

Datum

Ons kenmerk 2009-30004

Onderwerp HOV tussen Huizen en Hilversum

Bezoekadres  
Houtplein 33  
Haarlem

Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve e.o.  
Mevrouw mr. W.F.M. Brugman

Postadres  
Postbus 3007  
2001 DA Haarlem

Tel (023) 514 3143

Fax (023) 514 3599

Directie Beleid

Bijlage(n) 2

Behandeld door E. Van Mourik

Telefoon (023) 514 5020

Uw kenmerk

E-mail mourike@noord-holland.nl

Geachte mevrouw Brugman,

Op 6 april 2009 heeft u ons een brief gestuurd over de HOV Huizen-Hilversum, waarin u een aantal vragen stelt over nut en noodzaak en tracékeuze van de HOV.

Graag geven wij u antwoord op de door u gestelde vragen. Naar aanleiding van uw vragen heeft de gemeente Hilversum reeds een mondelinge toelichting gegeven in het overleg dat enkele bestuursleden van uw Vereniging hadden met wethouder Boog en de heer Bakker op 14 mei jongstleden.

- 1) Waarop precies is de verwachting over de toename van het aantal buspassagiers gebaseerd?

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.

De aantallen uit de haalbaarheidsstudie zijn op vier manieren bepaald:

- Uit een eerdere verkenning door adviesbureau Grontmij met behulp van het verkeersmodel NRM (rekenmodel van Rijkswaterstaat)
- Door adviesbureau Goudappel Coffeng met drie methoden:
  - o (V/F-factor reisverkorting bus)
  - o (V/F-factor busaandeel in totale verplaatsingen)
  - o vuistregels exploitatieve veranderingen)

Een belangrijke indicator is reistijd per auto ten opzichte van de reistijd per

openbaar vervoer (de Vf-factor). We weten vanuit vele onderzoeken wanneer reizigers het openbaar vervoer gaan overwegen en uit talloze projecten wanneer ze dat gaan doen. Er kan dus redelijk worden ingeschat hoeveel mensen gaan overstappen, of waar mensen die nieuwe reizen gaan maken, voor zullen kiezen. Grofweg komt het erop neer, dat wanneer de reistijd van deur tot deur per openbaar vervoer maximaal 1,5 maal zo lang is als met de auto, reizigers gaan kiezen voor het openbaar vervoer.

Er is geen 1-op-1 vergelijking met de Zuidtangent gemaakt. Dat kan ook niet, omdat het verplaatsingspatroon in de regio anders is. Er is gekeken naar het huidige verplaatsingspatroon van reizigers in deze regio (van waar naar waar, motieven) en het toekomstige, rekening houdend met demografische en ruimtelijke ontwikkelingen, maar ook bijv. de ontwikkeling van files.

Natuurlijk blijven het modelberekeningen, maar het zijn de best mogelijke inschattingen.

De vervoerwaardeberekeningen worden toegelicht in een bijlage bij de brochure van het haalbaarheidsonderzoek, die op de CD staat achterin het rapport dat u eerder heeft ontvangen. Dit vervoerwaarderapport treft u nogmaals aan in de bijlage. Tevens sturen wij u het aanvullende vervoerwaarderapport dat is opgesteld ten behoeve van gefaseerde aanleg.

## 2) Waar gaan de extra 6000 tot 7500 reizigers via deze HOV naar toe?

Van alle busreizigers van Huizen naar Hilversum heeft naar verwachting zo'n 65% zijn bestemming in Hilversum, 22% stapt van de bus op de trein en 13% reist met een ander vervoermiddel naar een bestemming buiten Hilversum.

Wat betreft motieven reist 39% met het motief woon-werk, 33% in verband met onderwijs en 7% om in Hilversum te winkelen. Het restant gaat om overige motieven.

De winst is zowel reistijd als betrouwbaarheid. De winst in reistijd bedraagt 10 tot 19 minuten afhankelijk van het tijdstip van de dag en de route van de bus in Huizen. De huidige reistijd tussen Huizen busstation en Hilversum station centrum bedraagt 34 tot 42 minuten, dat wordt 23 à 24 minuten na uitvoering van fase 1 van de HOV. De meeste reistijdwinst wordt geboekt op het deel van de route door Hilversum. De winst is daar 8 minuten. Ook op betrouwbaarheid is de meeste winst in Hilversum te halen. Met een betere betrouwbaarheid

worden aansluitingen gegarandeerd gehaald.

Reizigers naar Utrecht zullen wel beter af zijn dan nu. Zij zijn sneller op Hilversum station dan nu op Sportpark en zij kunnen op Hilversum station overstappen op intercities naar Utrecht, wat op Sportpark niet het geval is. Daarnaast blijven er ook bij de HOV nog steeds bussen rijden van Huizen naar het Arenapark. Verder is de al eerder genoemde betrouwbaarheid veel beter. Om al deze redenen levert de HOV-route naar het station meer reizigers op dan een route over Arenapark, die bovendien reizigers kost. En vanwege al het autoverkeer op de route Arenapark is deze niet betrouwbaar te maken.

