

Regionale samenwerking omgevingsvisie

Onderzoek OV-knooppunten



Rho

ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Projectnummer: 441749.20181874

Versie: 28 augustus 2019

Auteurs Rho: Eva Barendrecht, Roel Meijs

In opdracht van Regio Gooi en Vechtstreek

Onderzoek OV-knooppunten

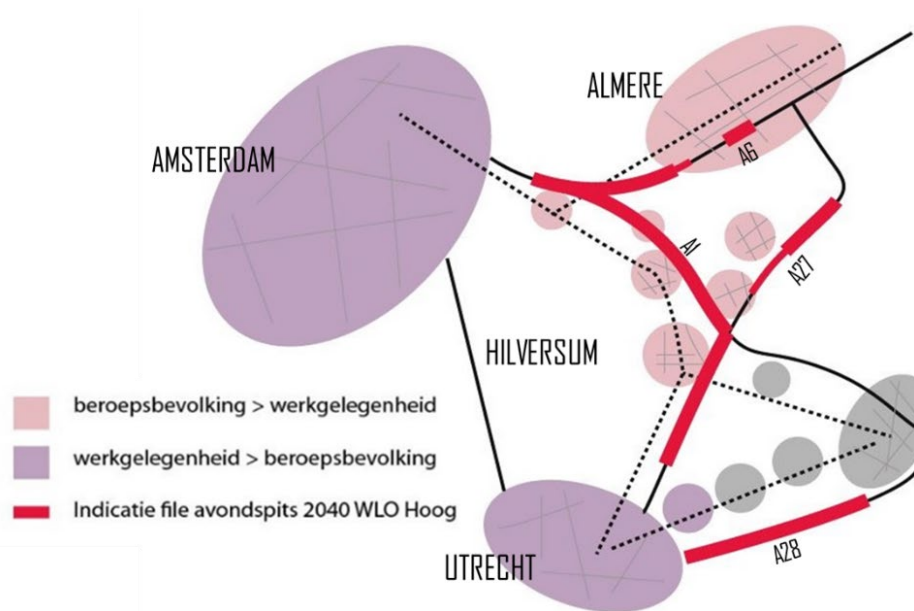
Inhoud

1	Inleiding	5
2	Vervoersstructuur	7
3	Beleidskader	11
4	Analyse knooppunten	17
5	Conclusie	25
Bijlage 1 Overzicht fietsroutes G&V		27
Bijlage 2 Perspectieven per knooppunt		28

1 Inleiding

Aanleiding

Het huidige mobiliteitssysteem bestaat voornamelijk uit gescheiden netwerken voor OV, auto en/of fiets en lopen. Verdere integratie van deze netwerken is in de toekomst gewenst om de toenemende mobiliteitsvraag op te kunnen vangen. Het faciliteren van de multimodale deur-tot-deur reis en een goede inrichting op en rondom openbaar vervoersknooppunten (OV-knooppunten) is daarvoor noodzakelijk.



Figuur 1 Opgaves mobiliteit MIRT in relatie tot beroepsbevolking en werkgelegenheid

In dit rapport is het onderwerp mobiliteit onderzocht om in de vervolgstap tot regionale afwegingen te kunnen komen. Het onderzoek naar mobiliteit richt zich met name op de (OV-)knooppunten. Om te kunnen anticiperen op de toekomst is naast het huidige functioneren ook een inschatting gemaakt over het functioneren van de OV-knooppunten in de toekomst.

Wat is een (OV-)knooppunt

Onder een OV-knooppunt worden met name treinstations bedoeld en hoogwaardige openbaar vervoerhaltes voor bussen. Dit laatste zijn bushaltes waar met een hoge frequentie meerdere buslijnen halteren. De buslijnen zijn daarbij onderdeel van een snelle/hogwaardige verbinding tussen stedelijke gebieden waarbij relatief weinig haltes worden aangedaan. Ook de relatie met het wegennet, een bushalte bij een P+R terrein, behoort tot het begrip 'knooppunt'. In dit onderzoek zijn daarom ook een aantal P+R terreinen meegenomen.

In Gooi en Vechtstreek (studiegebied) ontsluit één hoogwaardige busverbinding (R-net), op het traject tussen Hilversum en Amsterdam, via Huizen. In 2022 opent tussen Hilversum en Huizen de 'HOV 't Gooi'. De hoogwaardige busverbinding voorziet met name het *invloedsgebied* (straal van 1.200 meter / 10 minuten fietsen van een knooppunt) van Huizen. In figuur 2 is een overzicht van de knooppunten behorende bij de scope van het onderzoek weergegeven.

De komende jaren wordt dit begrip ook breder getrokken. Een knooppunt is in zekere zin een punt waar meerdere vervoersstromen samen komen. Een punt van waaruit je de beschikking moet hebben om meerdere vervoersmiddelen te kunnen kiezen of over

te stappen. Ontwikkelingen hierin zijn het voorzien van deelauto's en deelfietsen bij bestaande knooppunten. Anderzijds biedt ook het realiseren van voorzieningen bij knooppunten tot extra beleving en meer gebruikers. Dit kan ook tot gevolg hebben dat gebruikers een verplaatsing minder hoeven te doen of een kortere verplaatsing ervaren.

Provincie Noord-Holland

In Noord-Holland zijn alle 60 treinstations en 4 grote busstations aangewezen als OV-knooppunten. Deze 4 grote busstations zijn niet gelegen in de Gooi en Vechtstreek. Van de treinstations neemt de provincie het station Hollandsche Rading (wat ligt op de grens van de provincies Noord-Holland en Utrecht) niet mee in haar beleid en visie. Ook door de provincie Utrecht is de Hollandsche Rading niet opgenomen in haar mobiliteitsvisie of mobiliteitsprogramma voor de komende jaren.

Kernwaarden knooppunt

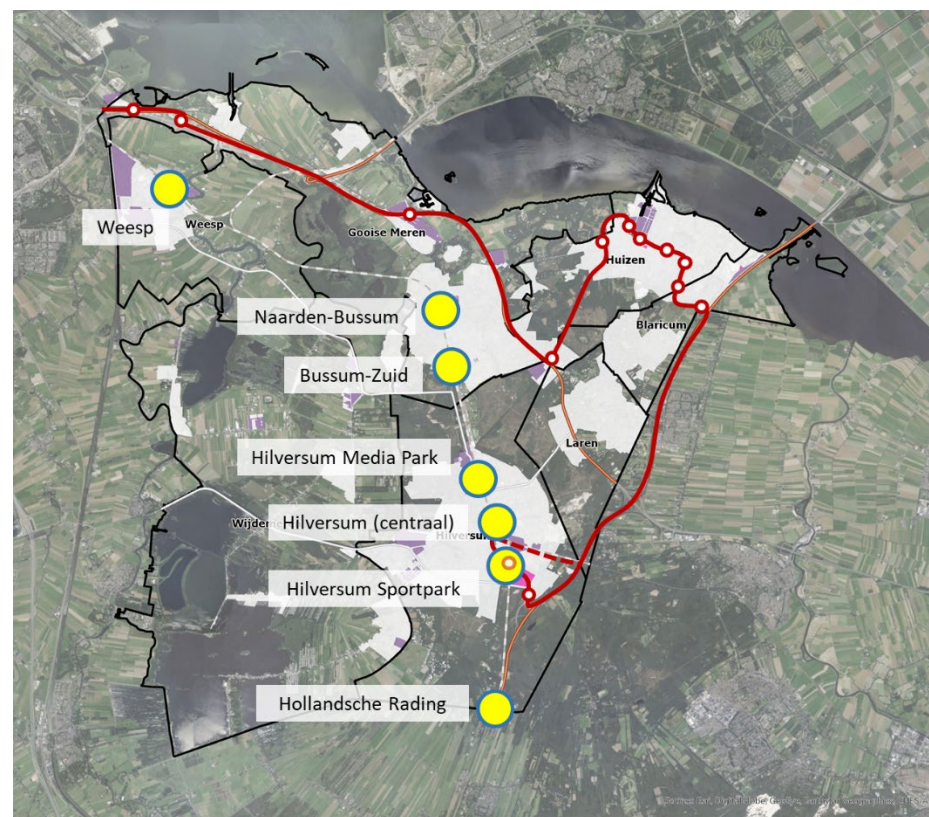
Een knooppunt is aantrekkelijk wanneer er beleving aanwezig is, het toegankelijk en comfortabel is in gebruik en het ook qua capaciteit goed aansluit bij de wens voor vervoer van de gebruiker.

Capaciteit is vervolgens belangrijk om te bepalen waar eventuele knelpunten aanwezig zijn en waar bijvoorbeeld groei of krimp in de toekomst mogelijk is. Hierbij kan met name groei interessant zijn om te concurreren met de auto of om in te spelen op reizigersgroei vanuit de verstedelijkingsopgave. De capaciteit hangt deels af van het aantal sporen en perrons, maar ook van de toegankelijkheid om je fiets of auto bij het station te kunnen parkeren. Ook het aantal buslijnen en de frequentie van bussen die het station aandoen en de toegankelijkheid van de omgeving voor voetgangers zijn daarin relevant.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de verkeersstructuur van de Gooi en Vechtstreek waarbij gebruik is gemaakt van het MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam. De ver-

keersstructuur wordt hier nog niet op gemeentelijk of verder lokaal niveau beschreven. In hoofdstuk 3 staat het theoretisch kader met daarin het beleid op provinciaal en regionaal niveau, met daarin ook aandacht voor de beleidsdoelstellingen van de gemeenten in de Gooi en Vechtstreek. In hoofdstuk 4 wordt vervolgens ingezoomd op de knooppunten en vindt het onderzoek zowel regionaal (relatie tussen de knooppunten) als lokaal (functioneren van het knooppunt) plaats. In Hoofdstuk 5 volgen de conclusies en toekomstperspectieven voor de knooppunten.



Figuur 2 Onderzoeksgebied knooppunten met OV-stations en het HOV 't Gooi traject

2 Vervoersstructuur

Gemotoriseerd verkeer

Hoofdwegennet

Gooi en Vechtstreek wordt ten oosten ontsloten vanaf de A27 (Utrecht – Almere). Deze takt ten noorden van Hilversum aan op de A1 (Amersfoort – Amsterdam). Verschillende N-wegen verbinden de kernen in het studiegebied met elkaar en met de A-wegen. Het dagelijkse auto- en vrachtverkeer zorgt voor een grote druk op het wegennet in de regio. Vooral de A1 en de A27 komen in de huidige situatie in beide rijrichtingen veelvuldig voor in de file top 50.

Onderliggend wegennet

Het onderliggend wegennet in de regio is, vooral aan de westzijde, relatief grofmazig. Dit wordt veroorzaakt door landschappelijke barrières zoals het Gooimeer, het veen- en plassengebied en de Heuvelrug. Belangrijke ontsluitende wegen in het veen- en plassengebied zijn de N230 ten noorden van Utrecht, de N201 tussen Hilversum en Loenersloot en de N236 tussen Amsterdam en Bussum. Ook vanuit de gemeenten in Het Gooi zijn er heel wat autostromen waar te nemen richting Amsterdam, voornamelijk via de A1.

Ondanks de geplande uitbreiding van de capaciteit blijft sprake van knelpunten op de snelwegen A1, A27 en A28. Opvallend is dat de A1 tussen Naarden/Bussum en knoop-



Figuur 3 Ligging snelwegen A27 en A1 ten opzichte van stedelijke gebieden

punt Muiderberg naar verhouding minder problematisch is dan de overige wegvakken. Dit terwijl juist op dit wegvak geen sprake is van de realisatie van extra rijstroken. Hieruit kan geconcludeerd worden dat het uitbreiden van de capaciteit op het betreffende wegvak geen wezenlijke bijdrage levert aan het verbeteren van de bereikbaarheid in het gebied Oostkant Amsterdam.

Fiets

Het fietsgebruik in de regio is laag tot gemiddeld, wat niet opvallend afwijkt van het gemiddelde fietsgebruik in Nederlandse gemeenten. Ten opzichte van de omliggende steden Amsterdam, Utrecht, Amersfoort en Almere is het fietsgebruik in het gebied wel laag. Dit is te verklaren door omgevingsfactoren, zoals onder andere de relatief langere afstanden tussen de steden (circa 20 kilometer). De doorgaande fietsverbindingen over langere afstand zijn van onvoldoende kwaliteit. Soms ontbreken vrijliggende fietsverbindingen of is sprake van vertragingen bij verkeerslichten en spoorwegovergangen.

De bereikbaarheid met de fiets is daarentegen omvangrijk in de stedelijk gebieden en kort daarbuiten. In figuur 3 zijn contouren opgenomen waarin de bereikbaarheid per fiets vanaf de OV-stations is opgenomen. In bijlage 1 is het beoogde fietsnetwerk in de Gooi en Vechtstreek weergegeven (bron: businesscase fietsnetwerk, Regio 2018), waarin ook de kwaliteit van de bereikbaarheid valt af te lezen. Er moeten nog flinke stappen gezet worden om dit beoogde netwerk ook te realiseren.



Figuur 3 Fietscontouren vanaf de OV-stations (10 minuten fietsen)

Openbaar vervoer

Binnen het studiegebied zijn enkele dominante OV-verbindingen aanwezig. Het gaat daarbij vooral om verbindingen richting Amsterdam: Amsterdam-Almere (via Weesp), Amsterdam-Utrecht (via Hilversum) en Amsterdam-Amersfoort (via Hilversum). Deze verbindingen worden allemaal bediend door Intercitytreinen. Er is ook de lijn Almere – Utrecht, die alleen met sprinters wordt bediend. Vanuit het studiegebied is tevens een goede verbinding met Schiphol aanwezig.

OV-stromen naar Amsterdam zijn in de meeste gevallen groter dan de stromen in de andere richting. Dit wijst op een zwaartepunt richting Amsterdam in de ochtendspits. Tussen Hilversum en Amsterdam zijn de stromen in twee richtingen ongeveer gelijk. Richting Hilversum is dus een tegenspijtsrichting aanwezig te verklaren door de werkgelegenheid in onder meer het Mediapark.

In figuur 4 is het invloedsgebied weergegeven van de knooppunten, met een onderliggend stedelijk gebied (grijs). De gele fietscontouren en paarse contouren van het HOV-traject maken inzichtelijk dat een groot deel van het stedelijk gebied en deels ook daarbuiten goed zijn (of worden) te bereiken met het OV. Met name Laren en Blaricum vallen buiten deze contouren, invloedsgebieden van knooppunten.

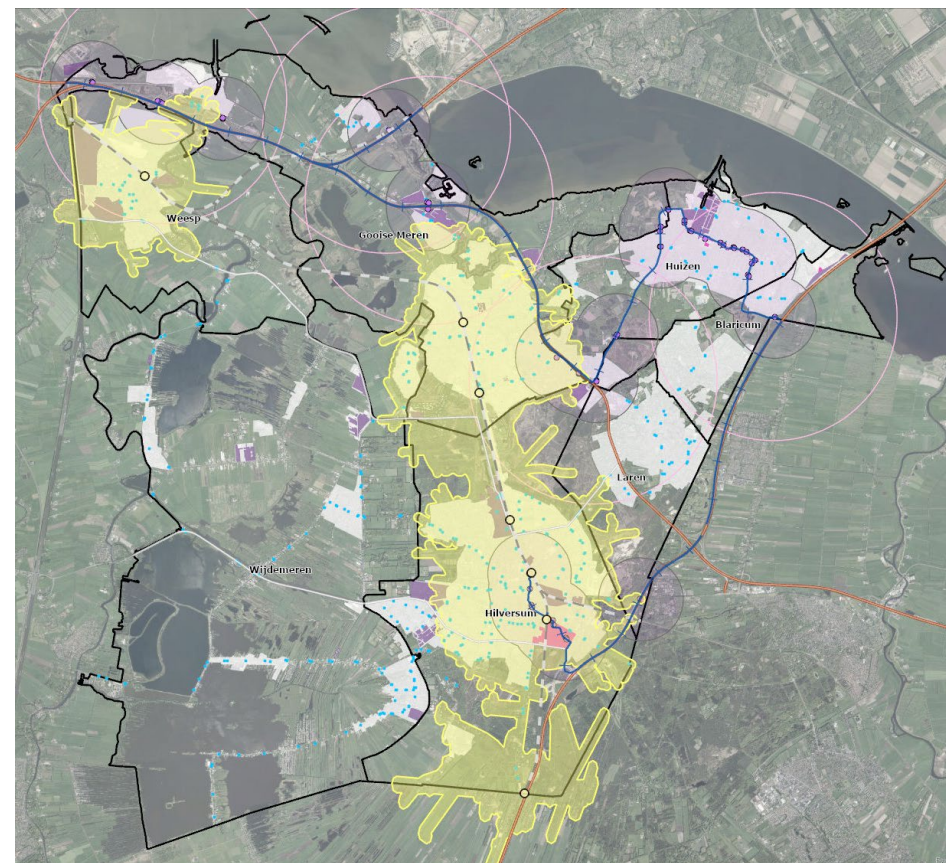
Provincies

In de Gooi en Vechtstreek voorziet Connexxion namens de provincie Noord-Holland busverbindingen, waaronder tussen Amsterdam Amstelstation en Hilversum station. Verbindingen tussen Utrecht en Hilversum worden namens de provincie Utrecht verzorgd door Qbuzz met het U-OV en door Syntus. Vanuit Almere worden er door Keolis via Muiden P+R R-net busverbindingen verzorgd met Amsterdam Bijlmer en Amstel. Bij Blaricum (carpool A27) stopt ook een Keolis R-net bus van en naar Almere. De Vervoer-regio Amsterdam verzorgt 1 buslijn van Amsterdam Bijlmer naar station Weesp.

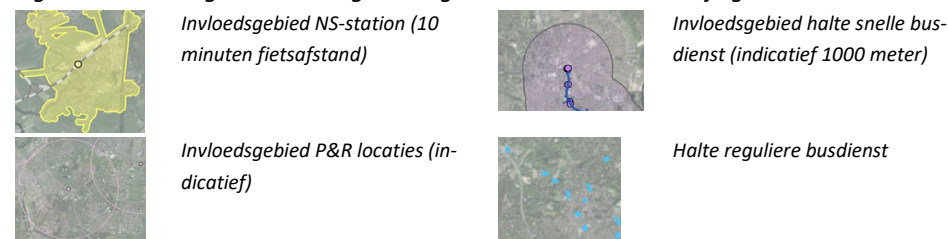
Concurrentiepositie OV-auto

In de analyses van de verschillende steden en dorpen lijkt steeds eenzelfde patroon te ontstaan. De concurrentiepositie van het OV is goed over langere afstanden en minder goed in de periferie van de stad.

Voor verplaatsingen tussen de steden en dorpen, over grotere afstand, biedt het openbaar vervoer een goed alternatief voor de auto. De reistijden voor het openbaar vervoer zijn gelijk of kleiner dan de reistijden per auto. De congestie op het hoofdwegennet speelt hierbij overigens een nadrukkelijke rol. Deze sterke positie van het openbaar vervoer wordt ook door de reizigers onderkend: op de meeste relaties ligt het gebruik van het openbaar vervoer boven 30%. Dit betekent echter dat voor het grootste deel van de verplaatsingen nog steeds de auto wordt genomen.



Figuur 4 Invloedsgebieden hoogwaardig OV irt bestaand stedelijk gebied.



3 Beleidskader

Provincie Noord-Holland

De OV-knooppunten zijn de entrees van binnensteden en omliggende wijken of toegangspoorten naar natuur- of recreatiegebieden. De provincie wil stationsomgevingen beter benutten en in samenhang met elkaar ontwikkelen. Omdat stations belangrijke schakels zijn in de reis van mensen op weg naar werk, naar voorzieningen of recreatieve bestemmingen, stimuleert de provincie nieuwbouw van woningen en bedrijvigheid rondom stations.

Omgevingsvisie NH2050

Binnen het regionale netwerk wordt bepaald hoe de kernen elkaar kunnen versterken. Hier is de bereikbaarheid niet altijd de grootste opgave. De opgave zit meer in de beschikbaarheid van mobiliteit. Waar mogelijk worden de veelgebruikte verbindingen versterkt. Door bepaalde functies of bestemmingen zoveel mogelijk te bundelen nabij een OV-, weg-, energie-, agri- en dataknooppunt, kunnen de verkeersstromen toenemen. Dat maakt een reguliere, hoogwaardige vorm van OV gerechtvaardigd en rendabel. Mobiliteit op maat, bijvoorbeeld *mobility as a service*, en burgerinitiatieven kunnen bijdragen aan vergroting van mobiliteitsmogelijkheden.

Het doel is dat in het jaar 2050 de fiets een nog belangrijker rol speelt in de regionale mobiliteit van Noord-Holland. Er is dan één compleet, herkenbaar en veilig netwerk van fietspaden: op de belangrijkste regionale verbindingen tussen steden, werklocaties, OV-knooppunten, onderwijsinstellingen en natuurgebieden.

Om deze kwaliteiten te waarborgen is dynamiek en ontwikkeling in Noord-Holland Noord nodig. Verstedelijking nabij knooppunten van openbaar vervoer en in de omgeving van historische binnensteden en de nodige voorzieningen komt daarvoor het meest in aanmerking. Regionale centrumsteden- en dorpen kunnen binnenstedelijk verder groeien, rond een goed functionerend OV-knooppunt en een aantrekkelijke (historische) kern. Ze worden stedelijker, robuuster en diverser met gevarieerde woonmilieus en een gemengde economie. Ook ontwikkelingen bij groenstedelijke kernen en dorpskernen vinden zoveel mogelijk binnenstedelijk plaats, nabij OV-knooppunten.

Voor gemeenten in Gooi en Vechtstreek zijn de verbindingen met de omliggende steden Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht van belang, alsmede de goede verbindingen tussen de kernen in Gooi en Vechtstreek.

De provincie kiest voor nieuwbouw rondom stations zodat bestaande ruimte in het stedelijk gebied en het openbaar vervoer optimaal benut worden. In 2014 bepaalde de provincie dat nieuwbouw van woningbouw en bedrijven vooral moet plaatsvinden binnen het bestaande bebouwde gebied en binnen 1.200 meter rondom treinstations. Mocht nieuwbouw van woningen niet mogelijk zijn binnen 1.200 meter, dan liefst binnen 10 minuten fietsafstand vanaf het treinstation (bron: visie openbaar vervoer 2020).

HOV-verbinding Amsterdam-Huizen-Hilversum

Al enige jaren wordt gestudeerd op een hoogwaardige busverbinding tussen Huizen en Hilversum, HOV in 't Gooi. Na jaren van studie en onderzoek over de HOV-verbinding is de vrije busbaan door Huizen en Blaricum van de baan. De gemeenteraden van Huizen en Blaricum hebben op resp. 13 juli 2017 en 28 februari 2017 besloten in te stemmen met de variant 'meerijden via de Meent'. Op dit moment worden de contractstukken voor de aanbesteding voorbereid. De aanbestedingsprocedure start begin 2020.

Gooi en Vechtstreek

Strategisch gelegen tussen Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht is Gooi en Vechtstreek een aantrekkelijk vestigingsgebied voor innovatieve bedrijven en hun medewerkers. Een belangrijke economische pijler is het Mediapark in Hilversum en een grote creatieve sector. Daarnaast biedt Gooi en Vechtstreek een breed scala aan recreatiemogelijkheden, dichtbij de stad. (Omgevingsvisie NH2050)

Concessie streekvervoer Gooi en Vechtstreek

Op dit moment voert Connexxion het streekvervoer in Gooi en Vechtstreek uit. Op 10 juli 2021 eindigt na 10 jaar de huidige concessie van het openbaar busvervoer Gooi en Vechtstreek. Op 11 juli 2021 start de nieuwe concessie met een maximale looptijd van 10 jaar. Vast staat dat de nieuwe concessie verandering met zich meebrengt. De gemeenten zijn ook in een vroeg stadium betrokken door de provincie om mee te denken over de nieuwe concessie. De gemeenten hebben geen formele bevoegdheid bij de

verlening van de nieuwe concessie. De colleges hebben een zienswijze gegeven op het ontwerp Programma van Eisen, dat de basis vormt voor de aanbesteding.

De gemeenten in Gooi en Vechtstreek grijpen de concessieverlening niet alleen aan om het OV-aanbod te verbeteren, maar zien dit als onderdeel van de brede opgave om de regio bereikbaar en mobiel te houden. Op basis van de provinciale nota van uitgangspunten hebben de regiogemeenten in Gooi en Vechtstreek in februari een memo naar de Provincie Noord-Holland gestuurd met daarin hun inbreng voor de nieuwe concessie. Deze inbreng is met de gemeenteraden en overige betrokkenen besproken en zij hebben aanvullingen hierop gedaan. Dit heeft de basis gevormd voor de zienswijze op het ontwerp programma van eisen.

Weesp

De gemeente Weesp heeft in haar gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (oktober 2007) als een van de drie pijlers bereikbaarheid. De ambities liggen vooral in het stimuleren van het fietsgebruik in de gemeente. Dit wilt de gemeente realiseren door middel van goede fietsroutes en fietsparkeren te faciliteren. Met name bij het station Weesp en in het centrum laten de fietsvoorzieningen te wensen over. Verbeteren van de bereikbaarheid per fiets en te voet van belangrijke bestemmingen kan worden gerealiseerd door een direct en aantrekkelijk netwerk van fiets- en voetgangersverbindingen aan te bieden. Intern zal Weesp moeten voorzien in een netwerk van snelle en comfortabele fietsroutes om de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto voor interne verplaatsingen te verbeteren.

Structuurvisie Weesp 2013-2030

Vanuit verkeersoptiek zijn de belangrijkste uitgangspunten:

- een soepele route voor langzaam verkeer van centrum naar Bloemendalerpolder via de Meester Bouhuijstunnel;
- het stationsplein sluit direct aan op de Vecht en de Vechtboulevard;
- er wordt een tweede trekker ontwikkeld nabij het station waarbij voldoende parkeren wordt gerealiseerd zodat het centrum een tweede bronpunt heeft.

Gooise Meren

De gemeente Gooise Meren bestaat uit verschillende kernen, met elk een eigen verkeersbeleid. In het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan van Bussum (2005) wordt als ambitie de buscirculatie rond het station en het HOV (R-net) in de regio ter verbetering genoemd.

In het verkeersstructuurplan 2011-2020 van Naarden wordt het stimuleren van fietsen, lopen en gebruik van het openbaar vervoer als wel een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer als beleidsvisie van de leefbaarheid gesteld.

Huizen

Het verkeersbeleid van Huizen is opgenomen in het verkeerscirculatieplan (2013) van de gemeente Huizen. