratievoorzieningen een verkeersbestemming te geven, zie bijlage 2 onderdeel h, en voorts de benodigde ruimte voor deze bestemming te minimaliseren door sloten of infiltratievoorzieningen te laten vervallen of anders te verkleinen. 4. De sloot en/of infiltratievoorziening ten zuiden van de fly-over een verkeersbestemming te geven, zie bijlage 2 onderdeel g, en voorts de benodigde ruimte voor deze bestemming te minimaliseren door sloten of infiltratievoorzieningen te laten vervallen of anders te verkleinen. 5. De parkeerterreinen ten zuiden van het scoutingclubhuis alsmede het gedeelte van de WoAH tussen Liebergerweg en deze parkeerterreinen een natuurbestemming te geven, zonder medebestemming verkeer, zie bijlage 2 onderdeel a en bijlage 3 onderdeel d, e en f 6. Het gehele gebied ten oosten van het scoutingclubhuis een natuurbestemming te geven (in de verbeelding is een rand buiten het PIP gehouden), zie bijlage 2 onderdeel c. 7. Het gedeelte van de WoAH tussen Zandheuveldviaduct en Albert Schweitzerweg dat zijn functie als weg verliest door aanleg van de verlegde WoAH een natuurbestemming te geven, zie bijlage 2 onderdeel d. 8. Binnen de bouwregels voor zowel de bestemming natuur als verkeer geluidwerende voorzieningen tot 4 meter hoog mogelijk te maken, zie bijlage 1 onderdeel 3 (planregels). 9. Binnen de bouwregels voor de bestemming natuur bouwwerken, geen gebouw zijnde ten behoeve van de verkeersregeling, de verkeers- of wegaanduiding of de verlichting maximaal 15 m niet mogelijk te maken, door deze passage uit paragraaf 3.2 van de Planregels van het PIP te schrappen, zie bijlage 1 onderdeel 3 (planregels).	ad 1. Het PIP bestemd alleen die gronden die nodig zijn voor de HOV-baan en de WOA. Aangegeven gronden maken hier geen onderdeel van uit, deze zijn immers niet noodzakelijk voor realisatie van het PIP en behouden de bestemming Natuur (bestemmingsplan Natuurgebied 2009, gemeente Laren). De ligging van de weg is verder geoptimaliseerd en waar mogelijk verschoven richting de A27. Het PIP is hierop aangepast. ad 2. Wij komen hieraan tegemoet. Op de verbeelding zal deze strook, conform de wijze van bestemmen van onderliggend spoortraject en HOV-baan, een verkeersbestemming krijgen. ad 3. Naar onze mening kan het talud weer ingericht worden als natuur en is de gegeven bestemming Natuur dus passend. Ook de andere voorzieningen zijn passend binnen de bestemming Natuur. De breedte van de bestemming heeft ook te maken met een reservering om eventueel grondwallen langs de busbaan te kunnen aanleggen. ad 4. Naar onze mening kan de infiltratievoorziening weer ingericht worden als natuur en is de gegeven bestemming Natuur dus passend. Ook de andere voorzieningen zijn passend binnen de bestemming Natuur. ad 5. De gemeente Hilversum heeft een ontwerp uitgewerkt voor het parkeren ten behoeve van en het ontsluiten van Scoutingvereniging Heidepark. Dit ontwerp is met indiener afgestemd. De consequentie van dit ontwerp is dat parkeren voor de scouting zal worden gefaciliteerd op een uitbreiding van het bestaande parkeerterrein nabij de sportvelden. De Weg over Anna's Hoeve zal ter hoogte van dit parkeerterrein worden afgesloten door middel van een slagboom. Het scoutinggebouw blijft bereikbaar via de Weg over Anna's Hoeve voor laden en lossen. De functieaanduiding 'verkeer' kan komen te vervallen. De PIP grens zal worden uitgebreid tot aan de slagboom zodat dit gedeelte van de Weg over Anna's Hoeve ook kan worden toegevoegd aan NNN. ad 6. De plangrens is hier afgestemd op de onderliggende bestemming Horeca, de omliggende gronden hebben al een Natuurbestemming. ad 7. Dit gedeelte heeft in het geldende bestemmingsplan Natuurgebied 2009 van de gemeente Laren al een bestemming Natuur. Opname in het PIP is daardoor niet nodig. ad 8. De bouwhoogte zal in de regels (lid 3.2.a, lid 4.2.b.4 en lid 5.2.b.5.) worden aangepast naar 6 meter. ad 9. Aan deze zienswijze komen wij tegemoet.	Ja, PIP grens en bestemmingsaanpassingen vanwege verschuiven van de Verlegde Weg over Anna's Hoeve richting A27.
38	16	Het is goed dat in het PIP wordt aangegeven dat het project naast realisatie van de busbaan als doelstelling heeft om invulling te geven aan de natuurdoelstellingen van de provincie Noord-Holland en dat er aandacht is voor natuurcompensatie. In verschillende delen van het PIP wordt ingegaan op de compensatie NNN, maar een duidelijk compensatieplan conform de regels in artikel 4 van de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland ontbreekt. Ik verzoek u om een concreet compensatieplan en compensatieovereenkomst NNN conform de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland op te stellen waarin ruimhartige natuurcompensatie wordt opgenomen die structureel duidelijke meerwaarde voor natuur oplevert.	Wij hebben inmiddels een compensatieplan op laten stellen. Dit rapport wordt als bijlage 16 aan het inpassingsplan toegevoegd. Dit compensatieplan is opgesteld conform de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	17	Ik verzoek u om de natuurgebieden voor zover deze niet worden gebruikt voor verkeersdoeleinden en deze functioneel aansluiten op het netwerk van natuurgebieden in het Gooi als NNN te begrenzen en voorts te streven naar minimale aantasting van natuur, compensatie in de nabije omgeving en indien niet anders mogelijk, compensatie verder weg. In bijlage 2 is de door het Goois Natuurreservaat gewenste compensatie NNN weergegeven en is een vergelijking gemaakt met de in het PIP aangegeven compensatie. Het realiseren van nieuwe natuur op het voormalig AZC op Crailo zie ik als een goede mogelijkheid om de saldobenadering natuurcompensatie sluitend te krijgen. Het verdient daarbij de voorkeur om alle als natuur bestemde gronden op het AZC als NNN te begrenzen, zodat de toeloop van de natuurverbinding Laarderhoogt kan worden versterkt. Vestiging van een nieuw asielzoekerscentrum ter plaatse van de compensatiegronden is niet verenigbaar met de uitgangspunten van de uitvoeringsregeling natuurcompensatie. Hetzelfde geldt voor het gebruik van parkeerterrein en verharding WoAH nabij het scoutingclubhuis op Anna's Hoeve, zie bijlage 1 onderdeel 1.15 en 1.31.	Onderstaand gaan we in op de in bijlage 3 bij uw zienswijze door u genoemde punten: 1. Bijlage 3 onderdeel a, h: Wij stemmen in met uw voorstel om deze gebieden te onttrekken aan het NNN. De snippers die resteren hebben geen functie meer in het kader van het NNN. 2. Bijlage 3, onderdeel b: Wij stemmen in met uw voorstel om dit stukje weg toe te voegen aan het NNN. 3. Bijlage 3, onderdelen c, d: Deze terreindelen zijn al meengenomen in onze compensatieberekening van het NNN. Het toevoegen hiervan is dus niet noodzakelijk. Zie ook figuur 5.4 van het ecologisch rapport. 4. Bijlage 3, onderdeel e: Dit terreindeel maakt al deel uit van het NNN, toevoegen hiervan is niet mogelijk. 5. Bijlage 3, onderdeel f: Wij stemmen in met uw voorstel en voegen dit stukje toe aan het NNN. 6. Bijlage 3, onderdeel g: Het natuurbeheerplan is hierin niet leidend. De juiste markering van het NNN is opgenomen in de provinciale ruimtelijke verordening. Het onderdeel g is hierin nog onderdeel van het NNN, zodat we dit deel als aantasting van het NNN moeten beschouwen. 7. Bijlage 3, onderdeel i: Deze gronden zijn niet opgenomen in het PIP. De huidige bestemming (bestemmingsplan Natuurgebied 2009 van de gemeente Laren) is natuur, toevoegen aan het NNN is niet mogelijk. 8. Bijlage 3, onderdeel j: Dit terreindeel blijft gehandhaafd als onderdeel van het NNN. Door handhaving van een natuurbestemming blijft de garantie bestaan dat de natuurfunctie belangrijk is voor dit terreindeel. Wij komen tegemoet aan uw wens de weg zo dicht mogelijk op de A27 te realiseren. We hebben hier echter ook te maken met een onderhoudszone van Rijkswaterstaat waarin de weg niet gerealiseerd mag worden. Dichter naar de A27 toe is zodoende niet mogelijk. 9. Bijlage 3, onderdelen k, l: Deze terreindelen blijven gehandhaafd als onderdeel van het NNN. Door handhaving van een natuurbestemming blijft de garantie bestaan dat de natuurfunctie belangrijk is voor deze terreindelen. 10. Bijlage 3, onderdeel m: Wij stemmen gedeeltelijk in met uw voorstel. Er wordt NNN-gebied onttrokken ter plaatse van de VWoAH. Door realisatie van het ecoduct wordt een beperkt oppervlak aan het NNN toegevoegd.	Nee
38	18	Ten behoeve van het optimaal functioneren van de ecologische verbinding over het ecoduct Anna's Hoeve zijn een aantal voorzieningen nodig die zijn beschreven in de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve. Het betreft: • Natuurontwikkeling tussen het Laarder Wasmeer en het ecoduct Anna's Hoeve, inclusief natuurvriendelijke oevers rond de Bergvijver, zie bijlage 5 (versterken natuurwaarden). • Het instellen van een rustgebied dat is afgesloten voor publiek door middel van afschermende waterpartijen aan de voet van het ecoduct, zie bijlage 5 onderdeel k, en een raster, zie bijlage 5 onderdeel j. • Verlegging van de Goyergracht-Zuid nabij het Zandheuveldiavduct, zie bijlage 5 onderdeel f.	De genoemde maatregelen hebben geen enkele relatie met de inpassing van het project HOV in 't Gooi, maar betreffen de realisatie van een natuurverbinding. Ze worden daarom niet opgenomen in het PIP	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	19	In het PIP wordt weinig gezegd over recreatie terwijl realisatie van de HOV, verlegging van de WoAH en de ecoduct Anna's Hoeve een grote impact zal hebben op Anna's Hoeve en het gebruik ervan door bezoekers. Op verschillende plaatsen wordt in het PIP verwezen naar de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve die in overleg met betrokken partijen en omwonenden tot stand is gekomen. In de inrichtingsvisie zijn ecreatieve maatregelen opgenomen ter compensatie van recreatiemogelijkheden die verloren gaan door realisatie van de verschillende onderdelen van het project. Voor het lokale draagvlak bij de bevolking is uitvoering van de compenserende recreatievoorzieningen van groot belang. Dit betreft: * Verlegging van paden die verdwijnen door aanleg van infrastructuur en/of afschermende voorzieningen, zie bijlage 5 onderdeel m, h en d; * Realisatie van recreatief fietspad Liebergerweg, zie bijlage 5 onderdeel e; * Realisatie recreatief fietspad tussen spoorwegovergang Albert Schweitzerweg en het fietspad langs de verlegde WoAH, zie bijlage 5 onderdeel i; * Een alternatief voor de wandeling rond de Bergvijver (vlonderpad), zie bijlage 5 onderdeel g; * Het herstellen van de berg op Anna's Hoeve, zie bijlage 5 onderdeel g en l; * Een laag scherm nabij de A. Fokkerweg om de verlegde WoAH af te schermen voor gebruikers speelvijver, zie bijlage 5 onderdeel a; * Speelvoorzieningen, zie bijlage 5 onderdeel b; * Vervangende parkeer gelegenheid als compensatie voor het te verwijderen parkeerterrein ten zuiden van scoutingclubhuis, zie bijlage 5 onderdeel c; * Voetgangersbrug over de verlegde WoAH, zie bijlage 5 onderdeel n; * Hondenuitlaatplaats, zie bijlage 5 onderdeel o. De maatschappelijke acceptatie van de HOV zou kunnen worden versterkt als deze maatregelen voor natuur en recreatie zoveel mogelijk als onderdeel van het project gerealiseerd kunnen worden. We gaan hiervoor graag in overleg met u.	Het PIP heeft niet als doel de inrichtingsvisie Anna's Hoeve planologisch mogelijk te maken. Eventuele recreatieve verbindingen die doorsneden worden door de te realiseren onderdelen in het PIP, worden hersteld. Hiervoor wordt een apart plan opgesteld.	Nee
38	20	Naast het realiseren van de HOV busverbinding tussen Huizen en Hilversum, is een belangrijk onderdeel van het project de versterking van de natuurverbindingen in de regio (Groene Schakel). Met name wordt de natuur bij Anna's Hoeve versterkt, alsmede bij Crailo. Er wordt voldaan aan de minimale eisen voor compensatie en mitigatie van de aantastingen van natuur als gevolg van de aanleg HOV en VWoAH. Voor versterking van de natuur in Anna's Hoeve is naast compensatie van oppervlakte ook een goede inpassing van de HOV en VWoAH nodig, conform advies Alterrapport 2458 en de uitwerking daarvan in de inrichtingsvisie Anna's Hoeve. Daarin voorziet het project helaas niet.	Naast het realiseren van de busbaan is ook een belangrijke doelstelling van het project HOV in 't Gooi om het NNN te versterken. In paragraaf 1.2, Nut en noodzaak, van de toelichting wordt hierop ingegaan. Wij geven met het project een belangrijke impuls aan de Groene Schakel. Het is niet zo dat we met dit project alle maatregelen doorvoeren die in het rapport van Alterra zijn genoemd. In het genoemde rapport van Alterra is de aanleg van bijvoorbeeld grondwallen als advies opgenomen, niet als noodzakelijke maatregel om de Groene Schakel goed te laten functioneren. Ten tijde van het opstellen van het rapport was er nog geen sprake van het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve. Juist het verleggen van deze weg versterkt de Groene Schakel en NNN doordat meer aaneengesloten natuurgebied wordt gecreëerd. De maatregelen die in het project HOV in 't Gooi worden getroffen versterken het NNN en daarmee de werking van de Groene Schakel.	Nee
38	21	Het project maakt de aanleg van een ecoduct over de spoorlijn mogelijk en regelt de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve, waardoor er een robuuste ecologische verbinding ontstaat en de recreatiemogelijkheden in het gebied worden versterkt. Dit mede op basis van de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve. De suggestie wordt gewekt dat zonder HOV geen natuurbrug gerealiseerd zou worden. De natuurbrug zou ook als zelfstandig project gerealiseerd worden in het kader van het MJPO. Goed dat inrichtingsvisie Anna's Hoeve wordt benoemd als basis voor het project.	De indiener geeft aan dat ten onrechte de suggestie wordt gewekt dat er zonder HOV in 't Gooi geen ecoduct zou worden aangelegd. Zonder de komst van de HOV-busbaan zou het ecoduct inderdaad ook aangelegd kunnen worden in het kader van het MJPO. Deze Rijksgelden zijn echter niet voldoende om ook de mitigatie van de verlegde Weg over Anna's Hoeve te realiseren. Hierin wordt in het kader van het MJPO namelijk niet voorzien. In tegenstelling tot wat de indiener verder aangeeft, vormt de inrichtingsvisie Anna's Hoeve niet de basis voor het project HOV in 't Gooi. De inrichtingsvisie Anna's Hoeve is een gezamenlijk product van de gemeenten Hilversum en Laren, het Goois Natuurreservaat en de provincie Noord-Holland. De inrichtingsvisie is echter met name van lokaal belang. De betrokkenheid van de provincie komt enerzijds voort uit het feit dat het gebied onderdeel uitmaakt van Natuurnetwerk Nederland (NNN voorheen EHS). Daarnaast maakt de inpassing van de weg onderdeel uit van project HOV Gooi. De kosten voor het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve komen, zoals aangegeven, voor rekening van het project. Voor de overige onderdelen van de inrichtingsvisie is geen dekking vanuit het project. Dit is een opgave voor de regio.	Nee
38	22	Een verdere versterking van de natuur vindt plaats bij Crailo. Daar wordt een stuk natuur ingericht dat van belang is als ecologische verbinding van en naar de natuurbrug over de Al. Het betreft hier natuurcompensatie die noodzakelijk is om de aantastingen door het HOV project te compenseren. Daarbij wordt volledig ontwikkelde natuur gecompenseerd door nog te ontwikkelen natuur. Voor substantiële versterking van de natuur is een transarante en ruimhartige compensatie benodigd. In het project blijft na compensatie de oppervlakte natuur per saldo vrijwel gelijk.	Wij voldoen met uitvoering van het project aan het beleid zoals opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Hierin staat in artikel 19, lid 7b dat de oppervlakte van de EHS ten minste gelijk blijft. Door compensatie van oppervlakten wordt voldaan aan dit criterium.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	23	Een verdere versterking van de natuur vindt plaats bij Crailo. Daar wordt een stuk natuur ingericht dat van belang is als ecologische verbinding van en naar de natuurbrug over de AI. Goed dat er op Crailo gezocht wordt naar compensatiemogelijkheden. Dit biedt de mogelijkheid om voldoende natuurruimte te realiseren in de toeloop naar natuurbrug Laarderhoogt. Mogelijk knelpunt vormt het voornemen voor het vestigen van een AZC ter plaatse van de geprojecteerde compensatiegronden. Een combinatie van gebruik als AZC en natuurcompensatie op hetzelfde oppervlak lijkt niet mogelijk en is ongewenst. Volgens de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland moet de compensatiegrond uiterlijk twee jaar na de start van de uitvoering van de compensatieplichtige activiteit worden gerealiseerd. De compensatiegronden dienen daarom buiten het gebruik als AZC te worden gehouden of elders geprojecteerd te worden.	Wij hebben de te compenseren gronden als 'natuur' bestemd. Wanneer de plannen voor de realisatie van een AZC op het terrein van Crailo doorgaan, moeten deze ook buiten de bestemming natuur worden gerealiseerd. De natuur bestemming staat een AZC namelijk niet toe.	Nee
38	24	Met het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve en het bundelen van de verlegde weg met de spoorlijn en de busbaan, wordt het natuurgebied Anna's Hoeve niet meer doorsneden door een verkeersweg. Daarnaast wordt de NNN in de omgeving versterkt door het realiseren van een nieuw ecoduct bij Anna's Hoeve, die de verlegde weg, spoorlijn en busbaan overspant. Goed dat de WoAH wordt verlegd en het ecoduct eroverheen gaat. Mitigatie van de verstoringseffecten van HOV en VWOAH conform advies Alterrapport 2458 en de uitwerking daarvan in de inrichtingsvisie Anna's Hoeve is niet opgenomen in het project.	Het realiseren van de natuurverbinding Groene Schakel en de inrichtingsvisie Anna's Hoeve is geen onderdeel van het PIP.	Nee
38	25	Een verdere versterking van de Groene Schakel vindt plaats bij Crailo. Ook bij Crailo wordt een stuk natuur ingericht dat van belang is als ecologische verbinding van en naar de natuurbrug over de AI die de Bussumer- en Westeide met de Tafelberg- en Blaricummerheide verbindt. Op deze manier draagt het project bij aan een kwaliteitsimpuls van het NNN en de Groene Schakel. Zie opmerking 1.1 Compensatie dient volgens de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland te worden uitgewerkt in een compensatieplan of compensatieovereenkomst waarin realisatie en beheer wordt geregeld. Compensatie dient nabij de aantasting plaats te vinden, als aangetoond kan worden dat het niet anders kan, dan verderop. Verzocht wordt te onderzoeken hoe de aantasting geminimaliseerd kan worden, vervolgens te compenseren nabij de aantasting en als het niet anders kan op Crailo. Daarbij rekening houdend met opmerking 1.3b. Wij treden graag in overleg over de mogelijkheden voor compensatie in relatie tot de overleggen voor grondverwerving tbv. HOV.	Wij voeren momenteel gesprekken met uw organisatie, waarin we onderlinge afspraken maken omtrent ondermeer compensatie en grondverwerving. Bij deze gesprekken wordt dit onderwerp meegenomen. Daarnaast hebben we inmiddels door bureau Ruimtelijk een natuurcompensatieplan op laten stellen. Dit is als bijlage 16 bij het inpassingsplan gevoegd.	Nee
38	26	Gelet op het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat nut en noodzaak van het PIP voldoende onderbouwd zijn. Nut en noodzaak van HOV lijkt goed onderbouwd. Nut en noodzaak van de Groene Schakel blijkt uit provinciaal beleid (en beleid van lagere overheden en GNR). De in het PIP beschreven mitigatie en compensatie voldoet niet aan de adviezen die Alterra heeft gegeven voor een goed inpassing van de HOV in de Groene Schakel. Nut en noodzaak van deze maatregelen tot uitdrukking laten komen in het project.	Naast het realiseren van de busbaan is ook een belangrijke doelstelling van het project HOV in 't Gooi om het NNN te versterken. In paragraaf 1.2, Nut en noodzaak, van de toelichting wordt hierop ingegaan. Wij geven met het project een belangrijke impuls aan de Groene Schakel. Het is niet zo dat we met dit project alle benodigde maatregelen doorvoeren die de werking van de Groene Schakel verbetert.	Nee
38	27	Vanwege de benodigde natuurcompensatie zijn zowel de bestaande weg over Anna's Hoeve, als ook de gronden van de aan deze weg gelegen scoutingterrein binnen de begrenzing van het PIP betrokken. Tot slot zijn ook gronden in de omgeving van Crailo binnen het Inpassingsplan meegenomen. De ligging van deze gronden is weergegeven op onderstaande afbeelding. Er zijn diverse aanvullende mogelijkheden voor natuurcompensatie binnen Anna's Hoeve. Deze mogelijkheden zijn weergegeven in bijlage 2 bij deze zienswijze. Deze onderdelen kunnen worden meegeteld indien ze als onderdeel van het project worden ingericht als natuur en worden begrensd als NNN. Het gaat om de volgende onderdelen: terreinen ten zuiden van de WoAH (respectievelijk 0,83,0,23 en 0,11 ha). Het gebied ten oosten van het scoutingclubhuis kan worden verruimd (0,23 ha). Een aantal snippers van de WoAH (respectievelijk X ha). Overigens zijn er ook een aantal aanvullende aantastingen van de NNN. Zie ook: 1.5,1.14,1.19,1.21,1.22 en 2.10	Bij de beantwoording van uw zienswijze deel 38.17, compensatie natuur is uitgebreid ingegaan op de door uw genoemde mogelijkheden voor correctie van het NNN.	Nee
38	28,29	De HOV baan gaat hier via een natuurlijk talud omhoog, maakt ter hoogte van het park Anna's Hoeve een bocht naar rechts en gaat met een fly-over het spoor. In de bocht bij de fly-over wordt aan weerszijden een scherm geplaatst van 4 m hoog als mitigerende maatregel voor de ecologische inpassing van de HOV baan. Voor een goede afscherming zijn Inderdaad schermen nodig aan beide zijden van de HOV baan op de fly-over en in de bocht tussen fly-over en natuurbrug. Op andere plaatsen in het PIP worden echter alleen op het brugdeel van de fly-over schermen aan beide zijden aangegeven. Verder lijkt alleen een scherm voorzien te zijn in de buitenbocht van de HOV tussen fly-over en natuurbrug. Voor een goede afscherming zijn schermen langs de HOV nodig op alle delen waar deze op een grondlichaam ligt. Overige delen kunnen worden afgeschermd met een grondwal.	Leidend is de totaalkaart van de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, BKP, Posad, www.hovgooi.nl). De afschermende voorzieningen die zijn opgenomen op deze kaart, behoren tot de scope van het project HOV in 't Gooi.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	30	Ter plaatse van de bestaande spoorlijn maakt de komst van de HOV een ecoduct mogelijk. De suggestie wordt gewekt dat zonder HOV geen natuurbrug gerealiseerd zou worden. De natuurbrug zou ook als zelfstandig project gerealiseerd worden in het kader van het MJPO. Goed dat inrichtingsvisie Anna's Hoeve wordt benoemd als basis voor het project.	Zie onze beantwoording onder 38.21	Nee
38	31	Impressie fly over toont scherm alleen op viaduct aan beide zijden Voor een goede afscherming zijn Inderdaad schermen nodig aan beide zijden van de HOV baan op de fly-over en in de bocht tussen fly-over en natuurbrug. Op andere plaatsen in het PIP worden echter alleen op het brugdeel van de fly-over schermen aan beide zijden aangegeven. Verder lijkt alleen een scherm voorzien te zijn in de buitenbocht van de HOV tussen fly-over en natuurbrug. Voor een goede afscherming zijn schermen langs de HOV nodig op alle delen waar deze op een grondlichaam ligt. Overige delen kunnen worden afgeschermd met een grondwal.	Leidend is de totaalkaart van de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, BKP, Posad, www.hovgooi.nl). De afschermende voorzieningen die zijn opgenomen op deze kaart, behoren tot de scope van het project HOV in 't Gooi.	Nee
38	32	Impressie natuurbrug suggereert rasters aan rand toeloop natuurbrug Hier zijn afschermende voorzieningen benodigd om de effecten van licht, geluid en beweging af te schermen. Dit is reeds besproken met Prorail. Het is niet duidelijk of dit in het project is overgenomen.	Leidend is de totaalkaart van de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, BKP, Posad). De afschermende voorzieningen die zijn opgenomen op deze kaart, behoren tot de scope van het project HOV in 't Gooi.	Nee
38	33	Impressie verlegde weg toont fietspaden ten zuiden van spoorlijn o.a. over grondgebied GNR. Deze paden zijn niet gewenst en/of gepland. Paden verwijderen uit kaartbeeld.	Fietspaden ten zuiden van spoorlijn maken geen onderdeel uit van het project. De betreffende impressie is aangepast.	Nee
38	34	De huidige weg, het fietspad, en de bijbehorende inrichtingselementen worden verwijderd. Op het tracé van de te verwijderen Weg over Anna's Hoeve wordt een onverhard voetpad gerealiseerd waarmee een extra dwarsverbinding ontstaat met de recreatiegebieden 'voorbij' de Groene Schakel, tevens vergroot dit de recreatieve mogelijkheden binnen Anna's Hoeve. Dit draagt bij aan het verminderen van verlies aan recreatieve mogelijkheden. Van een vergroting is geen sprake.	In de toelichting zal twee maal de volgende tekstpassage worden verwijderd: ", tevens vergroot dit de recreatieve mogelijkheden binnen Anna's Hoeve".	Nee
38	35	De nieuwe locatie van de Scoutingclub Heidepark zal bereikbaar blijven per weg. Om de bereikbaarheid van de Scouting te garanderen behoeft de WoAH niet te blijven liggen. Dit kan ook worden geregeld met een recht van overpad over het eigendom van GNR worden via het bestaande parkeerterrein nabij de sportvelden. GNR maakt hierover graag afspraken zodat de gebruikers van het scoutinggebouw door de slagboom kunnen. Het laten liggen van het deel van de WoAH tussen parkeerterrein sportvelden en het scoutinggebouw is ongewenst, niet nodig en staat natuurcompensatie in de weg. Ook leidt het laten liggen van dit stukje weg tot kruisend autoverkeer met het geprojecteerde recreatieve fietspad over de Liebergerweg. GNR wil graag in overleg komen tot een passende oplossing waarbij dit deel van de WoAH wel wordt verwijderd.	De gemeente Hilversum heeft een ontwerp uitgewerkt voor het parkeren ten behoeve van en het ontsluiten van Scoutingvereniging Heidepark. Dit ontwerp is met indiener afgestemd. De consequentie van dit ontwerp is dat parkeren voor de scouting zal worden gefaciliteerd op een uitbreiding van het bestaande parkeerterrein nabij de sportvelden. De Weg over Anna's Hoeve zal ter hoogte van dit parkeerterrein worden afgesloten door middel van een slagboom. Het scoutinggebouw blijft bereikbaar via de Weg over Anna's Hoeve voor laden en lossen. De functie-aanduiding 'verkeer' kan komen te vervallen. De PIP grens zal worden uitgebreid tot aan de slagboom zodat dit gedeelte van de Weg over Anna's Hoeve ook kan worden toegevoegd aan NNN.	Ja, PIP grens wordt aangepast. Bestemming en regels worden aangepast.
38	36	Omdat de aanleg van een tijdelijke weg over het terrein van Tergooi en Anna's Hoeve tijdens de aanleg van de tunnel Oosterengweg zeer kostbaar bleek, wordt nog gezocht op welke manier tijdens de aanlegfase verkeersproblemen kunnen worden voorkomen door verkeersmaatregelen. Het is van belang dat er voldoende maatregelen worden getroffen. Deze verkeersmaatregelen kunnen buiten het PIP om worden genomen. Onder geen beding tijdelijke verkeersafwikkeling over GNR eigendommen, voor zover deze niet als uiteindelijke verkeersbestemming in het PIP zitten.	Voor de bouw van het ecoduct is het nodig om een tijdelijke ontsluiting voor bouwverkeer te faciliteren vanaf de Albert Schweitzerlaan, onder de A27 door. Tijdelijke verkeersmaatregelen voor doorgaand verkeer worden niet genomen op terrein van GNR.	Nee
38	37	In hoofdstuk 3 Beleidskader ontbreekt een paragraaf over natuurbeleid. Benoemen natuurbeleid (EVZ Groene Schakel als provinciale ambitie) en Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland en het project binnen dit kader uitwerken.	Hoofdstuk 3 behandelt alleen ruimtelijke regelgeving en geen sectorale wetgeving. Voor specifiek ecologisch beleid wordt verwezen naar paragraaf 4.5 Ecologie en bijbehorende bijlagen. Ook dit maakt onderdeel uit van de toelichting.	Nee
38	38	Voorliggend inpassingsplan maakt de verlegging van deze weg mogelijk, evenals de wallen langs de HOV-baan/spoorlijn. Afschermende grondwallen benodigd voor goed functioneren van de natuurverbinding worden planologisch mogelijk gemaakt, maar lijken niet te worden gerealiseerd. In de ecologische effectbeoordeling (zie ook opmerking 4.4 en 4.5) wordt aangegeven dat deze grondwallen worden gerealiseerd. Vervolgens vindt ecologische effectbeoordeling plaats alsof de wallen zijn gerealiseerd. Grondwallen meenemen in het project of toetsen op basis van niet realiseren van deze grondwallen.	In overleg met het Goois Natuur Reservaat is besloten de grondwallen met het inpassingsplan planologisch mogelijk te maken. Dat betekent dat toetsing hiervan ook noodzakelijk is. De realisatie van de grondwallen staat hier los van. De grondwallen vallen niet binnen de mitigerende of compenserende maatregelen.	Nee
38	39	In paragraaf 4,5 ontbreekt verwijzing naar onderzoeken van Alterra mitigatie HOV. Verwijzen naar advies Alterrarapport 2458 en de uitwerking/toetsing inrichtingsvisie Anna's Hoeve.	Er is niet getoetst aan het Alterra rapport. Wel is dit rapport gebruikt bij de algemene beoordeling van de onderzoeksresultaten. Een verwijzing is opgenomen in het rapport ecologische effectbepaling bijlage 5 bij de toelichting.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	40	Volgens dit onderzoek wordt voldaan aan de voorwaarden van de saldobenadering voor het NNN. Het rapport laat zien dat sprake is van één ruimtelijke visie waarbij de kwantiteit van het NNN gelijk blijft en de kwaliteit van het NNN wordt versterkt. Goed dat er op Crailo gezocht wordt naar compensatiemogelijkheden. Dit biedt de mogelijkheid om voldoende natuurruimte te realiseren in de toeloop naar natuurbrug Laarderhoogt. Mogelijk knelpunt vormt het voornemen voor het vestigen van een AZC ter plaatse van de geprojecteerde compensatiegronden. Een combinatie van gebruik als AZC en natuurcompensatie op hetzelfde oppervlak lijkt niet mogelijk en is ongewenst. Volgens de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland moet de compensatiegrond uiterlijk twee jaar na de start van de uitvoering van de compensatieplichtige activiteit worden gerealiseerd. De compensatiegronden dienen daarom buiten het gebruik als AZC te worden gehouden of elders geprojecteerd te worden. Het betreft hier natuurcompensatie die noodzakelijk is om de aantastingen door het HOV project te compenseren. Daarbij wordt volledig ontwikkelde natuur gecompenseerd door nog te ontwikkelen natuur. Voor substantiële versterking van de natuur is een transarante en ruimhartige compensatie benodigd. In het project blijft na compensatie de oppervlakte natuur per saldo vrijwel gelijk. Een compensatieplan is noodzakelijk	De gronden op Crailo die we als compensatie gebruiken hebben we in het inpassingsplan bestemd als 'natuur'. Wanneer de plannen voor de realisatie van een AZC op het terrein van Crailo doorgaan, moeten deze ook buiten de bestemming natuur worden gerealiseerd. De natuur bestemming staat een AZC namelijk niet toe. Hiermee hebben we geborgd dat dit terrein niet als AZC gebruikt kan worden. Het is correct dat een natuur compensatieplan noodzakelijk is. Inmiddels is een dergelijk plan opgesteld. Dit wordt als bijlage bij het inpassingsplan opgenomen.	Nee
38	41	Een deel van de NNN nabij een natuurbrug over de Al wordt hierbij opgewaardeerd. Het plangebied ligt in de zuidelijke hoek van voormalig Asielzoekerscentrum Crailo (AZC) en wordt gekenmerkt door afwisseling van bos, akkers en graslanden. Nabij het plangebied is een natuurbrug over de Al aangelegd om Bussemer en Westehiede met de Tafelberg- en Blaricummerheide te verbinden. Het plangebied is van belang als ecologische verbinding van en naar de natuurbrug. Zie opmerking hierboven. Indien beoogde compensatiegronden benut worden voor AZC, alternatieve compensatiegronden aanwijzen.	De gronden op Crailo die we als compensatie gebruiken hebben we in het inpassingsplan bestemd als 'natuur'. Wanneer de plannen voor de realisatie van een AZC op het terrein van Crailo doorgaan, moeten deze ook buiten de bestemming natuur worden gerealiseerd. De natuur bestemming staat een AZC namelijk niet toe. Hiermee hebben we geborgd dat dit terrein niet als AZC gebruikt kan worden.	Nee
38	42	De oppervlakte van nieuwe infrastructuur die binnen het NNN wordt aangelegd, zoals vastgelegd in de daarbij horende bestemmingen, is het bruto oppervlakteverlies in totaal 5,56 ha. Door de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve zal echter ook een oppervlakte bestaand bos langs de bestaande weg worden herbestemd als bos-/natuurgebied en kan deze aan het NNN worden toegevoegd. Deze toename in oppervlakte, totaal 2,66 ha, kan in mindering worden gebracht op het bruto oppervlakteverlies dat optreedt in het NNN. Daarnaast leveren de ontwikkelingen in het plangebied bij Crailo een toename van 3,02 ha op. Hierdoor wordt een netto oppervlaktewinst van 0,12 ha gerealiseerd. De oppervlakte van nieuwe infrastructuur die binnen het NNN wordt aangelegd, zoals vastgelegd in de daarbij horende bestemmingen, is het bruto oppervlakteverlies in totaal 5,56 ha. Door de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve zal echter ook een oppervlakte bestaand bos langs de bestaande weg worden herbestemd als bos-/natuurgebied en kan deze aan het NNN worden toegevoegd. Goed dat er op Crailo gezocht wordt naar compensatiemogelijkheden. Dit biedt de mogelijkheid om voldoende natuurruimte te realiseren in de toeloop naar natuurbrug Laarderhoogt. Mogelijk knelpunt vormt het voornemen voor het vestigen van een AZC ter plaatse van de geprojecteerde compensatiegronden. Een combinatie van gebruik als AZC en natuurcompensatie op hetzelfde oppervlak lijkt niet mogelijk en is ongewenst. Volgens de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland moet de compensatiegrond uiterlijk twee jaar na de start van de uitvoering van de compensatieplichtige activiteit worden gerealiseerd. De compensatiegronden dienen daarom buiten het gebruik als AZC te worden gehouden of elders geprojecteerd te worden. Het betreft hier natuurcompensatie die noodzakelijk is om de aantastingen door het HOV project te compenseren. Daarbij wordt volledig ontwikkelde natuur gecompenseerd door nog te ontwikkelen natuur. Voor substantiële versterking van de natuur is een transarante en ruimhartige compensatie benodigd. In het project blijft na compensatie de oppervlakte natuur per saldo vrijwel gelijk. Een compensatieplan is noodzakelijk Er zijn diverse aanvullende mogelijkheden voor natuurcompensatie binnen Anna's Hoeve. Deze mogelijkheden zijn weergegeven in bijlage 2 bij deze zienswijze. Deze onderdelen kunnen worden meegerekend indien ze als onderdeel van het project worden ingericht als natuur en worden begrensd als NNN. Het gaat om de volgende onderdelen: terreinen ten zuiden van de WoAH (respectievelijk 0,83, 0,23 en 0,11 ha). Het gebied ten oosten van het scoutingclubhuis kan worden verruimd (0,23 ha). Een aantal snippers van de WoAH (respectievelijk X ha). Overigens zijn er ook een aantal aanvullende aantastingen van de NNN. Zie ook: 1.5, 1.14, 1.19, 1.21, 1.22 en 2.10	De gronden op Crailo die we als compensatie gebruiken hebben we in het inpassingsplan bestemd als 'natuur'. Wanneer de plannen voor de realisatie van een AZC op het terrein van Crailo doorgaan, moeten deze ook buiten de bestemming natuur worden gerealiseerd. De natuur bestemming staat een AZC namelijk niet toe. Hiermee hebben we geborgd dat dit terrein niet als AZC gebruikt kan worden. Het is correct dat een natuur compensatieplan noodzakelijk is. Inmiddels is een dergelijk plan opgesteld. Dit wordt als bijlage bij het inpassingsplan opgenomen. Wij voldoen met uitvoering van het project aan het beleid zoals opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Hierin staat in artikel 19, lid 7b dat de oppervlakte van de EHS ten minste gelijk blijft. Door compensatie van oppervlakten wordt voldaan aan dit criterium. Bij de beantwoording van uw zienswijze 36.17. compensatie natuur is uitgebreid ingegaan op de door uw genoemde mogelijkheden voor correctie van het NNN.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	43	Deze toename in oppervlakte, totaal 2,66 ha, kan in mindering worden gebracht op het bruto oppervlakteverlies dat optreedt in het NNN. Daarnaast leveren de ontwikkelingen in het plan-gebied bij Crailo een toename van 3,02 ha op. Hierdoor wordt een netto oppervlaktewinst van 0,12 ha gerealiseerd Het betreft hier de minimaal vereiste compensatie waarbij volledig ontwikkelde natuur gecompenseerd wordt door nog te ontwikkelen natuur.	Wij voldoen met uitvoering van het project aan het beleid zoals opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Hierin staat in artikel 19, lid 7b dat de oppervlakte van de EHS ten minste gelijk blijft. Door compensatie van oppervlakten wordt voldaan aan dit criterium.	Nee
38	44	Er zijn diverse aanvullende mogelijkheden voor natuurcompensatie binnen Anna's Hoeve. Deze mogelijkheden zijn weergegeven in bijlage 2 bij deze zienswijze. Deze onderdelen kunnen worden meegeteld indien ze als onderdeel van het project worden ingericht als natuur en worden begrensd als NNN. Het gaat om de volgende onderdelen: terreinen ten zuiden van de WoAH (respectievelijk 0,83, 0,23 en 0,11 ha). Het gebied ten oosten van het scoutingclubhuis kan worden verruimd (0,23 ha). Een aantal snippers van de WoAH (respectievelijk X ha). Overigens zijn er ook	In het genoemde rapport van Alterra zijn aanvullende maatregelen als advies opgenomen, niet als noodzakelijke maatregel om de Groene Schakel goed te laten functioneren. Ten tijde van het opstellen van het rapport was er nog geen sprake van het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve. Juist het verleggen van deze weg versterkt de Groene Schakel en NNN doordat meer aaneengesloten natuurgebied wordt gecreëerd. De maatregelen die in het project HOV in 't Gooi worden getroffen versterken het NNN en daarmee de werking van de Groene Schakel.	Nee
38	45	een aantal aanvullende aantastingen van de NNN. Zie ook: 1.5, 1.14, 1.19, 1.21, 1.22 en 2.10	De doelstelling van natuurverbinding De Groene Schakel is het realiseren van een ecologische verbinding tussen de natuurgebieden in het Gooi (o.a. Bussummerheide, Westerheide, Zuiderheide, Laarder Wasmeer) en op de Utrechtse Heuvelrug (o.a. Boswachterij De Vuursche, Landgoed Pijnenburg). Het gebied Crailo behoort hier ook toe. De aantasting van NNN wordt binnen het project gecompenseerd.	Nee
38	46	Tenslotte wordt aanbevolen om gedurende de uitvoering: de werkruimte ter plaatse van de nog zichtbare walstructuren langs de A27 (zandhegge en wildwal) zo beperkt mogelijk te houden; De werkruimte zou altijd zo beperkt mogelijk moeten worden gehouden, waarbij bestaande kwaliteiten zoveel mogelijk worden ontzien. GNR voert graag overleg met betrokken partijen over de aan te wijzen werkruimte.	De uitvoerende marktpartij zal geen activiteiten uitvoeren buiten de PIP-grenzen. Ook werkruimte zal de aannemer inrichten binnen deze grenzen.	Nee
38	47	Daarnaast biedt het afwaarderen van de bestaande Weg over Anna's Hoeve tot fietspad mogelijk kansen voor de herkenbaarheid van de aardkundige waarden. fietspad moet zijn: wandelpad	Deze opmerking is terecht. In de toelichting op het PIP is aangegeven dat de huidige weg, het fietspad en de bijbehorende inrichtingselementen worden verwijderd. Op het tracé van de te verwijderen Weg over Anna's Hoeve wordt een onverhard voetpad gerealiseerd. De betreffende tekst zal worden aangepast.	Nee
38	48	Er is mogelijk wel sprake van aantasting van het aardkundige monument 'Stuwwallengebieden 't Gooi'. Het aanvragen van de benodigde ontheffing van de Provinciale Milieuverordening hiervoor is inmiddels in gang gezet. Ten behoeve van het rustgebied op de toeloop van het ecoduct en de daarbij gewenste barrière voor mensen is in de inrichtingsvisie een waterpartij voorzien tussen de Bergvijver en de spoorlijn. GNR verzoekt het graven van dit water in overleg en overeenstemming mee te nemen in het project, waarbij de vrijkomende grond kan worden gebruikt voor de natuurbrug en/of andere onderdelen van het project. Daarvoor graag ook realisatie van de te graven waterpartij nabij natuurbrug en grondwallen meenemen in de ontheffingsaanvraag.	Het voorliggende inpassingsplan is primair bedoeld voor de aanleg van de HOV-busbaan en de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve. Op verzoek van GNR is ook de mogelijkheid opgenomen voor de aanleg van wallen of schermen langs de busbaan en weg. De bergvijver uit de inrichtingsvisie valt buiten de scope van het project en is niet nodig in het kader van de Flora en Faunawet en daarom niet in het PIP opgenomen.	Nee
38	49	Herplant / compensatie van bosbomen vindt plaats Ingevolge de Boswet. Binnen de projectgrenzen kunnen bosbomen deels worden herplant ter plaatse van het ecoduct en de weg over Anna's Hoeve. Voor de overige bosbomen is herplant binnen het project niet mogelijk. Deze bomen worden elders of financieel gecompenseerd. Financiële compensatie indien mogelijk inzetten voor inpassing HOV en verlegde WoAH of maatregelen natuur en recreatie. Verzoek om boscompensatie op natuurcompensatiegebieden in overleg en overeenstemming met GNR als beoogd eigenaar/beheerder uit te werken. Zie ook 7.4.	In het compensatieplan bomen en natuur HOV in 't Gooi (bijlage 16 bij het PIP), is onder meer de bomencompensatie nader uitgewerkt. In dit plan is aangegeven hoeveel bomen (maximaal) worden gekapt, welke bomen dit zijn, hoeveel bomen zullen worden herplant en waar dit zal gebeuren (binnen resp. buiten het project). Binnen het project kan herplant plaatsvinden op het ecoduct en ter plaatse van de Weg over Anna's Hoeve. Daar waar herplant binnen het projectgebied niet mogelijk is, zal herplant plaatsvinden buiten het projectgebied. Er wordt gezocht naar een herplantlocatie in de nabijheid van het plangebied, maar mocht dit onverhoopt niets opleveren, dan kan worden uitgeweken naar een of meer andere locaties in de provincie Noord-Holland, bijvoorbeeld Park21 in de gemeente Haarlemmermeer. Bij het kappen van bomen voor het HOV project moet worden voldaan aan zowel de Boswet (die vanaf 1 januari 2017 opgaat in de Wet natuurbescherming) als de APV. Financiële compensatie maakt deel uit van het compensatieplan; het plan is voorgelegd aan GNR.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	50	Tevens is een strook van circa 20 m breed ten noorden van de verlegde Weg over Anna's Hoeve en ten zuiden van de spoorlijn ter hoogte van het natuurgebied Monnikenberg bestemd als Natuur. Hier kunnen grondwallen, schermen of combinaties daarvan worden gerealiseerd, zodat de visuele en landschappelijke gevolgen van de busbaan en de verlegde Weg over Anna's Hoeve worden verminderd. Dit overeenkomstig de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve. Over de financiering van deze afscherpende voorzieningen dienen nog nadere afspraken te worden gemaakt met betrokken partijen. Grondwallen met beplanting zijn nodig voor goede mitigatie en onderdeel van advies Alterra. Indien mogelijk financiële boscompensatie hiervoor benutten. Overigens kunnen de grondwallen niet fungeren als compensatie in oppervlakte omdat de beplanting op de grondwal als compensatie is voor de beplanting die voor de grondwal moet worden verwijderd. Uitgaande van oppervlakte compensatie kan er maar een keer op dezelfde oppervlakte worden gecompenseerd.	De grondwallen zijn op verzoek van het GNR (nav reactie uit vooroverleg) opgenomen in het PIP. De mogelijkheid om financiële boscompensatie te gebruiken voor de benodigde financiering is in onderzoek. Mogelijk vraagt dit (bestuurlijke) besluitvorming. Er kan niet vanuit gegaan worden dat op deze wijze de benodigde dekking verkregen wordt voor het realiseren van de grondwallen.	Nee
38	51	Het gedeelte tussen het scoutinggebouw en de Minckelersstraat kan pas aan de verkeersfunctie worden onttrokken zodra ook het parkeerterrein aan de zuidzijde van het scoutingterrein kan worden opgeheven. Dat is aan de orde zodra aanvullende parkeergelegenheid is gecreëerd bij de sportvelden. Om recht te doen aan deze verkeersfunctie is de aanduiding 'verkeer' opgenomen binnen de bestemming Natuur. Zodra de verkeersfunctie is onttrokken kan deze aanduiding door middel van een wijzigingsbevoegdheid worden verwijderd. Zolang de verkeersfunctie behouden blijft op dit deel van de weg en het parkeerterrein kunnen deze gebieden niet als compensatiegrond worden aangemerkt. Conform de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland moet de compensatiegrond uiterlijk twee jaar na de start van de uitvoering van de compensatieplichtige activiteit worden gerealiseerd. Het laten liggen van asfalt en gebruik voor autoverkeer kan niet worden gecombineerd met EHS. GNR treedt graag met betrokken partijen in overleg om te komen tot een plan waarbij het scoutingterrein bereikbaar blijft en de natuurcompensatie kan worden gerealiseerd. Zie ook opmerking 1.15	De gemeente Hilversum heeft een inmiddels een plan uitgewerkt met een parkeervoorziening ten noorden van het scouting terrein. Hiermee is de dubbelbestemming natuur en verkeer niet meer noodzakelijk. Wij passen dit aan in het definitieve PIP. Hiermee is er ook geen beletsel meer om NNN compensatie op de voormalige weg mogelijk te maken. De gemeente Hilversum heeft het plan in overleg met u uitgewerkt.	Ja, PIP grens wordt aangepast. Bestemming en regels worden aangepast.
38	52	Maatregelen natuur en recreatie uit Inrichtingsvisie Anna's Hoeve zitten niet in PIP. Een aantal maatregelen voor natuur en recreatie vloeien direct voort uit aantastingen door het project. Ten minste de compensatie van deze onderdelen in het project realiseren. Zie: zienswijze bijlage 5	Het realiseren van de natuurverbinding Groene Schakel en de inrichtingsvisie Anna's Hoeve is geen onderdeel van het PIP. De wettelijk benodigde werkzaamheden worden meegenomen in de realisatie van het project HOV in 't Gooi.	Nee
38	53	Benoemen wens VWOAH dichter tegen A27 te leggen De verkeersbestemming van de verlegde WOAH ten oosten van de A27 is geprojecteerd op enige afstand van de A27. De bosstrook tussen de A27 en de verkeersbestemming zal door versnippering en onbereikbaarheid geen betekenis meer hebben voor natuur en recreatie. Ook de uitbuiting van de weg in de bocht nabij het viaduct onder de A27 leidt tot vernippering. Aantasting van natuur en noodzaak tot compensatie kan worden verminderd indien de bocht en de weg zodanig worden ontworpen dat de verkeersbestemming kan worden verschoven in de richting van de A27. Verzoek om de weg zo veel mogelijk tegen de A27 aan te leggen en daarbij zo veel mogelijk dubbel grondgebruik na te streven (door ten minste de wegbermen op gronden van Rijkswaterstaat te projecteren).	In afstemming met Rijkswaterstaat is de Verlegde Weg over Anna's Hoeve zo dicht mogelijk langs de A27 gelegd. Onderaan het talud van de A27, aan de oostzijde van de weg, is echter een zogenaamde zaksloot aanwezig, welke een belangrijke functie heeft ten aanzien van de afwatering van de A27. Het is niet mogelijk de VWOAH op deze zaksloot te projecteren. Rekening houdend met het voorgaande is de verkeersbestemming ter plaatse zo ver mogelijk in westelijke richting opgeschoven.	Ja, PIP grens en bestemmingsaanpassingen vanwege verschuiven van de Verlegde Weg over Anna's Hoeve richting A27.
38	54	Verlegging Goyergracht Zuid mogelijk maken Een van de maatregelen die in de adviezen van Alterra wordt beschreven is de verlegging van de Goyergracht Zuid. Door deze maatregel wordt de versnipperde natuur tussen deze weg en de A27 toegevoegd aan het samenhangende netwerk van natuurgebieden in het Gooi. Deze Ingreep planologisch mogelijk maken en bij voorkeur meenemen in het project.	Het project HOV in 't Gooi omvat de aanleg van een busbaan en ecoduct alsmede de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve. Het aanpassen van omliggende infrastructuur behoort niet tot de scope van het project. Voor een goede ruimtelijke inpassing van de afrit van de busbaan vanaf de A27, aan de westzijde van de snelweg, is aanpassing van omliggende infrastructuur, waaronder de Goyersgracht Zuid, niet nodig.	Nee
38	55	Nut en noodzaak van sloten en/of wateropvang langs HOV Langs de bestaande taluds aan de westzijde van de A27 liggen in de huidige situatie geen greppels of wateropvangvoorzieningen. De bodem neemt regenwater goed op. GNR ziet liever geen sloten en indien deze voor de verkeersfunctie nodig zijn, dan dienen deze ook als zodanig te worden bestemd (en de benodigde gronden verworven). Eerst nut en noodzaak van sloten, greppels of andere waterbergingsvoorzieningen aantonen en indien noodzakelijk de afmeting tot een minimum beperken.	Aan de oostzijde van de A27 is een zogenaamde zaksloot aanwezig, welke een belangrijke functie heeft ten aanzien van de afwatering van de snelweg. Wat betreft de afwatering van de busbaan en de VWOAH geldt dat hemelwater dat op de busbaan en de nieuwe weg valt in het buitengebied van Hilversum geïnfiltreerd wordt in de berm (gelijk aan de huidige situatie).	Nee
38	56	WOAH er helemaal uit halen van parkeerterrein bij sportvelden tot A. Schweitzerweg. In het PIP lijkt de WOAH aan de oostzijde A27 te blijven liggen. Deze zou net als aan de westzijde A27 verwijderd moeten worden en een natuurbestemming krijgen. Dit biedt ook mogelijkheden voor natuurcompensatie NNN.	De huidige Weg over Anna's Hoeve aan de oostzijde van de A27 is niet opgenomen in het PIP. De bestemming (ingevolge het bestemmingsplan Natuurgebied 2009 van de gemeente Laren) is al Natuur, toevoegen aan het NNN is niet mogelijk. Wel wordt de weg op deze locatie opgebroken en wordt de verharding verwijderd, zodat hier natuur kan ontstaan.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	57	Werkterrein nabij Zandheuveldiavduct in natuur Dit gebied heeft GNR recent verworven en ingericht voor natuur. Het is ongewenst hier een werkterrein te maken. GNR wenst indien noodzakelijk In overleg te komen tot een alternatieve locatie.	Vooalsnog wordt het tijdelijke werkterrein nabij het Zandheuveldiavduct gehandhaafd, maar wij zijn graag bereid met indiener in overleg te treden ten aanzien van een alternatieve locatie.	Nee
38	58	Geen aanduiding verkeer In combinatie met natuur De combinatie verkeer en natuur niet opnemen In het PIP, maar komen tot een goede definitieve bestemming waarbij ook natuurcompensatie mogelijk is. Alle gronden buiten NNN nabij het schoutingsgebouw hierbij betrekken en inrichten als natuur. Verhardingen verwijderen.	Een verkeersfunctie wordt binnen de Natuurbestemming alleen daar toegestaan waar deze ook expliciet als zodanig is aangeduid.	Nee
38	59	Natuurbestemming over VWOAH nabij natuurbrug Op de verbeelding is een deel van de VWOAH ter hoogte van de natuurbrug als natuur groengekleurd. Dit lijkt een fout te zijn. Een verkeersbestemming zou hier op zijn plaats zijn.	Wij komen hieraan tegemoet. Op de verbeelding zal deze strook, conform de wijze van bestemmen van onderliggend spoortraject en HOV-baan, een verkeersbestemming krijgen. Ter plaatse van het ecoduct en VWOAH geldt wel een dubbelbestemming Waarde - Ecologie.	Ja, bestemming ter plaatse wordt dubbelbestemming Waarde - Ecologie.
38	60	Ook laatste stukje WOAH natuurbestemming geven De WOAH zou in de toekomstige situatie moeten eindigen bij het parkeerterrein bij de sportvelden. In het PIP loopt de verkeersbestemming nog iets verder door, zonder duidelijke reden. Dit stukje weg zou een natuurbestemming moeten krijgen zodat het mee kan tellen In de natuurcompensatie NNN.	De gemeente Hilversum heeft een ontwerp uitgewerkt voor het parkeren ten behoeve van en het ontsluiten van Scoutingvereniging Heidepark. Dit ontwerp is met indiener afgestemd. De consequentie van dit ontwerp is dat parkeren voor de scouting zal worden gefaciliteerd op een uitbreiding van het bestaande parkeerterrein nabij de sportvelden. De Weg over Anna's Hoeve zal ter hoogte van dit parkeerterrein worden afgesloten door middel van een slagboom. Het scoutinggebouw blijft bereikbaar via de Weg over Anna's Hoeve voor laden en lossen. De functie-aanduiding 'verkeer' kan komen te vervallen. De PIP grens zal worden uitgebreid tot aan de slagboom zodat dit gedeelte van de Weg over Anna's Hoeve ook kan worden toegevoegd aan NNN.	Ja, PIP grens wordt aangepast. Bestemming en regels worden aangepast.
38	61	zuidelijke begrenzing grondlichaam natuurbrug De grens van het grondlichaam van de natuurbrug ligt ten zuiden van de spoorlijn zeer dichtbij of zelfs over een historische bomenlaan. Behoud van deze bomenlaan is voor GNR van groot belang. Bestemmingsgrens opschuiven in noordelijke richting of op andere wijze garanderen dat er geen schade ontstaat aan deze bomen. Kroonprojecties van bomen vrijhouden en hier geen grond aanbrengen of bouwactiviteiten toestaan.	In tabel 1 in het bomeninventarisatierapport (bijlage 13 bij het PIP) is aangegeven dat de dubbele rij bomen ten zuiden van het ecoduct uit ca.100 bomen bestaat en dat ca. 15 van deze bomen binnen de PIP-grens zijn gelegen. Dit betreft de bomen in het meest westelijke deel van de rij bomen (gelegen in bosvak 42, zie de overzichtskaart in bijlage 1 bij het bomeninventarisatierapport). Of al deze bomen daardwerkelijk worden gekapt, zal duidelijk worden in de realisatiefase van het project. De PIP-grens verder opschuiven naar het noorden, zoals indiener voorstelt, is niet mogelijk. De gronden ter plaatse zijn nodig ten behoeve van de realisatie van het ecoduct.	Nee
38	62	3.2 Bouwregels bestemming Natuur Op of in deze gronden zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouw zijnde toegestaan ten behoeve van de bestemming, met dien verstande dat: a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde ten behoeve van de verkeersregeling, de verkeers- of wegaanduiding of de verlichting maximaal 15 m mag bedragen; Geen bouwwerken tbv verkeer mogelijk maken, zeker niet tot 15 meter.	Aan deze zienswijze komen wij tegemoet	Ja, regels zijn aangepast.
38	63	b. de bouwhoogte van geluidwerende voorzieningen maximaal 1,5 meter mag bedragen; Schermen tot 4 meter mogelijk maken.	De bouwhoogte zal in de regels (lid 3.2.a) worden aangepast naar 6 m.	Ja, regels zijn aangepast.
38	64	b.het ophogen, afgraven of egaliseren van de gronden voor zover de Ontgrondingenwet en de daarop gebaseerde verordeningen niet van toepassing zijn; Wel plaggen van strooisellaag tbv. Heldeontwikkeling en/of beheer toestaan. Evt. Noemen bij uitzonderingen In 3.3.3	Deze activiteiten vallen reeds onder de uitzondering zoals omschreven als 'werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden die het normale onderhoud en beheer betreffen'.	Nee
38	65	Verkeer: 4. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, maximaal 3,5 meter mag bedragen. Hier 4 meter mogelijk maken tbv. Schermen	De bouwhoogte zal in de regels (lid 4.2.b.4.) worden aangepast naar 6 m.	Ja, regels zijn aangepast.
38	66	Verkeer openbaar vervoer: 4. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, maximaal 3,5 meter mag bedragen. Hier 4 meter mogelijk maken tbv. Schermen	De bouwhoogte zal in de regels (lid 5.2.b.5.) worden aangepast naar 6 m.	Ja, regels zijn aangepast.
38	67	8.3.1 Omgevingsvergunningplichtige werken Het is verboden zonder of In afwijking van een omgevingsvergunning op de in lid 8.1 bedoelde gronden de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren: a. het verlagen, afgraven, ophopen of egaliseren van de bodem; in 8.3.3 uitzondering opnemen voor Heldeontwikkeling en/of beheer	Deze activiteiten vallen reeds onder de uitzondering zoals omschreven als 'normale onderhoudswerkzaamheden gericht op en noodzakelijk voor de instandhouding van het onderhavige plan-gebied'.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	68	In het belang van de archeologische monumentenzorg en ter voorkoming van onevenredige aantasting van aanwezige dan wel naar verwachting aanwezige archeologische waarden, is het verboden, behoudens het bepaalde in 9.2.2 zonder een omgevingsvergunning op en in de in lid 9.1 bedoelde gronden de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden uit te voeren: a. het uitvoeren van graafwerkzaamheden, het roeren en omwoelen van gronden, dieper dan 0,3 m onder peil en in een omvang van meer dan 100 m ³ ; in 9.2.2 uitzondering opnemen voor Heldeontwikkeling en/of beheer (idem voor 10.2.2 waarden middelhoog)	Deze activiteiten vallen reeds onder de uitzondering zoals omschreven als 'in het kader van het normale beheer en onderhoud'.	Nee
38	69	Artikel 11 Waarde - Ecologie 11.1 Bestemmingsomschrijving De voor 'Waarde - Ecologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor: a. ecologische verbindingzone; b. grondwallen, ecoducten en inlooptaluds; c. behoud, herstel en bevordering van flora en fauna; d. extensief dagrecreatief medegebruik; met de daarbij behorende: e. bouwwerken, geen gebouwen zijnde en voorzieningen. Evt. Ook faunatunnels, geleidende rasters en schermen benoemen	Aan artikel 11, lid 11.1. zal als nieuw lid e worden toegevoegd: e. faunatunnels, geleidende rasters en -schermen;	Ja, regels zijn aangepast.
38	70	13.2 Overige zone - tijdelijke ontsluiting a. Ter plaatse van de aanduiding 'Overige zone - tijdelijke ontsluiting' zijn de gronden mede bestemd voor een tijdelijke bouwweg voor een periode van ten hoogste 6 maanden, gedurende de periode van aanleg van het ecoduct en de flyover ten behoeve van de HOV-baan ten westen van de A27. Na gebruik als tijdelijke ontsluiting de aanleg van afschermende grondwallen tot 4 meter hoogte mogelijk maken.	Deze aanduiding regelt alleen de tijdelijke ontsluiting en verandert niets aan de onderliggende geldende bestemming. Een grondwal en scherm ten zuiden van de spoorlijn, tussen de fly-over en de Dr. Albert Schweitzerweg, behoren niet tot de scope van het project maar wij kunnen er mee instemmen het PIP zodanig te wijzigen dat deze voorzieningen (planologisch gezien) ter plaatse kunnen worden gerealiseerd.	Ja, PIP grens en bestemming is aangepast.
38	71	a. Ter plaatse van de aanduiding 'Overige zone - tijdelijk werkterrein' in de gemeente Laren zijn de gronden mede bestemd voor een tijdelijk werkterrein voor een periode van ten hoogste 3 jaar, gedurende de periode van realisering van de HOV-busbaan. Niet gewenst in bestaand natuurgebied dat recent door GNR is ingericht. In overleg alternatief zoeken. Zie ook opmerking 2.5	Wij zullen in overleg met u naar een andere locatie zoeken, vooruitlopend hierop wordt het PIP niet aangepast.	Nee
38	72	Voor de literatuurstudie is gebruik gemaakt van o.a.: Alterra Rapport: Ecologische verbinding De Groene Schakel en HOV Hulzen-Hilversum (E.A. van der Grift, 2013) 0 Alterra Rapport: HOV Hulzen-Hilversum en Natuurbrug Anna's Hoeve (E.A. van der Grift, 2013). Dit rapport is als bijlage 3 opgenomen in het voorliggende rapport. Goed dat dit is meegenomen	We vinden het fijn te horen dat u instemt met onze werkwijze op dit punt.	Nee
38	73	Een onderdeel van deelproject 5 betreft de aanleg van een ecoduct (Natuurbrug Anna's Hoeve) over de spoorlijn, de beoogde HOV-verbinding en de verlegde weg over Anna's Hoeve. Effecten van de aanleg en het gebruik van de HOV-baan op de beoogde ecologische verbinding (Natuurbrug Anna's Hoeve), inclusief benodigde mitigerende maatregelen, zijn onderzocht door Alterra (Van der Grift, 2013a; 2013b; 2013c) en zijn daarom in onderliggende natuurtoets niet meegenomen. Zowel positieve als negatieve effecten van de aanleg van de natuurbrug op beschermde natuurwaarden worden in onderliggend onderzoek wel meegenomen Effecten die zijn onderzocht door Alterra zijn niet meegenomen. Waarom niet? Deze maatregelen zijn zeer bepalend voor de ecologische effecten van de HOV en VWOAH op de omgeving. De ecologische effecten van geluid, licht en beweging van de HOV en VWOAH in NNN gebieden zijn sterk afhankelijk van het wel of niet meenemen van de afschermende voorzieningen (zoals beschreven in het Alterra advies) in de beoordeling.	Naast het realiseren van de busbaan is ook een belangrijke doelstelling van het project HOV in 't Gooi om het NNN te versterken. In paragraaf 1.2, Nut en noodzaak, van de toelichting wordt hierop ingegaan. Wij geven met het project een belangrijke impuls aan de Groene Schakel. Het is niet zo dat we met dit project alle benodigde maatregelen doorvoeren die de werking van de Groene Schakel verbetert. Wel worden alle negatieve effecten van de aanleg van de busbaan op de ecologie middels mitigerende en compenserende maatregelen gecompenseerd volgens de geldende wet en regelgeving.	Nee
38	74	De natuurbrug is minimaal 50 m breed en circa 52 m tang, exclusief de toelopen. Langs de toelopen worden fauna-kerende rasters en -schermen geplaatst om de dieren naar de natuurbrug te geleiden (Van der Grift, 2013a). Goed dat dit gebeurt. Het is niet helemaal duidelijk waar deze rasters en schermen aan voldoen en hoe ver ze doorlopen. Uitgangspunten uit Leidraad faunavoorzieningen gebruiken en rasters bij voorkeur zo dicht mogelijk bij infrastructuur plaatsten zodat een zo groot mogelijk gebied beschikbaar is voor fauna.	Waar de rasters en schermen komen te staan is af te leiden uit de totaalkaart van de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, BKP, Posad, www.hovgooi.nl). De afschermende voorzieningen die zijn opgenomen op deze kaart, behoren tot de scope van het project HOV in 't Gooi. Er is rekening gehouden met de Leidraad Faunavoorzieningen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	75	In het traject vanaf de A27 tot aan de Van Linschotenlaan wordt een afscheiding gerealiseerd tussen de HOV-baan en natuurreservaat Monnikenberg. De afscheiding krijgt ook een functie als ecologische barrière, om licht, geluid en beweging op de HOV-baan af te schermen van het natuurgebied. Langs de A27 en ter plaatse van de fly-over krijgt de HOV-baan een tot 4 m hoge afscherming, bestaande uit gesloten panelen (Goudappel, 2013). Heel goed dat deze afschermende voorzieningen uitgangspunt vormen bij ecologische effectbeoordeling. De beschreven schermen langs A27 zijn conform advies Alterra. De afscherming Monnikenberg ook, mits dit een grondwal met beplanting betreft. Het is niet duidelijk welke onderdelen deel uitmaken van het project doordat over de realisatie van deze afscheidingen in het Pip tegenstrijdigheden staan (zie opmerkingen 1.8, 1.11, 1.12, 4.18 en 4.19.) Omdat deze maatregelen uitgangspunt vormen voor de effectbeoordeling zou de realisatie ervan gegarandeerd moeten zijn binnen het project. Zo niet, dan lijken de resultaten van de effectbeoordeling (en het daaruit voortvloeiende mitigatieplan) niet gebaseerd op juiste uitgangspunten, zie ook 4.5. De gewenste afschermende maatregelen voor Inpassing van HOV, verlegde WoAH en ecoduct Anna's Hoeve zijn weergegeven in bijlage 4 van de zienswijze.	De diverse afschermende voorzieningen die onderdeel uitmaken van het project zijn aangegeven op de totaalkaart van de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, te vinden op de projectwebsite van HOV in 't Gooi). Het Beeldkwaliteitsplan zal onderdeel uitmaken van het contract met de aannemer, in het kader van het PIP dient het te worden beschouwd als indicatief document. Zoals aangegeven op de totaalkaart van het Beeldkwaliteitsplan worden tussen de HOV-baan en natuurreservaat Monnikenberg wildkerende combirasters aangebracht. Grondwallen maken geen deel uit van de scope van het project.	Nee
38	76	Ook voor het tracé van de verlegde Weg over Anna's Hoeve geldt dat alle bomen en groenelementen worden verwijderd. Langs de nieuwe weg wordt een vier meter hoge afscherming aangelegd. Zie 4.4. Op welke wijze is realisatie geborgd? Afscherming Anna's Hoeve is conform advies Alterra mits dit een grondwal met beplanting betreft. De gewenste afschermende maatregelen voor Inpassing van HOV, verlegde WoAH en ecoduct Anna's Hoeve zijn weergegeven in bijlage 4 van de zienswijze.	De diverse afschermende voorzieningen die onderdeel uitmaken van het project zijn aangegeven op de totaalkaart van de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, te vinden op de projectwebsite van HOV in 't Gooi). Het Beeldkwaliteitsplan zal onderdeel uitmaken van het contract met de aannemer, in het kader van het PIP dient het te worden beschouwd als indicatief document. Langs de WVoAH zal geen 4 m hoge afscherming worden aangelegd, dit is niet juist vermeld in par. 3.2.1 van de Ecologische effectbepaling (pag.19) en zal worden aangepast.	Nee
38	77	Wel moet een aantal dassentunnels onder de beoogde infrastructuur worden aangelegd zodat dassen niet alleen van het ecoduct afhankelijk zijn. Goed dat dit gebeurt als onderdeel van het project. Is van belangrijk dat deze dassentunnels onder de gehele bundel van Infrastructuur (HOV, spoor en verlegde WoAH) door gaan, zodat dassen op een veilige manier kunnen oversteken. Zie ook 5.2.	Uit het mitigatieplan volgt dat voor das en kamsalamander vanwege de Flora- en faunawet een of meer faunatunnels niet nodig zijn. Ten westen van het ecoduct worden dergelijke tunnels wel aangelegd, als extra voorziening. In plaats van 4 kleine faunatunnels - waarbij de tunnels niet onder de gehele infrastructuurbundel door zouden gaan - is gekozen voor 2 grote faunatunnels, die onder HOV, spoor en Verlegde Weg over Anna's Hoeve door gaan. Zie verder het mitigatieplan in bijlage 6 bij het PIP.	Nee
38	78	Opvallend is dat er vooral wordt gesproken over tijdelijke effecten in de aanlegfase In de effectbeoordeling worden vrijwel uitsluitend tijdelijke effecten besproken. De structurele effecten die ontstaan indien HOV en VVoAH niet goed worden afgeschermd blijven buiten beeld. Is dit het gevolg van het uitgangspunt dat de maatregelen (zoals geadviseerd in de rapportage van Alterra) als integraal onderdeel van het project worden gerealiseerd?	Na realisatie van alle maatregelen zijn er geen effecten meer. De effecten vinden met name plaats in de realisatiefase. Om deze reden wordt met name ingegaan op de tijdelijke effecten.	Nee
38	79	In de brug over de Weg Over Anna's Hoeve bevindt zich een kleine kraamverblijfplaats van minimaal 15 exemplaren. De verblijfplaatsen worden niet fysiek aangetast. Door het kappen van bomen en het aanleggen van kunstmatige lichtbronnen langs het fietspad en door het gebruik van kunstmatige lichtbronnen tijdens de aanlegfase kan de verblijfplaats echter wel worden verstoord. Na aanleg gaat er een drukke weg onderdoor die zeker verstorend zal werken. Hoe kan het dat er geen structurele effecten worden beschreven?	Wij hebben in het ontwerp maatregelen opgenomen om structurele effecten te voorkomen. Zo wordt ondermeer alleen het fietspad verlicht met verlichting die alleen op het wegdek schijnt en worden de toegangen richting het ecoduct groen aangekleed om dit aantrekkelijk te maken voor verschillende diersoorten. Bij de verblijfplaatsen wordt geen verlichting aangelegd. Verstoring vindt zodoende niet plaats. De maatregelen zijn beschreven in het mitigatieplan.	Nee
38	80	Tenslotte dient zowel tijdens de werkzaamheden als in de nieuwe situatie rekening te worden gehouden met (extra) verlichting. Verlichting leidt in veel gevallen tot verstoring van vleermuizen. Waar dit (mogelijk) het geval is, moet de verlichting of het gebruik daarvan worden aangepast. Dat geldt ook voor het gebruik van de tijdelijke bouwweg. Het gebruik van verlichting en het toepassen in de toekomstige situatie is uitgewerkt in een mitigatieplan. Alleen langs het fietspad dat langs de te verleggen Weg Over Anna's Hoeve is beoogd komen lantaarnpalen te staan. Het lijkt zinvol om ter voorkoming van lichtverstoring de hoogte van verlichting beperken in de planologische voorschriften.	De hoogte van de verlichting in artikel 4.2 passen wij aan tot maximaal 10 meter.	Ja, regels zijn aangepast.
