

GEMEENTE HILVERSUM
POSTBUS 9900
1201 GM HILVERSUM

BEZOEKADRES:
RAADHUIS
DUDOKPARK 1
TELEFOONNUMMER: 14 035
WWW.HILVERSUM.NL

Aan de gemeenteraad
cc college van B en W
cc pers

DATUM 22 maart 2022
ZAAKNUMMER 1097152
BEHANDELD DOOR B. van der Helm
TELEFOON (035) 629 2487
UW KENMERK
BIJLAGEN 1
BETREFT Ontwikkelagenda Gooicorridor

Geachte raads- en commissieleden,

Via deze brief informeren wij u over de stand van zaken van het traject van de regionale ontwikkelagenda Gooicorridor en ontvangt u het in december vastgestelde actieprogramma door de stuurgroep Gooicorridor.

De provincies Noord-Holland en Utrecht, Regio Gooi en Vechtstreek, Regio Amersfoort, NS, ProRail en de gemeenten aan de Gooicorridor slaan in dit traject de handen ineen met een actieprogramma, om de stationsgebieden en HOV overstapstations te verbeteren. Zo ook die in de Gooi en Vechtstreek. Naast de treinstations gaat het in onze regio ook over busstation Huizen, knooppunt Muiden (P+R) en Crailo.

Dit is een eerste verkenning van de aanpak van stationsgebieden op corridorniveau over de provinciegrens heen, samen met provincie Utrecht en de regio Amersfoort. De ontwikkelagenda is vooral bedoeld is voor de bestaande lobby met betrekking tot de bereikbaarheid van Regio Gooi en Vechtstreek als Amsterdam op slot gaat. De kaders van de raad hebben geleid tot deze lobby.

Totstandkoming actieprogramma

Het werken aan de doelstellingen uit de RSA Gooi en Vechtstreek voor een bereikbaar Gooi en Vechtstreek en een aantrekkelijk woon-werk klimaat worden nagestreefd via dit traject. Naast kennisuitwisseling en (ruimtelijke) afstemming, wordt ook verwacht dat dit traject kan leiden tot gezamenlijke toekomstige investeringen. Bijvoorbeeld de NS geeft de eigen investeringsagenda vorm aan de hand van de regionale corridorstudies.

Juni 2020 is de samenwerking tot stand gekomen. Vervolgens zijn medio 2021 bestuurlijk de doelstellingen vastgesteld:

- Hoogwaardig vervoerssysteem
- Duurzame verstedelijking
- Duurzame mobiliteitsgroei
- Toegankelijke natuur, cultuur en recreatie
- Duurzame stationsomgevingen

Deze doelstellingen zijn uitgewerkt in strategieën en vervolgens in bijbehorende acties. Een overzicht hiervan is terug te vinden op pagina 6 van het Actieprogramma Gooicorridor. De ontwikkelagenda past binnen de Mobiliteitsvisie 2040 Hilversum en de verstedelijkingsstrategie. Verder is het de mogelijkheid om uitvoering te gaan geven aan de aanbevelingen uit het onderzoeksrapport van Goudappel Coffeng van 20 maart 2019 conform de motie Park & Bike (M21-42) als aanvulling op de Mobiliteitsvisie 2040 Hilversum.

Voor verdere informatie kunt u zich tot het college van burgemeester en wethouders van Hilversum wenden of contact opnemen met Rowena Kuijper, strategisch adviseur fysiek domein van Regio Gooi en Vechtstreek via r.kuijper@regiogv.nl.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.
Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Hilversum,
de gemeentesecretaris,

de burgemeester,

mr. P. Torres Barrera

dr. ir. G.M. van den Top



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

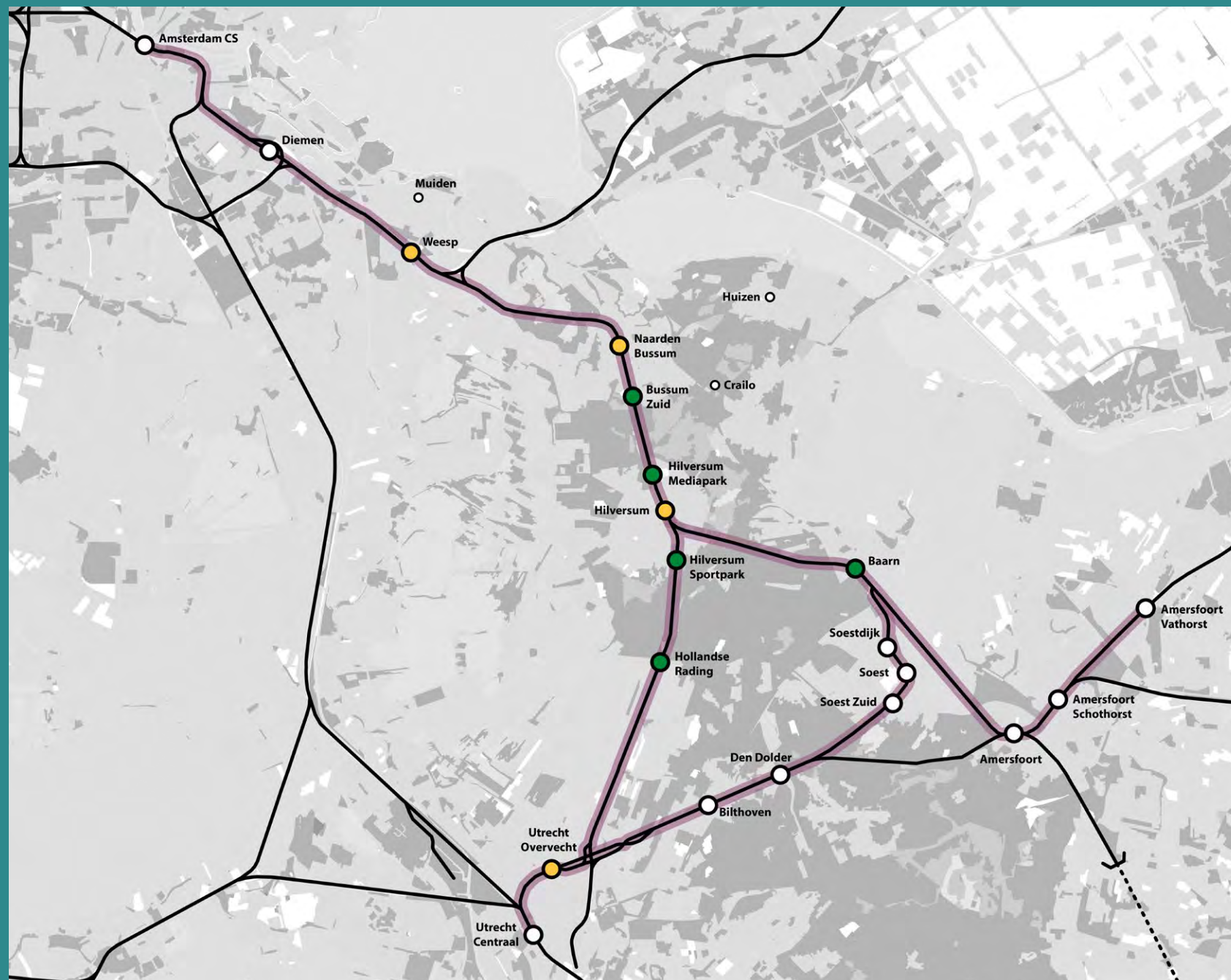


Versterken van de OV-knooppunten
Openbaar vervoersknooppunten, oftewel OV-knooppunten, zijn belangrijke schakels in de reis van mensen op weg naar werk, studie of een recreatieve bestemming. Deze plekken verbinden steden, dorpen en landschappen met elkaar. Ook zijn het plekken waar reizigers al lopend, fietsend, per bus of met deelvervoer komen en gaan. Niet ieder OV-knooppunt is hetzelfde. Het ene knooppunt ligt in een dorpse omgeving, 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.

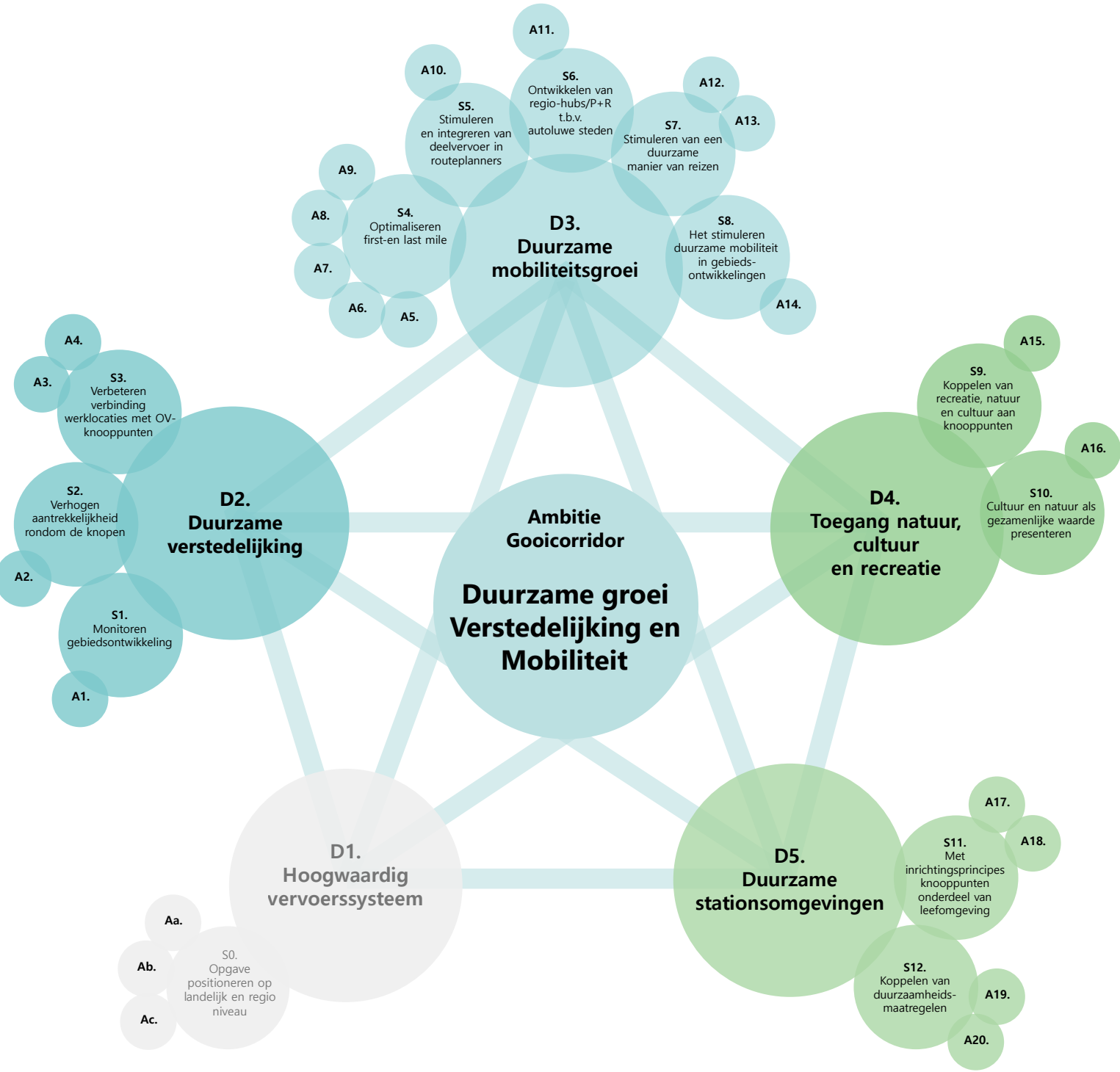
Om bovenstaande te bereiken hebben we een strategie opgesteld aan dan hand van het **OGSM Model**. OGSM is een methode om strategische plannen te beschrijven op één pagina. OGSM staat voor "Objective" (de Ambitie), "Goals" (de Doelen), "Strategies" (de Strategieën) en "Measures" (de Acties/Projecten). 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. 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 jaarlijks monitoren. Hiermee inzetten op multifunctionele woon-werkgebieden.

S2.

S2. Het verhogen van de aantrekkelijkheid rondom de knopen

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, voorzieningenprogramma, oa. ontmoetingsplekken, werkplekken, ZZP-ers etc.

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.

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

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

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 *mobiliteitsprogramma 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

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

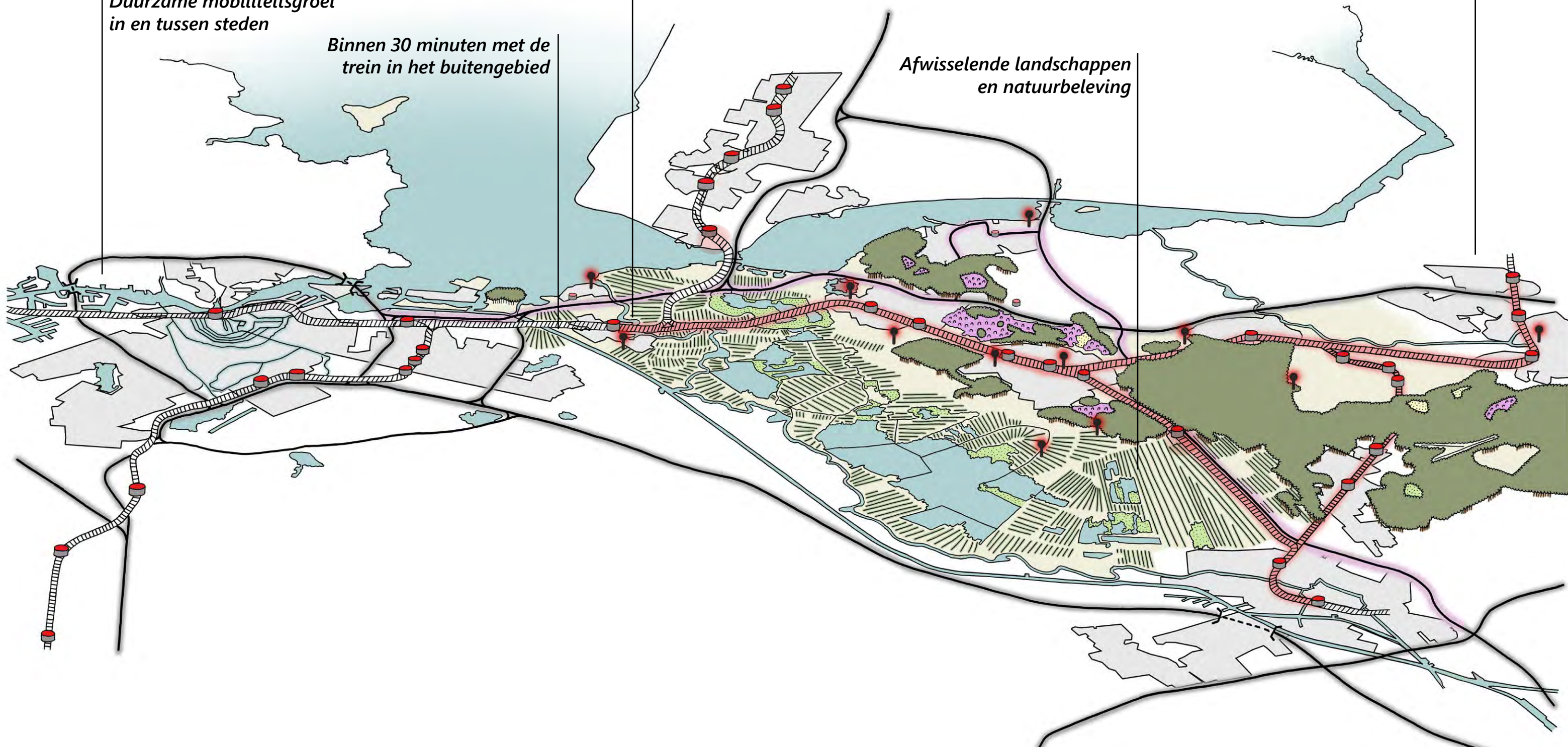
● Rijk aanbod aan cultuur en recreatie langs de corridor

