



GOOICORRIDOR EEN GROENE LEEFBARE CORRIDOR

REGIONAAL ACTIEPROGRAMMA RECREATIE, DUURZAAMHEID EN KETENMOBILITEIT

december 2021

INHOUDSOPGAVE

Introductie	2
1. Routekaart Gooicorridor	
Doelstellingen en Ambities	5
Strategieën en Acties	6
2. De doelstellingen uitgewerkt	
Doel 1: Hoogwaardig vervoerssysteem	9
Doel 2: Duurzame verstedelijking	10
Doel 3: Duurzame mobiliteitsgroei	11
Doel 4: Natuur, cultuur en recreatie	13
Top 3 bestemmingen	
Landschap langs de corridor	
De Gooicorridor herkenbaar	
Doel 5: Duurzame stationsomgeving	16
Duurzame inrichtingsprincipes	
3. Governance, capaciteit en financiering	21
4. Bijlagen	25

Colofon:

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

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



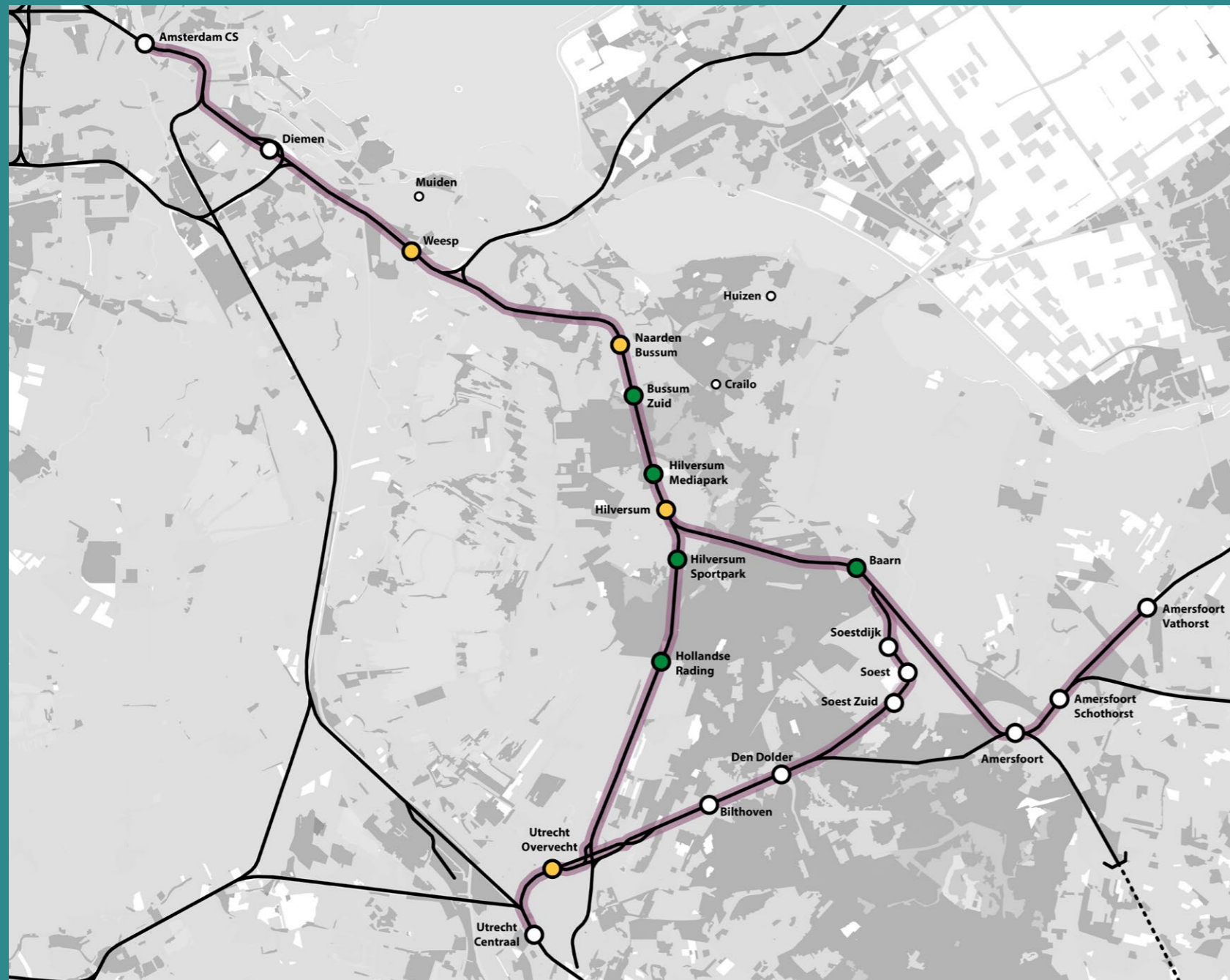
INTRODUCTIE

Versterken van de OV-knooppunten

Openbaar vervoersknooppunten, oftewel OV-knooppunten, zijn belangrijke schakels in de reis van mensen op weg naar werk, studie of een recreatieve bestemming. Deze plekken verbinden steden, dorpen en landschappen met elkaar. Ook zijn het plekken waar reizigers al lopend, fietsend, per bus of met deelvervoer komen en gaan. Niet ieder OV-knooppunt is hetzelfde. Het ene knooppunt ligt in een dorpsomgeving, terwijl het andere knooppunt midden in het centrum van een stad ligt. Knooppunten kunnen ook een toegangspoort vormen voor recreatie- en natuurgebieden. De gebieden die tussen deze knooppunten liggen, noemen we corridors. De provincies Noord-Holland en Utrecht, NS, ProRail, regio's Gooi en Vechtstreek en Amersfoort en de gemeenten Weesp, Diemen, Gooise Meren, Huizen, Hilversum, Wijdmeren, Baarn, Utrecht, Amersfoort, Soest en De Bilt slaan met dit actieprogramma de handen ineen om gezamenlijk de OV-knooppunten op de corridor Amsterdam – Utrecht/Amersfoort (inclusief de Soesterlijn) te versterken. Door het verbeteren van voorzieningen zoals fietsenstallingen en parkeergelegenheden op en rond de goed bereikbare OV-knooppunten, sluit je de woningbouw, bedrijvigheid en de daar bijhorende vervoersdruk beter op elkaar aan. Dit leidt tot kortere reistijden, minder toename van files en het sparen van het landschap rondom dorpen en steden.

Noodzaak tot samenwerking om de regio bereikbaar te houden

Het is belangrijk dat het gebied tussen Amsterdam, Utrecht en Amersfoort goed te bereiken is. De Gooicorridor is een druk bereden spoorlijn tussen Amsterdam Centraal en Utrecht (via Weesp en Hilversum) en tussen Amsterdam Centraal en Amersfoort, waar naast Sprinters en Intercity's ook internationale treinen en goederentreinen rijden. De Gooicorridor zorgt dat de steden en dorpen rondom de spoorlijn bereikbaar zijn maar zorgt ook voor een verbinding op (inter)nationaal niveau. Er liggen ambitieuze verstedelijkingsplannen rondom de Gooicorridor. Door de grote vraag naar woningen en werklocaties zal ook de behoefte aan recreatie verder toenemen. Door samen te werken op de Gooicorridor geven wij hier zo goed mogelijk richting aan.



Scope Gooicorridor
van Amsterdam naar Utrecht, van Hilversum naar Amersfoort en de Soesterlijn

De samenwerking tot nu toe

De Provincie Noord-Holland werkt vanuit het programma OV-Knooppunt samen met gemeenten, NS en ProRail aan regionale actieprogramma's voor een aantal spoorcorridors. Deze actieprogramma's vormen samen de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland. Het doel van de Regionale Ontwikkelagenda is de ontwikkelingen rondom OV-knooppunten in samenhang te bekijken en te versterken. Daarbij ligt de focus op de stationsomgevingen. Per corridor maken betrokken partijen hierover afspraken met elkaar. Bij het opstarten van de Gooicorridor betekende dit dat de provincies Noord-Holland en Utrecht voor het eerst op het gebied van het versterken van stationsomgevingen gingen samenwerken. De officieel van start was tijdens het Bestuurlijk Overleg d.d. 5 juni 2020 met het vaststellen van de startnotitie. Met de Utrechtse vertegenwoordiging, de provincie Utrecht, de regio Amersfoort en de gemeenten Utrecht, Baarn, Soest en Bilthoven is de samenhang op de gehele Gooicorridor gedekt.

