

# GOOICORRIDOR EEN GROENE LEEFBARE CORRIDOR

VERKENNING RECREATIE, DUURZAAMHEID EN KETENMOBILITEIT

concept 31 augustus 2021

# INHOUDSOPGAVE

Introductie	2
<b>1. Routekaart Gooicorridor</b>	
Doelstellingen en Ambities	4
Strategieën en Acties	5
<b>2. De doelstellingen uitgewerkt</b>	
<b>Doel 1: Hoogwaardig vervoerssysteem</b>	8
<b>Doel 2: Duurzame verstedelijking</b>	9
<b>Doel 3: Duurzame mobiliteitsgroei</b>	10
<b>Doel 4: Natuur, cultuur en recreatie</b>	12
Top 3 bestemmingen	
Landschap langs de corridor	
De Gooicorridor herkenbaar	
<b>Doel 5: Duurzame stationsomgeving</b>	15
Duurzame inrichtingsprincipes	
Voorbeeld inrichtingsprincipes	
<b>3. Proces en planning</b>	20
Actieprogramma	
<b>4. Bijlagen</b>	23

## Colofon:

Foto's: Visit Gooi&Vecht en Provincie Noord-Holland

Deze rapportage is opgesteld door de provincie Noord-Holland in samenwerking met:



# INTRODUCTIE

## ACHTERGROND

De samenwerking op de Gooicorridor is officieel van start gegaan tijdens het Bestuurlijk Overleg d.d. 5 juni 2020 met het vaststellen van het startnotitie en het accorderen van de samenwerking door de gezamenlijke partijen. Doel van de samenwerking, zoals benoemd in de startnotitie, is het opstellen van een regionale ontwikkelingsstrategie en actieprogramma om hiermee een kwaliteitsimpuls te geven aan de ontwikkeling van knooppunten aan de Gooicorridor. Er liggen ambitieuze verstedelijkingsplannen binnen de invloedssfeer van de Gooicorridor. Druk op wonen, werken en het wegennetwerk, maar ook de behoefte aan recreatie zal verder toenemen. De partijen in de Gooicorridor hebben in potentie de mogelijkheid om hierin sturend op te treden.

Tijdens het Bestuurlijk Overleg d.d. 7 december 2020 zijn de bestuurders geïnformeerd over de handelingsperspectieven die voor alle knooppunten op de Gooicorridor zijn opgesteld. Uit deze analyse bleek dat een aantal opgaven en thema's - mobiliteit, P+R (verduurzaming en recreatie - op meerdere knooppunten op de corridor spelen. Er is besloten om deze thema's te verdiepen en in samenhang te bekijken.

## WAAR STAAN WE NU?

Verdieping van de thema's heeft kennis, overzicht en een aantal concrete producten opgeleverd. Ook ontstond de behoefte om uit te zoomen op corridorniveau. Om sturing te kunnen geven op de verschillende thema's is het noodzakelijk om een gezamenlijke ambitie te hebben. Welke rol kan de Gooicorridor spelen binnen het landelijke mobiliteitsnetwerk, de transitieopgave en de verstedelijking (opgave)?

Dit document dient om de bestuurders (d.d. 9 september 2021) mee te nemen in de gezamenlijke ambitie op de corridor die is vertaald naar doelen, strategieën en acties. Wat willen we bereiken? Hoe komen we daar? Wat kunnen we als gezamenlijke partijen zelf? En welke acties zijn corridor overstijgend en moeten in breder verband worden opgepakt? Dit levert voor één strategie al een aantal concrete projecten op (het koppelen van natuur, cultuur en recreatie aan de Gooicorridor) terwijl het bij een andere strategie gaat om het leveren van input op lopende lange termijn trajecten (positioneren van de mobiliteitsopgave). De opgave van P+R/regiohubs wordt gekoppeld aan de strategie ketenmobiliteit en is daarmee onderdeel van het op te stellen Uitvoeringsplan Ketenmobiliteit.





# ROUTEKAART GOOICORRIDOR

---

# 'GOOICORRIDOR: EEN GROENE, LEEFBARE CORRIDOR WAAR WONEN, WERKEN EN RECREATIE SAMENGAAN'

## DOELSTELLINGEN EN AMBITIES

Het startpunt bij het opstellen van de ambitie was het benoemen van het unieke van de Gooicorridor. Opvallend aan deze corridor is dat het sterk verstedelijkte gebieden verbindt en door prachtige, afwisselende landschappen loopt. De stations geven toegang tot wonen en werken, maar zijn ook de poort tot een rijk aanbod aan cultuur en recreatie. De verder verstedelijking, groeiende mobiliteit en maatschappelijke trends bieden aanleiding om de positie en het gebruik van de Gooicorridor verder uit te nutten. Het gaat dan om aan gezond leven, klimaatadaptatie, energieneutraal, aandacht voor duurzaamheid, autoluwe steden en behoefte aan recreatie in de directe omgeving.

Om bovenstaande te bereiken hebben we strategie opgesteld aan dan hand van het **OGSM Model**. OGSM is een methode om strategische plannen te beschrijven op één pagina. OGSM staat voor "Objective" (de Ambitie), "Goals" (de Doelen), "Strategies" (de Strategieën) en "Measures" (de Acties/Projecten). Deze vier factoren geven in één opslag weer hoe de doelstellingen van de Gooicorridor samenhangen en het einddoel kan worden bereikt.

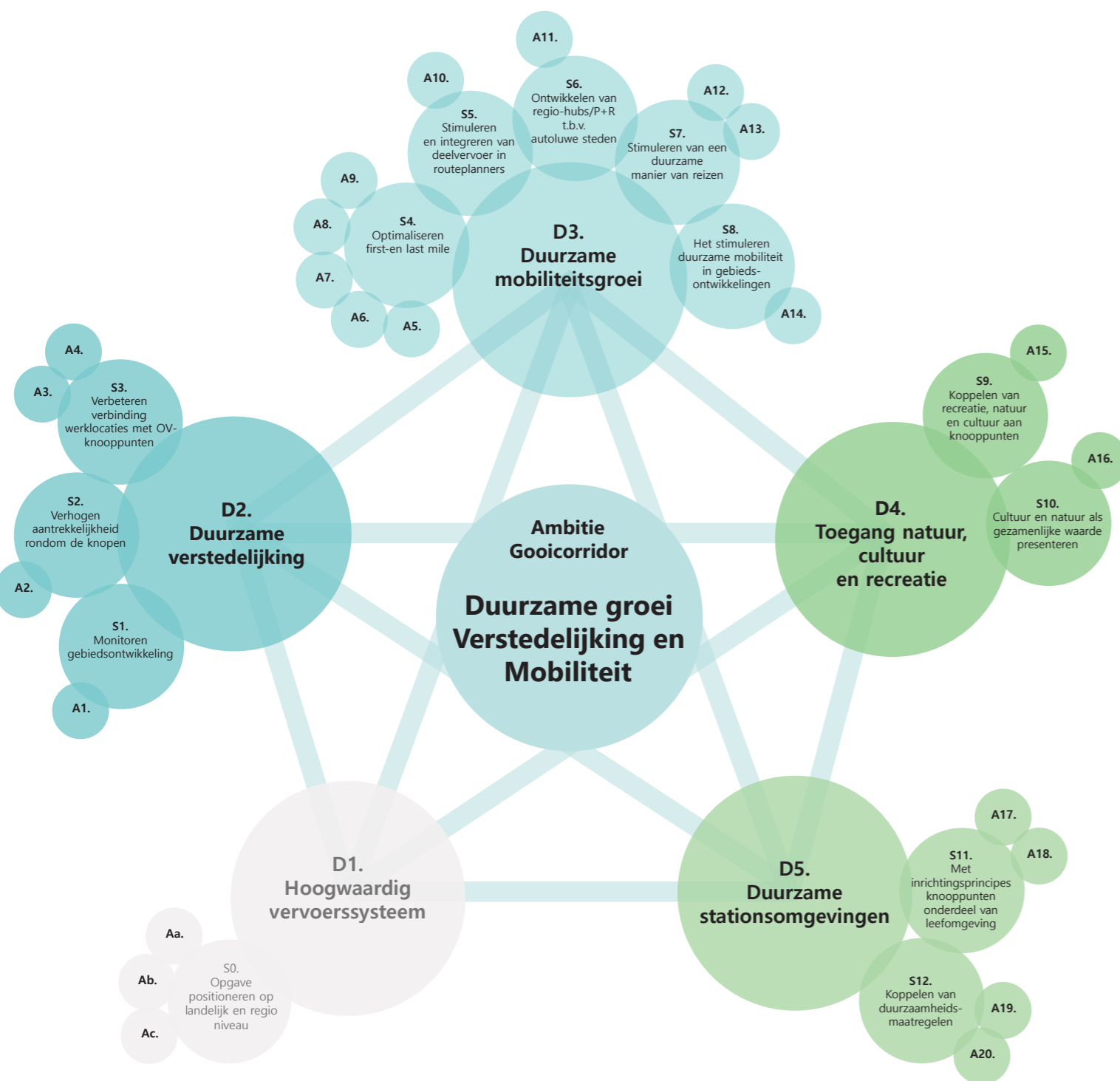
De Ambitie, Doelen, Strategieën en acties zijn in het figuur hiernaast weergegeven en worden in de rest van het document toegelicht. Alle onderdelen van het OSGM zijn ook terug te zien in de Excel-tabel in de bijlage.

**Ambitie**  
Dit heeft geleid tot de volgende ambitie:  
*Voor 2030 een kwalitatief hoogwaardig (openbaar) vervoerssysteem op de Gooicorridor, door de verstedelijking en mobiliteitsgroei duurzaam te faciliteren, het aantrekkelijker maken van het deur-tot-deur OV-product en de unieke natuur en cultuurwaarde aan de corridor toegankelijk te maken.*

### Toelichting samenhang doelen

Door het concentreren van ruimtelijke-economische ontwikkelingen op goed bereikbare locaties (D2) zoals openbaarvervoersknooppunten, ontstaat meer samenhang tussen verstedelijking en mobiliteit en wordt de bestaande OV-structuur van een regio gebruikt als ruggengraat voor verdere verstedelijking. Door op het niveau van de corridor, het netwerk, knooppunten en de samenhangende ketenreis de juiste ingrepen te doen en van elk knooppunt een fijne en duurzame verblijfsplek te maken wordt het gebruik van duurzaam vervoer (D3) gestimuleerd en kan het station onderdeel worden van, en bijdragen aan een gezonde leefomgeving (D5). De knooppunten vormen voor de bewoners aan de corridor maar ook uit de omliggende steden poorten tot cultuur, natuur en recreatie (D4).

Bovenstaande leidt samen tot een kwalitatief hoogwaardig vervoerssysteem (D1). Het figuur hiernaast laat zien dat de doelen met elkaar samenhangen. Zo leiden D2 tot en met D5 tot een kwalitatief hoogwaardig vervoerssysteem, maar een hoogwaardige systeem is tegelijkertijd randvoorwaardelijk voor het behalen van D2 tot met D5. Zo hangt het behalen van een gezonde modal shift (D3) samen met het versterken van de knooppunten (D2) en is het optimaliseren van de ketenmobiliteit (strategie onder D3) van belang voor zowel de toegankelijkheid van de woon en werklocaties als de toegankelijkheid van cultuur, natuur en recreatie. Dit laatste (D4) is van belang om duurzame verstedelijking op de corridor, alsook de binnenstedelijke verdichting in Amsterdam/Utrecht/Amersfoort mogelijk te maken.



# STRATEGIEËN EN ACTIES

## D1. HOOGWAARDIG VERVOERSSYSTEEM

### S0. Opgave positioneren op landelijk niveau en regioniveau (i.v.m.) investeringen

S0.

**Actie a:** Regio Amersfoort, Gooi-en Vechtstreek, PNH en PU nemen deel aan lobby A1 om te komen tot integraal MIRT onderzoek

**Actie b:** Regionale partijen agenderen Gooicorridor op mobiliteitstafels als Landelijke Spoortafel, LOVTB en SBAB (onderwerpen o.a alternatieven goederenvervoer, avondfrequentie en OV-SAAL)

**Actie c:** Regionale partijen agenderen de Gooicorridor op ruimtelijke tafels als Verstedelijkingsstrategie MRA, UNED

## D2. DUURZAME VERSTEDELIJING

### S1. Monitoren of het merendeel van de gebiedsontwikkeling tot 2030 binnen 10 minuten fietsen van de OV-Knooppunten gerealiseerd wordt

S1.

**Actie 1:** Obv woonakkoorden, plancapaciteit etc. aandeel woningen binnen 10 minuten fietsen van OV knooppunten op de gehele corridor in kaart brengen en monitoren

### S2. Het verhogen van de aantrekkelijkheid rondom de knopen

S2.

**Actie 2:** De opgaven uit de handelingsperspectieven op het gebied ruimtelijke kwaliteit concretiseren

S3.

### S3. Betere verbinding werklocaties met OV-knooppunten

**Actie 3:** In gebiedsontwikkeling rondom de knooppunten op de Gooicorridor inzetten op het vergroten van de economische activiteit door een gevarieerd woon, werk, voorzieningsprogramma, oa. ontmoetingsplekken, werkplekken, ZZPers etc

**Actie 4:** Binnen A5. aandacht voor ontsluiten van de werklocaties binnen de 10 min fietsen en 1200 m contour van OV-knooppunten. Per cluster werklocaties en bedrijventerreinen het fijnmazig ov- en fietsnetwerk in kaart brengen en waar nodig maatregelen formuleren die netwerk verbeteren om te stimuleren dat werknemers vaker met het OV komen.

## D3. DUURZAME MOBILITEITSGROEI

S4.