Duurzame mobiliteitsgroei
in en tussen steden

Binnen 30 minuten met de
trein in het buitengebied

Afwisselende landschappen
en natuurbeleving

Duurzame verstedelijking
rondom de vervoersknopen



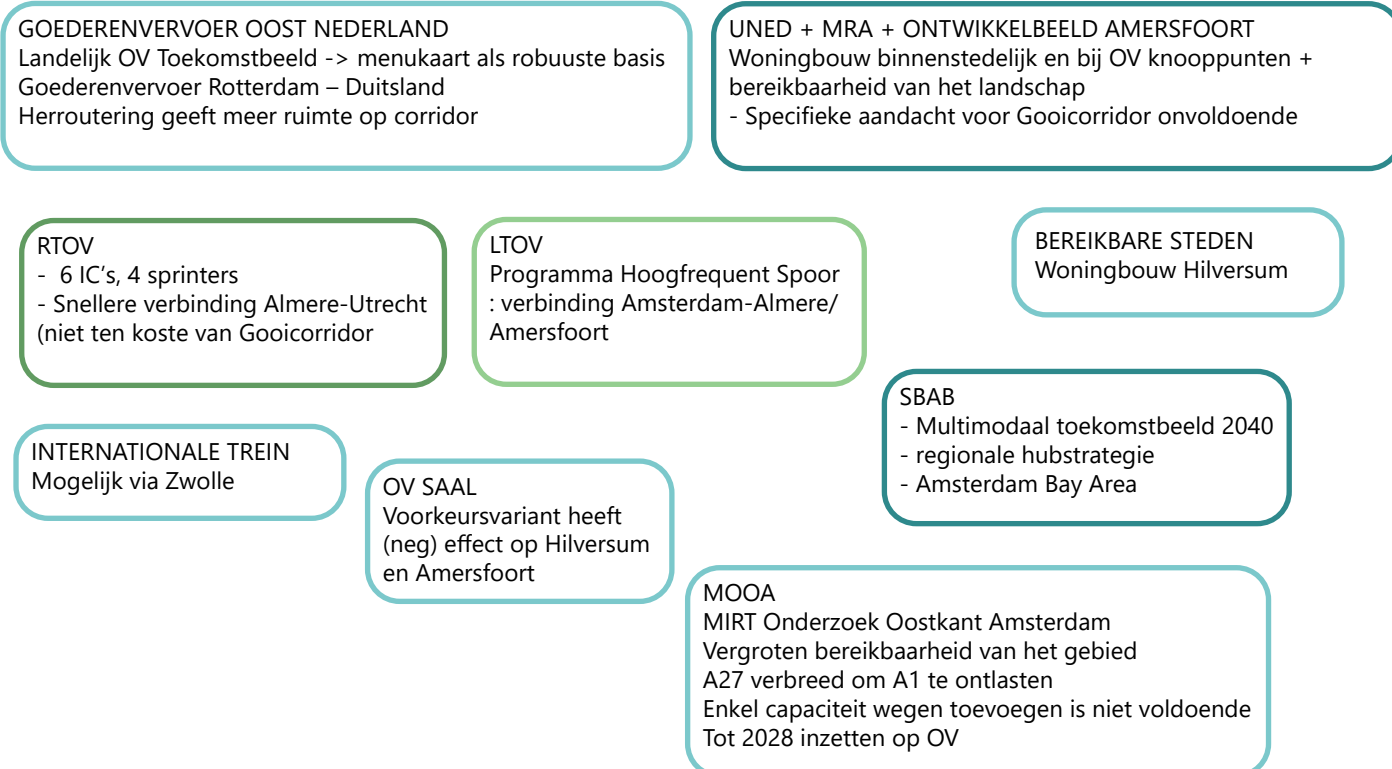
2

DE DOELSTELLINGEN UITGEWERKT

DOEL 1:

HOOGWAARDIG VERVOERSSYSTEEM

WELKE TRAJECTEN HEBBEN INVLOED OP DE GOOICORRIDOR?



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).

DOEL 3:

DUURZAME MOBILITEITSGROEI

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



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)

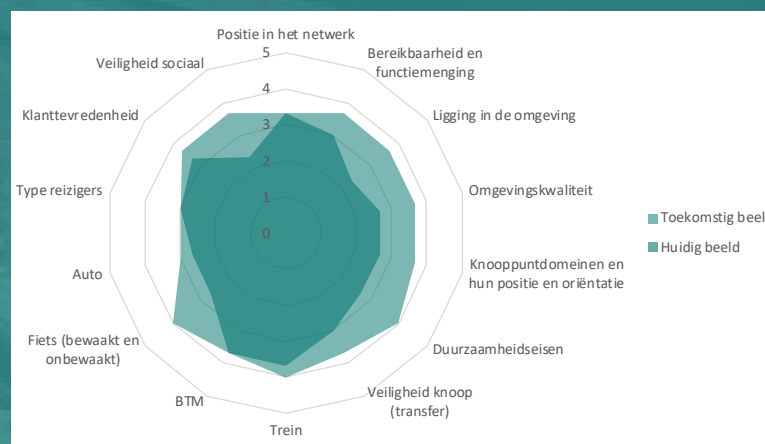
Door in de stationsomgeving de juiste ingrepen te doen wordt de ketenmobiliteit op en rondom de OV-knooppunten versterkt. Hierbij zijn twee schaalniveaus van belang: de aansluiting van modaliteiten op het OV-knooppunt en de netwerken op lokaal en regionaal niveau. Doel is het voor- en natransport in 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, (gezamenlijk) 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

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

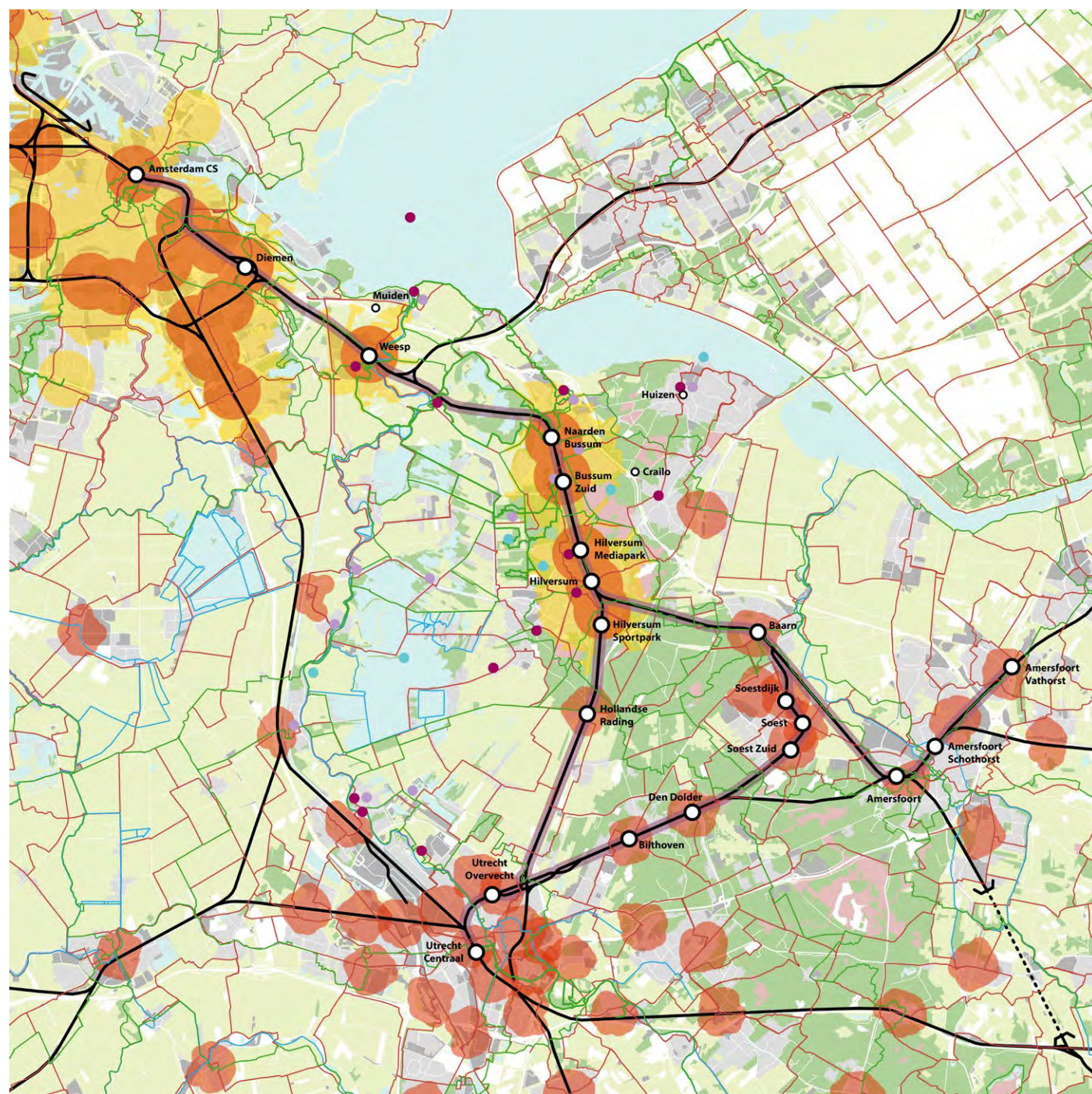
S10.

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).



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

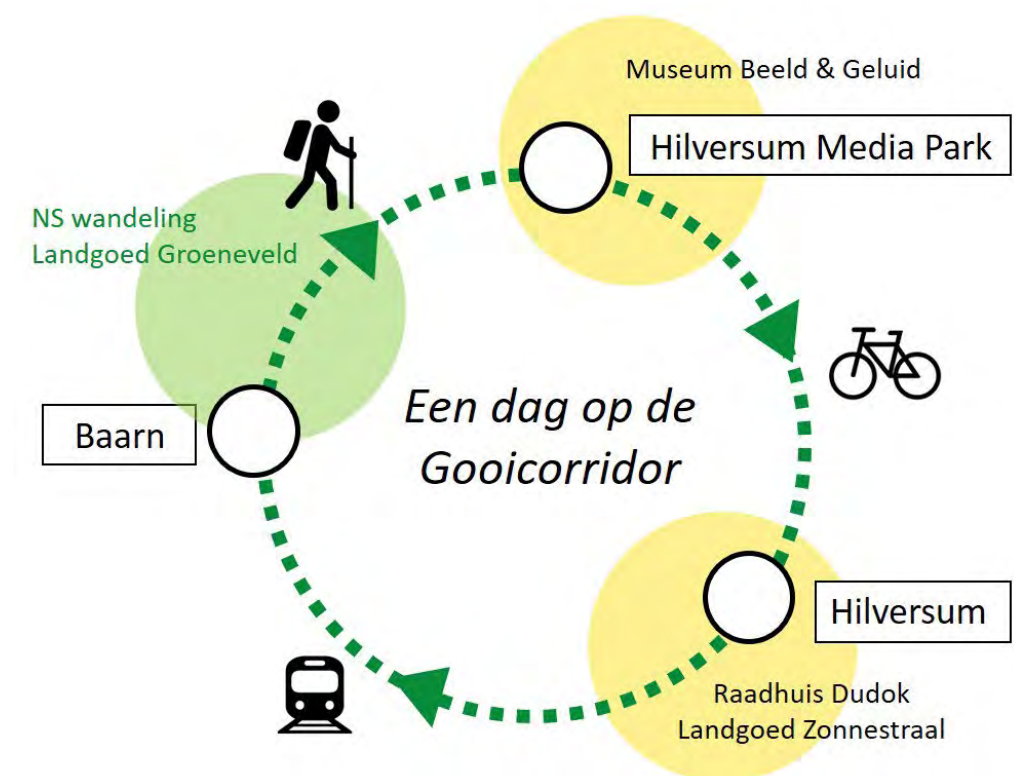


Voorbeeld van een informatiebord op de Gooicorridor

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

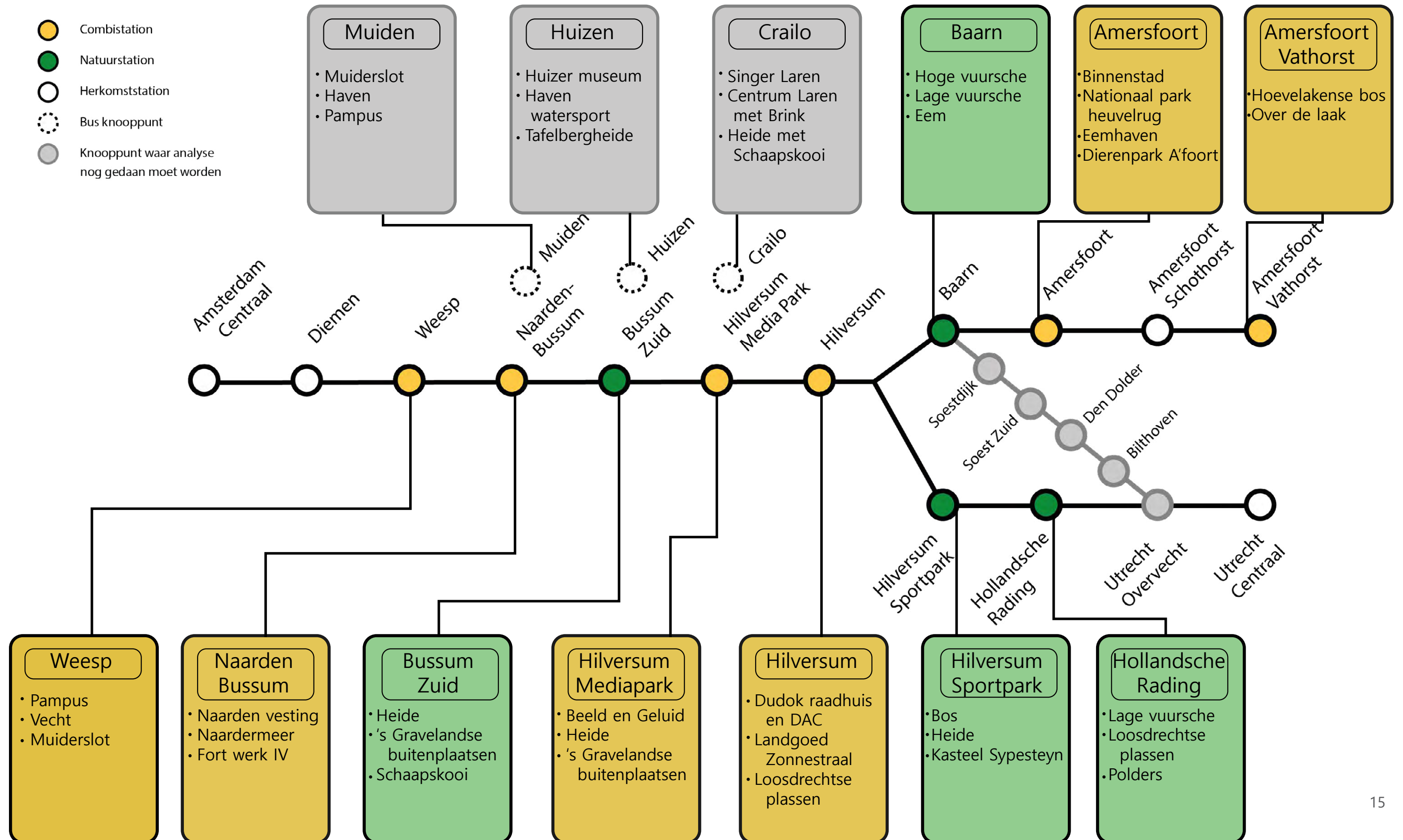
De bestemmingen rondom de Gooicorridor leiden per knooppunt tot een kaart met de mogelijkheden. In het figuur op de volgende pagina is te zien wat de "top 3 bestemmingen" per knooppunt is. Het geheel laat in één overzicht zien wat de corridor als geheel te bieden heeft op het gebied van natuur, cultuur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

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

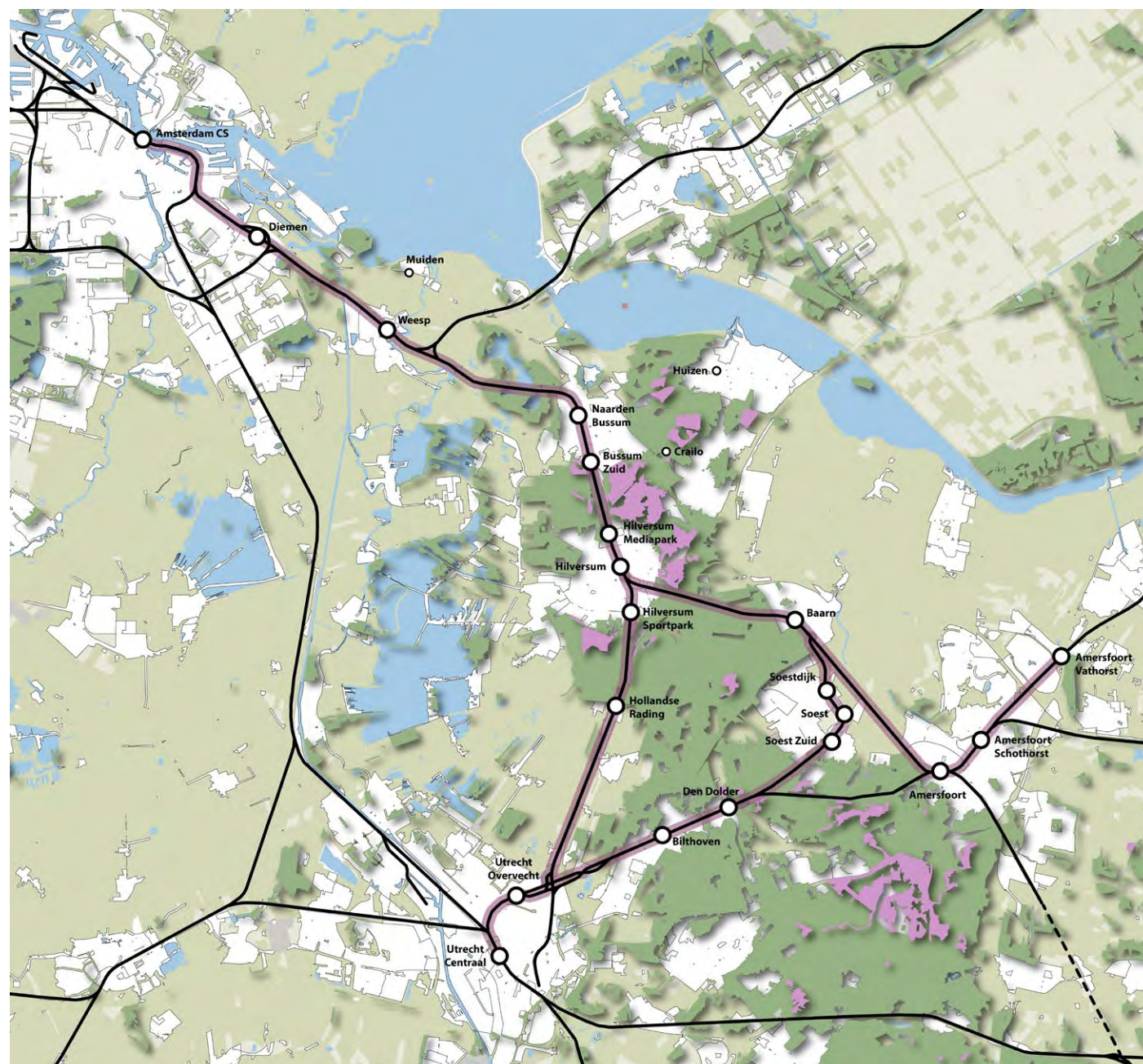
S12. Het koppelen van duurzaamheidsmaatregelen aan de ontwikkelingen rond en op de stations

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

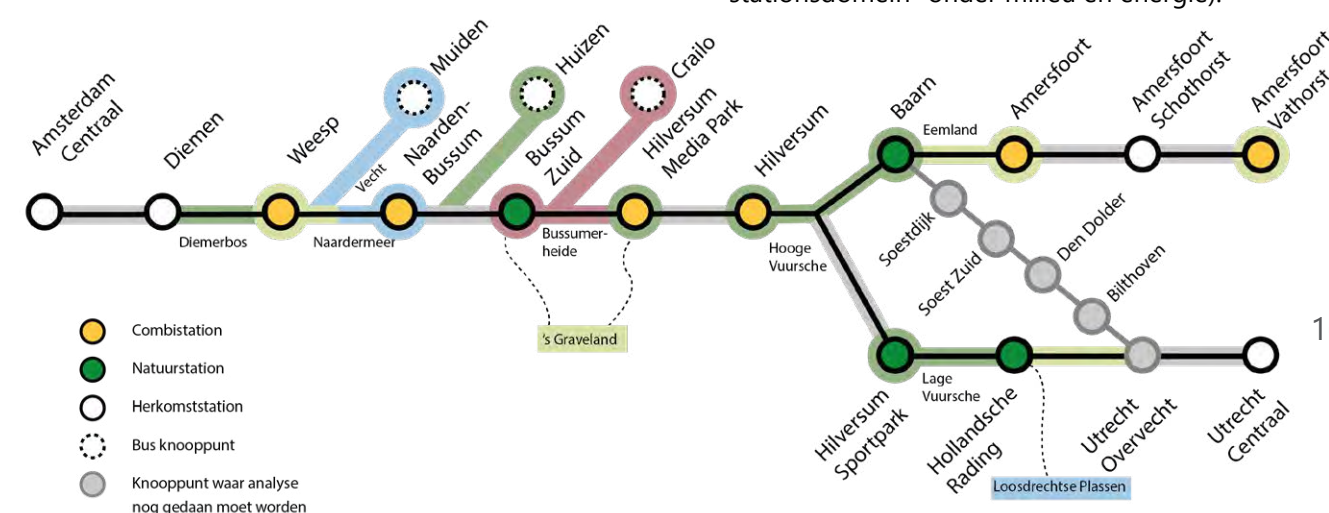
Hoe kan vanuit de bestemmingenkaart worden toegewerkt naar concrete inrichtingsprincipes om deze op een duurzame manier in te zetten bij het realiseren of revitaliseren van stationsomgevingen (actie 17)? De landschappen langs de Gooicorridor laat een verdeling zien in een aantal clusters die gekoppeld 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).



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





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.

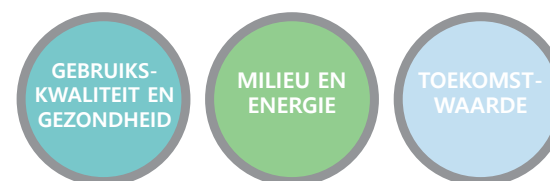
Duurzaam voorbeeld

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 langsrijdende 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: Gebruiskwaliteit & Gezondheid, Milieu & Energie, en Toekomstwaarde. Gebruiskwaliteit 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

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.



GEBRUIKS- KWALITEIT EN GEZONDHEID

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

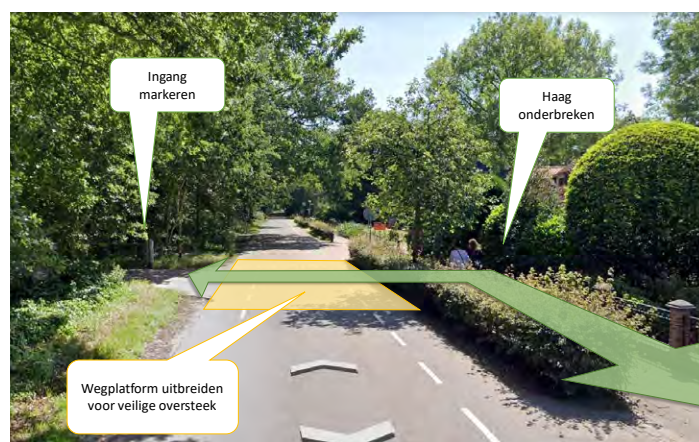
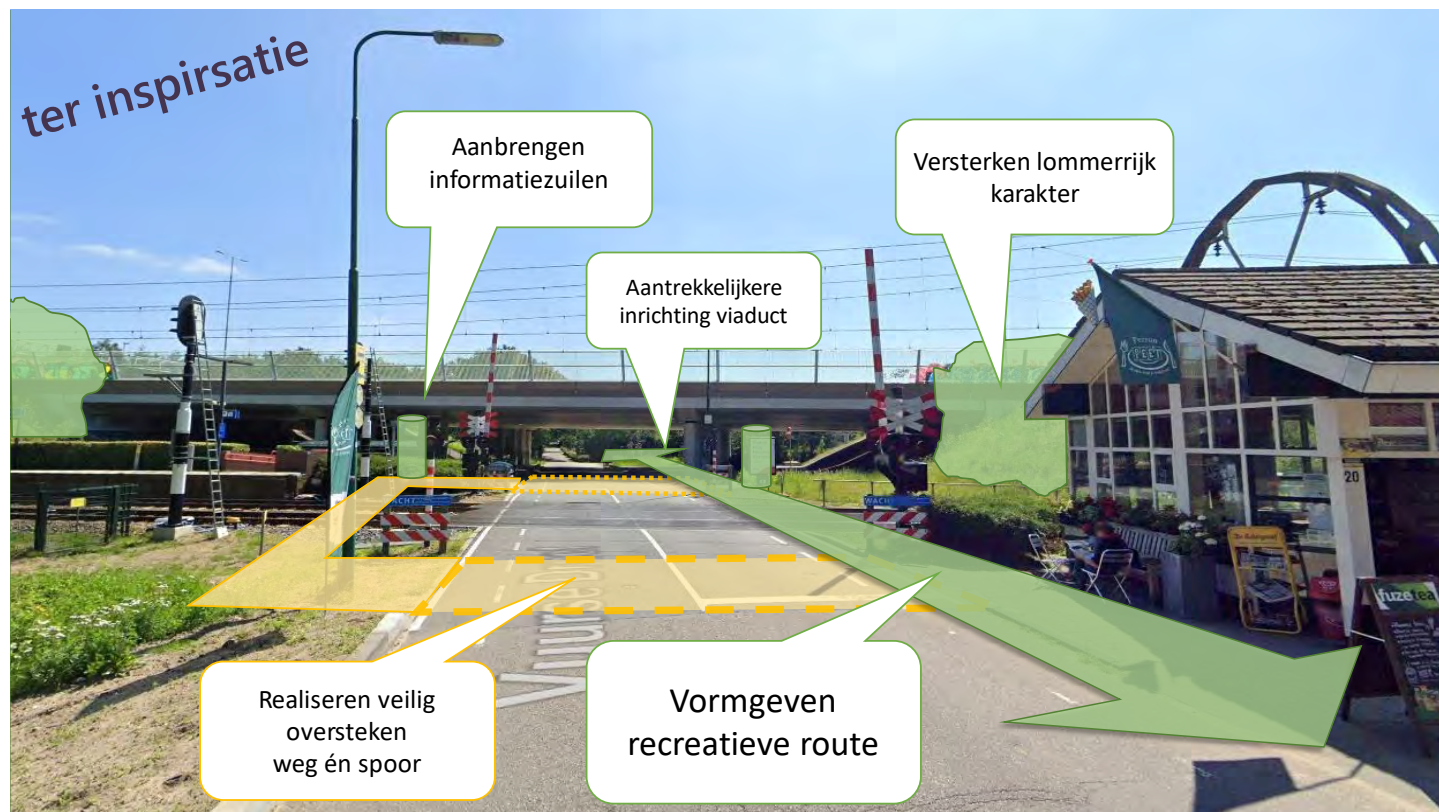
MILIEU EN ENERGIE

- 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.

Ontwerpopgave

De ontwerpopgave 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.

