

Advies aan Provinciale Staten	
Tbv Statenvergadering d.d.	03-10-2016
Commissie	Mobiliteit & Financiën
Datum commissievergadering	12-09-2016
Onderwerp: Voordracht PIP HOV 't Gooi, tracédeel Hilversum Laren	

Uw contactpersoon

M.D. Veldhoen-de Groot

AD/STG

Doorkiesnummer 023-514 5342

veldhoenm@noord-holland.nl

26 september 2016

1|12

De commissie adviseert de voordracht PIP HOV 't Gooi, tracédeel Hilversum Laren als bespreekstuk te agenderen voor de PS vergadering van 3 oktober 2016.

Voor de behandeling van dit punt in de commissie M&F: zie hieronder het uittreksel uit het conceptverslag van de vergadering van de commissie M&F van 12 september 2016. Onderaan het verslag volgt een weergave van de inspraakreacties.

Mevrouw **Kirch** (VVD) stelt voor om duidelijkheid te geven over de vervolgprocedure. In november 2015 is deze commissie in meerderheid akkoord gegaan met de splitsing van het ontwerp-PIP van HOV 't Gooi in de onderdelen 'Hilversum-Laren' en 'Huizen-Blaricum'. Inmiddels zijn 46 zienswijzen ingediend en volgde een Nota van Beantwoorden. Deze zienswijzen en actualisatie van meerdere onderzoeken en gegevens hebben geleid tot aanpassingen. Die aanpassingen zijn gedaan ten opzichte van de ontwerpvisie. Dit alles resulteerde in het PIP dat nu voorligt.

De VVD zit het als een verbetering ten opzichte van de ontwerpvisie. Het doel van de HOV-verbinding is niet alleen het frequent rijden van de bussen, maar het moet een betrouwbare lijn zijn, ook naar de toekomst toe. In 2030 zal de bevolking weer met een miljoen mensen zijn toegenomen. Ook dan moet 't Gooi goed bereikbaar zijn. Met de groei van de bevolking is het zaak om meer mensen gebruik te laten maken van openbaar vervoer. De gegevens van het referentiekader ten opzichte van de situatie in 2020 zijn geactualiseerd. Nut en noodzaak van deze HOV-lijn zijn nog steeds aantoonbaar.

Een groot van het budget wordt besteed aan het verbeteren van de leefbaarheid en komt ten goede van de natuur door middel van een ecoduct en een tunnel onder de bus- en spoorbaan door. Door de verlegging van de weg over Anna's Hoeve ligt de infrastructuur meer gebundeld langs de A27 en gaat deze minder ten kosten van de natuur.

De VVD is tevreden met het voorliggend PIP en gaat akkoord met het Inpassingsplan tracédeel Hilversum-Laren. De Nota van Beantwoording van de zienswijzen kan wat de VVD betreft worden vastgesteld. Het definitieve PIP kan, conform het procedurevoorstel, ter inzage worden gelegd.

De heer **Leever** (ONH) zegt dat ONH vanaf het begin van dit proces zeer kritisch heeft gekeken naar de ontwikkelingen met betrekking tot de impact, zowel in Huizen, Blaricum, Hilversum als Eemnes.

Het plan heeft een grote impact op de omgeving en de natuur. Vanaf het begin van project tot heden is er veel collectieve weerstand. Zijn er alternatieven die wellicht beter liggen bij de plaatselijke bevolking en kunnen de bestuurders zich daar dan niet beter bij neerleggen?

Dit PIP komt op dit moment te vroeg. De zienswijzen konden slechts in een korte, vrij beperkte periode worden ingediend. Men kan zich afvragen of dit alles op correcte wijze heeft plaatsgevonden. ONH is beslist niet tegen HOV. De fractie is voor goed openbaar vervoer, maar dan wel overwogen en in balans met de gemeenschappen waar het openbaar vervoer moet komen.

De fractie ONH zal in Provinciale Staten kenbaar maken hoe zij over dit voorstel denkt.

De heer **Zoon** (PvdD) zegt dat, hoe belangrijk openbaar vervoer ook is, de provincie meerdere doelstellingen heeft. De locatie is een belangrijk ecologische verbinding. In dit PIP wordt niet gekozen voor de beste oplossing. De ecologische verbinding van dit PIP levert maar een beperkte verbetering op, dit in tegenstelling tot HOV. Dat is in feite een economische verbinding. Daar wordt juist wel gekozen voor de meest optimale verbinding. Daarmee wordt geen recht gedaan aan de natuur en de opgave die de provincie heeft. Er zijn alternatieven. Dat er geen ruimte meer is, blijkt uit het feit dat natuurcompensatie elders moet worden gezocht.

De PvdD heeft problemen met hoe het tracé nu wordt voorgesteld.

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) vertelt dat Anna's Hoeve GroenLinks lief is. De initiatieven van de Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve worden zeer gewaardeerd door GroenLinks. Het zou vervelend zijn als het beeld is ontstaan dat niet naar de vereniging is geluisterd. Is volgens de gedeputeerde nog steeds van toepassing dat de inpassing over de Soestdijkerstraatweg niet past en dat de extra kosten voor het omrijden problemen opleveren?

De aanleg van HOV in 't Gooi op Anna's Hoeve heeft een enorme impact. Toch denkt de heer Van Berkum dat het de beste oplossing is. Het gebied wordt ontsnipperd door de weg te verleggen. Het bundelen van infrastructuur zorgt ervoor dat er slechts op een plek een barrière voor dieren is.

In het project als geheel ontbreekt de vrije busbaan langs de A27. Het liefst zou GroenLinks zien dat daaraan zo snel mogelijk wordt gewerkt. De fractie is desnoods bereid om daar provinciaal geld voor in te zetten.