Wat betreft Mediapark: er is maar een beperkt aantal reizigers dat vanuit Huizen naar het Mediapark reist. Verder worden er geen haltes in de woonwijken in Huizen opgeheven. Er blijven naast de HOV buslijnen door de woonwijken rijden.

Het centrum van Hilversum: zoals hierboven aangegeven gebruikt maar een beperkt deel van de busreizigers de bus ten behoeve van winkelen (7%). De HOV zorgt ervoor dat de concurrentiepositie van het centrum van Hilversum juist beter wordt, omdat er een alternatief voor de auto wordt geboden. Overigens is het niet zondermeer zo dat mensen liever boodschappen met de auto doen dan met het openbaar vervoer. Dit hangt erg af van het soort winkelen/boodschappen en van de inrichting van het winkelgebied.

### 3) Dichtslibben van de ring in Hilversum

U geeft aan de dat de bus de buitenring ergens moet kruisen en dat dit de ring vastzet. Hier is in de plannen rekening mee gehouden: er komt een ongelijkvloerse kruising met de ring.

### 4) Is er voldoende ruimte voor een vrije busbaan langs de A27?

Ja, er is voldoende ruimte. Rijkswaterstaat houdt hier ook rekening mee bij de plannen voor de verbreding van de A27 ten zuiden van knooppunt Eemnes. Een railverbinding is overigens iets voor de langere termijn.

### 5) Zal de filedruk op de A1 en A27 daadwerkelijk afnemen?

De HOV is niet bedoeld om de filedruk te doen afnemen. Er zal wel enige

verlichting optreden (ca. 5% minder auto's komen aan de oostkant Hilversum binnen). Het doel is om een betrouwbaar alternatief te bieden voor de auto om Hilversum te bereiken. Dat alternatief is er nu niet.

6) Onterecht uit beeld: de route over de Soestdijkerstraatweg

Uw stelling dat het merendeel van de huidige reizigers bestemming ROC en Arenapark heeft, is niet juist. Uit reizigersonderzoek blijkt dat in de huidige situatie 2/3 van de reizigers naar het centrum van Hilversum gaat en 1/3 naar Arenapark/Sportpark. Met de HOV zullen nog meer reizigers naar/via het centrum gaan reizen vanwege de kortere reistijd.

U geeft aan dat de route Soestdijkerstraatweg beter is voor de natuur. Het plan is zo gemaakt dat de natuur er beter van wordt: een belangrijke ecologische verbinding tussen de Utrechtse Heuvelrug en het Gooi wordt tot stand gebracht en er komt meer rust in het gebied Anna's Hoeve door omlegging van de weg. Zoals hierboven aangegeven beïnvloedt de HOV niet de doorstroming van de buitenring, omdat er een ongelijkvloerse kruising komt. Daarnaast wordt de doorstroming van het overige verkeer beter, omdat er minder bussen over de bestaande wegen rijden, bussen die nu voorrang hebben bij de verkeerslichten. Een route via de Soestdijkerstraatweg kost inderdaad niet veel qua investering, maar levert geen enkele verbetering, zelfs een verslechtering op van de al slechte bereikbaarheid van Hilversum. De doorstroming van de bus kan niet worden gegarandeerd op de route via de Soestdijkerstraatweg. Het reistijdverlies op dit traject is 8 minuten, veel meer dan het eerdere deel van de HOV route Huizen-A27. De bussen staan in de spits vanaf de A27 tot het centrum grotendeels vast in de files, die het centrum van Hilversum willen bereiken. De onbetrouwbaarheid van deze route is zeer hoog (naast files oa. spoorwegovergang Sportpark). Hoewel de bussen in de spits vol zijn, is inzet van meer bussen op dit traject niet mogelijk: er komt dan een file van bussen en zij beïnvloeden de verkeerslichten zodanig dat ook het andere verkeer nog verder vastloopt. Behalve voor een slechtere bereikbaarheid zorgt de route via de Soestdijkerstraatweg ook voor minder omzetten in de binnenstad, minder aantrekkelijke vestigingsplaats en minder goede bereikbaarheid voor personeel.

Het bovenstaande beeld wordt breed gedragen, zowel door de onderzoekers, de gemeente Hilversum, de gemeenten Huizen, Laren, Blaricum en Eemnes, de bewoners van de Soestdijkerstraatweg, en bijna alle partijen uit de consultatiebijeenkomsten (oa. consumentenorganisaties openbaar vervoer, ondernemersverenigingen, natuur- en milieuorganisaties). De variant Soestdijkerstraatweg is wat de betrokken partijen betreft niet meer als variant in beeld.

Wij hopen u hiermee voldoende antwoord op uw vragen gegeven te hebben.  
Indien u nog aanvullende informatie wilt, kunt contact opnemen met de  
projectleider HOV, mevrouw E. van Mourik.

Hoogachtend,  
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,  
namens dezen,

sectormanager Verkeer en Vervoer  
ir. P.P.N.M. Horck