### S4. Het optimaliseren/verbeteren (tijd/comfort) van de first en last mile van de ov-knooppunten op de Gooicorridor

**Actie 5:** Opgaven uit de handelingsperspectieven op het gebied van fiets, lopen, bus en auto concretiseren (uitvoeringsprogramma ketenmobiliteit opstellen), onderscheid tussen first en last mile van belang om de verbinding van de Gooicorridor met wonen, werken en recreatie/natuur te verbeteren

**Actie 6:** Stimuleren actieve mobiliteit als voor- en natransport naar stations door knelpunten in routes naar en in stationsgebieden in kaart te brengen en aan te pakken

**Actie 7:** Regionaal doorfietsnetwerk aansluiten op de OV-knooppunten vanuit de kernen in de regio (mn om de regionale bewoners uit de auto te halen)

**Actie 8:** Uitrollen deelmobiliteit in de regio

**Actie 9:** Park&Bike locaties benoemen en realiseren op strategische plekken vanaf Gooicorridor en HOV haltes tov regionale kernen

S5.

### S5. Het stimuleren en integreren van deelvervoer in (multimodale) routeplanners zodat de reiziger op elk moment inzage heeft in de verschillende reisopties, inclusief kosten en het milieu

**Actie 10:** Stimuleren gebruik deelmobiliteit door plannen, boeken en betalen in één digitale omgeving aan OV-reizigers mogelijk te maken. Mogelijkheden verkennen van aansluiting RiVier platform applicatie of ontwikkeling eigen regionaal platform

S6.

### S6. Ontwikkelen van regio-hubs/P+R zowel voor regionale reizigers als langs A1 en A27 t.b.v. autoluwe steden

**Actie 11:** Verdiepend onderzoek naar mogelijke locaties en potentie van hubs/uitbreiding P+R als input ook richting andere studies en andere regio's om op die manier daadkrachtig te kunnen reageren op het autoluwe beleid van Utrecht en Amsterdam

### S7. Het stimuleren van een duurzame manier van reizen rondom de Gooicorridor door het maken van afspraken tussen gemeenten, OV sector, provincie en Rijk, waarin voorwaarden voor alle omgevingsvisies en -verordeningen worden geformuleerd

S7.

**Actie 12:** Duurzame mobiliteit stimuleren door in omgevingsvisie en -verordening OV, actieve mobiliteit en deelmobiliteit maximaal te faciliteren

**Actie 13:** Verduurzamen mobiliteit door met vertegenwoordigers van werkgevers rondom de Gooicorridor afspraken te maken over verduurzamen mobiliteit en het spreiden van reizigers

S8.

### S8. Het stimuleren van een duurzame manier van mobiliteit in gebiedsontwikkelingen rondom OV-Knooppunten

**Actie 14:** Duurzame mobiliteit stimuleren door bij gebiedsontwikkeling groter dan 50 woningen een *mobilitetsprogramma van eisen* te formuleren, oa. lagere parkeernormen

S9.

## D4. TOEGANG NATUUR, CULTUUR EN RECREATIE

### S9. Het koppelen van de verschillende recreatie, natuur en cultuur aan de verschillende knooppunten aan de Gooicorridor

**Actie 15:** Opstellen van een bestemmingskaart waar per knooppunt de aanwezige recreatie en cultuur in kaart wordt gebracht (incl. buitenpoorten)

S10.

### S10. De cultuur en recreatie aan de Gooicorridor als gezamenlijke waarde presenteren

**Actie 16:** Door middel van bv kaarten, promotie en gezamenlijke producten de Gooicorridor als geheel kenbaar maken (incl. concreet financieel voorstel)

## D5. DUURZAME STATIONSOMGEVINGEN

S11.

### S11. Met concrete inrichtingsprincipes knooppunten een onderdeel laten worden van de leefomgeving en daaraan op een duurzame manier positief bijdragen

**Actie 17:** Vanuit de bestemmingskaart toewerken naar concrete inrichtingsprincipes om bij realisatie en/of revitaliseren van stationsomgevingen in te zetten

**Actie 18:** De inrichtingsprincipes voor één knooppunt uitwerken zodat dit als voorbeeld kan dienen op de Gooicorridor


S12.

### S12. Het koppelen van duurzaamheidsmaatregelen aan de ontwikkelingen rond en op de stations

**Actie 19:** Bij realisatie en/of revitaliseren van stationsomgevingen bij ontwerp en realisatie naast ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheidsaspecten als circulair, energietransitie en klimaatadaptief opnemen

**Actie 20:** Energiebesparing en CO2-reductie stationsgebouwen en -processen

# PERSPECTIEF OP DE GOOICORRIDOR

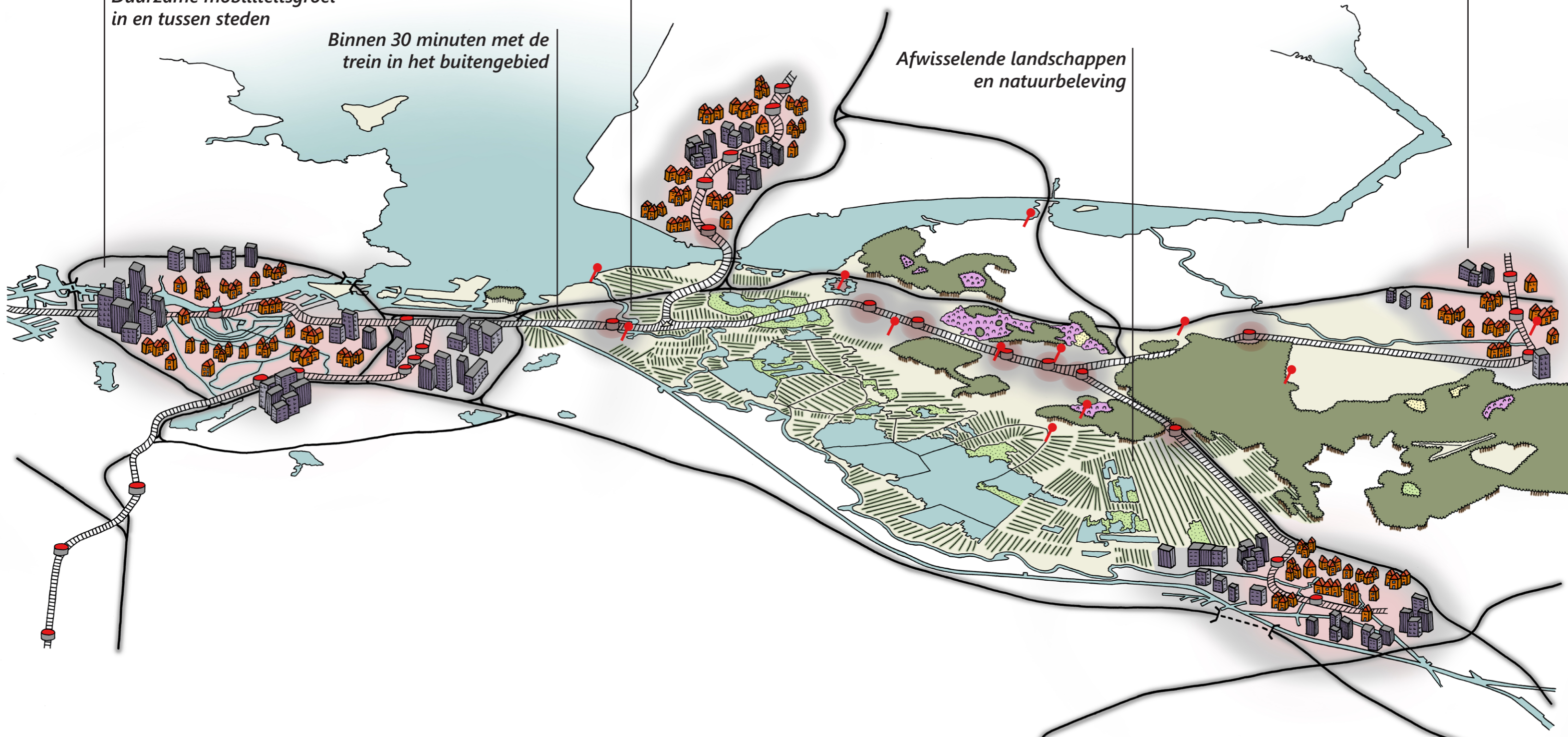
 Rijk aanbod aan cultuur en recreatie langs de corridor

*Duurzame mobiliteitsgroei  
in en tussen steden*

*Binnen 30 minuten met de  
trein in het buitengebied*

*Duurzame verstedelijking  
rondom de vervoersknopen*

*Afwisselende landschappen  
en natuurbeleving*



# 2

DE DOELSTELLINGEN UITGEWERKT

---

## HOOGWAARDIG VERVOERSYSTEEM

## WELKE TRAJECTEN HEBBEN INVLOED OP DE GOOICORRIDOR?

## GOEDERENVERVOER OOST NEDERLAND

Landelijk OV Toekomstbeeld -> menukaart als robuuste basis  
Goederenvervoer Rotterdam – Duitsland  
Herroutering geeft meer ruimte op corridor

## UNED + MRA + ONTWIKKELBEELD AMERSFOORT

Woningbouw binnenstedelijk en bij OV knooppunten +  
bereikbaarheid van het landschap  
- Specifieke aandacht voor Gooicorridor onvoldoende

## RTOV

- 6 IC's, 4 sprinters  
- Snellere verbinding Almere-Utrecht  
(niet ten koste van Gooicorridor)

## LTOV

Programma Hoogfrequent Spoor  
: verbinding Amsterdam-Almere/  
Amersfoort

## BEREIKBARE STEDEN

Woningbouw Hilversum

## SBAB

- Multimodaal toekomstbeeld 2040  
- regionale hubstrategie  
- Amsterdam Bay Area

## INTERNATIONALE TREIN

Mogelijk via Zwolle

## OV SAAL

Voorkeursvariant heeft  
(neg) effect op Hilversum  
en Amersfoort

## MOOA

MIRT Onderzoek Oostkant Amsterdam  
Vergroten bereikbaarheid van het gebied  
A27 verbreed om A1 te ontlasten  
Enkel capaciteit wegen toevoegen is niet voldoende  
Tot 2028 inzetten op OV

*De focus in deze verkenning ligt op de duurzame ontwikkeling van de knooppunten en de mobiliteitsgroei, de ketenmobiliteit en de toegankelijkheid van de natuur en recreatie. De stip op de horizon wordt hierbij geplaatst in 2030. Zoals hierboven beschreven is het belang van een kwalitatief hoogwaardig vervoersysteem voor het behalen van de ambitie essentieel. Echter, de realisatie hiervan ligt voor een belangrijk deel buiten de directe invloedssfeer van deze samenwerkingsafspraken op de Gooicorridor. Meerdere visie/strategieën en lopende trajecten hebben invloed op de zeer druk bereden treincorridor en besluitvorming hierover vindt op andere bestuurlijke tafels plaats.*

*Realisatie speelt op de langere termijn, na 2030. Zo worden bijvoorbeeld de maatregelen op het gebied van (HOV)bus verder uitgewerkt in het vervolg van het Regionale OV Toekomstbeeld 2040. De ambities ten aanzien van het spoor worden verder uitgewerkt in het kader van het Landelijk Toekomstbeeld OV.*

*De onderstaande strategie valt dan ook onder de verantwoordelijkheid van de gemeenten, regio's en provincie. De acties bij deze strategie maken om die reden geen deel uit van de actieagenda.*

S0.

*Opgave positioneren op landelijk niveau en regioniveau (i.v.m.) investeringen*

**Strategie Positionering (S0)**

Het is aan PNH, PU, Regio Amersfoort en Regio Gooi & Vechtstreek om deel te nemen aan de lobby voor de multimodale A1 om te komen tot een integraal MIRT-onderzoek om op die manier de Gooicorridor te agenderen op mobiliteitstafels als Landelijke Spoortafel, TBOV, SBAB en UNED en hier onderwerpen als alternatieven voor goederenvervoer, avondfrequentie en optimalisatievoorkeuren OV-SAAL in te brengen. Alsook agendering op ruimtelijke tafels als de Verstedelijkingsstrategie MRA, UNED, Koerdocument Gooi-en Vechtstreek en het Ontwikkelbeeld Amersfoort. De plannen binnen UNED en SBAB tot 2030 zijn een goed vertrekpunt voor knooppuntverbetering. Mogelijk kan deze ontwikkelstrategie voor de periode daarna een rol spelen.

Bij deze strategie past een eerste stap om meer zicht te krijgen op de verschillende trajecten die van invloed zijn op de Gooicorridor. Op korte termijn is de MRA van plan, in samenwerking met de provincie Utrecht en Amersfoort in de processen, problemen en opgaven voor de ontwikkeling van het spoorvervoer op de Gooilijn in kaart brengen en komen met een oplossingsrichtingen en een suggestie voor een vervolgaanpak. De resultaten van deze studie kunnen als input worden gebruikt om een aanpak op te stellen voor de positionering.

In het volgend BO komt deze opdracht aan de orde.

In de figuur hiernaast is weergegeven welke trajecten invloed hebben op de Gooicorridor.