Huidige versus gewenste situatie

Voor alle OV-knooppunten op de Gooicorridor is een handelingsperspectief opgesteld. Dit is een instrument om gezamenlijk de huidige en toekomstige situatie van een OV-knooppunt in kaart te brengen. Hiermee verkregen we een volledig beeld over het functioneren van het OV-knooppunt in zijn omgeving, bijvoorbeeld over de omgevingskwaliteit, veiligheid, aanwezige voorzieningen en de tevredenheid van de reizigers. Uit deze analyse bleek dat een aantal opgaven en thema's, namelijk mobiliteit, P+R, verduurzaming en recreatie, op meerdere knooppunten op de corridor spelen. Deze thema's zijn verdiept en in samenhang bekeken.

Totstandkoming actieprogramma

We stelde een gezamenlijke ambitie op om te verduidelijken welke rol de Gooicorridor kan spelen binnen het landelijke mobiliteitsnetwerk, de transitieopgave en de verstedelijking(opgave). In dit "Actieprogramma Gooicorridor" geven we aan wat we willen bereiken, hoe we daar komen, wat we als gezamenlijke partijen zelf kunnen en welke acties corridor-overstijgend zijn en met partijen buiten de corridor opgepakt moeten worden.



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 gezond leven, klimaatadaptatie, energieneutraal, aandacht voor duurzaamheid, autoluwe steden en behoefte aan recreatie in de directe omgeving.

Om bovenstaande te bereiken hebben we een 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.

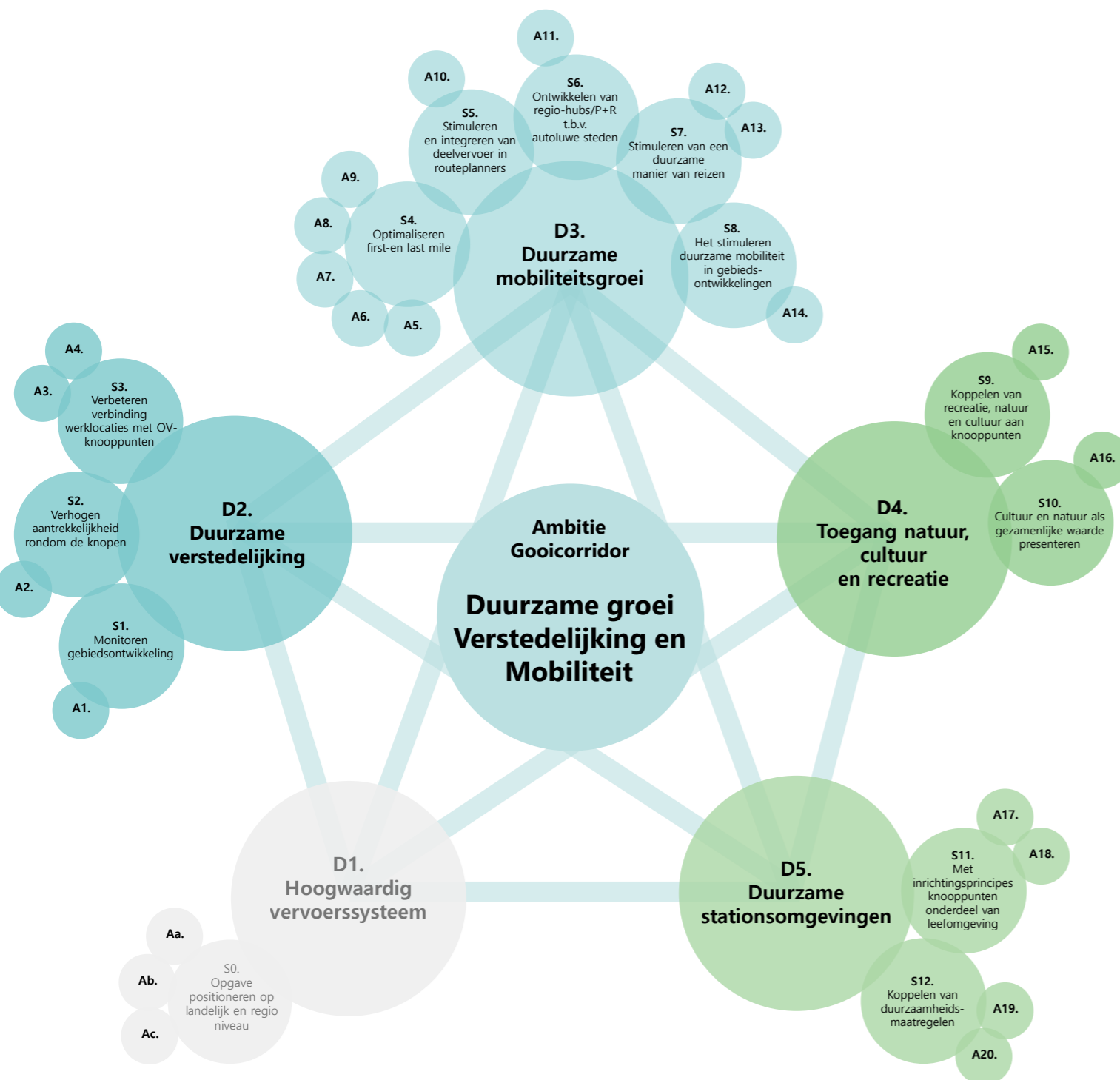
De Ambitie, Doelen, Strategieën en Acties zijn in het figuur hiernaast weergegeven en worden in de rest van het document toegelicht. Alle onderdelen van het OSGM zijn ook terug te zien in de tabel in hoofdstuk 3, pagina 23.

De gezamenlijke ambitie
Onze ambitie luidt: Voor 2030 een kwalitatief hoogwaardig (openbaar) vervoerssysteem op de Gooicorridor waarmee we de verstedelijking en mobiliteitsgroei duurzaam faciliteren, het van deur-tot-deur reizen via OV aantrekkelijk maken en de unieke natuur en cultuurwaarde aan de corridor toegankelijk maken.

Samenhang doelen

Door het samenbrengen 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 hoogwaardig systeem is tegelijkertijd randvoorwaardelijk voor het behalen van D2 tot en met D5. Zo hangt het behalen van een gezonde modal shift (meer OV, fiets en voet in plaats van auto) (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.



D1. HOOGWAARDIG VERVOERSSYSTEEM

S0.

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

- Aa. **Actie a:** Regio Amersfoort, Gooi-en Vechtstreek, PNH en PU nemen deel aan lobby A1 om te komen tot integraal MIRT onderzoek
- Ab. **Actie b:** Regionale partijen agenderen Gooicorridor op mobiliteitstafels als Landelijke Spoortafel, LOVTB en SBAB (onderwerpen o.a alternatieven goederenvervoer, avondfrequentie en OV-SAAL)
- Ac. **Actie c:** Regionale partijen agenderen de Gooicorridor op ruimtelijke tafels als Verstedelijkingsstrategie MRA, UNED

D2. DUURZAME VERSTEDELIJING

S1.

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

- A1. **Actie 1:** Obv woonakkoorden, plancapaciteit etc. aandeel woningen binnen 10 minuten fietsen van OV knooppunten op de gehele corridor in kaart brengen en jaarlijks monitoren. Hiermee inzetten op multifunctionele woon-werkgebieden.

S2.

S2. Het verhogen van de aantrekkelijkheid rondom de knopen

- A2. **Actie 2:** De opgaven uit de handelingsperspectieven op het gebied ruimtelijke kwaliteit concretiseren

S3.

S3. Betere verbinding werklocaties met OV-knooppunten

- A3. **Actie 3:** 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, ZZP-ers etc.
- A4. **Actie 4:** 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.

S4.

D3. DUURZAME MOBILITEITSGROEI

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

- A5. **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
- A6. **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
- A7. **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)
- A8. **Actie 8:** Uitrollen deelmobiliteit in de regio
- A9. **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

- A10. **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

- A11. **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

STRATEGIEËN EN ACTIES

S7.

