



Busbaan in het Gooi: Reizigers van Huizen en Blaricum de dupe!



HART VOOR HILVERSUM

Karin Walters, raadslid

Comité Busbaan Nee!
www.BusbaanNee.nl

Inleiding

De Provincie Noord-Holland en de gemeenten Huizen, Laren, Blaricum, Eemnes en Hilversum zijn al een jaar of 10 bezig met onderzoeken en plannen voor een HOV-busbaan door Huizen, Blaricum en Hilversum. Het proces loopt zo traag, omdat er meerdere keren vraagtekens zijn gezet bij de onderbouwing van de groei in reizigers, die voorspeld wordt: de reizigersprognose is al 2 keer naar beneden bijgesteld. Ook is er veel discussie in de gemeenteraden over het nut van vrijliggende busbanen en het precieze tracé. In Huizen, waar de busbaan voor bedoeld is, is de vrijliggende busbaan geschrapt; daar rijdt de HOV-bus gewoon met het verkeer mee. In de gemeente Blaricum is zoveel verzet tegen de nieuwe vrijliggende busbaan, dat de gemeenteraad besloten heeft uit het HOV-traject te stappen. Ook hier lijkt meerijden met de gewone weg even snel, zodra de stoplichten dynamisch ingeregeld zullen zijn. Ook het grootste deel van de vrijliggende busbaan, namelijk die langs de A27, is uit het project geschrapt en komt pas na 2028 weer ter sprake.

Op dit moment zijn er nog 2 stukken busbaan voorzien:

- Een stuk bij Huizen/Blaricum (waar meerijden even snel zou kunnen zijn)
- Een lange busbaan in Hilversum: vanaf de A27 langs de zuidkant van het spoor rechtstreeks naar Hilversum Centraal. De busbaan is vrijliggend, met 2 hindernissen erin: een bussluis ergens halverwege op een smal deel en een nieuwe spoorwegovergang vlakbij station Hilversum Centraal.



(HOV-lijn tussen Huizen en Hilversum)

Hierboven ziet u een kaartje van het traject. De gele delen geven aan waar er een aparte busbaan komt. Op de blauwe delen rijdt de bus mee met het verkeer. Het groene deel is het alternatief dat Blaricum aangedragen heeft: de bus zou hier mee kunnen rijden met het verkeer in een 'groene golf'. Op de snelweg, de A27, rijdt de bus over de vluchtstrook.

Het begon met grootse plannen. De gemeente Hilversum schrijft in 2006 aan Gedeputeerde Staten: "HOV genereert naar verwachting veel inkomsten en houdt daarmee het overige stads- en streekvervoer in stand." Men voorspelde 12.000 reizigers per jaar op deze HOV-lijn. Ondertussen zijn de voorspellingen van het aantal reizigers al 2 keer naar beneden bijgesteld: eerst naar 9.600 reizigers en nu naar 7.400 reizigers. De exploitatie is niet eens meer dekkend: de meer dan 2,5 miljoen kosten per jaar voor de busbaan kunnen niet betaald worden uit de opbrengsten. Er is een gat van een paar ton per jaar.

Het grootste deel van de verwachte voordelen zullen moeten komen van de busbaan in Hilversum. De voordelen, die genoemd worden, zijn:

- Reistijdwinst: de busreizigers uit Huizen, Blaricum, Eemnes en Laren zouden sneller op hun bestemming moeten zijn.
- Hogere betrouwbaarheid: doordat de bus geen hinder meer ondervindt van het verkeer in het centrum en altijd door kan rijden, zou de betrouwbaarheid van de dienstregeling hoger moeten worden.

Uiteindelijk moeten deze voordelen leiden tot meer dan een verdubbeling van de reizigersaantallen: van 3.300 reizigers per dag naar 7.400 reizigers per dag. Daar is het exploitatiemodel op berekend: met een jaarlijkse bijdrage van een paar ton euro in de exploitatiekosten, zou deze vrijliggende HOV-baan zich verder zelf moeten bedruipen.

Maar juist bij de 2 hoofdvoordelen, reistijdwinst en hogere betrouwbaarheid, zet het Comité Busbaan Nee vraagtekens. Daarom hebben wij zelf onderzoek gedaan naar deze aspecten. In de bijlage vindt u een uitgebreide beschrijving van de verschillen in reistijden en betrouwbaarheid van de voorgestelde situatie t.o.v. de actuele buslijn- en reistijdsituatie. In het rapport zelf vatten we de conclusies over de reistijden en betrouwbaarheid samen. We gaan daarbij apart in op de bereikbaarheid van Zorgpark Monnikenberg, aangezien dit voor Hilversum en de regio van essentieel belang is. We beschrijven ook een aantal nieuwe ontwikkelingen, die de reistijden en betrouwbaarheid zullen gaan beïnvloeden. Daarnaast gaan we ook in op de consequenties die er zijn, als de geprognosticeerde voordelen en reizigersaantallen niet gehaald worden. Tot slot presenteren we het tracé, dat de voorkeur heeft van reizigersorganisatie Rover en Comité Busbaan Nee. Dit tracé laat zien, dat met enkele kleine aanpassingen in het huidige buslijnnet het Zorgpark, Station Sportpark, het winkelhart van Hilversum en Station Hilversum prima bereikbaar kunnen zijn!

Uitgangspunten voor het onderzoek

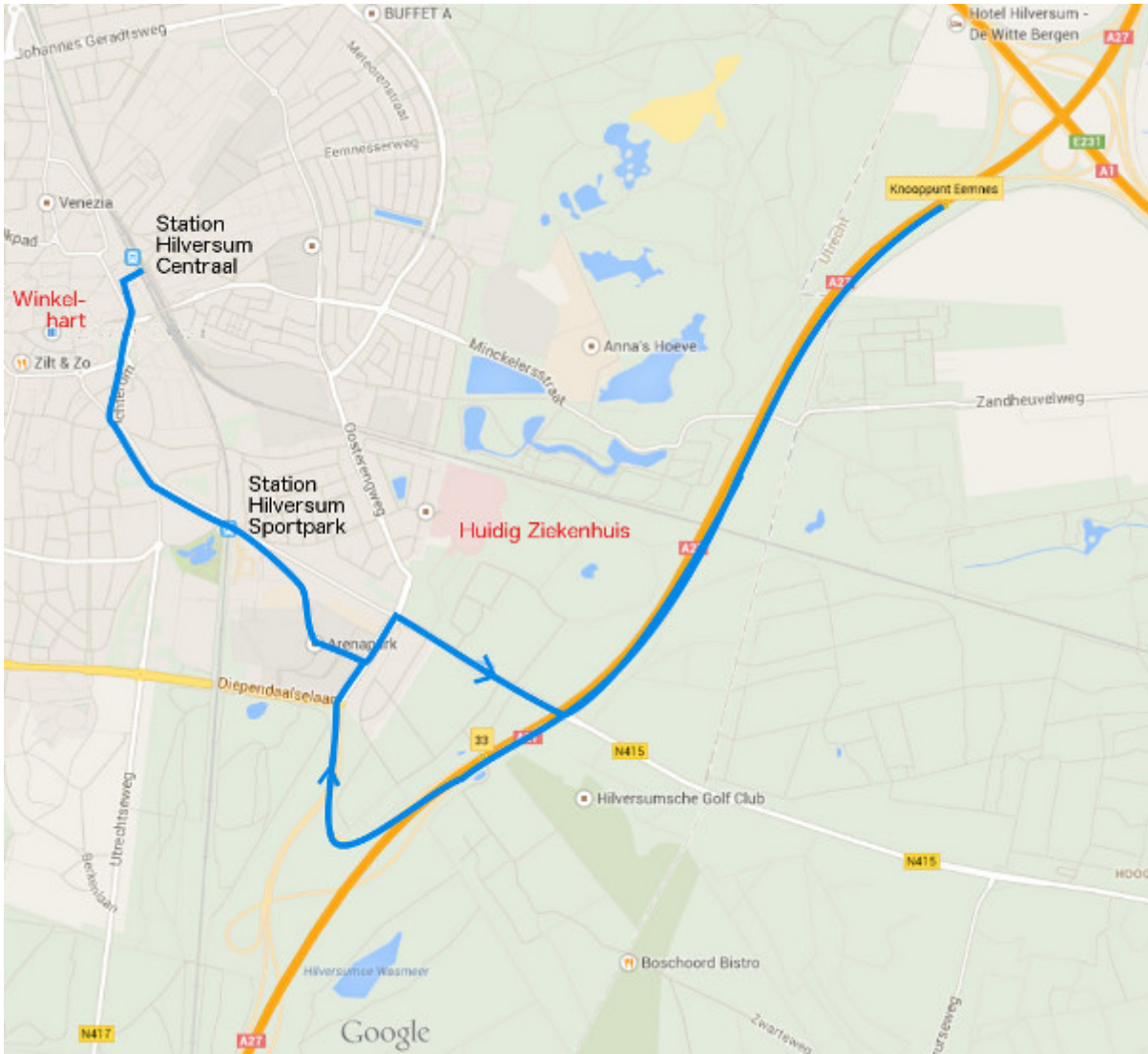
Comité Busbaan Nee constateert dat de provincie en de gemeenten zich baseren op gedateerde informatie. In het rapport waarin de definitieve lijnvoering beschreven wordt, "Voorkeursvariant HOV in het Gooi", van april 2012, gaat men uit van de tellingen van reizigers uit 2009 en het buslijnnet van 2010. Men rekent het verkeersmodel door met de toen rijdende buslijnen 320 (de voorloper van de HOV-bus), 156, 201, 100 en 200. Echter, in juli 2011 is de nieuwe concessieperiode ingegaan en is het lijnnet veranderd. Vervolgens is op 25 augustus 2012 de nieuwe dienstregeling ingegaan met enkele verbeteringen, waaronder de herintroductie van spitslijn 101. Het HOV-project houdt geen enkele rekening met de actuele situatie van de buslijnen en reistijden, bij de besluiten die men op dit moment wil nemen! Zo schrijft men in haar rapporten dat de huidige reistijd tussen Busstation Huizen en halte Sportpark 38 minuten is, terwijl de huidige bussen op deze route veel sneller rijden: de juiste tijd is 19 minuten tot maximaal 23 minuten in de spits. Ook de reistijd van busstation Huizen naar station Hilversum wordt overdreven: men schrijft dat dit in de spits 45 minuten is, maar op dit moment is dit in de spits 39 minuten. Buiten de ochtendspits, dus overdag en in de avondspits, is dit nog maar 27 minuten. Dit verschil laat men buiten beschouwing.

Comité Busbaan Nee vindt dat er, juist bij zo'n belangrijk besluit om 118 miljoen euro overheidsgeld in vrij liggende busbanen te steken, een actuele onderbouwing moet zijn. Daarom hebben we zelf dit onderzoek gestart op basis van de huidige situatie.

Uitgangspunt 1: Het actuele buslijnnet

In augustus 2012 is de nieuwe dienstregeling ingegaan. Naast de R-net lijn 320 is ook de spitslijn 101, die een jaar daarvoor was afgeschaft, weer gaan rijden. Beide lijnen rijden van Huizen naar Hilversum.

Op dit moment rijden dus de lijnen 320 (voorloper van de HOV-bus, rijdt de hele week door) en lijn 101 (alleen door de week en in de spits) van Huizen naar Hilversum. Verder rijdt de lijn 156 van Almere naar Hilversum langs de Carpoolplaats Blaricum: als men met de lokale bus (lijn 100) naar de Carpoolplaats reist, kan men met een overstap verder reizen naar Hilversum. Voor de reistijden tussen Huizen en Hilversum maken we gebruik van de precieze en actuele dienstregelingen van deze 3 lijnen (320, 101 en 156), zoals ze op www.connexxion.nl staan.



(Buslijnen 320+101+156 huidige situatie)

Uitgangspunt 2: Toekomstige reistijden van HOV-project vergelijkbaar maken aan de huidige reistijden

- Reistijd van busstation Huizen naar station Hilversum Centraal

In het eerste onderzoek van het HOV-project, "Haalbaarheidstudie HOV-verbinding Huizen-Hilversum", van juli 2008, berekende men de reistijd, die de snelle HOV-bus nodig zou hebben om van busstation Huizen naar station Hilversum Centraal te komen op 21 minuten. Men voorspelde een fikse reistijdwinst: van 46 minuten in de spits naar 21 minuten.

Maar in 2008 ging men uit van een volledig vrijliggende HOV-busbaan van Huizen naar Hilversum. Dit was dus inclusief een aparte busbaan langs de hele A27 op deze route. Voor deze aparte busbaan moesten kruisingen aangepast worden en kwam er een fly-over bij het knooppunt Eemnes bij de kruising met de A1, zodat de bus aldoor hard door kon rijden. Ook ging men ervan uit dat de buslijn aan de noordzijde van de spoorlijn Hilversum-Amersfoort bleef en rechtstreeks op het Oosterspoorplein bij Station Hilversum aankwam. De HOV-bus zou deze spoorlijn niet hoeven te kruizen. De totale kosten voor de aanleg waren toen begroot op 160 miljoen.

Ondertussen heeft de stuurgroep HOV besloten dat een aparte busbaan langs de A27 te weinig oplevert, nu het rijk de A27 zal gaan verbreden. Dit is wat men in het laatste reistijdenrapport, "Voorkeursvariant HOV in het Gooi" van april 2012, schrijft:

"Er heeft een vergelijking plaatsgevonden tussen optimalisatie van de huidige situatie (meerijden met het autoverkeer op de A27, met de mogelijkheid om bij filevorming de vluchtstrook te gebruiken) en de aanleg van een vrij liggende busbaan langs de A27. De Stuurgroep heeft een voorkeur uitgesproken voor optimalisatie van de huidige situatie. Deze optie biedt vervoerskundig vrijwel vergelijkbare resultaten als de aanleg van een vrij liggende busbaan voor aanzienlijk lagere investeringskosten. Het beperkte rijtijd-verschil tussen beide varianten treedt alleen op gedurende een beperkte periode per dag (spitsuren) en heeft daarom op het totale aantal reizigers per dag weinig effect."

In hetzelfde rapport schrijft men: "De rijtijd op het traject tussen Huizen en Hilversum in de spitsuren is nog steeds lang en weinig betrouwbaar. Eén van de belangrijke oorzaken hiervan ligt in filevorming rond het knooppunt Eemnes (ter plaatse van het knooppunt kan de bus nu niet van de vluchtstrook gebruik maken)." Men gaat er nu echter van uit dat de extra reistijd bij dit knooppunt zich grotendeels vanzelf oplost, als de A27 verbreed wordt.

Op dit moment doet lijn 320 er in de spits 4 minuten langer over om naar Station Sportpark te komen dan buiten de spits. Aangezien de bus op dit stuk in Hilversum tegenwoordig goed kan doorrijden, moet zo'n 3 minuten hiervan te wijten zijn aan de huidige drukte in de spits op de A27 inclusief vertraging bij het knooppunt Eemnes.