## DUURZAME VERSTEDELIJING

“HET ORGANISEREN EN INRICHTEN VAN STEDEN EN REGIO'S OP NABIJHEID LEIDT TOT KORTERE VERPLAATSINGSAFSTANDEN, MEER LOPEN, FIETSEN EN OV-GEBRUIK”

(Bron: NOVI)

*Door een samenhangende aanpak van wonen, werken, mobiliteit, gezondheid, veiligheid en omgevingskwaliteit kunnen steden zich duurzaam ontwikkelen. Voor de scope van de Gooicorridor is relevant dat stedelijke gebieden onderling goed verbonden worden en dat verstedelijking wordt gekoppeld aan de ontwikkeling van de (ov-)infrastructuur. Verstedelijking vindt geconcentreerd plaats, op goed bereikbare locaties, zodat het open landschap tussen de steden behouden kan blijven. Bovendien zorgen we met meer woningen, bedrijven en voorzieningen nabij de OV-knooppunten dat het openbaarvervoersnetwerk beter wordt benut.*

*Op de Gooicorridor willen we in 2030 sterke en aantrekkelijke OV-knooppunten door rondom de knooppunten te verdichten en functiemenging te realiseren (D1). Dit willen we bereiken door de onderstaande strategieën:*

- S1.** *Monitoren of merendeel van de gebiedsontwikkeling tot 2030 binnen 10 minuten fietsen van de OV-Knooppunten gerealiseerd wordt*
- S2.** *Het verhogen van de aantrekkelijkheid rondom de knopen*
- S3.** *Betere verbinding werklocaties met OV-knooppunten*

**Strategie Monitoren verstedelijking rondom knooppunten (S1)**

De afgelopen jaren hebben bewezen dat het mogelijk is om een groot aandeel van de totale woningbouw te realiseren binnen 10 minuten fietsen van de OV-knooppunten; in de periode 2012-2019 gaat het in het Noord-Hollandse deel van de Gooicorridor om meer dan 70% van de nieuwbouwwoningen. Dit percentage geldt ook voor de plancapaciteit. Bereikbare Steden en

Woondeals sluiten ook aan bij de doelstelling zo veel mogelijk nabij knooppunten te bouwen. De woonafspraken die betrekking hebben op de Gooicorridor worden gemonitord (actie 1). Deze monitor zal jaarlijks op de agenda van het BO staan zodat, indien nodig, hierop gestuurd kan worden.

**Het verhogen van aantrekkelijkheid rond de knopen (S2)**

De ontwikkeling van OV-knooppunten is alleen succesvol als het naast efficiënte overstapmachines, ook aantrekkelijke bestemmingen worden waar mensen graag wonen, werken en verblijven. Het is belangrijk dat het veilige en leefbare omgevingen zijn met een hoge kwaliteit van de openbare ruimte en beschikken over de nodige faciliteiten en voorzieningen.

Voor deze strategie zullen we de opgaven uit de handelingsperspectieven op het gebied van ruimtelijke kwaliteit concretiseren (actie 2). Hier zullen we de verbinding leggen met doelstelling 5 (strategie 11 en 12) zodat de basis van de ruimtelijke ontwikkeling van de stationsomgeving duurzaam is. Hierbij is van belang dat er voldoende ruimte is voor groei van het station om een toenemende capaciteitsvraag van het OV mogelijk te maken.

**Betere verbinding werklocaties met OV-knooppunten (S3)**

In het kader van de gebiedsontwikkeling rondom de knooppunten op de Gooicorridor willen we inzetten op het vergroten van de economische activiteit door een gevarieerd woon, werk, voorzieningenprogramma te realiseren, o.a. met ontmoetingsplekken en werkplekken voor ZZP-ers. Door nabijheid te creëren wordt de reisafstand verkort en zijn de werklocaties goed bereikbaar per openbaar vervoer (actie 3). Daarnaast willen we de werklocaties die binnen de 10 min fietsen en 1200 m contour van de knooppunten liggen beter per OV bereikbaar maken. Door concrete maatregelen ter verbetering van het fijnmazige lokale netwerk op te nemen in het “Uitvoeringsprogramma ketenmobiliteit” (zie strategie ketenmobiliteit) worden werknemers gestimuleerd vaker met het OV komen (actie 4).

**KETENMOBILITEIT HILVERSUM SPORTPARK  
GEGEVENS UIT HANDELINGSPERSPECTIEF**

## VOET

## Score voet

Nu	Toekomst
3	4

Voor-	Natransport
27%	73%

## Reismotief

Studie en werk

## Gemiddelde leeftijd

1/3 is jonger dan 25 jaar

## Sociale veiligheid

66% van reizigers geeft 7 of hoger SBM

## Opmerkingen

Vooraf na ROC en Nike en niet alle routes zijn veilig, voetgangers tussen auto's door als spoorboom dicht is.

Sociale veiligheid: Zuidelijk perron is 's avonds een donker en eenzaam perron, samen met omgeving. Heeft aandacht maar kan niet dicht.

## FIETS

## Score fiets

Nu	Toekomst
3	4

## Fietsparkeren

Onbewaakt	Bewaakt
576	168

Bezettingsgraad	
69%	21%

Voor-	Natransport
36%	9%

## Deelfietsen

OV fiets 26  
OV-fietsen worden verhuurd vanuit de KSP Kiosk

## Opmerkingen

Fietspaden zijn vrij liggend, maar vrij smal

Onduidelijke stalling

De OV-fiets sleutels worden door de medewerkers van de KSP Kiosk uitgegeven. Aandachtspunt: deze locatie is gesloten van 30 juli t/m 30 augustus. Dan kan je geen OV-fiets huren.

Reizigers per dag (2018)	7.750
In- en uitstappers (2018)	7.703
In- en uitstappers (2019)	8.132
Overstappers (2018)	47
Overstappers (2019)	63

## AUTO

## Score P+R

Nu	Toekomst
3	3

## Parkeerplekken

157  
waarvan 50 P+R NS

Bezettingsgraad	
82%	

Voor-	Natransport
13%	1% bestuurder
5%	5% bijrijder

## Deelmobiliteit

-

## Opmerkingen

Parkeerders komen met name uit gebieden rondom Hilversum, Huizen en Soest (treinverbinding Soest-Amsterdam is verveterd).

Er wordt nu in wijk geparkeerd

P+R A1 - mensen afvangen van snelweg

Nu geen ruimte bij Soestdijker straatweg

Schetsen gemaakt met ProRail over herinrichting

## BUS

## Score BTM

Nu	Toekomst
4	4

## Buslijnen

Lijn N32  
Lijn 3 4x per uur  
Lijn 100 4x per uur (8x spits)  
Lijn 320 16x per uur (HOV)  
Lijn 70 Soest-Amersfoort CS  
Lijn 59 Zeist-Den Dolder

## Consessiehouder

Provincie Noord-Holland,  
Provincie Utrecht  
Regio Utrecht

## Vervoerder

Conexxion, R-NET, Keolis  
(Syntus Utrecht)

Voor-	Natransport
19%	11%

## Opmerkingen

HOV lijn overstap vanuit Almere richting Utrecht (niet bij station)

Waar komen busreizigers vandaan / en naartoe

MBO bij Sportpark

## DUURZAME MOBILITEITSGROEI

Meer duurzame mobiliteit wordt bereikt door de "first and last mile", ofwel de ketenreis te optimaliseren, het aanbieden van deelmobiliteit, de verschillende mogelijkheden van (duurzaam) transport inzichtelijk maken en het creëren van meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Door de leefomgeving zo in te richten en de auto, het ov, fietsen en lopen onderling te verknopen levert het mobiliteitssysteem een goede bereikbaarheid op en draagt het daarnaast bij aan een gezonde leefomgeving en een gezonde leefstijl. Zo'n duurzame insteek draagt daarnaast bij aan het verminderen van autoverkeer in de (binnen) steden. Dit betekent dat auto's buiten of aan de randen van deze steden moeten worden opgevangen. Hubs kunnen hierin een rol spelen: multimodale knooppunten met Park+Ride/ Park+Bike. Digitalisering van mobiliteit (smart mobility) zorgt ervoor dat mensen en goederen efficiënter en slimmer gebruik kunnen van maken van mobiliteit, bijvoorbeeld via deelsystemen, deelapps en zelfrijdende shuttles.

Het doel is om de mobiliteitsgroei duurzaam te faciliteren door in 2030 een concurrerend reisproduct te bieden ten opzichte van de auto op het gebied van tijd/comfort (VF < 1,5) door inzet op de volgende strategieën:

- S4. Het optimaliseren/verbeteren (tijd/comfort) van de "first and last mile" (ketenmobiliteit) van de OV-knooppunten op de Gooicorridor
- S5. Het stimuleren en integreren van deelvervoer in (multimodale) routeplanners zodat de reiziger op elk moment inzage heeft in de verschillende reisopties, inclusief kosten en het milieu
- S6. Ontwikkelen van regio-hubs/P+R zowel voor regionale reizigers langs A1 en A27 t.b.v. autoluwe steden
- S7. Het stimuleren van een duurzame manier van reizen rondom de Gooicorridor door het maken van afspraken tussen gemeenten, OV-sector, provincie en Rijk, waarin voorwaarden voor alle omgevingsvisies en -verordeningen worden geformuleerd

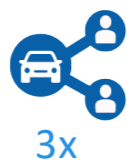
S8.

Het stimuleren van een duurzame manier van mobiliteit in gebiedsontwikkelingen rondom OV-Knooppunten

**Strategie Optimaliseren/ van de first en last mile van de OV-knooppunten (S4)**

Door in de stationsomgeving de juiste ingrepen te doen wordt de ketenmobiliteit op en rondom de OV-knooppunten versterkt. Hierbij zijn twee schaalniveaus van belang: de aansluiting van modaliteiten op het OV-knooppunt en de netwerken op lokaal en regionaal niveau. Doel is het voor- en natransport in de "first and last mile" naar de OV-knooppunten zo snel, comfortabel en toegankelijk mogelijk te maken. Het optimaliseren van de ketenreis is van belang om de verbinding van de Gooicorridor met wonen, werken en recreatie/natuur te verbeteren en dient daarmee meerdere doelen (D2&D4).

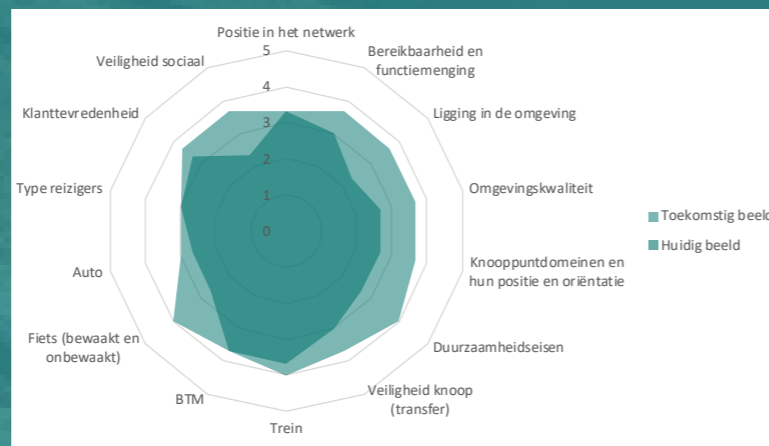
Met deze actie (actie 5) is al gestart. Afgelopen jaar zijn voor alle knooppunten handelingsperspectieven opgesteld wat informatie heeft opgeleverd op het gebied van fiets, lopen, bus en auto (zie figuren in de bijlage). De opgaven en kansen per knooppunt op het gebied van ketenmobiliteit moeten worden uitgewerkt in een "Uitvoeringsplan Ketenmobiliteit". Hierbij zal speciale aandacht zijn voor het stimuleren van actieve mobiliteit als voor- en natransport (actie 6) en het regionale doorfietsnetwerk (actie 7). Door het doorfietsnetwerk vanuit de kernen in de regio te laten aansluiten op de OV-knooppunten verbetert voor deze bewoners de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto. Tot slot zal deelmobiliteit (actie 8), Park& Bike (actie 9) en regionale P+R (zie verder strategie 6) onderdeel uitmaken van het "Uitvoeringsplan Ketenmobiliteit".





### STATION HILVERSUM SPORTPARK: GEGEVENS UIT HET HANDELINGSPERSPECTIEF

Als voorbeeld lichten we station Hilversum Sportpark eruit. Kijkend naar de data (figuur hieronder) is te zien dat er relatief veel mensen te voet verder gaan, waarschijnlijk naar werklocaties op het Arenapark en het MBO College, alsook verder reizen met de bus. Men kan de bus gebruiken om naar kantoorbestemmingen te gaan die verder van het station af liggen of men reist regionaal verder met het HOV (richting Soest-Amersfoort of Huizen-Almere). Vragen voor het vervolg zijn of er kansen zijn voor uitbreiding van deze overstapfunctie van trein/HOV en kansen voor uitbreiding van de P+R. Het ligt redelijk t.o.v. de Diependaalselaan/A27. Echter, past dit ruimtelijk en is het wenselijk gezien de beoogde ontwikkelingen o.a. op het gebied van wonen rondom dit station? En hoe verhoudt een P+R locatie zich tot de wens om de perrons meer richting de Diependaalseweg te verplaatsen? Tot slot wordt ook gekeken hoe de verbinding met natuur en recreatie vanaf dit knooppunt kan worden verbeterd.



### Strategie Stimuleren en integreren van deelvervoer in (multimodale) routeplanners (S5)

Bij deze strategie staat het stimuleren van het gebruik van deelmobiliteit centraal door plannen, boeken en betalen in één digitale omgeving aan OV-reizigers mogelijk te maken. Hierbij moet de regionale partijen verkennen of zij willen aansluiten bij de RiVier Platform applicatie of een eigen regionaal platform willen ontwikkelen (actie 10). De keuze voor een applicatie zal onderdeel uitmaken van het "Uitvoeringsplan Ketenmobiliteit".

### Strategie Ontwikkelen van regio-hubs/P+R (S6)

Bij het ontwikkelen van regio-hubs/P+R, zowel voor reizigers uit de regio's zelf als voor het opvangen van autoverkeer t.b.v. de autoluwe steden Utrecht, Amsterdam en Amersfoort, wordt gekeken naar de mogelijkheden van de knooppunten op de A27 corridor (Eemnes, Sportpark, Hollandse Rading, Maartensdijk en USP) en de knooppunten op de A1 corridor (Crailo, Muiden, Muiderberg, Bussum-Zuid). Welke rol kunnen deze stations spelen? En wat zijn de mogelijkheden van de alternatieve locaties zoals Muiden, Muiderberg en USP Noord? Verdiepend onderzoek geeft ons inzicht en op die manier kunnen we daadkrachtig reageren op het autoluwe beleid van Utrecht en Amsterdam (actie 11). Zowel de MRA en UNED doen beide onderzoek naar regionale hubs.