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

- A12. **Actie 12:** Duurzame mobiliteit stimuleren door in omgevingsvisie en -verordening OV, actieve mobiliteit en deelmobiliteit maximaal te faciliteren
- A13. **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

- A14. **Actie 14:** Duurzame mobiliteit stimuleren door bij gebiedsontwikkeling groter dan 50 woningen een *mobilitieitsprogramma van eisen* te formuleren, oa. lagere parkeernormen

D4. TOEGANG NATUUR, CULTUUR EN RECREATIE

S9.

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

- A15. **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

- A16. **Actie 16:** Door middel van bv kaarten, promotie en gezamenlijke producten de Gooicorridor als geheel kenbaar maken (incl. concreet financieel voorstel)

S11.

D5. DUURZAME STATIONSOMGEVINGEN

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


- A17. **Actie 17:** Vanuit de bestemmingskaart toewerken naar concrete inrichtingsprincipes om bij realisatie en / of revitaliseren van stationsomgevingen in te zetten
- A18. **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

- A19. **Actie 19:** Bij realisatie en /of revitaliseren van stationsomgevingen bij ontwerp en realisatie naast ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheidsaspecten als circulair, energietransitie en klimaatadaptief opnemen.
- A20. **Actie 20:** Energiebesparing en CO2-reductie stationsgebouwen en -processen

PERSPECTIEF OP DE GOOICORRIDOR

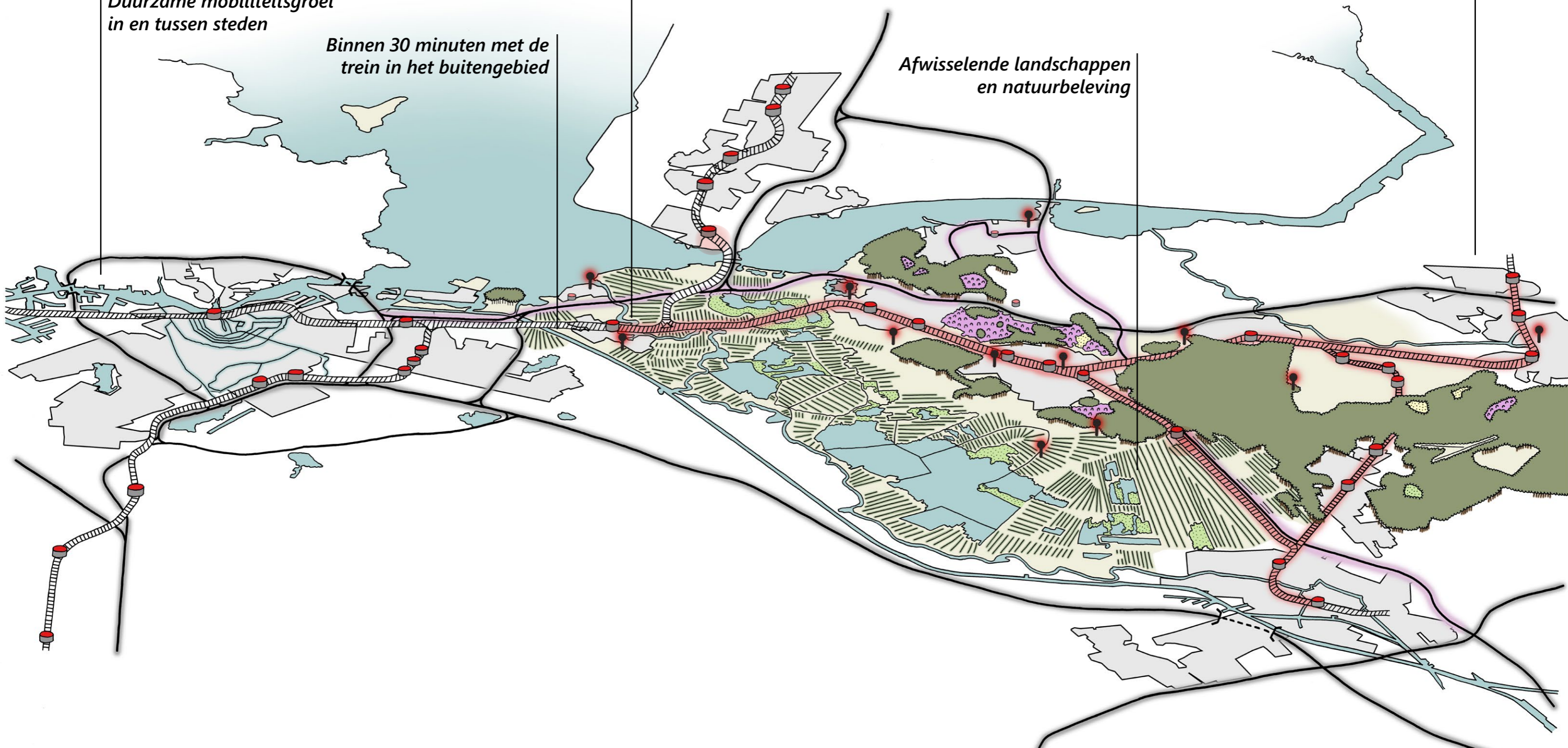
 Rijk aanbod aan cultuur en recreatie langs de corridor

*Duurzame mobiliteitsgroei
in en tussen steden*

*Binnen 30 minuten met de
trein in het buitengebied*

*Afwisselende landschappen
en natuurbeleving*

*Duurzame verstedelijking
rondom de vervoersknopen*



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 lopen 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

Voor 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).

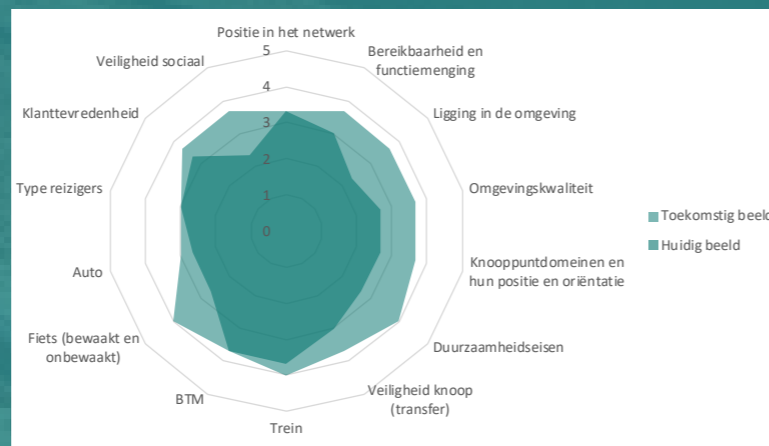
Met deze actie (actie 5) is al gestart. Afgelopen jaar zijn voor alle knooppunten handelingsperspectieven opgesteld wat informatie heeft opgeleverd op het gebied van fiets, lopen, bus en auto (zie figuren in de bijlage). De opgaven en kansen per knooppunt op het gebied van ketenmobiliteit moeten worden 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 van de gemeente Hilversum 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;