38	81	Daarnaast moet de functionaliteit van de vliegroutes en foerageergebieden behouden blijven. Er dient gekeken te worden of de bestaande foerageergebieden en vliegroutes ingepast kunnen worden in het ontwerp, zodat de functies behouden blijven. Dit is uitgewerkt in een mitigatieplan. Bij voorkeur de grondwallen met beplanting (zie 4.4 en 4.5) benutten voor het maken van vliegroutes en hop-overs.	De grondwallen met beplanting worden met het PIP HOV in 't Gooi mogelijk gemaakt. De uitvoering van deze grondwallen is geen onderdeel van het project. De grondwallen zijn daarom niet meegenomen in het mitigatieplan. De hopovers worden mogelijk gemaakt door bomen te laten staan of op specifieke plaatsen aan te planten.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	82	Indien wordt aangetoond dat negatieve effecten met een wezenlijke invloed op de lokale staat van Instandhouding niet optreden, kan een ontheffing ook op basis van algemene belangen uit de Ffw worden aangevraagd. Effecten met wezenlijke invloed worden voorkomen door het treffen van de maatregelen in onderliggend mitigatieplan. De gunstige staat van instandhouding van de betrokken soorten wordt hierdoor gewaarborgd. Adviezen uit Alterra rapportages overnemen en realisatie van de benodigde maatregelen in het project verzorgen.	Naast het realiseren van de busbaan is ook een belangrijke doelstelling van het project HOV in 't Gooi om het NNN te versterken. In paragraaf 1.2, Nut en noodzaak, van de toelichting wordt hierop ingegaan. Wij geven met het project een belangrijke impuls aan de Groene Schakel. Het is niet zo dat we met dit project alle benodigde maatregelen doorvoeren die de werking van de Groene Schakel verbetert.	Nee
38	83	Daarnaast is het van belang dat een alternatievenoverweging gemaakt kan worden waarbij aantoonbaar is dat er ten aanzien van de locatie, inrichting, planning en wijze van uitvoering geen alternatieven mogelijk zijn die gunstiger uitpakken voor de betrokken soorten. Adviezen uit Alterra rapportages overnemen en realisatie van de benodigde maatregelen in het project verzorgen.	Naast het realiseren van de busbaan is ook een belangrijke doelstelling van het project HOV in 't Gooi om het NNN te versterken. In paragraaf 1.2, Nut en noodzaak, van de toelichting wordt hierop ingegaan. Wij geven met het project een belangrijke impuls aan de Groene Schakel. Het is niet zo dat we met dit project alle benodigde maatregelen doorvoeren die de werking van de Groene Schakel verbetert.	Nee
38	84	In de toetsing voor de Flora- en faunawet en Natuurbeschermingswet (hoofdstukken 3 en 4) staat uitvoerig beschreven welke kenmerkende diersoorten kunnen voorkomen. Effecten op deze soorten zijn tijdelijk, lokaal en bovendien grotendeels te mitigeren. Het ecoduct zorgt voor een aantal diersoorten voor een positief effect door het verbinden van leefgebieden (E.A. van der Grift, 2013). Permanente negatieve effecten op kenmerkende diersoorten van het NNN zijn daarom uitgesloten In de rapportage worden maatregelen geadviseerd om de permanente negatieve effecten te voorkomen. Zie 4.18. Negatieve effecten treden wel op wanneer de geadviseerde maatregelen achterwege blijven. Adviezen uit Alterra rapportages overnemen en realisatie van de benodigde maatregelen in het project verzorgen.	Naast het realiseren van de busbaan is ook een belangrijke doelstelling van het project HOV in 't Gooi om het NNN te versterken. In paragraaf 1.2, Nut en noodzaak, van de toelichting wordt hierop ingegaan. Wij geven met het project een belangrijke impuls aan de Groene Schakel. Het is niet zo dat we met dit project alle benodigde maatregelen doorvoeren die de werking van de Groene Schakel verbetert.	Nee
38	85	Bij de toetsing aan het NNN wordt het effect van een mogelijke aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN en/of areaalverlies bepaald. Bij wezenlijke kenmerken en waarden gaat het om: 0 De actuele en potentiële waarden, gebaseerd op de natuurdoelen voor het gebied (zoals vastgelegd in het provinciale Natuurbeheerplan van Noord-Holland) 0 Geomorfologische en aardkundige waarden en processen 13 De waterhuishouding 0 De kwaliteit van bodem, water en lucht 0 Rust; stilte; donkerte en openheid 0 De landschapsstructuur 0 De belevingswaarde Rust en stilte worden binnen NNN gewaarborgd door goede mitigatie zoals Alterra adviseert. Zie 4.18. Adviezen uit Alterra rapportages overnemen en realisatie van de benodigde maatregelen in het project verzorgen.	Naast het realiseren van de busbaan is ook een belangrijke doelstelling van het project HOV in 't Gooi om het NNN te versterken. In paragraaf 1.2, Nut en noodzaak, van de toelichting wordt hierop ingegaan. Wij geven met het project een belangrijke impuls aan de Groene Schakel. Het is niet zo dat we met dit project alle benodigde maatregelen doorvoeren die de werking van de Groene Schakel verbetert.	Nee
38	86	Daarnaast is het opwaarderen van NNN in een plangebied bij Crailo opgenomen in het project 'HOV in 't Gooi Hilversum'. Figuur 5.2 geeft het plangebied bij Crailo weer en figuur 5.3 geeft de ligging van het plangebied bij Crailo ten opzichte van het plangebied voor de HOV weer. Een deel van de NNN nabij een natuurbrug over de A1 wordt hierbij opgewaardeerd. Het plangebied ligt in de zuidelijke hoek van voormalig Azielzoekerscentrum Crailo (AZC) en wordt gekenmerkt door afwisseling van bos, akkers en graslanden. Nabij het plangebied is een natuurbrug over de A1 aangelegd om Bussemer- en Westehiede met de Tafelberg- en Blaricummerheide te verbinden. Het plangebied is van belang als ecologische verbinding van en naar de natuurbrug. Het plangebied heeft een oppervlakte van ongeveer 3 ha. Zoals met de pijlen in figuur 5.2 is aangegeven kan het plangebied indien nodig worden uitgebreid. Zie 1.1, 1.3b en 1.5 Verzoek om gehele door Alterra geadviseerde zone op Crailo (gehele gebied buiten het geprojecteerde brandweer oefencentrum) te betrekken bij compensatie NNN.	De overige natuurgronden op Crailo zijn opgenomen in het bestemmingsplan Crailo oefencentrum veiligheidsregio. Deze worden als natuur bestemd.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	87	De oppervlakte van nieuwe Infrastructuur die binnen het NNN wordt aangelegd, zoals vastgelegd in de daarbij horende bestemmingen, is het bruto oppervlakteverlies in totaal 5,56 ha (zie figuur 5.4). Door de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve zal echter ook een oppervlakte bestaand bos langs de bestaande weg worden herbestemd als bos-/natuurgebied en kan deze aan het NNN worden toegevoegd. Deze toename in oppervlakte, totaal 2,66 ha, kan in mindering worden gebracht op het bruto oppervlakteverlies dat optreedt in het NNN. Daarnaast leveren de ontwikkelingen in het plangebied bij Crailo een toename van 3,02 ha op. Hierdoor wordt een netto oppervlaktewinst van 0,12 ha gerealiseerd. Door de ontwikkelingen in het plangebied bij Crailo, de aanleg van de natuurbrug bij Anna's Hoeve en het verleggen van de weg over Anna's Hoeve ontstaat er een aaneengesloten natuurgebied tussen Anna's Hoeve en Crailo. Zie 4.15. Een duidelijk samenhangend compensatieplan conform de regels van de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland ontbreekt In dit ontwerp PIP. In bestemmingsplannen en Inpassingsplannen behoort een compensatieplan en compensatieovereenkomst NNN conform in artikel 4 en 5 van de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland opgenomen te zijn. Een transparante en ruimhartige natuurcompensatie die zowel tijdelijk als structureel duidelijke meerwaarde voor natuur oplevert zou hierin centraal moeten staan.	Inmiddels hebben we door bureau Ruimtewerk een natuurcompensatieplan op laten stellen. Dit is als bijlage 16 bij het inpassingsplan gevoegd. Het compensatieplan is opgesteld conform de uitvoeringsregeling.	Nee
38	88	In figuur 5.4 is een oppervlaktebepaling uitgevoerd Zie 4.16 (Een duidelijk samenhangend compensatieplan conform de regels van de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland ontbreekt In dit ontwerp PIP. In bestemmingsplannen en Inpassingsplannen behoort een compensatieplan en compensatieovereenkomst NNN conform in artikel 4 en 5 van de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland opgenomen te zijn. Een transparante en ruimhartige natuurcompensatie die zowel tijdelijk als structureel duidelijke meerwaarde voor natuur oplevert zou hierin centraal moeten staan.) en de opmerkingen in bijlage 3 van de zienswijze.	Inmiddels hebben we door bureau Ruimtewerk een natuurcompensatieplan op laten stellen. Dit is als bijlage 16 bij het inpassingsplan gevoegd. Het compensatieplan is opgesteld conform de uitvoeringsregeling.	Nee
38	89	Uit bijlage 3 Alterra rapport 2458: Welke mitigerende maatregelen zijn nodig om verstoring vanaf alle omliggende infrastructuur, inclusief de HOV, op het ecoduct te minimaliseren? Aanbevolen maatregelen om de negatieve effecten van de HOV op het functioneren van het ecoduct te mitigeren, zijn: • Aanleg van nieuwe voortplantingswater(en) voor amfibieën en herstel van heischraal grasland, • Opvang van over het wegdek van de HOV afstromend regenwater In het riool en/of een wateropvangbekken. • Aanleg beplantingsstrook langs de HOV voor de afvang van verontreinigende stoffen. • Geen gebruik van pesticiden of herbiciden nabij de natuurverbinding. • Aanleg faunakerende rasters en -schermen langs de HOV. • Aanleg faunapassages in de HOV ter hoogte van Viaduct Zandheuvel, • Oe HOV bij voorkeur niet verlichten binnen de gebieden Anna's Hoeve en Landgoed Monnikenberg, • Aanleg hoge, begroeide grondwallen langs de HOV waar deze op maaiveld ligt. • Aanleg niet-transparante schermen langs de HOV waar deze verhoogd ligt (o.a. fly-over). • Aanleg hoge, begroeide grondwallen langs de randen van het ecoduct en de toelopen. • Aanleg geluidarm wegdek HOV. • Aanleg fysieke barrières voor mensen in de vorm van rasters langs de HOV. Opvang van afstromend water wegdek, grondwallen, schermen en fysieke barrières rond rustgebied lijken (nog) niet te worden gerealiseerd in het Integrale plan dat per saldo moet leiden tot versterking van natuur. Deze punten meenemen.	In de adviezen van Alterra worden aanvullende maatregelen beschreven die het functioneren van de Groene Schakel kunnen optimaliseren. De inrichtingsvisie voor Anna's Hoeve beoogt daarnaast een sturend instrument te zijn in de toekomstige ontwikkeling van het natuur- en recreatiegebied Anna's Hoeve. Zowel de adviezen van Alterra als de inrichtingsvisie maken geen onderdeel uit van het PIP. De afschermdende voorzieningen die zijn opgenomen op de totaalkaart van de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, www.hovgooi.nl) behoren tot de scope van het project HOV in 't Gooi. Het Beeldkwaliteitsplan zal onderdeel uitmaken van het contract met de aannemer, in het kader van het PIP dient het te worden beschouwd als indicatief document. In het kader van de inrichtingsvisie Anna's Hoeve zijn het Goois Natuurreservaat, de provincie en de gemeenten Laren en Hilversum met elkaar in gesprek. De verwachting is dat partijen over de financiering van de inrichtingsvisie in de komende maanden overeenstemming bereiken.	Nee
38	90	3.3 Advies mitigerende maatregelen HOV (uit bijlage 3 Alterra Rapport 2458: (citaat uit rapport: zie zienswijze). Duidelijk verhaal over benodigde afschermdende voorzieningen, die als uitgangspunt voor effectbeoordeling in onderzoek Tauw zijn meegenomen. Zekerheid bieden in het project maatregelen worden uitgevoerd!	Naast het realiseren van de busbaan is ook een belangrijke doelstelling van het project HOV in 't Gooi om het NNN te versterken. In paragraaf 1.2, Nut en noodzaak, van de toelichting wordt hierop ingegaan. Wij geven met het project een belangrijke impuls aan de Groene Schakel. Het is niet zo dat we met dit project alle benodigde maatregelen doorvoeren die de werking van de Groene Schakel verbeteren. Zie verder onze beantwoording op 38.10.	Nee
38	91	Op figuur 4.7 wordt getoond hoe een hop-over voor vleermuizen eruit ziet. Gebruik maken van de mogelijkheden die de begroeide grondwal langs de infrastructuur biedt zie ook 4.10	De grondwallen met beplanting worden met het PIP HOV in 't Gooi mogelijk gemaakt. De uitvoering van deze grondwallen is geen onderdeel van het project. De grondwallen zijn daarom niet meegenomen in het mitigatieplan. De hopovers worden mogelijk gemaakt door bomen(rijen) te handhaven of aan te planten op plekken van vleermuizen (veilig) moeten kunnen oversteken.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	92	Figuur 5.3 geeft de zes locaties weer waar kleine faunatunnels worden aangelegd. Hierop zijn de minimaal benodigde tunnels goed weergegeven. De tunnels ten westen van de natuurbrug lijken niet door te lopen onder de spoorlijn. Dit is wel nodig voor goed functioneren. Het GNR gaat uit van faunatunnels onder de gehele infrabundel van HOV, spoor en verlegde WoAH. Bij planuitwerking graag aandacht besteden aan de geleiding naar de tunnels rekening houdend met grondwallen, schermen, rasters en uitreedplaatsen. zie 4.6	De tunnels lopen onder de hele infrastructuurbundel door en worden voorzien van geleidende/kerende rasters. Ook is in het mitigatieplan beschreven dat in geleidende groenstructuren naar de tunnels wordt voorzien.	Nee
38	93	De verbindingzone onder de A27 en ten zuiden van het spoor wordt functioneel gehouden voor das door deze tijdens en na de werkzaamheden niet af te sluiten. Dassen zijn nacht actieve dieren en kunnen de passage in de nachtperiode gebruiken omdat er dan geen werkzaamheden plaatsvinden. In de permanente situatie worden de stobbenwallen die in de faunapassage ten noorden van het spoor liggen, verplaatst naar de faunapassage ten zuiden van het spoor (zie schets figuur 5.4) De verbinding ten noorden van het spoor vervalst. Daarom de verbinding aan de zuidzijde versterken door onder het viaduct A27 een scherm aan te brengen tussen spoor en de verbinding. Hierdoor worden verstoringseffecten van spoor, verlegde weg over Anna's Hoeve en fietspad verminderd. Scherm aansluiten op de fly-over en grondwal ten zuiden van spoor/oostzijde A27. Argumentatie is dat de oost-west verbinding slechter wordt door wegvallen passage noord van spoor en verslechtering passeerbaarheid Zandheuvelviaduct. De nieuwe faunatunnel onder de A27 is een mitigerende maatregel A27 en kan daarom niet worden toegerekend aan project HOV, Passage moet geschikt blijven voor gebruik beheervoertuigen GNR.	Het mitigatieplan schrijft voor dat, om verstoring door lampen van verkeer te voorkomen, tussen het treinspoor en de faunapassage onder de A27 een dicht scherm van ongeveer drie meter hoog wordt aangelegd. Detaillering zal plaatsvinden in overleg met GNR. Uitgangspunt hierbij is dat de faunapassage geschikt zal blijven voor gebruik door beheervoertuigen van GNR.	Ja, scherm en grondwal toegevoegd aan het PIP
38	94	Op Impressie 5.5 wordt de passage Zandheuvelweg weergegeven. Hier graag ook de rasters op weergegeven die de fauna moeten geleiden naar de faunatunnels. Aandachtspunt is de geleiding in de zone tussen de HOV en de VWOAH.	Wij hebben het plan voorzien van geleidende structuren. De infrastructuur wordt voorzien van kerende rasters die bij faunapassages, het ecoduct en faunatunnels tevens geleidend zijn door goed aan te sluiten op deze verbindingfuncties. Daarnaast voorzien we in een geleidende groenstructuur tussen faunatunnels, faunapassages en het ecoduct en nabijgelegen bos/struweel.	Nee
38	95	Impressie faunatunnels onder Verlegde WoAH, spoor en HOV ontbreekt Deze passages in overleg met GNR uitwerken met speciale aandacht voor de inpassing en geleiding.	Uit het mitigatieplan volgt dat voor das en kamsalamander vanwege de Flora- en faunawet een of meer faunatunnels niet nodig zijn. Ten westen van het ecoduct worden dergelijke tunnels wel aangelegd, als extra voorziening. In plaats van 4 kleine faunatunnels - waarbij de tunnels niet onder de gehele infrastructuurbundel door zouden gaan - is gekozen voor 2 grote faunatunnels, die onder HOV, spoor en Verlegde Weg over Anna's Hoeve door gaan. Zie verder het mitigatieplan in bijlage 6 bij het PIP.	Nee
38	96	Figuur 6.1 geeft weer waar de groeiplaats van wilde marjolein en daslook (belde tabel 2) zich bevindt. Door de beoogde werkzaamheden en ingrepen worden groeiplaatsen aangetast. Voorafgaand aan de werkzaamheden zijn maatregelen noodzakelijk (zie 6.2). De groeiplaats bevindt zich in een uitbuiing van de verlegde WoAH. Door de bocht te verschuiven in westelijke richting kan de aantasting van de groeiplaats mogelijk worden voorkomen, wordt minder natuur aangetast en zal benodigde compensatie afnemen. Onderzoeken of dit mogelijk is.	In afstemming met Rijkswaterstaat is de Verlegde Weg over Anna's Hoeve zo dicht mogelijk langs de A27 gelegd. Onderaan het talud van de A27, aan de oostzijde van de weg, is echter een zogenaamde zaksloot aanwezig, welke een belangrijke functie heeft ten aanzien van de afwatering van de snelweg. Het is niet mogelijk de Verlegde Weg over Anna's Hoeve op deze zaksloot te projecteren. Daarnaast dient de ligging van de bocht in de Verlegde Weg over Anna's Hoeve (nabij de kruising A27 - spoorlijn) gehandhaafd te blijven vanwege de ontwerpnelheid en het zicht in de bocht nabij het talud van de A27. Rekening houdend met het voorgaande is in het PIP de verkeersbestemming ter plaatse zo ver mogelijk in westelijke richting opgeschoven. De verlegging van de Verlegde Weg over Anna's Hoeve leidt er echter niet toe dat de aantasting van de groeiplaatsen van wilde marjolein en daslook kan worden voorkomen.	Nee
38	97	Ruim voorafgaand (februari/maart 2016) aan het dempen van de poel dient een nieuwe poel te worden gegraven. Figuur 7.2 geeft het zoekgebied voor een nieuwe poel weer Dat is goed. Graag overleg over de locatie en vormgeving van deze poel.	Zoals u ook weet heeft een eerste afstemmingsoverleg tussen Tauw en Poul Hulzink van GNR plaatsgevonden. In een vervolgoverleg worden afspraken gemaakt omtrent de definitieve locatie en de verdere uitwerking van de poel, daarbij rekening houdend met het aardkundig monument ter plaatsen.	Nee
38	98	* Figuur 7.2 geeft de zes locaties weer waar kleine faunatunnels worden aangelegd * De faunatunnels dienen een breedte van minimaal één meter te hebben en een hoogte van minimaal 0,75 meter * De faunatunnels functioneren ook voor das (zie 5.1.2) * Er worden geleidende structuren naar de tunnelpassage gerealiseerd * Bij tunnels van prefab elementen moeten de elementen naadloos en waterdicht Graag aandacht voor de geleidende structuren naar de faunatunnels. Waarschijnlijk deels buiten projectgebied, wij werken graag mee om deze voorzieningen op GNR gronden mogelijk te maken. Graag overleg of ontwerp en speciale aandacht voor Inpassing grondwallen. Zie ook 4.6 en 5.2.	Wij hebben het plan voorzien van geleidende structuren. De infrastructuur wordt voorzien van kerende rasters die bij faunapassages, het ecoduct en faunatunnels tevens geleidend zijn door goed aan te sluiten op deze verbindingfuncties. Daarnaast voorzien we in een geleidende groenstructuur tussen faunatunnels, faunapassages en het ecoduct en nabijgelegen bos/struweel.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	99	Om het leefgebied van das naar de noordkant van het treinspoor uit te breiden kunnen de volgende maatregelen worden getroffen: Deze formulering suggereert dat niet zeker is of deze maatregelen worden uitgevoerd. Dit duidelijke aangeven.	Zoals u weet heeft over dit punt inmiddels afstemming tussen GNR en Tauw plaatsgevonden. Een kunstburcht kan worden gerealiseerd als daartoe aanleiding bestaat. Ecologisch gezien is er geen strikte noodzaak tot het aanleggen van een kunstburcht, deze is dan ook niet opgenomen in het mitigatieplan. De Das is zelf in staat een geschikte plek te creëren en besloten is de natuur hierbij zoveel mogelijk zijn eigen gang te laten gaan.	Nee
38	100	Rond de aan te leggen kunstburcht dient een rustgebied te worden ingesteld. Tijdens de periode dat de das de nieuwe burcht moet ontdekken mogen er geen menselijke activiteiten zijn binnen een straal van minimaal 200 meter van de nieuwe burchtlocatie Dit rustgebied kan worden gerealiseerd door het graven van een afschermende waterpartij in combinatie met plaatsing van rasters. Deze maatregelen liggen buiten de projectgrens, maar wij willen graag meewerken aan de realisatie ervan, mede omdat het voor GNR anders onmogelijk is om te voorkomen dat mensen de natuurbrug betreden. Graag overleg over ontwerp en uitvoering. Planologisch mogelijk maken waterpartij.	Zoals u weet heeft over dit punt inmiddels afstemming tussen GNR en Tauw/Provincie plaatsgevonden. Nadere overwegingen hebben geresulteerd in het niet realiseren van de kunstburcht. De kunstburcht is niet noodzakelijk vanuit wet- en regelgeving. De Das is zelf in staat een geschikte plek te creëren en besloten is de natuur zich hierbij zoveel mogelijk zijn eigen gang te laten gaan.	Nee.
38	101	In tabel 9,1 worden maatregelen voor das en amfibieën benoemd. Faunatunnels onder de infra-bundel HOV, spoor en verlegde WoAH ontbreken. Faunatunnels onder de infrabundel HOV, spoor en verlegde WoAH wel meenemen. Zie ook 4.6, 5.2 en 5.8	U heeft gelijk dat deze maatregel niet helder is omschreven in het mitigatieplan. In het kader van de ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet zijn door Tauw werkprotocollen opgesteld. In de werkprotocollen is hier wel rekening mee gehouden. Bij de ontheffingsaanvraag worden dus ook faunatunnels meegenomen als maatregel.	Nee
38	102	In tabel 9,1 wordt wel de dassenburcht, maar niet de realiseren van benodigd rustgebied benoemd. Maatregelen voor het realiseren van het rustgebied als onderdeel van het project realiseren. Zie ook 5.10	Zie beantwoording 38.100.	Nee
38	103	Figuur 5.1 toont de natuurbrug en het scherm In de buitenbocht van de fly over en een scherm aan de binnenbocht op het brugdek van de fly-over. Advies van Alterra is om scherm te laten doorlopen tot nabij het zandheuvelduct en in de binnenbocht fly-over. Dit graag overnemen conform kaartbeeld op p 4 van bijlage 2 PIP	Figuur 5.1 in Cultuurhistorische en landschappelijke verkenning (bijlage 12 bij het PIP) komt overeen met de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, BKP, Posad, www.hovgooi.nl). Zowel in de binnenbocht als in de buitenbocht van de fly-over is een 4 m hoog dicht stalen scherm voorzien. In de buitenbocht wordt het scherm doorgetrokken tot het ecoduct. Het scherm wordt niet doorgetrokken tot aan het Zandheuvelduct.	Nee
38	104	De busbaan zal uit het zicht worden gehouden voor de migrerende dieren binnen het Goois Natuur Reservaat. Om die reden zal de busbaan ook een hoge afscheiding behoeven ter plaatse van de flyover en het tracé langs de A27. De barrière zal hier uit gesloten panelen bestaan om licht, geluid en beweging op de busbaan af te schermen van het natuurgebied. Realisatie van deze schermen zoals beschreven In toelichting ARO in het project borgen, anders opnieuw laten beoordelen door ARO.	Het gestelde in de toelichting aan de Ruimtelijke Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO), zie bijlage 2 bij de Cultuurhistorische en landschappelijke verkenning (bijlage 12 bij het PIP) is niet juist wat betreft de hoge afscheiding ter plaatse van het tracé langs de A27. Een dergelijke hoge afscheiding is alleen voorzien in de binnenbocht en de buitenbocht van de fly-over, maar niet op het tracé langs de A27. Het Provinciaal Inpassingsplan voor HOV in het Gooi is tijdens de ARO-vergadering op 3 maart 2015 behandeld. Naast een aantal opmerkingen over de verbeelding van de inpassing van het plan heeft de ARO tijdens deze vergadering geconcludeerd dat het project weliswaar forse landschappelijke impact heeft op het gebied ten oosten van Hilversum, maar dat de bundeling van infrastructuur waarschijnlijk de enige juiste oplossing is om zowel de verlegde Weg over Anna's Hoeve als de HOV door het gebied aan te leggen. Naar aanleiding van het advies van de ARO zijn afbeeldingen toegevoegd in de bijlage 'Cultuurhistorische en landschappelijke verkenning HOV-baan 't Gooi' en in het PIP (hoofdstuk 2). Daarbij is per ongeluk een oude afbeelding opgenomen (van het 4 m hoge scherm). Een en ander zal in het PIP worden aangepast. Omdat de ARO geen bezwaar heeft tegen het voorgestelde tracé van de HOV bleek een nieuwe behandeling in de ARO niet nodig.	Nee
38	105	In tabel 1 wordt aangegeven dat 25 laanbomen met stamdiameters tussen 80 en 100 cm zullen worden gekapt. Deze bomen zijn beeldbepalend en stammen uit de periode van landgoedaanleg (19e eeuw). Behoud van deze bomen nastreven. Indien kappen echt niet kan worden voorkomen, dan compenseren.	In tabel 1 in het bomeninventarisatierapport is aangegeven dat 4 laanstructuren (rijen) bomen dienen te worden gekapt ten behoeve van het project. Van deze rijen zijn er 3 met bomen met een stamdiameter van 80-100 cm,. In totaal gaat het om ca. 30 bomen: ca. 15 in de dubbele rij ten zuiden van het ecoduct, 16 in de westelijke rij langs het spoor (bosvak 40) en 9 in de oostelijke rij langs het spoor (bosvak 40 en 39). Of al deze bomen daardwerkelijk worden gekapt, zal duidelijk worden in de realisatiefase van het project.	Nee
38	106	In tabel 1 wordt aangegeven dat er geen bomen in de dubbele beukelaan ten zuiden van het ecoduct zullen worden gekapt. Behoud van deze historische laan is van groot belang voor behoud van het landgoedkarakter op Monnikenberg. De beukenlaan ligt gedeeltelijk binnen de projectgrens van het PIP. De projectgrens iets naar het noorden opschuiven zodat de bomenlaan erbuiten blijft.	In tabel 1 in het bomeninventarisatierapport is aangegeven dat de dubbele rij bomen ten zuiden van het ecoduct uit ca. 100 bomen bestaat en dat ca. 15 van deze bomen binnen de PIP-grens zijn gelegen. Dit betreft de bomen in het meest westelijke deel van de rij bomen (gelegen in bosvak 42, zie de overzichtskaart in bijlage 1 bij het bomeninventarisatierapport). De overige ca. 85 bomen bevinden zich buiten de PIP-grens. Welke bomen moeten worden gekapt, zal duidelijk worden in de realisatiefase van het project. De PIP-grens verder opschuiven naar het noorden, zoals indiener voorstelt, is niet mogelijk. De gronden ter plaatse zijn nodig ten behoeve van de realisatie van het ecoduct.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	107	Mogelijk kan 25% van de compensatie (60 are) plaatsvinden waar nu nog de provinciale 'Weg Over Anna's Hoeve' gesitueerd is. Dit dient nog afgestemd te worden. Indien de weg gedeeltelijk blijft liggen is dit niet mogelijk. Voorgesteld wordt de weg geheel te verwijderen zie ook 1.7 en 1.15	Zoals ook blijkt uit de Ecologische effectbeoordeling (bijlage 5 bij het PIP) en het compensatieplan bomen en natuur HOV in 't Gooi blijkt, krijgen de vrijkomende gronden van de huidige WoAH de bestemming natuur. Herplant van te vellen laanstructuren (rijen) bomen zou kunnen plaatsvinden in Monnikenberg of Anna's Hoeve.	Nee
38	108	Voor zo'n 1190 are dient compensatie gevonden te worden buiten de projectgrenzen. Daarvoor is het wenselijk dat vanuit het HOV project een herplantvoorstel wordt gedaan. Hierbij wordt ook de mogelijkheid van compensatie gezocht aan de hand van extra groene kwaliteit voor de Inpassing van de HOV in het landschap (Inpassingsplan). Graag afstemming met GNR over de mogelijke extra groene kwaliteit. Onderzoeken of dit kan worden benut voor groene inpassing van maatregelen uit bijlage 4 en 5 van de zienswijze. Zie ook 1.29.	In het compensatieplan bomen en natuur HOV in 't Gooi (bijlage 16 bij het PIP), is onder meer de bomencompensatie nader uitgewerkt. In dit plan is aangegeven hoeveel bomen (maximaal) worden gekapt, welke bomen dit zijn, hoeveel bomen zullen worden herplant en waar dit zal gebeuren (binnen resp. buiten het project). Binnen het project kan herplant plaatsvinden op het ecoduct en ter plaatse van de Weg over Anna's Hoeve. Daar waar herplant binnen het projectgebied niet mogelijk is, zal herplant plaatsvinden buiten het projectgebied. Er wordt gezocht naar een herplantlocatie in de nabijheid van het plangebied, maar mocht dit onverhoopt niets opleveren, dan kan worden uitgeweken naar een of meer andere locaties in de provincie Noord-Holland, bijvoorbeeld Park21 in de gemeente Haarlemmermeer. Bij het kappen van bomen voor het HOV project moet worden voldaan aan zowel de Boswet (die vanaf 1 januari 2017 opgaat in de Wet natuurbescherming) als de APV. Financiële compensatie maakt deel uit van het compensatieplan; het plan is voorgelegd aan GNR.	Nee
38	109	NNN natuurcompensatie met een saldo van 0,12 ha vergroting De oppervlaktes baseren op een nog op te stellen compensatieplan en compensatieovereenkomst conform de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland Zie 4.15.	Het is juist dat we ten behoeve van het ontwerp inpassingsplan nog geen compensatieplan hadden. Echter, inmiddels hebben we dat plan op laten stellen. Het wordt als bijlage opgenomen in het inpassingsplan.	Nee
39	1	De zorgen van de Zusters zien - kort samengevat - op het feit dat het huidige plan onvoldoende waarborgen kent die garanderen dat de Zusters en hun gasten de effecten van dit plan niet zullen "horen, zien en ruiken". De grootste bezwaren die de Zusters hebben tegen het PIP zien op het ontbreken van waarborgen ten aanzien van het natuurbehoud en het behoud van de huidige (rustige) leefomgeving.	De negatieve effecten van de vrije busbaan op de aspecten ecologie, geluid en zichtbaarheid worden gemitigeerd. In de richting van Monnikenberg wordt in dat kader o.a. een scherm van 4 m hoog aangelegd ten oosten van de natuurbrug. Daarmee worden de effecten richting het klooster volledig gemitigeerd.	Nee
39	2	Zo is het de Zusters onduidelijk of de afschermende wallen dan wel schermen zoals deze in de bijlagen bij het PIP zijn opgenomen ook daadwerkelijk zullen worden geplaatst. In een bijlage wordt gesproken over een afscheiding die dient als ecologische barrière die licht, geluid en beweging van de HOV-baan afschermt van het natuurgebied. Deze afscheiding zou een 4 meter hoge afscherming zijn die bestaat uit gesloten panelen. In de toelichting is opgenomen dat grondwallen, schermen of een combinaties hiervan, kunnen worden gerealiseerd, overeenkomstig de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve.	Ter mitigatie van de HOV-busbaan worden op de fly-over, ten oosten van de natuurbrug, 4 meter hoge schermen geplaatst. Die nemen de effecten van geluid, licht en beweging weg. Deze schermen maken onderdeel uit van de scope en kostenraming van het project HOV in 't Gooi. De overige mitigerende maatregelen (m.n. grondwallen) zijn ten behoeve van de bestaande infrastructuur en vallen niet onder de scope van het project HOV in 't Gooi.	Nee
39	3	financiering van deze afschermende voorzieningen nog nadere afspraken dienen te worden gemaakt. De Zusters achten een dergelijke afscheiding echter van groot belang voor het behoud van de natuur en het behoud van een rustige leefomgeving voor de Zusters en hun gasten. De Zusters lezen het plan zo, dat ook de Provincie deze schermen gewenst acht en zij zien dan ook niet in waarom deze niet als onvoorwaardelijk vereiste in het plan worden opgenomen.	zie 39.2.	Nee
39	4	Daarnaast wordt ook gesproken over grondwallen, die echter in omvang en uitwerking aanzienlijk afwijken van de eerder omschreven schermen. Het is de Zusters niet duidelijk welke uitvoering de Provincie voor ogen heeft en wat de voor- en nadelen zijn van de keuze tussen deze opties en in welke mate de huidige inrichting daarmee verloren gaat.	Leidend is de totaalkaart van de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, BKP, Posad, www.hovgooi.nl). De afschermende voorzieningen die zijn opgenomen op deze kaart, maken onderdeel uit van het project HOV in 't Gooi. Grondwallen behoren niet tot de scope van het project.	Nee
39	5	Kennelijk is het de bedoeling dat ook delen van het landgoed Monnikenberg worden gebruikt voor de HOV en de bijkomende voorzieningen. De Zusters hebben destijds dit deel van het landgoed overgedragen aan GNR om het landgoed en de natuur te behouden. Met een ander gebruik van het landgoed dan ten behoeve van de natuur, zijn de Zusters dan ook niet akkoord.	Met GNR is het ontwerp beschouwd op basis van de principes 'niet horen, niet zien, niet ruiken'. Het ontwerp voldoet aan deze principes en sluit daarmee aan op eerder gemaakte afspraken. Overleg met de Zusters loopt nog.	Nee
39	6	Aan de zuidzijde van het ecoduct bevindt zich een monumentale bomenlaan. Weliswaar staat in de bomeninventarisatie dat deze bomen niet zullen worden gekapt, echter wij vragen u dit vast te leggen in het besluit dan wel de plangrens zodanig op te schuiven dat de bomen buiten het plangebied vallen.	In tabel 1 in het bomeninventarisatierapport is aangegeven dat de dubbele rij bomen ten zuiden van het ecoduct uit ca. 100 bomen bestaat en dat ca. 15 van deze bomen binnen de PIP-grens zijn gelegen. Dit betreft de bomen in het meest westelijke deel van de rij bomen (gelegen in bosvak 42, zie de overzichtskaart in bijlage 1 bij het bomeninventarisatierapport). De overige ca. 85 bomen bevinden zich buiten de PIP-grens. Welke bomen moeten worden gekapt, zal duidelijk worden in de realisatiefase van het project. De PIP-grens verder opschuiven naar het noorden, zoals indiener voorstelt, is niet mogelijk. De gronden ter plaatse zijn nodig ten behoeve van de realisatie van het ecoduct.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
39	7	Verder maken de Zusters zich zorgen over het natuurbehoud en de waarborgen die het PIP hier voor biedt. Hierbij merken de Zusters op dat in het plan weliswaar is voorzien in faunatunnels, maar deze voorzien niet in een onderdoorgang onder de bestaande spoorlijn. Om te kunnen waarborgen dat de dieren inderdaad veilig tussen Monnikenberg en Anna's Hoeve kunnen bewegen zal ook een onderdoorgang onder deze spoorlijn moeten worden aangebracht. Dit sluit ook aan bij het door u zelf voorgestane plan om de natuur te versterken.	U heeft gelijk dat de faunatunnels ook onder het spoor door moeten worden gerealiseerd. Dit zal worden verduidelijkt in de rapportage.	Nee
39	8	Tot slot moet worden vastgelegd dat zowel fietsers als voetgangers geen gebruik zullen kunnen maken van het ecoduct zodat de rust en de natuur op het landgoed Monnikenberg niet in het gedrang zullen komen en dat ook voor het overige van de zijde van het landgoed waar de HOV zou moeten worden gesitueerd geen (al dan niet feitelijke) toegangen tot het landgoed worden gerealiseerd.	Ter plaatse van het ecoduct gelden de bestemming Natuur en de dubbelbestemming 'Waarde - Ecologie'. Binnen de bestemming Natuur is extensief dagrecreatief medegebruik toegestaan, zij het daar voor het aanbrengen van verharding een omgevingsvergunning nodig is (art. 3.3.1 onder a). Een PIP regelt het toegestane gebruik en kan niet regelen of ergens wel of geen toegangen worden toegestaan. Wij merken echter wel op de de inrichting van het gebied zodanig wordt dat gebruik van het ecoduct voor fietsers en voetgangers niet mogelijk wordt gemaakt.	Nee
40	1	Hoewel ondergetekende grote twijfels heeft over nut en noodzaak van de HOV buslijn wil ik hiertegen geen bezwaar maken. Wel maak ik bezwaar tegen een deel van het voorkeurstraject. In het verlengde van mijn bezwaren tegen een deel van de HOV route maak ik ook bezwaar tegen het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve.	Wij hebben in 2010 verschillende tracé alternatieven nader laten onderzoeken, hierbij is gekeken naar vervoerswaarde, exploitatiewaarde, kosten en ruimtelijke inpassing. Het huidige voorkeursracé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best uit dit onderzoek. In 2014 is er een inrichtingsvisie geschreven voor Anna's Hoeve, het verleggen van de weg over Anna's Hoeve was onderdeel van de visie. In de visie is een vergelijking gemaakt tussen het laten liggen van de weg en de weg verleggen zoals opgenomen in het PIP. Uit de vergelijking volgde dat het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve beter scoorde dan het laten van de weg op haar huidige locatie. Begin 2015 heeft de gemeenteraad van Hilversum besloten de weg over Anna's Hoeve te verleggen.	Nee
40	2	Hoofdstuk 1. De provinciale keuze van het HOV tracé In het kader van het kiezen van een verantwoord HOV route heeft de provincie enkele varianten laten uitwerken. Men was er zich dus van bewust dat dit om diverse redenen noodzakelijk is. Van groot belang was dat de route o.a. zo min mogelijk schade zal aanbrengen aan de bestaande waardevolle natuur. Een belangrijke andere wens is dat het toekomstige nieuwe ziekenhuis/zorgpark beter bereikbaar wordt door een snelle, directe busverbinding. Eén variant gaf aan dat de HOV bus vanuit Huizen over de A27 moet doorrijden tot aan de Soestdijkerstraatweg. Op die manier kon de al bestaande menselijke infrastructuur hier optimaal benut en gebundeld worden met nieuwe ontwikkelingen, de HOV busbaan. Via een aan te leggen afrit vanaf de A27 en vandaar naar het Arenapark en station Hilversum. Opvallend voor deze route was dat de plannenmakers dus ook duidelijk rekening hebben willen houden met de EHS (NNN) kerngebieden Anna's Hoeve en Monnikenberg. De Groene Schakel zou met die variant zo optimaal mogelijk kunnen functioneren! Uiteindelijk viel de genoemde variant af vanwege te verwachten files en te lange reistijd via het Arenapark. Door deze wijziging is het aannemelijk te veronderstellen dat bestuurders een andere bundeling van menselijke infrastructuur als mogelijkheid opperden: langs de spoorlijn naar Hilversum. Hierdoor bleef uiteindelijk de huidige geplande route over als voorkeursracé.	Door de uitvoering van het ecoduct te combineren met de aanleg van de busbaan en de verlegde weg over Anna's Hoeve wordt de ruimtelijke inpassing geoptimaliseerd. Alle infra wordt onder het ecoduct geleid. Dit heeft een positieve invloed op de ecologische verbinding "De Groene Schakel". Het huidige voorkeursracé leidt daarmee niet alleen tot de snelste verbinding naar het station Hilversum maar draagt ook bij aan een goed werkende ecologische verbinding "De Groene Schakel".	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
40	3	In 2013 was op een bepaald moment aan de orde wat het voorkeurs tracé voor de HOV buslijn zou worden in deelproject 5, te weten natuurgebied Anna's Hoeve en natuurgebied landgoed Monnikenberg. De belangrijke kernen van het EHS gebied. Leden van de Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve (VBAH) en ondergetekende zijn toen erg geschrokken welke impact dit tracé op de beide natuurgebieden zal hebben. De aanleg zal betekenen dat er grote stukken van die gebieden versteend worden en niet meer als natuur en recreatiegebied beschikbaar blijven. Ook worden door de aanleg van het voorkeurs tracé de twee aanwezige faunapassages onder de A27 bij het spoorviaduct en bij viaduct Zandheuvel vrijwel onbruikbaar voor de fauna. Dat zijn de enige oost-west verbindingen in een groot deel van de A27. De belangrijkste reden die vanuit het HOV project werd aangevoerd voor juist die route werd benoemd als bundeling van menselijke infrastructuur met de al aanwezige spoorlijn. In het kader van de EHS regels zou dat de goede aanpak zijn. Deze argumenten werden juist eerder zo belangrijk gevonden bij de Zuidboogvariant van de provincie door gebruik te maken van de route over de A27 tot aan de Soestdijkerstraatweg! Indien het voorgestelde voorkeurs tracé door zou gaan betekent dat voor de EHS- kerngebieden Anna's Hoeve en landgoed Monnikenberg een groot aantal (onomkeerbare) problemen en verslechteringen. De (onomkeerbare) nadelen van het HOV voorkeurs tracé in de kerngebieden zijn, o.a.: - Er vindt een grote verstening plaats door de aanleg van een twee kilometer lange tweebaansweg voor de bus in Anna's Hoeve en landgoed Monnikenberg. Met de aanleg van de HOV wordt een oppervlakte aan natuur van circa 5-6 ha vernietigd. - Er vindt een grote verstoring plaats door licht, geluid en luchtverontreiniging van de bussen. Als gevolg hiervan zullen veel zoogdieren en broedvogels verdwijnen uit de omgeving van de busbaan. - De invloed van verkeer op vogels reikt voor veel soorten tot honderden meters vanaf een weg, zoals de busbaan. - De natuur en het landschap in Anna's Hoeve en landgoed Monnikenberg J448 worden voor altijd op een zeer zware manier beschadigd. Dit kan niet zonder overtredingen van de flora en faunawet (waarvoor ontheffingen moeten worden aangevraagd). - De mogelijkheden om De Groene Schakel zo optimaal mogelijk te benutten worden door de aanleg van de HOV busbaan bij voorbaat al verkleind. - Voor de aanleg van de HOV busbaan moeten 1200 bomen worden omgezaagd. Dit zijn groten-deels zeer oude bomen met een grote financiële en intrinsieke waarde. Zie ook verderop bij tabel 1.	Onderstaand gaan we in op de door u aangedragen punten uit de zienswijze: - Ten aanzien van het verstenen van het landschap merken we op dat areaal compensatie plaatsvindt. Het oppervlak NNN wat aangetast wordt, wordt geheel gecompenseerd. Zowel binnen Anna's Hoeve als bij Crailo. - Met dit plan is bewust gekozen voor bundeling van infrastructuur langs het bestaande spoor. Met het verdwijnen van de huidige WOAAH ontstaat er meer ruimte voor natuur. In het mitigatieplan (bijlage 5 bij het inpassingsplan) zijn de te nemen mitigerende maatregelen uitgebreid beschreven. - Ontheffingen van de Flora- en faunawet worden aangevraagd. Deze moeten zijn verkregen voordat de ingrepen met een negatief effect aanvangen. - Door de aanleg van de HOV (busbaan) wordt de WOAAH opgeheven waardoor een belangrijke barriere wordt weggenomen. Samen met de bundeling van infrastructuur werkt dit positief voor de werking van de Groene Schakel. - De aantasting van het bosareaal wordt gecompenseerd. Hiervoor is inmiddels een compensatieplan opgesteld. Dit wordt als bijlage aan het inpassingsplan toegevoegd.	Nee
40	4	HOV-reizigers die naar het ziekenhuis/zorgpark willen moeten uitstappen bij de halte Van Linschotenlaan. Vandaar moet gelopen worden naar de nieuwe ingang Van het ziekenhuis/zorgpark. het is namelijk onbekend/onduidelijk of er eventueel overstapt kan worden in een andere bus die wel langs het ziekenhuis/zorgpark komt. bij overstappen moet rekening gehouden worden met een wachttijd op de volgende bus.	In het PIP wordt een afslag richting het zorgpark Monnikenberg mogelijk gemaakt. Hierdoor kunnen in de toekomst bussen ook bij de ingang van het toekomstige ziekenhuis stoppen.	Nee