Aandachtspunten bij nader onderzoek zijn;

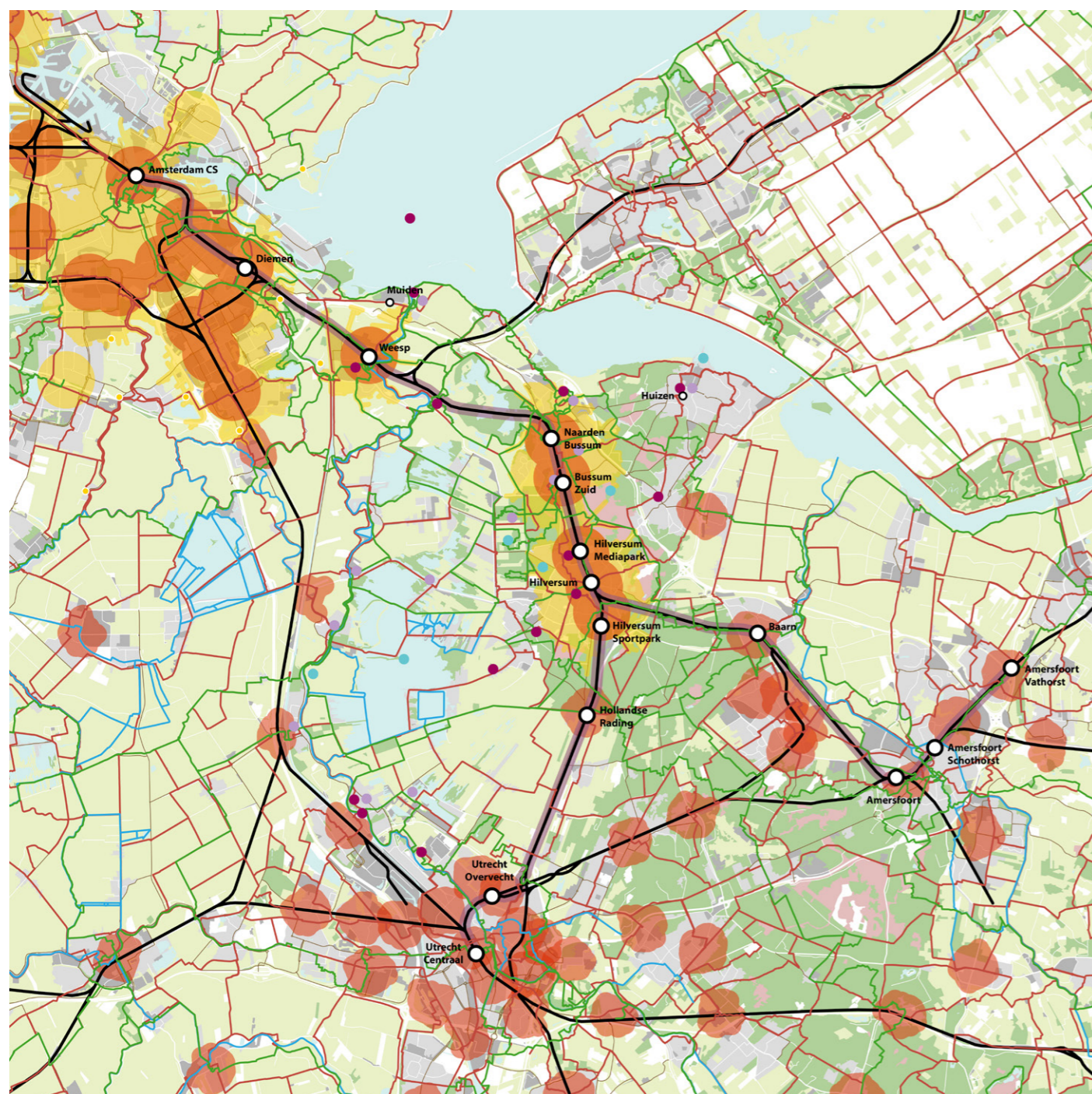
de herkomst van de P+R/hubs gebruikers, (gezaamenlijk) parkeerbeleid, de schaarste aan ruimte op binnenstedelijke stationslocaties en het combineren van een regionale P+R/hub met de kenmerken (o.a. bestemming en herkomst) van het knooppunt. Zoals in de vorige paragraaf aangegeven zullen regionale hubs en P+R locaties worden meegenomen in het "Uitvoeringsplan Ketenmobiliteit".

### Strategie Stimuleren van duurzame manier van reizen en gebiedsontwikkeling (S7&S8)

Om dit te bereiken moet het gesprek worden aangegaan met de (regionale) overheden om het stimuleren van duurzame mobiliteit op te nemen in Omgevingsvisies en -verordeningen zodat OV, actieve mobiliteit en deelmobiliteit zo maximaal mogelijk wordt gefaciliteerd (actie 12). Onder andere door bij gebiedsontwikkeling groter dan 50 woningen een duurzaam mobiliteitsprogramma van eisen te formuleren, bestaande uit lagere parkeernormen, laadvoorzieningen etc. (actie 14) Daarnaast is het van belang om ook met (vertegenwoordigers) van werkgevers rondom de Gooicorridor afspraken te maken over het verduurzamen van hun mobiliteitsbeleid (woonwerk en dienstreizen). Verder is het spreiden van reizigers onderwerp van gesprek bij zowel vertegenwoordigers van werkgevers als onderwijsinstellingen. Het afvlakken van de spits zorgt voor meer reiscomfort en heeft een positief effect op de concurrentiepositie van het OV t.o.v. de auto (actie 13, deze in relatie met actie 4).

## DOEL 4:

### NATUUR, CULTUUR EN RECREATIE



- Fietsroutes
- Wandelroutes
- Vaarroutes
- Bestemming actieve recreatie
- Bestemming culturele recreatie
- VVV infopunt
- 1200 m invloedsgebied
- 10 min fietsen invloedsgebied

Er komt steeds meer druk op het stedelijk gebied door het toenemende aantal inwoners en toeristen. Natuur en landschap in de nabije omgeving is van belang voor de kwaliteit en aantrekkingskracht voor de regio, maar ook voor de gezondheid van de inwoners van de steden, de behoefte aan recreatiemogelijkheden en het spreiden van toeristen. Het is daarom belangrijk dat iedereen toegang heeft tot stedelijk groen, natuur en landschap. Door middel van "Toegangspoorten", "Buitenpoorten", of OV-stations die vlakbij of aan het landschap liggen, kunnen we aan deze opgave bijdragen.

- S9. Het koppelen van de verschillende recreatie, natuur en cultuur aan de verschillende knooppunten aan de Gooicorridor
- S10. Cultuur en recreatie aan de Gooicorridor als gezamenlijke waarde presenteren

#### Strategie Koppelen van de verschillende recreatie, natuur en cultuur aan de knooppunten (S9)

Langs de Gooicorridor liggen veel natuur- en recreatiegebieden met actieve en culturele recreatieve bestemmingen. Deze recreatiemogelijkheid maakt verdere verstedelijking langs de corridor mogelijk maakt en verlaagt daarnaast de druk op recreatie in steden als Utrecht en Amsterdam. De afgelopen periode is gestart met het opstellen van een bestemmingskaart waar per knooppunt de aanwezige recreatie en cultuur in kaart is gebracht (actie 15). Eerst is in beeld gebracht welke typen natuur zich langs de corridor bevinden: water, heide en bos. Vervolgens zijn de recreatieve netwerken, wandel-, fiets- en vaarroutes, in beeld gebracht en zijn belangrijke bestemmingen/bezienswaardigheden op de kaart gezet. Hiervoor is gebruik gemaakt van de brochure van Visit Gooi Vecht.

Op de kaart hiernaast is rondom de stations de 1200m straal en de 10 minuten fiets isochroon weergegeven. Dit maakt zichtbaar welke bestemmingen een relatie hebben met één van de OV-knooppunten. Vervolgens is per OV-knooppunt gekeken welke om voor soort recreatieve bestemmingen het gaat. Is het voornamelijk natuur of kun je bijvoorbeeld ook een museum, fort of een terras bezoeken? Aan de hand hiervan hebben wij de stations als volgt gedefinieerd: natuurstations (natuur dichtbij en natuurlijke en actieve recreatie mogelijk), combinatiestation (zowel actieve als culturele recreatie mogelijk) en herkomststation (bewoners die van de recreatie op de andere knooppunten gebruik zullen maken).

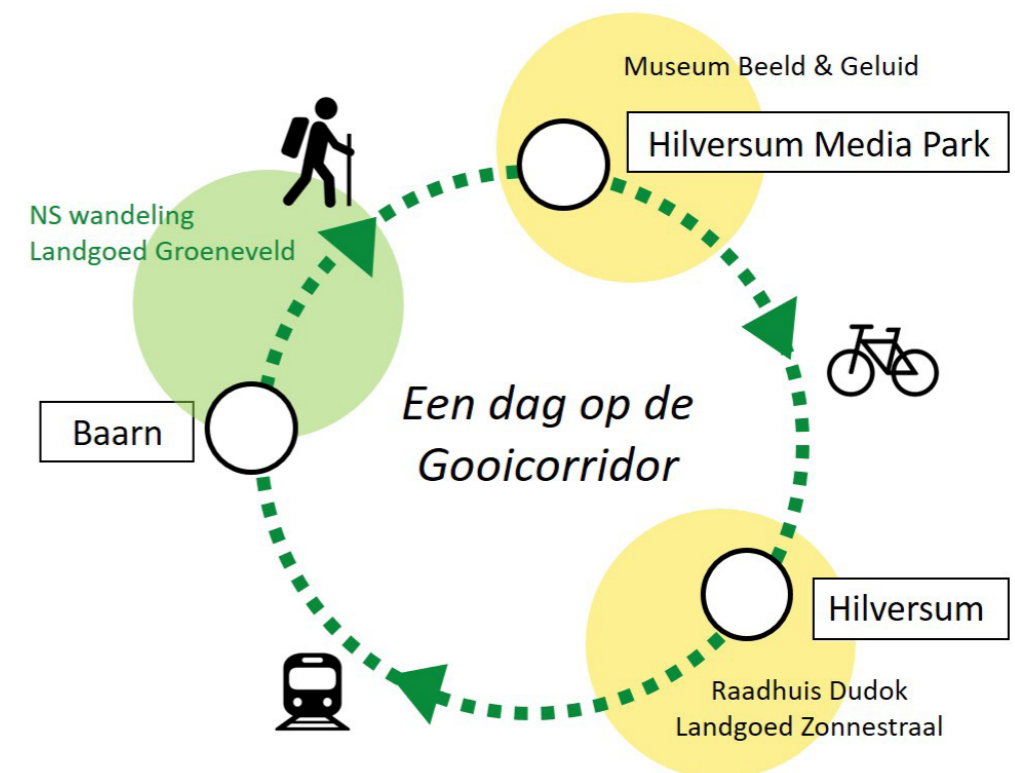


Voorbeeld van een informatiebord op de Gooicorridor

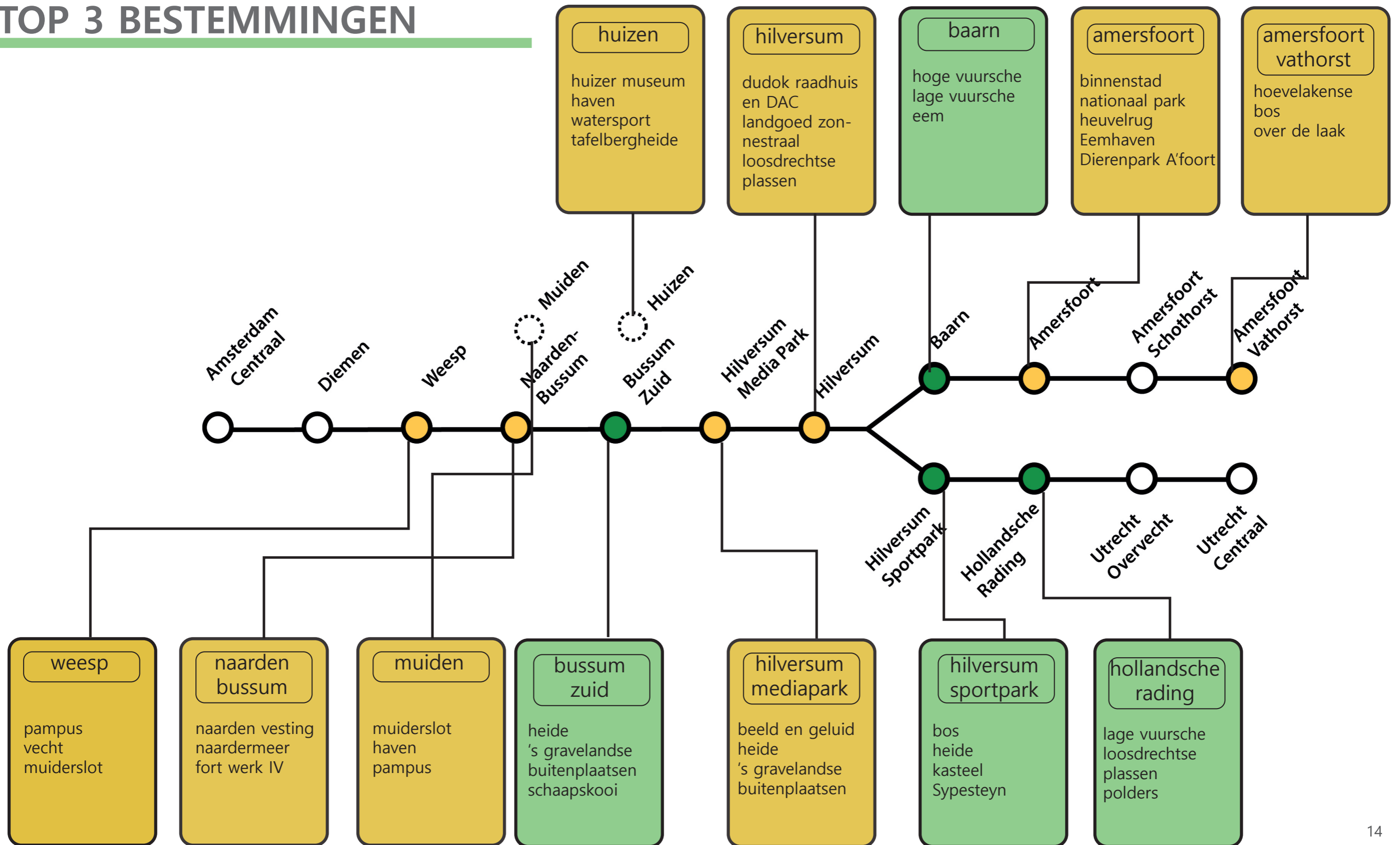
### Strategie Cultuur en recreatie aan de Gooicorridor als gezamenlijke waarde presenteren (S10)

De bestemmingen rondom de Gooicorridor leiden per knooppunt tot een kaart met de mogelijkheden. In het figuur op de volgende pagina is te zien wat de "top 3 bestemmingen" per knooppunt is. Het geheel laat in één overzicht zien wat de corridor als geheel te bieden heeft op het gebied van natuur, cultuur en recreatie. Elk station is in het geheel weer onderscheidend ten opzichte van de rest. Door dit zichtbaar te maken, bijvoorbeeld door kaarten op stations, QR-codes etc. kan men een goede keus maken (actie 16).

In onderstaand figuur is te zien dat recreatieve bestemmingen van de verschillende knooppunten goed te combineren zijn



# TOP 3 BESTEMMINGEN



# DOEL 5:

## DUURZAME STATIONSOMGEVINGEN



- Bos
- Veenrivieren -en veenpolderlandschap
- Plassen/meren
- Heide

In het akkoord van Parijs is afgesproken de mondiale klimaatverandering te beperken tot ruim onder de 2 graden temperatuurstijging ten opzichte van pre-industrieel niveau en te streven naar 1,5 graad, om de risico's en gevolgen van klimaatverandering significant te beperken. Het recente IPCC rapport (2021) heeft de urgentie onderstreept. Voor de scope van de Gooicorridor betekent deze ambitie dat we ons naast duurzame verstedelijking en mobiliteit ook richten op een duurzame inrichting van de stationsomgevingen, zie ook S2 "Aantrekkelijke knopen". Bij de verbeteringen aan de corridor en de knooppunten liggen kansen om d.m.v. integrale gebiedsontwikkeling maatregelen te nemen zoals vergroening en waterberging, die niet alleen schade, overlast en gezondheidsproblemen voorkomen, maar ook een kans bieden voor biodiversiteit, ruimtelijke kwaliteit, oriëntatie en routing.

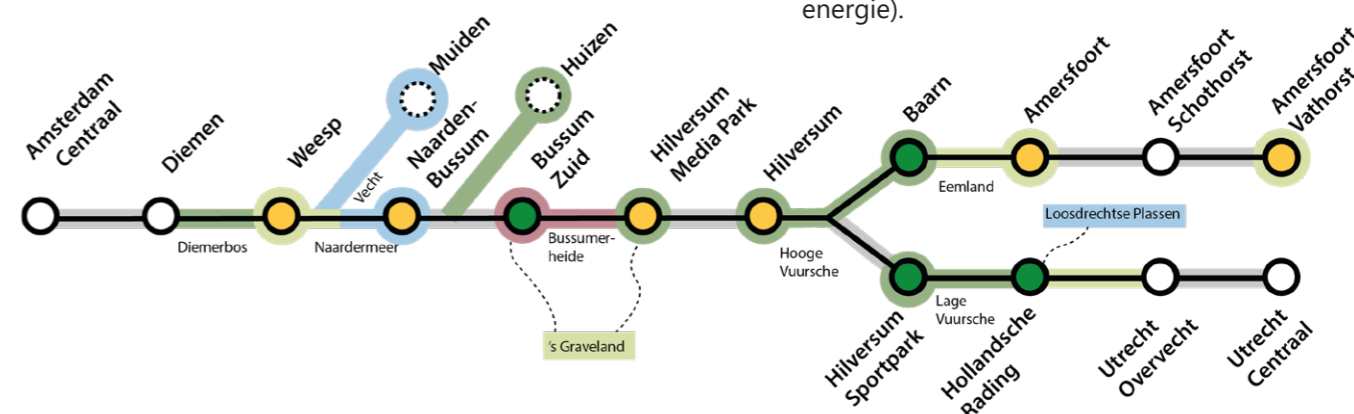
- S11.** Met concrete inrichtingsprincipes knooppunten een onderdeel laten worden van de leefomgeving en daaraan op een duurzame manier positief bijdragen
- S12.** Het koppelen van duurzaamheidsmaatregelen aan de ontwikkelingen rond en op de stations

### Strategie Concrete inrichtingsprincipes knooppunten als duurzaam onderdeel van de leefomgeving (S11)

Hoe kan vanuit de bestemmingenkaart worden toegewerkt naar concrete inrichtingsprincipes om deze op een duurzame manier in te zetten bij het realiseren of revitaliseren van stationsomgevingen (actie 17)? De landschappen langs de Gooicorridor laat een verdeling zien in een aantal clusters die gekoppeld zijn aan een identiteit, zoals heide, bos en water. In het onderstaande schema is schematisch te zien welke landschappen langs de corridor te zien zijn.

### Beleving vanuit de trein doortrekken naar het station

Wat betekent dit voor de stations die in dit cluster liggen? In het Landschapsplan voor het Spoor (ProRail-Spoorbeeld) gaat het groen langs het spoor over in het groen van het station. Uitgangspunt is dat de spoorlijn zoveel mogelijk te gast is in het landschap, het landschap loopt bij wijze van spreken door tot in de treincoupé. De inrichting van het spoorlandschap verkleurt daardoor tijdens de reis, versterkt daarmee de grote diversiteit aan landschappen en vergroot de herkenbaarheid van de plek. De groene inrichting op en naast het perron is naast een aantrekkelijk beeld voor de reiziger ook een meerwaarde op het gebied van natuur, klimaatadaptatie en het welbevinden van de mens. Naar deze inheemse beplanting en identiteit wordt bij de concrete inrichtingsprincipes onder actie 17 verwezen ( zie "ecologische spoorbanen doortrekken in stationsdomein" onder milieu en energie).





## VOORBEELD STATION DRIEBERGEN ZEIST: "HET EERSTE LANDSCHAPSSTATION VAN NEDERLAND"

Het unieke station ligt ingebed tussen de vele monumentale bomen en 5 historische landgoederen. Een kleine maand na de officiële oplevering is station Driebergen-Zeist onderdeel geworden van het landschap van de Utrechtse Heuvelrug. In de verte de hoge gebouwen van Zeist en Utrecht te zien.

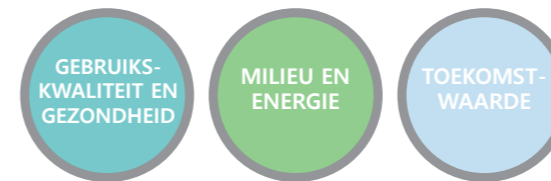
### Duurzaam voorbeeld

Station Driebergen Zeist zal de komende jaren dienen als een voorbeeld voor duurzame mobiliteit in Nederland. Het nieuwe station is zoveel mogelijk energieneutraal. De perronkappen worden voorzien van zonnepanelen. Het dak van de al eerder opgeleverde ernaast gelegen P&R Garage ligt vol met zonnepanelen. De bomen rondom het station, die niet verplaatst konden worden zijn vervangen door 320 bomen nieuwe aanplant. Deze worden bewaterd uit de enorme waterkelder, die aan het oog onttrokken onder het station ligt.

### Intercity station

Het aantal sporen werd uitgebreid van drie naar vier. De langrijdende intercity's gebruiken zoveel mogelijk de buitenste sporen. Zodat ze niet meer vlak langs de wachtende reizigers razen. De files bij de spoorovergang, overvolle fietsstallingen en een te kort aan parkeerplekken we kunnen ons het al bijna niet meer voorstellen. Via onder doorgang van de Hoofdstraat rijden we onder het spoor van en naar Driebergen en de oprit naar de A12. Waar we de afgelopen 40 jaar meestal 4 of 5 keer per uur voor gesloten spoorbomen stonden. De OV-Hub van het stationsgebied van Driebergen-Zeist, waar al het verkeer goed doorstroomt, is een feit.

Het station Driebergen-Zeist is bovendien een belangrijke entree tot het Nationaal park Utrechtse Heuvelrug en van 'De Stichtse Lustwarande'.



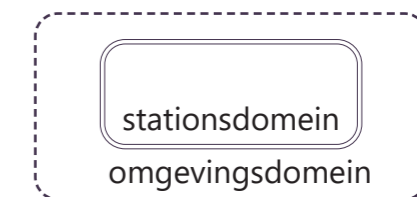
De inrichtingsprincipes zijn verdeeld in drie onderdelen: Gebruikskwaliteit & Gezondheid, Milieu & Energie, en Toekomstwaarde. Gebruikskwaliteit en gezondheid gaat over het streven naar een hoge gebruikskwaliteit om zo een prettig verblijf te faciliteren, waarbij een leefomgeving die gezondheid stimuleert centraal staat. Denk hierbij aan rust en ruimte, focus op lopen, en schoon, heel en veilig. Dit heeft ook een directe link met oriëntatie routing. Daarnaast hebben steeds vaker voorkomende weersextremen (extreme neerslag, hitte en droogte) invloed op de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van stationsgebieden en op de gezondheid van gebruikers. Met een groene en klimaatadaptieve inrichting kan om worden gegaan met bijvoorbeeld hittestress en wateroverlast, om zo de gebruikskwaliteit te verbeteren en rekening te houden met de gevolgen van het veranderende klimaat. Zo kennen knooppunten relatief veel verharding (parkeerterreinen en stationspleinen) die voor hittestress en wateroverlast kunnen zorgen.

De maatregelen binnen Milieu & Energie dragen bij aan het landschap waar de Gooicorridor zich in bevindt en de energietransitie. Door energie duurzaam te gebruiken, opwekken en opslaan wordt bijgedragen aan de realisatie van de doelen van het Klimaatakkoord.

Om de verbinding te maken met het landschap is het verbeteren van de biodiversiteit ook een belangrijke kans op de Gooicorridor, wat gerealiseerd kan worden door rekening te houden met ecologische spoorbanen, inheemse soorten, en ruimte voor groen. Deze maatregelen gaan ook goed samen met klimaatadaptatie en de gezonde leefomgeving.

De maatregelen binnen Toekomstwaarde, zoals ruimte houden voor toekomstige stationsontwikkelingen, het trekken van duurzame bedrijven en realiseren van milieubewuste voorzieningen, zorgen ervoor dat de waarde van de Gooicorridor in de toekomst vooruit gaat.

De duurzame inrichtingsprincipes hebben betrekking op het omgevingsdomein van het station. In het Spoorbeeld (ProRail en NS) zijn de duurzaamheidsprincipes voor het stationsdomein opgenomen.





# DUURZAME INRICHTINGSPRINCIPES

## GEBRUIKS- KWALITEIT EN GEZONDHEID

### Oriëntatie

- De voetganger op 1, de fiets op 2, auto in de derde linie.
- Looproutes door middel van een herkenbare inrichting, ondersteund met bewegwijzering, rust en ruimte om te oriënteren.
- Verkeerstromen zijn geclusterd bijvoorbeeld in de vorm van shared space of fietsstraat. Geen hoogteverschillen.
- Fiets- en wandelroutes in de omgeving lopen door tot aan de entree (s) van het station en hebben een duidelijk startpunt in het omgevingsdomein.
- De reiziger kan zich intuïtief oriënteren door zichtlijnen, herkenningspunten en routestartpunten naar bestemmingen vanuit het omgevingsdomein.
- Aan alle zijden van het station is het nabijgelegen landschap/bestemming zichtbaar en voelbaar.
- Met de naamgeving van de in en uitgangen van het station wordt gerefereerd aan de omgeving/bestemmingen.
- Kenmerken van identiteit (plek, omgeving) zijn onderdeel van de architectuur, stedenbouw en het landschap.
- Door het gebruik van gebiedseigen materialen en ontwerpprincipes is de stationsomgeving onlosmakelijk deel van de ruimtelijke context.
- Bushaltes en fietsenstallingen sluiten direct aan op de entree(s) van het station.



### Voorzieningen

- Routekaart met fiets-, vaar- en wandelroutes in de omgeving en informatievoorziening met highlights in de buurt
- Het station is een ontmoetingsplek, een plek voor sociale interactie.
- Het omgevingsdomein heeft een verblijfsfunctie voor aankomende en wachtende recreanten en reizigers, met voldoende zitplekken en beschutte ruimtes tegen wind, regen, of zon.
- Groene inrichting tegen hittestress en tbv waterberging en verblijfskwaliteit.
- Bij de horeca op het station is gezond aanbod van eten en drinken, watertappunten in openbare ruimte.
- Voorzieningen gerelateerd aan het gebruik van het buitengebied (fietsverhuur, VVV kantoor, café) liggen in en/of in de directe omgeving van het omgevingsdomein.
- Het programma aan het stationsplein en op de aanlooproutes naar het station is georiënteerd op de openbare ruimte (entrees, gevelopeningen aan de straat).