Over het voorliggende PIP is de heer Van Berkum tevreden. Het doet recht aan de eisen die Provinciale Staten stelden aan dit project. De openbaar vervoerverbinding tussen Hilversum en Huizen wordt hierdoor verbeterd. GroenLinks is tevreden over de eerdere toezeggingen die gedaan zijn over de verbinding richting Arenapark en ROC.

De heer Van Berkum zou het op prijs stellen als de fietstunnel bij de Antonie Fokkerweg richting het zuiden toch terug kan komen. Mogelijk wordt deze uitspraak kracht bijgezet door het indienen van een motie.

De heer **Ceder** (ChristenUnie-SGP) merkt op dat zijn fractie blij is dat het onderdeel Huizen-Blaricum geen onderdeel uitmaakt van dit PIP. Nut en noodzaak van dit onderdeel zijn aangetoond. Het is belangrijk dat wordt geluisterd naar omwonenden. De fractie is een grote voorstander van goed openbaar vervoer, maar de gemeenschap moet er wel achter staan. Het evenwicht tussen natuur en asfalt en bebouwing moet blijven bestaan.

Op basis van de aanpassing naar aanleiding van zienswijzen en de forse Nota van Beantwoording concludeert ChristenUnie-SGP dat het Gedeputeerde Staten redelijk is gelukt om te luisteren en om daar waar het kan aan verzoeken tegemoet te komen. HOV kan een positieve bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van 't Gooi nu, maar ook in de toekomst. Als bestemmingsverkeer en fietsers ook kunnen profiteren van een betere verbinding dan zou dat mooi zijn.

Opvallend is dat een financiële buffer is opgenomen van € 18,9 miljoen voor het geval de voorziene Rijksbijdragen zouden wegvallen. Onder welke voorwaarden wordt door het Rijk bijgedragen? Tegen welke voorwaarden hikt de provincie aan? De fractie is gerustgesteld wanneer blijkt dat het project binnen het geraamde bedrag kan worden uitgevoerd.

Naar aanleiding van zienswijzen zal meer onderzoek worden gedaan naar de geluidsvervuiling en luchtverontreiniging. Wat zijn de vervolgstappen als uit onderzoek blijkt dat er meer overlast zal ontstaan dan toegestaan?

Aan de zijde van de Oosterengweg zal een voetpad worden aangelegd. Mogen fietsers hiervan gebruikmaken, of komt er ook een fietspad?

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) geeft aan dat 50PLUS liever had gezien dat het PIP in een keer ter inzage zou worden gelegd, samen met het traject Blaricum. Dan zou er een totaalplaatje hebben gelegen. Nu is nog steeds niet duidelijk welke uitkomst er vanuit Blaricum komt op de voorstellen. 50PLUS kan in principe instemmen met dit deel van het PIP.

De heer **Bruggeman** (SP) concludeert dat veel zienswijzen over nut en noodzaak gingen. Insprekers hebben daarvan blijk gegeven. Inmiddels zijn vier benodigde besluiten genomen. De reactie van Gedeputeerde Staten op nut en noodzaak vindt de SP nog steeds niet overtuigend.

Als de zoveelste buslijn de nek wordt omgedraaid, zoals recent buslijn 150, dan wordt nooit gesproken over het reistijdverlies dat reizigers daardoor lijden.

Bij interruptie merkt gedeputeerde **Post** op dat Provincie Noord-Holland geen opdrachtverlener was van buslijn 150. Dat was de gemeente Almere.

Het viel de heer **Bruggeman** (SP) op dat van het groot aantal zienswijzen een flink aantal is gehonoreerd. Dat betrof overigens alleen de bezwaren van Goois Natuurreservaat. De provincie stelt de zienswijzen van de provincie in het gelijk. Welke indruk moet dat maken bij andere bezwaarmakers?

Bij interruptie vraagt de heer **Van Berkum** (GroenLinks) of de heer Bruggeman zich ervan bewust is wat hij opklopt. Hij klopt ontevredenheid op en gaat voorbij aan de winst die in het project zit. De bode van de provincie is toch echt iemand anders dan iemand van het Goois Natuurreservaat. Is de heer Bruggeman zich daarvan bewust?

De heer **Bruggeman** (SP) is bijna zover om toe te geven dat de SP de strijd over nut en noodzaak verloren heeft.

Als GroenLinks het normaal vindt dat alleen de zienswijzen van GNR worden gehonoreerd worden, dan is de heer Bruggeman uitgesproken.

De bedrijven op het Venetapark in Hilversum verwachten problemen omtrent de bereikbaarheid. De omwonenden vrezen voor een enorme toename van vooral vrachtverkeer. Zij zijn allerm minst tevreden over wat er nu is uitgekomen. Kan iets beter worden verzonnen?

Op de lijst waarop men kon aangeven waarover men ontevreden was, stond op nummer 1: de manier waarop de provincie bewoners en belanghebbenden bejegende en de manier waarop met hen is gesproken. De heer Bruggeman herkent dat. De provincie heeft namelijk altijd gelijk.

Komt het I.F.N.-terrein ter beschikking voor dit project?

De heer Bruggeman kan zich qua toonzetting en emotie aansluiten bij het betoog van de heer Van Berkum over Anna's Hoeve. Wat is de stand van zaken omtrent de geluidschermen langs de A27?

Bij interruptie merkt de heer **Van Berkum** (GroenLinks) op dat hij het belangrijk vindt dat gekeken wordt naar de problemen van het Goois Natuurreservaat. Hij verwijt de heer Bruggeman hij de populistische stemming opklopt. Daardoor maakt hij het onmogelijk om het reële commentaar van degenen die zienswijzen indienden, te adresseren. De heer Bruggeman stapt erover heen door te beweren dat het allemaal provincieambtenaren zijn. Hij beschadigt daarmee de echte discussie in deze zaal.