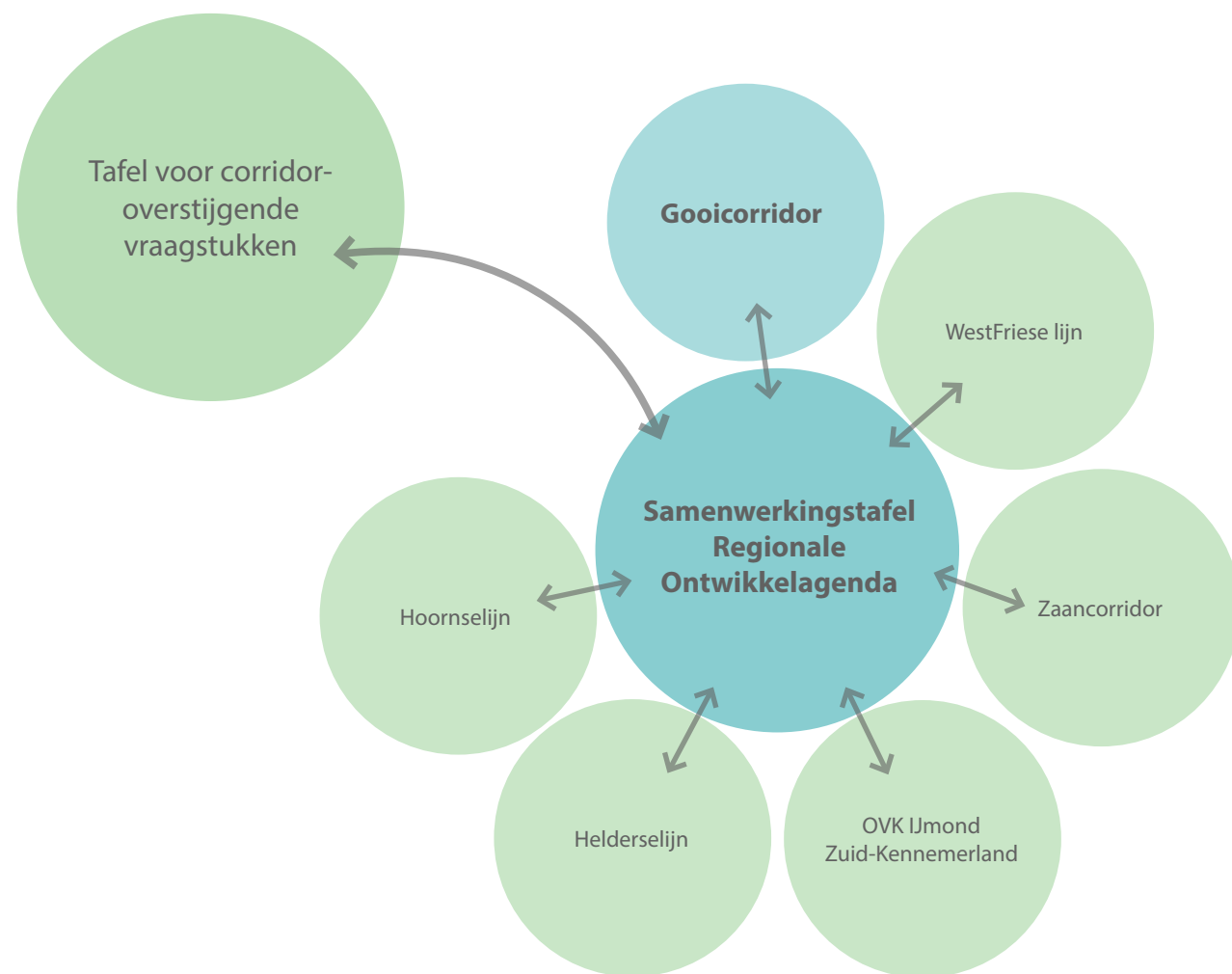
Strategie koppelen duurzaamheidsmaatregelen (S12)

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



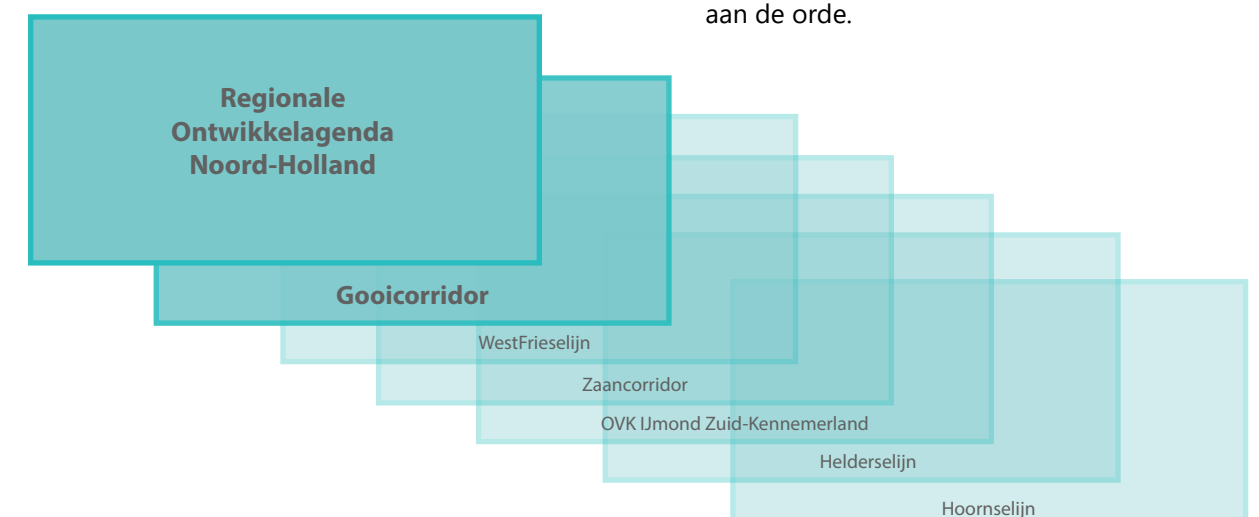
BESTUURLIJKE AFSPRAKEN

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, oa.lagere parkeernormen	Gemeente Utrecht		Planvorming en uitvoering
	Recreatie, Cultuur en Natuur + Toekomstbestendige OV-knooppunten				
8	A15	Opstellen van een bestemmingenkaart 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 bestemmingenkaart 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	De tussenstand van deze acties wordt bij het Bestuurlijk Overleg besproken.		
	O2	Regionale partijen agenderen de Gooicorridor op mobiliteitstafels als Landelijke Spoortafel, TBOV, SBAB (onderwerpen o.a. alternatieven goederenvervoer, avondfrequentie en OV-SAAL)			
	O3	Regionale partijen agenderen de Gooicorridor op ruimtelijke tafels als Verstedelijkingsstrategie 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

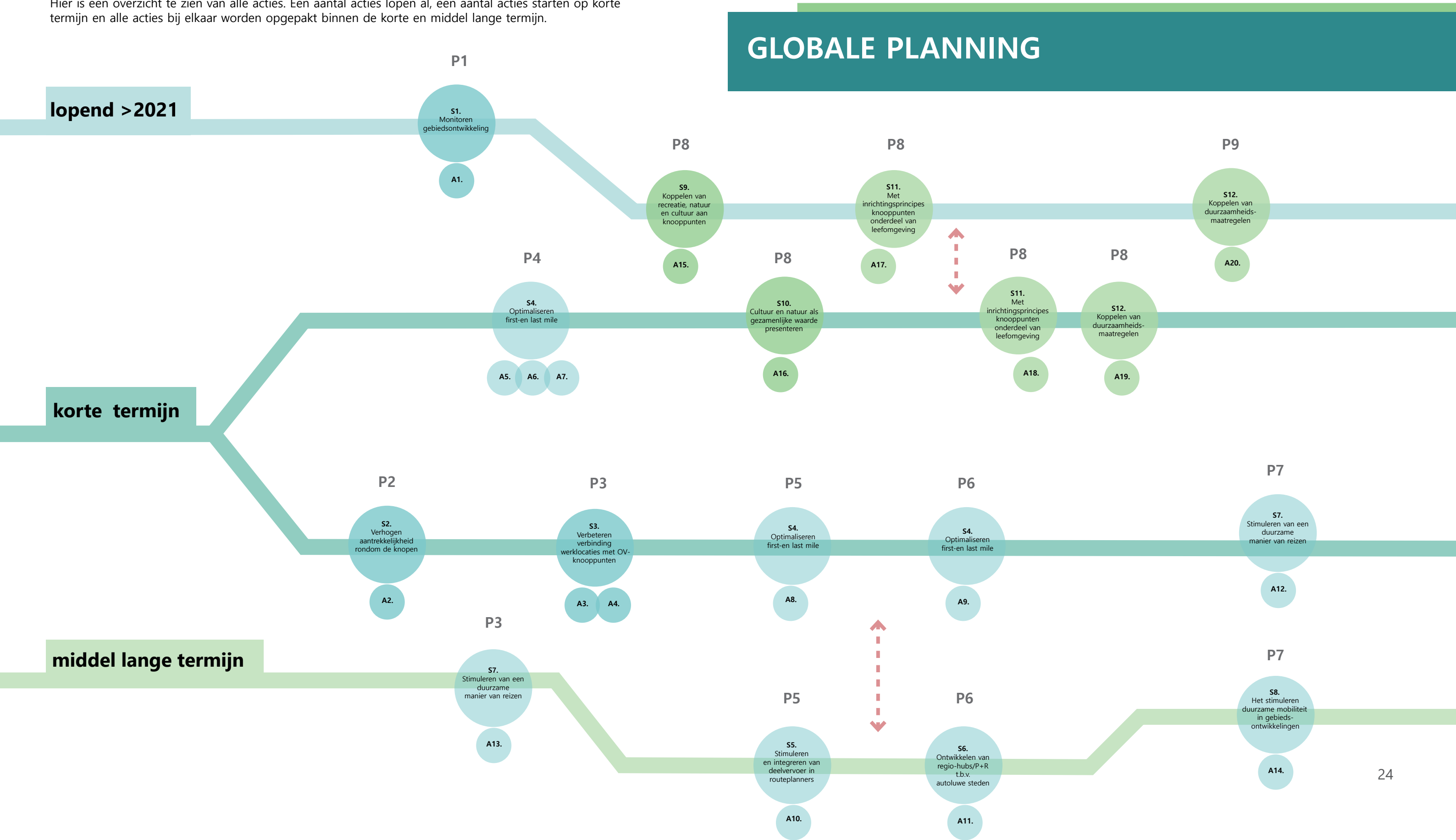
Besluitvorming

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.



4

BIJLAGEN

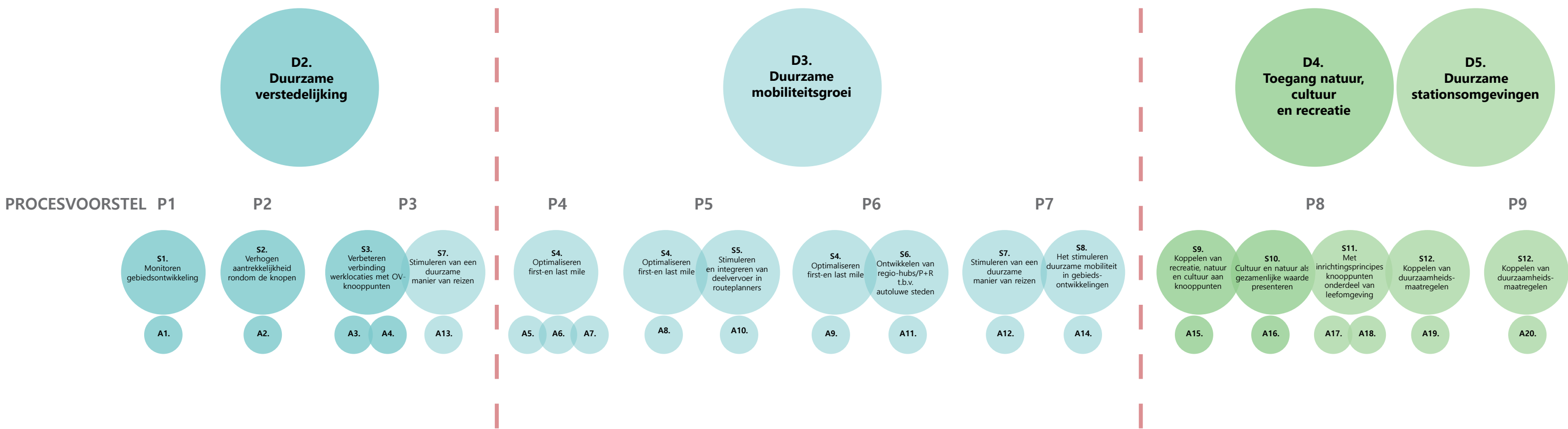
Procesvoorstellen bij acties uit OGSM model

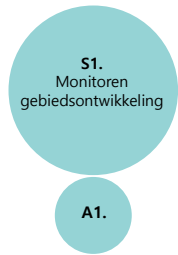
In deze bijlage zijn de acties uitgewerkt in de vorm van procesvoorstellen. Hierin kunnen meerdere acties samengevoegd zijn in één procesvoorstel, zoals hieronder schematisch weergegeven. Deze procesvoorstellen vormen het startpunt voor het vervolg en kunnen periodiek worden aangescherpt en/of bijgesteld.

De procesvoorstellen zijn volgens een vast stramien uitgewerkt:

- 1. Wat is het doel van de actie?
- 2. Wat houdt de actie in?
- 3. Afspraken: betrokken partijen, trekker, benodigde tijd, budget, monitoring en planning

PROCESVOORSTELLEN





PROCESVOORSTEL 1

A1. *Op basis van woonakkoorden, plancapaciteit etc. het aandeel woningen, kantoren en voorzieningen binnen 1200 meter en 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.*

DOEL ACTIE

Het doel is om verstedelijking geconcentreerd plaats te laten vinden 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 er nabijheid wordt gecreëerd en het openbaarvervoersnetwerk beter wordt benut. Hier zit een link met actie 14: lage parkeernormen. Woondeals sluiten ook aan bij de doelstelling om zo veel mogelijk nabij knooppunten te bouwen. De woonafspraken die betrekking hebben op de Gooicorridor worden gemonitord. Deze monitor zal jaarlijks op de agenda van het BO staan zodat, indien nodig, hierop gestuurd kan worden.

WAT HOUDT DEZE ACTIE IN?

1. In kaart brengen hoe bouwen bij OVK in provinciaal en gemeentelijk beleid (omgevingsvisies, woondeals, bereikbare steden, mobiliteitsplannen etc.) is verankerd.
2. Woningbouwplannen te monitoren via de monitor plancapaciteit. We monitoren binnen twee afstanden vanaf het station: 1200 meter en 10 minuten fietsen (er wordt door Ketens & Knopen onderzocht hoe deze indicatoren landelijk gelijkgetrokken kunnen worden).
3. Monitor functiemenging rondom OVK: verhouding binnen 1200 m weergeven
4. Monitor werklocaties rondom OVK binnen 1200m en 10 minuten fietsen (sterke link met procesvoorstel 3 en 7: beleid van werkgevers en parkeernormen).