# DUURZAME INRICHTINGSPRINCIPES

## MILIEU EN ENERGIE

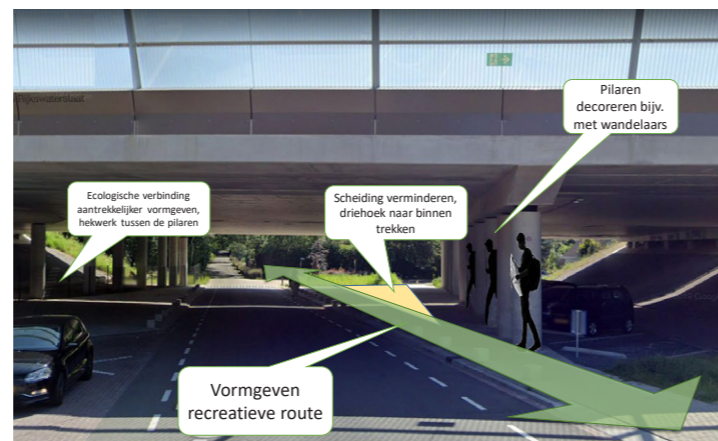
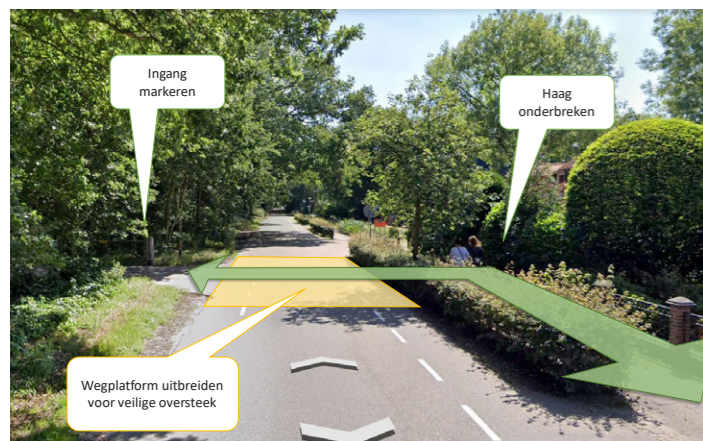
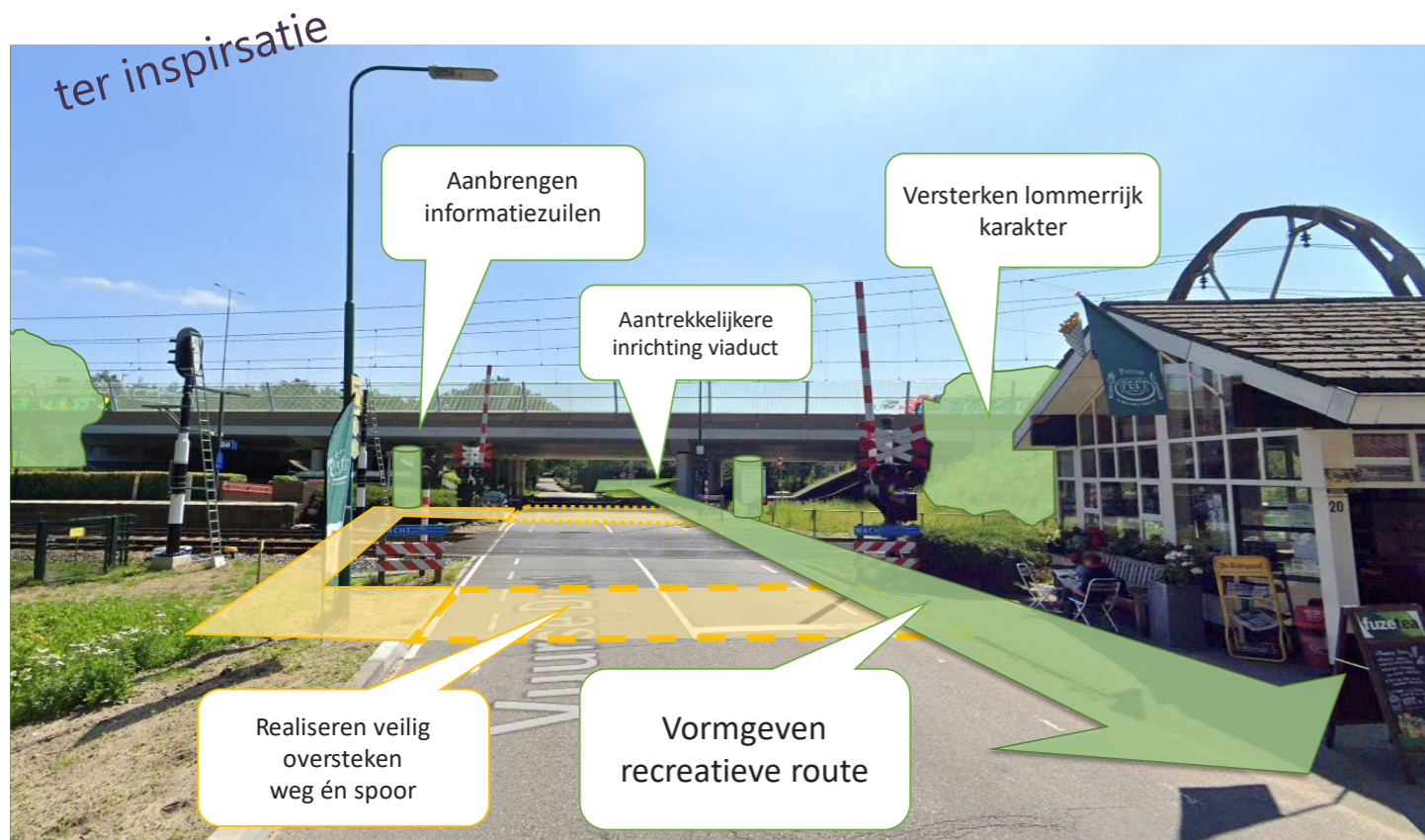
- Duurzaam energiegebruik zoals aardwarmte en zonnepanelen
- Deelmobiliteit faciliteren
- Energie opwek en opslag/gebruik op locatie voor bussen en fietsen (NB wetgeving vormt belemmering)
- Ruimte voor groen en water(berging)
- Spoorbanen als ecologische verbinding
- Ecologische spoorbanen doortrekken in stationsdomein
- Afvalpreventie



## TOEKOMST-WAARDE

- Ruimte reserveren voor toekomstige stationsontwikkeling
- Duurzame bedrijven naar stationsomgeving trekken (vestigingsklimaat)
- Bedrijven laten meefinancieren aan stationsontwikkeling
- Modulair bouwen: flexibiliteit in de toekomst
- 'Milieubewuste' voorzieningen: tweedehands winkel, duurzame koffie, etc
- Cultuurhistorische waarde van stationsgebouw benutten: duurzame gebruikswaarde
- Duurzaam en circulair materiaalgebruik

# VOORBEELD: HOLLANDSCHE RADING



Om strategie 11 toepasbaar te maken worden de inrichtingsprincipes voor één knooppunt uitgewerkt zodat dit als voorbeeld kan dienen op de Gooicorridor (actie 18). Hiervoor is een aanzet gemaakt voor knooppunt Hollandse Rading. Dit is puur ter illustratie, er zijn op dit moment geen plannen voor herinrichting van het station.

## Voorbeeld inrichtingsprincipes: Hollandsche Rading

Om een beeld te geven van hoe de duurzame inrichtingsprincipes in de praktijk toegepast kunnen worden, is Hollandsche Rading uitgekozen als voorbeelduitwerking.

Station Hollandsche Rading ligt precies op de grens van de provincies Noord-Holland en Utrecht. Er is geen stationsgebouw, wel een kleine horeca voorziening. Het station zelf en de stationsomgeving heeft weinig relatie met de omgeving en heeft geen uitgesproken identiteit. Dat maakt dit station een geschikt voorbeeld voor de mogelijke toepassing van de duurzame inrichtingsprincipes.

Hollandsche Rading is (potentieel) een toegangspoort voor de landschappen en bestemmingen in de omgeving: Lage Vuursche, Loosdrechtse Plassen en het omringende polderlandschap. Het landschap is vanuit de stationsomgeving niet beleefbaar, het is lastig oriënteren voor de aankomende bezoeker. Vanaf het station start een aantal wandel- en fietsroutes. Deze zijn moeilijk vindbaar en worden alleen met borden aangegeven. De ruimtelijke inrichting sluit niet aan op de routes en bestemmingen in de omgeving.

## Ontwerppogave

De ontwerppogave voor station Hollandsche Rading is als volgt:

- De routes zichtbaar en vindbaar maken voor de recreant die arriveert met de trein (uit beide richtingen);
- Het landschap van de omgeving beleefbaar maken in de stationsomgeving;
- Uitwisseling tussen de perrons moet veiliger door voetpaden langs de overweg;
- Invullen van een ruimtelijke dimensie van de recreatieve wandel- en fietsinfrastructuur;
- Inrichting van de ruimte onder het viaduct als belangrijke schakel in de lommerrijke omgeving van de Vleutense Dreef.

De voorstellen betreffen uitsluitend de stationsomgeving.

## Strategie koppelen duurzaamheidsmaatregelen (S12)

Bij de knooppunten op de Gooicorridor die in de periode tot 2026 worden gerevitaliseerd is het van belang dat de duurzaamheidsmaatregelen worden ingezet. Dit betekent dat in de stationsomgevingen bij ontwerp en realisatie, naast ruimtelijke kwaliteit, de duurzaamheidsaspecten: toekomstwaarde, circulair, energietransitie en klimaatadaptief worden opgenomen (zie S11). Dit is aansluitend op de energiebesparing en CO<sub>2</sub>-reductie die ProRail en NS toepassen op de stationsgebouwen en – processen.

Om hierop te kunnen sturen wordt een "Corridorplanning" opgesteld op basis van de "Actieprogramma ruimtelijke kwaliteit" (zie S2) en het "Uitvoeringsprogramma Ketenmobiliteit" (zie S5). Op die manier is in beeld wanneer wat speelt en kunnen de kenmerkende inrichtingsprincipes, duurzaamheidsmaatregelen, ruimtelijke kwaliteit en ketenvoorzieningen aan elkaar gekoppeld worden.

# 3

PROCES & PLANNING

---

## WAARMEE GAAN WE AAN DE SLAG?

### Proces en planning

In dit conceptdocument wordt voor een aantal acties en strategieën aangegeven dat verder uitwerking behoeft. Een aantal worden gebundeld en zullen tot het eind van het jaar tot Plannen van Aanpak worden uitgewerkt. Hieronder is per PVA aangegeven welke strategie(en) dit betreft.

1. PVA Duurzame verstedelijking (S1)
2. PVA Ruimtelijke Kwaliteit (S2)
3. PVA Ketenmobiliteit (S3, S4, S5, S6)
4. PVA Duurzame mobiliteit (S7, S8)
5. PVA Herkenbare groene, recreatieve corridor (S9, S10)
6. PVA Duurzaamheid (S11, S12)
7. PVA financiering (KT/LT)
8. PVA Governance

In de PVA's zal per strategie en actie een actiehouder uit de deelnemende partijen worden benoemd inclusief een urenraming. Deze PVA's zullen in de ambtelijke werkgroep Gooicorridor worden opgesteld en in het volgende BO (eind 2021) worden vastgesteld. Er wordt aan alle partijen gevraagd ambtelijke capaciteit te leveren. Dit is voor deelname aan overleg (circa 1 keer in de 3 weken) en tijd om bepaalde onderdelen uit te werken. Globale inschatting is 8 uur per maand.

BO

*BO Gooicorridor 9 september 2021  
Instemmen met vervolgstappen en ambtelijke capaciteit tot eind 2021*

### Besluitvorming

Tijdens het BO d.d. 9 september wordt de bestuurder gevraagd:

- Commitment op de voorgestelde ambitie, doelen, strategieën en acties op corridorniveau.
- Specifiek ten behoeve voor doel 1 actie 02.: akkoord van regionale partijen om aan te sluiten bij MRA Studie Gooilijn (pagina 16 Verkenning Gooicorridor).
- Instemmen met de vervolgstappen.
- Instemmen met het leveren van capaciteit voor de ambtelijke werkgroep tot volgend BO waar de Verkenning Gooicorridor incl. de PVA's zullen worden vastgesteld.

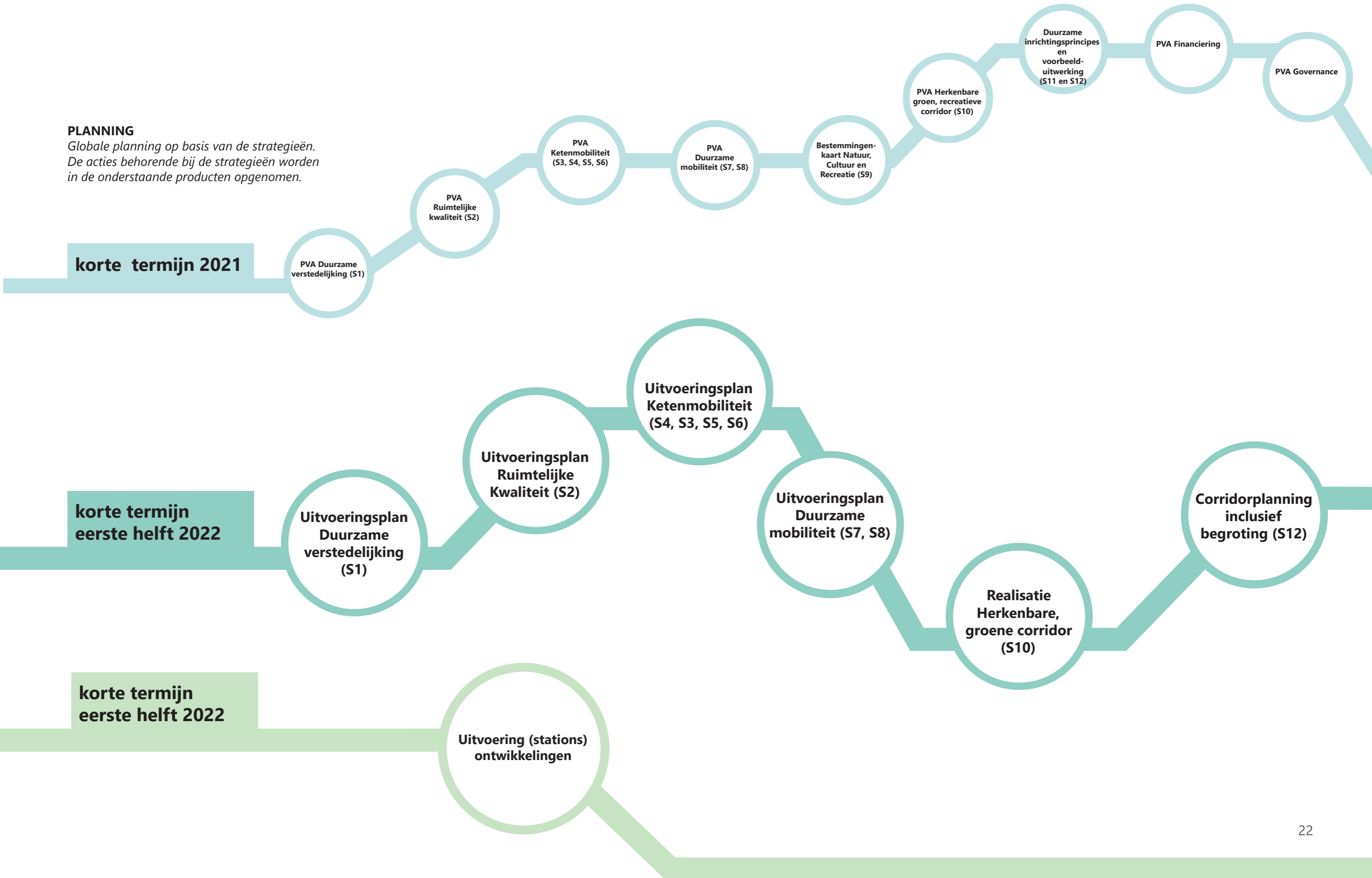
Voorstel is om de volgende stuurgroep eind 2021 in te plannen om de "Verkenning Gooicorridor" inclusief de PVA's vast te stellen.

### Regionale Ontwikkelagenda

Tijdens het B.O. 5 juni 2020 is de startnotitie vastgesteld. Hierin is aangegeven dat de NS per provincie een meerjarige, gezamenlijke en integrale opgave wil opstellen, de zogenaamde Regionale Ontwikkelagenda die zal worden vastgesteld aan de Landsdelige OV- en Spoortafel. Er is afgesproken dat hiervoor de bestaande overlegstructuren en strategieën voor iedere corridor de basis zullen vormen. Dit betekent dat de vastgestelde "Verkenning Gooicorridor" (verwachting BO eind 2021) wordt ingediend als Regionale Ontwikkelagenda Gooicorridor. Zie wordt verder uitgewerkt in PVA Governance rondom de corridors en Regionale Ontwikkelagenda.

**PLANNING**

Globale planning op basis van de strategieën.  
De acties behorende bij de strategieën worden  
in de onderstaande producten opgenomen.



**korte termijn 2021**

PVA Duurzame verstedelijking (S1)

PVA Ruimtelijke kwaliteit (S2)

PVA Ketenmobiliteit (S3, S4, S5, S6)

PVA Duurzame mobiliteit (S7, S8)

Bestemmingskaart Natuur, Cultuur en Recreatie (S9)

PVA Herkenbare groen, recreatieve corridor (S10)

Duurzame inrichtingsprincipes en voorbeeld-uitwerking (S11 en S12)

PVA Financiering

PVA Governance

**korte termijn eerste helft 2022**

Uitvoeringsplan Duurzame verstedelijking (S1)

Uitvoeringsplan Ruimtelijke Kwaliteit (S2)

Uitvoeringsplan Ketenmobiliteit (S4, S3, S5, S6)

Uitvoeringsplan Duurzame mobiliteit (S7, S8)

Realisatie Herkenbare, groene corridor (S10)

Corridorplanning inclusief begroting (S12)

**korte termijn eerste helft 2022**























































































Uitvoering (stations) ontwikkelingen

# 4

BIJLAGEN

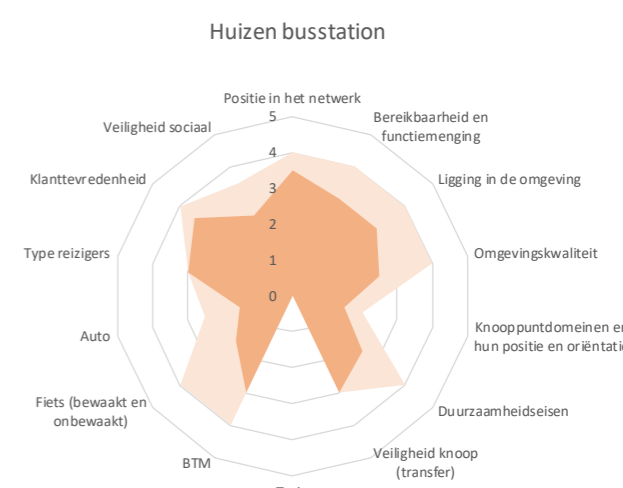
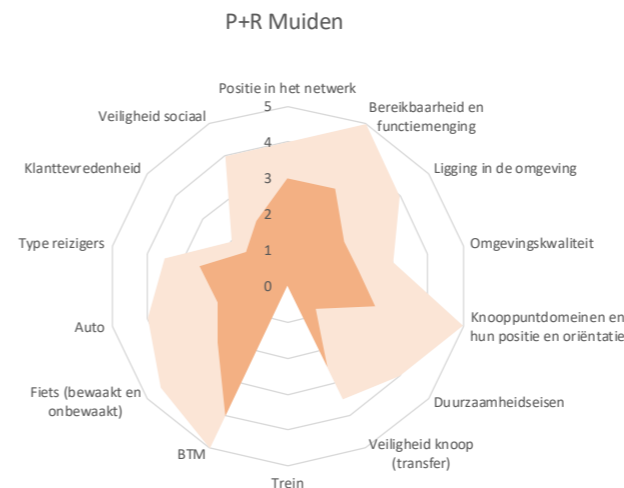
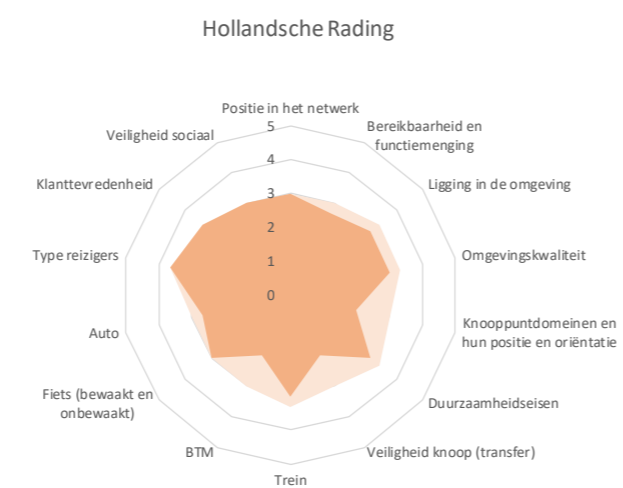
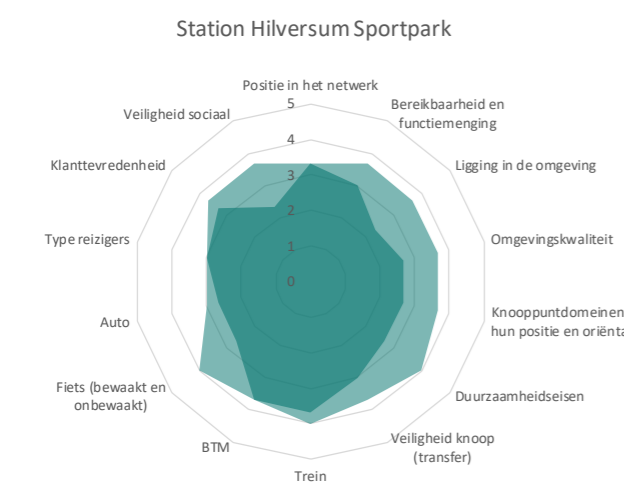
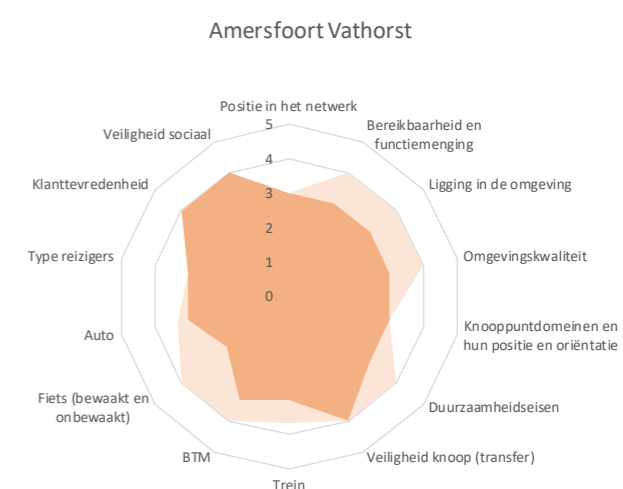
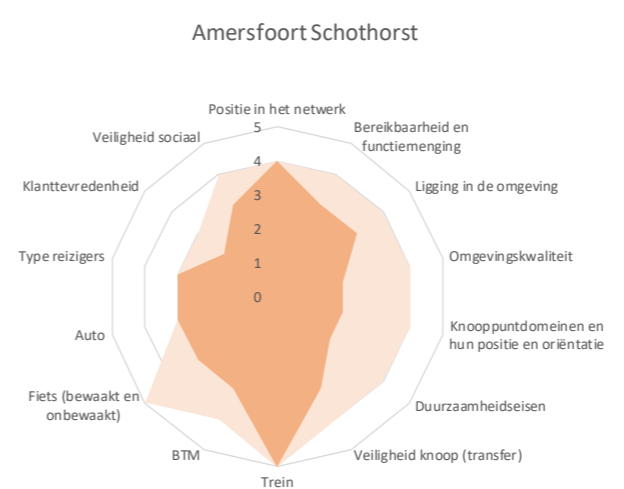
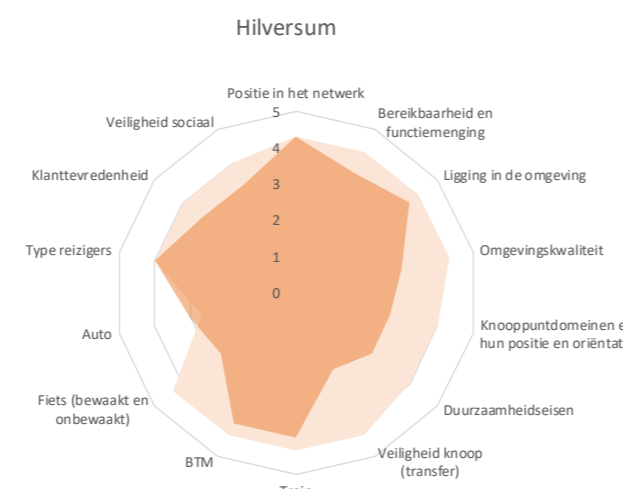
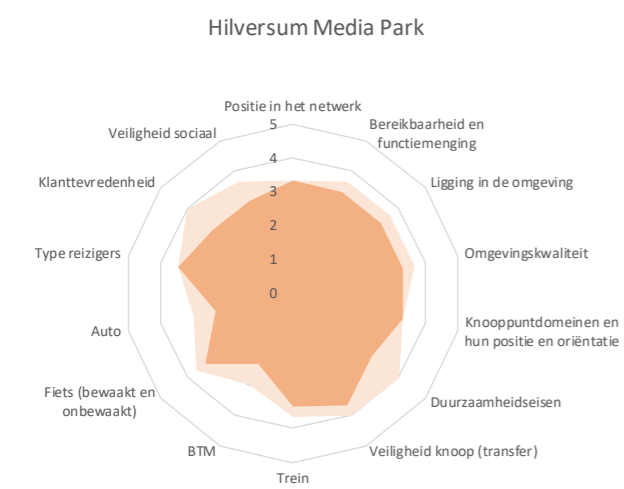
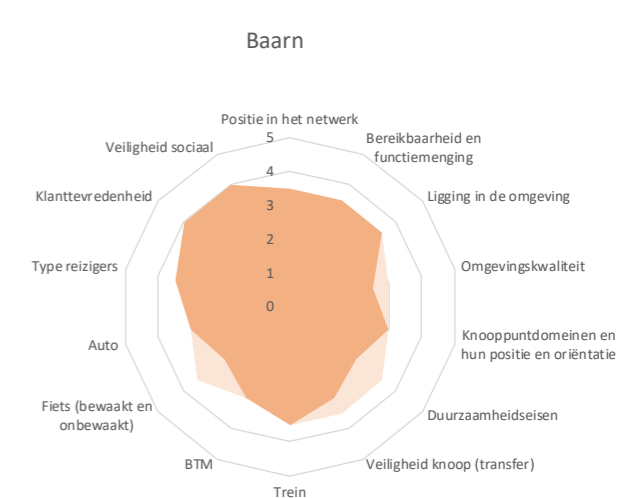
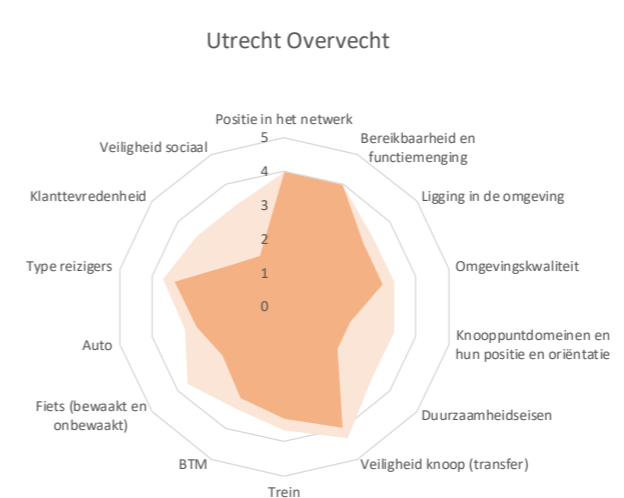
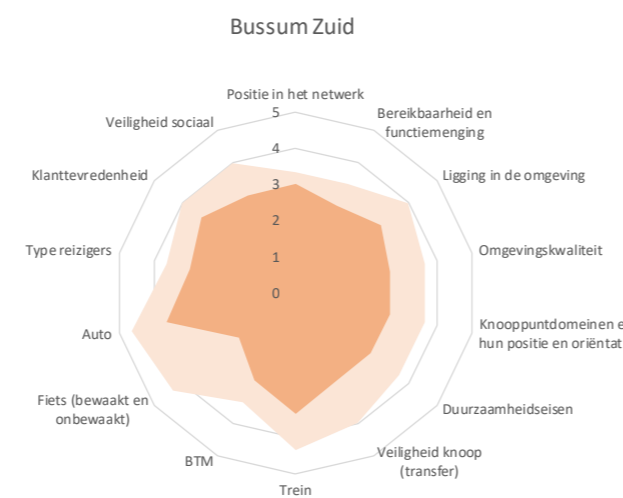
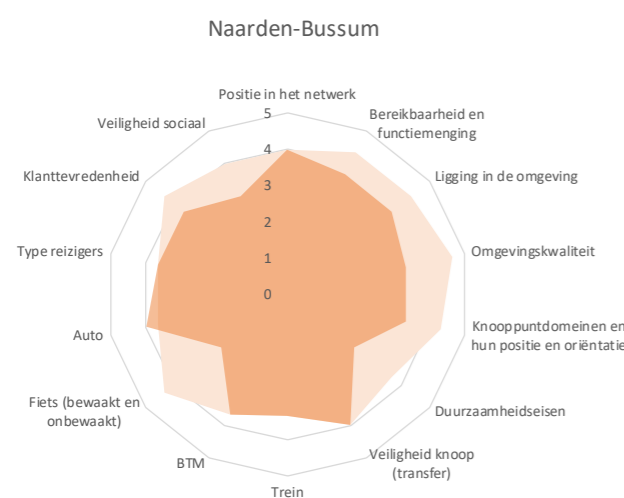
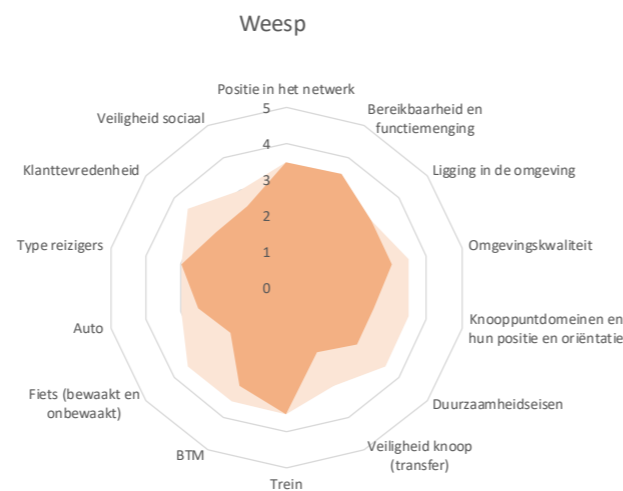
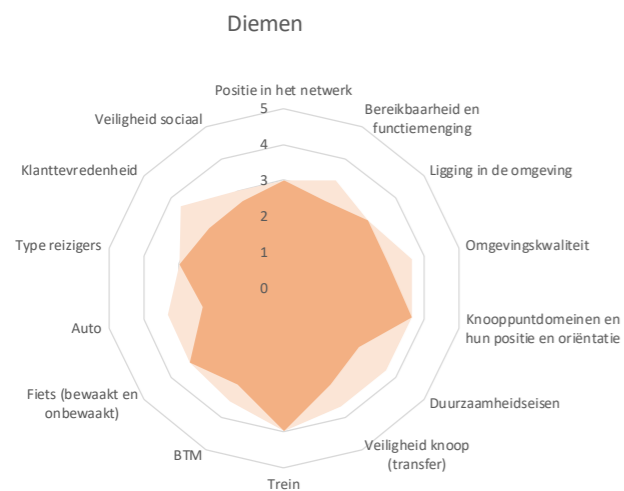
---