De heer **Bruggeman** (SP) legt uit dat hij slechts zijn eigen onrustgevoelens opklopte. De heer Bruggeman gaf gewoon aan dat hij de gang van zaken raar vond. GroenLinks mag wat anders vinden. Dat betekent niet dat hij de onrustgevoelens van de gehele Nederlandse bevolking zit op te kloppen.

De heer **Heijnen** (CDA) verduidelijkt dat het gaat om een plan van de provincie en gemeenten. Zij zitten gezamenlijk in de stuurgroep.

Het CDA beoordeelt HOV altijd kritisch op de gevolgen voor leefbaarheid. De fractie committeerde zich aan de aanleg van de HOV-lijn 't Gooi, maar wel duidelijk met het oog voor bestuurlijk draagvlak. In sommige gemeenten duurt dat langer dan in andere. Het inspraakproces is goed verlopen en er is, waar mogelijk, ook geluisterd. Dit leidde tot aanpassing in het PIP.

Het voorliggende PIP heeft de steun van het CDA.

De heer **Deen** (PVV) vertelt dat de PVV zich in grote lijnen kan vinden in dit deel van het PIP. De fractie zal alle ontwikkelingen op de voet blijven volgen. Eventuele op- of aanmerkingen in Provinciale Staten nog worden verwoord.

Bij interruptie vraagt gedeputeerde **Post** waar de PVV zich niet ik kan vinden. Mogelijk kan zij de fractie daarin iets tegemoet komen.

De heer **Deen** (PVV) legt uit dat nog vragen zullen worden geformuleerd over de tunnel in Hilversum en Anna's Hoeve.

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) merkt op dat de PvdA een voorstander is van beter openbaar vervoer, waar ook de kwaliteit van de leefomgeving baat bij heeft. Net als de heer Van Berkum vraagt de PvdA de gedeputeerde om nog eens extra te reageren op het alternatief voor Anna's Hoeve. Het is belangrijk dat er goed wordt gecommuniceerd en dat alle standpunten goed gehoord worden.

Helaas moet er veel natuur worden gecompenseerd. Gezien alle onderzoeken, betrokkenen en wensen van partijen hoopt de PvdA dat er een goede en volledige manier gevonden zal worden om het plan in te vullen. De PvdA blijft graag signalen ontvangen als het anders loopt dan verwacht.

De Fietzersbond is aangehaakt in het proces. Over de haltes Eemnes-Laren en de bereikbaarheid daarvan met de fiets is reeds contact met de provincie. De PvdA gaat ervan uit dat dit een vervolg krijgt.

De fietstunnel in de Van Linschotenlaan wordt een aantal documenten wel toegezegd, dan weer niet of optioneel. Als de tunnel er niet komt dan betekent dat een omweg voor de fietsers en daarmee een gevaarlijke situatie. Er lijkt voorlopig voldoende geld beschikbaar. In hoeverre kan deze fietstunnel wel worden toegezegd? Kan daar meer duidelijkheid over komen? Wat zouden de eventuele kosten zijn?

De heer **Tijssens** (D66) is van mening dat de oostkant van 't Gooi toe is aan een verbetering van het openbaar vervoer. D66 stond achter het besluit om de twee delen van het Provinciaal Inpassingsplan uit elkaar te halen, zodat het venijn weer in de staart terechtkwam. Ook dit deel heeft een achilleshiel en dat is met name het tracé over Anna's Hoeve. De heer Tijssens heeft weinig toe te voegen aan het betoog van de heer Van Berkum. Roeiend met de riemen die er zijn, is de beste oplossing gevonden. D66 gaat akkoord met deze fase in het PIP.

Gedeputeerde **Post** bedankt de fracties van het CDA, VVD en D66 voor de steun op dit moment.

GroenLinks staat er positief tegenover, maar heeft nog enkele kanttekeningen.

Ten aanzien van de Tergooiboog bevestigt de gedeputeerde wat zij in alle eerdere instanties heeft aangegeven. De variant is onderzocht. De Tergooiboog blijkt slecht inpasbaar, neemt langer tijd in beslag

en is minder toekomstvast. Dat waren de redenen waarom deze variant gesneuveld is als tracé. Dat betekent dat de variant ook niet zal terugkomen. Dat is niet in strijd met de wet en regelgeving. De gedeputeerde vermoedt dat de Vereniging tot Behoud Anna's Hoeve doelt op vergelijkingen bij een MER-procedure. Deze busbaan is niet MER-plichtig. Om die reden hoeven geen alternatieven naast elkaar te worden gelegd.

De gedeputeerde snapt wat de heer Van Berkum zegt als hij aangeeft dat de natuur van Anna's Hoeve hem lief is. Als geboren en getogen Hilversumse weet de gedeputeerde precies over welk gebied het gaat. Het gaat altijd om het beslag dat wordt gelegd op schaarse ruimte. In dat soort situaties kan nooit iedereen volledig tevreden worden gesteld. Natuurlijk wordt de natuur gecompenseerd. Dat gebeurt voor een deel op Crailo.

De heer Van Berkum verwacht het wel eens te worden over een aparte busbaan langs de A27. Zijn taxatie over de provinciale bijdrage is wat de gedeputeerde betreft ook een correct.