40	5	[hieronder is de samenvatting van indiener van hs 2 opgenomen, zie voor de complete tekst de zienswijze] Hoofdstuk 2. Tergooiboog als bruikbare oplossing voor alle problemen Conclusies: - Er zijn vele landschappelijke, ecologische, milieutechnische, financiële en maatschappelijke redenen genoemd die pleiten vóór de Tergooiboog. - De vele nadelen van het voorkeurs tracé leiden er toe dat grote oppervlakken natuurgebied (5-6 ha verstening) voor altijd verloren gaan. Dat er 24 uur per dag nadelige invloeden zijn voor planten en dieren, dat er een toename is van lucht- en bodemverontreiniging. Er is geen rechtstreekse bus is die voor de deur van het ziekenhuis/zorgpark stopt. De mogelijkheden van De Groene Schakel worden onvoldoende benut. - Houdbare tegenargumenten voor de Tergooiboog zijn er door politici en ambtenaren nooit genoemd en al helemaal niet op papier aangeleverd. - Uit bovenstaande uitleg en vergelijking van het voorkeurs tracé met de Tergooiboog kan maar één conclusie getrokken worden. De Tergooiboog is vele malen verstandiger om aan te leggen dan het voorkeurs tracé.	Wij hebben in 2010 verschillende tracé alternatieven nader laten onderzoeken, hierbij is gekeken naar vervoerswaarde, exploitatiewaarde, kosten en ruimtelijke inpassing. Het huidige voorkeurs tracé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best uit dit onderzoek. Het alternatief Tergooiboog gaat over de Soestdijkerstraat weg en het ziekenhuisterrein. Uit ons onderzoek is gebleken dat inpassing van een vrije busbaan langs de Soestdijkerstraatweg lastig is, dit maakt dat de bus hier moet meerijden met het overig verkeer. Dit geldt ook voor de route over het ziekenhuisterrein, deze route is lastig inpasbaar waardoor meerijden met het verkeer noodzakelijk is. Het huidige voorkeurs tracé is goed inpasbaar. NNN wordt volledig gecompenseerd, het project draagt bij aan een verbetering van het NNN. Wij voldoen hiermee aan de PRV. Wat betreft de ecologische inpassing voeren wij verschillende maatregelen uit. Voordat het PIP wordt vastgesteld zullen wij een ontheffing voor de Flora en Faunawet aanvragen. Onze onderzoeken tonen aan dat wij voldoen aan de regelgeving mbt lucht- en bodemverontreiniging. In het PIP wordt een afslag richting het zorgpark Monnikenberg mogelijk. Hierdoor kunnen in de toekomst bussen ook bij de ingang van het toekomstige ziekenhuis stoppen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
40	6	[hieronder is de samenvatting van indiener van hs 3 opgenomen, zie voor de complete tekst de zienswijze] Hoofdstuk 3. HOV voorkeurstracé contra Tergooiboog en advies Alterra. Conclusies: - Uit het Alterra-rapport van 17 oktober 2014 blijkt dat er door Alterra op gewezen is dat er een beter alternatief voor de ontwerpvariant voor de HOV is die een verdere verhoging van de functionaliteit van de ecologische verbinding oplevert. - Op de informatieavond voor raadsleden van 9 december 2014 is er door Alterra opnieuw op gewezen dat de Tergooiboog voor Anna's Hoeve veel beter zal zijn. - Op verzoek van ondergetekende heeft Alterra kort en bondig vier zeer belangrijke redenen aangegeven welke de grote ecologische voordelen zijn van de Tergooiboog. En daar gaat het toch allemaal om? De Groene Schakel in de kerngebieden van de EHS moet zo min mogelijk worden aangetast in combinatie met een speciaal aangelegd ecoduct waarvoor veel geld is uitgetrokken!	In het Alterra-rapport van 17 oktober 2014 is geen onderzoek gedaan naar trace varianten voor het HOV. Dit onderzoek had betrekking op de verlegde weg over Anna's Hoeve. In dit onderzoek is geconcludeerd dat het verleggen van de weg over Anna's Hoeve een positieve bijdrage levert aan de ecologie. Het huidige voorkeurstrace van het HOV aan de zuidzijde van het spoor kan ruimtelijk goed ingepast worden. Daarnaast worden er voldoende mitigerende en compenserende maatregelen voor de ecologie uitgevoerd om er voor te zorgen dat de ecologische waarde van het gebied behouden blijft. Door de aanleg van het ecoduct wordt een grote bijdrage geleverd aan de ecologische verbinding "De Groene Schakel".	Nee
40	7	[hieronder is de samenvatting van indiener van hs 4 opgenomen, zie voor de complete tekst de zienswijze] Hoofdstuk 4. Overleg met gemeente en provincie over de Tergooiboog. Conclusies: - Uit de reactie van de gedeputeerde mevrouw Post is duidelijk dat er op 20 januari 2014 nog geen definitief besluit was over het voorkeurstracé van de HOV. Voor de uiteindelijke besluitvorming over HOV tracés is dat van cruciaal belang om vast te stellen. - Tijdens alle contacten die vooraf zijn gegaan aan 20-1-2014 met ambtenaren van de gemeente Hilversum en de provincie Noord-Holland, als mede raadsleden en wethouders van alle partijen werd uiteindelijk niets gedaan met het alternatief van de Tergooiboog. Kennelijk was er geen ambtenaar of politicus die het aandurfde een serieus onderzoek naar de Tergooiboog aan te vragen en/of te laten doen. - De overheden van de provincie Noord-Holland en de gemeente Hilversum hebben het voorstel van de VBAH om de mogelijkheden van de Tergooiboog te laten onderzoeken willens en wetens aan de kant geschoven. Kennelijk kwam de Tergooiboog hen niet goed uit terwijl de zeer vele voordelen er niet om liegen. Feitelijke tegenargumenten zijn nooit op tafel gekomen.	Wij hebben in 2010 verschillende tracé alternatieven nader laten onderzoeken, hierbij is gekeken naar vervoerswaarde, exploitatiewaarde, kosten en ruimtelijke inpassing. Het huidige voorkeurstracé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best uit dit onderzoek. Het alternatief Tergooiboog gaat over de Soestdijkerstraat weg en het ziekenhuisterrein. Uit ons onderzoek is gebleken dat inpassing van een vrije busbaan langs de Soestdijkerstraatweg lastig is, dit maakt dat de bus hier moet meerijden met het overig verkeer. Dit geldt ook voor de route over het ziekenhuisterrein, deze route is lastig inpasbaar waardoor meerijden met het verkeer noodzakelijk is. Het huidige voorkeurstrace is goed inpasbaar.	Nee
40	8	[hieronder is de samenvatting van indiener van hs 5 opgenomen, zie voor de complete tekst de zienswijze] Hoofdstuk 5. Gemeente Hilversum en de verlegging Weg over Anna's Hoeve. Conclusies: - Duidelijk is dat er zeer veel vraagtekens te stellen zijn bij een rapport dat als fundament, hoeksteen van alle verdere keuzes wordt beschouwd. - Tegen alle afspraken in is hierover niet met de bevolking gesproken. Het rapport is niet op tijd beschikbaar gesteld. De burgers werden buitenspel gezet. - Er is geen draagvlak voor de uitwerking van de voorstellen van Alterra. - Op mijn analyse is van geen enkele partij of organisatie een reactie gekomen. Kennelijk was het opstellen van een onderbouwd antwoord niet mogelijk en/of speelden andere belangen een grote rol om niet te reageren? - De politiek heeft duidelijk vastgesteld dat er geen verschil is met de aanleg van 1 of 2 ecoducten. Het goed functioneren is het belangrijkste voor iedereen.	Bewoners en belanghebbenden zijn middels drie consultatieronden betrokken geweest bij de totstandkoming van de inrichtingsvisie. Tijdens de eerste consultatiebijeenkomst op 13 mei 2014 hebben de deelnemers hun aandachtspunten en suggesties voor Anna's Hoeve gegeven. Tijdens de tweede consultatiebijeenkomst op 11 juni 2014 is de concept inrichtingsvisie gepresenteerd en zijn de bewoners en belanghebbenden uitgenodigd te reageren op de concept visie. De derde consultatiebijeenkomst vond plaats op 11 september 2014. De inrichtingsvisie is voorgelegd aan de betrokken gemeenteraden (Hilversum, Laren en Eemnes) en het algemeen bestuur van het GNR. In alle gevallen is de inrichtingsvisie behandeld en is gekozen voor de variant met het verleggen van de weg over Anna's Hoeve.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
40	9	Hoofdstuk 6. Standpunt Eemnes, Laren, GNR en Hilversum voor Variant 2 Aan te nemen is dat de wethouder van Hilversum in de Stuurgroep gepleit heeft om de Weg over Anna's Hoeve te verleggen, anders komt er niet zo'n voorstel voor Variant 2. In zijn poging de Hilversumse gemeenteraad mee te krijgen kreeg hij daarvoor steun van Eemnes, Laren, de provincie en het bestuur van het GNR. Voor zover mij bekend werd de volgende motivatie aangedragen: Eemnes Deze gemeente is voorvariant 2. Alterra stelde namelijk dat bij Variant 1 de Goyergracht-Zuid voor auto's afgesloten moet worden. Daar wonen Eemnessers die dan een probleem hebben. Mijn reactie: Tijdens een informatieavond voor raadsleden op 9 december 2014 heeft de heer Wijnand Bouw (opsteller van de Inrichtingsvisie) gemeld dat als de bewoners dat willen de Goyergracht-Zuid gewoon toegankelijk kan blijven, het gaat hier alleen om bestemmingsverkeer. Dat is slechts een "klein minnetje". Met deze opmerking is het door Eemnes gehanteerde argument voor Variant 2 niet meer van belang. Laren Laren is voor Variant 2 en noemt hiervoor drie argumenten: Vanuit ecologisch belang, het functioneren van de Groene Schakel. Het ontwerp van het kruispunt onder viaduct A27/ Weg over Anna's Hoeve/Zandheuvelweg wordt minder complex als de weg wordt omgeleid. Het verkeer van een mogelijk te bouwen crematorium ten oosten van de A27 heeft zo geen last van de geplande HOV-banen. Mijn reactie: Het ecologisch belang heeft direct betrekking op de natuur in Anna's Hoeve. Dat lijkt dus oké. Echter, de verlegde weg bij Variant 2 moet wel met 500 meter dwars door het hele EHS gebied waarmee een relatief rustig gebied van 10 ha aan de oostkant van de A27 in zijn totale lengte in tweeën wordt gesplitst. Aansluitend wordt een tientallen meters brede en bijna 1500 meter lange bosstrook met de grond gelijk gemaakt die langs de spoorlijn richting Hilversum is gepland. Dat alles kan nooit de bedoeling zijn van ontsnippering wat juist de het hoofdoel is van De Groene Schakel. De twee andere Larense argumenten hebben helemaal niets te maken met de Groene Schakel waar het hier om gaat. Laren hoopt handig gebruik te maken van de aanleg van Variant 2 waarbij het mogelijke crematorium een mooie aansluiting krijgt op de wegen richting Hilversum en Baarn. Overigens komt een eventueel crematorium in het EHS gebied te liggen. De gemeente gaat er dus alvast vanuit dat dit wel goed komt met wat natuurcompensatie hier en daar. De argumenten die Laren aanvoert zijn weinig steekhoudend en niet in het belang van de natuur, De Groene Schakel. Hilversum De gemeente Hilversum heeft gaandeweg het proces bedacht dat de verlegging van de weg kennelijk niet alleen beter voor de natuur zou zijn maar (vooral) ook voor de financiële inkomsten van de gemeente. Die gedachte kwam eind 2014 in de openbaarheid. Met de verlegging wordt de huidige Weg over Anna's Hoeve voorbij de sportvelden afgesloten en daardoor komt op dat deel minder verkeer. Voordeel voor de gemeente is dan dat daarmee de grond en de nog te bouwen woningen langs die weg een stuk meer waard zullen worden ... Nadeel was wel dat voor de wegverlegging een stuk bouwgrond nodig is en dat de toekomstige woningen daarlangs minder op gaan brengen. De oplossing hiervoor werd gevonden door dit nadeel door de provincie te laten betalen. Genoemd werd een bedrag van 2,3 miljoen. Op een bepaald moment had de HOV Stuurgroep besloten en gekozen voor Variant 2, zo meldde de wethouder. Vervolgens gaf de wethouder aan dat hij "de Stuurgroep niet voor de voeten wilde lopen en niet in onmin wil raken met de provincie". Zijn standpunt was daarmee duidelijk, Variant 2. Met deze handelwijze legde de wethouder de verantwoordelijkheid gemakshalve bij de Stuurgroep neer. Bovendien noemde de wethouder daarbij nadrukkelijk dat zowel Eemnes, als Laren en het GNR voorstanders zijn van Variant 2.	De opmerking betreft niet het PIP, maar de besluitvorming door de betrokken gemeenten. De raden van de betreffende gemeenten hebben allen ingestemd met de inrichtingsvisie Annas Hoeve en daarmee de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve. Interpretaties over de beweegredenen hiertoe betreffen niet het PIP.	Nee
40	10	Deze insteek om een weg te verleggen die een zeer grote inbreuk op het landschap en de natuur maakt is nooit (!) het uitgangspunt geweest van welk openbaar rapport dan ook. De wethouder wil de Stuurgroep, inclusief de provincie niet voor de voeten lopen zoals hij zei. Over de grote nadelen voor de bewoners sprak hij niet.	De keuze om de weg over Anna's Hoeve te verleggen is gemaakt door de gemeenteraden van Hilversum en Laren en niet vanuit het project. De raden van de betreffende gemeenten hebben allen ingestemd met de inrichtingsvisie Anna's Hoeve en daarmee de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
40	11	Door de wegverlegging ontstaan er allerlei grote problemen voor de huidige bewoners die met name langs de Anthony Fokkerweg wonen. De geluidsoverlast zal zeker flink toenemen. Zware vrachtauto's /bussen kunnen gemakkelijk overlast in de flats geven door het trillen van de grond. De gevolgen voor de toename van luchtvervuiling zullen groot zijn. Opvallend is dat er door de overheid voor dit traject geen echte nulmetingen zijn gedaan om de toename van geluid en luchtvervuiling goed te kunnen monitoren. Dit is een gebrek aan goede voorbereiding. Hierdoor zijn toekomstige metingen niet vergelijkbaar met de nulsituatie. Er is hier dus niet de juiste procedure gevolgd.	Wij hebben de onderzoeken uitgevoerd volgens de hiervoor geldende wetten en richtlijnen. Voor geluid betreft dit de Wet geluidhinder en het meet- en rekenvoorschrift geluid. De wet geluidhinder gaat in alle situaties, bestaande en nieuwe situatie, uit van berekeningen en geen metingen. Voor de Weg over Anna's Hoeve geldt dat er sprake is van de aanleg van een nieuwe weg. Dit betekent dat alle geluidtoename veroorzaakt wordt door de nieuwe weg. Hierbij hebben we de procedure voor aanleg nieuwe weg uit de Wet geluidhinder gevolgd. Omdat de weg er nu niet is, heeft het berekenen van de huidige situatie (nulmeting) geen zin. Toetsing heeft plaatsgevonden aan de voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare grenswaarde. Wat betreft de genoemde trillingshinder: Dit is alleen relevant indien er sprake is van drempels en voegovergangen. In de Weg over de Anna's Hoeve komen geen drempels en voegovergangen ter hoogte van de Anthony Fokkerweg. Het wegdek zal hier bestaan uit stil asfalt waardoor er geen trillingen zullen optreden. Voor wat betreft de luchtverontreiniging hebben wij hiervoor onderzoek uitgevoerd conform de wettelijke richtlijnen en eisen. De bus- en autoroute zijn in het model opgenomen en toetsing aan de normen heeft plaatsgevonden. Het onderzoek toont aan dat voldaan wordt aan de geldende normen.	Nee
40	12	Variant 2 heeft zeer ingrijpende gevolgen voor de bezoekers van het Speelveld dat langs de Anthony Fokkerweg aanwezig is. (Zie daarvoor bij Hoofdstuk 7. Speelveld A. Fokkerweg).	Bij de uitwerking en inrichting van de verlegde weg over Anna's Hoeve wordt rekening gehouden met de speelstrook. Tussen de verlegde weg over Anna's Hoeve en de speelstrook wordt een zichtscherm geplaatst.	Nee
40	13	Variant 2 (VWoAH) heeft als gevolg dat het natuur- en recreatiegebied Anna's Hoeve minder makkelijk en minder veilig te bereiken wordt voor de aanwonende buurtbewoners.	Het natuur- en recreatiegebied Anna's Hoeve is na aanleg van de VWoAH vanuit de aanliggende woonwijk via twee routes te bereiken. De nieuwe Verlegde Weg over Anna's Hoeve kan worden overgestoken: bij de Minckelerstraat en bij de Liebergenweg. Zie ook de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, BKP, Posad d.d. december 2015, www.hovgooi.nl). Met deze twee toegangen wordt naar ons oordeel een voldoende en verkeersveilige toegang naar het natuurgebied Anna's Hoeve gerealiseerd.	Nee
40	14	Het is onvoorstelbaar dat de gemeente nooit voorafgaande aan de besluitvorming voor Variant 2 (VWoAH) met de bewoners aan tafel heeft gezeten om te overleggen. De gemeente zegt steeds draagvlak bij de bevolking te zoeken en nodig te hebben. In de praktijk gaat de gemeente hier echter gewoon aan voorbij.	De keuze om de weg over Anna's Hoeve te verleggen is gemaakt door de gemeenteraden van Hilversum en Laren en niet vanuit het project. De raden van de betreffende gemeenten hebben allen ingestemd met de inrichtingsvisie Anna's Hoeve en daarmee de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve. Voor het opstellen van de inrichtingsvisie zijn medio 2014 drie consultatieavonden georganiseerd voor bewoners en belanghebbenden,	Nee
40	15	TIP: De gemeente Hilversum kan het deel van de Minckelersstraat (onderdeel van de Weg over Anna's Hoeve) wat tussen de nieuwe woonwijk loopt veel leefbaarder maken. Leg hier aan beide zijden van de weg een brede strook met bomen en struiken aan. Daarachter de nieuwe woningen. De groenstrook zal een deel van de luchtvervuiling opvangen en het verkeersgeluid temperen. Vooral in de zomer als er blad aan de bomen en struiken zit. Voor de nieuwe duurzame wijk levert dat een mooie entree op.	De specifieke inrichting van het plan Anna's Hoeve is onderdeel van het gemeentelijk bestemmingsplan Anna's Hoeve. Wij hebben hier geen bevoegdheden. We zullen de tip doorgeven aan de gemeente.	Nee
40	16	Goois Natuurreserveaat Het GNR heeft met besluitvorming gewacht tot eerst de gemeenten een standpunt hadden ingenomen. Daarna gaf het GNR bestuur aan voorstander te zijn van Variant 2. Mijn reactie: Niet verwonderlijk dat het GNR het zelfde standpunt heeft als de genoemde gemeenten. In het GNR bestuur zitten immers dezelfde bestuurders als in de gemeenten. Vanuit de GNR statuten mag je verwachten dat er geen grote stukken natuur worden ingeruild voor verstening. En ook niet dat hierdoor grote delen van een gebied voor het publiek worden afgesloten als de motieven daarvoor te vaag of zelfs verkeerdt zijn. Dat geldt zowel voor natuurgebied Anna's Hoeve als voor landgoed Monnikenberg.	De vraag gaat over besluitvorming door het GNR en heeft daarmee geen betrekking op het PIP.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
40	17	Hoofdstuk 7. Speelveld Anthony Fokkerweg. Een niet verwaarloosbaar onderdeel bij het kiezen voor Variant 2 is het vrij nieuwe, grote Speelveld aan de Anthony Fokkerweg in Hilversum. Deze Speelstrook is na jarenlang gedoe eindelijk aangelegd. Er wordt zeer veel gebruik van gemaakt door jong en oud. Maar wat gebeurt er bij uitvoering van variant 2? Dan komt de drukke Weg over Anna's Hoeve direct naast de Speelstrook te lopen. Slechts gescheiden door een hekwerk. Dat is te gek voor woorden! Door burgers is er diverse malen op gewezen dat een nieuwe weg pal naast de goed bezochte Speelstrook een zeer slecht plan is en niet acceptabel. Omgekeerd: Zou geen raadslid het in zijn of haar hoofd halen een nieuwe Speelstrook langs een drukke weg te gaan leggen. Bij die gedachte hoor je al het geluid van het autoverkeer, je ziet ze voorbij snellen, je voelt het gevaar voor de kinderen en ruikt de stank van de uitlaatgassen. Om over het vele fijnstof wat wordt ingeademd maar te zwijgen? Niet voor niets is er steeds meer aandacht voor de ongezonde lucht die er rondom verkeerswegen hangt. De vervuilde lucht veroorzaakt ernstige ziektes als longaandoeningen, kanker en hart- en vaatziekten. De kleinste deeltjes ultrafijnstof en roet dringen door in de longen en kunnen in de bloedsomloop komen. Kortdurende blootstelling aan fijnstof, roet en zwaveloxiden leidt al tot acute klachten. Chronische blootstelling zorgt voor blijvende gezondheidsklachten. Vroegtijdige sterfte van mensen is het gevolg. Overheden zeggen gemakkelijk: "We hebben de luchtkwaliteit berekend, dat is ook hier het geval bij de Speelstrook waar de weg langs moet komen. Opvallend is dat er geen veldmeting is gedaan van de huidige luchtkwaliteit. Er ontbreekt dus een nulmeting. Op die manier kun je later geen enkele vergelijking maken en de gevolgen goed monitoren.	We hebben het onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd conform de wettelijke richtlijnen en eisen. Het uitvoeren van een dergelijke nulmeting is niet wettelijk verplicht. Voor uitvoering van een luchtkwaliteit onderzoek wordt gebruik gemaakt van hiervoor wettelijk vastgestelde modellen. Dat is in dit geval ook gebeurd. Aanvullend hebben we wel onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit op de speelstrook. Uit dit onderzoek is gebleken dat er geen overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen plaatsvindt. Het rapport is hierop aangepast. Tussen de verlegde Weg over Anna's Hoeve en de speelstrook is een zichtscherm gepland. Wij hebben besloten van dit zichtscherm een geluidsscherm te maken. Op deze wijze wordt de geluidsbelasting op de speelstrook aanzienlijk lager. Ook voor de woningen aan de Anthony Fokkerweg ontstaat hierdoor een lagere geluidsbelasting.	Ja, van het zichtscherm is een geluidsscherm gemaakt.
40	18	Samenvattende conclusies t.a.v. de HOV 1. In 2013 is door de Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve de zogenaamde Tergooiboog voorgelegd aan abtenaren en politici van de gemeente Hilversum en de provincie Noord-Holland. 2. Alterra heeft er tot driemaal toe op gewezen dat er een beter alternatief voor de geplande HOV route is dan langs de spoorlijn. Dat was op 17-10-2014 in hun rapportage, op 9-12-2014 op een bijeenkomst voor raadsleden en zeer gemotiveerd in een mailbericht van april 2015. 3. Uit de in de zienswijze genoemde informatie wordt duidelijk dat de Tergooiboog met afstand een beter oplossing is dan het voorgetelde tracé. 4. Het is onduidelijk waarom de gemeente en/of de provincie of de Stuurgroep de Tergooiboog niet heeft willen onderzoeken op bruikbaarheid en de vele voordelen. Schriftelijke bezwaren zijn nooit ontvangen. 5. Een van de uitgangspunten van het HOV project is dat er voldoende draagvlak moet zijn vanuit de samenleving. De praktijk laat zien dat die er alleen onder een aantal politici is. In ieder geval niet bij de bevolking, de direct betrokkenen. 6. Het heeft er daardoor alle schijn van dat de Tergooiboog buiten beeld moest blijven vanwege andere, niet bekend gemaakte, belangen. Met deze stellingname voldoet het HOV project niet aan haar eigen procedure en voorwaarden. Om alle hierboven genoemde redenen maak ik bezwaar tegen de keuze voor het geplande HOV tracé en vraag alsnog onderzoek te doen naar de Tergooiboog. Uiteraard moet dat gebeuren door een onafhankelijk onderzoeksbureau.	Wij hebben in 2010 verschillende tracé alternatieven nader laten onderzoeken, hierbij is gekeken naar vervoerswaarde, exploitatiewaarde, kosten en ruimtelijke inpassing. Het huidige voorkeustracé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best uit dit onderzoek. Het alternatief Tergooiboog gaat over de Soestdijkerstraat weg en het ziekenhuisterrein. Uit ons onderzoek is gebleken dat inpassing van een vrije busbaan langs de Soestdijkerstraatweg lastig is, dit maakt dat de bus hier moet meerijden met het overig verkeer. Dit geldt ook voor de route over het ziekenhuisterrein, deze route is lastig inpasbaar waardoor meerijden met het verkeer noodzakelijk is. Het huidige voorkeustrace is goed inpasbaar. In het PIP wordt een afslag richting het zorgpark Monnikenberg mogelijk gemaakt. Hierdoor kunnen in de toekomst bussen ook bij de ingang van het toekomstige ziekenhuis stoppen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
40	19	Samenvattende conclusies t.a.v. de Wegverlegging 1. Bewoners die direct of indirect te maken krijgen met de verlegde weg zijn door de gemeente op een onvolledige en verkeerde manier op de hoogte gebracht van dit voornemen. 2. De gemeenteraad heeft zichzelf verplicht naar de bewoners toe te gaan i.p.v. de mensen altijd maar naar het raadhuis te laten komen. De gemeenteraad heeft dat niet waargemaakt met slechte communicatie tot gevolg. Met de bewoners is pas overlegd nadat het besluit van wegverlegging was genomen. Bovendien was toen nog niets bekend over verhoging van de geluidstoename en luchtvervuiling. 3. Er is een groot draagvlak onder de bewoners om de Weg over Anna's Hoeve niet te verleggen. Dit standpunt wordt gesteund door de Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve. 4. In december 2014 werd plotseling duidelijk dat in januari 2015 over de wegverlegging opnieuw besloten zou worden. De bewoners haalden in twee weken 600 handtekeningen op als protest hiertegen. De wethouder en de gemeenteraad legden dit protest naast zich neer. 5. Over het belangrijkste basisrapport, de visie van Alterra, is geen informatieavond gehouden. Het rapport verscheen pas na de informatieavonden. 6. Het Alterra rapport geeft een zeer zwaar overdreven en daarmee verkeerde voorstelling van zaken over de recreatiedruk. De ecologische kansen voor broedvogels worden ook schromelijk overdreven. Migratiemogelijkheden voor o.a. zoogdieren zijn niet toegelicht. Op mijn kritische analyse van het Alterra rapport is door geen enkele ambtenaar of politicus inhoudelijk gereageerd. 7. Indien gekozen wordt voor het niet verleggen van de weg geeft dat vele ecologische, landschappelijke en financiële voordelen. Een oplossing met twee ecoducten is ecologisch gezien bovendien gelijkwaardig aan de oplossing met een ecoduct. 8. Aanleg van een nieuwe weg langs het bestaande speelveld aan de Anthony Fokkerweg leidt tot toenemende luchtvervuiling. Dat heeft direct nadelige gevolgen voor de gezondheid van de kinderen, maar ook voor volwassenen. De gemeente kan in de toekomst wellicht verantwoordelijk worden gesteld voor de gevolgen daarvan. Een nulmeting in het veld bij de speelstrook van de huidige luchtkwaliteit ontbreekt. Naar de toekomst toe is daardoor een vergelijking niet mogelijk. Datzelfde geldt voor de ontbrekende nulmeting van de huidige geluidsbelasting aan de gevels van de woningen langs de Anthony Fokkerweg. Om alle hierboven genoemde redenen maak ik bezwaar tegen de keuze om de Weg over Anna's Hoeve te verleggen. Er is onvoldoende rekening gehouden met de uitgangspunten van het HOV project. Met de belangen van de bewoners is niets gedaan, maar wel houdt de gemeente rekening met de toekomstige, nog onbekende, bewoners van de nieuwe woonwijk. Voor het verleggen van de weg is geen draagvlak bij de bevolking. Het door de gemeente Hilversum genomen besluit moet worden teruggenomen.	In drie consultatierondes zijn bewoners en belanghebbenden meegenomen in het proces om te komen tot een inrichtingsvisie. In het proces is gekozen voor een gedegen toetsing van de visie gaande het proces op de aspecten ecologie en recreatie. Dit is gedaan door bureau Alterra. Deze toetsing is in meerdere stappen uitgevoerd tijdens het ontwerp proces. De input is zoveel mogelijk gewogen en verwerkt in de voorstellen voor de varianten mbt de weg over Anna's Hoeve. Nadat de gemeenteraad van Hilversum op 7 januari 2015 zich uitgesproken had voor het verleggen van de weg over Anna's Hoeve is naar aanleiding van een amendement een second opinion uitgevoerd naar de afweging tussen natuurbescherming en recreatiemogelijkheden. In de second opinion is geconcludeerd dat de keuze voor een lage recreatieve druk in het oostelijke gedeelte van Anna's Hoeve in de inrichtingsvisie een terechte keuze is. Op deze wijze krijgt de natuurontwikkeling in dit gedeelte meer mogelijkheid.	Nee
40	20	De oplossing? Laat de weg over Anna's Hoeve liggen en gebruik voor de HOV de Tergooiboog. De rust onder de bevolking zal dan snel terugkeren. Mensen zullen zich niet afwenden van het gebied waar ze zich graag en al jarenlang voor inzetten en wandelen. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald!	Wij hebben in 2010 verschillende tracé alternatieven nader laten onderzoeken, hierbij is gekeken naar vervoerswaarde, exploitatiewaarde, kosten en ruimtelijke inpassing. Het huidige voorkeustracé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best uit dit onderzoek. Het alternatief Tergooiboog gaat over de Soestdijkerstraat weg en het ziekenhuisterrein. Uit ons onderzoek is gebleken dat inpassing van een vrije busbaan langs de Soestdijkerstraatweg lastig is, dit maakt dat de bus hier moet meerijden met het overig verkeer. Dit geldt ook voor de route over het ziekenhuisterrein, deze route is lastig inpasbaar waardoor meerijden met het verkeer noodzakelijk is. Het huidige voorkeustrace is goed inpasbaar. In het PIP wordt een afslag richting het zorgpark Monnikenberg mogelijk gemaakt. Hierdoor kunnen in de toekomst bussen ook bij de ingang van het toekomstige ziekenhuis stoppen.	Nee
41	1	Tot onze verassing blijkt uit de tekeningen gevoegd bij het ontwerp PIP, en tevens uit de grondaankoop tekeningen (0077 en 0028) die Tergooi recentelijk heeft ontvangen, dat de provincie Noord Holland voornemens is een deel van de ringweg gelegen op het terrein van Tergooi te willen aankopen voor het realiseren van de plannen. Hiervan was tot op heden geen sprake. Deze ringweg is essentieel voor de ontsluiting van de goederenentree van Tergooi, de (6) woningen gelegen aan deze ringweg en de (toekomstige) ontsluiting van de regionale spoedeisende hulp en huisartsenpost. Versmalling van deze ringweg is niet mogelijk. Wij verzoeken u de HOV plannen ter plaatse zodanig aan te passen (te versmallen) dat de huidige ringweg ongewijzigd gehandhaafd blijft.	De versmalling van de ringweg op het terrein van Tergooi kan worden ondervangen door de halte Van Linschotenlaan te verplaatsen in oostelijke richting. Deze optie is onderzocht en de uitkomst van dit onderzoek is dat verplaatsing van de halte in oostelijke richting mogelijk is. De PIP grens is aangepast. Binnen de bestemming Verkeer Openbaar Vervoer is verschuiving van de bushalte locatie mogelijk. Wij zullen met u in overleg treden om een en ander verder af te stemmen. Afhankelijk van de uitkomsten van dit overleg wordt de locatie van de bushalte verscho-	Ja, PIP grens is aangepast.

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
41	2	De volgende onderdelen van het plan 'niet horen - niet zien - niet ruiken' zijn niet verwerkt: Het verplaatsen van de halte Van Lintschotenlaan naar het huidige terrein van Tergooi zodanig dat deze halte voor de (OV) afslag Monnikenberg komt te liggen en kan gaan functioneren als een OV knooppunt voor verschillende buslijnen (HOV en OV). In het genoemde plan hebben wij schetsmatig hiervoor ruimtelijke voorstellen gedaan.	Het verplaatsen van de halte Van Lintschotenlaan in oostelijke richting, naar het huidige terrein van Tergooi, is onderzocht. De uitkomst van dit onderzoek is dat verplaatsing van de halte in oostelijke richting mogelijk is. De PIP grens is aangepast. Binnen de bestemming Verkeer Openbaar Vervoer is verschuiving van de bushalte locatie mogelijk. Wij zullen met u in overleg treden om een en ander verder af te stemmen. Afhankelijk van de uitkomsten van dit overleg wordt de locatie van de bushalte verschoven.	Ja, PIP grens is aangepast.
41	3	Het met voorgaande punt samenhangend aanpassen van de fietsroute en de eventuele fiets en voetgangerstunnel in het ontwerp PIP voorzien in de Van Lintschotenlaan.	Het ontwerp kan hier niet op worden aangepast. Het in uw plan voorgestelde fiets- en voetgangerstunnel wijzigingen hebben een groter ruimtebeslag, hiermee worden de kosten voor aanleg aanzienlijk hoger. Met het geschetste alternatief in uw plan kunnen potentiële reizigers uit de Vogelbuurt de bushalte niet makkelijk bereiken. Ook zijn de tunnels in uw plan sterk gericht op fietsers naar het ziekenhuis. De tunnel in ons plan is gericht op al het fietsverkeer. De geplande tunnel is daarnaast optioneel. Het streven is er op gericht de fietstunnel aan te leggen; bij de uitvoering worden de aannemers uitgedaagd om de tunnel te realiseren binnen het beschikbare budget.	Nee
41	4	Het realiseren van een halte / OV knooppunt ter plaatse van de kop van de zorgboulevard waarin de toekomstige hoofdentrees van Tergooi en Merem BC zullen komen te liggen. Wij realiseren ons dat dit formeel geen onderdeel is van het HOV project, maar achten een expliciete uitspraak van de overheden (provincie Noord-Holland en gemeente Hilversum) betrokken bij dit project dat dit OV knooppunt hier zal worden gerealiseerd essentieel. Wij verzoeken u voor deze expliciete uitspraak zorg te dragen. In het genoemde plan hebben wij schetsmatig hiervoor ruimtelijke voorstellen gedaan.	In onze plannen is de mogelijkheid voor aan aftakking opgenomen. De bushalte Van Linschotenlaan kan worden verschoven, waardoor deze ten oosten van de aftakking komt te liggen. Een halte aan de zorgboulevard blijft daarmee mogelijk. De provincie acht aanleg van een dergelijke halte ook wenselijk, het is echter geen onderdeel van het project HOV in 't Gooi of andere in voorbereiding zijnde plannen.	Nee
41	5	De beoogde HOV infrastructuur is primair bedoeld om de OV bereikbaarheid in het Gooi te verbeteren. Door Tergooi en Merem BC is het HOV plan bestuurlijk en beleidsmatig altijd nadrukkelijk ondersteund. In dit kader hebben wij veelvuldig gepleit voor het realiseren van een OV acht in het Gooi om de verschillende gemeenten in het Gooi onderling adequaat met OV te ontsluiten en te verbinden met de andere OV voorzieningen, zoals het intercity station te Hilversum en de voorzieningen voor P&R. De beoogde HOV infrastructuur draagt hieraan ons inziens bij, maar functioneert alleen bij goed gekozen locaties voor (H)OV knooppunten - zoals hiervoor op en annex Monnikenberg bepleit -, maar ook alleen als hierover met een hoge frequentie daadwerkelijk bussen rijden. Wij realiseren ons dat de exploitatie van OV lijnen formeel geen onderdeel is van het HOV project, maar achten een expliciete uitspraak van de overheden (provincie Noord-Holland en gemeente Hilversum) betrokken bij dit project dat zij zullen borgen dat naast de komst van de HOV ook de huidige OV lijnen worden gecontinueerd essentieel. Alleen met dit commitment kan de (H)OV bereikbaarheid van Monnikenberg adequaat worden geborgd en tevens de automobilititeit naar Monnikenberg zo goed mogelijk worden beperkt. Wij verzoeken u voor deze expliciete uitspraken zorg te dragen.	Uw vraag heeft, zoals u zelf ook aangeeft, geen betrekking op het inpassingsplan HOV Gooi zelf, maar op ander openbaar vervoer in de regio. We kunnen geen toezeggingen doen en beloftes maken ten aanzien van de toekomstige exploitatie van het openbaar vervoer in de regio. In 2019 zal de concessie Gooi en Vechtstreek opnieuw worden aanbesteed om vervolgens eind 2019 van start te gaan, er is echter een mogelijkheid tot verlenging van 2 jaar. Voorafgaand aan de nieuwe aanbesteding zal er onderzoek worden gedaan naar de vervoersbehoeften in het gebied. De provincie schrijft de vervoerder ('concessiehouder') uitsluitend het zogenoemde 'Kernet' voor. Dat betekent dat de HOV (huidige lijn 320) en goed bezette buslijnen (de zogeheten 'stroomlijnen') precies zullen worden voorgeschreven. De vervoerder heeft daarnaast de vrijheid om OV in te zetten daar waar vraag is.	Nee
41	6	Het niet alleen planologisch mogelijk maken van geluidswallen op het terrein van GNR maar het ook daadwerkelijk borgen van de financiering hiervan binnen de kaders van het project HOV in het Gooi. In het genoemde plan hebben wij schetsmatig voor het ontwerp van deze geluidswallen ruimtelijke voorstellen gedaan.	Het PIP beoogt de realisatie van het project HOV in 't Gooi planologisch mogelijk te maken. De inrichtingsvisie Anna's Hoeve kent een bredere scope en daarmee ook een groter pakket aan maatregelen. De financiering van de volledige inrichtingsvisie behoort dan ook niet tot de scope van het project HOV in 't Gooi.	Nee
41	7	Het realiseren van een juiste aansluiting van de nieuwe HOV baan op de verkeersinfrastructuur op het terrein van Tergooi. Het ontwerp PIP anticipeert of lijkt te anticiperen op een eerder geprojecteerde locatie van de afslag van de HOV baan het terrein van Tergooi op. Omdat Tergooi inmiddels besloten heeft gefaseerd te gaan bouwen dient deze afslag te worden aangesloten op de bestaande verkeersinfrastructuur op het terrein van Tergooi. Naar ons inzicht behoeft dit een beperkte aanpassing van het nu voorliggende ontwerp PIP. Wij verzoeken u de plannen in overleg met ons hierop aan te passen.	Het verplaatsen van de halte Van Linschotenlaan in oostelijke richting is onderzocht. De uitkomst van dit onderzoek is dat verplaatsing van de halte in oostelijke richting mogelijk is. Een en ander zal worden aangepast in het PIP. De door indiener bedoelde juiste aansluiting van de nieuwe HOV-baan op de verkeersinfrastructuur op het terrein van Tergooi zal tussen beide partijen nader worden uitgewerkt.	Ja, PIP grens is aangepast.
41	8	Verder willen wij onze grote zorgen uitspreken over de volgende open einden in de planontwikkeling, die de bereikbaarheid en exploitatie van Tergooi en Merem BC direct raken. De bereikbaarheid van Monnikenberg voor spoed en hulpdiensten, voor onze patiënten en bezoekers en voor onze medewerkers moet gedurende de realisatie van de beoogde HOV infrastructuur 7x24 uur geborgd zijn. Ook de onderlinge bereikbaarheid van onze beide ziekenhuislocaties voor ambulances en medewerkers is essentieel. Een mindere of slechte bereikbaarheid leidt tot medisch risico's en tot een druk op de exploitatie van beide organisaties. Dit is zoals u zult begrijpen onaanvaardbaar.	De bereikbaarheid en exploitatie van Tergooi en Merem BC zijn binnen het project HOV in 't Gooi geborgd. Het project heeft geen plannen de bereikbaarheid van Monnikenberg voor patiënten, bezoekers en medewerkers te wijzigen. Tijdens de bouw van de onderdoorgang Oosterengweg kan het spoor op die locatie niet worden overgestoken. Voor de nood- en hulpdiensten, waaronder ziekenwagens van en naar Tergooi, wordt een tijdelijke spoorwegovergang gerealiseerd, ter plaatse van de Mussenstraat. Deze spoorwegovergang zal uitsluitend toegankelijk zijn voor nood- en hulpdiensten en langzaam verkeer. De tijdelijke overweg maakt onderdeel uit van het PIP. De locatie van de tijdelijke overweg is bepaald in overleg met de nood- en hulpdiensten.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
41	9	Er is in het ontwerp PIP geen integraal bereikbaarheidsplan opgenomen voor de bereikbaarheid van Hilversum gedurende de uitvoering van de HOV, conform het ontwerp PIP een periode van circa 2,5 tot 3 jaar. Er zijn alleen enkele tijdelijke maatregelen opgenomen met name gericht op de hulpdiensten, echter de integrale samenhang ontbreekt ons inziens nog steeds. Wij maken ons daarom grote zorgen over de bereikbaarheid van Tergooi en Merem BC gedurende deze periode. Onze zorgen worden verder versterkt omdat in dit deel van Hilversum een groot aantal bouwprojecten in uitvoering zijn of worden genomen die eveneens invloed hebben op de verkeersdrukke en bereikbaarheid van Hilversum. Zonder volledig te willen zijn, de aanpassing van de A27 (geluidschermen), de vernieuwing van de afslag A27 Hilversum, Anna's Hoeve, de woon-toren op de "Dudok-locatie", en niet in de laatste plaats de bouwplannen op Monnikenberg. Wij verzoeken u eerst een integraal bereikbaarheidsplan op te stellen, en deze aan ons ter instemming voor te leggen, voordat de plannen verder worden uitgewerkt en in uitvoering worden genomen.	Voordat wordt gestart met de uitvoering van het project zal een bereikbaarheidsplan worden opgesteld, waarin maatregelen worden opgenomen die er voor moeten zorgen dat de doorstroming van het verkeer zo veel mogelijk wordt gewaarborgd. Deze maatregelen worden voorafgaand aan de bouw van het project uitgevoerd. Indiener zal bij de totstandkoming van het bereikbaarheidsplan worden betrokken.	Nee
41	10	Het is ons op basis van het ontwerp PIP onduidelijk op welke wijze de huidige ontsluiting van het terrein van Tergooi ter plaatse van de Van Lintschotenlaan, gedurende de uitvoering van de werkzaamheden wordt gewaarborgd. Deze ontsluiting is voor Tergooi essentieel, met name voor aan- en afvoeren van goederen. Tevens zijn hieraan een zestal woningen gelegen. Wij verzoeken u te komen met concrete voorstellen op welke wijze deze ontsluiting wordt gewaarborgd	Concrete voorstellen met betrekking tot de ontsluiting van het terrein van Tergooi ter plaatse van de Van Lintschotenlaan zijn aan indiener getoond tijdens overleg in maart 2016. Wij gaan er van uit dat met de indiener overeenstemming kan worden bereikt over de wijze waarop deze ontsluiting gedurende de uitvoering van de werkzaamheden wordt gewaarborgd.	Nee
41	11	Wij vragen ons af of bij de verschillende onderzoeken, met name die omtrent akoestiek en luchtkwaliteit, rekening is gehouden met het vooralsnog handhaven van de bestaande gebouwen van Tergooi.	Het bestemmingsplan Monnikenberg gaat uit van de realisatie van woningen en een maatschappelijke bestemming op deze locatie. Gedurende de planperiode van 10 jaar moet uitvoering zijn gegeven aan het bestemmingsplan en moeten dus de woningen (die het meest nabij het spoor situeerd zijn) gerealiseerd zijn. Omdat we richting de toekomst kijken gaan we uit van de planologische (en hier toekomstige) situatie. Wij gaan er vanuit dat tegen de tijd dat de bus daadwerkelijk gaat rijden, de woningen inmiddels gerealiseerd zijn.	Nee
41	12	Ten slotte willen wij nogmaals uw aandacht vragen voor de visie, zorgen en bezwaren verwoord in onze eerder in deze brief aangehaalde reactie op het conceptontwerp inpassingplan HOV in 't Gooi' d.d. 13 oktober 2014.	Wij hebben uw zorgen en bezwaren zoals verwoord in deze zienswijze op het ontwerp PIP en uw reactie op het conceptontwerp PIP ter harte genomen. Al uw opmerkingen zijn ons inziens voldoende beantwoord. Daarnaast hebben wij waar mogelijk aanpassingen gedaan in het PIP. Een voorbeeld hiervan is het verplaatsen van de bushalte in oostelijke richting. Ook hebben wij gezorgd voor een tijdelijke spoorwegovergang t.b.v de nood- en hulpdiensten. Wij gaan ervan uit dat we in goed overleg de nog resterende zorgen over de realisatie van het project kunnen wegnemen.	Nee
42	1	1. Verlies woongenot Doordat de HOV-busbaan langs en voor woningen in de Vituswijk gelegen in deeltracé-7 moet worden aangelegd zal dit extreem grote impact hebben voor de mensen wonend langs het tracé. De intensiteit van het treinverkeer tussen Hilversum en Utrecht zal volgens ProRail de komende jaren worden verhoogd en uiteindelijk gaat de trein zonder spoorboekje rijden. Dit betekent dat de bussen die de gelijkvloerse spoorweg overgang moeten oversteken vaker zullen moeten stoppen. Licht overlast van: A. De rijdende en wachtende bussen op het tracé deel langs het Wandelpad. B. De verlichte spoorweg overgang C. De veiligheidsinstallatie van de spoorwegovergang D. De verlichte vrije HOV-busbaan E. De verlichte overgang met de HOV-busbaan voor ingang parkeergarage Teleac gebouw De bovenstaande bezwaren genereren een onacceptabele belasting en te grote daling van het woongenot voor de mensen die wonen langs het tracé. Er is niet duidelijk wat de HOV-projectgroep zal doen om de grote visuele storing en hinder van de HOV-busbaan op te vangen.	Zoals blijkt uit de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan) wordt de HOV-busbaan van het Wandelpad gescheiden door een hoge, begroeide omheining. Deze afscherming betreft een hekwerk van 2,5 meter hoog, bestaande uit lamellen van cortenstaal als dragende constructie met daartussen een gaaswerk begroeid met een mengsel van groene klimplanten. De eventuele visuele hinder voor de bewoners van de woningen langs het Wandelpad wordt daarmee naar ons oordeel afdoende beperkt. Er is onderzocht of de 2,5 m hoge afscheiding kan worden doorgetrokken tot voorbij de bocht nabij de overweg Hilversum - Utrecht. Het antwoord is positief, het scherm kan worden doorgetrokken tot voorbij deze bocht. Een en ander zal worden aangepast in het Beeldkwaliteitsplan (Beeldkwaliteitsplan is te vinden op www.hovgooi.nl). De rijdende en wachtende bussen worden door het scherm aan het oog onttrokken. De busbaan wordt niet verlicht. De verlichting in de omgeving zal niet anders zijn dan de verlichting zoals die nu ook op de openbare weg aanwezig is.	Ja, scherm is aangepast.

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	2	1. Verlies woongenot Doordat de HOV-busbaan langs en voor woningen in de Vituswijk gelegen in deeltracé-7 moet worden aangelegd zal dit extreem grote impact hebben voor de mensen wonend langs het tracé. De intensiteit van het treinverkeer tussen Hilversum en Utrecht zal volgens ProRail de komende jaren worden verhoogd en uiteindelijk gaat de trein zonder spoorboekje rijden. Dit betekent dat de bussen die de gelijkvloerse spoorweg overgang moeten oversteken vaker zullen moeten stoppen. Geluid overlast van: A. De rijdende bussen B. De wachtende bussen C. De bediening van de spoorwegovergang De bovenstaande bezwaren genereren een onacceptabele belasting en te grote daling van het woongenot voor de mensen die wonen langs het tracé. In de Ontwerp-PIP staat niet beschreven wat wordt er gedaan tegen geluidshinder en hoe dit probleem zal worden opgelost. Er staat in de PIP geen garantie dat er stil asfalt zal worden toegepast op het tracé deel 7 langs het Wandelpad en de woontorens van Entrada.	Wij hebben bij dit onderzoek maatregelen afgewogen daar waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Dat is hier niet het geval. Het nemen van extra maatregelen is dan ook niet noodzakelijk vanuit de Wet geluidhinder. Daarnaast merken we op dat stil asfalt onvoldoende doeltreffend en niet doelmatig is bij middelzware voertuigen zoals bussen. Het effect is zeer gering. Bij de woontorens van Entrada is de snelheid van de bus 30 km/uur. Het effect van stil asfalt is bij deze snelheden nihil. Het is aannemelijk dat vanwege de frequentie van de treinen en bussen er een klein aantal bussen per uur zal moeten stoppen voor de overweg. Onderzoek heeft aangetoond dat de overweg maximaal een kwartier per uur gesloten zal zijn. De bussen die moeten wachten zullen vanwege het afremmen en optrekken tijdelijk meer geluid produceren. Dit blijft echter binnen de geldende geluidsnormen.	Nee
42	3	Luchtkwaliteit Doordat de HOV-busbaan zo dicht op de woningen in de Vituswijk zal worden aangelegd zal er zeer ernstige verslechtering van de luchtkwaliteit optreden. Zeker doordat HOV-Projectgroep procesmanager de heer E. Van der Kooij van firma APPM Consultants in opdracht van de provincie en namens de HOV project groep heeft bevestigd dat er op basis van Euronorm klasse-5 met diesel zal worden gereden. Luchtvervuiling en fijnstof van: D. Rijdende dieselbussen E. Stoppende dieselbussen bij een van de drie HOV-busbaan overgangen* F. Startende dieselbussen bij een van de drie HOV-busbaan overgangen* G. Wachtende dieselbussen bij een van de drie HOV-busbaan overgangen* *Gelijkvloerse-spoorwegovergangen, Overgang parkeergarage Teleac, Overgang Fietspad Wilhelminastraat. De uitstoot van fijnstof en geluidsoverlast draagt niet bij aan de kwaliteit van de omgeving maar zorgt voor onacceptabele overlast voor bewoners en bedrijven. Dempend asfalt staat niet in de Ontwerp-PIP beschreven of is geraamd. Aanpassingen aan woningen in de vorm van geluidsisolatie en luchtfilters staan niet in de Ontwerp-PIP beschreven of is geraamd.	We hebben het onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd conform de wettelijke richtlijnen en eisen. Het voldoet aan de geldende normen ten aanzien van luchtkwaliteit. Luchtfilters zijn inderdaad niet opgenomen. Hiervoor is geen wettelijke verplichting. Daarnaast merken we op dat de gebruikte emissiefactoren uit het onderzoek luchtkwaliteit vervuilender zijn dan Euro 5 bussen. Bij de berekeningen wordt uitgegaan van emissiefactoren van het gemiddelde wagenpark (cijfers van het RIVM). Wanneer hier Euro 5 bussen komen te rijden wordt de situatie dus beter dan nu is berekend. Na realisatie van de vrije busbaan zal er een nieuwe concessie busvervoer van kracht zijn. De huidige concessie loopt tot medio 2019, met de mogelijkheid tot verlenging tot medio 2021. De provincie Noord-Holland wil een verdere verduurzaming van het openbaar vervoer realiseren. In de toekomstige concessie zullen de bussen aan strengere eisen moeten voldoen wat betreft uitstoot van schadelijke stoffen. Het streven is gericht op 'zero emissie'. Dit betekent dat het aannemelijk is dat de bussen die over de vrije busbaan gaan rijden een lagere uitstoot van schadelijke stoffen zullen hebben dan de huidige bussen.	Nee
42	4	Bodemonderzoek Bijna het hele Hilversumse deel van dit HOV-busbaan tracé loopt over bestaande bodemvervuiling. (Bron: www.bodem.loket.nl). Bevuilde grond op en naast het VSH trein waarover de busbaan moet worden aangelegd wordt niet gesaneerd Er is in de Ontwerp-PIP niet beschreven op welke wijze de bodem op het gehele tracé deel 7 is onderzocht. De bijkomende kosten om vervuilde grond te saneren voor de aanleg van de HOV-busbaan zijn niet beschreven in de Ontwerp-PIP. De provincie laat weten dat gronden niet worden gesaneerd. Het is de bedoeling er simpelweg overheen te asfalteren. Dit verbetert niet de kwaliteit van de omgeving. De geplande aanpak van de provincie vestigt een hypotheek voor de toekomst.	Inmiddels zijn ook verkennende bodemonderzoeken uitgevoerd op het gehele tracé. Deze worden ook verwerkt in het inpassingsplan. We voeren onze werkzaamheden uit conform de hiervoor opgelegde wet- en regelgeving (ondermeer de Wet bodembescherming). Dit betekent dat daar waar de wet dit vereist (sanerings)maatregelen worden uitgevoerd. De wet schrijft niet voor dat alle aanwezige bodemverontreinigingen gesaneerd moeten worden.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	5	Geluidsoverlast In de huidige situatie langs het Wandelpad en omliggende woonstraten is sprake van spoorge-luidsoverlast. Dit is nog erger geworden sinds het ontstaan van de herinrichting station Hilversum en door de komst van de Intercity trein en vernieuwing/verlegging van wissels en bochten. Hierbij word geluidsoverlast veroorzaakt door het zogenaamde boog geluid van treinen in de bocht Amersfoort-Amsterdam en v.v. • Idem rechte stuk Utrecht Amsterdam en v.v. • Idem stuk voor en na het 2e perroneiland • Galm bovenop de tunnel De belasting is volgens de frequentie van de treinen en als volgt (zie zienswijze 42) Totaal aantal gebeurtenissen overlast spoorgeluid 20x per uur plus het goederen vervoer. Hier is de duur van de overlast niet meegerekend: in de bocht op het Amsterdam-Amersfoort traject manifesteert het storende geluid zich langdurig, maar ook op het nieuwe spoor aan de straatkant is de overlast van binnenrijdende treinen sindsdien vaak langdurig en hevig. Daarnaast loopt hier ook het spoor Hilversum-Utrecht met een soortgelijke reisfrequentie. Bij elkaar meer dan 500 vervoersbewegingen per dag. In het Ontwerp-PIP staat niet beschreven wat de geluidsoverlast is van de bussen wanneer zij: A. Stationair lopen tijdens het wachten bij de spoorwegovergang langs het Wandelpad. B. Gaan optrekken na het wachten bij de spoorwegovergang langs het Wandelpad. C. Moeten stoppen voor de gesloten spoorwegovergang langs het Wandelpad. Het is voor de bewoners van de Vituswijk niet acceptabel dat naast de 500 treinbewegingen over het spoor langs het Wandelpad waarbij er al jaren het "boog geluid" optreedt daar ook nog eens bussen geluidsoverlast zullen opleveren, dagelijks van ochtends tot ver na middernacht.	Bij de woningen aan het Wandelpad wordt ten gevolge van de busbaan voldaan aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Wij begrijpen dat u hinder ondervindt van het spoor, maar dat wordt in dit project niet opgelost. Het is aanneemelijk dat vanwege de frequentie van de treinen en bussen er een klein aantal bussen per uur zal moeten stoppen voor de overweg. Onderzoek heeft aangetoond dat de overweg maximaal een kwartier per uur gesloten zal zijn. De bussen die moeten wachten zullen vanwege het afremmen en optrekken tijdelijk meer geluid produceren. Dit blijft echter binnen de geldende geluidsnormen.	Nee
42	6	Het is niet duidelijk uit het beeldmateriaal wat voor een hek nu is voorzien voor de afscheiding van de HOV-busbaan met het Wandelpad. Op de tekening is een doorlatend hek te zien terwijl er dit nog niet met de bewoners is afgestemd.	De HOV-busbaan wordt van het Wandelpad gescheiden door een hoge, begroeiende omheining. Deze afscherming betreft een hekwerk van 2,5 meter hoog, bestaande uit lamellen van cortenstaal als dragende constructie met daartussen een gaaswerk begroeid met een mengsel van groene klimplanten. Zie de de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, BKP, Posad, www.hovgooi.nl).	Nee
42	7	Veiligheid Aan het begin van het Wandelpad reizen veel forenzen vanuit het centraalstation richting HKU en het Arena-park waaronder Firma Nike en het ROC. Het zal een zeer onveilig situatie opleveren wanneer langs het Wandelpad bussen gaan rijden welke de deze langzame verkeersstromen moeten doorkruisen. Daarnaast brengt de HOV-busbaan een verhoogd groepsrisico met zich mee. De HOV-busbaan komt langs de spoorlijn naar Amersfoort waar in de toekomst veel extra Chloortreinen' gaan rijden vanwege gepland onderhoud aan de Betuwelijn. In de Ontwerp-PIP staat niet beschreven hoe de veiligheid gegarandeerd kan worden voor aanwonende/buspassagiers als de HOV-busbaan een halve meter van de spoorbaan af ligt. Een beschrijving van bereikbaarheid voor hulpdiensten bij ongeval langs de spoorwegdriehoek in tracé deel 7 staat niet beschreven in de Ontwerp-PIP. Treinreizigers moeten nu hun fiets neerzetten in de rekken tussen Stationsgebouw en Werkpleingebouw. Maar het is niet duidelijke hoe ze daar moeten komen en ze zullen de HOV-busbaan moeten door kruisen. Als randvoorwaarde van de busdienst zal de bus snel moeten rijden, een voorbeeld is te zien aan de Zuidtangent waar al vele ongelukken inclusief dodelijke afloop zijn gebeurd. In het Ontwerp-PIP staat niets over de maximale snelheden op het tracé. Het volgende zou opgenomen kunnen worden. • Maximaal 15 km/h van station tot ter hoogte Beatrix-tunnel. • Maximaal 30 km/h van Beatrix-tunnel tot ter hoogte spoorwegovergang De veiligheid kan niet worden gegarandeerd voor voetgangers en fietsers bij de volgende HOV-busbaan overgangen: • Ter hoogte van het station • Ter hoogte van de parkeergarage Tijdens de aanleg van de HOV-busbaan zullen ook gevaarlijke stoffen worden getransporteerd over het spoor. Het staat niet beschreven op welke wijze voor deze risico transporten de veiligheid wordt gegarandeerd. De veiligheid en richtlijnen zijn niet in detail beschreven.	Het ontwerp ter hoogte van het Wandelpad is op een dusdanige manier uitgevoerd dat de busbaan op een aparte rijbaan komt te rijden. Tussen de busbaan en het Wandelpad komt een zichtscherm. Alleen ter hoogte van de ingang naar het Entrada gebouw kruist de busbaan de overige verkeersstromen. Onveilige situaties worden zodoende voorkomen. De busbaan heeft daarnaast geen effecten op het groepsrisico. De busbaan brengt geen vervoer van gevaarlijke stoffen met zich mee en is geen (beperkt) kwetsbaar object. Toetsing aan de onderdelen van het externe veiligheidsbeleid is daarom niet noodzakelijk. Dit geldt ook voor de eventuele extra chloortreinen. De realisatie van de busbaan heeft hier geen invloed op. De spoorwegdriehoek in deelgebied 7 blijft uiteraard bereikbaar voor hulpdiensten. Verdere detailuitwerking hiervan vindt plaats in de volgende fase, het uitwerken van het ontwerp. De situatie ter hoogte van het Stationsplein wijzigt niet. Ook nu vindt hier busverkeer plaats. Omdat hier het eindpunt is gelegen, rijdt de bus hier stapvoets. De rijsnelheden zijn als uitgangspunten gebruikt bij het akoestisch onderzoek en in hoofdstuk 4 van dit rapport weergegeven. Buiten de bebouwde kom geldt een rijsnelheid van 80 km/uur, binnen de bebouwde kom 50 km/uur en het laatste stuk op de Wilhelminastraat geldt 30 km/uur.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	8	Parkeerdruk neemt toe. De HOV-busbaan zal over het parkeerterrein langs het Wandelpad lopen. Het verdwijnen van parkeergelegenheid in combinatie met de nieuwe bewoners van de Entrada woontorens zal op een andere plek een zware wissel trekken op de beperkte parkeergelegenheid in de wijk. Momenteel zijn er twee parkeerterreinen met in totaal 180 parkeerplaatsen op dit deel van het voorgenomen busbaantracé. Door de komst van dit tracé zullen deze verdwijnen. In de huidige plannen is er nog steeds geen alternatief. Het is onmogelijk deze auto's een plaats te geven in de Vituswijk want de parkeerdruk is nu al veel te hoog. Een aantal van de geplande parkeerplaatsen ten behoeve van Entrada zijn omwille van de HOV-busbaan weer geschrapt. Een visie op de Vituswijk en het centrum van Hilversum ontbreekt. Doordat er een groot probleem is met de parkeermogelijkheden staan veel auto's dubbel geparkeerd. De wijk is heel moeilijk toegankelijk voor hulpdiensten. Met de komst van de Entrada woontorens zal de bereikbaarheid verder verslechteren door de inpassing van het HOV tracé tussen de woontorens en Teleac te laten lopen. Bij het vervallen van de parkeerplaatsen is er in de Ontwerp-PIP niets beschreven. Wat gebeurd er met de huidige geparkeerde voertuigen op de volgende locaties: A. Wilhelminastraat, dwz Werkplein/UWV bezoekers (voormalig Teleac gebouw) B. Q-Park C. Politie parkeerplaats Het te kort aan parkeerplaatsen kan niet worden opgevangen door de Vituswijk, dit staat niet in de Ontwerp-PIP beschreven. Er is nog steeds geen garantie dat de parkeerplaatsen welken komen te vervallen niet in de Vituswijk woonwijk zal worden opgevangen. De parkeerplaatsen aan de Wilhelminastraat komen te vervallen, dat zijn nu plaatsen voor bezoekers van Werkplein/UWV en het daarnaast gelegen gebouw (vroeger Teleac/NOT). Daar zijn veel meer blinden en gehandicapten in rolstoel bij dan bij 'normale kantoren. Het is niet duidelijk hoe de bezoekers van WerkPlein/UWV bij het gebouw kunnen komen en waar ze moeten parkeren Er is geen beschrijving van fietsen die dagelijks voor het UWV gebouw staan van de bezoekers.	Het project HOV in 't Gooi verandert niets aan de bereikbaarheid en parkeercapaciteit in de Vituswijk. Voor een visie op de wijk en aandachtspunten in relatie tot parkeren en bereikbaarheid verzoeken wij u contact op te nemen met de gemeente Hilversum. Uit de parkeerbalans van de gemeente Hilversum blijkt dat in het centrum van Hilversum voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is om het vervallen van de door u genoemde parkeerplaatsen op te vangen. Zowel nu als op de lange termijn is er voldoende parkeercapaciteit beschikbaar in het centrum van de stad. Bezoekers van het Werkplein / UWV kunnen parkeren in een van de vele parkeergarages in het centrum (bv. Silverpoint, tegenover het station). Voor minder validen worden twee nieuwe parkeerplaatsen gecreëerd nabij het Sociaal Plein (conform de parkeernorm van de gemeente Hilversum). De parkeerplaatsen langs het Wandelpad die door het project komen te vervallen, zijn niet-openbare, met slagbomen afgesloten parkeerplaatsen; 87 parkeerplaatsen behoren tot het P+R-terrein van NS (deze parkeerplaatsen worden niet/nauwelijks gebruikt) en 107 parkeerplaatsen worden momenteel gebruikt door de politie. Met zowel de NS als de politie worden afspraken gemaakt over het vervallen van deze 194 parkeerplaatsen en het verplaatsen van deze parkeergelegenheid naar een alternatieve locatie (zijnde een parkeergarage in het centrum van de stad, niet de betreffende woonwijk). Langs het Wandelpad worden door het project nieuwe openbare parkeerplaatsen gecreëerd (conform de huidige plannen gaat het om 16 parkeerplaatsen). Netto komen er hiedoor meer openbare parkeerplaatsen bij langs het Wandelpad dan er verdwijnen. Fietsers kunnen parkeren in één van de vele fietsenstallingen rondom het station.	Nee
42	9	Groenvoorziening Tijdens de HOV in 't Gooi project consultatieronden is nadrukkelijk door de bewoners geuit dat er veel groen moet worden geplant om de overlast van de dieselbussen welke met hoge frequentie zullen passeren te kunnen verminderen. In de Ontwerp PIP staat geen garantie dat de groenvoorziening zoals met de impressies is weergegeven gegarandeerd ook zo worden uitgevoerd, door de bewoners wordt verwacht dat dit wel in de definitieve PIP zal worden opgenomen. In de Ontwerp-PIP staat niet vermeld dat alle bestaande bomen langs het Wandelpad kunnen blijven staan bij het aanleggen van de HOV-busbaan. Aangezien er op dit moment al sprake is van een kostenoverschrijding en het schrappen van bewonerswensen geeft het de inwoners van de Vituswijk geen hoop dat dit ook daadwerkelijk zal worden uitgevoerd zoals in de impressies is weergegeven.	In de Cultuurhistorie en landschappelijke verkenning (bijlage 12 bij het PIP) is in figuur 5.2 een impressie gegeven van de HOV-baan ter plaatse van het Wandelpad. Hier is een barriere van ca. 2,5 m voorzien in de vorm van een hekwerk met een groene en bloemrijke begroeiing waarmee de busbaan zoveel mogelijk uit het zicht van de woningen aan het Wandelpad wordt onttrokken. Dichter naar het station zijn ook enkele (nieuwe) bomen voorzien; een en ander zal worden uitgewerkt in overleg met de gemeente. Overigens is de ruimtelijke inpassing van de HOV-baan voor het deeltracé Hilversum uitgewerkt in de rapportage "HOV in 't Gooi, deeltraject 5,6 & 7 Hilversum, Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum" door Posad (www.hovgooi.nl).	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	10	Inpassing De HOV-busbaan moet worden aangelegd in een heel druk bebouwd deel in het centrum van Hilversum. Over het Wandelpad rijden al auto's, treinen, fietser en zijn er vele voetgangers. Het hoogteverschil vanaf het Wandelpad naar hoogte van het huidige politieparkeerplaats is niet beschreven in het Ontwerp-PIP Blz. 32 "impressie huidige situatie (links) en toekomstige situatie (rechts) van het Wandelpad evenwijdig aan het spoor". Er is Hoogteverschil Entrada, dak parkeergarage en niet opgenomen in de Ontwerp-PIP Er is niet aangegeven of er grond moet worden aangekocht van VSH. Op de impressie van de situatie naast de Entrada woontorens staat een stoep, fietspad, HOV-busbaan en weer een stoep aangegeven, met wat beplanting. Maar er is nergens rekening mee gehouden met de hoogteverschillen die er nu zijn. De Entradatoren en de kantoorgebouwen, en daarmee de stoep voor hun deur, zijn minstens een meter hoger dan het huidige wegdek met parkeerplaatsen. Dat kon twee jaar geleden niet op één hoogte gebracht worden omdat het dak van de daaronder gelegen parkeergarage dat niet aankan. Er is niet beschreven hoe dat kan worden opgelost. Er zijn veel mondelinge toezeggingen gedaan voor het aanleggen van een verdiepte bak echter wordt deze niet in de Ontwerp-PIP beschreven. Gezien de wetgeving op het gebied van geluid etc. is het niet noodzakelijk om een verdiepte bak aanleg te maken. Echter er is nadrukkelijk door de bewoners aangegeven dat een verdiepte aanleg langs het Wandelpad noodzakelijk is voor een betere inpassing en leefbaarheid. Er rijden al meer dan 500 treinen per dag op dit traject en er is nooit gecommuniceerd dat dit om financiële redenen niet haalbaar zou zijn. Het is niet duidelijk uit het beeldmateriaal in de Ontwerp-PIP wat voor een type hekwerk nu is voorzien voor de afscheiding van de HOV-busbaan met het Wandelpad. Op de tekening is een doorlatend hek te zien terwijl dit nog niet is afgestemd met de betrokken bewoners.	In het ontwerpproces van het project HOV in 't Gooi is veel aandacht geweest voor de ruimtelijke inpassing waarbij tevens rekening is gehouden met de aanwezige hoogteverschillen. Zoals ook is aangegeven in het Beeldkwaliteitsplan zal het vlak tussen het kantoorgebouw van Teleac en de woongebouwen van Entrada (dat aflopend is in de huidige situatie) worden rechtgelegd, waardoor de veiligheid en het comfort van de busbaan aanzienlijk verbeteren. Door deze wijziging in het profiel sluit de Wilhelminastraat in hoogte aan op het dek tussen de gebouwen van Entrada. Dit maakt de ruimte visueel en functioneel ruimer. De effecten die de aanleg van de HOV busbaan heeft op de constructie van de parkeergarage worden momenteel door het project inzichtelijk gemaakt. Naar verwachting is de constructie van de parkeergarage niet sterk genoeg om de hierboven beschreven inrichting te handhaven. De uiteindelijke inrichting ter plaatse zal afhankelijk zijn van wat rekenkundig mogelijk is. Om de busbaan verdiept te kunnen aanleggen zouden de (vele) kabels en leidingen van het onderstation en de relaishuizen van ProRail die ter plaatse aanwezig zijn, moeten worden omgelegd. Dit zou een erg kostbare zaak worden. Daarnaast is ook het verdiept aanleggen van de busbaan zelf een uitermate kostbare aangelegenheid. Het projectbudget is ontoereikend om deze maatregelen te financieren.	Nee
42	11	Er zijn veel mondelinge toezeggingen gedaan voor het aanleggen van een verdiepte bak echter wordt deze niet in de Ontwerp-PIP beschreven. Gezien de wetgeving op het gebied van geluid etc. is het niet noodzakelijk om een verdiepte bak aanleg te maken. Echter er is nadrukkelijk door de bewoners aangegeven dat een verdiepte aanleg langs het Wandelpad noodzakelijk is voor een betere inpassing en leefbaarheid. Er rijden al meer dan 500 treinen per dag op dit traject en er is nooit gecommuniceerd dat dit om financiële redenen niet haalbaar zou zijn. Het is niet duidelijk uit het beeldmateriaal in de Ontwerp-PIP wat voor een type hekwerk nu is voorzien voor de afscheiding van de HOV-busbaan met het Wandelpad. Op de tekening is een doorlatend hek te zien terwijl dit nog niet is afgestemd met de betrokken bewoners.	Er zijn geen mondelinge toezeggingen bij ons bekend. Het is financieel onhaalbaar om de verdiepte bak aan te leggen. De afschermdende voorzieningen tussen de HOV-busbaan en het Wandelpad zijn aangegeven en beschreven in de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, www.hovgooi.nl). Op de totaalkaart bij het Beeldkwaliteitsplan is de ter plaatse voorziene 2,5 m hoge, begroeiende omheining aangegeven.	Nee
42	12	In het Ontwerp-PIP staat het volgende beschreven dat "verstedelijking (waaronder begrepen nieuwe infrastructuur)" niet is toegestaan buiten bestaand bebouwd gebied, tenzij de noodzaak is aangetoond en is aangetoond dat de beoogde verstedelijking niet door herstructureren, intensiveren, combineren of transformeren binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd". Deze noodzaak is niet aangetoond.	De nut en noodzaak is aangetoond in paragraaf 1.2. van de toelichting. Tevens voldoet het aan de genoemde criteria van combineren van bestaande infrastructuur waardoor een optimale bundeling plaatsvindt.	Nee
42	13	De huizen van de bewoners langs het Wandelpad en omliggende straten worden minder waard met de komst van een HOV-busbaan welke veel overlast gaat veroorzaken (geluidsoverlast, fijnstof, meer trillingen, visuele overlast). Deze waardevermindering is niet beschreven. Het is niet beschreven dat er geld is gereserveerd om planschade te compenseren. De te volgen procedure voor planschade is niet beschreven Er is tot op heden helemaal niets gecommuniceerd over planschade naar de belanghebbenden, dit geeft geen vertrouwen in de toekomst.	In hoofdstuk 6 van de toelichting bij het PIP is de economische uitvoerbaarheid van het plan aangegeven. Tevens is hier aangegeven dat er reeds rekening is gehouden met een tegemoetkoming in de planschade. De planschadeprocedure is wettelijk voorgeschreven in de Wet ruimtelijke ordening en de Verordening Planschade Noord-Holland 2010. Bij planschade is altijd sprake van een tegemoetkoming en niet van een volledige schadeloosstelling.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	14	Het HOV in het Gooi project heeft te maken met een groot bedrag aan historische kosten van ca. 2,7 miljoen Euro zoals beschreven in het de Haljaarrapportage HOV in 't Gooi februari t/m juli 2015. Tegelijkertijd zijn project kosten binnen de deelnemende gemeenten als volgt gemaximaliseerd (Gemeente Bedrag in Euro): Hilversum 2,5 miljoen / Laren 0,25 miljoen / Eemnes 0,750 miljoen / Huizen 0,750 miljoen / Blaricum 0 miljoen In 2013 schrijft Gedeputeerde Staten: "Het taakstellend budget voor het project HOV in 't Gooi is vastgesteld op € 107,3 miljoen, " Zoals in het PS-besluit van juli 2012 is aangegeven houdt de provincie rekening met € 118,25 miljoen aan totale projectkosten. Daarmee is een buffer aanwezig indien onverwachts toch sprake is van kostenstijgingen". Echter in dezelfde haljaarrapportage staat vermeld dat het HOV in het Gooi project op dit moment een te kort heeft van 6,7 miljoen Euro. Dit geeft bewonersvereniging Vituswijk-KleinRome geen vertrouwen in een financieel haalbaar project. Dit wordt bevestigd door het feit dat er geen enkel van de bewonerswensen die sinds 2007 door de gemeente en provincie zijn geïnventariseerd is beschreven in de Ontwerp-PIP. Er is binnen de Ontwerp-PIP geen geldbedrag gereserveerd ten behoeve van: D. Het voldoen aan bewonerswensen. E. Planschade. F. Onderzoek op grondvervuiling van op het terrein van firma VSH waarover de HOV-busbaan moet worden aangelegd. G. Grondvervuiling saneringskosten op het terrein van firma VSH waarover de HOV-busbaan moet worden aangelegd. H. Verkeersomleidingen tijdens de aanleg van de HOV-busbaan langs het Wandelpad. I. Verkeersomleidingen tijdens de aanleg van de HOV-busbaan langs het gehele HOV tracé. J. Exploitatiekosten van de HOV-busbaan en hoe deze worden betaald. K. De onderhoudskosten van de HOV-busbaan en hoe deze worden betaald. L. Versterken van het dak van de Teleac parkeerkelder. M. Onteigening van gronden. N. Compensatiegeld en planschade bij omwonenden. O. Waardevermindering van aanliggende woningen. P. De economische uitvoerbaarheid is niet aangetoond. Het project budget voor HOV in het Gooi wordt gefinancierd uit een aantal subsidies en investeringsprogramma's. De opbouw hiervan is als volgt: Subsidie / Investeringsprogramma Bedrag in Euro I. BDU bijdrage aan het Project 3 miljoen II. AROV-subsidie Rijk 11,6 miljoen III. MJPO bijdrage aan het project 7,3 miljoen IV. Bijdrage uit het programma Beter Benutten 0,5 miljoen V. Bijdrage aan het project uit Programma Verder 0,5 miljoen A. In de Ontwerp-PIP staat niet beschreven of de bovenstaande vijf subsidies en investeringsprogramma's allen zijn toegekend. B. In de Ontwerp-PIP staat niet beschreven of de bedragen van bovenstaande vijf subsidies en investeringsprogramma's ongewijzigd zijn. C. In de Ontwerp-PIP staat niet beschreven of de bovenstaande vijf subsidies en investeringsprogramma's allen zijn uitgekeerd. D. In de Ontwerp-PIP staat niet beschreven welk bedrag van bovenstaande vijf subsidies en investeringsprogramma's nog over is. Door de voormalige wethouder van Hilversum dhr. E. Boog is aangegeven dat aan de bewonerswens van de Vituswijk kan worden voldaan voor het aanleggen van een verdiepte aanleg van de HOV-busbaan langs het Wandelpad. Echter, in de financiële rapportage HOV in het Gooi is het volgende beschreven: "Gezien het voorziene tekort, wordt de komende periode gezocht naar mogelijkheden voor verdere besparing. Ondertussen wordt onverminderd scherp het onderscheid tussen eisen en wensen bewaakt." De volgende vraag is aan het project bureau HOV in Gooi gesteld: "Kunt u de toezegging doen dat aan de wens van een verdiepte aanleg van de HOV-busbaan kan worden voldaan?" Hierop is als volgt geantwoord: "Nee, helaas niet. Het is financieel onhaalbaar om aan de wens van de bewoners te voldoen." In de Ontwerp-PIP wordt deze verdiepte aanleg van de HOV-busbaan langs het Wandelpad niet beschreven terwijl dit wel een nadrukkelijk aangegeven is door de bewoners uit de Vituswijk tijdens de inspraak en zogenaamde keukentafelsessies. In de Ontwerp-PIP is er geen informatie op welke wijze bovenstaande bezwaren zullen worden bekostigd bovenop de huidige overschrijding van 6,3 miljoen Euro.	Het gerapporteerde tekort is op basis van voorziene risico's en verwachte maatregelen. De genoemde punten zijn hierin reeds verwerkt. Op basis van artikel 6.1.2 van de Samenwerkingsovereenkomst HOV in 't Gooi dient bij een ontstaan tekort versoberingsmaatregelen binnen het betreffende deelproject gezocht te worden. Daarnaast zijn risicoreserveringen per deelproject en algemeen aangebracht. Daar bovenop gaat Provinciale Staten uit van een totaalbudget van 118,25 mln voor het project. Daarmee zijn binnen de provincie voldoende middelen aanwezig om een eventueel overblijvend tekort op te vangen. De subsidies die onder de verantwoordelijkheid van de provincie vallen (AROV en BDU), zijn reeds beschikt. De MJPO-beschikking is eveneens ontvangen. Gemeente Eemnes heeft zich garant gesteld voor de bijdrage vanuit Programma Verder, zie hiervoor artikel 6.2.4 uit de Samenwerkingsovereenkomst HOV in 't Gooi. Er is niet voor gekozen voor een verdiepte liggen van de busbaan. De (zeer) beperkte effecten die de verdiepte ligging zou hebben op hinder van de HOV-busbaan voor de omgeving, staan niet in verhouding tot de kosten van de verdiepte ligging. De indiener heeft verder zorg over gereserveerde bedragen. Hieronder volgt een puntsgewijze reactie: D. Het voldoen aan bewonerswensen: Het ontwerp is in samenspraak met bewoners ontwerp tot stand gekomen. De kosten om dit te realiseren zijn meegenomen in het project E. Planschade: Hier is een reservering voor gemaakt. F. Onderzoek op grondvervuiling van op het terrein van firma VSH waarover de HOV-busbaan moet worden aangelegd: Het onderzoek heeft inmiddels plaatgevonden en is meegenomen in de kostenramingen G. Grondvervuiling saneringskosten op het terrein van firma VSH waarover de HOV-busbaan moet worden aangelegd: Het onderzoek heeft inmiddels plaatgevonden en is meegenomen in de kostenramingen H. Verkeersomleidingen tijdens de aanleg van de HOV-busbaan langs het Wandelpad. Er is rekening gehouden met tijdelijke verkeersomleidingen door de aannemer. I. Verkeersomleidingen tijdens de aanleg van de HOV-busbaan langs het gehele HOV tracé. Er is rekening gehouden met tijdelijke verkeersomleidingen door de aannemer. J. Exploitatiekosten van de HOV-busbaan en hoe deze worden betaald. Exploitatiekosten komen niet vanuit projecten zelf maar vanuit de exploitatiebudgetten die de provincie heeft voor Openbaar Vervoer. K. De onderhoudskosten van de HOV-busbaan en hoe deze worden betaald. Deze kosten worden betaald vanuit beheer- en onderhoudsbudgetten van de provincie en niet vanuit projecten zelf. L. Versterken van het dak van de Teleac parkeerkelder. Er zijn reserveringen opgenomen voor de nu voorziene maatregelen. M. Onteigening van gronden. Hiervoor zijn reserveringen gemaakt. N. Compensatiegeld en planschade bij omwonenden. Hiervoor zijn reserveringen gemaakt. O. Waardevermindering van aanliggende woningen. Hiervoor zijn reserveringen gemaakt. P. De economische uitvoerbaarheid is niet aangetoond: De in het PS besluit van 2014 voorziene dekking is nog altijd actueel.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	15	Continuïteit: slechte en onvolledige communicatie, doordat er telkens Projectleiders wisselen, de Omgevingsmanager HOV in 't Gooi is niet op de hoogte van de situatie op het wandelpad. Op de voorlichtingsavond op 13 januari werd nog gesproken over een oude bomerij langs het Wandelpad al een aantal jaar niet meer bestaat.	We hechten er veel belang bij dat de omgeving betrokken is bij het project. Het project HOV in 't Gooi kent een lange looptijd en vraagt om verschillend expertise, waardoor personele wijzigingen in de organisatie optreden. Dat wil echter niet zeggen dat de projectleden niet op de hoogte zijn van de situatie in het gebied langs het trace. Momenteel zijn we in gesprek met de voorzitter van uw wijk om ervoor te zorgen dat u en uw medebewoners van de informatie worden voorzien.	Nee
42	16	Het tracédeel 7 lang het Wandelpad is met slechts drie bladzijden in de Ontwerp-PIP veel te kort beschreven.	Dit tracedeel is naar onze mening voldoende beschreven in de toelichting van het PIP.	Nee
42	17	In geen enkel beeldmateriaal te zien hoe het uitzicht wordt voor de bewoners op het Wandelpad ter hoogte van de nieuwe gelijkvloerse spoorwegovergang. Het is niet duidelijk waar exact de afscheidingsschermen langs de HOV-busbaan komen te lopen. In de Ontwerp-PIP wordt geschreven: "Het Wandelpad wordt een langgerekte openbare ruimte met veel kwaliteit voor passanten en omwonenden." Het Wandelpad is inderdaad een langgerekte openbare ruimte met weinig kwaliteit en dat wordt nog slechter van met luidruchtige en vervuilende bussen erlangs, haaks geplaatste parkeerplaatsen en een nog hoger hekwerk dan er nu al staat bovenop het al aanwezige spoor. De definitie van kwaliteit nog de verbetering langs het Wandelpad is beschreven in de Ontwerp-PIP.	De afschermdende voorzieningen tussen de HOV-busbaan en het Wandelpad zijn aangegeven en beschreven in de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, Posad, www.hovgooi.nl). Op de totaalkaart bij het Beeldkwaliteitsplan is de ter plaatse voorziene 2,5 m hoge, begroeide omheining aangegeven. Er is onderzocht of de 2,5 m hoge afscheiding kan worden doorgetrokken tot voorbij de bocht nabij de overweg Hilversum - Utrecht. Het antwoord is positief, het scherm kan worden doorgetrokken tot voorbij deze bocht. Een en ander zal worden aangepast in het Beeldkwaliteitsplan. De eventuele visuele hinder voor de bewoners van de woningen langs het Wandelpad wordt daarmee naar ons oordeel afdoende beperkt. De busbaan wordt door het scherm aan het oog onttrokken.	Ja, scherm is aangepast.
42	18	Er is niets gedaan met de bewonerswensen op het tracé. Veel groen langs de HOV-busbaan, bijvoorbeeld bij de spoorwegovergang en VSH is niet beschreven in de Ontwerp-PIP. In de vorige fase van het project hebben wij als bewonersvereniging gereageerd op het ontwerp van de HOV-busbaan. Dit heeft volgens de Inspraakwijzer (20151211) Inspraakwijzer_HOV) n_t_Gooi_DEF.pdf) van de provincie geleid tot het ontwerp en tracé wat nu vastligt. In een van de keukentafel sessies zijn er gele stickers geplakt met inbreng van bewoners op de ontwerpen tijdens inloop sessie, in het Ontwerp-PIP is hier niets van te vinden. Er wordt niet aangetoond dat er ook maar iets met de inbreng van de Vituswijk bewoners is gedaan.	De keukentafel sessies en insprekavonden hebben geleid tot het ontwerp dat is vastgesteld door de stuurgroep HOV in 't Gooi en gerealiseerd zal worden. Daarbij is zo goed mogelijk naar alle wensen gekeken en afgewogen in hoeverre hier aan voldaan kon worden. Momenteel zijn we in gesprek met de voorzitter van uw wijk om ervoor te zorgen dat u en uw medebewoners van de informatie worden voorzien. Hopelijk kunnen we in dit kader uitleg geven waarom bepaalde wensen wel/niet konden worden meegenomen.	Nee
42	19	Op basis van geleverd materiaal bijvoorbeeld impressie omgeving van Entrada kan niet beoordeeld worden of het project inpasbaar is. Het huidige PIP zorgt niet voor objectieve informatie. Zie: Impressie toekomstige situatie omgeving Entrada blz. 32. Het hoogte verschil tussen de twee naast gelegen gebouwen is niet aangegeven.	Aan de toelichting zal ter verduidelijking links naast de afbeelding 'Impressie toekomstige situatie Entrada' een afbeelding van de huidige situatie worden toegevoegd. Hierop is te zien dat aan de bebouwing niets zal veranderen en dat het project inpasbaar is. Tevens zal boven deze afbeeldingen de volgende tekst ter verduidelijking worden toevoegen: "In de omgeving van station Hilversum loopt de busbaan in beide richtingen via de Wilhelminastraat. Aan de zijde van de Entrada komt een strook voor fietsers, voetgangers en incidenteel autoverkeer (bijvoorbeeld taxi's) van en naar de woontoren. Het wegdek van de Wilhelminastraat wordt licht opgehoogd om de parkeerkeerder minder te belasten."	Nee
42	20	Op 13 januari dat is een week voor het kunnen indienen van deze zienswijze is er nog een voorlichtingsavond gehouden echter zonder: A. Huis aan huis brief voor aanwonende B. Project team leden met voldoende kennis aangezien deze functies te vaak door wisselende personen is vervuld. C. Er is niets terug gecommuniceerd aan bewoners van de Vituswijk wat er is gedaan met de bewonerswensen welke zijn geïnventariseerd tijdens de inloopspreekuren of keukentafel gesprekken. Terwijl dit wel was toegezegd door voormalig wethouder van verkeer dhr. E.Boog.	De tervisielegging van het PIP is o.a. aangekondigd in de huis-aan-huis bladen (ook wel weekbladen genoemd). Het project HOV in 't Gooi kent een lange looptijd en vraagt om verschillend expertise, waardoor personele wijzigingen in de organisatie optreden. Dat wil echter niet zeggen dat de projectleden niet op de hoogte zijn van de situatie in het gebied langs het trace. Momenteel zijn we in gesprek met de voorzitter van uw wijk om ervoor te zorgen dat u en uw medebewoners van de informatie worden voorzien. Hopelijk kunnen we in dit kader uitleg geven waarom bepaalde wensen wel/niet konden worden meegenomen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	21	Zorgvuldigheidsbeginsel. De overheid moet een besluit zorgvuldig voorbereiden en nemen: correcte behandeling van de burger, zorgvuldig onderzoek naar de feiten en belangen, procedure goed volgen en deugdelijke besluitvorming (Art. 3.2 Awb), de uitvoering van het HOV in 't Gooi voldoet hier niet aan. Zorgvuldigheidsbeginsel wordt niet nageleefd doordat de bewonersinformatieavond slechts een week voor de verval datum is voor het indienen van een zienswijze op de Ontwerp-PIP.	Wij zijn van mening dat aan de eisen van het zorgvuldigheidsbeginsel wordt voldaan. HOV in 't Gooi is een gezamenlijk regionaal project van de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren en de provincie Noord-Holland. ProRail, Het Goois Natuurreservaat en Rijkswaterstaat zijn als deelgenoten nauw betrokken bij het project. Sinds 2006 zijn er door de diverse colleges, gemeenteraden en het provinciale bestuur democratische besluiten genomen om de realisatie van HOV in 't Gooi mogelijk te maken. Dit laat niet onverlet dat er inderdaad ook tegenstanders zijn. Het Ontwerp PIP is tot stand gekomen na uitgebreid onderzoek en uitgebreide consultatie van belanghebbende partijen binnen het onderzoeksgebied. Zowel op politiek/bestuurlijk niveau als op het niveau van overige belanghebbenden (burgers/bedrijven) is intensief contact geweest om de belangen die in het gebied zijn te inventariseren en daarmee op gepaste wijze invulling te geven aan het ontwerp en de inpassing van HOV in 't Gooi. Wij zijn van mening dat het besluit op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen. Er wordt in het Gooi al lang gesproken over de komst van een HOV baan. De colleges in de regio hebben zich eind 2006/ begin 2007 uitgesproken voor verder onderzoek naar een HOV baan tussen Huizen en Hilversum onder regie van de provincie. Dat was het begin van de zogenoemde 'studiefase'. In deze fase zijn onder andere studies uitgevoerd naar vervoerwaarde om nut en noodzaak van het project aan te tonen en naar haalbaarheid. Daarnaast zijn onderzoeken naar vier tracévarianten gedaan. Deze en andere onderzoeken zijn in te zien op www.hovinhetgooi.nl. Eind 2011 is het definitieve voorkeurstacé vastgesteld door - in eerste instantie - de Stuurgroep HOV (met daarin de deelnemende gemeenten), daarna door de afzonderlijke gemeenteraden en vervolgens door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. In juli 2012 is vervolgens door PS het besluit over het tracé genomen. Hierover is gecommuniceerd via diverse persberichten, www.hovinhetgooi.nl en de elektronische nieuwsbrief. Tijdens de planfase is het tracé verder uitgewerkt en hebben we de omgeving nauw betrokken tijdens een consultatietraject, dat per gemeente werd georganiseerd (2013). Omwonenden en belanghebbenden zijn per brief uitgenodigd voor de verschillende bijeenkomsten. Het ontwerp is op basis van de opgehaalde reacties waar mogelijk aangepast. De input heeft geleid tot diverse optimalisaties. De verkregen input is verzameld en voorzien van een reactie. Hiervoor zijn per gemeente reactienota's opgesteld (zie hiervoor www.hovgooi.nl). In de fase daarna zijn we door middel van zogenoemde keukentafelgesprekken in gesprek gegaan met de omgeving, waarbij is ingezoomd op de tijdelijke bouwsituatie en eindsituatie. Het ontwerp PIP is conform afdeling 3.4 Awb ter inzage gelegd en er is conform het gestelde in de awb kennis gegeven van het ontwerp PIP in bijvoorbeeld lokale huis aan bladen. Daarnaast zijn er informatieavonden georganiseerd waarbij belanghebbenden/omwonenden met medewerkers van het project in gesprek konden gaan. Middels het indienen van de zienswijzen kunnen burgers opmerkingen en aanmerkingen op het ontwerp PIP inbrengen, die - waar nodig - aanleiding kunnen geven tot aanpassing van het plan. De indiener stelt verder dat het zorgvuldigheidsbeginsel niet is nageleefd door de datum van de bewonersavond (een week voor het einde van de terinzage periode). De periode van terinzage legging heeft plaatsgevonden vanaf 11 december 2015 tot en met 21 januari 2016. Gedurende deze termijn bestond de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. De kerstvakantie viel precies in de terinzage periode. Om belanghebbenden zo goed mogelijk te informeren zijn we voorafgaand aan de terinzage legging al gestart met extra communicatie, zoals een persbericht op 1 december, aankondigingen in de huis- aan-huisbladen, nieuwsberichten op de websites van het project en de deelnemende gemeenten, een extra digitale nieuwsbrief vanuit het project, twitter berichten, persgesprekken met bestuurders en extra inloopspreekuren op het projectbureau. Na de feestdagen zijn er twee inloopavonden georganiseerd op donderdag 7 januari en woensdag 13 februari, waar belanghebbenden/omwonenden met medewerkers van het project in gesprek konden gaan. Er bestaat echter geen wettelijke plicht om bewonersavonden te organiseren tijdens een periode van terinzage legging.	Nee
42	22	De impressies en voorlichtingsavonden waren niet duidelijk of gaven een verkeerd beeld, zo zijn op veel impressie heel veel bomen en struiken getekend en is niet goed te zien waar de rode dieselbus nu precies komt te rijden.	Op de informatieavonden heeft er een totaalontwerp gelegen. Er is een 3D-visualisatie gemaakt van het gehele tracé, die voor een ieder via het internet de raadplegen is. Mocht dit toch nog tot onduidelijkheid leiden, dan vernemen we dat graag via onze mailadres hovgooi@noord-holland.nl.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	23	De proceduren voor de aanleg van de HOV-busbaan kent een lange geschiedenis. Er zijn naar mening van de bewoners in de Vituswijk wijk veel noodgrepen gedaan door de HOV-Projectgroep om het project verder te krijgen terwijl er geen sprake is van draagvlak voor dit project. Bezwaren Of het splitsen van een PIP is toegestaan staat nergens beschreven in de Ontwerp-PIP. Of de lokale gemeenten raden opnieuw moeten instemmen over het feit dat de oude PIP nu is opgesplitst in twee verschillen PIP procedures, staat niet beschreven in de Ontwerp-PIP. Het is nergens beschreven of een voorlichtingsavond over de Ontwerp-PIP slechts een week voor de sluitingsdatum mag worden gehouden. Bewoners hebben daardoor niet voldoende tijd gehad om een zienswijze te schrijven en in te dienen. De economische uitvoerbaarheid is niet beschreven in de Ontwerp-PIP. De technische uitvoerbaarheid is niet beschreven in de Ontwerp-PIP. De uitvoeringsovereenkomst met ProRail is nog niet definitief. De uitvoeringsovereenkomst met Rijkswaterstaat is nog niet definitief. De aanleg van de dubbelbaanse tunnel op de OosterEngweg is zeer risicovol, echter staat er nergens in de Ontwerp-PIP beschreven wat de uitvoerbaarheid is. Het zorgvuldigheidsbeginsel artikel 3:4 Algemene Wet Bestuursrecht noemen. Men behoort alle belangen af te wegen: Hoofdstuk 3. Algemene bepalingen over besluiten Er is niet beschreven dat er een definitieve toestemming bestaat voor een gelijkvloerse spoorweg overgang langs het Wandelpad. Afdeling 3.2. Zorgvuldigheid en belangenafweging A. Artikel 3:4 Het bestuursorgaan weegt de rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen af, voor zover niet uit een wettelijk voorschrift of uit de aard van de uit te oefenen bevoegdheid een beperking voortvloeit. Hier wordt niet aan voldaan. B. Artikel 3:4 De voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit mogen niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Hier wordt niet aan voldaan. Met de bezwaren zoals beschreven in dit document is hiermee aangetoond dat niet de juiste data nog een acceptabele procedure is toegepast voor het opstellen van het Ontwerp-PIP.	Indiener stelt dat er geen juiste procedure is toegepast voor het opstellen van het Ontwerp PIP. Wij zijn van mening dat we de juiste procedure hebben toegepast voor het opstellen van het ontwerp PIP. Zie hiervoor onze beantwoording onder 42.21. Indiener vraagt zich verder af of splitsen van het PIP is toegestaan. Om de realisatie van de busbaan HOV in het Gooi mogelijk te maken hebben de partijen destijds gekozen voor een PIP-procedure. Huizen en /Blaricum onderzoeken echter al een tijdje hoe zij concreet invulling willen geven aan het project. Om geen onnodige vertraging te veroorzaken is daarom in 2015 door GS besloten het Ontwerp PIP te splitsen in een deel Hilversum/Laren en een deel Huizen/Blaricum. Door deze splitsing aan te brengen, konden de projectonderdelen waar geen discussie over is (niet qua scope en niet qua nut en noodzaak) doorgezet worden en bleef (verdere) vertraging van de datum voor realisatie en ingebruikname van de nieuwe businfrastructuur achterwege. In de voor het project opgestelde vormvrije Milieu effect rapportage (m.e.r.) beoordeling, waarin gekeken is naar de effecten van het project op het milieu is uiteraard wel het hele project beschouwd, dus zowel voor het onderdeel Hilversum/Laren als het onderdeel Huizen/Blaricum. De conclusie van deze beoordeling luidt dat gelet op de kenmerken, de plaats van het (gehele) project en de kenmerken van de potentiële milieueffecten er geen noodzaak bestaat om een m.e.r.-procedure als bedoeld in artikel 7.16 e.v. van de Wet milieubeheer te doorlopen en een MER op te stellen. Indiener vraagt zich verder opnieuw af of een voorlichtingsavond een week voor het einde van de terinzage periode mag plaatsvinden. Zie hiervoor onze beantwoording onder 42.21.	Nee
42	24	In alle betrokken gemeenten (Huizen, Blaricum, Hilversum, Eemnes) komen grote groepen bewoners in actie tegen het HOV in 't Gooi project. Er is namelijk geen maatschappelijk draagvlak voor dit project in deze vorm. Daarbij zijn de financiële risico's voor de deelnemende gemeenten nog steeds onduidelijk. HOV nut en noodzaak? Uit de feiten blijkt dat er geen nut en geen noodzaak is. Eerder niet noodzakelijk en nutteloos. Er wordt op geen enkele manier aan de eerder geformuleerde randvoorwaarden voldaan. Volgens ons is daarom het voortzetten van het HOV-busbaan project niet acceptabel. De commissaris van de Koningin Remkes heeft aangegeven dat wat hem betreft HOV alleen door kan gaan als alle betrokken gemeenten 'ja' zeggen. Met het afhaken van gemeente Blaricum wordt hier niet aan voldaan. Dan is er nog de aanbesteding van de OV concessie. Met slechts 1 bidder: Connexxion die meer geld vraagt voor minder OV. En naar onlangs blijkt de spitsdienst uitbesteedt aan een andere partij. Resultaat 25% minder OV in de Gooi en Vechtstreek. Dit op basis van Gooi en Eemboode.	Indiener stelt dat er geen draagvlak is voor het project. Er wordt in het Gooi al lang gesproken over de komst van een HOV baan. De voorbereidingen voor dit project lopen al lange tijd en het belang voor de regio is groot. Het gaat om structurele verbetering in de bereikbaarheid. Bovenal gaat het om de toekomst van 't Gooi. De provincie heeft destijds op verzoek van de regio het voortouw genomen om het project te realiseren. HOV in 't Gooi is een gezamenlijk regionaal project van de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren en de provincie Noord-Holland. ProRail, Het Goois Natuurreservaat en Rijkswaterstaat zijn als deelgenoten nauw betrokken bij het project. Sinds 2006 zijn er door de diverse colleges, gemeenteraden en het provinciale bestuur democratische besluiten genomen om de realisatie van HOV in 't Gooi mogelijk te maken. Dit laat niet onverlet dat er inderdaad ook tegenstanders zijn. Binnen de regio is er echter voldoende draagvlak. In januari 2014 is een samenwerkingsovereenkomst ondertekend door de gemeenten Hilversum, Huizen, Laren, Eemnes en de provincie. Zoals bekend onderzoekt de gemeente Huizen al enige tijd op welke wijze zij invulling wil geven aan het begrip HOV in haar gemeente. Over nut- en noodzaak van hoogwaardig openbaar vervoer in de regio is geen discussie. Dit wordt in alle collegeprogramma's onderschreven, ook in die van de colleges van Huizen en Blaricum. Om te voorkomen dat de ingebruikname van de busbaan door de onzekerheid in Huizen naar achteren zou schuiven, is in 2015 besloten het PIP in 2 fasen uit te voeren. Met het nu voorliggende PIP ('fase 1') worden de benodigde maatregelen in Hilversum en Laren mogelijk gemaakt. In een volgende fase, die zal starten zodra er duidelijkheid en overeenstemming is met betrekking tot Huizen en Blaricum, zullen de benodigde maatregelen daar mogelijk gemaakt worden middels een apart PIP of gemeentelijke bestemmingsplannen. Indiener stelt dat de financiële risico's voor de gemeenten onduidelijk zijn. De financiële risico's voor de deelnemende gemeenten zijn vastgelegd in de in januari 2014 gesloten samenwerkingsovereenkomst. Indiener stelt verder dat er geen nut en noodzaak voor het project zijn. De nut en noodzaak van het project zijn voldoende beschreven in de Plantoelichting van het PIP. De bereikbaarheid van de regio zal, als er niks gedaan wordt, verslechteren. Door een toenemende mobiliteit en toenemende bevolkingsgroei zullen de verkeersknelpunten toenemen. Nu al is in Hilversum de verkeersdruk erg groot, vooral in de spits. Dit project levert een bijdrage aan oplossingen om de verkeersdruk te verminderen en de bereikbaarheid nu en in de toekomst te verbeteren.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	25	Op basis van het motiveringsbeginsel (Art.3.46 Awb) dat wil zeggen: De overheid moet haar besluiten goed motiveren: de feiten moeten kloppen en de motivering moet logisch en begrijpelijk zijn. Hier wordt niet aan voldaan.	Artikel 3.46 Awb ziet er op toe dat de motivering het besluit moet kunnen dragen. Het moet gaan om het aspect van de juiste vaststelling van de feiten en het aspect dat de vaststelling van de feiten dient te leiden tot de genomen beslissing. Wij zijn van mening dat het besluit in alle opzichten voldoet aan een deugdelijke motivering.	Nee
42	26	De feiten kloppen niet: Het ecoduct bij Anna's Hoeve is niet vanwege HOV aangeboden maar vanwege een tekort aan gemeentelijk en natuurreserveaat beschikbaar budget. Het is dus ten onrechte opgevoerd als "voordeel" bij de HOV-busbaan. Op basis van de komst van het ecoduct bij aanleggen HOV-busbaan hebben raadsleden van de Hilversumse gemeente raad ingestemd. Voormalig wethouder van verkeer dhr. E.Boog stelde de aanleg van het Ecoduct dan ook als voorwaarde om in te stemmen met het HOV project terwijl dit niets met de reiziger te maken heeft.	Vraag heeft geen betrekking op het PIP, maar op gemeentelijke besluitvorming. De door de provincie en uit het MJPO beschikbaar gestelde middelen worden gebruikt om via het project HOV in 't Gooi de natuurbrug te realiseren. Zonder de provinciale middelen zou de natuurbrug wel gerealiseerd kunnen worden, maar zou de Weg over Anna's Hoeve een barrière blijven in de natuurverbinding.	Nee
42	27	R-Net Bus 320 voldoet en een aparte vrije baan is niet nodig.	Sinds 2011 rijdt de huidige buslijn 320 onder de R-netformule. De bus stroomt in de bebouwde kom van Hilversum al een stuk beter door dan een aantal jaar geleden vanwege een aantal doorstromingsmaatregelen dat Hilversum in de aanloop naar dit project al genomen heeft in het kader van het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum Er blijft echter een groot verschil bestaan tussen de reistijden in - en buiten de spits. Dat maakt dat de bus onbetrouwbaar is en op dat punt niet voldoet aan de minimum eisen die R-net stelt. Het gevolg daarvan is dat deze lijn in zijn huidige vorm niet kan blijven bestaan: het niet voldoen aan R-netnormen heeft namelijk gevolgen voor de inzet van bijvoorbeeld materieel en ook frequentie waarin bussen rijden. Daarnaast zijn de reeds genomen doorstromingsmaatregelen ook niet afdoende om te borgen dat bus 320 ook in de toekomst vlot kan blijven doorstromen. De verwachting is namelijk dat door een toename van mobiliteit de verkeersdruk in de bebouwde kom van Hilversum alleen maar zal toenemen. Dit sluit aan bij recente WLO scenario's van het Planbureau van de Leefomgeving (december 2015) die uitgaan van een toename van de personenmobiliteit. Dat geldt ten aanzien van autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen). Vanwege deze groei van het verkeer zal het effect van de uitgevoerde doorstromingsmaatregelen steeds kleiner worden. Buslijn 320 zal straks als HOV-bus over het HOV-tracé met nieuwe infrastructuur rijden. De snelbus krijgt voorrang, rijdt deels over een vrije busbaan en kan over het nieuwe tracé vlot doorrijden. De snelbus kan hierdoor stipt volgens de dienstregeling rijden, waardoor de dienstregeling nog strakker kan worden gemaakt. Een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling leidt tot kortere wachttijden op de vertrekhalte en beperkt het risico op het missen van aansluitingen (en daarmee het risico op een langere reistijd). De HOV-bus vormt daarnaast een schakel in het regionale HOV-netwerk R-net en zorgt voor een snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere.	Nee
42	28	De HOV-busbaan komt niet op juist die plekken waar hij nodig is zoals ziekenhuis Hilversum en het ROC.	De HOV zorgt voor een betrouwbare en snelle verbinding. Reizigers uit Almere, Huizen, Blaricum en Eemnes zullen via de lijn 101 met de toevoegende spitsritten van lijn 320/toekomstige HOV over een goede verbinding met het ziekenhuis en Hilversum Sportpark beschikken. Er komt een halte voor de nieuwe Tergooi ziekenhuis en de bussen die van de aftakking gebruik maken zullen de halte aandoen voor deze de halte bij het Arenapark aandoen.	Nee
42	29	Uit geen enkel document of gevalideerde berekening blijkt dat er eng nut of noodzaak is voor de aanleg van een vrije busbaan binnen het HOV in 't Gooi project.	De nut en noodzaak van het project zijn voldoende beschreven in de Plantoelichting van het PIP. De bereikbaarheid van de regio zal, als er niks gedaan wordt, verslechteren. Door een toenemende mobiliteit en toenemende bevolkingsgroei zullen de verkeersknelpunten toenemen. Nu al is in Hilversum de verkeersdruk erg groot, vooral in de spits. Dit project levert een bijdrage aan oplossingen om de verkeersdruk te verminderen en de bereikbaarheid te verbeteren. In bijlage 1 bij het PIP vindt u een onderbouwing van de vervoer- en exploitatiewaarde van de toekomstige busverbinding. In bijlage 19 vindt u een nadere onderbouwing voor de noodzaak van het project.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	30	De onderzoeksgegevens als basis voor de Ontwerp-PIP zijn verouderd en daarmee niet meer bruikbaar. Vanaf het jaar 2007 zijn telkens de prognoses bijgesteld van 15.000 reizigers per dag, vervolgens naar 9600 per dag en later naar 7400 per dag. Bezwaren De gebruikte vervoersonderzoek gegevens die ten grondslag liggen aan de Ontwerp-PIP zijn ouder dan twee jaar en vallen daarmee buiten de wettelijke vereiste norm volgens het besluit ruimtelijke ordening. De situatie waarop de HOV plannen zijn gebaseerd is te veel verouderd, diverse buslijnen zoals lijn 100 en 103 rijden al lang niet meer. De prognose voor de verkeerstoename in de diverse gemeente zijn te veel verouderd. De gebruikte gegevens in bijlage-1 van de Ontwerp-PIP zijn te veel verouderd. Er is geen sprake meer van een doorstromingsprobleem van het verkeer in Hilversum op de route van de huidige buslijn R-320. In de Ontwerp-PIP is niet beschreven waarop de toename van het aantal reizigers op wordt gebaseerd. Doordat de onderzoek gegevens te veel zijn verouderd is dit in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel zoals beschreven in Artikel 3.2 van het Awb. Er is al veel onderzoek verricht naar te verwachte aantal reizigers, echter telkens moesten ze naar beneden worden aangepast. Een duidelijk signaal dat de gegevens gebruikt voor de Ontwerp-PIP niet meer bruikbaar zijn.	Over de houdbaarheid van gegevens en onderzoeken zegt art.3.1.1a Besluit ruimtelijke ordening: " Bij de vaststelling van een bestemmingsplan (-* zoals ook dit PIP*-) kan in ieder geval gebruik worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar." Als de overheid een besluit neemt dat gebaseerd is op gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar, zijn die in principe bruikbaar en handelt een overheid niet onzorgvuldig. Wij zijn van mening dat de gegevens die gebruikt zijn ter onderbouwing van nut en noodzaak nog altijd actueel zijn. In het rapport bijlage 1 Exploitatie en Vervoerwaarde is inderdaad 2010 als uitgangssituatie gebruikt . Maar relevant is vooral de vergelijking die in het rapport gemaakt wordt tussen de toekomstige situatie in 2020 met HOV en de toekomstige situatie in 2020 zonder HOV in 't Gooi. Naar aanleiding van uw zienswijze hebben we bijlage 1: rapport exploitatie- en vervoerwaarde, herschreven met als basis dezelfde onderzoeksgegevens maar duidelijker opgeschreven. Ook is hierin onderbouwd waarom wij vinden dat de gegevens nog steeds actueel zijn. In 2006 is een verkenning uitgevoerd waarin is onderzocht of een HOV-verbinding in het Gooi te realiseren is met waar mogelijk vrije infrastructuur. De verkenning is in 2006 afgerond. In deze verkenning is geconcludeerd dat een HOV-verbinding met vrije infrastructuur tussen Huizen en Bussum niet haalbaar is vanwege de verwachte te lage bezetting van de bussen en het gebrek aan ruimte voor een vrije busbaan. De in 2008 opgestelde vervoerswaardeprognose voor de HOV-verbinding Huizen – Hilversum kwam uit op 8900 reizigers op de corridor A27, tussen Eemnes en Hilversum. Deze is in 2010 bijgesteld naar 7400 reizigers. En in de laatste rapportage naar 6800. De reden hiervoor was dat de zogenaamde toeslag voor comfort en betrouwbaarheid van 15% in 2010 niet werd meegerekend. Zodoende is het getal van 7400, en in de laatste rapportage 6800, reizigers eerder een onderschatting dan een overschatting. Wij delen uw mening daarom niet dat dit een signaal is dat de gegevens niet meer bruikbaar zijn.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	31	Substantiële aantallen reizigers trekken Tijdens de eerste consultatieronden is regelmatig het mediapark gelegen in Hilversum-west als reisdoel beschreven. Geografisch gezien vanuit Huizen makkelijker via Bussum te bereiken dan via achtereenvolgens Hilversum-oost, Hilversum-centrum, Hilversum-west. Op het traject Huizen - Hilversum meldt het HOV projectteam reizen dagelijks 1030 reizigers om naar het werk te gaan. Maar van Huizen naar Bussum reizen voor hetzelfde motief 1240 reizigers. Gedeputeerde Mevrouw E.Post zegt daarentegen toch dat de weg via Bussum omwille van de vervoerwaarde van de HOV geen optie is. Niet de mens en het gemak maar het halen van een abstract getal staat centraal. De vervoerwaarde wil overtuigen maar bereikt het tegendeel. Immers de vervoerwaarde is iets anders dan het aantal reizigers. HOV-procesmanager dhr. v.d. Kooij bevestigde dat als 1 reiziger op een dag heen en weer reist tussen Huizen en Hilversum deze 2 keer meetelt in de vervoerwaarde. Zo kan achter een vervoerwaarde van 10 slechts 1 persoon schuilgaan. Als je dit in gedachten houdt kijk je met andere ogen naar de HOV prognose. Want in die prognose wordt uitgegaan van een huidige vervoerwaarde van 3300. De vervoerwaarde-prognose voor HOV in 2020 is kunstmatig hoog berekend naar 7400. Uit Huizen reizen dagelijks circa 350 mensen naar Hilversum CS. In 2006 stond de vervoerwaarde 'vast' op 15.000, het omslagpunt dat nodig is voor verrailing. In begin 2009 stond de teller nog op 12.000 en halverwege 2009 op 8900. Telkens is de prognose bijgesteld. De voorgestelde groei gaat van nieuwe grootschalige woningbouw in Almere-Oost en de Gooistreek. Door deze massabouw zou de mobiliteit toenemen. Feit is dat grote woningbouwprojecten zijn gestaakt. Dat het nieuwe kabinet inzet op kleine binnenstedelijke woningbouw en ook stopt met ISV de stedelijke vernieuwingsgelden. Directeur Jacques Thielen van het gestaakte project in Amsterdam Nieuw West in de NRC op 22-10 2010: „We hebben bijna twee jaar gewacht of de woningmarkt zich zou herstellen, maar de kans dat de markt weer snel op het oude niveau zit is buitengewoon klein.” Thielen zegt ook: „De tijd van grootschalige nieuwbouw is voorbij. De nadruk ligt voortaan op kleine projecten en beheer.” Tevens is het aantoonbaar hoe zeer de feitelijke nieuwbouw per jaar is achtergebleven bij de prognoses en daarom is per direct bijstelling van de mobiliteit naar beneden noodzakelijk. Met de kop in het zand geeft de provincie de herkomst aan van de te verwachten extra reizigers in de vervoerwaarde. “De groei van het aantal passagiers komt voor 60% van nieuwe verplaatsingen, 30% komt uit de auto, en 10% stapt over van de fiets naar het OV.” Aldus het eindrapport. Lees 60% uit 'kannibalisatie' door HOV waarin de V voor veelvraat van andere lijnen staat. De 30% komt van de automobilisten die echter liever met hun auto in de file staan dan op een bus willen wachten. De bezwaren zijn: A. Kaalslag van buslijnen in de Gooi & Vechtstreek B. Vervallen OV-Taxi C. Verdubbeling A27 wordt niet uitgevoerd D. Reistijd van deur tot deur is niet berekend E. Grootste groep reizigers wil naar Arenapark maar deze wordt niet voorzien van een HOV bus-halte F. Getallen: zijn betrouwbaar voor zover de gehanteerde aannamen kloppen, maar andere aannamen geven andere uitkomsten. G. De nu gebruikte aannamen door adviesbureau Goudappel&Coffeng zijn aantoonbaar onjuist. Daarbij is de wijze van presentatie discutabel. Bron: http://www.hilversumbis.nl/AgendapuntOverlegdStuk.aspx?APOSID=86910 Jaarstukken 2010 concernc HOV nodig voor de groeiende stroom reizigers? Op pagina 213 staat vermeld “ De aanbesteding van het stads- en streekvervoer door Noord-Holland leidt tot minder busvervoer vanaf 1 juli 2011. Verdere bezuinigingen zijn zeer waarschijnlijk.” (concessieperiode 2011-2019).cp. 214.Het aantal OV reizigers is substantieel afgenomen. Ten aanzien van de groei van het aantal passagiers volgens het eindrapport: H. 60% nieuwe verplaatsingen, dit is niet aangetoond. I. Aanname gehanteerd van achterhaalde woningbouwproductie en 'Kannibalisatie' door HOV, reizigers worden de HOV bus in gedwongen door opheffen van bestaande buslijnen J. 30% komt uit de auto, dit is niet aangetoond. K. De aanname is ongeacht verdubbeling van de A27 L. 10% stapt over van de fiets naar het OV, het is milieutechnisch niet verstandig om te stimuleren dat reizigers van vervoer per fiets gaan verruilen voor reizen van vervoer per bus.	U stelt dat door de afname aan de woningbouw de mobiliteit naar beneden zal moeten worden bijgesteld. Echter de afgelopen tijd is de nieuwbouw weer aangetrokken. Daarnaast blijkt uit de nieuwe Welvaart en Leefomgeving (WLO) scenario's die het Planbureau van de Leefomgeving in december 2015 heeft gepubliceerd dat de personenmobiliteit blijft toenemen. Dat geldt voor autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen). In bijlage 1 is uitgegaan van 6800 reizigers op de corridor A27, tussen Eemnes en Hilversum.. Dit betreft echter nog steeds een toename van 33% ten opzichte van de referentiesituatie zie tabel 6.8 in bijlage 1. In de referentiesituatie 2020 is rekening gehouden met wijzigingen in het openbaarvervoer (busverbinding Amsterdam - Huizen - Hilversum) en wijzigingen in het treinaanbod (bijvoorbeeld de realisatie van de Hanzelijn). Daarnaast zijn in de referentiesituatie 2020 de nodige ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen, waaronder uitbreiding Arenapark en uitbreiding ziekenhuis Ter Gooi (Hilversum). Al deze veranderingen zorgen voor aanzienlijk meer busreizigers. Onderstaand gaan wij specifiek in op uw aangevoerde bezwaren. Kaalslag van buslijnen in de Gooi en Vechtstreek. In de visie op openbaar vervoer heeft de provincie Noord-Holland aangegeven hoe zij de komende jaren inzet op openbaar vervoer. Hierin kunt u lezen dat er geen sprake is van kaalslag van buslijnen. De provincie Noord-Holland streeft naar een betere afstemming van vraag en aanbod. De provincie zet in op stroomlijnen, de buslijnen waar al jaren sprake is van een bestende, grote vraag. Deze lijnen verbinden alle kernen van meer dan 3000 inwoners 7 dagen in de week. Daarnaast zet de provincie in op maatwerk in die gebieden waar de vraag naar openbaar vervoer minder is. Uitgangspunt is dat niemand verstoken blijft van een vorm van openbaar vervoer. Vervallen OV taxi. Per 1 januari 2012 is de OV taxi alleen toegankelijk voor WMO-pas houders. Overige reizigers kunnen gebruik maken van de NS Zonetaxi die de NS aanbiedt bij het station. Er is dus geen sprake van het vervallen van deze taxi. Verdubbeling A27. Dit is een project van Rijkswaterstaat. Wij zijn in onze modelberekeningen uitgegaan van een filevrije busrit over de A27. Dit wordt gerealiseerd door de mogelijkheid van rijden over de vluchstrook wanneer er file is en een busdoorsteek ter hoogte van het knooppunt Eemnes. Reistijd van deur tot deur is niet berekend. Het klopt dat deze systematiek niet is toegepast. Grootste groep reizigers wil naar Arenapark maar deze wordt niet voorzien van een HOV halte. Uit ons onderzoek is gebleken dat de grootste groep (55%) reizigers een bestemming in de nabije omgeving van het NS station Hilversum heeft. Aannames berekeningen. De aannames die door het adviesbureau GoudappelCoffeng gehanteerd zijn voor de berekeningen zijn realistisch. In 2008 is de prof Dr Meurs ook een second opinion uitgevoerd hierop. Het doel van het project HOV in 't Gooi is het verbeteren van de bereikbaarheid dit zal leiden tot een toename van het aantal reizigers. Dit levert een positieve bijdrage aan de exploitatie van de buslijn. Groei van het aantal reizigers Onderdeel van de OV visie van de provincie Noord-Holland is om vraag en aanbod in het openbaar vervoer beter op elkaar af te stemmen. Wij onderschrijven daarom uw stelling niet dat reizigers in de HOV bus gedwongen worden. Uit onderzoek is gebleken (second opinion vervoerwaarde HOV in 't Gooi, Meurs) dat veiligheid en betrouwbaarheid de basis vormen voor aantrekkelijk openbaar vervoer. Daarna volgen snelheid en gemak. Als aan deze voorwaarden wordt voldaan is het HOV een alternatief voor de auto. Met het project HOV in 't Gooi realiseren wij de voorwaarde voor overstap van de auto naar het OV. In de prognoses is de toekomstige ontwikkeling van het wegennet meegenomen. De overstap van fiets naar OV is meegenomen in de modelberekeningen. Of dit uit het oogpunt van milieu wenselijk is, is niet onderzocht.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	32	Goede overstap en knooppunten. HOV kent slechts een paar haltes vergeleken met de bestaande busdiensten met daarentegen veel haltes. Juist door die fijnmazigheid van bestaande busdiensten en OV taxi is de reis van deur tot deur makkelijker en sneller. Je hebt niets aan een HOV tabel die de rijtijd meet vanaf een Car-poolplaats. Ook vervoersdeskundige Prof. Dr. H.J. Meurs benadrukt dat je moet kijken naar de reistijd van deur tot deur en niet buiten fijnmazigheid kunt. Eerder was voor HOV een hoofdargument dat de huidige bus door de file op de A27 meer reistijd nodig heeft. De Connexxion dienstregelingen van drie opeenvolgende jaren moesten bewijzen hoe de reistijd in de spits met 6 minuten toenam. In het Ontwerp-PIP wordt beschreven dat het Hilversumse Tergooi ziekenhuis belangrijk. Er werken veel mensen in en rond het ziekenhuis. Het Ziekenhuis-Hilversum ligt niet in het centrum maar aan de A27. Uitstekend bereikbaar met de bestaande busdiensten. HOV is dus niet noodzakelijk. Voor ouderen levert HOV een verslechtering op. Want mede door investeringskosten in de HOV verdwijnt de OV taxi en sneuvelen sluipenderwijs meer en meer andere fijnmazige buslijnen. Dit is het zogenaamde "kannibaliseren". De exploitatiekosten van het Openbaar Vervoer worden gedrukt door reizigers te dwingen van de HOV-busbaan gebruik te maken. Dit gebeurt door andere OV mogelijkheden op te heffen of onaantrekkelijker te maken. Bijvoorbeeld door minder vaak de bus te laten rijden of op andere tijden met kaalslag tot gevolg. Ouderen zullen zelf moeten zien hoe ze die paar HOV haltes bereiken. En als je fysiek minder sterk bent zijn juist dit soort extra inspanningen ongewenst. Hoe het kannibaliseren in de praktijk werkt blijkt bij de HOV Zuidtangent. Hier zijn 25 lijnen verdwenen of ingekort. Weg overstap- en knooppunten. Nog een voorbeeld. In Velsen zijn, zo blijkt uit een publicatie in de "online webregio", de mensen wakker geschrokken. In strijd met afspraken uit 2007-2008 verdwijnt bus 75 en wordt ingezet als HOV-lijn. "Wordt lijn 75 de HOV-lijn, dan rijdt de bus ver buiten de woonkernen om en doet de helft minder halteplaatsen aan dan nu. Dat roept de vraag op, waarom niet gekozen is om buslijn 75 minder te laten stoppen op het huidige traject. Daarmee had toch ook de 3 minuten tijdwinst kunnen worden gehaald? Dat scheelt de belastingbetaler bijna 70 miljoen euro" Het zou moeten gaan om verbetering van het openbaar vervoer in plaats van verslechtering wat bij HOV in T Gooi het geval is.	Wij delen uw mening niet. Op 6 februari 2012 is de Visie Openbaar Vervoer 2020 door Provinciale Staten vastgesteld. Vanuit de opgave om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken voor de reiziger, geeft deze OV-visie aan op welke manier het openbaar vervoer tot 2020 wordt georganiseerd. We zetten als Provincie in op een sterk stroomlijnnennet (=goed bezette buslijnen) en maatwerk daar waar nodig. Daarmee wil de provincie een toekomstvast en betrouwbaar netwerk bieden voor de reiziger. De visie staat los van een bezuinigingsopgave. Sinds het ingaan van de Visie Openbaar Vervoer 2020 is het aantal dienstregelingsuren toegenomen en is de klanttevredenheid verder verbeterd. De investeringskosten van de HOV staan los van exploitatie. De investeringskosten worden bekostigd uit provinciaal en gemeentelijke budget. De exploitatiegelden komen uit de Brede Doelen uitkering, dit zijn middelen die de provincie jaarlijks van het Rijk ontvangt. De komst van de HOV is dus geen manier om te bezuinigen op het OV.	nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	33	Snel, betrouwbaar, comfortabel, Knooppunten worden niet meegenomen: A. Het Arenapark huisvest het ROC en veel bedrijven. Ruim de helft van de passagiers stapt daar in en uit. Op 17 juli 2011 werd de beoogde HOV buslijn 320 van het R-net van Hilversum naar Amsterdam Amstel in gebruik genomen. De snelbuslijn 320 doet het Arenapark aan, in de spits tot wel 7 keer per uur, en is nu een belangrijke verbinding tussen Hilversum CS en Arenapark, wat voorheen de nu weggesaneerde regionale Bus 100 was. Die reizigers ondervinden straks alleen maar nadelen van het voorgestelde HOV tracé. B. Pro-Rail gaat op dit traject de frequentie van de treinen tot aan de capaciteitsgrens opvoeren C. In de huidige HOV tijdswinstberekeningen worden bepaalde knooppunten niet meegenomen. Op de gelijkvloerse kruising met het spoor bij het Wandelpad rijden in de spitsstijd 8 treinen per uur. Dit betekent dat de HOV bus op dat punt telkens moet stoppen voor de trein op niet exact in te schatten momenten wat het HOV onbetrouwbaar maakt. D. Pro-Rail gaat op dit traject de frequentie van de treinen tot aan de capaciteitsgrens opvoeren, zal de HOV lijnvoering nog onbetrouwbaarder worden en daarmee niet voldoen aan één van de gestelde randvoorwaarden. E. Trein omleidingen zijn niet meegenomen in de tijdswinst berekeningen. F. Ontsluiting bij Entrada öt Beatrix tunnel G. Er is geen tijdswinst voor de grootste gebruikersgroep, bezoekers van het ROC & Arena-kantorenpark. Zij hebben niets aan deze HOV-busbaan aangezien deze bestemmingen niet worden voorzien van een halte. H. De huidige lijn 320 voldoet prima en maakt investeren in een vrije HOV-busbaan onnodig. I. Het complexe stationsgebied mist een essentiële uitwerking en de impact heeft impact op de reistijd & betrouwbaarheid van de HOV bus, deze is niet meegenomen in de tijdswinstberekeningen. J. Het Tergooi Ziekenhuis in Hilversum worden met de komst van een vrije HOV-busbaan slecht bereikt ten opzichte van de huidige situatie.	A. Reizigers met bestemming Sportpark kunnen met een van de andere buslijnen (niet de HOV-lijn 320) voor een deel van het traject gebruik maken van de HOV busbaan en vervolgens afslaan bij het ziekenhuis. Deze optie kan in de spitsuren 10 keer per uur gebruikt worden. De reistijd Huizen - Hilversum Sportpark bedraagt 28,5 minuut. Dit is 4,5 minuut sneller dan de referentiesituatie (situatie zonder HOV in 2020, zie bijlage 1). Er is geen sprake van een slechtere verbinding qua reistijd, maar verbindingen worden wel anders. In de HOV-plannen is voorzien dat bussen van de verbinding Almere – Hilversum en enkele spitsbussen tussen Huizen en Hilversum ter hoogte van het ziekenhuis de HOV baan verlaten en de aftakking gebruiken om via de ingang van het ziekenhuis (halte Tergooi) naar het Arenapark te rijden. Daarmee beschikken reizigers uit Almere, Huizen, Blaricum en Eemnes via lijn 101 met de toevoegende spitsritten van lijn 320/toekomstige HOV over een goede verbinding met het ziekenhuis en Hilversum Sportpark. Daarbij zal in 2019 een nieuwe concessie Gooi en Vechtstreek van start gaan. De provincie schrijft de vervoerder ('concessiehouder') uitsluitend het zogenoemde 'Kernet' voor. Dat betekent dat de HOV (huidige lijn 320) en goed bezette buslijnen (de zogeheten 'stroomlijnen') precies worden voorgeschreven. De vervoerder heeft daarnaast de vrijheid om aan te geven hoe hij het resterende budget in wil zetten op gebieden waar vraag is. In 2019 zal de concessie Gooi en Vechtstreek opnieuw worden aanbesteed om vervolgens eind 2019 van start te gaan (er is een mogelijkheid dat de concessie met 2 jaar verlengd wordt). Voorafgaand aan de nieuwe aanbesteding zal er onderzoek worden gedaan naar de vervoersbehoeften in het gebied. B+ C + D Vanwege de frequentie van de treinen zal er een klein aantal bussen per uur zal moeten stoppen voor de overweg. Onderzoek heeft aangetoond dat de overweg maximaal een kwartier per uur gesloten zal zijn. In het onderzoek is al rekening gehouden met het opvoeren van de frequentie van de treinen. De maximale wachttijd zal 1,5 minuut bedragen, dit zal voor een gering aantal bussen gelden en heeft hierdoor beperkte invloed op de reistijd. E. Dat klopt. In de reistijd berekeningen is de trein niet meegenomen. F. De parkeergarage Entrada blijft bereikbaar, auto's kunnen hier de busbaan kruisen. G. Zie onder A. H. Sinds 2011 rijdt de huidige buslijn 320 onder de R-netformule. De bus stroomt in de bebouwde kom van Hilversum al een stuk beter door dan een aantal jaar geleden vanwege een aantal doorstromingsmaatregelen dat Hilversum in de aanloop naar dit project al genomen heeft in het kader van het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum. Er blijft echter een groot verschil bestaan tussen de reistijden in - en buiten de spits. Dat maakt dat de bus onbetrouwbaar is en op dat punt niet voldoet aan de minimum eisen die R-net stelt. Het gevolg daarvan is dat deze lijn in zijn huidige vorm niet kan blijven bestaan: het niet voldoen aan R-netnormen heeft namelijk gevolgen voor de inzet van bijvoorbeeld materieel en ook frequentie waarin bussen rijden. Daarnaast zijn de reeds genomen doorstromingsmaatregelen ook niet afdoende om te borgen dat bus 320 ook in de toekomst vlot kan blijven doorstromen. De verwachting is namelijk dat door een toename van mobiliteit de verkeersdruk in de bebouwde kom van Hilversum alleen maar zal toenemen. Dit sluit aan bij recente WLO scenario's van het Planbureau van de Leefomgeving (december 2015) die uitgaan van een toename van de personenmobiliteit. Dat geldt ten aanzien van autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen). Vanwege deze groei van het verkeer zal het effect van de uitgevoerde doorstromingsmaatregelen steeds kleiner worden. Buslijn 320 zal straks als HOV-bus over het HOV-tracé met nieuwe infrastructuur rijden. De snelbus krijgt voorrang, rijdt deels over een vrije busbaan en kan over het nieuwe tracé vlot doorrijden. De snelbus kan hierdoor stipt volgens de dienstregeling rijden, waardoor de dienstregeling nog strakker kan worden gemaakt. Een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling leidt tot kortere wachttijden op de vertrekhalte en beperkt het risico op het missen van aansluitingen (en daarmee het risico op een langere reistijd). De HOV-bus vormt daarnaast een schakel in het regionale HOV-netwerk R-net en zorgt voor een snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere. I. Wij hebben in het ontwerp rekening gehouden met de aansluiting op het stationsgebied. J. Wij maken een aftakking naar het Tergooi Ziekenhuis in Hilversum mogelijk. Hier komt ook een halte. Dit is geen verslechtering ten opzicht van de huidige situatie.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	34	Goede inpassing en Veiligheid A. HOV-bus kruist het treinverkeer en is daarmee niet veilig. B. HOV-bus kruist 11 verkeersstromen, waarvan 7 met langzaam verkeer binnen een straal van 50 meter	De HOV-baan kruist het spoor Hilversum – Utrecht gelijkvloers, via een beveiligde overweg (voorzien van spoorbomen), zodat de HOV-bus het treinverkeer veilig kan kruisen. De HOV-baan is verder afgeschermd van het openbaar gebied door middel van hekken. Zie ook de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, BKP, Posad d.d. december 2015, www.hov-gooi.nl). Ter plaatse van de entree van het Teleac-gebouw zijn waarschuwingslichten voorzien om kruisen van de HOV-baan mogelijk te maken. Bij de oversteek nabij het busstation Hilversum is een veilige kruising geborgd doordat een zogenaamd 'middeneiland' is voorzien, waarmee een (veilige) oversteek in 2 stappen mogelijk wordt.	Nee
42	35	Verbetering van de kwaliteit van de omgeving A. Ernstige ongevallen in 2009 op de, Zuidtangent een citaat uit het Veiligheidsrapport Zuidtangent: "Het merendeel van de busongevallen vindt plaats op kruispunten met overig langzaamverkeer, vooral binnen de bebouwde kom." De kwaliteitsverbetering is niet aangetoond.	Het HOV project heeft als doel de bereikbaarheid van het Gooi te verbeteren. De bus verdwijnt van de openbare weg in Hilversum dit heeft ook een positief effect op de leefbaarheid in de buurt van het huidige bustrace. Daarnaast zorgt de aanleg van de tunnel voor een significante verbetering van de leefbaarheid van dat gedeelte van de wijk ter plaatse van de tunnel. De busbaan is zo ingepast dat kruising met het overig verkeer geminimaliseerd is. Dit vindt alleen plaats ter hoogte van de Wilhaminastraat, hier rijdt de bus 30 km/uur. En fietsers kunnen de busbaan kruisen ter hoogte van station.	Nee
42	36	Stedelijk gebied A. 180 Politie parkeerplaatsen verdwijnen. Geen oplossing? B. Het ontlasten van de Emmastraat met busverkeer is geen uitgangspunt geweest. C. 270 bussen van de Emmastraat verhuizen naar het Wandelpad, D. Een route waar al 500 treinen passeren met meer dan 800 vervoersbewegingen per dag op het Wandelpad, dit zijn te veel vervoerbewegingen voor een gezinde leefomgeving	Wij begrijpen uw zorg. We hebben het plan getoetst aan de geldende wet- en regelgeving. Hieraan wordt voldaan. Op plekken waar niet direct wordt voldaan worden maatregelen getroffen, denk aan de realisatie van stil asfalt. A. Er is voorzien in vervangende parkeermogelijkheden voor de politie. B+C. Het uitgangspunt voor HOV in 't Gooi is een snelle en betrouwbare HOV verbinding tussen Huizen en Hilversum. D De plannen zijn aan de geldende wet- en regelgeving getoetst. Er is geen sprake van een ongezone leefomgeving.	Nee
42	37	Natuur / groen. Milieu effect: in de bebouwde kom van Huizen en Blaricum is een vrijliggende HOV-busbaan niet nodig want de doorstroming is geen probleem. Maar mede omwille van het imago wordt toch ingezet op een volledig vrijliggende HOV-busbaan zo staat in het HOV eindrapport Lijnvoering en Vervoerwaarde. Het Huizens groen krijgt een optater met de kap van ruim honderd bomen. Onnodige en onevenredige schade aan de kwaliteit van de leefomgeving.	Het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV in 't Gooi, dat ter visie heeft gelegen van van 11 december 2015 t/m 21 januari 2016 heeft betrekking op de tracédelen in Laren en Hilversum. Het PIP heeft geen betrekking op het deel Huizen/Blaricum; de planologische inpassing hiervan volgt later.	Nee
42	38	Het gebruik van dieselbussen zorgt voor: A. Uitstoot van fijnstof is niet acceptabel B. Geluidsoverlast is te veel C. Gehele tracé is vervuild en dient nader onderzocht te worden	Wij hebben de onderzoeken getoetst aan de geldende wet- en regelgeving. De geluidsbelasting van de HOV busbaan voldoet aan de voorkeursgrenswaarde met uitzondering van de woning aan de Oosterengweg 65. De geluidbelasting op deze woning blijft ruimschoots beneden de maximaal toelaatbare grenswaarde. Voor deze woning wordt gemotiveerd een hogere waarde vastgesteld. Na realisatie van de vrije busbaan zal er een nieuwe concessie busvervoer van kracht zijn. De huidige concessie loopt tot medio 2019, met de mogelijkheid tot verlenging tot medio 2021. De provincie Noord-Holland wil een verdere verduurzaming van het openbaar vervoer realiseren. In de toekomstige concessie zullen de bussen aan strengere eisen moeten voldoen wat betreft uitstoot van schadelijke stoffen. Het streven is gericht op 'zero emissie'. Dit betekent dat het aanneemelijk is dat de bussen die over de vrije busbaan gaan rijden een lagere uitstoot van schadelijke stoffen zullen hebben dan de huidige bussen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	39	Uit te breiden (Almere) Dat voor Almere alleen echt de westkant van belang is bewijst Wethouder Ruimtelijke Ordening en Wonen Almere dhr. Adri Duivesteijn. "Met die projecten moeten wij juist bewijzen waarom er een Umeerlijn (verbinding in het water tussen Amsterdam en Almere) moet komen." In een raadsbrief 23 april 2009 staan redenen voor de dalende woningbouwproductie opgesomd. "De laatste jaren was er al sprake van een dalende woningbouwproductie." Lokatie 2005 2006 2007 Haven 49 57 17 Stad 383 329 620 Buiten 897 851 577 Poort Hout Totaal 1329 1237 1214 Woningbouw Almere In 2008 was het totaal 924. De bezwaren zijn: A. Nieuwbouw Almere-Oost gaat niet door en dus wordt de HOV-busbaan niet uitgebreid van/ naar Almere. B. Drempelwaarde voor lightrail van 15000 reizigers nergens in zicht. C. Bouwproductie Almere blijft achter. D. In het verleden was er een busbaan tussen Almere en Utrecht maar is vervallen omdat deze niet rendabel was zie: http://bit.ly/aqowqP.	Het PIP maakt alleen de busbaan mogelijk tussen Hilversum en de A27. Een aansluiting richting Almere is een mogelijkheid. De indiener geeft verder aan dat de busbaan tussen Almere en Utrecht vervallen was omdat deze niet rendabel was. Wij nemen aan dat u hierbij doelt op lijn 150 (Snelwegbus). Deze is gestopt omdat de subsidie vanuit het Rijk werd stopgezet en er onvoldoende vervoerwaarde was om inzet van (gemeenschappelijke) provinciale of regionale middelen te rechtvaardigen. Ten aanzien van verrailing kunnen we aangeven dat in zijn algemeenheid verrailing inderdaad pas wordt overwogen bij meer dan 15.000 reizigers per dag. In het rapport "Besluitvorming voorkeurs tracé - uitkomsten nader onderzoek 2010" d.d. september 2010 van de Stuurgroep HOV in 't Gooi is geconcludeerd dat de vervoerwaarde (aantal reizigers per dag) vooralsnog onvoldoende is voor verrailing (p.45). De optie van verrailing is dus niet met stille trom vertrokken maar gelet op de vervoerprognoses (voorlopig) niet aan de orde. Er wordt in de bouwtekeningen rekening gehouden met vertrambaarheid in de toekomst. De nieuw te realiseren kunstwerken (bv onderdoorgang en flyover) voldoen aan dit uitgangspunt. De situatie bij het station en het wandelpad zal in de toekomst aangepast moeten worden indien besloten wordt het traject te verrailen.	Nee
42	40	Toekomstbestendigheid HOV in het Gooi kan niet als compensatie dienen voor een geflopte aanbesteding. HOV maakt al deel uit van de nieuwe concessie Gooi en Vechtstreek. En juist deze nieuwe concessie voor HOV heeft al bijgedragen aan de eerste OV kaalslag. De huidige OV basisvoorziening inclusief de OV taxi gaan teloor mede door HOV-achtige projecten met telematica investeringen. Nergens klinkt de roep van reizigers 'wij willen HOV'. Niemand die in een dieselbus Hoogwaardig Openbaar Vervoer herkent. Dat HOV in het Gooi onbeduidend is valt ook te lezen in het HOV eindrapport Lijnvoering en Vervoerwaarde waar staat: 'Voor het interlokale deel langs/over de A27 is de verwachting dat met de bestaande voor capaciteitsuitbreiding op het hoofdwegennet in 2020 de files op de A27 (nagenoeg) zijn opgelost. Aanleg van een vrije baan langs de A27 heeft dan ook praktisch geen meerwaarde. Het volstaat om het HOV de mogelijkheid te bieden om bij files gebruik te maken van de vluchtstrook'. De bezwaren zijn: A. Er is geen sprake van een gehele vrije busbaan en voldoet daarmee niet aan de randvoorwaarde. B. Indien de HOV-Busbaan wordt aangelegd is het niet duidelijk wat de prognose is. C. Geen financiële medewerking HOV in het Gooi van: • Provincie Utrecht • Gemeente Almere • Provincie Flevoland D. Verrailbaar tracé, Het tracé is niet verrailbaar. Het tracé beschreven in de Ontwerp-PIP is niet verrailbaar bij de gelijkvloerse kruising met het spoor.	A. Indiener stelt dat er niet wordt voldaan aan de randvoorwaarde van een gehele vrije busbaan. Wij veronderstellen dat de indiener daarmee doelt op de randvoorwaarden van R-net, waarvan de HOV bus onderdeel uitmaakt. R-net kent de volgende kwaliteitsaspecten: • Hoge frequentie • Hoge snelheid • Grote betrouwbaarheid • Veel comfort • Goed bereikbare en goed geoutilleerde haltes. Een vrijliggende busbaan over het gehele traject is geen randvoorwaarde voor R-net. Sinds 2011 rijdt de huidige buslijn 320 onder de R-net formule. De bus stroomt in de bebouwde kom van Hilversum al een stuk beter door dan een aantal jaar geleden vanwege een aantal doorstromingsmaatregelen die de gemeente Hilversum in de aanloop naar dit project al genomen heeft in het kader van het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum. Er blijft echter een groot verschil bestaan tussen de reistijden in - en buiten de spits. Dat maakt dat de bus onbetrouwbaar is en op dat punt niet voldoet aan de minimum eisen die R-net stelt. Het gevolg daarvan is dat deze lijn in zijn huidige vorm niet kan blijven bestaan: het niet voldoen aan R-netnormen heeft namelijk gevolgen voor de inzet van bijvoorbeeld materieel en ook frequentie waarin bussen rijden. Zie hiervoor ook bijlage 19 waarin met actuele cijfers de noodzaak voor een vrije busbaan onderbouwd wordt. B. Indiener vindt de prognose niet duidelijk. De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Door de verwachte toename van de mobiliteit, de komende jaren, zal het autoverkeer toenemen wat tot 'verstopping' van de stadscentra zal leiden. Slechtere bereikbaarheid van de stadscentra heeft economische impact. Bedrijven en winkels ondervinden hiervan de nadelige economische gevolgen. De aanleg van de vrije HOV busbaan vormt een bijdrage om de bereikbaarheid nu en in de toekomst te verbeteren. C. Indiener geeft aan dat er geen financiële medewerking is van de provincie Utrecht, Flevoland en de gemeente Almere. Deze constatering is correct. HOV in 't Gooi is namelijk een gezamenlijk regionaal project van de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren en de provincie Noord-Holland. D. Indiener stelt verder dat het tracé niet verraild kan worden. Ten aanzien van verrailing kunnen we aangeven dat in zijn algemeenheid verrailing pas wordt overwogen bij meer dan 15.000 reizigers per dag. De optie van verrailing is gelet op de vervoerprognoses (voorlopig) niet aan de orde. Er wordt in de bouwtekeningen wel rekening gehouden met vertrambaarheid in de toekomst. De nieuw te realiseren kunstwerken (bv onderdoorgang en flyover) voldoen aan dit uitgangspunt. De situatie bij het station en het Wandelpad zal in de toekomst aangepast moeten worden indien besloten wordt het traject te verrailen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	41	De kosten Al in 2010 waren de kosten niet op orde, uitgaven 116,1 miljoen euro. Inkomsten 96,6 miljoen euro. Alleen al voor de financiering van het ecoduct en het verplaatsen van de weg over Anna's Hoeve was in totaal 22,4 miljoen nodig, het leeuwendeel hiervan was niet financieel gedekt. Er is nu een overschrijding van de project kosten van 6,7 miljoen Euro voor de aanbestedingsprocedure, nergens staat beschreven of dit procedureel en wettelijk acceptabel is. De bezwaren zijn: Er is in de Ontwerp-PIP niet aangegeven of de huidige overschrijdingen procedureel en wettelijk acceptabel zijn. B. Onvolledige ramingen bij een grofmazig gepresenteerd project. C. Kostenmodulen voor bewonerswensen en wensen van bedrijven aan het beoogde tracé zijn niet opgenomen. D. Een kostenmodule samenhangend met het recht op planschade ontbreekt E. Het TerGooi Ziekenhuis zal zelf de kosten moeten dragen voor de aanleg van een busroute, dit is nog niet bevestigd. F. De kosten voor geplande verrailing zijn niet beschreven in de Ontwerp-PIP. G. De kosten voor bodemsanering zijn niet beschreven in de Ontwerp-PIP. H. Er is niet beschreven of de HOV met vrije HOV-busbaan duurder wordt dan de basisbus. I. Er is niet beschreven of er een spitstarief gelden. J. Prijskaartgaranties zijn niet beschikbaar K. Saneren gifgronden L. Bewonerswensen M. Bedrijven verplaatsen N. Planschade O. Grond aankoop P. Omleidingskosten, waaronder Oosterengweg, Wandelpad Q. Meerkosten lightrail 100 miljoen euro. R. Tunnelkosten voor toekomstige verrailing van de gelijkvloerse kruising bij het Wandelpad 15.1.11. Financiële risicoanalyse A. Een financiële risicoanalyse ontbreekt in de Ontwerp-PIP	De kosten van het project zijn gebaseerd op ramingen die tot stand komen op basis van de Standaard Systematiek Kostenramingen, ontwikkeld door het CROW. Deze methodiek houdt rekening met de fase waarin een project zich bevindt en daarmee de onzekerheden die het project kent. De zogenoemde 'kostenmodules' zijn al opgenomen in de financiële ramingen. De details van deze ramingen worden o.a. in verband met nog komende aanbestedingen niet openbaar gemaakt. Overigens is het wettelijk ook niet verplicht om deze gegevens kenbaar te maken in het kader van een ontwerp-PIP. Verrailing is geen onderdeel van het project, maar een ambitie voor de toekomst. De uitvoering is zodanig dat wel met verrailing rekening gehouden wordt.	Nee
42	42	Veiligheid Grofweg valt de inpasbaarheid in twee delen uiteen: In de bebouwde kom en daarbuiten. In de bebouwde kom van Huizen en Hilversum blijkt een HOV-busbaan in de praktijk niet haalbaar en de kwaliteit van de omgeving te schaden. Zo wordt de omgeving onveilig. Bijvoorbeeld door het kruisen van bussen met treinverkeer. Maar het is vooral risicoverhogend voor kwetsbare verkeersgroepen als fietsers en wandelaars. In Huizen wordt het oversteken op 'T Merk' gevaarlijk door de komst van een zesbaansweg: Vier voor het bestaande verkeer en nog twee extra voor de HOV. In Hilversum zal de bus een draai van de Schapenkamp over de Hoenderweg moeten maken en moet de HOV-bus zich mengen met het 'normale' verkeer. Dit kruispunt is nu al onoverzichtelijk, al het overig verkeer zal moeilijker kunnen doorstromen. Vooral passerende fietsers/voetgangers op de kruising vanuit de Beatrix-tunnel en de mensen die vanaf het Station richting Wandelpad gaan (o.a. naar de scholen ROC, HKU, ATC en bedrijven op het Arena-kantorenpark). De bewoners en bezoekers van de Entrada-woontorens en het Teleacgebouw die via hun eigen parkeergelegenheid de weg op willen draaien kruisen de HOV-busbaan, een allesbehalve veilige situatie. Wethouder van verkeer dhr. Boog heeft aangegeven dat tegenvallers binnen het project leiden tot versobering cq schrappen van onderdelen van het busbaantracé in Hilversum. Dit geeft geen vertrouwen in een veilige verkeersoplossing als bijdrage aan een goede inpassing en verbetering van de kwaliteit van de omgeving. De provincie weet uit de praktijk over de onveiligheid van de HOV mee te praten. Zo heeft zij naar aanleiding van enkele ernstige ongevallen in 2009 besloten onderzoek te doen naar de veiligheid van de vrije HOV-busbaan van de Zuidtangent. Een citaat uit het Veiligheidsrapport: Veiligheid	De HOV-baan kruist het spoor Hilversum – Utrecht gelijkvloers, via een beveiligde overweg (voorzien van spoorbomen), zodat de HOV-bus het treinverkeer veilig kan kruisen. De HOV-baan is verder afgeschermd van het openbaar gebied door middel van hekken. Zie ook de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, BKP, Posad d.d. december 2015, www.hov-gooi.nl). Ter plaatse van de entree van het Teleac-gebouw zijn waarschuwingslichten voorzien om kruisen van de HOV-baan mogelijk te maken. Bij de oversteek nabij het busstation Hilversum is een veilige kruising geborgd doordat een zogenaamd 'middeneiland' is voorzien, waarmee een (veilige) oversteek in 2 stappen mogelijk wordt. De kruising van de busbaan met de toegangsweg naar de in- en uitrit van de parkeergarage aan de Wilhelminastraat wordt verkeersveilig ingericht, zodat verkeer dat de parkeergarage wil in- en uitrijden dit op een veilige wijze kan doen. Zoals ook blijkt uit BKP wordt - om de veiligheid ter plaatse te garanderen - langs de HOV-busbaan een bufferzone gerealiseerd. Deze zone is aan beide zijden 2 m breed en zal worden voorzien van een lage vaste beplanting. Wat betreft de zienswijze ten aanzien van Huizen merken wij op dat het ontwerp PIP dat ter visie heeft gelegen t/m 21 januari 2016 betrekking heeft op de tracédelen Laren en Hilversum, en niet op het deel Huizen/Blaricum.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	43	Nut en noodzaak van de HOV-busbaan zijn onvoldoende aangetoond want: A. Het plan is gebaseerd op te oude gegevens uit 2009 B. Het plan wordt gepositioneerd vanwege tunnel Oosterengweg komt er een HOV-busbaan, niet omdat hij nodig is maar omdat Hilversum een tunnel krijgt. C. Het traject zou verrailbaar zijn, op basis van deze belofte hebben raadsleden ingestemd, het is echter onmogelijk het deel van het traject in Hilversum { stationsgebied } te verrailen D. *de overheid (zijnde college Hilversum) heeft haar besluit niet goed en logisch kunnen motiveren. E. Het algemeen belang voor de aanleg van een vrije busbaan HOV in het Gooi is niet aangetoond. Argumenten Op basis van bovenstaande bezwaren wordt op geen enkele wijze voldaan aan de gestelde randvoorwaarden voor de HOV-Busbaan Huizen-Hilversum.	A. Indiener geeft aan dat de vervoersonderzoeken ouder zijn dan 2 jaar en dat deze daardoor niet gebruikt hadden mogen worden. In beginsel kunnen echter ook onderzoeken die ouder zijn ten grondslag liggen aan besluiten. Van belang is immers of de gegevens nog actueel en bruikbaar zijn. Wij zijn van mening dat de gegevens nog actueel zijn. Naar aanleiding van uw zienswijze hebben we bijlage 1 (Exploitatie en Vervoerwaarde) aangepast, hierin wordt onderbouwd dat de gegevens nog steeds actueel zijn. B. De onderdoorgang Oosterengweg is ook noodzakelijk voor de aanleg van de busbaan. Zonder onderdoorgang zou het autoverkeer nog slechter doorstromen, doordat automobilisten dan niet alleen moeten wachten voor passerende treinen, maar ook voor passerende bussen. Een onderdoorgang borgt de verkeersdoorstroming en is veiliger, doordat geen gelijkvloerse spoor kruising meer nodig is voor het autoverkeer. C. Indiener stelt verder ten onrechte dat het trace niet verraild kan worden. Uitgangspunt voor het ontwerp van de HOV-baan is namelijk wel degelijk een toekomstige verrailbaarheid. De nieuw te realiseren kunstwerken (bv onderdoorgang en flyover) voldoen aan dit uitgangspunt. De situatie bij het station en het wandelpad zullen in de toekomst inderdaad aangepast moeten worden indien besloten wordt het traject te verrailen. Verrailing is daar niet onmogelijk, maar er zijn dan aanpassingen nodig (en investeringen) aan o.a. de Beatrixtunnel. D. De besluitvorming in de gemeenteraad van Hilversum maakt geen onderdeel uit van het voorliggende PIP. E. In de Plantoelichting van het PIP wordt ingegaan op het algemeen belang van de aanleg van de busbaan. Het belang voor de regio is groot. Het gaat om structurele verbetering in de bereikbaarheid. Bovenal gaat het om de toekomst van 't Gooi. De verwachting is namelijk dat door een toename van mobiliteit de verkeersdruk in de bebouwde kom van Hilversum alleen maar zal toenemen. Dit sluit aan bij recente Welvaart en Leefomgeving (WLO) scenario's van het Planbureau van de Leefomgeving (december 2015) die uitgaan van een toename van de personenmobiliteit. Dat geldt ten aanzien van autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen). Buslijn 320 zal straks als HOV-bus over het HOV-tracé met nieuwe infrastructuur rijden. De snelbus krijgt voorrang, rijdt deels over een vrije busbaan en kan over het nieuwe tracé vlot doorrijden. De snelbus kan hierdoor stipt volgens de dienstregeling rijden, waardoor de dienstregeling nog strakker kan worden gemaakt. Een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling leidt tot kortere wachttijden op de vertrekhalte en beperkt het risico op het missen van aansluitingen (en daarmee het risico op een langere reistijd). De HOV-bus vormt daarnaast een schakel in het regionale HOV-netwerk R-net en zorgt voor een snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere.	Nee
42	44	Draagvlak Bezwaren De provincie Flevoland draagt 0,0 miljoen bij. De gemeente Almere 0,0 miljoen. En de provincie Utrecht 0,0 miljoen, daarmee is aangetoond dat er geen provinciaal draagvlak bestaat voor de aanleg van HOV in het Gooi. Er zijn Petities opgezet ten aanzien van HOV in 't Gooi project. Groepen inwoners in onze regio die de plannen juist toejuichen zijn er niet. Als we als "draagvlak meter" naar de petities kijken op www.petities.nl zien we het volgende: Tegen de vrije busbaan Ondertekeningen: Totaal 4118 • Nee tegen een vrije busbaan door Huizen 804 • Petitie HOV oké, vrije busbaan NEE 584 • Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) busbaan Huizen en Hilversum 2730 Voor de vrij busbaan Ondertekeningen Totaal 2 • Vóór Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) 2 Echte visies en maatschappelijk draagvlak ontbreken. HOV met een lightrail zijn een loze belofte gebleken aangezien de huidige route niet verrailbaar is.	Wij zijn ons bewust van de tegenstand die het project teweegbrengt. Binnen de regio is er echter voldoende draagvlak. Wij hebben een bestuursovereenkomst afgesloten met 4 gemeenten uit de regio. De gemeenten waar dit PIP betrekking op heeft hebben aangegeven door te willen met het project. Voor ons is dit de aanleiding geweest om het ontwerp PIP ter inzage te leggen. Het project ligt niet in de provincie Flevoland en Utrecht. Bijdragen van zowel deze provincies en Almere liggen daarom niet voor de hand. Wij onderschrijven uw opmerking niet dat er geen voorstanders zijn voor ons project. Dagelijks reizen er veel mensen met het openbaar vervoer in de regio Gooi en Vecht. Zij hebben baat bij een snelle en betrouwbare verbinding tussen Huizen en Hilversum. De onderzoeken die uitgevoerd zijn ter onderbouwing van het PIP hebben aangetoond dat de busbaan inpasbaar is. Wij ontwerpen daarnaast de busbaan zodanig dat verrailing in de toekomst mogelijk blijft.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	45	Provinciale samenwerking voor HOV in het Gooi Volgens de provincie Noord-Holland is zijn de bijdragen van Flevoland, Almere en Utrecht 0,0 omdat HOV helemaal speelt op Noord-Hollands grondgebied. Echter op de website van het gewest Gooi en Vechtstreek kan men het volgende lezen. Onder het kopje 'Gewest en Hilversum willen afzonderlijke verkeersafspraken met Utrechtse overheden' Wij citeren: "S/nds 2007 werken het gewest en Hilversum samen met diverse Utrechtse overheden en Rijkswaterstaat in het Utrechts Verkeer en Vervoer Beraad aan een pakket die ook voor onze regio van belang kunnen zijn. Het gaat ons dan om de vervoersassen tussen het Gooi, Utrecht, Amersfoort en Almere. Dit heeft geleid tot een totaalpakket aan maatregelen, het z.g. VERDER pakket'. Eind juni heeft ons portefeuillehouderoverleg zich echter terughoudend uitgesproken over het concept pakket maatregelen. Zij hebben vastgesteld dat de voorgestelde maatregelen een te grote financiële bijdrage (max. €10 miljoen) voor gewest en Hilversum zouden vergen in verhouding tot het directe nut ervan voor onze regio. Vooral het ontbreken van een bijdrage aan het HOV-project Hilversum-Huizen, dat deels op Utrechts grondgebied (parallel aan de A27) moet worden aangelegd, wordt als een groot manco in het Utrechtse 'Verderpakket' beschouwd. Dit heeft geleid tot het standpunt om het voorgestelde totaalpakket en de financiering daarvan niet te aanvaarden. Omdat de vervoersrelaties met de Utrechtse regio belangrijk zijn en onze aandacht blijven vergen, willen de portefeuillehouders de samenwerking met de Utrechtse overheden wel voortzetten, maar dan op basis van enkele projecten die voor het Gooi en Utrecht gezamenlijk voldoende belang hebben. Voorgesteld wordt om daarbij ook de provincie Noord-Holland te betrekken. Hierover kunnen dan komend najaar concrete uitvoeringsafspraken worden gemaakt." Argumenten Draagvlak voor dit project is na een proces van 10 jaar plannen maken nog altijd niet aange-toond.	Zie onze beantwoording onder 42.24	Nee
44	1	Uitvoering van deelproject 6- Tunnel Oosterengweg- binnen het project HOV Het Gooi levert praktische problemen en overlast op in onze situatie. Als bewoners van de Oosterengweg komt het project tot vlak voor onze gevels in onze voortuinen; op 80 cm. uit de gevel komt een vier meter hoog, donker scherm te staan voor zeer lange tijd. De ingrijpende werkzaamheden vinden op korte afstand van onze woningen plaats. Tijdens de bouw qua overlast valt te denken aan geluid, stof, trilling, onzekerheid over de draagkracht van het huis, ontbreken van daglicht, slechte bereikbaarheid, omvallen bouw materieel (Alphen a/d Rijn), onveilig gevoel, verplaatsen allerlei nutsaken, nachtarbeid en meer. Dit is een grote aanslag op het woon- en leefgenot tijdens de realisatie van het project! Uit onderzoek blijkt dat zo'n groot infrastructureel project binnen minimale ruimte en tijd altijd meer impact heeft dan we kunnen voorzien (noord zuid lijn A'dam). Er is bij ons nog niemand geweest die een inschatting heeft gemaakt van de te verwachten problemen qua draagkracht van het huis welke op staal is gefundeerd! Verzoeken hiertoe werden categorisch geweigerd.	Het is onvermijdelijk dat enige vorm van overlast ontstaat tijdens de bouw van de onderdoorgang, met name voor de bewoners van de woningen dicht bij de toekomstige onderdoorgang Oosterengweg. Langs de tunnelbak is een spatscherm voorzien dat de overlast dient te beperken. Dit spatscherm heeft een hoogte van 2 verdiepingen. Het scherm is bedoeld om modder e.d. op te vangen tijdens het graven van de diepwand-geul, zodat de modder niet tegen de gevels van de woningen komt. Het spatscherm blijft niet maanden op dezelfde plek staan, maar kan wanneer het graven van de diepwand is afgerond worden verwijderd. Het spatscherm hoeft geen daglicht tegen te houden. Binnen het project is veel aandacht voor de situatie van de bewoners van de woningen dicht bij de toekomstige onderdoorgang. Het genoemde verzoek ten aanzien van de woning van indiener is ons niet bekend, maar deze kwestie zal door de omgevingsmanager worden opgepakt binnen de gesprekken die met indiener worden gevoerd.	Nee
44	2	Na de bouw hebben we door de trechtervorm van de tunnel overlast van bundeling van uitstoot van voertuigemissies en geluid bij de tunnelmond.	We hebben in het akoestisch onderzoek (bijlage 2 in de toelichting) rekening gehouden met reflecties in de tunnelmonden. Uit de berekeningen blijkt echter dat er geen sprake zal zijn van een significante toename van geluid ten opzichte van de huidige geluidbelasting ter hoogte van de woningen bij de tunnelmonden. De luchtwaliteit ter plaatse van de tunnelmonden neemt af echter er worden geen grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit overschreden	Nee
44	3	Ook de ontsluiting van langzaam en snelverkeer zorgt voor onveilige situaties. De parallelwegen zullen aanleiding geven tot oneigenlijk gebruik en sluipverkeer. Dit is niet gewenst. Dit zijn onze zorgen en we hopen dat u deze meer dan serieus neemt en hopen van u te horen!	Wij begrijpen uw zorgen. In het ontwerp is zeker rekening gehouden met scheiding van de langzaam en snelle verkeersstromen. De scheiding wordt nog strikter doorgevoerd dan in de huidige situatie het geval is. Het fietsverkeer gaat namelijk apart van het autoverkeer door de tunnel. Ook op maaiveldniveau worden de verkeersstromen zoveel mogelijk gescheiden. Scheiding van verkeersstromen en het voorkomen van onveilige situaties is ook de reden dat gekozen is voor een nieuwe ontsluitingsroute van het Venetapark.	Nee
45	1	Hier een aantal punten die mij zorgen baren. De bereikbaarheid van de motorzaak bij de nieuwe situatie gaat straks via een weg waar de auto een bezoeker is, deze weg word zo smal dat het wachten is, op een aanrijding met een fietser of voetganger. Vanaf de punt van de showroom naar de tunnel toe is niet meer dan 3 meter. dit is een schatting aangezien de tekening van u geen afmetingen laat zien.	De eindsituatie rondom de onderdoorgang Oosterengweg is aangegeven in het Beeldkwaliteitsplan (BKP, Posad d.d. december 2015), waar de inpassing van de onderdoorgang in relatie tot de overige infrastructuur en het lokale stratenpatroon is uitgewerkt en vastgelegd. De afstand van de showroom van de motorzaak tot aan de onderdoorgang is ca. 6,5 m, bestaande uit een stoep van ca. 2,5 m en een rijweg van ca. 4 m breed.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
45	2	Mijn angst is, dat na enkele verkeersongevallen, de gemeente gaat zeggen, de auto en motorfiets worden verbannen, dan word de bereikbaarheid een zoektocht voor iemand die even langs wil komen.	De eindsituatie rondom de onderdoorgang Oosterengweg is aangegeven in het Beeldkwaliteitsplan (BKP, Posad d.d. december 2015, www.hovgooi.nl), waar de inpassing van de onderdoorgang in relatie tot de overige infrastructuur en het lokale stratenpatroon in overleg met de gemeente is uitgewerkt en vastgelegd. De parallelweg is geschikt voor personenauto's en langzaam verkeer. Het PIP legt ter plaatse de bestemming verkeer vast. Er is geen reden om aan te nemen dat de weg in de toekomst niet meer toegankelijk zal zijn voor motorvoertuigen. Zie ook bijlage 23 notitie zichtbaarheid en bruikbaarheid.	Nee
45	3	De aanloop is nu groot, hieruit komen regelmatig verkopen uit voort, natuurlijk de mensen die gericht zoeken die komen er wel, maar er is ook een grootte groep die even langs komen uit nieuwsgierigheid. Het publiek zoekt een zaak die toegankelijk is, ik voel mij dan ook als eigenaar van de motorzaak in de nieuwe situatie erg benadeeld. Dan speelt er nog iets, de omliggende bedrijven willen graag weg of naar een andere plek of geld. U koopt de grond met gebouwen u zult er dan waarschijnlijk huizen en flats gaan bouwen. Ik zit dan met mijn motozaak midden in een woongebied, nou dan word het wachten op problemen van mensen die menen last te hebben van geluidsoverlast, in dit soort situaties is een bedrijf altijd de dupe. Dan heb ik nog een punt als eigenaar van het gebouw. Het gebouw hebben mijn vrouw en ik gekocht met het idee een goed bereikbare locatie te hebben aan de doorgaande weg zoals nu. De ligging nu is die van een A locatie.	Indiener kan na vaststelling van het PIP een planschadeclaim indienen, mocht indiener van oordeel zijn dat sprake is van schade als gevolg van de realisatie van de HOV-baan. Voor planschade kan een tegemoetkoming worden aangevraagd op basis van de verordening Planschade Noord-Holland. Overigens is planschade altijd een tegemoetkoming en niet een volledige schadeloosstelling. Verder kennen wij de Regeling Nadeelcompensatie; schade die voortvloeit uit het handelen van de provincie kan voor vergoeding in aanmerking komen. Verantwoordelijkheid voor eventuele bouwschade of onrechtmatige daad schade anderzins ligt bij de aannemer.	Nee
45	4	Dit is toch wel mijn grootste zorg daar ik in de voorbije jaren de voordelen hiervan gemerkt heb. Wij werken hier heel erg hard om het gebouw af te betalen en te onderhouden. Jullie mogen hier niet aan voorbij gaan wij hebben niet om die verandering gevraagd. Het is ons gewoon even mede gedeeld. De bereikbaarheid van het pand staat straks niet meer in verhouding zoals het nu is, en de zichtbaarheid van het gebouw is straks helemaal weg. Dit kunnen jullie ons niet aandoen en wij vinden dan ook dat U contact moet opnemen met ons, om mee te denken over een passende oplossing	Als project streven we ernaar om bewoners en bedrijven bereikbaar te houden tijdens de bouw-fase en daarna. In bijlage 23 vind u meer informatie over de bereikbaarheid tijdens en na de bouw. De situatie van uw bedrijf is ons bekend en we zijn hierover in gesprek met u.	Nee
46	1	De plannen zijn dat het aantal treinen Hilversum-Utrecht fors omhoog gaat: Dat betekent dat er meer bussen moeten stoppen voor een aankomende trein. De geplande reistijd van die bussen gaat daardoor met enkele minuten omhoog. Tot nu toe is een groot deel van het plan gebaseerd geweest op de aanname dat de bussen via de busbaan veel sneller zouden rijden dan nu. Dat blijkt door allerlei andere maatregelen niet te kloppen. Nu wordt er opeens meer aandacht besteed aan betrouwbaarheid van de bussen. Maar welke betrouwbaarheid bedoelt u in de stukken: dat de bussen niet uitvallen of dat ze korter onderweg zijn?	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Door de verwachte toename van de mobiliteit, de komende jaren, zal het autoverkeer toenemen wat tot 'verstopping' van de stadscentra zal leiden. Slechtere bereikbaarheid van de stadcentra heeft economische impact. Bedrijven en winkels ondervinden hiervan de nadelige economische gevolgen. De aanleg van de vrije HOV busbaan vormt een bijdrage om de bereikbaarheid nu en in de toekomst te verbeteren. Indiener geeft aan dat bussen moeten stoppen voor aankomende treinen en verwacht dat de reistijd daardoor enkele minuten omhoog zal gaan. Onderzoek heeft aangetoond dat de overweg maximaal een kwartier per uur gesloten zal zijn. In het onderzoek vervoerswaarde en exploitatie (bijlage 1) is al rekening gehouden met het opvoeren van de frequentie van de treinen. De maximale wachttijd zal 1,5 minuut bedragen, dit zal voor een gering aantal bussen gelden en heeft hierdoor beperkte invloed op de reistijd. De indiener vraagt zich af wat wordt bedoeld met betrouwbaarheid: Buslijn 320 zal straks als HOV-bus over het HOV-tracé met nieuwe infrastructuur rijden. De snelbus krijgt voorrang, rijdt deels over een vrije busbaan en kan over het nieuwe tracé vlot doorrijden. De snelbus kan hierdoor stipt volgens de dienstregeling rijden, waardoor de dienstregeling nog strakker kan worden gemaakt. Een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling leidt tot kortere wachttijden op de vertrekhalte en beperkt het risico op het missen van aansluitingen (en daarmee het risico op een langere reistijd). De HOV-bus vormt daarnaast een schakel in het regionale HOV-netwerk R-net en zorgt voor een snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere.	Nee
46	2	Ik heb nergens in de plannen resultaten van recente (= minder dan 2 jaar oude) onderzoeken gevonden naar reizigersaantallen, naar rijtijden van de bussen, naar financiële situatie van de HOV bussen etc. Nergens vind ik terug wat al de verwachte kosten zijn voor het project en wat de te verwachte opbrengsten zijn uit 'kaartverkoop'. Wat gaat er gebeuren als de uiteindelijke opbrengsten tegenvallen, zo tegenvallen dat het laten rijden van al die bussen met te weinig passagiers heel veel meer geld gaat kosten dan het opbrengt? Wie gaat dat bijbetalen, de gemeenten of de provincie. Ik zie dat nergens meegenomen in uw begroting. Dat is tegen het zorgvuldigheidsbeginsel. Ik zie overigens nergens een goede financiële risicoanalyse in de plannen. Waarom niet? (Dat de reizigersaantallen zullen dalen is al wel duidelijk omdat de verbinding voor de grootste groep reizigers vanuit Huizen, namelijk de mensen die bij Sportpark uitstappen, de helft van hun verbindingen kwijt zijn en er meer voor gaan betalen. Velen zullen dus de keuze maken een andere vorm van vervoer te nemen.	In bijlage 1 vindt u het onderzoek naar exploitatie- en vervoerswaarde van het bustrace. Hier vindt u rijtijden, reizigersaantallen en frequentie van de HOV bussen. Het taakstellend budget voor het project HOV in 't Gooi is vastgesteld op € 107,3 miljoen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
46	3	Wat gaat er gebeuren als de uiteindelijke opbrengsten tegenvallen, zo tegenvallen dat het laten rijden van al die bussen met te weinig passagiers heel veel meer geld gaat kosten dan het opbrengt? Wie gaat dat bijbetalen, de gemeenten of de provincie. Ik zie dat nergens meegenomen in uw begroting. Dat is tegen het zorgvuldigheidsbeginsel.	Wij zijn van mening dat aan de eisen van het zorgvuldigheidsbeginsel wordt voldaan. Het Ontwerp PIP is tot stand gekomen na uitgebreid onderzoek en uitgebreide consultatie van belanghebbende partijen binnen het onderzoeksgebied. Het HOV-project zorgt dat de dienstregeling efficiënter kan worden uitgevoerd. Dat bespaart kosten. Tegelijkertijd zullen de inkomsten stijgen vanwege een toename van het aantal reizigers. In de huidige situatie is de kostendekkingsgraad van R-netlijn 320 50% (de helft van de kosten worden gedekt uit de reizigersopbrengsten). In vergelijking met andere buslijnen is dit al een goede kostendekkingsgraad. U geeft aan dat er informatie ontbreekt ten aanzien van mogelijk tegenvallende opbrengsten. De investeringskosten van de HOV staan echter los van de exploitatie. De investeringskosten worden bekostigd uit provinciaal en gemeentelijke budget. De exploitatiegelden komen uit de Brede Doelen uitkering, dit zijn middelen die de provincie jaarlijks van het Rijk ontvangt. De provincie schrijft de vervoerder ('concessiehouder') vervolgens uitsluitend het zogenoemde 'Kernet' voor. Dat betekent dat de HOV (huidige lijn 320) en goed bezette buslijnen (de zogeheten 'stroomlijnen') precies worden voorgeschreven. De vervoerder heeft daarnaast de vrijheid om OV in te zetten daar waar vraag is. In 2019 zal de concessie Gooi en Vechtstreek opnieuw worden aanbesteed (er is een mogelijkheid van verlenging van de concessie tot 2 jaar) om vervolgens eind 2019 van start te gaan. Voorafgaand aan de nieuwe aanbesteding zal er onderzoek worden gedaan naar de vervoersbehoeften in het gebied.	Nee
46	4	De buspassagier is van dit HOV plan de dupe: de rijtijd van de bus is misschien iets korter in de spits voor de paar reizigers die vanuit Huizen naar het station Hilversum willen, maar de totale reistijd van de buspassagier is langer omdat veel haltes geschrapt worden. Dit is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel. U moet de burgers (en de busreizigers) eerlijke, kloppende informatie geven hier hierover, en niet komen met verouderde aannames en mooie verhalen. Waarom vind ik nergens in dit plan dat de verbinding van Huizen naar sportpark héél veel slechter wordt. De medewerkers van de bedrijven daar, de vele scholieren van het ATC en ROC en de reizigers die verder willen met de trein naar Utrecht zijn hiervan echt de dupe. Want nu hebben ze heel vaak een rechtstreekse bus van Huizen naar sportpark. Met de busbaan hebben ze nog maar de helft daarvan, of moeten ze overstappen en wachten bij halte ziekenhuis.	Er is geen sprake van een slechtere verbinding qua reistijd, maar verbindingen worden wel anders. In de HOV-plannen is voorzien dat bussen van de verbinding Almere – Hilversum en enkele spitsbussen tussen Huizen en Hilversum ter hoogte van het ziekenhuis de HOV baan verlaten en de aftakking gebruiken om via de ingang van het ziekenhuis (halte Tergooi) naar het Arenapark te rijden. Daarmee beschikken reizigers uit Almere, Huizen, Blaricum en Eemnes via lijn 101 met de toevoegende spitsritten van lijn 320/toekomstige HOV over een goede verbinding met het ziekenhuis en Hilversum Sportpark. Deze optie kan in de spitsuren 10 keer per uur gebruikt worden. De reistijd Huizen - Hilversum Sportpark bedraagt 28,5 minuut. Dit is 4,5 minuut sneller dan de referentiesituatie (situatie zonder HOV in 2020, zie bijlage 1). Daarbij zal in 2019 een nieuwe concessie Gooi en Vechtstreek van start gaan. De provincie schrijft de vervoerder ('concessiehouder') uitsluitend het zogenoemde 'Kernet' voor. Dat betekent dat de HOV (huidige lijn 320) en goed bezette buslijnen (de zogeheten 'stroomlijnen') precies worden voorgeschreven. De vervoerder heeft daarnaast de vrijheid om aan te geven hoe hij het resterende budget in wil zetten op gebieden waar vraag is. In 2019 zal de concessie Gooi en Vechtstreek opnieuw worden aanbesteed om vervolgens eind 2019 van start te gaan. Er is een mogelijkheid van verlenging tot maximaal 2 jaar van de huidige concessie. Voorafgaand aan de nieuwe aanbesteding zal er onderzoek worden gedaan naar de vervoersbehoeften in het gebied.	Nee
46	5	De 'kaartjes' voor de busbaan worden duurder dan de reguliere verbinding. Dat betekent dat de scholieren naar het ROC, de medewerkers van de bedrijven bij het Arenapark en de reizigers die door willen met de trein naar Utrecht, veel meer geld kwijt zijn terwijl het aantal verbindingen per uur sterk verminderd t.o.v. de huidige situatie. Zijn deze reizigers hier al over geïnformeerd? Dat moet wel, volgens het zorgvuldigheidsprincipe en goed openbaar bestuur, maar ik heb het nog nergens terug kunnen vinden in uw plannen.	De reiziger betaalt per kilometer. De concessieverlener (vervoerder) bepaalt per jaar wat het kilometertarief is. Als de reis in kilometers niet langer wordt, zal de reiziger ook niet meer gaan betalen. Het kan natuurlijk zijn dat individuele reizigers duurder uit zijn, doordat er minder haltes in het HOV zullen zijn dan nu het geval is. Maar dan praten we over centen en niet over euro's per rit. Overigens heeft deze zelfde discussie gewoed toen de Zuidtangent in 2001 ging rijden. Reizigers dachten dat een "luxere" busverbinding automatisch duurder zou zijn.	Nee
46	6	De mensen zoals ik die aangewezen zijn op busvervoer kunnen met het HOV's avonds en in het weekend veel slechter naar het ziekenhuis reizen dan nu het geval is. Als de HOV er komt, komt lijn 3 te vervallen en die rijdt nu altijd zeer frequent. Als iemand straks met de HOV naar het ziekenhuis moet, is hij dus duurder af (omdat de kaartjes duurder worden) en er rijden veel minder bussen per uur daarheen. Waarom wordt dit nergens vermeld? Dat is toch niet zorgvuldig.	Reizigers uit Almere, Huizen, Blaricum en Eemnes zullen via de lijn 101 met de toevoegende spitsritten van lijn 320/toekomstige HOV over een goede verbinding met het ziekenhuis en Hilversum Sportpark beschikken. Er komt een halte voor het nieuwe Tergooi ziekenhuis en de bussen die van de aftakking gebruik maken zullen de halte voor het Sportpark aandoen. Bij de start van de nieuwe aanbesteding (eind 2019) zal bekend zijn wat het buslijnnet en de frequentie gaat worden van de bussen die het ziekenhuis aandoen. Tot die tijd zal buslijn 3 in ieder geval blijven rijden.	Nee
46	7	De busbaan komt langs de spoorlijn naar Amersfoort waar in de toekomst dubbel zo veel "chloortreinen" gaan rijden vanwege gepland onderhoud aan de Betuwelijn. Hoe kan de veiligheid gegarandeerd worden voor aanwonenden/buspassagiers o.b.v. het groepsbeginsel? Waarom vind ik hierover niets terug in de plannen.	Ten aanzien van het onderdeel externe veiligheid hebben we voldaan aan de wettelijke verplichtingen. De busbaan is geen (beperkt) kwetsbaar object. Toetsing aan het plaatsgebonden risico en groepsrisico is zodoende niet noodzakelijk.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
46	8	Op de impressie van de situatie naast de Entradatorens staat een stoep, fietspad, busbaan en weer een stoep aangegeven, met wat beplanting. Maar er is nergens rekening mee gehouden met de hoogteverschillen die er nu zijn. De Entradatorens en de kantoorgebouwen, en daarmee de stoep voor hun deur, zijn minstens een meter hoger dan het huidige wegdek met parkeerplaatsen. Dat kon twee jaar geleden niet op één hoogte gebracht worden omdat het dak van de daaronder gelegen parkeergarage dat niet aankan. Hoe gaan ze dit oplossen? Ik kom het in de tekeningen en in de tekst niet tegen en de medewerkers van de voorlichtingsbijeenkomst op 13 januari konden ons ook niet informeren hierover, sterker nog., die kenden het probleem niet eens. Waar komt het extra geld daarvoor vandaan? Ik kom het nergens tegen.	In het ontwerpproces van het project HOV in 't Gooi is veel aandacht geweest voor de ruimtelijke inpassing waarbij tevens rekening is gehouden met de aanwezige hoogteverschillen. Zoals ook in aangegeven in de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan) is het voorplan het vlak tussen het kantoorgebouw van Teleac en de woongebouwen van Entrada (dat aflopend is in de huidige situatie) recht te leggen, waardoor de veiligheid en het comfort van de busbaan aanzienlijk verbeteren. Door deze wijziging in het profiel sluit de Wilhelminastraat in hoogte aan op het dek tussen de gebouwen van Entrada. Dit maakt de ruimte visueel en functioneel ruimer. De effecten die de aanleg van de HOV busbaan heeft op de constructie van de parkeergarage worden momenteel door het project inzichtelijk gemaakt. Naar verwachting is de constructie van de parkeergarage niet sterk genoeg voor de hierboven beschreven inrichting. De uiteindelijke inrichting ter plaatse zal afhankelijk zijn van wat rekenkundig mogelijk is.	Nee
46	9	Veiligheid fietsers en bezoekers UWV gegarandeerd bij oversteken busbaan t.h.v. UWV-gebouw/stationsgebouw: Nergens in de tekeningen en in de beschrijvingen staat goed aangegeven hoe de treinreizigers de busbaan kunnen oversteken om hun fiets neer te zetten in de rekken tussen Stationsgebouw en Werkpleingebouw. De vele, vaak gehandicapte, bezoekers van het Sociaal Plein/ Werkplein/UWV kunnen nauwelijks bij het gebouw komen, hoe wordt hun veiligheid gewaarborgd, zeker nu de overheid verplicht stelt dat alle (openbare) gebouwen goed toegankelijk moeten zijn voor minder validen? Zijn de extra kosten daarvoor begroot? Ik vind ze nergens terug.	Het project HOV in 't Gooi zal er voor zorgdragen dat alle kruisingen met de busbaan veilig worden ingericht. Zoals ook blijkt uit de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, BKP, Posad, www.hovgooi.nl) is bij de inrichting van de zone stationsgebied-Wandelpad met name veel aandacht besteed aan de inpassing van de routing van wandelaar en fietser. Aan beide zijden van de busbaan wordt een verbinding voor voetgangers gerealiseerd en tevens een fietspad in twee richtingen aan de zijde van Entrada. Om de veiligheid ter plaatse van de busbaan te garanderen komt aan beide zijden van de busbaan een bufferzone van 2 m.	Nee
46	10	Hoeveel geld is er opzij gezet voor planschade? Dat is nergens te vinden. Bedrijven en huizen van de bewoners van o.a. het Wandelpad (naar ook Oude Amersfoortseweg, Oosterengweg, Mussenstraat etc.) worden minder waard door de busbaan die overlast gaat veroorzaken (geluids-overlast, fijnstof, meer trillingen, visuele overlast).	In hoofdstuk 6 van de toelichting bij het PIP is de economische uitvoerbaarheid van het plan aangegeven. Tevens is hier aangegeven dat er reeds rekening is gehouden met een tegemoetkoming in de planschade.	Nee
46	11	Communicatie niet juist: er is sprake van onbehoorlijk bestuur: Volgens het zorgvuldigheidsbeginsel zouden omwonenden en belanghebbenden goed geïnformeerd worden. De eerste voorlichtingsavond over het PIP is slechts twee weken voor de termijn van indienen van een zienswijze daarop. Dat is een veel te kort termijn. Ook waren de daar aanwezige medewerkers van het HOV niet op de hoogte van de zaken. Dit is ook onzorgvuldigheid van bestuur. Zij konden geen gedetailleerde plannen laten zien, hadden geen gedetailleerde begroting en ze waren niet op de hoogte van de huidige situatie langs het Wandelpad en de Wilhelminastraat en de Oosterengweg. De medewerkers en de plannen geven nergens aan hoe hoog het hekwerk van de busbaan wordt langs het Wandelpad en de Wilhelminastraat, t.o.v. de hoogte van het (huidige) wegdek. We hebben als buurt bij de bijeenkomsten vaak laten weten dat wij open hekken (max. 1.80 m hoog) willen met heder a.o.i.d. er tegenaan, maar nergens zien we dat in de plannen terugkomen. Wat zijn die mondelinge beloften dan waard? Dat klopt ook niet volgens het zorgvuldigheidsbeginsel.	We hechten er veel belang bij dat de omgeving betrokken is bij het project. De periode van terinzage legging heeft plaatsgevonden vanaf 11 december 2015 tot en met 21 januari 2016. Gedurende deze termijn bestond de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. De kerstvakantie viel precies in de terinzage periode. Om belanghebbenden zo goed mogelijk te informeren zijn we voorafgaand aan de terinzage legging al gestart met extra communicatie, zoals een persbericht op 1 december, aankondigingen in de huis-aan-huisbladen, nieuwsberichten op de websites van het project en de deelnemende gemeenten, een extra digitale nieuwsbrief vanuit het project, twitter berichten, persgesprekken met bestuurders en extra inloopspreekuren op het projectbureau. Na de feestdagen zijn er twee inloopavonden georganiseerd op donderdag 7 januari en woensdag 13 februari, waar belanghebbenden/omwonenden met medewerkers van het project in gesprek konden gaan. Het project HOV in 't Gooi kent een lange looptijd en vraagt om verschillend expertise, waardoor personele wijzigingen in de organisatie optreden. Dat wil echter niet zeggen dat de projectleden niet op de hoogte zijn van de situatie in het gebied langs het trace. Momenteel zijn we in gesprek met de voorzitter van de bewonersvereniging Klein Rome om ervoor te zorgen dat u en uw medebewoners van de informatie worden voorzien. Daarbij kunnen we tevens uw wensen mbt de hekwerken bespreken.	Nee
46	12	Er is sprake van geweest dat de hulpdiensten misschien ook van de busbaan gebruik zouden mogen maken (voor situaties die niets met de HOV te maken hebben dus). Klopt dat? Ik vind hierover niets terug in uw plannen. Ik wil graag zwart-op-wit dat dat niet de bedoeling is. Ik vind ook niet terug wat er gaat gebeuren als de hulpdiensten er wél gebruik van gaan maken. Wat wordt er dan gedaan voor de omwonenden en passanten om de overlast van gillende sirenes e.d. tegen te gaan? Is dat begroot in uw plannen. Ik zie het nergens terug. Ook zie ik niet terug in de plannen hoe die hulpdiensten dan vanaf de busbaan verder moeten als ze bij station Hilversum uitkomen met hoge snelheid en gillende sirenes.	Het klopt dat de HOV-baan ook gebruik zal kunnen worden door de nood- en hulpdiensten, in geval van calamiteiten. De busbaan is echter alleen toegankelijk vanaf het busstation in Hilversum, vanaf de A27 en waar de busbaan de Weg over Anna's Hoeve kruist (ter hoogte van de Gooyersgracht), niet op tussengelegen punten. Vanaf beide locaties gaan de nood- en hulpdiensten op in het ter plaatse rijdende verkeer, zoals de nood- en hulpdiensten zich nu ook door het verkeer bewegen.	Nee
46	13	Ik vind nergens in de plannen wat de maximale snelheid van de bussen is langs het Wandelpad en bij de Wilhelminastraat. Staat dat ergens beschreven? Is het mogelijk dat op 30 km per uur te houden op dit smalle stukje vanwege de toch al hoge geluidsoverlast van de treinen?	Op het busbaantraject tussen het busstation in Hilversum tot aan de overweg (spoorlijn Hilversum - Utrecht) - dit betreft onder meer het Wandelpad en de Wilhelminastraat) geldt als maximale snelheid 30 km/uur.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
46	14	Er wordt gemeld in de HOV-folder van januari 2016: Het Wandelpad wordt een langgerekte openbare ruimte met veel kwaliteit voor passanten en omwonenden." Maar nergens staat uitgelegd wat dat betekent: er wordt t.o.v. de huidige situatie niet verbeterd. Er komen geen extra parkeerplaatsen voor de buurt bij, er gaan er maar liefst 250 verloren. Silverpoint kan een wellicht de Q-park gebruikers helpen, maar de Entrada-bewoners en politiemedewerkers zullen toch de auto bij ons in de buurt gaan parkeren omdat de huidige parkeerplaatsen gaan verdwijnen en er in de omgeving geen andere parkeerplaatsen zijn. Hilversum was daar al naar op zoek, maar heeft niet voor niets jaren geleden de speciale parkeerplaats voor de politie aangelegd op het kleine stukje groen dat onze buurt rijk was. Ik zie in de plannen nergens een oplossing daarvoor.	De impressies in paragraaf 2.7 van de toelichting op het ontwerp PIP tonen hoe het Wandelpad er in de toekomstige situatie uit komt te zien. Langs het Wandelpad worden door het project nieuwe openbare parkeerplaatsen gecreëerd (conform de huidige plannen gaat het om 16 parkeerplaatsen). Uit de parkeerbalans van de gemeente Hilversum blijkt dat in het centrum van de stad voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is om het vervallen van de door u genoemde parkeerplaatsen op te vangen in het bestaande parkeerareaal. Ook wanneer rekening wordt gehouden met toekomstige ontwikkelingen is er voldoende parkeercapaciteit beschikbaar in het centrum van Hilversum. De parkeerplaatsen langs het Wandelpad die door het project komen te vervallen, zijn niet-openbare, met slagbomen afgesloten parkeerplaatsen; 87 parkeerplaatsen behoren tot het P+R-terrein van NS (deze parkeerplaatsen worden niet/nauwelijks gebruikt) en 107 parkeerplaatsen worden momenteel gebruikt door de politie. Met zowel de NS als de politie worden afspraken gemaakt over het vervallen van deze 194 parkeerplaatsen en het verplaatsen van deze parkeergelegenheid naar een alternatieve locatie (zijnde een parkeergarage in het centrum van de stad, niet de betreffende woonwijk). Langs het Wandelpad worden door het project nieuwe openbare parkeerplaatsen gecreëerd (conform de huidige plannen gaat het om 16 parkeerplaatsen). Netto komen er hiedoor meer openbare parkeerplaatsen bij langs het Wandelpad dan er verdwijnen.	Nee
46	15	Er komt nauwelijks groen bij t.o.v. van de huidige situatie en de verkeersveiligheid wordt er ook niet door verbeterd. Wat verbetert er dan wel? Nergens staat wat er effectief beter wordt voor bewoners en passanten. Bewoners uit de buurt kunnen nu rustig op de lege parkeerplaatsen van Q-park lopen en hun kleine kinderen naar de treinen laten kijken en hun kinderen of hond even laten uitrennen. Dat komt te verdwijnen, dus dat is een grote verslechtering voor de buurtbewoners en passanten. Ik zie dat nergens gemeld.	Zoals blijkt uit de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, BKP, Posad, www.hovgooi.nl) was een van de uitgangspunten voor het ontwerp een afscheiding tussen het Wandelpad en de busbaan die het zicht vanuit de woningen op de bussen zoveel mogelijk beperkt en die een groene uitstraling biedt met extra kleur door bloemrijke beplanting. De voorziene afscherming betreft een hekwerk van 2,5 meter hoog, bestaande uit lamellen van cortenstaal als dragende constructie met daartussen een gaaswerk begroeid met een mengsel van groene klimplanten. Tegen deze groene vlakken komt lagere beplanting. Op nader te bepalen punten kunnen doorzichten worden gemaakt worden. Zie voor enkele impressies van de toekomstige situatie het BKP.	Nee
46	16	Ik zie nergens in de plannen recente cijfers en goede recente redenen die aangeven waarom de busbaan er zou moeten komen. De cijfers zijn zwaar verouderd en dat mag niet: volgens de regels moeten de onderzoeksgegevens gebruikt in een PIP recent zijn, maximaal 2 jaar oud. Ook de redenen waarom er een busbaan zou moeten komen zijn nu al achterhaald door de werkelijkheid. Het grootste deel van de bewoners van de betrokken gemeenten zijn tegen de plannen en tegen het uitgeven van zo veel geld voor één buslijn die nu al prima voorzien wordt en die met de nieuwe busbaan er nauwelijks beter van wordt.	Als de overheid een besluit neemt dat gebaseerd is op gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar, zijn die in principe bruikbaar en handelt een overheid niet onzorgvuldig. Er is echter niet uitgesloten dat een bestuursorgaan bij het nemen van een besluit gebruik maakt van gegevens en onderzoeken die wel ouder zijn dan 2 jaar. Als een overheid dat doet, dan vereisen het zorgvuldigheids- en motiveringsbeginsel dat nader wordt gemotiveerd waarom die gegevens nog altijd actueel zijn (verzwaring van de motiveringsplicht). Wij zijn van mening dat de gegevens die gebruikt zijn ter onderbouwing van nut en noodzaak nog altijd actueel zijn. In het rapport bijlage 1 Exploitatie en Vervoerwaarde is inderdaad 2010 als uitgangssituatie gebruikt. Maar relevant is vooral de vergelijking die in het rapport gemaakt wordt tussen de toekomstige situatie in 2020 met HOV en de toekomstige situatie in 2020 zonder HOV in 't Gooi. Naar aanleiding van uw zienswijze hebben we bijlage 1: rapport exploitatie- en vervoerswaarde, verduidelijkt met als basis dezelfde onderzoeksgegevens maar duidelijker opgeschreven. Ook vindt u hierin een onderbouwing waarom de gegevens nog steeds actueel zijn. In bijlage 19 is de noodzaak van de busbaan verder onderbouwd.	Nee
46	17	De redenen waarom de gemeente Hilversum voor heeft gestemd, kloppen niet. Dat was een grote fout en zeker niet geen zorgvuldig bestuur. Vertelt werd dat er met de komst van de busbaan ook een ecoduct bij Anna's hoeve mogelijk zou worden. Dat is niet correct. De plannen voor het ecoduct lagen er al en ook de financiering was geregeld. Het ecoduct had dus niet gebruikt mogen worden als middel om de gemeenteraad over de streep te trekken. Waarom is dat niet duidelijk gemaakt dat dat aparte zaken waren?	Vraag heeft geen betrekking op het PIP, maar op gemeentelijke besluitvorming. De door de provincie en uit het MJPO beschikbaar gestelde middelen worden gebruikt om via het project HOV in 't Gooi de natuurbrug te realiseren. Zonder de provinciale middelen zou de natuurbrug wel gerealiseerd kunnen worden, maar zou de Weg over Anna's Hoeve een barrière blijven in de natuurverbinding. zie ook 42.26.	Nee
46	18	Met de busbaan zou Hilversum een tunnel krijgen bij de Oosterengweg onder de spoorlijn door. Dat zou de verkeersopstoppingen aldaar tegen moeten gaan. Dat probleem is echte allang achterhaald, er staan geen files meer voor de spoorwegovergang door de komst van de Amaliatunnel.	De gemeente Hilversum heeft al jaren de wens om de doorstroming en de verkeersveiligheid op de Oosterengweg te verbeteren. De gemeenteraad van Hilversum heeft zich hier diverse keren over uitgesproken. Met het inpassingsplan wordt invulling gegeven aan deze wens. Daarnaast is het zo dat door de realisatie van de HOV busbaan de noodzaak van de tunnel duidelijk wordt vergroot. De oversteekbaarheid van het spoor en de busbaan leiden er toe dat er grote vertragingen ontstaan op de Oosterengweg.	Nee
46	19	De drukke verkeerssituatie bij de spoorwegovergang van Sportpark zorgde voor verkeersopstoppingen waardoor de bussen vanaf sportpark tot het station langer onderweg waren. Dat probleem is opgelost door een apart invoegstrook voor de bus richting de halte bij Sportpark/Dudok Arena. De plannen zijn dus in strijd met het motiveringsbeginsel.	De situatie bij het Sportpark is niet te vergelijken met de gehele verbinding die hier wordt gerealiseerd tussen Huizen en Hilversum. Op welke delen u het plan in strijd acht met het motiveringsbeginsel is ons niet geheel duidelijk. Wij achten ons besluit voldoende gemotiveerd en hiermee niet in strijd met het motiveringsbeginsel.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
46	20	Bij het motiveringsbeginsel moet men ook de alternatieven voor de busbaan betrekken.	Wij zijn van mening dat het besluit in alle opzichten voldoet aan een deugdelijke motivering. Het Ontwerp PIP is tot stand gekomen na uitgebreid onderzoek en uitgebreide consultatie van belanghebbende partijen binnen het onderzoeksgebied. Zowel op politiek/bestuurlijk niveau als op het niveau van overige belanghebbenden (burgers/bedrijven) is intensief contact geweest om de belangen die in het gebied zijn te inventariseren en daarmee op gepaste wijze invulling te geven aan het ontwerp en de inpassing van HOV in 't Gooi. Wij zijn van mening dat het besluit op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen. Er wordt in het Gooi al lang gesproken over de komst van een HOV baan. De colleges in de regio hebben zich eind 2006/ begin 2007 uitgesproken voor verder onderzoek naar een HOV baan tussen Huizen en Hilversum onder regie van de provincie. Dat was het begin van de zogenoemde 'studiefase'. In deze fase zijn onder andere studies uitgevoerd naar vervoerwaarde om nut en noodzaak van het project aan te tonen en naar haalbaarheid. Daarnaast zijn onderzoeken naar vier tracevarianten gedaan. Deze en andere onderzoeken zijn in te zien op www.hovinhetgooi.nl . Eind 2011 is het definitieve voorkeurs-trace vastgesteld door - in eerste instantie - de Stuurgroep HOV (met daarin de deelnemende gemeenten), daarna door de afzonderlijke gemeenteraden en vervolgens door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. In juli 2012 is vervolgens door PS het besluit over het trace genomen. Hierover is gecommuniceerd via diverse persberichten, www.hovinhetgooi.nl en de elektronische nieuwsbrief. Tijdens de planfase is het trace verder uitgewerkt en hebben we de omgeving nauw betrokken tijdens een consultatietraject, dat per gemeente werd georganiseerd (2013). Omwonenden en belanghebbenden zijn per brief uitgenodigd voor de verschillende bijeenkomsten. Het ontwerp is op basis van de opgehaalde reacties waar mogelijk aangepast. De input heeft geleid tot diverse optimalisaties. De verkregen input is verzameld en voorzien van een reactie. Hiervoor zijn per gemeente reactienota's opgesteld (zie hiervoor www.hovgooi.nl). In de fase daarna zijn we door middel van zogenoemde keukentafelgesprekken in gesprek gegaan met de omgeving, waarbij is ingezoomd op de tijdelijke bouwsituatie en eindsituatie. Het ontwerp PIP is conform afdeling 4.4 Awb ter inzage gelegd en er is conform het gestelde in de awb kennis gegeven van het ontwerp PIP in bijvoorbeeld lokale huis aan bladen. Daarnaast zijn er informatie-avonden georganiseerd waarbij belanghebbenden/omwonenden met medewerkers van het project in gesprek konden gaan. Middels het indienen van de zienswijzen kunnen burgers opmerkingen en aanmerkingen op het ontwerp PIP inbrengen, die - waar nodig- aanleiding kunnen geven tot aanpassing van het plan.	Nee
46	21	Een belangrijk alternatief wordt geleverd door reizigersvereniging ROVER. Zij zijn geen voorstander van de HOV busbaan, maar stellen voor een aparte afrit te maken van de A27 naar de Soestdijkerstraatweg, net zoals daar nu al een aparte oprit voor de bus is. Dat kan makkelijk over de grond van het leeggekomen terrein dat vroeger bij het klooster Stad Gods hoorde, naar nu van het GNR is. Ter natuurcompensatie van die extra afrit hoeven er niet twee op- en afritten verderop de A27 gebouwd te worden. Bijkomend heel groot voordeel is dat de bus dan op de Soestdijkerstraatweg direct bij de ingang van het nieuwe ziekenhuis kan stoppen én kan stoppen bij halte Arena/ROC/Sportpark.	Wij hebben in 2010 een nader onderzoek laten uitvoeren naar verschillende trace alternatieven. Besluitvorming hierover heeft in juli 2012 plaatsgevonden nadat de verschillende gemeenten hier tevens over besloten hebben. Het huidige voorkeurs-tracé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best uit dit onderzoek. Uit het nader onderzoek is ook gebleken dat een tracé langs de Soestdijkerstraatweg een lagere vervoerswaarde en exploitatiewaarde heeft. Daarnaast kan het tracé moeilijk worden ingepast omdat er te weinig ruimte is. Een vrije busbaan is hierdoor niet mogelijk.	Nee
46	22	Volgens het principe van zorgvuldig bestuur moeten alle alternatieven goed bestudeerd worden om tot een goede keuze te komen. Waarom is dat tot op heden niet gebeurd? Waarom is dit plan niet verder onderzocht? De uitvoering van dit plan is meer dan 100 miljoen goedkoper en levert nauwelijks overlast op voor bedrijven en particulieren. En de reizigers, waarom het HOV plan toch Am^al om te doen was? Die varen er wel bij.	Wij hebben in 2010 een onderzoek laten uitvoeren naar verschillende tracé alternatieven. Besluitvorming hierover heeft in juli 2012 plaatsgevonden nadat de verschillende gemeenten hier tevens over hadden besloten. Het huidige voorkeurs-tracé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best uit dit onderzoek. Uit het nader onderzoek is ook gebleken dat een tracé langs de Soestdijkerstraatweg een lagere vervoerswaarde en exploitatiewaarde heeft. Daarnaast kan het tracé moeilijk worden ingepast omdat er te weinig ruimte is. Een vrije busbaan is hierdoor niet mogelijk.	Nee
HW1	1	Toename van geluidsoverlast zowel in de tijdelijke situatie als de definitieve situatie is voor de huidige oudere bebouwing problematisch. Er zal een behoorlijk budget voor woningaanpassing opgenomen moeten worden en de betreffende eigenaren dienen planschadevergoeding te ontvangen;	Met de bewoners die in de tijdelijke situatie aanzienlijke overlast kunnen verwachten worden momenteel al gesprekken gevoerd. Aanpassingen van woningen voor de tijdelijke situatie gebeurt niet. Bewoners krijgen wel de mogelijkheid tijdelijk te verhuizen. In het projectbudget is hier rekening mee gehouden.	Nee
HW1	2	Op voorhand wil ik aangeven dat voor mijn woning een planschade vergoeding van tenminste €50.000,- opgenomen dient te worden;	Indiener kan na vaststelling van het PIP een planschadeclaim indienen, mocht indiener van oordeel zijn dat sprake is van schade als gevolg van de realisatie van de HOV-baan. Overigens is planschade altijd een tegemoetkoming en niet een volledige schade-loosstelling.	Nee
HW1	3	Voor alle overige mogelijkheden van aanvulling van bezwaar behoud ik mij alle rechten voor. Ik verzoek u met de verdere uitwerking rekening te houden met mijn zienswijzen en mij tijdig te informeren over de voortgang van de procedure.	Wij hebben uw zienswijze op het hogere waarden besluit Oosterengweg 65 niet ontvankelijk verklaart omdat u hiervoor niet belanghebbend bent. Uw zienswijze hebben wij betrokken bij de zienswijzen betreffende het inpassingsplan HOV in 't Gooi. Na vaststelling van het Inpassingsplan door Provinciale Staten van Noord-Holland heeft u de mogelijkheid in bezwaar te gaan bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
HW2	1	Ik acht mij belanghebbende omdat ik inwoner van Hilversum ben en bezwaar maak tegen de procedures die bij geluidsmetingen en vergelijkingen gedaan zijn. Deze procedures doen geen recht aan de wijze waarop in Hilversum procedures horen te verlopen, en waaraan het College van Gedeputeerde Staten voorbij lijkt te moeten gaan.	Wij hebben uw zienswijze op het hogere waarden besluit Oosterengweg 65 niet ontvankelijk verklaart omdat u hiervoor niet belanghebbend bent. Uw zienswijze hebben wij betrokken bij de zienswijzen betreffende het inpassingsplan HOV in 't Gooi. De procedure mbt het inpassingsplan HOV in 't Gooi is volgens de wettelijke regels verlopen.	Nee
HW2	2	Mijn bezwaren zijn procedureel en raken de wijze waarop Gedeputeerde Staten voorbij gaan aan de noodzaak een geluidsonderzoek te hoeven doen aan die weggedeelten, waar 30-kilometerzones zijn, wanneer hogere geluidswaarden door de toepassing van het Ontwerp PIP HOV 't Gooi en de realisatie daarvan zouden doorgaan. Door het negeren van geluidsonderzoek en mijn zorgen daarover hoe de Provincie Noord-Holland daaraan voorbijgaat bij de 30-kilometerzones baart mij democratische zorgen, hoe de provincie met inwoners van Hilversum omgaat. En daarom acht ik mij belanghebbende.	In het akoestisch onderzoek (bijlage 2 van de toelichting) is aangegeven dat deze wegen weliswaar geen zone kennen volgens de systematiek van de Wet geluidhinder, maar dat ten behoeve van de de ruimtelijke onderbouwing we wel degelijk onderzoek hebben gedaan naar deze wegen. Voor de 30 km wegen waarvoor een voor de geluidemissie significante toename wordt verwacht van het verkeer zijn dus wel geluidberekeningen uitgevoerd en heeft voorts een maatregelenafweging plaatsgevonden. In het akoestisch onderzoek wordt in de paragrafen 4.1, 4.2, 5.1 en 5.5 ingegaan op de 30 km/uur wegvakken.	Nee
HW2	3	Ik acht het ontoelaatbaar dat er geen onderzoek gedaan hoeft te worden voor een geluidsonderzoek bij de implementatie van HOV in genoemd zaaknummer, waar het 30 kilometerzones betreft. Er zal geluidstoename zijn en Gedeputeerde Staten hebben de procedurele plicht deze volledig uitgewerkt voor die straten/wegen waar een 30-kilometerzone is, aan de Gemeente Hilversum aan te bieden.	In het akoestisch onderzoek (bijlage 2 van de toelichting) is aangegeven dat deze wegen weliswaar geen zone kennen volgens de systematiek van de Wet geluidhinder, maar dat ten behoeve van de de ruimtelijke onderbouwing we wel degelijk onderzoek hebben gedaan naar deze wegen. Voor de 30 km wegen waarvoor een voor de geluidemissie significante toename wordt verwacht van het verkeer zijn dus wel geluidberekeningen uitgevoerd en heeft voorts een maatregelenafweging plaatsgevonden. In het akoestisch onderzoek wordt in de paragrafen 4.1, 4.2, 5.1 en 5.5 ingegaan op de 30 km/uur wegvakken.	Nee
HW2	4	Door dit niet gedaan te hebben acht ik mij als inwoner en kiesgerechtigde procedureel tekortgedaan en is er onvoldoende rechtsgrond zaaknummer 559949 te kunnen invoeren.	De mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen op het ontwerpbesluit hogere waarden staat alleen open voor de eigenaren en bewoners van de adressen waarop het besluit betrekking heeft: 'belanghebbenden'. U bent met betrekking tot het ontwerpbesluit hogere waarden geen belanghebbende. We hebben uw zienswijze wel inhoudelijk bekeken.	Nee
HW2	5	Zaaknummer 559949 is onvolledig, houdt juridisch geen stand en dient te worden verworpen.	Wij hebben het ontwerpbesluit hogere waarden zorgvuldig voorbereid en delen uw mening dat dit juridisch geen stand houdt niet. HOV in 't Gooi is een gezamenlijk regionaal project van de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren en de provincie Noord-Holland. ProRail, Het Goois Natuurreservaat en Rijkswaterstaat zijn als deelgenoten nauw betrokken bij het project. Sinds 2006 zijn er door de diverse colleges, gemeenteraden en het provinciale bestuur democratische besluiten genomen om de realisatie van HOV in 't Gooi mogelijk te maken. Dit laat niet onverlet dat er inderdaad ook tegenstanders zijn. Het Ontwerp PIP is tot stand gekomen na uitgebreid onderzoek en uitgebreide consultatie van belanghebbende partijen binnen het onderzoeksgebied. Zowel op politiek/bestuurlijk niveau als op het niveau van overige belanghebbenden (burgers/bedrijven) is intensief contact geweest om de belangen die in het gebied zijn te inventariseren en daarmee op gepaste wijze invulling te geven aan het ontwerp en de inpassing van HOV in 't Gooi. Wij zijn van mening dat het besluit op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen. Er wordt in het Gooi al lang gesproken over de komst van een HOV baan. De colleges in de regio hebben zich eind 2006/ begin 2007 uitgesproken voor verder onderzoek naar een HOV baan tussen Huizen en Hilversum onder regie van de provincie. Dat was het begin van de zogenoemde 'studiefase'. In deze fase zijn onder andere studies uitgevoerd naar vervoerwaarde om nut en noodzaak van het project aan te tonen en naar haalbaarheid. Daarnaast zijn onderzoeken naar vier tracévarianten gedaan. Deze en andere onderzoeken zijn in te zien op www.hovinhetgooi.nl . Eind 2011 is het definitieve voorkeursracé vastgesteld door - in eerste instantie - de Stuurgroep HOV (met daarin de deelnemende gemeenten), daarna door de afzonderlijke gemeenteraden en vervolgens door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. In juli 2012 is vervolgens door PS het besluit over het tracé genomen. Hierover is gecommuniceerd via diverse persberichten, www.hovinhetgooi.nl en de elektronische nieuwsbrief. Tijdens de planfase is het tracé verder uitgewerkt en hebben we de omgeving nauw betrokken tijdens een consultatietraject, dat per gemeente werd georganiseerd (2013). Omwonenden en belanghebbenden zijn per brief uitgenodigd voor de verschillende bijeenkomsten. Het ontwerp is op basis van de opgehaalde reacties waar mogelijk aangepast. De input heeft geleid tot diverse optimalisaties. De verkregen input is verzameld en voorzien van een reactie. In de fase daarna zijn we door middel van zogenoemde keukentafelgesprekken in gesprek gegaan met de omgeving, waarbij is ingezoomd op de tijdelijke bouwsituatie en eindsituatie. Het ontwerp PIP is conform afdeling 3.4 Awb ter inzage gelegd en er is conform het gestelde in de awb kennis gegeven van het ontwerp PIP in bijvoorbeeld lokale huis aan bladen. Daarnaast zijn er informatieavonden georganiseerd waarbij belanghebbenden/omwonenden met medewerkers van het project in gesprek konden gaan. Middels het indienen van de zienswijzen kunnen burgers opmerkingen en aanmerkingen op het ontwerp PIP inbrengen, die - waar nodig - aanleiding kunnen geven tot aanpassing van het plan.	Nee

HOV in 't Gooi

Nota van Beantwoording Behandeling van zienswijzen op het ontwerp PIP

Colofon

Uitgave

Provincie Noord-Holland
BEL/VV

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon +31235144635
pietersg@noord-holland.nl
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem, 2012 DE
www.noord-holland.nl

Eindredactie

Provincie Noord-Holland
Directie Beleid | Sector Verkeer en Vervoer

Fotografie

Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging

Provincie Noord-Holland
MediaProductie

Haarlem, juli 2016