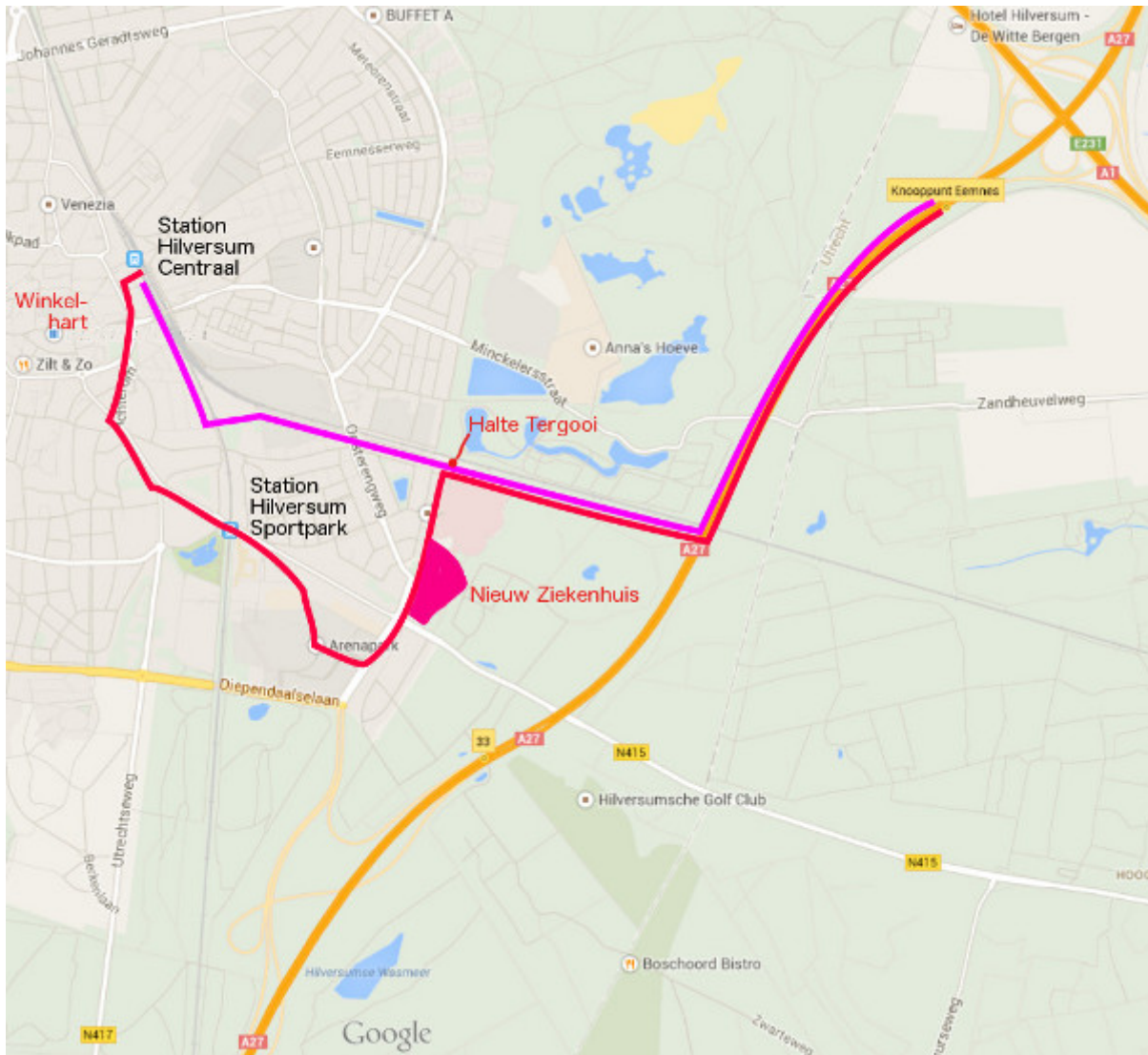
Als de HOV-bus nu zou rijden, zou deze ook deze 3 minuten spitsvertraging ervaren. Om de reistijden vergelijkbaar te maken, dient de toekomstige reistijd op $21 + 3 = 24$ minuten gesteld te worden.

Verder is in het definitieve tracé de HOV-busbaan aan de zuidkant van het spoor tussen Hilversum-Amersfoort gepland. De HOV-busbaan kruist nu 2 keer het spoor: bij de A27 gaat er een fly-over over het spoor en bij het Centraal Station is er een gewone spoorwegovergang gepland. De bus kan hier niet hard doorrijden en in een kwart van de gevallen staat de bus 2 minuten te wachten voor de spoorbomen. Ook zit er in het definitieve tracé een stuk busluis, waar de bussen van beide kanten op elkaar moeten wachten. Tezamen schatten wij deze effecten in op 2 minuten extra reistijd.

Een realistische inschatting voor de reistijd van de HOV-bus van Busstation Huizen naar Hilversum is dus $24 + 2 = 26$ minuten.

Als basis voor ons onderzoek nemen we de volgende reistijd cijfers voor de HOV-bus: Busstation Huizen naar Hilversum Centraal: 26 minuten in de spits en 23 minuten daarbuiten.

- Reistijd van busstation Huizen naar halte Hilversum Sportpark.



(Buslijnen HOV+101+156 voorgestelde situatie)

U ziet, de HOV-bus (roze lijn) rijdt rechtstreeks naar Hilversum Centraal. De HOV-bus doet niet meer de belangrijke halte Hilversum Sportpark aan. Volgens het rapport "Voorkeursvariant in het Gooi", van april 2012, rijden er wel gewone bussen naar Hilversum Sportpark. Dit gaat als volgt (rode lijn): vanaf de A27 over een stuk van de busbaan naar de halte Tergooi halverwege en dan via de afslag langs het ziekenhuis en de bestaande route over Arenapark en Soestdijkerstraatweg naar Station Sportpark. In het rapport wordt de reistijd berekend op basis van het definitieve tracé op 23 minuten. (De kanttekening die we hierbij plaatsen, is dat het merendeel van deze route gedekt wordt door lijn 156 uit Almere, die niet in Huizen komt. In hoeverre is de overstaptijd op de Carpoolplaats Blaricum meegenomen in deze tijd?)

Als basis voor ons onderzoek nemen we de volgende reistijd cijfers in de toekomstige situatie voor de bussen 101 en 156 naar Hilversum Sportpark:

- Busstation Huizen naar Hilversum Sportpark: 23 minuten.

Uitgangspunt 3: 5 meetpunten

Om het verschil in reistijden te kunnen vergelijken tussen nu en de beoogde situatie gaan we uit van 5 meetpunten. De 4 meetpunten in de huidige situatie zijn Busstation Huizen, Carpoolplaats Blaricum, halte Hilversum Sportpark en station Hilversum CS. In de nieuwe situatie komt daar nog een nieuw meetpunt bij: halte Tergooi, halverwege de busbaan, waarvandaan er bussen naar Station Hilversum gaan, maar ook bussen afslaan om naar Station Sportpark te rijden.

Uitgangspunt 4: 4 tijdzones

In de dienstregeling verschilt het aantal bussen en de reistijd per tijdzone. We onderscheiden de volgende tijdzones:

- ochtendspits
- doordeweeks overdag
- avondspits
- avond en weekend

Uitgangspunt 5: 3 reizigersgroepen

Uit "Second opinion vervoerwaarde HOV het Gooi" van prof.dr. Meurs, februari 2010: De kwaliteit van het huidige OV-aanbod is in de basis gewoon goed. De basisdienst wordt gevormd door lijn 100, die met 7,5-minutendienst een voor streekvervoer buitengewoon groot aantal ritten kent. Daarnaast biedt lijn 103 nog extra reismogelijkheden voor woon-werk-verkeer en fungeert lijn 156 vanaf de carpoolplaats als verdere verdichting. Ten aanzien van de huidige vervoerwaarde is gekeken naar het aantal reizigers. Lijn 100 kent een gemiddelde bezetting van 18,7 reizigers per rit. Dit lijkt relatief laag, maar bedacht moet worden dat deze lijn "last" heeft van een grote eenzijdigheid in het vervoer. Op basis daarvan schatten we het aantal reizigers per rit in de "drukke" richting ("s morgens richting Hilversum, "s middags omgekeerd) op gemiddeld circa 30; in de rustige richting bedraagt het aantal reizigers dan gemiddeld ongeveer 6, wat zal betekenen dat sommige ritten alleen warme lucht vervoeren."

Uit "Lijnvoering en vervoerswaarde HOV in het Gooi, augustus 2010":

"De vervoervraag tussen Huizen en Hilversum vertoont een sterk verschil tussen de spitsuren en de overige uren van de dag. In de spitsuren reist een groot deel van de reizigers uit Huizen en uit Almere tot Hilversum Arenapark, om daar onderwijs te gaan volgen, te gaan werken of door te reizen met de trein naar Utrecht. Een veel beperkter deel van de reizigers gaat door naar Hilversum-centrum of -station. Buiten de spitsuren reist juist het grootste deel van de reizigers door naar het centrum of hoofdstation van Hilversum. Over een hele

dag bekeken reist op lijn 100 56% naar het centrum of station van Hilversum, circa 40% naar Arenapark en 5% naar een bestemming halverwege."

Op grond van deze tekst doen we de volgende aannamen, die overeenkomen met onze waarnemingen:

- De meeste reizigers rijden in de spits.
- In de spits heeft 70% van de reizigers de bestemming Arenapark/Sportpark en 30% de bestemming Hilversum Centraal Station
- Overdag, 's avonds en in het weekend heeft 40% van de reizigers de bestemming Arenapark/Sportpark en 60% de bestemming Hilversum Centraal Station.

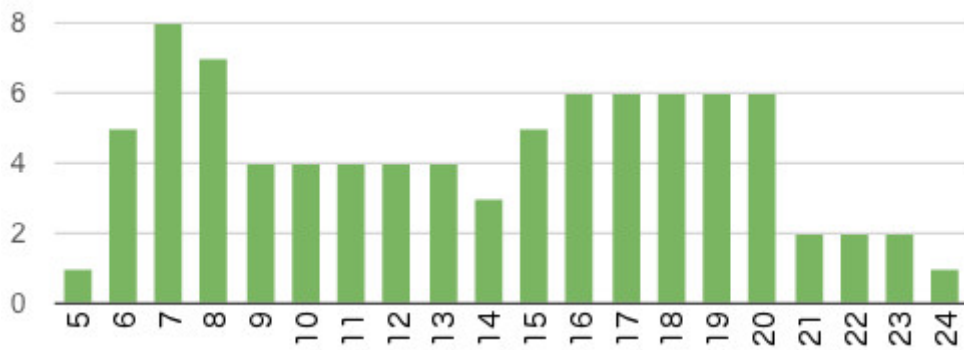
Te samen leidt dit over de hele week tot de verdeling 55% Hilversum Station en 45% Arenapark/Sportpark of een halte halverwege.

We kijken naar 3 reizigersgroepen, die allen een verschillende bestemming hebben:

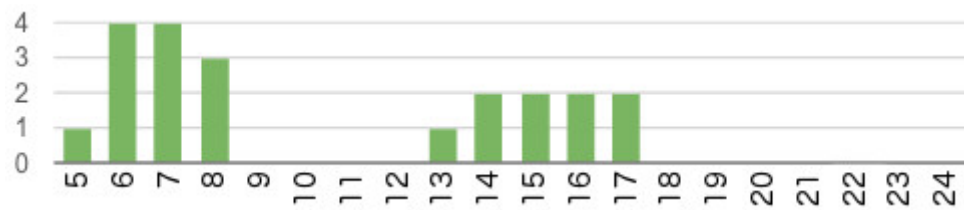
- De *Centraal-reizigers*: De mensen die naar Hilversum Centraal station reizen. Deze mensen reizen in de toekomst rechtstreeks via de HOV-busbaan.
- De *Utrecht-reizigers*: De mensen die naar Utrecht reizen: zij reizen via halte Sportpark en stappen daar op de trein naar Utrecht. In de toekomst moeten ze een deel van de tijd via Hilversum Centraal Station. Hun reistijd is dan 3 minuten langer in de trein, volgens www.ns.nl. (Ze hebben geen extra overstaptijd: zowel op Sportpark als op Centraal staat voor overstappen van bus op trein 4 minuten. Hier is dus geen verschil.) Er is ook geen verschil in betrouwbaarheid, want overstappen op de trein moesten ze toch al.
- De *Sportpark-reizigers*: De mensen die Hilversum Arenapark of Hilversum Sportpark als eindbestemming hebben, voor werk of school. Als deze groep in de toekomst een deel van de tijd via Hilversum Centraal moet reizen, dan duurt de reis 7 minuten langer: 4 minuten overstaptijd en 3 minuten extra reistijd. De betrouwbaarheid verslechtert dan flink, want men moet opeens een extra overstap maken. Soms mis je een aansluiting. Om deze overstap te voorkomen kan men een bus nemen, die rechtsreeks naar Arenapark/Sportpark gaat, maar soms kan dat alleen door over te stappen op de Carpoolplaats Blaricum. Ook dat is een extra overstap t.o.v. de huidige situatie met een langere reistijd en lagere betrouwbaarheid tot gevolg.

De frequentie van bussen in het huidige buslijnnennet

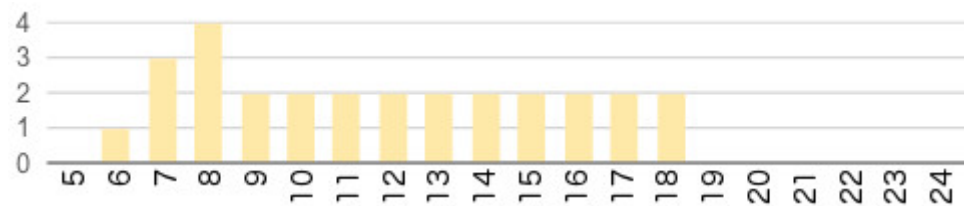
Op dit moment rijden lijn 320, lijn 101 (spitslijn) en lijn 156 (spitslijn uit Almere). Hieronder ziet u voor elk van deze lijnen het aantal bussen per uur dat naar Hilversum rijdt, voor een door de weekse dag.



(frequentie lijn 320 per uur, rijdt ook in het weekend)



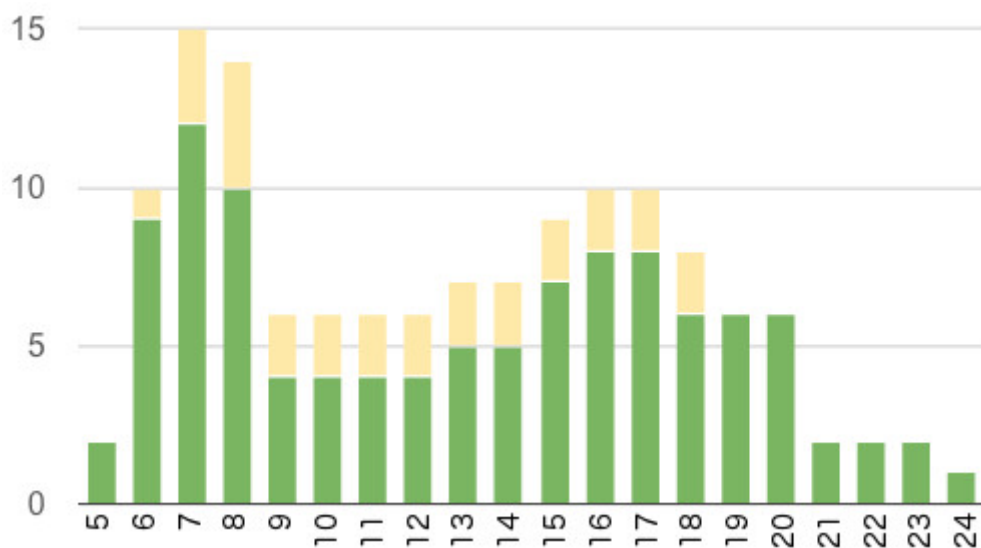
(frequentie lijn 101 per uur, rijdt niet in het weekend)



(frequentie lijn 156 per uur, rijdt niet in het weekend)

Lijn 156 hebben we geel gekleurd om aan te geven, dat je dan altijd een overstap moet maken op Carpoolplaats Blaricum.

Op dit moment gaan alle bussen naar Arenapark/Sportpark en Hilversum Centraal. Je kan de buslijnen dus "bij elkaar optellen" om te zien hoeveel bussen per uur er naar deze bestemmingen rijden. Het plaatje ziet er dan zo uit:



(frequentie alle lijnen per uur, in het weekend: zie lijn 320)

Er is dus sprake van een druk bezette route met veel keuzen uit bussen! Alle 3 de groepen reizigers kunnen kiezen om bijv. dichtbij huis op te stappen op de 101 of 100 (met overstap op de Carpoolplaats op de 156) of om naar een halte van de 320 te gaan en met de snelle bus naar Hilversum te reizen.

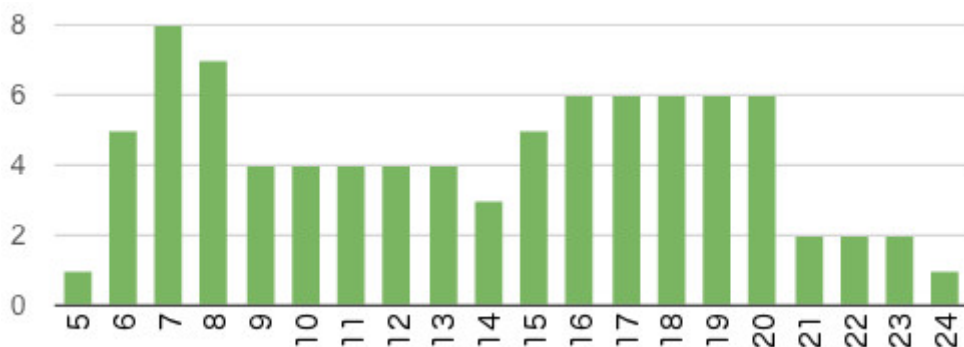
's Avonds en in het weekend

Lijn 101 en 156 rijden 's avonds en in het weekend niet. Dan moeten alle 3 de groepen reizigers de halte van de 320 opzoeken en rijdt men zonder overstap naar de eindbestemming.

De frequentie van bussen in het toekomstige buslijnnennet.

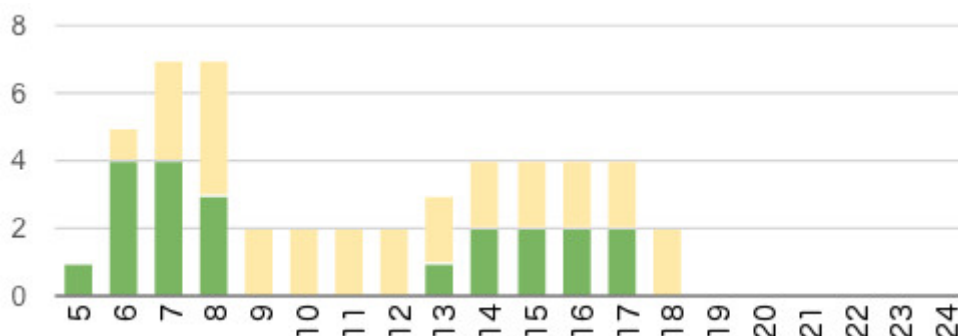
In de toekomst komen er 2 routes:

- De HOV-bus, de opvolger van de 320, zal ongeveer hetzelfde patroon kennen van de huidige bus 320. Het is de bedoeling dat de frequentie nog verder verhoogd wordt. Dit is afhankelijk van hoe de reizigers aantallen zich ontwikkelen.



(nieuw: frequentie lijn 320 per uur, ook in het weekend)

- De spitslijnen 156 en 101 zullen het **Arenapark/Sportpark** bedienen. Ze zullen eerder afslaan vanaf de A27 dan nu en het eerste stuk over de busbaan rijden. Bij de halte Tergooi slaan ze dan af langs het ziekenhuis en rijden door naar Arenapark/Sportpark en Centraal Station. (Men beschrijft dat er plannen zijn om de frequentie van buslijn 156 te verhogen, maar deze buslijn valt niet onder de concessie van Provincie NH, maar onder de concessie van Almere. Of dit gaat gebeuren, is dus onzeker.)



(nieuw: frequentie lijnen 101+156 per uur, **niet in het weekend**)

Ook deze lijnen kunnen "bij elkaar opgeteld" worden om de frequentie goed te zien

Merk op dat in de toekomst de frequentie van buslijnen die rechtstreeks naar Arenapark/Sportpark gaan veel lager is dan nu en dat men 's avonds en in het weekend helemaal niet rechtstreeks naar Arenapark/Sportpark kan reizen! Hier worden de reiziger vanuit Huizen en Blaricum de dupe van.

Conclusies reistijd en frequentie voor de reizigers

Comité Busbaan Nee heeft op basis van bovenstaande uitgangspunten en aannames onderzocht wat het verschil is tussen de toekomstige situatie met de HOV-bus en de huidige situatie. We hebben de verschillen in reistijd en betrouwbaarheid op een rij gezet per reizigersgroep en per dagdeel. Deze uitgebreide informatie kunt u vinden in bijlage 1.

Hier zijn de conclusies van het effect van nieuwe HOV-busbaan voor de reizigers:

- Er is maar één groep en één tijd waarop de HOV-busbaan een grote toegevoegde waarde heeft: de reizigers die in de ochtendspits (van 7.00 tot 9.30) naar Hilversum Centraal reizen. De reistijd gaat dan van 39 minuten naar 26 minuten. Maar dat is maar een klein deel (30%) van de grote groep spitsreizigers!
- Voor de grootste groep reizigers in de ochtendspits (70%), die naar Hilversum Arenapark/Sportpark reizen, is het een forse achteruitgang in frequentie. Men kan alleen nog maar met de 101 en 156. Deze bussen doen er even lang over als nu met de 320, maar ze rijden minder vaak dan de bussen nu. En met de 156 moet met extra overstappen. De bussen rijden samen 7 keer per uur t.o.v. de keuze uit 14 bussen per uur nu.
- Voor de avondspits van Hilversum naar Huizen is het verschil ten opzichte van nu veel kleiner dan bij de ochtendspits, omdat de avondspits veel gespreider is en de huidige bussen al vrij goed door kunnen rijden: de reistijd voor de Centraal-reizigers gaat van 27 minuten nu naar 23 minuten straks, slechts 4 minuten tijdwinst. Voor de Utrecht- en Sportpark-reizigers is de reistijd vergelijkbaar met nu, maar kan men maar met 4 bussen per uur mee t.o.v. 10 bussen per uur nu. Een forse achteruitgang.
- Overdag, is er een paar minuten vooruitgang voor de Centraal-reizigers. Er zijn echter forse achteruitgangen voor de Utrecht- en Sportpark-reizigers: men is aangewezen op de 156 (extra overstap op Carpoolplaats) of moet reizen met de HOV-bus naar Centraal en moet daar overstappen: dat kost extra tijd en verlies van betrouwbaarheid.
- 's Avonds en in het weekend is er een kleine vooruitgang voor de Centraal-reizigers, maar zijn er forse achteruitgangen voor de Utrecht- en Sportpark-reizigers! 's Avonds en in het weekend rijden de bussen 101 en 156 niet en moet iedereen langer reizen met de HOV-bus naar Centraal en dan overstappen.

Bereikbaarheid van Zorgpark Monnikenberg

De gemeente geeft aan dat de HOV-busbaan nodig is voor de bereikbaarheid van Zorgpark Monnikenberg. Hier staan we even apart bij stil. Wat is de beste manier om het nieuwe ziekenhuis en het nieuwe revalidatiecentrum van Merem, die op Zorgpark Monnikenberg komen, goed bereikbaar te maken met de bus?

De HOV-bus krijgt op de busbaan een halte Tergooi, een stuk ten noorden van de huidige ingang van het ziekenhuis. Toen men de HOV-busbaan bedacht in 2008 was de plek van het nieuwe ziekenhuis nog niet bekend. Ondertussen staat vast dat de hoofdingang van het nieuwe ziekenhuis in het zuiden van Zorgpark Monnikenberg komt, aan de Soestdijkerstraatweg. Daarom wordt er vanaf halte Tergooi een weg voor de bus gemaakt langs het nieuwe ziekenhuis naar de hoofdingang bij de Soestdijkerstraatweg. En dan kan men bij een halte daar voor de deur uitstappen.

Echter, alleen bus 101 en 156 nemen vanaf de HOV busbaan de afslag naar het ziekenhuis en rijden dan over de Soestdijkerstraatweg Hilversum in; via halte Sportpark naar het Station. De HOV-bus komt hier niet.

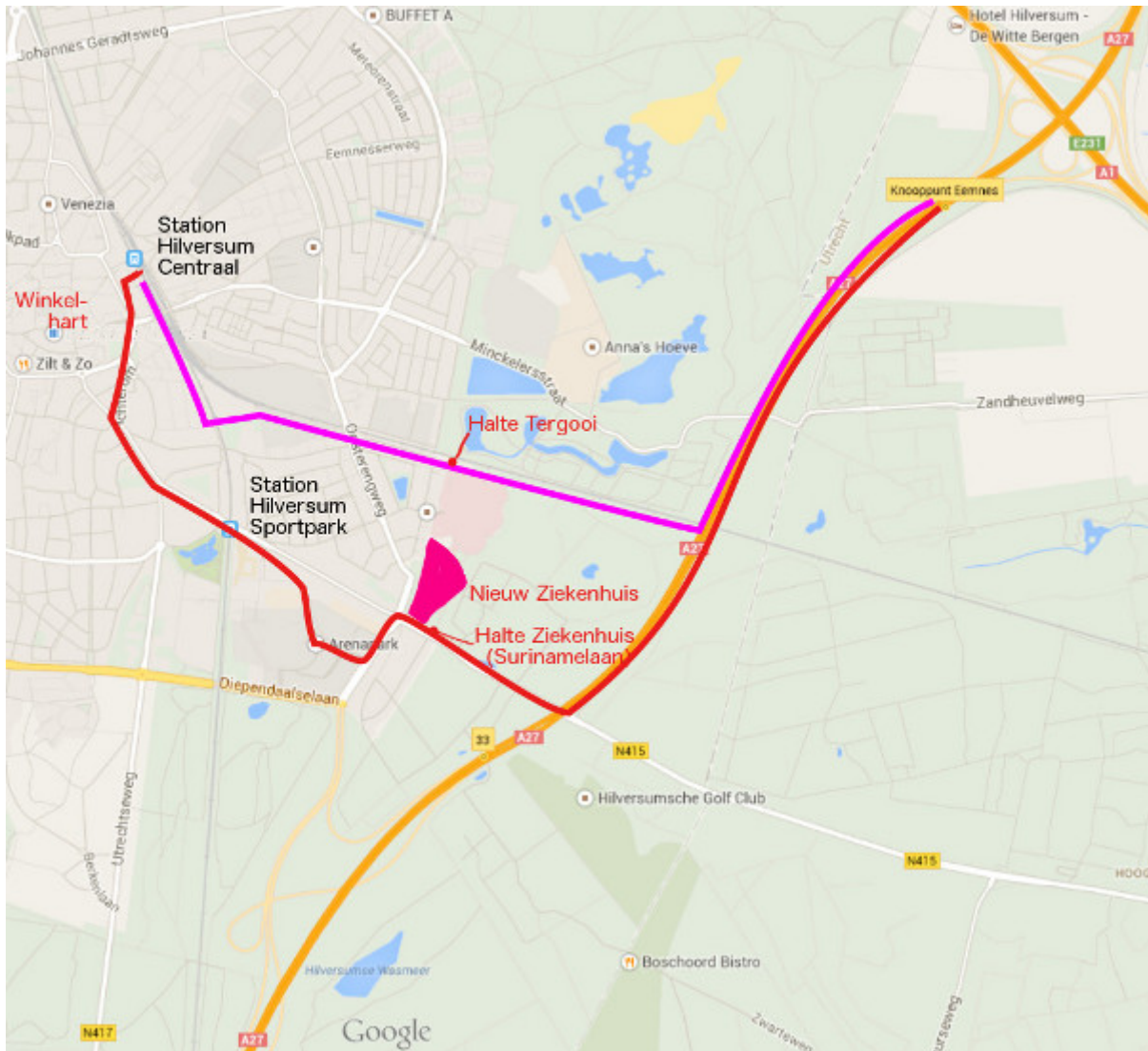
Zoals al eerder aangegeven rijden bus 101 en 156 alleen door de week, voornamelijk in de spits. Hoe gaat het dan met de bezoeken 's middags, 's avonds en in het weekend? En bij zo'n groot ziekenhuis met poliklinieken en bij het revalidatiecentrum komen toch de hele dag door veel mensen? Bovendien vindt de gemeente dat Stadsbus 3, die nu keurig de hele week, ook in het weekend, 2 keer in het uur rijdt tot 22.00 's avonds, wel kan verdwijnen, als de HOV busbaan er is!

Er is een eenvoudig alternatief. Op dit moment rijden alle bussen die van Hilversum naar Huizen gaan over de Soestdijkerstraatweg naar de speciale busoprit naar de A27. Ze komen langs halte Surinamelaan op de Soestdijkerstraatweg, pal voor de nieuwe hoofdingang van het Zorgpark. Als al die bussen (320, 101 en 156) daar stoppen, stopt er 8 tot 12 keer per uur een bus voor de deur. 's Avonds en in het weekend stopt de 320 hier dan. Als we een extra afslag vanaf de A27 maken, richting Hilversum, kunnen ook alle bussen de andere kant op voor de deur van het Zorgpark stoppen. Een investering van zo'n 200.000 euro en klaar!

Voor welke bussen is de busbaan?

Men wil dat de 101 en de 156 voortaan eerder van de A27 afslaan en het eerste stuk over de HOV busbaan rijden om bij het ziekenhuis af te slaan naar de Soestdijkerstraatweg. Deze route duurt 23 minuten tot aan Sportpark. De huidige route van de 101 en 156, vanaf de A27 Hilversum inrijden en terug met de speciale busoprit, is even snel of sneller dan de voorgestelde nieuwe route voor de 101 en 156: 23 minuten in de spits en 19 daarbuiten.

Maar dan kan de huidige route gewoon gehandhaafd blijven voor de 101 en de 156. Deze bussen hoeven niet over de HOV-busbaan!



(Buslijnen HOV+101+156 variant)

De HOV-busbaan wordt zo alleen nog gebruikt door de HOV-bus: 8 bussen per uur heen en 8 bussen per uur terug. En buiten de spits minimaal 4 bussen per uur heen en 4 bussen per uur terug. Is dat genoeg om een busbaan voor aan te leggen van 118 miljoen euro?

Nieuwe ontwikkelingen

Hier gaan we in op 2 ontwikkelingen die mee beschouwd dienen te worden:

- Hogere tarieven voor de HOV-bus?

De Provincie NH komt eind van dit jaar met haar voorstel van de nieuwe tariefstructuren voor het busvervoer in Noord-Holland. Men heeft al meermalen laten weten, dat men een hoger tarief wil gaan invoeren voor de HOV-bussen in NH. Voor meer snelheid en comfort moet de busreiziger extra gaan betalen, is de gedachte. In het Gooi zal alleen de Centraal-reiziger reistijdwinst ervaren en dan bijna alleen in de ochtendspits. Maar alle ritten van de HOV-bus zullen duurder worden. Ook die ritten van de mensen die 's avonds en in het

weekend naar Utrecht of Sportpark willen en aangewezen zijn op reizen met de HOV-bus via station Hilversum Centraal.

- Meer treinen over de lijn van Hilversum naar Utrecht?

Het Rijk heeft voor de zomer aangekondigd dat men het aantal treinen in de regio Schiphol, Amsterdam, Almere, Lelylaan wil gaan verhogen. Er gaan ook meer treinen rijden tussen Weesp en Hilversum. Het is nog onduidelijk hoeveel extra treinen daarvan doorgaan naar Utrecht. Het kan dus zijn dat er meer treinen gaan rijden over de spoorlijn Hilversum-Utrecht. Dit is precies de spoorlijn die de HOV-bus met een gewone spoorwegovergang moet gaan oversteken. Er is bekend dat in de huidige situatie deze spoorbomen 13 minuten per uur dicht zijn. En als de treinen bijvoorbeeld 2 keer zo vaak gaan rijden, zullen de spoorbomen dan 26 minuten per uur dicht zijn?

Ook de spoorbomen bij Hilversum Sportpark zullen met zo'n nieuwe ontwikkeling 2 keer zo vaak dicht zijn. De bussen, die doorrijden naar Station Hilversum Centraal, zullen ook langer moeten wachten. Maar niet alleen dat, ook alle auto's die het centrum in willen rijden, zullen te maken krijgen met lange wachttijden. Het ligt in de rede, dat er dan op den duur een tunnel moet komen onder het spoor door bij Sportpark om de doorstroming van het verkeer te verbeteren. En denkt u dan dat het Rijk of de Provincie daarnaast ook nog geld beschikbaar gaat stellen voor een tunnel of fly-over bij het Spoor, alleen voor de bussen van de HOV busbaan? Zouden we de ontwikkeling op de spoorlijn Hilversum-Utrecht niet eerst moeten weten, voordat de snelle HOV-bus straks lang voor gesloten spoorbomen blijkt te staan?

Conclusies

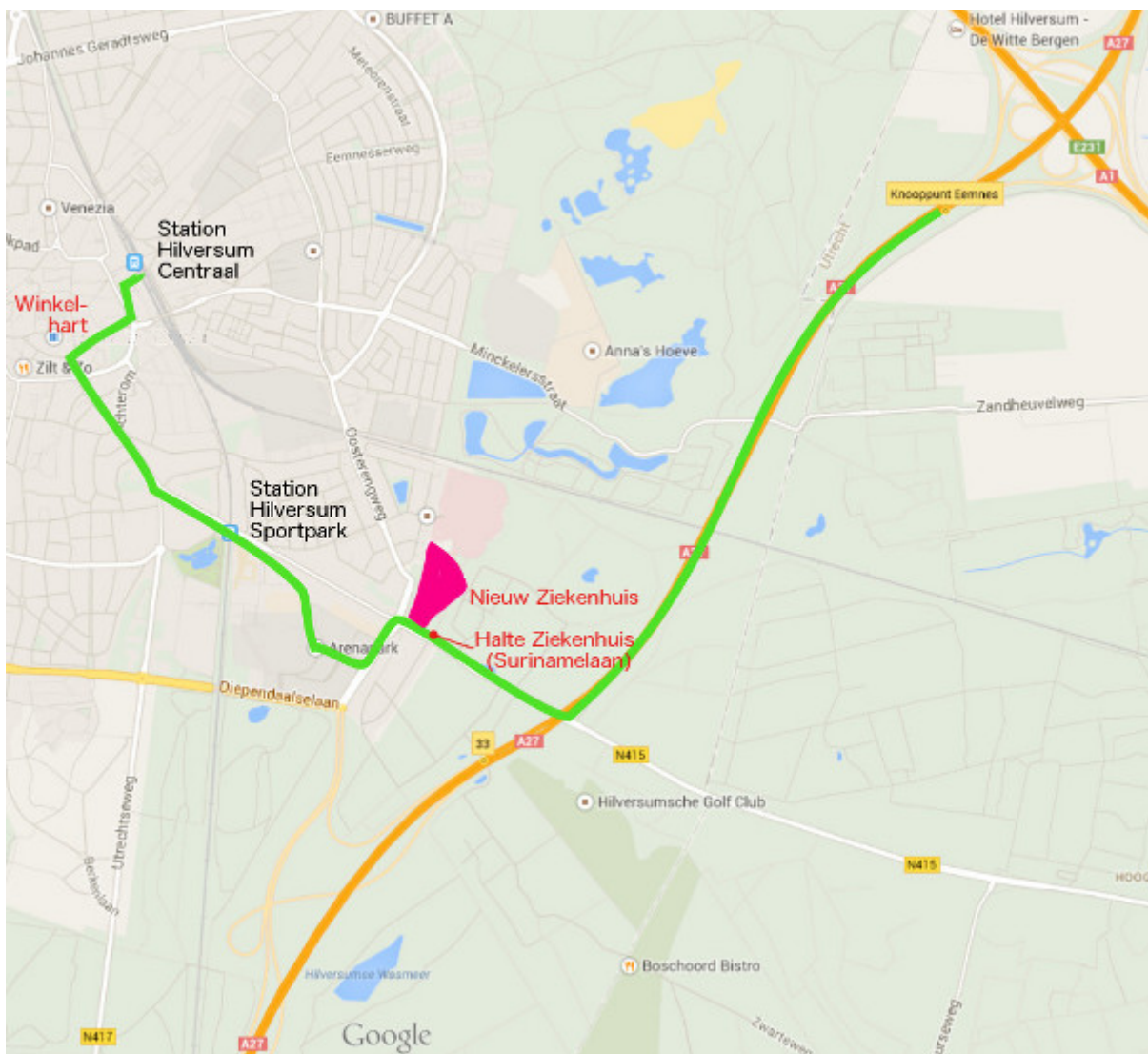
- Slechts een kleine groep (30%) van de spitsreizigers gaat er 13 minuten op vooruit. Buiten de spits is de reistijdwinst naar Hilversum Centraal nauwelijks merkbaar (4 minuten of minder).
- Voor de reizigers naar Sportpark en Utrecht neemt de frequentie in bussen sterk af (van 6-14 bussen per uur naar 2-7 bussen per uur) en overdag, 's avonds en in het weekend neemt de reistijd flink toe (tot 7 minuten langer, op een reis die nu 19 tot 23 minuten duurt). Men moet ook vaker overstappen. Dat kost reizigers, want over het algemeen vinden reizigers overstappen zeer onprettig.
- De voorspelde verdubbeling van het totale aantal reizigers, van 3300 reizigers per dag naar 7400 per dag, zal bijna geheel op het conto moeten komen van de groei van nu 30% reizigers in de ochtendspits, die Hilversum Centraal als eindbestemming hebben. Dat is niet reëel!
- Twee recente ontwikkelingen, die een groot effect hebben op dit HOV-busbaanplan, zijn nog niet meegenomen tot nu toe: de prijsstijging van de HOV-busritten op het aantal reizigers en de wachttijden voor de spoorbomen nu de treinen naar Utrecht mogelijk vaker gaan rijden.
- De provincie rekent erop dat deze HOV-busbaan in de orde van grootte van 2 miljoen euro extra inkomsten per jaar zal genereren aan buskaartjes van de extra reizigers. Dit geld is allemaal nodig voor het onderhoud van de busbaan. De provincie legt volgens plan jaarlijks zelf maar een klein bedrag bij. Nu geconcludeerd kan worden dat deze reizigersgroei en deze 2 miljoen euro per jaar bij lange na niet gehaald kunnen worden, is het onverantwoord om deze busbaan aan te gaan leggen. De verliezen op deze busbaan zullen hoogstwaarschijnlijk binnen het

OV-budget van de provincie opgevangen moeten worden. Dit leidt tot bezuinigingen op andere OV-lijnen, die we hard nodig hebben!

- Het is onverantwoord om 118 miljoen euro in dit HOV-busbaanplan te investeren, nu duidelijk is dat dit grote effecten kan hebben op de busreizigers in het Gooi!

De beste inrichting van de buslijnen volgens Rover

Zijn er andere mogelijkheden om de bereikbaarheid van Huizen naar Hilversum per bus te verbeteren? Comité Busbaan Nee vindt dat we de aanbevelingen van Rover voor optimalisatie van de huidige buslijnen (320, 101 en 156) moeten uitvoeren. Zie hier de gewenste busroute:



(Buslijnen voorstel Rover & Comité Busbaan Nee)

Dit zijn de optimalisaties:

- een extra afrit bij de A27, zodat de huidige bussen altijd bij de halte Surinamelaan, voor de hoofdingang van het Zorgpark, kunnen stoppen.
- Het laatste eind van de Emmastraat tweerichtingsverkeer maken, zodat de bus rechtdoor kan over de rotonde Gooilandplein. De bussen kunnen dan allemaal stoppen op de halte op de Groest, veel dichterbij het winkelhart van Hilversum dan men nu komt.
- Op de Groest slaat de bus rechtsaf de Prins Bernardstraat in. Op de kruising bij de Beatrixtunnel slaat de bus linksaf en kruist daarmee zo min mogelijk verkeer. Hier kan het stoplicht beter op afgesteld worden.

Met deze optimalisaties is de doorstroming naar het Station een stuk verbeterd. Overzichtelijke aanpassingen die met een laag budget kunnen worden uitgevoerd. En zo kunnen de 30% reizigers in de spits die naar het Centraal willen, en waar de busbaan kennelijk op mikt, ook sneller reizen dan nu. Zonder verlies van frequentie en reistijd voor de overige reizigers!

Aanbeveling

Op grond van de onderbouwingen in dit rapport heeft Comité Busbaan Nee helder aangetoond dat er geen 118 miljoen euro geïnvesteerd moet worden in deze busbaan, die te weinig voordelen heeft en teveel nadelen.

Reeds 2500 mensen hebben de petitie op www.busbaannee.nl getekend! (stand oktober 2013). Vooral mensen uit Huizen en Blaricum hebben getekend. Ze snappen allang, dat deze buslijn, die voor hen bedoeld zou zijn, een achteruitgang is.

In het promofilmpje van het HOV-project op www.hovinhetgooi.nl is goed te zien hoe de busreiziger over de noodzaak van de busbaan denkt: "We hebben al een bus. Die voldoet prima. We willen alleen nog wifi in de bus." Nou, als dat alles is.... De gemeente Almere biedt al wifi op haar nieuwe Maxx-lijn 150 van Almere naar Utrecht. Dat kan de Provincie Noord-Holland toch ook in onze bussen regelen?

Er is op 20 september 2013 een ludieke actie gevoerd, die veel aandacht kreeg in de pers om te wijzen op het gedateerde HOV-plan. Op Een Vandaag zegt prof. van Wee, dat er geen goede kosten/baten-analyse ligt en dat de raden en staten die nodig hebben om te kunnen beslissen! (Het filmpje van Een Vandaag is te zien op www.busbaannee.nl.)

Comité Busbaan Nee is hier zo goed mogelijk ingegaan op de kosten en baten voor de reiziger. (De overige effecten op leefbaarheid in de wijken en op de natuur staan beschreven op www.busbaannee.nl.) Veel is in dit rapport inzichtelijk gemaakt rond reistijden en betrouwbaarheid. Mocht dit nog tot verdere onduidelijkheden leiden, dan is het helder dat de provincie en de gemeenten eerst zelf een geactualiseerd onderzoek moeten doen, voordat de raden kunnen besluiten over de investering van 118 miljoen euro.

We hopen dat de raadsleden van Hilversum, Huizen, Laren, Eemnes en de statenleden van provincie NH dit onderzoek goed bestuderen en zich de conclusies ter harte nemen.

Comité Busbaan Nee stelt de reiziger centraal. Onze aanbeveling aan de raadsleden in Huizen, Hilversum, Laren en Eemnes en de statenleden in de provincie is om dit HOV busbaan plan te stoppen! Luister naar de aanbeveling van Rover en realiseer de optimalisaties in het huidige buslijnennet. In het belang van de reiziger.

Bijlage 1:

Onderzoek naar verschillen in reistijd en betrouwbaarheid

In de ochtendspits

Veruit de meeste reizigers reizen in de spits, de ochtend- en de avondspits. 70% van de reizigers behoort dan tot de *Utrecht-reizigers* of de *Sportpark-reizigers*. In de spits is de huidige reistijd van lijn 320 vanaf busstation Huizen tot station Sportpark 23 minuten.

Utrecht-reizigers: Men kan kiezen voor lijn 101 en 156 en die doen er in de toekomst 23 minuten over: geen vooruitgang. Men kan ook kiezen om naar Hilversum Centraal te reizen en daar op de trein te stappen naar Utrecht. Reistijd: 26 minuten met de HOV-bus en 3 minuten langer met de trein, samen 29 minuten. Dit betekent een achteruitgang van 6 minuten. Men kiest dus liever niet voor de HOV-bus, maar daarmee kan men uit minder bussen per uur kiezen.

Reistijd: -

Betrouwbaarheid: +/-

Sportpark-reizigers: Men kan kiezen voor lijn 101 en 156 en die doen er in de toekomst 23 minuten over: geen vooruitgang. Men kan ook kiezen om naar Hilversum Centraal te reizen en daar op de trein te stappen. Reistijd: 26 minuten met de HOV-bus, 4 minuten overstaptijd en 3 minuten reizen met de trein, samen 33 minuten: een grote achteruitgang in reistijd en betrouwbaarheid (extra overstap). Men kiest dus liever voor bus 101 of 156, maar dan heeft men minder keus dan nu.

Reistijd: -

Betrouwbaarheid: - -

Slechts 30% behoort in de spits tot de groep *Centraal-reizigers*: De huidige reistijd is in de spits 39 minuten. Dit gaat dan naar 26 minuten. Dit is een grote vooruitgang in reistijd, maar dus wel voor een beperkte groep reizigers. Verder kan deze groep niet meer kiezen uit 14 lijnen met uur, maar uit 8 lijnen per uur (tenzij men de lange route ook best vindt). Tevens reist men mogelijk langer naar de halte, omdat de HOV-bus 2 haltes minder heeft in Huizen en Blaricum.

Reistijd: ++

Betrouwbaarheid: ++

In de avondspits

Veruit de meeste reizigers reizen in de spits; de ochtend- en de avondspits. 70% van de reizigers behoort dan tot *Utrecht-reizigers* of de *Sportpark-reizigers*. 's avonds wil men weer van Hilversum naar Huizen. In de spits is de huidige reistijd van lijn 320 vanaf station Sportpark tot busstation Huizen 27 minuten. (Het is ons niet bekend waarom bus 320 in de ochtendspits er 23 minuten over doet en in de avondspits 27 minuten.)

Utrecht-reizigers: Men kan kiezen voor lijn 101 en 156 en die doen er in de toekomst 23 minuten over: 4 minuten reistijdwinst. Men kan ook kiezen om met de trein naar Hilversum Centraal te reizen en daar op de HOV-bus te stappen. Reistijd: 3 minuten met de trein en 26 minuten met de HOV-bus, samen 29 minuten: kleine achteruitgang.

Reistijd: +/-

Betrouwbaarheid: +/-

Sportpark-reizigers: Men kan kiezen voor lijn 101 en 156 en die doen er nog steeds 23 minuten over: geen vooruitgang. Men kan ook kiezen om naar Hilversum Centraal te reizen en daar op de trein te stappen. Reistijd: 21 minuten met de HOV-bus, 4 minuten overstaptijd en 3 minuten reizen met de trein, samen 28 minuten: een grote achteruitgang in reistijd en betrouwbaarheid (extra overstap).

Reistijd: -

Betrouwbaarheid: - -

Slechts 30% behoort in de spits tot de *Centraal-reizigers*: De huidige reistijd is in de avondspits 31 minuten. Dit gaat dan naar 26 minuten. Dit is een redelijke vooruitgang in reistijd, maar dus wel voor een beperkte groep reizigers. Verder kan deze groep niet meer kiezen uit 14 lijnen met uur, maar uit 8 lijnen per uur (tenzij met de lange route ook best vindt). Tevens reist men mogelijk langer naar de halte, omdat de HOV-bus 2 haltes minder heeft in Huizen en Blaricum.

Reistijd: +

Betrouwbaarheid: +

Overdag

60% van de reizigers behoort overdag tot de *Centraal-reizigers*. Overdag is de huidige reistijd van de 320 van busstation Huizen naar Hilversum Centraal 27 minuten. Met de HOV-bus over de vrije busbaan is dat 23 minuten. Dit is een kleine vooruitgang. (Merk op: men heeft mogelijk wel een iets meer tijd nodig om van de bushalte naar huis te komen, want de HOV-bus heeft 2 haltes minder in Huizen/Blaricum dan nu.)

Reistijd: +

Betrouwbaarheid: +/-

40% van de reizigers behoort tot de *Utrecht-reizigers* of de *Sportpark-reizigers*: Overdag is de huidige reistijd van de 320 van Busstation Huizen naar Sportpark 19 minuten.

Utrecht-reizigers: Men kan soms kiezen voor 156, maar dan moet men extra overstappen en reist men 23 minuten: achteruitgang. Men kan ook kiezen om naar Hilversum Centraal te reizen en daar op de trein te stappen. Reistijd: 23 minuten met de HOV-bus en 3 minuten langer met de trein, samen 26 minuten: achteruitgang

Reistijd: - -

Betrouwbaarheid: +/-

Sportpark-reizigers: Men kan soms kiezen voor 156, maar dan moet men extra overstappen en reist men 23 minuten: achteruitgang. Men kan ook kiezen om naar Hilversum Centraal te reizen en daar op de trein te stappen. Reistijd: 23 minuten met de

HOV-bus, 4 minuten overstaptijd en 3 minuten met de trein, samen 30 minuten: flinke achteruitgang in reistijd en betrouwbaarheid.

Reistijd: - -

Betrouwbaarheid: - -

's Avonds en in het weekend

60% van de reizigers behoort tot de *Centraal-reizigers*. 's Avonds en in het weekend is de huidige reistijd van de 320 van busstation Huizen naar Hilversum Centraal 22 minuten. Met de HOV-bus over de vrije busbaan is dat 21 minuten. Dit is een zeer kleine vooruitgang. (Merk op: men heeft mogelijk wel een iets meer tijd nodig om bij de bushalte te komen, want de HOV-bus heeft 2 haltes minder in Huizen/Blaricum dan nu.)

Reistijd: +/-

Betrouwbaarheid: +/-

40% van de reizigers behoort tot de *Utrecht-reizigers* of de *Sportpark-reizigers*: 's Avonds en in het weekend is de huidige reistijd van de 320 van Busstation Huizen naar Sportpark 18 minuten.

Utrecht-reizigers: Men kan soms kiezen voor 156, maar dan moet men extra overstappen en reist men 23 minuten: achteruitgang. Men kan ook kiezen om naar Hilversum Centraal te reizen en daar op de trein te stappen. Reistijd: 21 minuten met de HOV-bus en 3 minuten langer met de trein, samen 24 minuten: achteruitgang

Reistijd: - -

Betrouwbaarheid: +/-

Sportparkreizigers: Men kan soms kiezen voor 156, maar dan moet men extra overstappen en reist men 23 minuten: achteruitgang. Men kan ook kiezen om naar Hilversum Centraal te reizen en daar op de trein te stappen. Reistijd: 21 minuten met de HOV-bus, 4 minuten overstaptijd en 3 minuten met de trein, samen 28 minuten: flinke achteruitgang in reistijd en betrouwbaarheid.

Reistijd: - -

Betrouwbaarheid: - -