## VOORZIENINGEN PER STATION

Diemen	  1x     3x
Weesp	 47x      4x    WC  
Naarden Bussum	 44x      4x    
Bussum Zuid	    1x  HTM WC 
Hilversum mediapark	   4x  HTM
Hilversum	 300x      4x  WC  HTM
Hilversum Sportpark	 24x    3x HTM
Baarn	 26x    1x  WC  HTM
Amersfoort	 400x     7x  WC  HTM 
Amersfoort Schothorst	 12x    4x  WC  HTM
Amersfoort Vathorst	    2x  
Hollandsche Rading	 20x     HTM
Utrecht Overvecht	 12x     18x WC  HTM



## HANDELINGSPERSPECTIEVEN



## OGSM MODEL

AMBITIE		
Voor 2030 een kwalitatief hoogwaardig (openbaar) vervoerssysteem op de Gooicorridor, door de verstedelijking en mobiliteitsgroei duurzaam te faciliteren, het aantrekkelijker maken van het deur-tot-deur OV-product en de unieke natuur en cultuurwaarde aan de corridor toegankelijker te maken.		
Doelen	Strategieën	Acties
<b>1 HOOGWAARDIG VERVOERSSYSTEEM</b>		
D1. Een kwalitatief hoogwaardig (openbaar) vervoerssysteem passend bij het daily urban system van de Gooicorridor.	S0. Opgave positioneren op landelijk niveau en regioniveau (i.v.m.) investeringen	01. Regio Amersfoort, Gooi-en Vechtstreek, PNH en PU nemen deel aan lobby A1 om te komen tot integraal MIRT onderzoek 02. Regionale partij agenderen de Gooicorridor op mobiliteitstafels als Landelijke Spoortafel, TBOV, SBAB (onderwerpen o.a alternatieven goederenvervoer, avondfrequentie en OV-SAAL) 03. Regionale partijen agenderen de Gooicorridor op ruimtelijke tafels als Verstedelijingsstrategie MRA, UNED
<b>2 DUURZAME VERSTEDELIJING</b>		
D2. In 2030 versterkte en aantrekkelijke OV-knooppunten door verdichting (50% van de gebiedsontwikkeling) en functiemenging rondom OV-knooppunten	S1. Monitoren of merendeel van de gebiedsontwikkeling tot 2030 binnen 10 minuten fietsen van de OV-Knooppunten gerealiseerd wordt. S2. Het verhogen van de aantrekkelijkheid rondom de knopen. S3. Betere verbinding werklocaties met OV-knooppunten	A1. Op basis van woonakkoorden, plancapaciteit etc. aandeel woningen binnen 10 minuten fietsen van OV knooppunten op de gehele corridor in kaart brengen en jaarlijks monitoren (vast onderdeel BO) A2. De opgaven uit de handelingsperspectieven op het gebied ruimtelijke kwaliteit concretiseren A3. In gebiedsontwikkeling rondom de knooppunten op de Gooicorridor inzetten op het vergroten van de economische activiteit door een gevarieerd woon, werk, voorzieningenprogramma, oa. ontmoetingsplekken, werkplekken ZZPers etc A4. Binnen A5. aandacht voor ontsluiten van de werklocaties binnen de 10 min fietsen en 1200 m contour van knooppunten. Per cluster werklocaties en bedrijventerreinen het fijnmazig ov en fietsnetwerk in kaart brengen en waar nodig maatregelen formuleren die het netwerk verbeteren om te stimuleren dat werknemers vaker met het OV komen (werkgeversonderzoek om OV potentie in beeld te krijgen)
<b>3 DUURZAME MOBILITEITSGROEI</b>		
D3. De mobiliteitsgroei duurzaam faciliteren door in 2030 een concurrerend reisproduct te bieden ten opzichte van de auto op het gebied van tijd/comfort (Vf<1,5)	S4. Het optimaliseren/verbeteren (tijd/comfort) van de first en last mile van de ov-knooppunten op de Gooicorridor S5. Het stimuleren en integreren van deelvervoer in (multimodale) routeplanners zodat de reiziger op elk moment inzage heeft in de verschillende reisopties, inclusief kosten en het milieu S6. Ontwikkelen van regio-hubs/P+R zowel voor regionale reizigers als langs A1 en A27 t.b.v. autoluwe steden S7. Het stimuleren van een duurzame manier van reizen rondom de Gooicorridor door het maken van afspraken tussen gemeenten, OV sector, provincie en Rijk, waarin voorwaarden voor alle omgevingsvisies en - verordeningen worden geformuleerd S8. Het stimuleren van een duurzame manier van mobiliteit in gebiedsontwikkelingen rondom OV-Knooppunten	A5. Opgaven uit het handelingsperspectieven op het gebied van fiets, lopen, bus en auto concretiseren (uitvoeringsprogramma ketenmobiliteit opstellen), onderscheid tussen first en last mile van belang om de verbinding van de Gooicorridor met wonen, werken en recreatie/natuur te verbeteren A6. Stimuleren van actieve mobiliteit als voor- en natransport naar stations door knelpunten in routes naar en in stationsgebieden in kaart te brengen en aan te pakken A7. Regionaal doorfietsnetwerk aansluitend op de OV knooppunten vanuit de kernen in de regio (mn om de regionale bewoners uit de auto te halen) A8. Uitrollen deelmobiliteit in de regio A9. Park&Bike locaties benoemen en realiseren op strategische plekken vanaf Gooicorridor en HOV haltes tov regionale kernen A10. Stimuleren gebruik deelmobiliteit door plannen, boeken en betalen in één digitale omgeving aan OV-reizigers mogelijk te maken. Mogelijkheden verkennen van aansluiting RIVier platform applicatie of ontwikkeling eigen regionaal platform A11. Verdiepend onderzoek naar mogelijke locaties en potentie van hubs/uitbreiding P+R als input ook richting andere studies en andere regio's om op die manier daadkrachtig te kunnen reageren op de autoluwe beleid van Utrecht en Amsterdam A12. Duurzame mobiliteit stimuleren door in omgevingsvisie en -verordening OV, actieve mobiliteit en deelmobiliteit maximaal te faciliteren A13. Verduurzamen mobiliteit door met vertegenwoordigers van werkgevers rondom de Gooicorridor afspraken te maken over verduurzamen mobiliteit alsook het spreiden van reizigers A14. Duurzame mobiliteit stimuleren door bij gebiedsontwikkeling groter dan 50 woningen een mobiliteitsprogramma van eisen te formuleren, oa. lagere parkeernormen.
<b>4 TOEGANG NATUUR, CULTUUR &amp; RECREATIE</b>		
D4. Het landschap + cultuur duurzaam toegankelijk maken waarmee de mogelijkheden aan recreatie aan de Gooicorridor verdere verstedelijking langs de corridor mogelijk maakt en daarnaast de druk in steden als Utrecht en Amsterdam verlaagt	S9. Het koppelen van de verschillende recreatie, natuur en cultuur aan de verschillende knooppunten aan de Gooicorridor S10. De cultuur en recreatie aan de Gooicorridor als gezamenlijke waarde presenteren	A15. Opstellen van een bestemmingskaart waar per knooppunt de aanwezige recreatie en cultuur in kaart wordt gebracht (incl. buitenpoorten) A16. Door middel van bijvoorbeeld kaarten, promotie en gezamenlijke producten de recreatieve waarde van de Gooicorridor als geheel kenbaar maken (incl. concreet financieel voorstel)
<b>5 DUURZAME STATIONSOMGEVINGEN</b>		
D5. Duurzame ontwikkeling van de (stationsomgeving)	S11. Met concrete inrichtingsprincipes knooppunten een onderdeel laten worden van de leefomgeving en daaraan op een duurzame manier positief bijdragen S12. Het koppelen van duurzaamheidsmaatregelen aan de ontwikkelingen rond en op de stations	A17. Vanuit de bestemmingskaart toewerken naar concrete inrichtingsprincipes om bij realisatie en /of revitaliseren van stationsomgevingen in te zetten A18. De inrichtingsprincipes voor 1 knooppunt uitwerken zodat dit als voorbeeld kan dienen op de Gooicorridor A19. Bij realisatie en /of revitaliseren van stationsomgevingen bij het ontwerp en de realisatie, naast ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheidsaspecten als toekomstwaarde, circulair, energietransitie en klimaatadaptief opnemen A20. Energiebesparing en CO2-reductie stationsgebouwen en - processen