Over de fietstunnel Antonie Fokkerweg, of Van Linchotenlaan, - in het project wordt gesproken over de Mussenstraat-, heeft de gedeputeerde destijds uitgebreid gesproken met de wethouder in Hilversum. Gemeente Hilversum wil heel graag een fietstunnel. De gedeputeerde heeft gezegd de bereidheid te hebben om de tunnel mee te nemen in het project, maar als wordt geconstateerd dat de tunnel financieel niet haalbaar is dan is de afspraak dat het plan moet worden versoerd. De fietstunnel in de Mussenstraat is dan de eerste die sneuvelt. De wethouder en gedeputeerde waren het daarover volledig eens. Nu is de situatie dat er onvoldoende geld is om alles, wat wenselijk is, te realiseren. Dus is de tunnel de eerste die sneuvelt, als geen van de partijen de bereidheid heeft om een financiële bijdrage te leveren. Prorail wilde de tunnel niet meenemen in de overeenkomst zonder financiële dekking. Er is geen alternatief, want Prorail gaat nu eenmaal over de spoorlijn. De kosten van de realisatie van de tunnel bedragen circa € 10 miljoen. De hoge kosten worden veroorzaakt door de grote hoeveelheid aanwezige kabels en leidingen. Het verleggen hiervan loopt enorm in de papieren. Dit blijkt uit een eerste inventarisatie.

Richting de heer Ceder merkt de gedeputeerde op dat het lastig is om draagvlak exact te meten. Het ijkpunt dat wordt gehanteerd is of de gemeenten ermee uit de voeten kunnen. Voor dit deel is dat het geval. De belangrijkste kritische succesfactor is op dit moment tijd. Alles wat eraan bijdraagt om niet uit de tijd te lopen, draagt bij aan het realiseren van subsidies. Er moeten niet heel veel gekke dingen gebeuren, want dan gaat het project uit de tijd lopen.

Vooraf zijn geluidsmetingen gedaan. Daar waar de wettelijke norm wordt overschreden, moeten maatregelen worden getroffen. Onderzocht wordt of saneringsmaatregelen getroffen moeten worden. Dat gebeurt bij die panden waarbij een hogere waarde is gemeten. De provincie neemt nooit bovenwettige maatregelen. Als op één plek bovenwettelijke maatregelen zouden worden getroffen, dan moet dat in de gehele provincie gebeuren. Langs de A27 worden door Rijkswaterstaat geluidschermen geplaatst, omdat daar de wettelijke normen al worden overschreden.

De kosten voor het treffen van maatregelen door de provincie, als gevolg van normoverschrijdingen, zijn meegenomen in de projectraming.

Langs de Oosterengweg komt aan beide zijden van de weg een separaat voetpad.

De provincie is op dit moment met I.F.N. in gesprek over minnelijke verwerving. Als het gaat over bejegening dan merkt de gedeputeerde op dat altijd wordt geprobeerd uiterst correct te handelen ten opzichte van de inwoners en al degenen waarmee de provincie te maken heeft. Op het moment dat men geen busbaan wil dan stemt de bejegening nooit tot tevredenheid. De gedeputeerde staat voor alle provinciale medewerkers. Zij is ervan overtuigd dat de provinciaal medewerkers te allen tijde de inwoners en alle anderen op correcte wijze behandelen en bejegenen.

Bij het vaststellen van dit PIP is er slechts sprake van een tracé. Er is nog geen sprake van een uitwerking tot op de centimeter. Sommige vragen kunnen dan ook nog niet worden beantwoord. Zodra dat kan, volgt beantwoording.

De halte Eemnes valt niet onder dit project. Er is nog geen duidelijkheid over wat nu precies de halte Eemnes is. Daarover is de provincie nog in gesprek met Eemnes. De zaken zoals door mevrouw Van Duijn genoemd, worden daarin meegenomen, zoals betere voorzieningen voor de fiets.

Tweede termijn:

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) las in de paragraaf over de financiële uitvoerbaarheid dat de reservering van € 18,9 miljoen vrijvalt als de Rijksbijdragen beschikbaar komen. Wanneer staan dit gepland? Als het bedrag vrijvalt, kan het dan worden gebruikt voor de fietstunnel?

De heer **Bruggeman** vraagt of hij het goed heeft begrepen dat voor het Venetapark nog wordt gewerkt aan een oplossing.

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) wil ook heel graag dat de fietstunnel wordt aangelegd. Is het mogelijk te onderzoeken of de tunnel goedkoper kan?

Insprekers spraken hun zorg uit over de weg langs de spoorlijn, omdat dit een racebaan zal worden. Hoe denkt de gedeputeerde te voorkomen dat het een racebaan wordt?

Gedeputeerde **Post** antwoordt op de laatste vraag dat het geen provinciale weg is. De provincie gaat er niet over, maar de gemeente Hilversum, als wegeigenaar.

Over de fietstunnel merkt de gedeputeerde op dat zij geen cent meer mocht uitgaven. De gemeente Hilversum mocht er ook geen cent meer in steken. Met die insteek van beide democratische vertegenwoordigingen was er geen enkele financiële ruimte om de fietstunnel mee te nemen in de overeenkomst met Prorail. Goedkoper kan de tunnel niet worden uitgevoerd. De grote bottleneck is de aanwezigheid van een enorme hoeveelheid kabels en leidingen.

De provincie weet pas of zij de AROV en andere gelden ontvangen op dat het moment dat de opdracht wordt verstrekt. Zover is het nog niet. Eerst volgen de nadere uitwerkingen alvorens kan worden aanbesteed. Dan pas is duidelijk of binnen de termijn kan worden gewerkt. De overeenkomst met Prorail is inmiddels getekend. Provinciale Staten kunnen altijd beslissen dat zij alsnog een tunnel willen, al zal er dan wel financiële dekking moeten zijn. Het lukt nu niet om de tunnel financieel mee te nemen in dit project. De buffer is er niet alleen voor als de Rijksbijdragen tegenvallen. Het is de totale risicobuffer voor het hele project.

Over het Venetaterrein en de bereikbaarheid daarvan worden gesprekken gevoerd.

Optimalisaties zijn mogelijk binnen de budgettaire mogelijkheden die er zijn. Tijdens een proces wordt altijd gestreefd naar een zo optimaal mogelijk resultaat.

De **voorzitter** constateert dat de voordracht als bespreekstuk kan worden doorgeleid naar Provinciale Staten.