AFSPRAKEN

- **Betrokken partijen**
Vanuit programma OV-knooppunten van de provincie Noord-Holland vindt de monitoring plaats in samenwerking met O&I. Voor nu heeft de provincie Utrecht een eigen monitor. Alle gemeenten leveren actuele informatie aan.
- **Trekker**
Provincie Noord-Holland
- **Benodigde tijd**
*1) Jaarlijkse monitoring (lopende actie, geen extra tijd)
2) Overzicht maken hoe bouwen bij OVK is verankerd in lokale beleid en dit jaarlijks te monitoren (totaal 40 uur)*
- **Budget**
Geen extra budget nodig



PROCESVOORSTEL 2

A2. *De opgaven uit de handelingsperspectieven op het gebied van ruimtelijke kwaliteit concretiseren.*

DOEL ACTIE

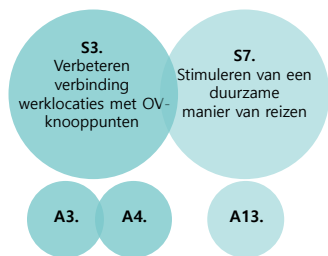
Een concreet plan voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit per knooppunt. De ontwikkeling van OV-knooppunten is alleen succesvol als het naast efficiënte overstapmachines, ook aantrekkelijke bestemmingen worden waar mensen graag wonen, werken en verblijven. Het is belangrijk dat het veilige en 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.

WAT HOUDT DEZE ACTIE IN?

- 1) Op basis van de handelingsperspectieven (2020) worden per knooppunt de opgaven op het gebied van ruimtelijke (omgevingskwaliteit) geïnventariseerd. Voor het gedeelte Soesterlijn wordt voor elk station een light versie van het handelingsperspectief doorlopen, zodat het basis informatie niveau voor elk station op de Gooicorridor gelijk is.
- 2) Bespreken met de betreffende gemeente (kansrijk (ambitie collegeprogramma's) /prioritering op gemeenteniveau)
- 3) Bespreken op corridorniveau (kansrijk/prioritering). Plan voor" Quick wins"
- 4) Optimalisatie naar duurzaamheidsaspecten. Naast gebruikskwaliteit en milieuaspecten speelt toekomstbestendigheid (o.a. ruimte voor groei station) een rol.
- 5) Keus voor opgaven die in het "Uitvoeringsprogramma Gooicorridor" opgenomen dienen te worden opgenomen.

AFSPRAKEN

- **Monitoren**
De opgaven op het gebied van ruimtelijke kwaliteit worden opgenomen in het "Uitvoeringsprogramma Gooicorridor". Dit uitvoeringsprogramma zal door middel van een stoplichtrapportage worden gemonitord.
- **Scope**
Knooppunten en de stationsomgeving ('het stationsdomein'). 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 (toekomstwaarde) om een toenemende capaciteitsvraag van het OV mogelijk te maken.
- **Planning**
Per knooppunt zal dit verschillen. Ingrepen worden zo veel mogelijk gekoppeld aan andere ontwikkelplannen in de stationsomgeving. Dit komt samen in het "Uitvoeringsprogramma Gooicorridor" dat in BO Gooicorridor zal worden vastgesteld. Het zal vervolgens ook worden verankerd in Provinciaal beleid, zoals "Uitvoeringsprogramma Multimodale Knooppunten" en de "Uitvoeringsverordening knooppunten" van de Provincie Utrecht.
- **Betrokken partijen**
*Alle gemeenten, provincies, ProRail en NS.
Hierbij houden de provincie en NS het overzicht voor de samenhang tussen de stations. De gemeenten gaan hier over de acties hun eigen station(s)omgeving.*
- **Trekker**
PNH
- **Benodigde tijd**
Om voor alle knooppunten de acties concreet te formuleren moet er worden afgestemd met de gemeenten. Een concreet plan voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit per knooppunt kan eind Q2 2022 afgerond zijn.
- **Wat is er financieel nodig?**
Voor het concreet maken van de acties is er in eerste instantie capaciteit nodig. Dit kan zonodig uit het proces/onderzoeksbudget. Voor de uitvoering is budget nodig wat afhankelijk is van de ingreep.



PROCESVOORSTEL 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.

A4. 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 zo te stimuleren dat werknemers vaker met het OV komen (werkgeversonderzoek om OV potentie in beeld te krijgen)

A13. Verduurzamen mobiliteit door met vertegenwoordigers van werkgevers en onderwijsinstellingen rondom de Gooicorridor afspraken te maken over verduurzamen mobiliteit alsook het spreiden van reizigers.

DOEL ACTIE

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. Dit is een inhoudelijke uitwerking van de monitoring bij actie 1. Door nabijheid te creëren (plaatswaarde versterken) wordt de reisafstand verkort en zijn de werklocaties goed bereikbaar per openbaar vervoer. Vervolgens moeten 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 capaciteit en kwaliteit van het fijnmazige lokale netwerk op te nemen in het "Uitvoeringsprogramma ketenmobiliteit" worden werknemers gestimuleerd om vaker met het OV te komen (actie 4). Parkeernormen rondom de stationsgebieden en het mobiliteitsbeleid van werkgevers spelen hierin een rol. Daarnaast is het van belang om met (vertegenwoordigers) van werkgevers rondom de Gooicorridor afspraken te maken over het verduurzamen van hun mobiliteitsbeleid (woonwerk en dienstreizen). Waarbij ook het spreiden van belang is. 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. Overall kennis in beeld over beïnvloedingsmogelijkheden/ instrumenten voor het verleiden tot ander reisgedrag van reizigers (aanpassen in rapport verkenning).

WAT HOUDT DE ACTIE IN?

Stap 1 Stimuleren economische activiteiten rondom de OV-Knooppunten

- 1) In kaart brengen welke economische functies (werklocaties, ontmoetings-/vergaderruimtes (doelgroep ook ZZP-ers) per knooppunt aanwezig & gewenst zijn (aandachtspunt spanning wonen/werken)
- 2) Onderlinge afstemming op corridorniveau: bijv. verschillende type functies per stationsomgeving (niet overal vergadercentrum).
- 3) In kaart brengen van de sturingsinstrumenten (bijv. borgen functies in bestemmingsplannen, meenemen in ontwikkelplannen en beleid, afspraken private partijen etc.)
- 4) Locaties met potentie economische functie & kansrijke instrumenten op de gehele Gooicorridor weergeven en presenteren in BO

Stap 2 Optimaal bedienen van werklocaties vanaf/naar OV-knooppunten

- 5) In kaart brengen waar de (toekomstige) arbeidsplaatsen en onderwijsinstellingen zitten (clusters >) en de clusters beschrijven aan de hand van:
 - Type banen/activiteiten/werktijden
 - Soort werknemers (herkomst/modaliteit etc.): wat is haalbaar op het gebied van tijd/comfort (VF <1,5), welke cluster leent zich voor een modal shift? En welk deel van de werknemers in de regio Gooicorridor komt met de trein of zal met de trein komen? Oftewel welk deel van de reizigers bedienen we met de Gooicorridor en is dat voldoende 'massa' om maatregelen te nemen of is het zodanig beperkt en de potentie ook?
 - Ophalen bij gemeenten waar e.e.a. al bekend is wat die resultaten zijn (niet dingen nieuw gaan doen, wel goed om gelijkwaardig te doen/dingen te kunnen vergelijken). Ook andere bronnen daarbij raadplegen zoals CBS (<https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2018/11/woon-en-werklocaties-van-werknemers-2016#id=undefined>).

- 6) Ontsluiting (keten) in kaart brengen van OV (o.a. huidige en toekomstige OV-concessie GV en Utrecht en plannen hoogwaardig fietsnetwerk)
- 7) Bepalen per kansrijk cluster voor modal shift wat de knelpunten zijn. Betere ontsluiting, financieel? Wat is er mogelijk vanuit betere ontsluiting en welke middelen zouden daarvoor nodig zijn?
- 8) Bespreken op corridorniveau. Formuleren maatregelen en deze uitwerken (en waar nodig prioriteren) in "Uitvoeringsprogramma Ketenmobiliteit".

NB 1 Ook faciliteiten zoals laadpalen (onderzoeken of daar behoefte aan is) en veilige (anti-diefstal) stallingsplekken voor elektrische fietsen (meer kluizen of bewaakte fietsenstallingen), deelfietsen (leren van pilot Amsterdam Zuid), shuttlebusjes ondernemersverenigingen/ bedrijvenverenigingen gezamenlijk kunnen doen op een locatie.

NB 2 Bekijken waar bedrijventerreinen die hier (net) buiten vallen (>1200 meter/10 min fietsen) binnen deze scope kunnen gaan vallen met ingrepen (bijv. brug, hoogwaardig fietsnetwerk etc.

Stap 3: Afspraken werkgevers

- 1) Wat kan de werkgever hierin betekenen als de ontsluiting op orde is? Aan de hand goede voorbeelden (Amsterdam-Zuidas /Universiteit/etc.) van gemeenten en NS verzamelen en toepasbaarheid Gooicorridor bespreken.
- 2) Bespreken op corridorniveau welke werkgevers meest kansrijk zijn (prioritering) met welke strategie (duurzaam/spreiding/beleid), dit met de werkgevers bespreken en een samenwerking opzetten om dit vervolgens op te nemen in "actieplan werkgevers" en op te nemen in mobiliteitsplannen.
- 3) Op basis van 1 werkgever (werkgever met hoge ambitie op dit onderwerp en waarvan meer dan 70 % van de werknemers met OV, te voet of fietsend komt, mogelijk Nike) een voorbeeld uitwerken dat door werkgevers als inspiratie gebruikt kan worden.

AFSPRAKEN

- **Monitoren**
 - 1) Op basis van de nulmeting onder stap 1 (per knooppunt van economische functies nabij knooppunten (de treinstations en de hubs) in een cirkel van 300m, en 1200m en fietscontour) jaarlijks meenemen in de OV-Knooppunten monitor PNH/Utrecht
 - 2) Monitor op basis van het "Uitvoeringsprogramma Ketenreis"
 - 3) Jaarlijks afspraken met werkgevers monitoren (aantallen en resultaten)
- **Planning**

Op basis van de monitor jaarlijks de bestuurders informeren over voortgang
- **Betrokken partijen**

Regio G&V is in samenwerking met regio Amersfoort in de lead.
Verder worden gemeenten, regio's, provincies, NS en private partijen betrokken.
De gemeenten zijn aan zet voor de keuzes op de knooppunten in hun eigen gemeente
- **Trekker**

Regio GV (monitor PNH)
- **Financieel**

Monitoring kan meelopen met OV-Knooppunten PNH/ Utrecht. Geen extra capaciteit nodig.
Inventarisatie kan zonodig door extern bureau (proces/onderzoeksbudget) worden uitgevoerd ikv uitvoeringsprogramm Ketenmobiliteit.

PROCESVOORSTEL 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

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

A7. Regionaal doorfietsnetwerk aansluitend op de OV knooppunten vanuit de kernen in de regio (m.n. om de regionale bewoners uit de auto te halen).

DOEL ACTIE

Voor alle knooppunten van de Gooicorridor is een beknopt handelingsperspectief opgesteld. Voor het deel van de Soesterlijn wordt dit nog gedaan. Met deze methodiek kan worden verkend in hoeverre de ambities voor het knooppunt passen bij de bestaande situatie. Het gaat om verschillende relevante onderdelen van het knooppunt, waaronder ook alle vormen van toeleidende mobiliteit. Uit deze inventarisatie worden de opgaven gefilterd over de verplaatsingen van/naar het station. Niet alleen in de directe stationsomgeving, maar ook de routes in de omgeving naar belangrijke woon,- werk en recreatieve bestemmingen. De opgaven en kansen per knooppunt op het gebied van ketenmobiliteit moeten worden uitgewerkt in een “Uitvoeringsplan Ketenmobiliteit”.

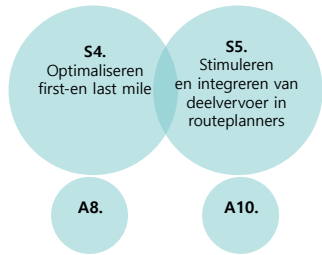
In het “Uitvoeringsplan ketenmobiliteit” komt extra aandacht voor maatregelen die de nabijheid van de knooppunten versterken op het gebied van lopen en fietsen in de first- en last mile. Hierdoor wordt actieve mobiliteit als voor- en natransport gestimuleerd. Naast de verbindingen binnen de 1200 meter/ 10 minuten fietsen speelt ook het regionale doorfietsnetwerk een rol. 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.

WAT HOUDT DEZE ACTIE IN?

1. In kaart brengen van de bestaande wandelroutes, capaciteit en kwaliteit, vanuit knooppunten naar belangrijke woon-, werk, en onderwijslocaties en recreatieve voorzieningen (straal van circa 1,5 km). Ontbrekende en te verbeteren verbindingen benoemen
2. In kaart brengen van de bestaande fietsroutes, capaciteit en kwaliteit, vanuit knooppunten naar belangrijke woon-, werk, en onderwijslocaties en recreatieve voorzieningen (straal van circa 4 km). Ontbrekende en te verbeteren verbindingen benoemen
3. In kaart brengen van de ketenvoorzieningen, capaciteit en kwaliteit, op de knooppunten (fietsenstallingen, wachtruimtes etc.). Ontbrekende en te verbeteren voorzieningen benoemen, met het oog voor het verschil tussen voor- en natransport.
4. In kaart brengen van de bestaande regionale doorfietsroutes vanuit knooppunten naar belangrijke woon-, werk, en onderwijslocaties en recreatieve voorzieningen. Het gaat bij voorkeur om zo veel mogelijk gestrekte routes met weinig obstakels en met een herkenbare vormgeving naar CROW-richtlijnen (CROW-publicatie 340 Inspiratieboek snelle fietsroutes). Ontbrekende verbindingen benoemen.
5. Bespreken en formuleren van mogelijke maatregelen met de betreffende gemeente en wegbeheerder (kansrijk/prioritering van te verbeteren routes en voorzieningen op gemeenteniveau)
6. Bespreken mogelijke maatregelen op corridorniveau (kansrijk/prioritering)
7. De kansrijke maatregelen (routes, voorzieningen, capaciteit en kwaliteit) die de nabijheid van de knooppunten versterken, met name gericht op lopen en fietsen in de first- en last mile, opnemen in het “ Uitvoeringsplan ketenmobiliteit”.

AFSPRAKEN

- Monitor
Periodiek schouwen van verbeteringen en door middel van GIS-ondersteuning analyseren of het invloedgebied (isochronen van reistijd) van een station/knooppunt is vergroot.
- Planning
Uitvoeringsplan Ketenmobiliteit voor gehele corridor ontwikkelen in 2022.
- Betrokken partijen
Alle gemeenten (alle wegbeheerders met loop- en fietsverbindingen naar de stations, voor de continuïteit en karakter van de routes is afstemming tussen betrokken wegbeheerders onontbeerlijk) en NS. Regio Gooi en Vechtstreek en Amersfoort worden betrokken bij onderdelen zoals in kaart brengen van de regionale routes (punt 4) en het bespreken op corridorniveau.
- Trekker
Provincie Utrecht
- Wat is er financieel nodig?
Ondersteuning van planontwikkeling, gelijkvormige presentatie uitvoeringsplan Ketenmobiliteit: Voorstel om hier deel onderzoek/procesbudget voor in te zetten. Hier ook een link leggen met de andere procesvoorstellen die input leveren hiervoor.



PROCESVOORSTEL 5

A8. Uitrollen deelmobiliteit in de regio

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

DOEL ACTIE

Het doel van de actie is om de bereikbaarheid in tijd en comfort rondom de Gooicorridor te verbeteren door meer alternatieven aan te bieden in een eenduidiger aanbod voor het voor- en natransport van en naar OV knooppunten. Op steeds meer plekken in Nederland wordt deelmobiliteit geïntroduceerd. Denk aan deelauto's, deelscooters en (elektrische) deelfietsen. Op termijn komt daar wellicht nog de deel e-step bij (zoals in het buitenland al wel aanwezig is). Deelmobiliteit biedt een alternatieve vervoerswijze en kan ook een alternatief zijn in het voor- en natransport. Op de Gooicorridor wordt al deelmobiliteit aangeboden. Het aanbod is per gemeente verschillend.

Deel 1 van deze actie:

Deze actie behelst het met elkaar bepalen op welke plekken er nog behoefte is aan nieuwe deelmobiliteit, en onderzoeken we of we deelmobiliteit op corridorniveau willen organiseren. Vervolgens kan worden gekeken op welke manier invulling kan worden gegeven aan die behoefte (bijv. per gemeente of vanuit de regio of juist vanuit de markt).

Deel 2 van deze actie:

Naast de inventarisatie van deelmobiliteit staat het stimuleren van het gebruik van deelmobiliteit en het maken van een multimodale reis centraal door plannen, boeken en betalen in één digitale omgeving aan OV-reizigers mogelijk te maken. Nu is dat via allerlei losse apps, maar het doel is om deze digitale ontsluiting steeds meer samen te voegen zodat plannen, boeken en betalen ook gemakkelijker wordt voor reizigers. Met regionale partijen verkennen of zij willen aansluiten bij de RiVier Platform applicatie of een eigen regionaal platform willen ontwikkelen. Of dat de Gooicorridor een pilotgebied kan zijn binnen de landelijke omgeving.

WAT HOUDT DEZE ACTIE IN?

Deel 1:

- 1) Wat is het huidige aanbod (aanbieders, modaliteit en aantal) (overheid)
- 2) Wat is het gewenste aanbod? Maak onderscheid tussen het verschil in voor- en natransport. Dat gaat naast de modaliteiten ook over de ruimte die de regio wil bieden voor verschillende aanbieders van eenzelfde modaliteit (bv. MyWheels en GreenWheels). (overheid)
- 3) Bepalen op welk niveau het haalbaar is dit op regionale schaal op te pakken; gaat dat om handvatten voor gemeenten voor uitrol of om een regionale uitvraag? (overheid/aanbieder)
- 4) Bepalen welke rol financiering speelt als het bijvoorbeeld gaat om ontsluiten van kleinere kernen (aanbieder)
- 5) Voorstel om het klantoordeel eenduidig te meten? (aanbieder)

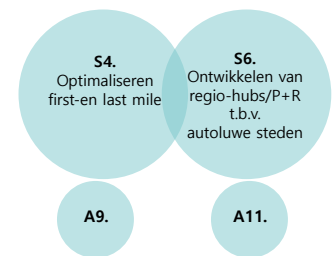
Deel 2: MaaS

- 1) Nadat alle soorten deelmobiliteit binnen het voedingsgebied van de OV knopen in beeld is gebracht bij deel 1, wordt binnen deze groep gekeken welke deelmobiliteitsaanbieders vindbaar zijn in multimodale routeplanners
- 2) Breng in kaart welke multimodale routeplanners er worden ontwikkeld op verschillende plekken (o.a. RiVier van NS). En wanneer wordt het eindbeeld gehaald?

- 3) Is er een platform waar de regionale partijen bij willen aansluiten (bijvoorbeeld landelijk) of willen we een eigen regionaal platform willen ontwikkelen?
- 4) Hoe is het geregeld met datadelen, eigenaarschap data etc.? Bij welke partij zou dit moeten liggen?
- 5) Onderzoeken of het mogelijk is om bestemmingen (natuur, cultuur, recreatie) langs de Gooicorridor te koppelen aan de routeplanner. Zodat mensen bediend worden van deur tot deur en ze verleid worden voor het OV te kiezen als ze gaan recreëren.

AFSPRAKEN

- **Monitor**
Metten wat er in de huidige situatie aan aanbod (aanbieders, modaliteit en aantal) is en vervolgens hoeveel er na de uitrol wordt aangeboden.
Qua gebruik kan worden gemeten via de pilot deelfiets of via de deelaanbieders zelf (o.a. klantoordeel), retour deelmobiliteit en aanbod garantie.
- **Planning**
+/- 6 maanden Inventarisatie behoefte en eenduidigheid deelmobiliteit
+ verkennen platforms
+/- 1 jaar Bepalen vormgeving uitrol deelmobiliteit en waar nodig regelen financiering
+/- 3 maanden Aanbesteding
2023-2025 Implementatie
- **Betrokken partijen**
Gemeenten (regelgeving/ financiering/ beheer); ProRail & NS (bij plaatsing rond stations); NS indien OV-fiets; regio en provincies (mogelijke subsidiëring); aanbieders van deelmobiliteit
Afstemming gemeente en regio: beleidskaders om 'ratjetoe' van aanbieders te voorkomen. Inzet op eenduidigheid en herkenbaarheid.
- **Trekker**
Regio Amersfoort
- **Benodigde tijd**
Dit vraagt wel capaciteit in de bredere organisaties (bijv. landen in regelgeving)
Afhankelijk van de keuze die gemaakt wordt voor het maken van een eigen (regionaal) platform vs. de inzet van een bestaand platform. In het eerste geval is het meer inzet nodig vanuit de regio zelf, in het tweede geval is wellicht minder tijd nodig, maar is o.a. inzet op communicatie van belang.
- **Financieel**
Afhankelijk van de vorm die gekozen wordt of een deelmobiliteit-aanbieder met een sluitende businesscase aan de gang kan, of dat ervoor wordt gekozen dat ook minder dichtbevolkte plekken worden ontsloten via deelmobiliteit, is mogelijk extra financiering nodig.
Voor de ontwikkeling van een platform of app kan gekozen worden voor een externe partij. Daar zal dan extra financiering buiten proces/onderzoeksbudget voor gezocht moeten worden.



PROCESVOORSTEL 6

A9. *Park + Bike locaties benoemen en realiseren op strategische plekken vanaf Gooicorridor en HOV haltes t.o.v. regionale kernen (ofwel de gehele regio).*

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.*

DOEL ACTIE

Door het ontwikkelen van regio-hubs, voor 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 en de A1 corridor om autoverkeer af te vangen. Het gaat hier naast deze knooppunten ook om inventarisatie van alternatieve locaties zoals opvanglocaties reizigers richting het Mediapark vanaf de A1 Muidenberg en/of USP Noord. Niet alleen de overstap op OV maar ook de overstap op de fiets is hierbij van belang (actie 9). Verdiepend onderzoek geeft ons inzicht en op die manier kunnen we daadkrachtig reageren op het autoluwe beleid van Utrecht en Amsterdam en geeft bouwstenen voor een eigen strategie (actie 11).

WAT HOUDT DEZE ACTIE IN?

- 1) Bekijken omgevingsvisies (en andere beleidsstukken) gemeenten (en Regio en Provincie) wensen en opvattingen over P+R en hub/P+B.
- 2) Bekijken welke (boven)regionale trajecten er lopen rondom P+R (mede ook i.r.t. kansen op financiering) en waar P+R locaties uit de regio GV en Amersfoort/Utrecht ook al in beeld zijn/ genoemd worden.
- 3) In kaart brengen van het functioneren van P+R's bij stations en busknopen, herkomst/bestemming van de gebruikers, hoe gaan ze verder vanaf de P+R, in relatie tot de kenmerken van de P+R (betaald/ bezetting etc.).
- 4) Inventarisatie van potentiële locaties voor regio-hubs/uitbreiding P+R/ P+B door in kaart brengen waar uitbreiding/aanpassing huidige locaties gewenst (en mogelijk) is (verwachting aantal reizigers) en waar nieuwe locaties (strategische plekken) nodig en gewenst zijn.
 - Gaat hierbij locaties nabij A1 en A27 (en N-wegen) zonder veel verkeersoverlast en de mate waarin deze locaties goed met OV ontsloten zijn.
 - Onderscheid in locaties met alleen P+R functie of breder (bijv. P+B, deelfietsen)
 - Zijn de huidige P+R-locaties wel geschikt voor grootschalige uitbreiding of moet worden gezocht naar alternatieve locaties dicht bij snelweg-aansluitingen in combinatie met een alternatief OV-concept (schaarste aan ruimte op binnenstedelijke locaties)?
 - In kaart brengen wat de plekken zijn waar verkeerstromen vandaan komen (zoals snelweg en N-wegen) en de ontwikkeling hiervan en waar autoverkeer gewenst is te verminderen (zoals richting stadsharten of vanaf A1 naar het Mediapark etc.)
 - In kaart brengen van de huidige opvanglocaties van regionale reizigers die verder reizen met de auto naar Amsterdam, Utrecht of Amersfoort. Daarvan in kaart brengen waar uitbreiding mogelijk is en waar uitbreiding dan wel nieuwe locatie wenselijk is.
- 5) Een haalbaarheidsonderzoek naar de technische en ruimtelijke inpassingsmogelijkheden en financiële haalbaarheid van de potentiële locaties:
 - Kansenkaart opstellen: welke locaties zijn kansrijk en welke minder? Hoe is er een netwerk te ontwikkelen, hiervoor is afstemming tussen gemeenten, regio's, provincies nodig
 - Inrichtingsprincipes bepalen
 - Uitvoeren haalbaarheidsonderzoek incl. ramingen, eerst op basis van kengetallen, later SSK-ramingen
 - Opstellen exploitatieplan (parkeren + eventueel aanvullend OV)
 - Opstellen communicatieplan
 - Opstellen participatieplan
 - Opstellen bekostigingsplan voor integrale regionale businesscase

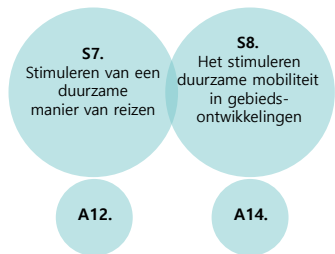
- 6) In kaart brengen in hoeverre en via welke instrumenten invloed uit te oefenen valt op het goed kunnen (blijven) afvangen van regionale reizigers bij de P+R locaties zonder dat deze verdrukt worden door bovenregionale reizigers (bijv. (gezamenlijk) parkeerbeleid)
- 7) Bestuurlijk vaststellen van de visie en principebesluit financiële middelen, o.a. een haalbare regionale businesscase.
- 8) Uitvoeringsplan (waar mogelijk aanhaken in bestaande bovenregionale trajecten (zoals SBaB) voor uitvoering (o.a. financiering) en het "Uitvoeringsplan Ketenmobiliteit Gooicorridor".

N.B. Provincie Utrecht, U Ned en de MRA werken aan integrale P+R-strategie. Dit onderzoek vormt input voor de vervolgonderzoeken die zullen worden gestart naar de concretisering van de opgave in diverse deelregio's.

N.B. Afvang regionale reizigers mag niet worden ondergesneeuwd door bijdrage afvang bovenregionale reizigers (en vise versa), de mobiliteitstoename op routes naar de P+R-voorzieningen moet kunnen worden opgevangen op het regionale en lokale wegennet en de verschillende modaliteiten mogen elkaar niet in de weg zitten. In aanvulling hierop wil je ook de P+R voorzieningen efficiënt/doelmatig inzetten. Dat het gebruikt wordt waar het voor wordt bedoeld, doorreizen en niet als eindbestemmingsparkeerplaats. Waar wel over nagedacht zou kunnen worden is deelgebruik van parkeerplekken. Overdag voor de doorreiziger, 's nachts voor een bewoner bijvoorbeeld. Goed om ook te benoemen.

AFSPRAKEN

- Monitoren
 - Opstellen uitvoeringsplan en deze jaarlijks monitoren
- Tijdsgebonden planning
 - Inhuur bureau voor uitwerking van een haalbare regionale P+R strategie: uitvoering dec 2021- juli 2022.
 - Uitkomsten in de bestuurlijke gremia bespreken: Q3 2022
 - Uitkomsten bespreken in BO: incl. bovenregionale trajecten, fasering en investeringsstrategie.
 - 2022-2030: uitvoeringsfase
- Betrokken partijen
 - Gemeenten Gooicorridor + Gemeente Amsterdam, Regio GV en Amersfoort, provincies, vervoerder, MRA, RWS, U10, inwoners, private partijen (o.a. ontwikkelaars).
 - N.B. De gemeenten zijn in de lead voor de keuzes op de knooppunten in hun eigen gemeente en het lokale parkeerbeleid.
- Trekker
 - Regio Gooi en Vechtstreek
- Bedodigde tijd
 - Onderzoeksfase: circa 6-9 maanden bij inhuur bureau.
 - Implementatie en uitvoeringsfase: tot 2030.
- Wat is er financieel nodig? Is er bijvoorbeeld een extern bureau nodig?
 - Ja, inhuur bureau.



PROCESVOORSTEL 7

A12. *Duurzame mobiliteit stimuleren door in Omgevingsvisie en -verordening OV, actieve mobiliteit en deelmobiliteit maximaal te faciliteren*

A14. *Duurzame mobiliteit stimuleren door bij gebiedsontwikkelingen groter dan 50 woningen een mobiliteitsprogramma van eisen te formuleren, o.a. lagere parkeernormen*

DOEL ACTIE

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. Onder andere door bij gebiedsontwikkeling groter dan 50 woningen/(bestaande) werklocaties een duurzaam mobiliteitsprogramma van eisen te formuleren, bestaande uit lagere parkeernormen, laadvoorzieningen etc. Hier zit een samenhang met procesvoorstel 1 en 3.

WAT HOUDT DEZE ACTIE IN?

- 1) In kaart brengen van de sturingsinstrumenten (in hoeverre is duurzame mobiliteit opgenomen in Omgevingsvisies van PNH en PU en de gemeenten, in bestemmingsplannen en verordeningen?)
- 2) Wat zijn goede methoden (goede voorbeelden) om duurzame mobiliteit te bevorderen? Langzame verkeersverbindingen, deelmobiliteit, lagere parkeernormen etc. En hoe veranker je dat in beleid? Wat is een goed voorbeeld van een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MvP)? Aan welke eisen zou een (duurzaam) mobiliteitsprogramma moeten voldoen (basis)? Maak hierbij gebruik van bestaande methoden en beleid, die hoogstwaarschijnlijk al door gemeenten in het land ontwikkeld zijn.
- 3) In kaart brengen bij welke (toekomstige) gebiedsontwikkelingen er rondom de Gooicorridor een MvP wordt opgesteld.
- 4) Gemeentelijke mobiliteit en RO adviseurs betrekken bij het opstellen van MvP

AFSPRAKEN

- Monitoren
De inventarisatie van MvP bij gebiedsontwikkelingen jaarlijks monitoren
- Planning
2022
- Betrokken partijen
Gemeenten, regio & Provincies
- Trekker
Gemeente Utrecht
- Financieel
*Monitoring kan meelopen met OV-Knooppunten PNH/ Utrecht. Geen extra inzet
Inventarisatie kan intern of zonodig extern bureau (proces/onderzoeksbudget)*

PROCESVOORSTEL 8 (1/2)

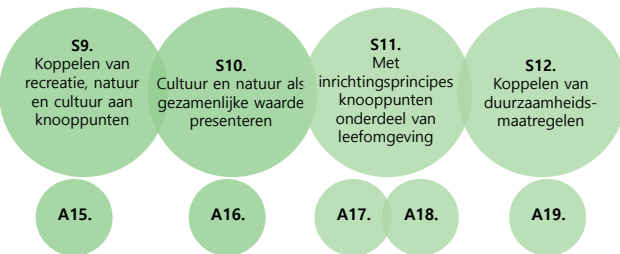
A15. *Opstellen van een bestemmingenkaart waar per knooppunt de aanwezige recreatie en cultuur in kaart wordt gebracht (incl. buitenpoorten)*

A16. *Door middel van bijvoorbeeld kaarten, promotie en gezamenlijke producten de recreatieve waarde van de Gooicorridor als geheel kenbaar maken (incl. concreet financieel voorstel)*

A17. *Vanuit de bestemmingenkaart toewerken naar concrete inrichtingsprincipes om bij realisatie en /of revitaliseren van stationsomgevingen in te zetten*

A18. *De inrichtingsprincipes voor één 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, ook duurzaamheidsaspecten als toekomstwaarde, circulair, energietransitie en klimaatadaptief opnemen*



DOEL ACTIE

Langs de Gooicorridor liggen veel natuur- en recreatiegebieden met actieve en culturele recreatieve bestemmingen. Deze recreatiemogelijkheid maakt verdere verstedelijking langs de corridor mogelijk en verlaagt daarnaast de druk op recreatie in steden als Utrecht en Amsterdam. Door het in samenhang presenteren van bestemmingen langs de corridor ontstaan er interessante combinaties voor diverse doelgroepen. En daarmee wordt het reizen per OV naar het recreatieve en culturele aanbod langs de corridor aantrekkelijker. Als de bestemmingen in kaart zijn gebracht, wordt toegewerkt naar concrete inrichtingsprincipes om deze op een duurzame manier in te zetten bij het realiseren of revitaliseren van stationsomgevingen. Om zo ook naast duurzame verstedelijking en mobiliteit ons ook te richten op een duurzame inrichting van de stationsomgevingen. Door inrichtingsprincipes te formuleren voor het spoordomein (beleving vanuit de trein) en het omgevingsdomein (beleving op de bestemming) wordt bij de aanpak van de spoorbermen of stationsgebieden de identiteit van de omgeving en de duurzaamheidsdoelstellingen van de Gooicorridor meegenomen in het ontwerp. Daarbij zo veel mogelijk aansluiten bij herinrichtingsplannen die al op de rol staan, zodat met slimme ingrepen meerdere doelen gehaald kunnen worden. Bv toegankelijkheid van een perron koppelen aan vergroening. Op een eenduidige manier die voor alle stations vergelijkbaar is. Spoorbouwmeester heeft hier verschillende relevante beleidsstukken voor. Door de inrichtingsprincipes die op papier staan in te zetten in de praktijk kan dit als voorbeeld dienen voor andere stationsomgevingen. Hiermee wordt zichtbaar hoe de duurzame inrichtingsprincipes toepasbaar zijn en kunnen worden ingezet om de stationsomgeving (integraal) te verduurzamen. Doel van een gezamenlijk promotie is om de recreatieve waarde van de Gooicorridor als geheel kenbaar maken. Daarin moet de Gooicorridor als geheel gepresenteerd worden, met het aanbod op het gebied van natuur, cultuur en recreatie. Elk station onderscheidt zich in omgeving, sfeer en bestemmingen van de rest. Door dit zichtbaar te maken, bijvoorbeeld door kaarten op stations, QR-codes etc. kan men een goede keus maken.

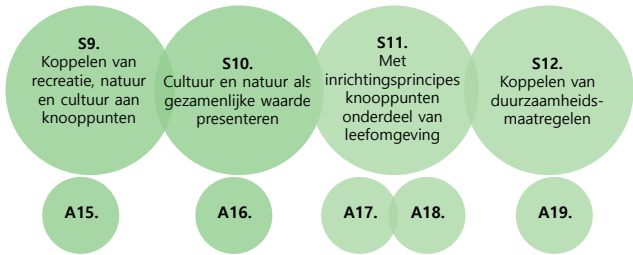
WAT HOUDT DEZE ACTIE IN?

1. **Stap 1: opstellen bestemmingenkaart**
 - 1.1. De gemeenten en regio's hebben een eerste inventarisatie naar recreatieve en culturele bestemmingen gedaan die vanuit een OVK bereikt kan worden. Hieruit is een bestemmingenkaart voort gekomen waar per knooppunt de aanwezige recreatie en cultuur in kaart is gebracht.
 - 1.2. Deze bestemmingenkaarten zijn besproken op corridorniveau en er is een onderscheid gemaakt in natuurstations (actieve recreatie wandel en fiets) en combistations (combinatie van cultuur en natuur).
 - 1.3. De eerste inventarisatie moet verder worden aangescherpt: wat is de top 5 bestemmingen die voor dat specifieke station moet worden gehighlights? De aanscherping van de selectie bestemmingen moet ook worden afgestemd met de betreffende locaties (natuurorganisaties of musea etc). Houd er rekening mee dat niet elke locatie extra bezoekers wil trekken (denk aan natuurorganisaties ihkv drukte en spreiden bezoekers).
 - 1.4. De volgende stap: het vormen van pakketten/combinaties van recreatieve bestemmingen en routes. We willen geen nieuwe routes en bestemmingen toevoegen, maar koppelen van bestaande routes en bestemmingen aan elkaar.

Stap 1 is de start/basis van stap 2 (promotie) en stap 3 (inrichtingsprincipes)

2. **Stap 2: gezamenlijke aanpak om de corridor als geheel te promoten (op basis van stap 1)**
 - 2.1 Doelgroep(en) definiëren (ook geografisch) en daar de promotie op richten. Per eigen doelgroep een eigen doel:
 - a) Reizigers attent maken op combinatiemogelijkheden op de corridor: activiteiten combineren tot bv een dagje uit.
 - b) Nieuwe recreanten trekken naar Gooicorridor: landschappelijke en culturele kwaliteiten promoten ('ontdek het Gooi per trein').
 - c) Bezoekers die het gebied al kennen per auto, verleiden om per ov naar en door het Gooi te reizen
 - 2.2 Bepalen op welk moment je welke doelgroep wilt bereiken: per doelgroep een eigen strategie, bv: informatievoorziening in stationsomgeving, promotie in de stad, online platform, gezamenlijke producten, etc.
 - 2.3 Bepalen welke middelen geschikt zijn voor het promoten van de Gooicorridor als geheel. Hierbij worden de bestemmingenkaarten als basis gebruikt van wat je per knooppunt wilt highlighten.
 - 2.4 In concept vormgeven van die middelen (plaatsing, vorm, benodigde afspraken) en opdracht formuleren voor het uitwerken ervan.
3. **Stap 3: concrete inrichtingsprincipes ontwikkelen (op basis van stap 1) om bij realisatie en/of revitaliseren van stationsomgevingen in te zetten.**
 - 3.1 In de 'Concept Verkenning Gooicorridor' zijn inrichtingsprincipes geïnventariseerd. Maak hierin een onderscheid tussen de duurzaamheidsmaatregelen/inrichtingsprincipes voor op het station en de inrichtingsprincipes die gelden rondom de stations (omgevingsdomein). Dit staat beschreven bij actie 19.
 - 3.2 Inventariseren welke stations aanpassingen behoeven om te voldoen aan de inrichtingsprincipes.
 - 3.3 Overzicht maken van plannen voor (her) inrichting van stationsomgevingen en spoorbermen. Neem hierbij de plannen voor/met de bestemmingenkaarten mee.
 - 3.4 Plannen koppelen aan inrichtingsprincipes
 - 3.5 Overzicht up-to-date houden van duurzaamheids- en kwaliteitsniveau van stations

4. **Stap 4: Inrichtingsprincipes voor één knooppunt uitwerken zodat dit als voorbeeld kan dienen op de Gooicorridor**
 - 4.1 Voor station Bussum-Zuid loopt op dit moment een traject voor de ontwikkeling voor een Buitenpoort. Deze ontwikkeling kan als voorbeeld dienen voor de rest van de corridor.
 - 4.2 Gebruik het Handboek Buitenpoorten om te kijken welke inrichtingsprincipes gebruikt worden en hoe dit aansluit op de inrichtingsprincipes voor duurzaamheid (stap 2.1)
 - 4.3 Benoem welke afspraken er bij Bussum-Zuid zijn gemaakt over het minimale duurzaamheidsniveau en kwaliteitsniveau voor de inrichting.
 - 4.4 Beschrijf hoe stap 1, 2, 3 en 4 bij Bussum-Zuid zijn toegepast zodat dit voor een ander station als voorbeeld kan dienen.



- 4.5. Station Hilversum staat aan de start van een herontwikkeling van het station waarbij duurzaamheid/ klimaatadaptatie een belangrijk thema is. Dit station kan naast Bussum-Zuid een goed voorbeeld zijn voor het verduurzamen van de stationsomgeving. Er is in het AO Gooicorridor ook besproken dat station Hollandse Rading een goede testcase zou zijn.
- 4.6 De eerst volgende stap is om met de gemeenten, NS, ProRail en provincies afspraken te maken over het minimale duurzaamheidsniveau en kwaliteitsniveau voor de inrichting.
- 4.7 Vervolgens kunnen de ideeën uit de verkenning verder onderzocht worden, gespecificeerd worden en verder uitgewerkt worden in de vorm van een schetsontwerp, voorlopig ontwerp en een definitief ontwerp + uitvoeringsplan.
- 4.8 Elke tussenfase wordt teruggekoppeld aan het AO en voordat plannen richting uitvoering gaan worden deze voorgelegd aan het BO.

AFSPRAKEN

- **Monitor**
Door combi-tickets aan te bieden (bv treinticket + museumentree). Bezoekers van musea en horeca te vragen welk vervoersmiddel ze gebruikt hebben om er te komen. Op stations enquêtes houden over reismotieven. Hetzelfde op de parkeerterreinen: waarom pak je de auto en niet het ov? NB Nul-situatie ook meten als referentie
- **Acceptabel:**
 - Inventarisatie van bestemmingen binnen 10 min fietsen isochroon rondom knooppunt.
 - Inventarisatie van routes van max 1,5 uur lopen of fietsen.
 - Combi-pakketten voor dagjesmensen van 2 bestemmingen en 1 route.
 - Op basis van doelgroepenanalyse voor verschillende bestemmingen een ontwerp en promotiestrategie opzetten
- **Planning:**
 - Inventarisatie bestemmingen d.m.v. ronde langs de regio's/gemeenten: ca 4 weken
 - In kaart brengen van alle bestemmingen: ca 2 weken
 - Pakketten samenstellen: ca 4 weken
 - Doelgroep analyse + strategie per doelgroep + ontwerp + communicatieplan: totaal ca 4 maanden doorlooptijd
 - Inrichtingsprincipes altijd koppelen aan andere aanleiding/opgave in het gebied. Dus belangrijk dat we een overzicht hebben van wanneer welke station aangepakt wordt!
- **Betrokken partijen**
Alle partijen voor stap 1, 2 en 3. Ook VVV betrekken. Stap 4: Gemeente Gooise Meren, gemeente de Bilt, provincie Utrecht, gemeente Hilversum, provincie Noord-Holland, NS en ProRail.
- **Trekker**
*Provincie Noord-Holland
 Voor het voorbeeld Buitenpoort Bussum-Zuid: PNH
 Voor het voorbeeld Hilversum: gemeente Hilversum*
- **Benodigde tijd**
*Totaal 4 maanden.
 Het voortzetten van de verkenning kan meteen starten.
 Opstellen inrichtingsprincipes: 1 maand (opzet al gemaakt, m.n. afstemmen met ProRail en NS)
 De uitwerking van de plannen hangt af van de complexiteit van de opgave en het afgesproken ambitieniveau.*
 - Wat is er financieel nodig? Is er bijvoorbeeld een extern bureau nodig?
 - Stap 1: Evt. voor verbeelding, afhankelijk of de bestemmingenkaart ook in marketing gebruikt gaat worden.
 - Stap 2: Als één opdracht uitzetten bij communicatie/promotiebureau die ervaring heeft met gebiedsbranding Daaruit volgt een voorstel voor uitvoering van de plannen, incl. financiële consequenties.
 - Stap 3: Inrichtingsprincipes geen extern bureau nodig, inventarisatie van projecten/plannen kan intern. Uitvoeringskosten: per stations verschilt het ontwerp en dus de kosten.
 - Stap 4: In de planfase gaat het om capaciteit van de betrokken partijen. Voor de uitwerking wordt mogelijk een ontwerp bureau ingehuurd. Voor de uitvoering moeten kosten worden gerekend voor aanpassingen in de openbare ruimte (geschatte kosten uitgewerkt in de planfase).

DUURZAAMHEIDSPROGRAMMA PRORAIL

Generiek geldt dat alle stations in 2050 klimaatneutraal moeten zijn.

In 2030

- willen we energieneutraal zijn (opwek = groter of gelijk aan verbruik)
- realiseren projecten een MKI-reductie van 50% (t.o.v. 2015), en is 50% van de materialen die projecten toepassen secundair
- leiden alle werkzaamheden (beheer en projecten) tot behoud of toename van biodiversiteit

In ieder ontwikkeling en intern ProRail project is duurzaamheid onderdeel van de opgave, daarbij hanteren we de onderstaande product-portfolio uit onze lopende duurzaamheidsprogramma’s.