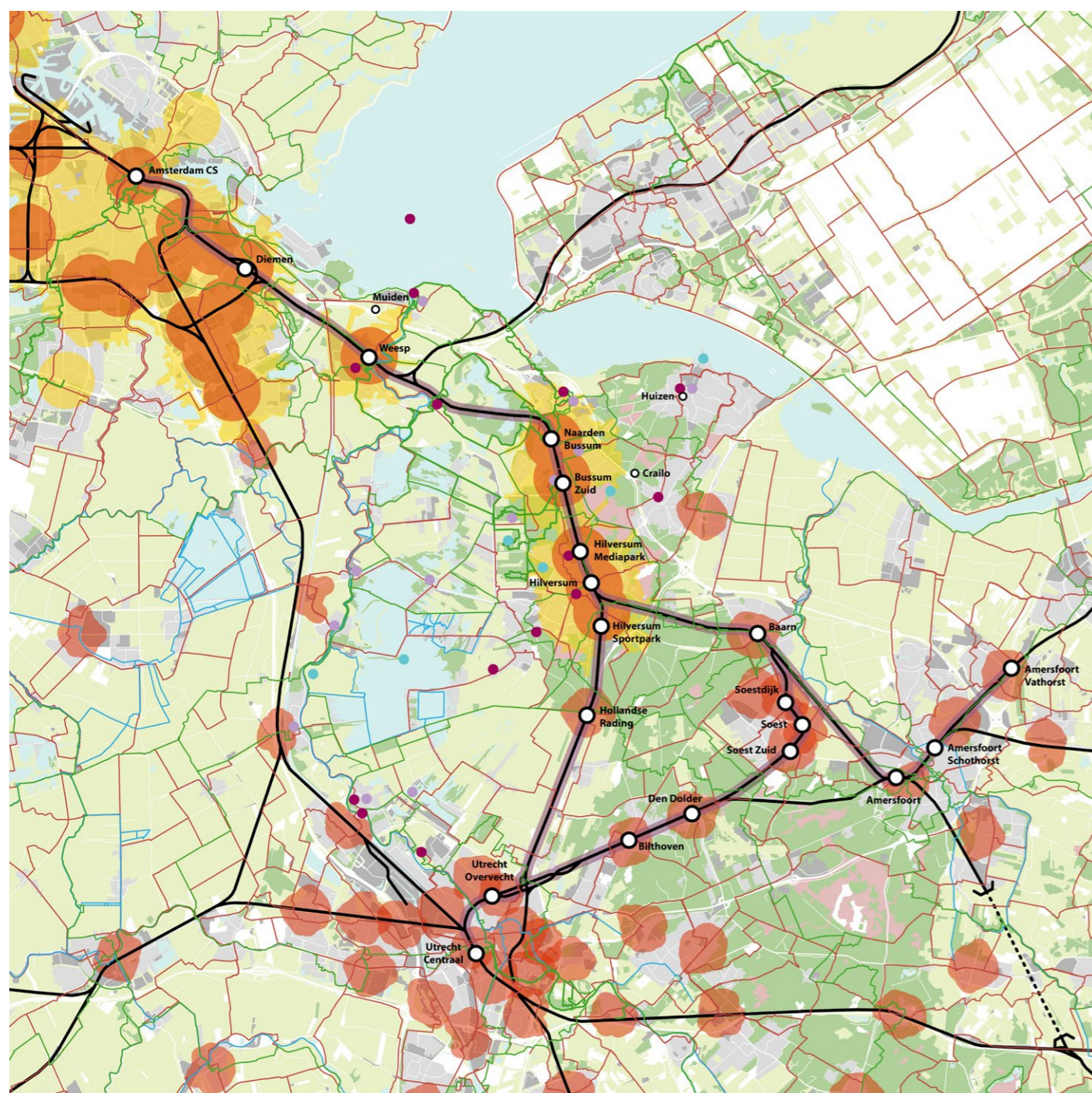
de herkomst van de P+R/hubs gebruikers, (gezaamenlijk) parkeerbeleid, de schaarste aan ruimte op binnenstedelijke stationslocaties en het combineren van een regionale P+R/hub met de kenmerken (o.a. bestemming en herkomst) van het knooppunt. Zoals in de vorige paragraaf aangegeven zullen regionale hubs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

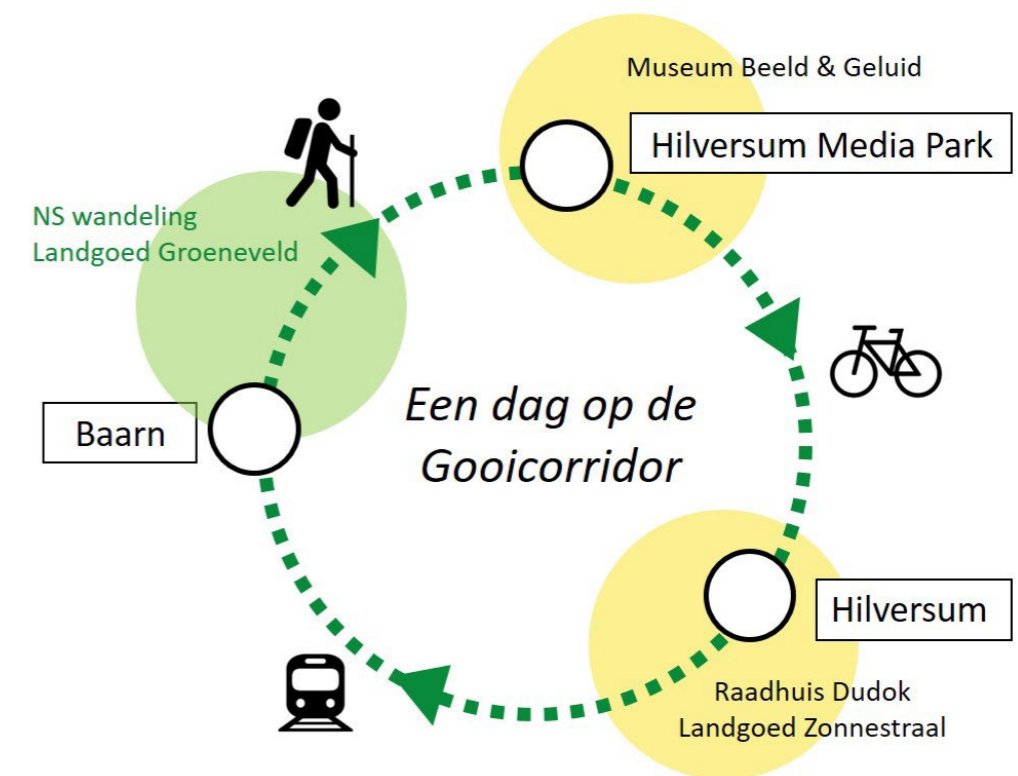


Voorbeeld van een informatiebord op de Gooicorridor

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

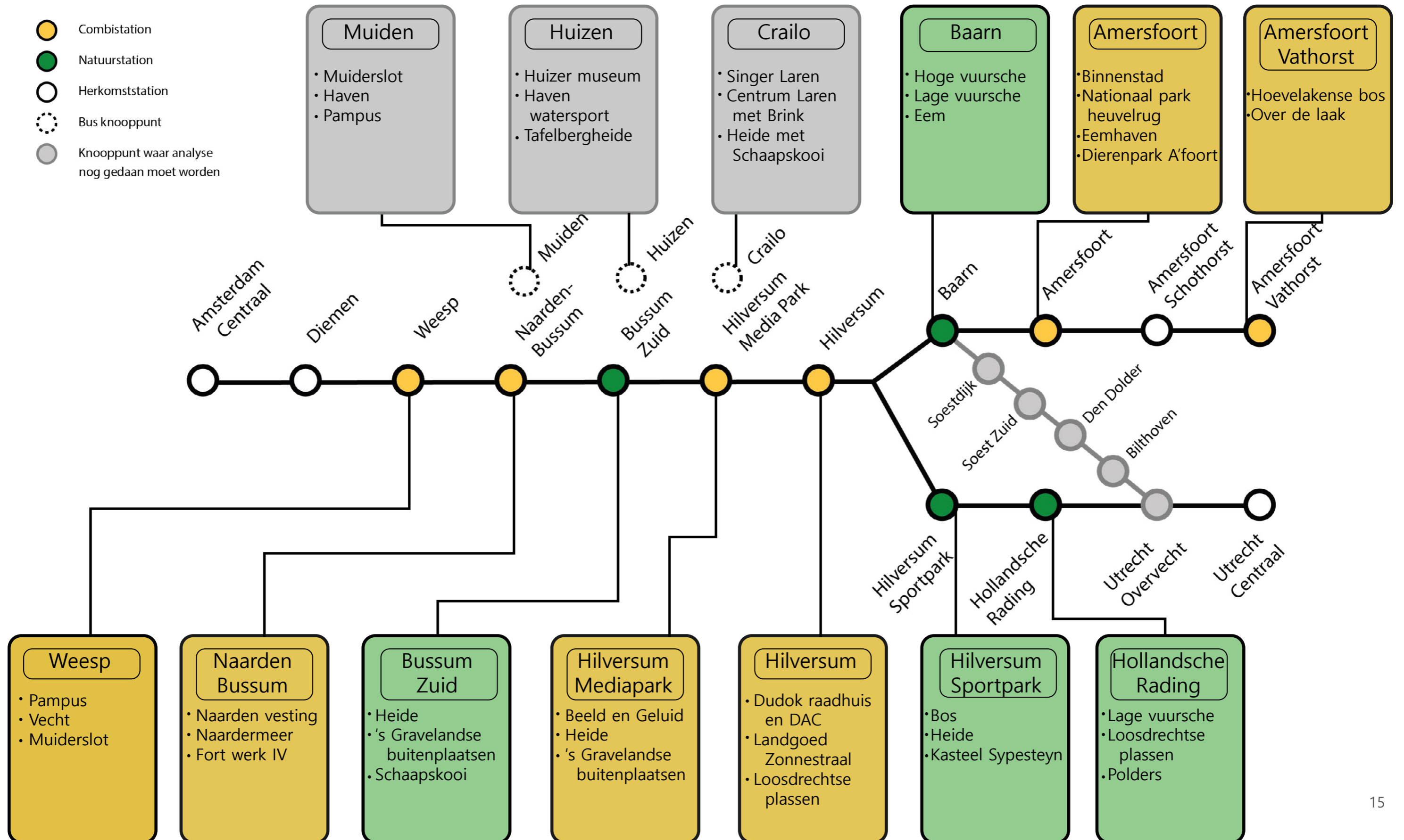
De bestemmingen rondom de Gooicorridor leiden per knooppunt tot een kaart met de mogelijkheden. In het figuur op de volgende pagina is te zien wat de "top 3 bestemmingen" per knooppunt is. Het geheel laat in één overzicht zien wat de corridor als geheel te bieden heeft op het gebied van natuur, cultuur 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.