Weergave van de inspraakreacties:

De **voorzitter** meldt dat zich vier insprekers hebben aangemeld, waaronder de heer Bruintjes.

De heer Bruintjes spreekt in over een aanliggend deel van het tracé. Zijn inbreng heeft geen betrekking op de feitelijke behandeling van de PIP.

De heer **Bruintjes** is inwoner van Blaricum. Hij stelt voorop dat de gemeenten Blaricum en Huizen voorstander zijn van hoogwaardig openbaar vervoer. Tot voor kort waren Blaricum en Huizen het eens

over een duurzame en toekomstbestendige HOV-verbinding. De opzet was daarbij: meerijden over 't Merk en Randweg Oost. Omdat door de provincie voortdurend werd beweerd dat dit tracé niet HOV-waardig was, waarbij in verloop van tijd nieuwe uitgangspunten werden gehanteerd, kwam daar een einde aan. Als krachtmiddel werd hierbij door de provincie gebruikt lijn 320 op te heffen en een verdiepte busbaan toe te passen.

De gedeputeerde probeert nu met grof geweld de door gewenste keuze door te drukken. De vrije busbaan moet en zal er komen, of die nodig is of niet. Er zijn genoeg argumenten aangedragen om het niet te doen. Meerijden of 't Merk voldoet aan R-Netvoorwaarden, zoals vastgelegd door de vier provincies, het is veel goedkoper, er is maximaal draagvlak en dus sneller te realiseren. Het geeft geen extra geluidsbelasting en zorgt voor minder ruimtelijke ingrepen. Er is sprake van behoud van groen en bomen, fijnstofvangers en 'de groene longen' van de wijk. De wijken Bijvanck en Blaricummeent hoeven niet te worden doorsneden. In een dergelijke situatie is het de plicht van de verantwoordelijke bestuurders om zich zo goed mogelijk te bezinnen op de mogelijkheden voor wel maatschappelijk gedragen oplossingen. In 2010 werd door bureau Goudappel Coffeng berekend dat het twaalf minuten kost om vanaf Huizen busstation naar Blaricum te komen. Wanneer de beoogde HOV-lijn over 't Merktracé gaat rijden bedraagt de reistijd zeven tot acht minuten. Een meerderheid van de gemeenteraden van zowel Blaricum als Huizen spraken zich volledig uit voor het meerijden over 't Merk. Belangrijk daarbij is dat in dit geval slechts een fractie van het voor de busbaan benodigde bedrag van € 21 miljoen uit het huidige budget nodig is om deze maatschappelijk breed gedragen route te krijgen en te houden.

Halteren aan de Randweg Oost, als onderdeel van 't Merktracé is daarbij de beste oplossing om te voldoen aan de R-Netnormen en ook om het kruispunt daarvoor te ontlasten. Het is veel beter dan het aanpassen van de huidige carpoolplaats, omdat daar maar zeer beperkt ruimte beschikbaar is.

Het Meenttracé dat wordt genoemd als alternatief, is het niet. Er zal dan sprake zijn van plaatselijk zeer ingrijpende maatregelen om het Meenttracé te verwezenlijken. Onderdeel van dit plan is de onnodige verplaatsing van de carpoolplaats, inclusief de onnodige kap van 40 jaar oude bomen. Deze voorgestelde meerijdvariant voldoet, gelet op de toename van het verkeer vanuit de Blaricummeent, nu al niet aan de gestelde normen en zal ook in de toekomst niet voldoen. Bovendien spelen op dit tracé de kwesties van de doorsnijding van woonwijken en de veiligheid.

Vooraf niet meten met twee maten. Dat lijkt te gebeuren. Het is nu in de gemeente Blaricum ja of nee zeggen tegen de Meentvariant zonder de busbaan. Gedeputeerde Post weigert garanties voor de toekomst te geven, maar blokkeert in de stuurgroep de enige juiste oplossing voor dit conflict.

De heer **Heijnen** (CDA) vraagt namens wie de heer Bruintjes spreekt. Huizen en Blaricum zitten afwisselend, dan wel niet, op één lijn. Kan de heer Bruintjes daar, vanuit zijn positie als gemeenteraadslid, nader op ingaan?

De heer **Leever** (ONH) herinnert zich uit vorige bestuursperiodes dat er geen bouwactiviteiten zouden plaatsvinden in de wijken Bijvanck en Blaricummeent. Inmiddels is een en ander volgebouwd. Zijn die bewoner op de hoogte van voorliggende plannen om daar een busbaan te plaatsen? Is het verplaatsen van de carpoolplaats naar de Stichtseweg wel een goed idee?

Weet de gemeenteraad van Blaricum hoe het Meenttracé er nu uitgaat zien?

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) vraagt namens welke partij de heer Bruintjes in de gemeenteraad zit.

De heer **Bruintjes** is sinds kort zelfstandig raadslid. Hij vond dat er onvoldoende gevochten werd voor een oplossing zoals een groot deel van de bevolking in Bijvanck in Blaricum en Huizen zou willen. De partij heet Democratisch Alternatief Blaricum. Spreker vertegenwoordigt de stemmen van mensen die tegen de

aantasting zijn van bomen en tegen de doorsnijding van de wijken. Destijds is hij namens Hart van Blaricum als raadslid gekozen.

Een deel van de raad van Blaricum was ook zeer verbaasd over het huidige standpunt van Huizen. Huizen was heel lang tegenstander van een bepaald tracé en Blaricum voorstander. Het lijkt te zijn gewisseld. Na de laatste verkiezingen heeft een meerderheid van de raad gekozen voor meerijden via Meent-Randweg. Uit alle berekeningen bleek dat dit tracé HOV-waardig is. Het is altijd de eerste optie geweest, die de provincie heeft gekozen, om daar een vrije busbaan aan te leggen. De busbaan zou nu midden in en dwars door een wijk moeten komen.

Het verplaatsen van de carpoolplaats is een diffuus verhaal. Er zijn onbegrijpelijke berekeningen gemaakt. Er zijn niet veel mensen die overstappen van de auto naar de bus. Veel stappen over van auto naar auto. Het is een populaire plek. Waarom zou men een carpoolplaats de wijk inbrengen? Die hoort aan de randweg. Er is ruimte in de lus van de A27.

Op de vraag of de gemeenteraad van Blaricum weet hoe het Meenttracé eruit antwoordt de heer Bruintjes dat de raad het niet precies weet, vanwege de te verplaatsen carpoolplaats en de bomenkap. De gemeenteraad weet hoe de verbinding globaal gaat lopen.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer de heer Sluipman.

De heer **Sluipman** is voorzitter van Buurtvereniging Pieterswijk Klein Rome te Hilversum.

Voor HOV 't Gooi is niet voldoende draagvlak. Er wordt niet voldaan aan de randvoorwaarden, zoals opgesteld door de stuurgroep.

De vervoerswaarde van busreizigers tussen Hilversum en Huizen moest vanaf 2006 steeds naar beneden worden bijgesteld. De voorgestelde groei door grootschalige woningbouw in Almere kwam niet van de grond. Er volgde een kaalslag van buslijnen in de Gooi- en Vechtstreek. De grootste groep reizigers wil naar het Arenapark. Deze wordt niet voorzien van een HOV-halte. De verdubbeling van de A27 en de A1 is niet meegenomen. 10% van de fietsers stapt over van de fiets op de bus. De vraag is of men dat wil stimuleren. Het Hilversumse Tergooiziekenhuis is uitstekend bereikbaar met de bestaande busdiensten. HOV is dus niet noodzakelijk.

De gedeputeerde heeft verzekerd dat waar aan de wens van bewoners kan worden voldaan, dit zal worden gedaan. De bewoners hebben de wens van de aanleg van een verdiepte busbak, als het dan moet. De projectgroep heeft nu al aangegeven dat het financieel onhaalbaar is om aan de wensen van de bewoners te voldoen.

Kwaliteitsverbeteringen zijn niet aangetoond. Er is geen oplossing voor 180 parkeerplaatsen. De HOV-verbinding zal onherstelbare schade toebrengen aan Anna's Hoeve.

Er is geen secundaire medewerking van andere provincies. Utrecht en Flevoland zullen niet aan dit project bijdragen.

Wat is de status van de investeringen in het project Budget?

Gedeputeerde Post stelde in 2005 dat alle gemeenten in 't Gooi HOV wilden. In werkelijkheid ging het om een haalbaarheidsonderzoek.

Er is sprake van voortschrijdend inzicht. Buurtvereniging Pieterswijk Klein Rome vraagt Provinciale Staten de voordracht PIP HOV 't Gooi niet vast te stellen. Na 22 jaar plannen maken blijkt in de praktijk dat de huidige lijn 320, met WiFi, prima voldoet. Dit maakt een vrije baan onnodig. Mocht de wens bestaan om de reistijd toch verder te verbeteren dan is het advies om een combinatie te maken van het 'meerijden over 't Merktracé' en de slimme lijn in de regio Hilversum. Dat zal er sprake zijn van regionaal draagvlak.

De heer **Tijssens** (D66) wijst erop dat het voorliggende besluit het Inpassingsplan voor het tracédeel Laren-Hilversum betreft en niet het deel voor Huizen-Blaricum. Het gaat daarbij over het Inpassingsplan en

niet over de of-vraag. Wil de heer Sluipman nog een kernachtig punt meegeven aan deze commissie over het tracé Hilversum-Laren?

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) is benieuwd wat de verwachting van de heer Sluipman is voor hier en met welk doel hij is gekomen.

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) constateert dat de heer Sluipman een stortvloed van zaken noemde. Waar heeft hij alle informatie vandaan? Is hij zich ervan bewust dat het vandaag gaat over het Inpassingsplan? Het betoog komt over alsof de heer Sluipman c.q. de buurtvereniging niets wil als het gaat over openbaar vervoer. De heer Sluipman autoriseert zich niet aan de lange termijnvisie. Kan de heer Sluipman op hoofdpunten aangeven wat hij de commissie bij dit onderwerp wil meegeven?

De heer **Leever** (ONH) is benieuwd hoe de laatste voorlichtingsavond is verlopen. Hij heeft vernomen dat die informatieavond op 13 januari jl. plaatsvond, terwijl er slechts tot 21 januari de mogelijkheid was om een zienswijze in te dienen? Is door de buurtvereniging een zienswijze ingediend?

De heer **Sluipman** (Buurtvereniging Pieterswijk Klein Rome) vertelt dat de buurtvereniging de impact van het project op de wijk heeft bekeken. Toen bleek dat het project in zijn geheel niet klopte. Daarvoor maakt de buurtvereniging zich sterk.

Het concrete verzoek is het heroverwegen van HOV 't Gooi. Er is in de afgelopen tijd zoveel gebeurd. Er zijn zoveel nieuwe inzichten. Onderzoeksrapporten dateren van 2009 en zijn gedateerd.

De buurtvereniging houdt zich al sinds 2006 bezig met dit onderwerp. De heer Sluipman heeft inmiddels meer dan 1200 documenten verzameld. Hij is zelf een groot voorstander van (hoogwaardig) openbaar vervoer. Het draagvlak voor de nieuw aan te leggen busbaan is niet aangetoond. Wie neemt de uitdaging aan om aan te tonen waar dat brede draagvlak ligt in de regio? In de afgelopen jaren is zoveel gecommuniceerd. De heer Sluipman verzamelde honderden persberichten.