Energie

- Programma verlichting; vervangen TL-verlichting voor Ledverlichting
- Efficiëntie maatregelen liften en roltrappen
- Pilot retrofit bewegwijzering; vervangen TL-verlichting voor Ledverlichting
- Programma zonnepanelen
- Projecten met zonnepanelen in hun scope
- Pilot zonnetulp; onbewaakte fietsenstalling met zonnecellen
- Verbeteren contractmanagement, dashboards en monitoring energie
- Ontwikkeling nieuw Energie efficiëntie plan (met nog te nemen maatregelen)

Materialen

- ProRail Perron Programma; toepassing gerecyclede perrontegels (76% gerecycled beton) en keerwanden met een lagere milieu-impact
- Stationsoutillage; ontwikkeling duurzame poefjes en groene eilanden, gebruik regionaal hout, toepassing Ledverlichting etc.
- Opslaan en refurbishen van vrijgekomen meubilair bij Railpro
- Duurzaam materiaalgebruik in projecten; bijv. hergebruik van materialen of aanbesteden met een lagere milieu-impact (MKI score)
- Programma afval op stations; afvalscheiding in de transfer en nascheiden van restafval
- Pilots met circulaire ontwerpen uit het What If Lab: mosselgranulaat, mosbeton, het natuurlijke station en expeditie circulair
- Pilot biobased borden fietsparkeren

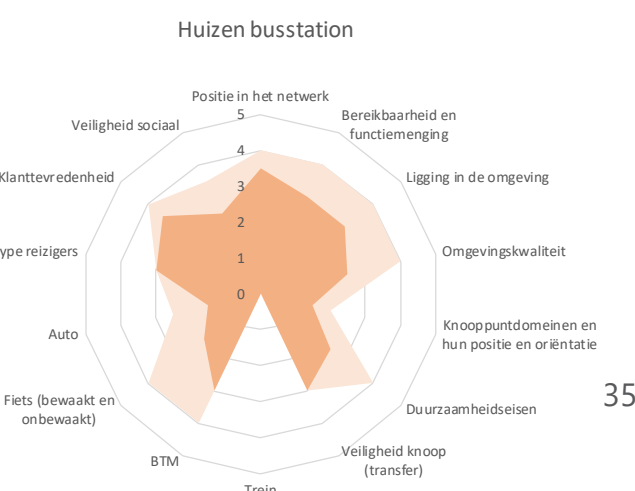
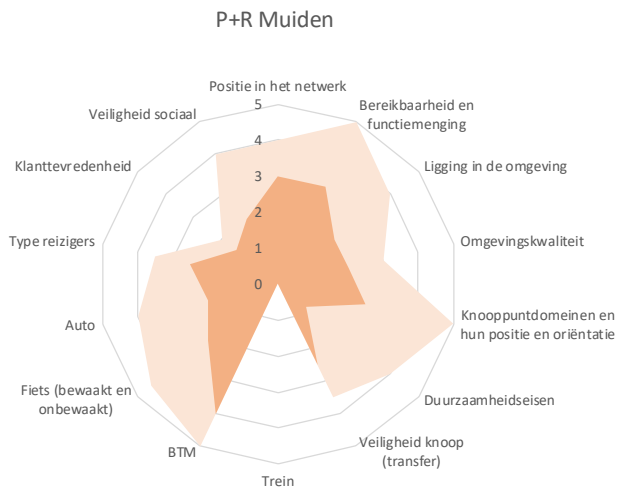
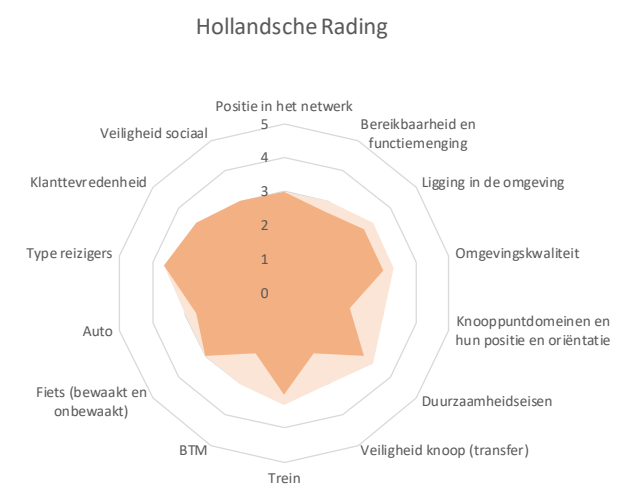
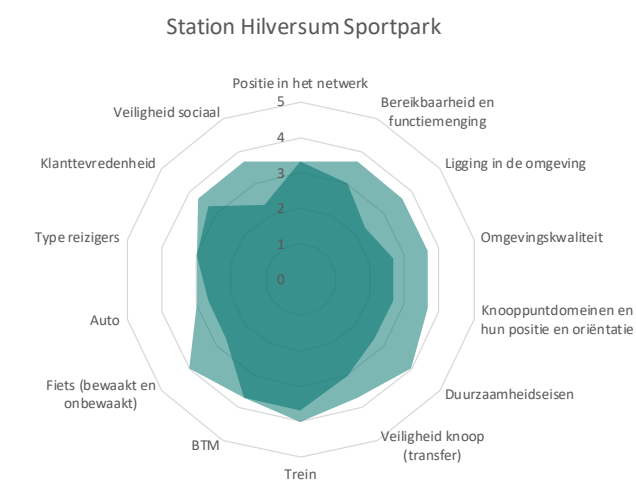
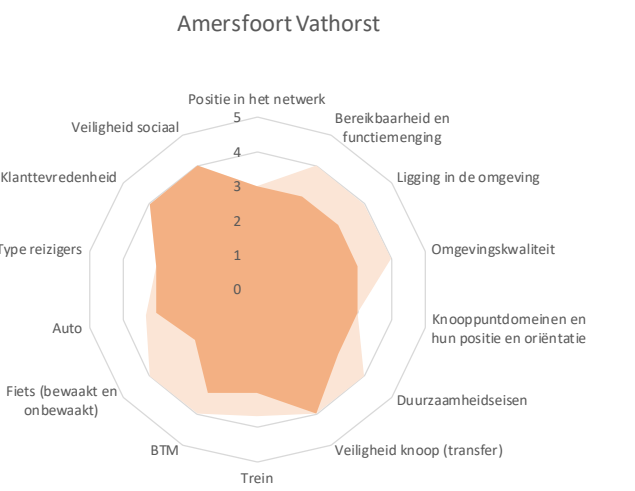
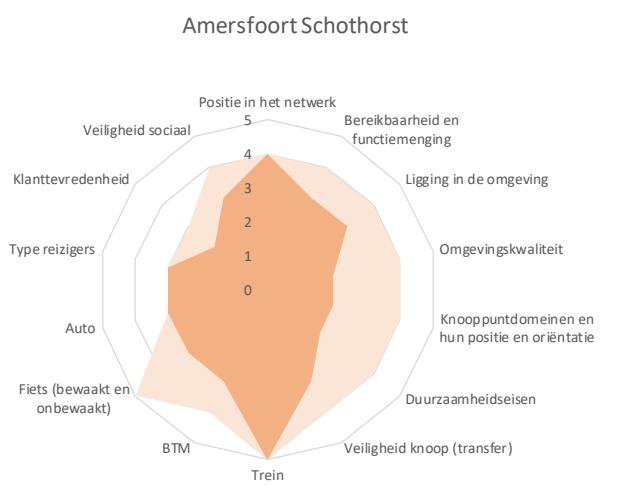
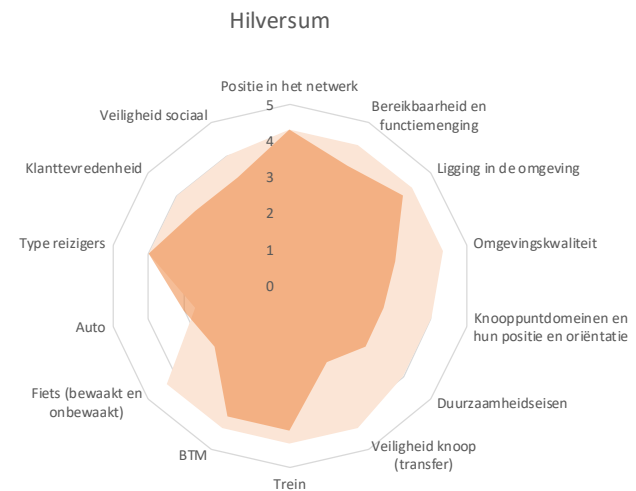
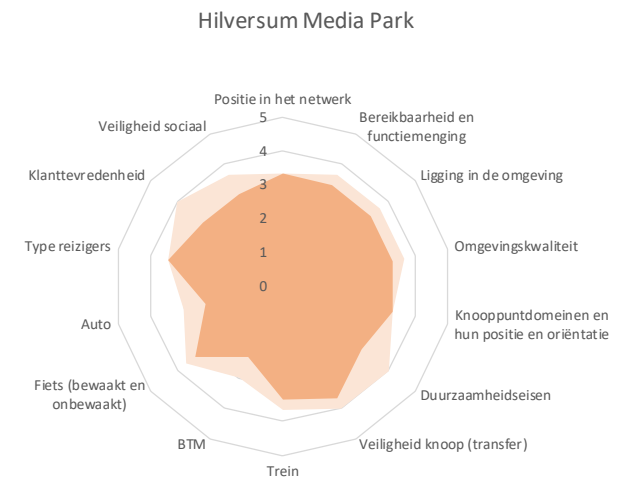
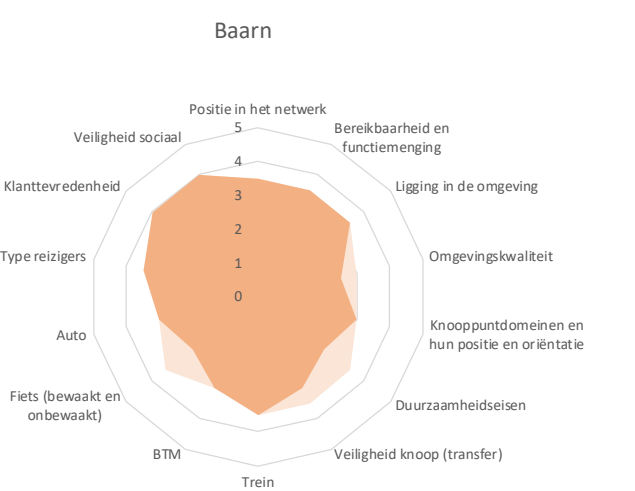
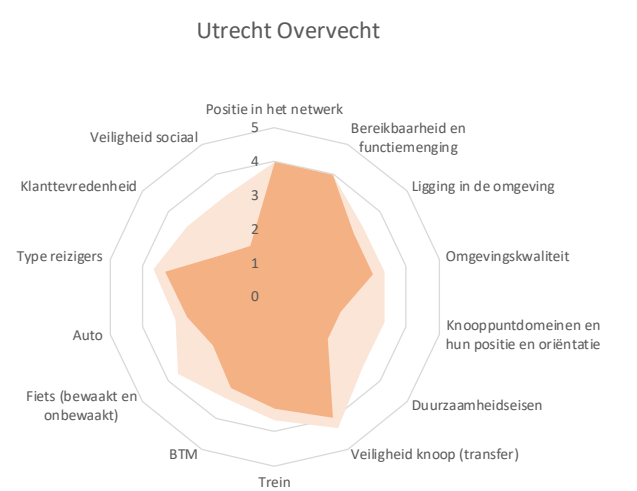
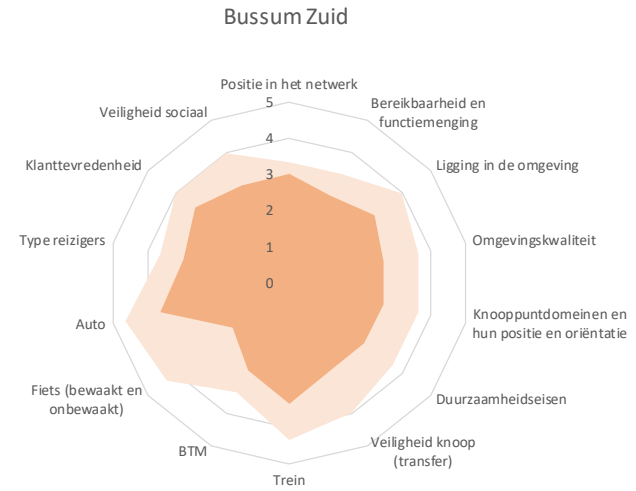
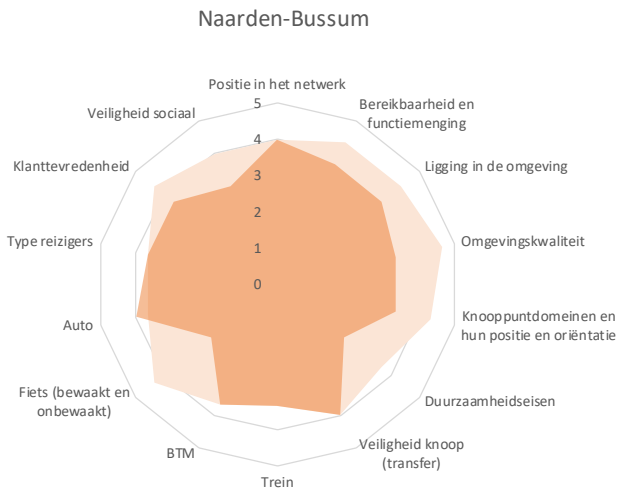
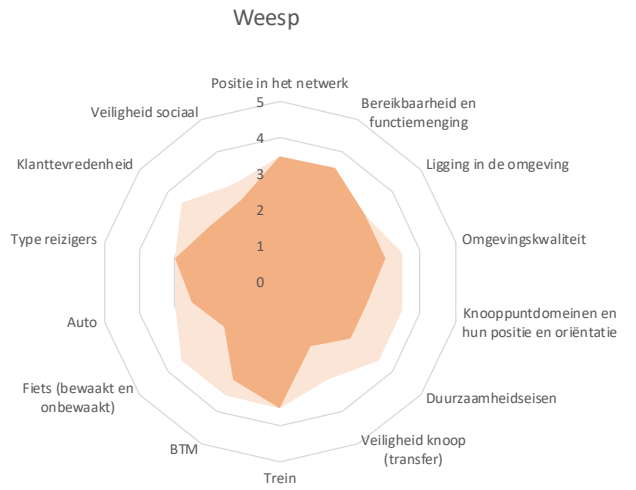
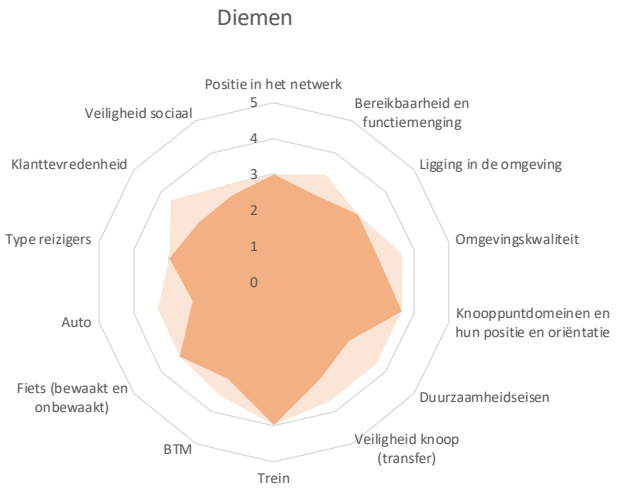
Natuur

- Ontwikkeling klimaatadaptatieplan Stations
- Verbeteren biodiversiteit in groenbeheer op stations

AFSPRAKEN

- Planning
Lopend
- Trekker
ProRail in samenwerking met NS
- Tijd/financiering
Vraagt geen capaciteit of extra financiering vanuit andere partijen.

HANDELINGSPERSPECTIEVEN



BIJLAGE III

VOORZIENINGEN PER STATION

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