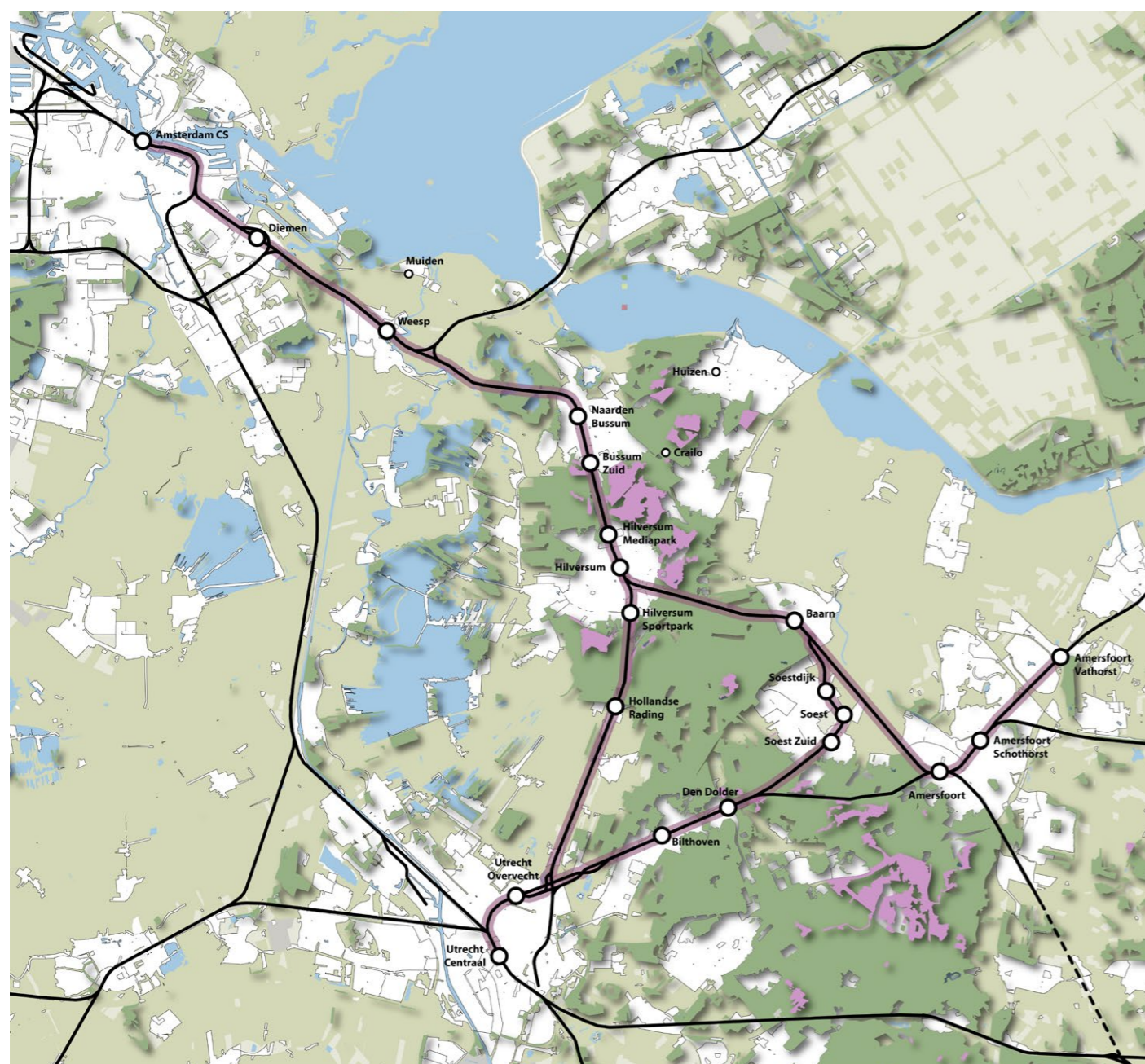
TOP 3 BESTEMMINGEN

* Busstations en Soesterlijn worden in Q1 2022 verder uitgewerkt



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.

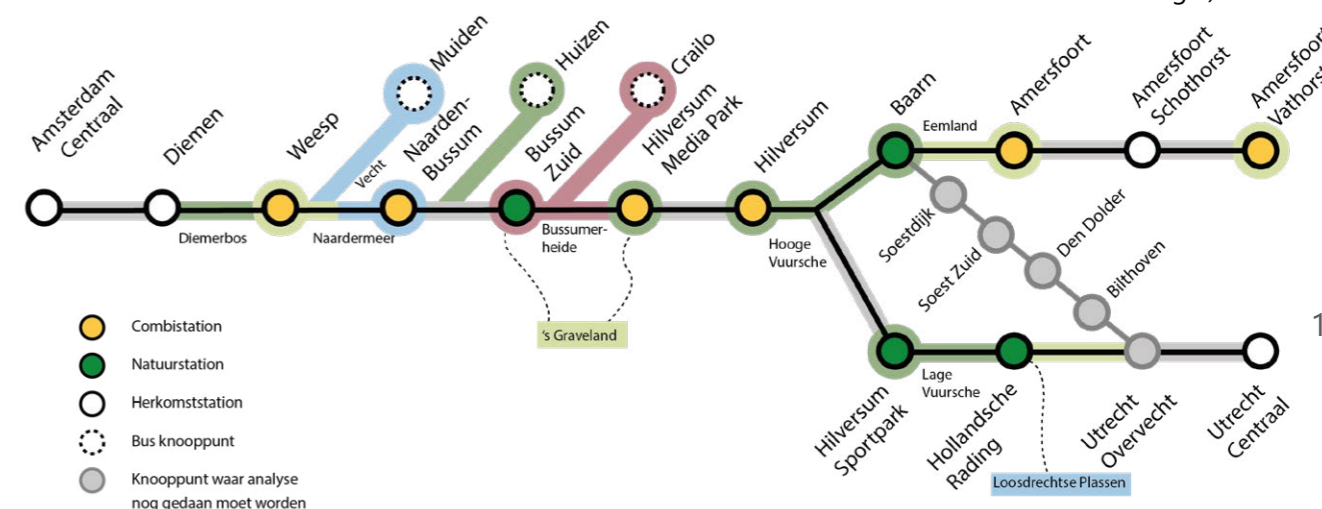
- S11.** Met concrete inrichtingsprincipes knooppunten een onderdeel laten worden van de leefomgeving en daaraan op een duurzame manier positief bijdragen
- S12.** Het koppelen van duurzaamheidsmaatregelen aan de ontwikkelingen rond en op de stations

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 LANDSCHAPSTATION 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.

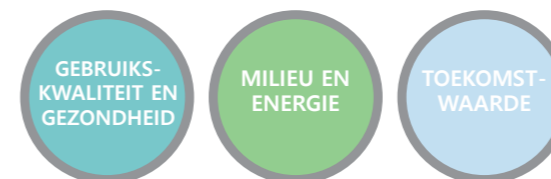
Duurzaam voorbeeld

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'.



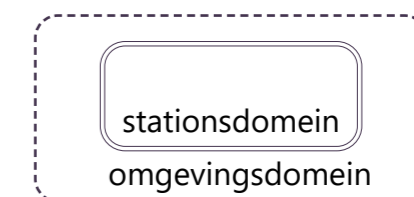
De inrichtingsprincipes zijn verdeeld in drie onderdelen: Gebruikskwaliteit & Gezondheid, Milieu & Energie, en Toekomstwaarde. Gebruikskwaliteit en gezondheid gaat over het streven naar een hoge gebruikskwaliteit om zo een prettig verblijf te faciliteren, waarbij een leefomgeving die gezondheid stimuleert 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, de OV gebruiker op 3 en de auto in de vierde 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

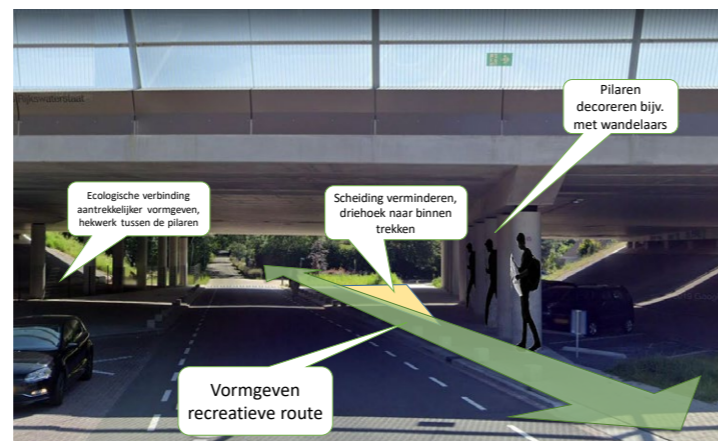
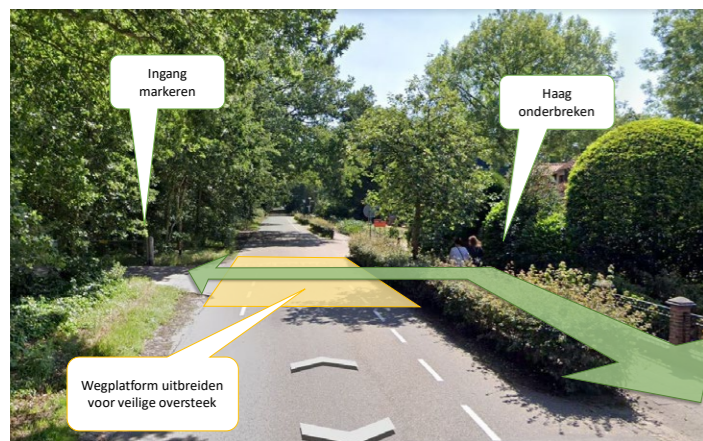
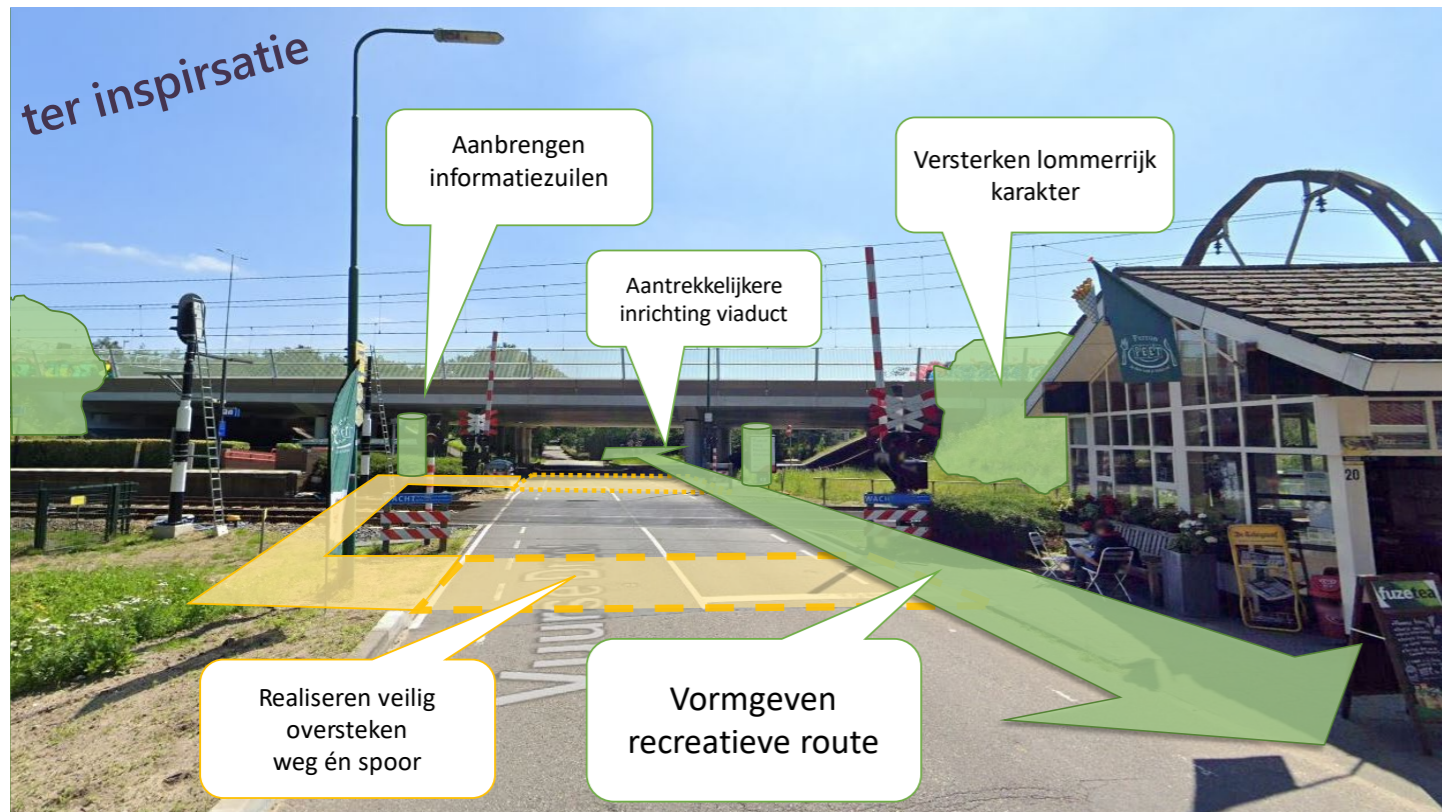
- Duurzaam energiegebruik zoals aardwarmte en zonnepanelen
- Deelmobiliteit faciliteren
- Energie opwek en opslag/gebruik op locatie voor bussen en fietsen (NB wetgeving vormt belemmering)
- Ruimte voor groen en water(berging)
- Spoorbanen als ecologische verbinding
- Ecologische spoorbanen doortrekken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



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.

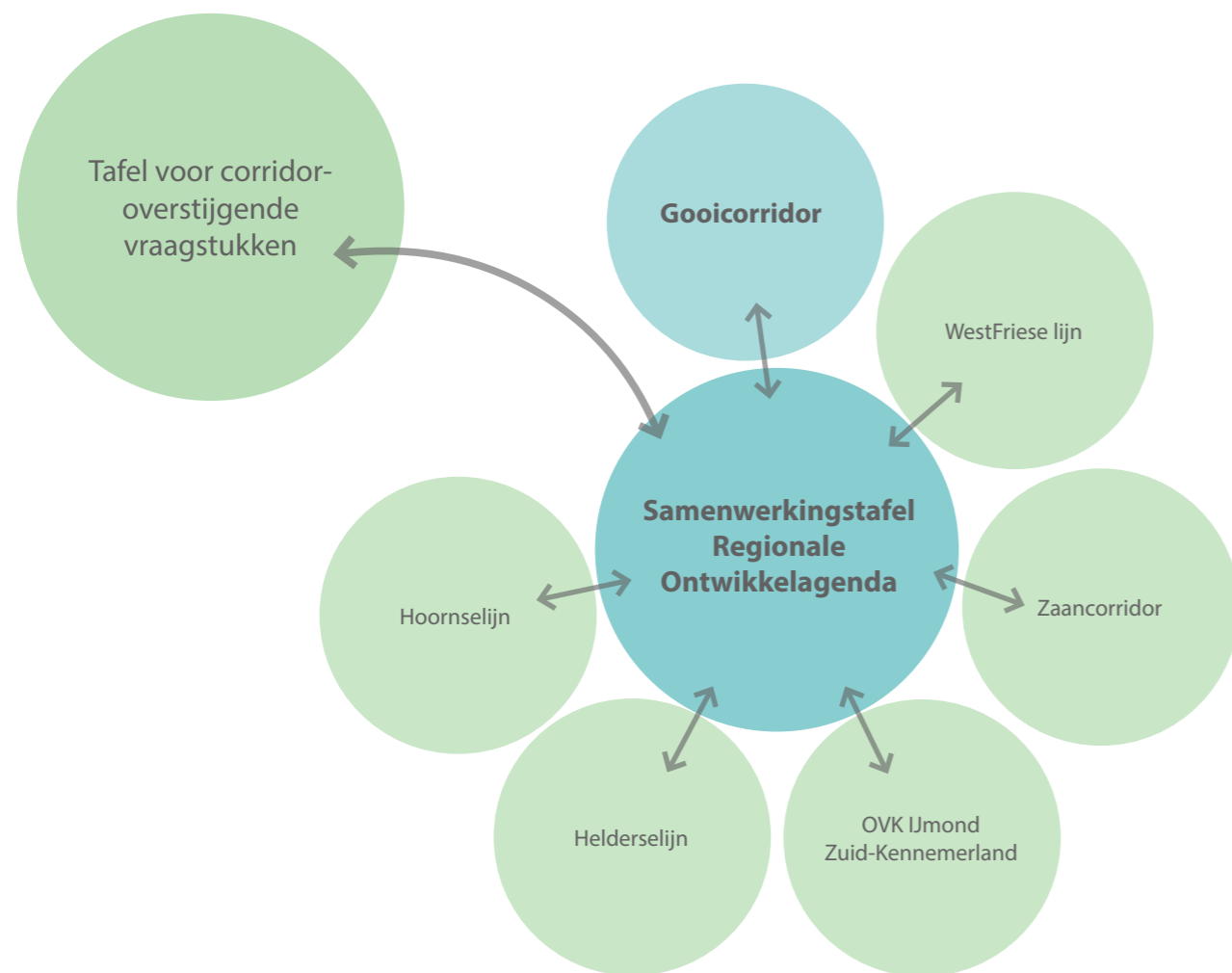
De voorstellen betreffen uitsluitend de stationsomgeving.

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 CO2-reductie die ProRail en NS toepassen op de stationsgebouwen en – processen. Om hierop te kunnen sturen wordt een planning 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

GOVERNANCE, CAPACITEIT EN FINANCIERING



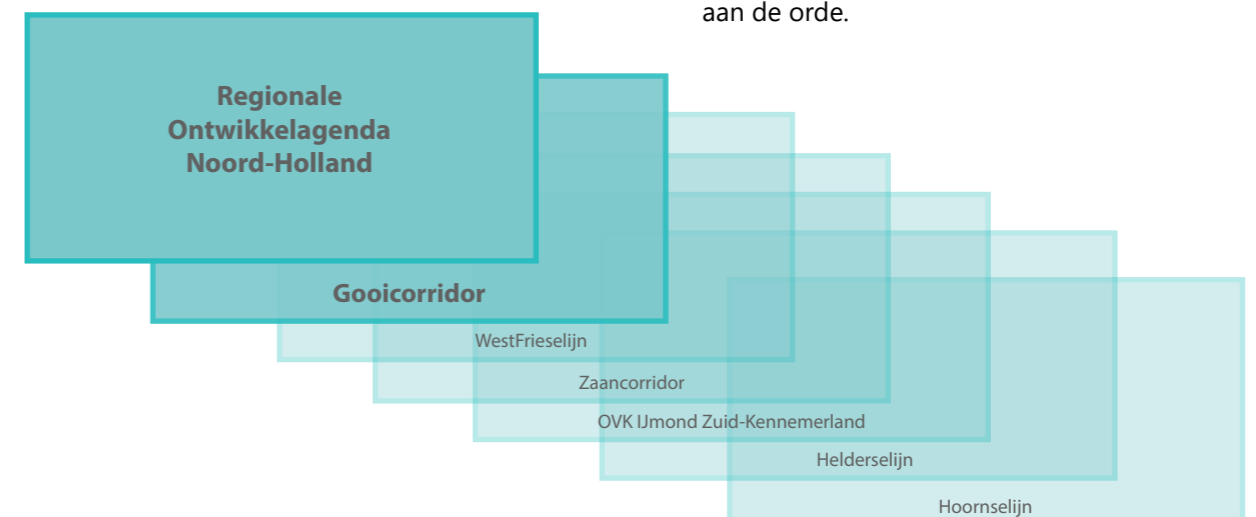
BESTUURLIJKE AFSPRAKEN

Naast de ambities, doelen, strategieën, actieprogramma en planning worden de volgende afspraken gemaakt die bij moeten dragen aan het realiseren van de gedeelde ambitie:

- 1) De betrokken partijen geven gezamenlijk sturing aan het samenwerkingsnetwerk Gooicorridor, nemen besluiten in de uitvoering van de ontwikkelagenda in gezamenlijkheid en zijn gezamenlijk verantwoordelijk dat de gedeelde ambitie bereikt wordt.
- 2) Per actie (of gezamenlijke acties per procesvoorstel) neemt een partij de rol van trekker op zich. Diegene initieert verdere uitwerking van de actie(s) (mogelijk samen met andere partijen binnen de Gooicorridor), bewaakt de voortgang van de actie(s) en koppelt de resultaten ambtelijk en bestuurlijk terug. Bij de verdeling van de trekkers hebben betrokken partijen gezocht naar een balans waarbij iedere organisatie naar rato bijdraagt aan de gezamenlijk ambitie van dit actieprogramma.
- 3) De voortgang van de gehele corridor wordt bewaakt door de procesmanager(s) van de provincie Noord-Holland. De procesmanager ondersteunt de bestuurlijke ambassadeurs, bereidt het BO voor, organiseren/voorzitten het AO, onderhoudt de contacten met de trekkers en stelt voortgangsrapportages op. De procesmanagers

bewaakt ook de samenhang tussen de verschillende acties en (soms gezamenlijke) eindproducten (bijvoorbeeld Uitvoeringsplan Ketenmobiliteit).

- 4) De voortgang van de actieagenda wordt elk kwartaal besproken in een ambtelijk overleg en halfjaarlijks (of in een latere fase jaarlijks) in een bestuurlijk overleg. Het BO kan gekoppeld worden aan een werkbezoek.
- 5) De rol van bestuurlijke ambassadeur wordt voor de Gooicorridor vervuld door de heer A. Schaddelee (provincie Utrecht) en de heer A. Luijten (regio Gooi en Vechtstreek). Zij zijn het externe gezicht van de Gooicorridor en hebben specifiek een rol om de samenwerking in de corridor levendig te houden (zie voor invulling volgend punt).
- 6) De Gooicorridor is één van de regionale actieprogramma's voor OV-knooppunten binnen Noord-Holland. De bestuurlijk ambassadeurs nemen deel aan een Samenwerkingstafel waar alle corridors in provincie Noord-Holland besproken worden (zie figuur hiernaast). Hier worden corridor overstijgende vraagstukken besproken zoals samenhang woningbouw/ov, ketenmobiliteit en spreiding van reizigers. En komen onderwerpen als netwerk vitaliteit en mogelijke belangentegenstelling tussen partijen aan de orde.



Proces-voorstel	Actie	Trekker(s) voortgang	Start actie	Type actie	
Duurzame verstedelijking					
1	A1	Op basis van woonakkoorden, plancapaciteit etc. het aandeel woningen binnen 10 minuten fietsen van OV-knooppunten op de gehele corridor in kaart brengen en jaarlijks monitoren (vast onderdeel BO). Hiermee inzetten op multifunctionele woon-werkgebieden.	PNH	Lopend	Monitoring en afstemming
2	A2	De opgaven uit de handelingsperspectieven op het gebied van ruimtelijke kwaliteit concretiseren	PNH		Planvorming en uitvoering
3	A3	In gebiedsontwikkelingen rondom de knooppunten op de Gooicorridor inzetten op het vergroten van de economische activiteit door een gevarieerd woon, werk, voorzieningenprogramma met o.a. ontmoetingsplekken, werkplekken ZZP-ers etc.	Regio G&V		Onderzoek en planvorming
	A4	Aandacht voor het 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 zo te stimuleren dat werknemers vaker met het OV komen (werkgeversonderzoek om OV potentie in beeld te krijgen)	Regio G&V		Onderzoek en planvorming
	A13	Verduurzamen mobiliteit door met vertegenwoordigers van werkgevers rondom de Gooicorridor afspraken te maken over verduurzamen mobiliteit alsook het spreiden van reizigers	Regio G&V		Onderzoek en planvorming
Versterken ketenmobiliteit					
4	A5	Opgaven uit het handelingsperspectief 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	PU		Planvorming en uitvoering
	A6	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	PU		Planvorming en uitvoering
	A7	Regionaal doorfietsnetwerk aansluiten op de OV knooppunten vanuit de kernen in de regio (mn om de regionale bewoners uit de auto te halen)	PU		Planvorming en uitvoering
5	A8	Uitrollen deelmobiliteit in de regio	Regio Amersfoort		Planvorming en uitvoering
	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	Regio Amersfoort		Planvorming en uitvoering
6	A9	Park + Bike locaties benoemen en realiseren op strategische plekken vanaf Gooicorridor en HOV haltes tov regionale kernen	Regio G&V		Onderzoek en uitvoering
	A11	Verdiepend onderzoek naar mogelijke locaties en potentie van hubs/uitbreiding P+R, ook als input richting andere studies en andere regio's om op die manier daadkrachtig te kunnen reageren op het autoluwe beleid van Utrecht en Amsterdam	Regio G&V		Onderzoek en uitvoering
7	A12	Duurzame mobiliteit stimuleren door in omgevingsvisie en -verordening OV, actieve mobiliteit en deelmobiliteit maximaal te faciliteren	Gemeente Utrecht		Planvorming en uitvoering
	A14	Duurzame mobiliteit stimuleren door bij gebiedsontwikkelingen groter dan 50 woningen een mobiliteitsprogramma van eisen te formuleren, o.a. lagere parkeernormen	Gemeente Utrecht		Planvorming en uitvoering
Recreatie, Cultuur en Natuur + Toekomstbestendige OV-knooppunten					
8	A15	Opstellen van een bestemmingskaart waar per knooppunt de aanwezige recreatie en cultuur in kaart wordt gebracht (incl. buitenpoorten)	PNH	Lopend	Planvorming en uitvoering
	A16	Door middel van bijvoorbeeld kaarten, promotie en gezamenlijke producten de recreatieve waarde van de Gooicorridor als geheel kenbaar maken (incl. concreet financieel voorstel)	PNH		Planvorming en uitvoering
	A17	Vanuit de bestemmingskaart toewerken naar concrete inrichtingsprincipes om bij realisatie en/of revitaliseren van stationsomgevingen in te zetten	PNH	Lopend	Planvorming en uitvoering
	A18	De inrichtingsprincipes voor één knooppunt uitwerken zodat dit als voorbeeld kan dienen op de Gooicorridor	PNH		Planvorming en uitvoering
	A19	Bij realisatie en/of revitaliseren van stationsomgevingen bij het ontwerp en de realisatie, naast ruimtelijke kwaliteit, ook duurzaamheidsaspecten als toekomstwaarde, circulair, energietransitie en klimaatadaptief opnemen	PNH		Planvorming en uitvoering
9	A20	Energiebesparing en CO2-reductie stationsgebouwen en - processen	ProRail	Lopend	Planvorming en uitvoering
	O1	Regio Amersfoort, regio Gooi en Vechtstreek, PNH en PU nemen deel aan lobby A1 om te komen tot een integraal MIRT onderzoek			
	O2	Regionale partijen agenderen de Gooicorridor op mobiliteitstafels als Landelijke Spoortafel, TBOV, SBAB (onderwerpen o.a. alternatieven goederenvervoer, avondfrequentie en OV-SAAL)			De tussenstand van deze acties wordt bij het Bestuurlijk Overleg besproken.
	O3	Regionale partijen agenderen de Gooicorridor op ruimtelijke tafels als Verstedelijingsstrategie MRA en UNED			

CAPACITEIT EN FINANCIERING

Capaciteit en financiering

De betrokken partijen maken capaciteit vrij voor deelname aan het AO, BO, het leveren van inhoudelijke informatie en in bepaalde gevallen het trekkerschap en/of procesmanagement. Om voortgang te kunnen boeken bepaalt de trekker of hij/zij dit zelf kan initiëren met de betrokken partijen, of dat er extra capaciteit nodig is van de procesmanagers Gooicorridor, of dat er externe capaciteit of expertise ingehuurd moet worden. Voor enkele acties is op voorhand al geconcludeerd dat externe ondersteuning nodig is, zoals voor het opstellen van een uitvoeringsprogramma ketenmobiliteit, onderzoek naar regionale P+R en herkenbaarheid van de corridor.

Het project/onderzoeksbudget is geraamd op €100.000. Daarnaast is voor het onderzoek P+R/B+R rekening gehouden met een budget van €100.000.

Voor het inzetten van het project/onderzoeksbudget gelden de volgende twee voorwaarden:

- Ambtelijke capaciteit of specialistische kennis is niet aanwezig binnen de deelnemende partijen
- Om ervoor te zorgen dat het budget doelmatig wordt besteed - legt de trekker de aanvraag (aan derden) voor aan de financiële dragers/houders van het procesbudget

Besluitvorming

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

- Vaststellen "Regionaal actieprogramma Gooicorridor",
 - de voorgestelde ambitie, doelen, strategieën en acties op corridorniveau
 - de procesvoorstellen incl. verantwoordelijke trekkers (zie tabel links)
 - bestuurlijke afspraken t.a.v. de Governance
 - voorstel capaciteit en financiering

Globale planning

Hier is een overzicht te zien van alle acties. Een aantal acties lopen al, een aantal acties starten op korte termijn en alle acties bij elkaar worden opgepakt binnen de korte en middel lange termijn.

Globale Planning

lopend >2021

korte termijn

middel lange termijn

P1

S1.
Monitoren gebiedsontwikkeling

A1.

P8

S9.
Koppelen van recreatie, natuur en cultuur aan knooppunten

A15.

P8

S11.
Met inrichtingsprincipes knooppunten onderdeel van leefomgeving

A17.

P9

S12.
Koppelen van duurzaamheidsmaatregelen

A20.

P4

S4.
Optimaliseren first-en last mile

A5. A6. A7.

P8

S10.
Cultuur en natuur als gezamenlijke waarde presenteren

A16.

P8

S11.
Met inrichtingsprincipes knooppunten onderdeel van leefomgeving

A18.

P8

S12.
Koppelen van duurzaamheidsmaatregelen

A19.

P2

S2.
Verhogen aantrekkelijkheid rondom de knopen

A2.

P3

S3.
Verbeteren verbinding werklocaties met OV-knooppunten

A3. A4.

P5

S4.
Optimaliseren first-en last mile

A8.

P6

S4.
Optimaliseren first-en last mile

A9.

P7

S7.
Stimuleren van een duurzame manier van reizen

A12.

P3

S7.
Stimuleren van een duurzame manier van reizen

A13.

P5

S5.
Stimuleren en integreren van deelvervoer in routeplanners

A10.

P6

S6.
Ontwikkelen van regio-hubs/P+R t.b.v. autoluwe steden

A11.

P7

S8.
Het stimuleren duurzame mobiliteit in gebiedsontwikkelingen

A14.