De voorlichtingsavond was kort dag. De week voor kerst werd bekend dat in januari een zienswijze kan worden ingediend. Buurtvereniging Pieterswijk Klein Rome diende een zienswijze in. Veel groeperingen is het niet gelukt. Tijdens voorlichtingsavonden bleek dat de kennis niet altijd aanwezig was. De projectgroep was inmiddels ververst, waardoor kennis verloren was gegaan.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer J. Harder.

De heer **Harder** spreekt namens de Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve en op persoonlijke titel.

De heer Harder legt uit dat er tegenstand is tegen het deel van de voorgestelde aan te leggen HOV-route dat door natuurgebied Anna's Hoeve en landgoed Monnikenberg gaat. De gang van zaken is in strijd met wettelijke EHS-regels. De Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve heeft als alternatief de Tergooiboog bedacht. Dat plan is al in 2013 besproken met ambtenaren, politici, de provincie en de gemeente Hilversum. Er is nooit een schriftelijke reactie gekomen waarom geen onderzoek wordt gedaan naar dit veel betere alternatief. Alterra Wageningen

gaf een positieve mening en overtuigende bevindingen over de Tergooiboog. Gemeente Hilversum en de provincie negeerden het verzoek van de vereniging om de Tergooiboog nader te onderzoeken. Er is hier duidelijk sprake van rechtsongelijkheid.

Namens de Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve en op persoonlijke titel doet de heer Harder het dringende verzoek om nu niet in te stemmen met een deel van de HOV-route in 't Gooi om voornoemde redenen en om alsnog een objectief onderzoek te doen naar de mogelijkheden van de Tergooiboog.

Ten slotte merkt de heer Harder nog het volgende op. Het besluit over het voorkeurstacé zou in juli 2012 al genomen zijn. In de verslaglegging van de vergadering van 20 januari 2014 stellen diverse partijen in

deze commissie vragen over het feit of er al een besluit genomen is over het tracé. De reactie van gedeputeerde Post is duidelijk.

Hoe is het mogelijk dat een bericht over de bestuursovereenkomst de wereld in wordt gestuurd, terwijl Provinciale Staten nog moeten besluiten?

In 2014 zei de HOV strategisch projectleider van Hilversum dat het onderzoek naar de Tergooiboog op dat moment nog liep. Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve werd dus met een kluitje het riet ingestuurd.

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) hoorde de heer Harder zeggen dat het proces in strijd is met de wet. Tijdens een eerder bezoek van de heer Van Berkum aan de Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve is dit niet uitgesproken.

De gedeputeerde heeft richting de heer Van Berkum steeds aangegeven dat de inpassing van de Tergooiboog lastig is en de duur van het project te lang. De heer Van Berkum zal de gedeputeerde straks vragen of dat nog steeds van toepassing is. Wat is er veranderd dat de heer Harder dit zo hard aanzet? Met de voorliggende variant wordt de weg over Anna's Hoeve weggehaald. De versnippering van het gebied wordt daarmee opgeheven. Het voorstel van de heer Harder gaat daaraan voorbij en heeft in feite twee ecoducten nodig. Hoe denkt de heer Harder daarover?

De heer **Harder** (Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve) heeft de commissie stukken toegezonden waarin duidelijkheid wordt gegeven over de Ecologische Hoofdstructuur. De wettelijke EHS-regels moeten worden gevolgd en dat betekent ondermeer dat alle alternatieven moeten worden onderzocht. Het aangedragen alternatief is nooit onderzocht.

De rijdtijd is uitgerekend voor de Tergooibocht. Deze zou een tot anderhalve minuut langer duren, afhankelijk van het tracé dat op de Soestdijkerstraatweg komt. In 2010 werd gezegd dat de rijdtijd te lang zou zijn. Vervolgens had men het over een route die over het Arenapark ging.

Over het laten liggen van de weg over Anna's Hoeve zegt spreker het volgende. Er waren allerlei varianten, onder andere een met één ecoduct en een ander met twee ecoducten. Alterra heeft aangegeven dat dit een goed alternatief kan zijn.

Gesteld wordt dat de weg wordt verlegd. In werkelijkheid wordt 600 meter weg 'opgerold', maar er wordt bijna 2,5 kilometer nieuwe weg aangelegd. Die weg komt ook nog eens pal voor de huizen aan de Antonie Fokkerweg te liggen. Voor deze nieuwe weg moeten circa 3000 bomen worden gekapt.

De heer **Bruggeman** (SP) was, net als de heer Van Berkum, ook op bezoek bij de collega's van de heer Harder. Van alle kanten is er inbreuk op het groene karakter van Anna's Hoeve. Een van wensen van Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve was ooit het plaatsen van geluidschermen langs de A27. Wat is de stand van zaken?

Kan de heer Harder nogmaals uitleggen waarom de Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve volstrekt niet blij is met het strikt uitroeien van een bron van visuele en geluidshinder, namelijk het verdwijnen van de bestaande weg?

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) heeft uit onderliggende stukken begrepen dat de tracékeuze vastligt. Stel dat wordt uitgegaan van dat scenario, wat zijn dan de wensen of suggesties van Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve?

De heer **Harder** (Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve) veronderstelt dat het tracé nog door Provinciale Staten moet worden vastgesteld. De heer Harder weet niet of er dan wensen of suggesties zijn. Zover wil hij niet vooruit kijken. Mogelijk besluit de Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve om in hoger beroep te gaan als zij het echt niet eens is met de gang van zaken. Het gebied van Anna's Hoeve is heel waardevol. Veel mensen genieten er dagelijks van. Met het voorliggende voorstel gaat er meer van Anna's Hoeve

verloren dan wat er wordt teruggewonnen. De aantasting van het gebied door de nieuwe weg is vele malen erger dan de overlast die de huidige weg oplevert.

Een van de uitgangspunten is om de (bus)lijnen te bundelen langs het spoor. In feite wordt een nieuwe weg aangelegd. Vanwege de A27 is die nieuwe weg niet nodig. De heer Harder weet niet wat de stand van zaken is rond de geluidschermen.

De heer **Tijssens** (D66) zegt dat het idee van de vereniging dat er rechtsongelijkheid is tussen de noordelijk en zuidelijk aan het tracé gelegen gemeenten iets anders is dan een Inpassingsplan. Die indruk heeft de heer Tijssens niet. Het kan zijn dat in Huizen en Blaricum het spel op een andere manier is gespeeld. Rechtsongelijkheid is een zwaar begrip.

De heer **Harder** (Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve) verbaast zich erover dat dit onderwerp niet besproken wordt in de commissie Natuur Landbouw en Milieu.

De **voorzitter** legt uit dat integraal over onderwerpen wordt gesproken. Om die reden is het onderwerp ook in deze commissie aan de orde.

De voorzitter geeft het woord aan mevrouw Walters.

Mevrouw **Walters** is raadslid van Hart voor Hilversum, de tweede partij van Hilversum.

Op de vraag of de voorgestelde HOV-lijn een probleem oplost, antwoordt mevrouw dat de huidige buslijn 320 naar tevredenheid rijdt, van Huizen, via Hilversum Sportpark naar Centraal. In de spits stapt 70% van de reizigers uit op Sportpark. Wat is volgens het voorstel het probleem? De 30% reizigers die blijven zitten hebben in de ochtendspit zeven minuten vertraging. Het plan van Gedeputeerde Staten is om nu een rechtstreekse vrije busbaan aan te leggen van Huizen naar Hilversum Centraal. Het overgrote deel van de reizigers wil naar Hilversum Sportpark.

Inwoners van Hilversum willen dit plan niet en geven aan dat er geen probleem is. De huidige buslijn is goed. Dit plan is € 118 miljoen geldverspilling. Men verliest de bus naar het ziekenhuis. Als er geen of nauwelijks bussen over de aftakking gaan rijden zijn het ROC, Arena Kantorenpark en Hilversum Sportpark nauwelijks bereikbaar. De vrije busbaan gaat dwars door het natuurgebied Anna's Hoeve. De busbaan gaat door krappe woonwijken en dat geeft overlast.

Er is een punt waar iedereen achterstaat: het ecoduct is prima. Dit staat echter los van dit plan. Het Rijk geeft rechtstreeks opdracht en geld aan Prorail.

Door de kritische zienswijze van Hart voor Hilversum heeft het college van Gedeputeerde Staten in het PIP de tekst over nut en noodzaak en de bijlage over de vervoerswaarden herschreven. Het klopt nog steeds niet. Het tekort op dit project bedraagt nu al € 7 miljoen en zal door de vele risico's nog toenemen. Hart voor Hilversum roept op om het plan te stoppen. Nu kan het nog. Dit betreft het laatste politieke besluit. Er is een goed alternatief voor een slimmere lijn. Trek de lijn door naar Utrecht en men heeft een snelle verbinding van Amsterdam, via 't Gooi, naar Utrecht.

Ten slotte adviseert mevrouw Walters om het betoog van de heer Harder ter harte te nemen. Als men dan toch naar Hilversum Centraal wil, doe het dan via de Tergooiboog. Dan worden veel bomen gespaard.

Hart voor Hilversum roept Provinciale Staten de mening van de inwoners van Hilversum serieus te nemen en dit plan te stoppen, het beter te maken en niet in te stemmen met dit PIP.

Mevrouw **Kirch** (VVD) is benieuwd hoe de gemeenteraad van Hilversum in meerderheid heeft besloten over deze HOV.

Mevrouw **Walters** (Hart voor Hilversum) legt uit dat er verschillende stemmingen over dit plan zijn geweest. Het besluit over het HOV is in meerderheid door de gemeenteraad van Hilversum aangenomen. Hart voor Hilversum is altijd tegen gebleven en heeft daarop bij de verkiezingen veel stemmen gewonnen.

Mevrouw **Kirch** (VVD) weet dat mevrouw Walters wethouder was in Hilversum. Toen had zij een ander standpunt.

Mevrouw **Walters** (Hart voor Hilversum) vertelt dat dit jaren terug was, in de voorfase. Inmiddels knokt mevrouw al vijf jaar om dit plan van tafel te krijgen.

De heer **Leever** (ONH) herinnert zich dat de huidige situatie ook de afsluiting geeft van een industrieterrein. Klopt dit? Hoe staat het met de tunnel onder het spoor?

Mevrouw **Walters** (Hart voor Hilversum) beaamt dat een bedrijventerrein nabij de tunnel in de Oosterspoorweg behoorlijk wordt afgesneden. Daarvoor is nog steeds geen oplossing. Er komt een dubbeldekstunnel voor fietsers en daaronder autoverkeer in een gebied met zwaar vervuild grondwater. Waar moet dat vervuilde grondwater naar toe? De provincie krijgt deze risico's op haar bord.

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) vraagt of mevrouw Walters ook met voorstanders heeft gesproken. Mevrouw Van Duijn woonde in Hilversum en kent daar veel mensen. Velen daarvan zijn voorstander van HOV. Stel dat dit tracé definitief doorgaat, welke suggesties of wensen heeft mevrouw Walters dan nog?

Mevrouw **Walters** (Hart voor Hilversum) heeft geen voorstanders gesproken van deze concrete busbaan. Hooguit sprak zij met voorstanders van algemeen HOV.

Als constructieve inbreng zou mevrouw Walters willen adviseren om te kijken naar haar plan om dit anders aan te pakken.

De **voorzitter** bedankt alle sprekers en geeft de voordracht ter bespreking aan de commissie.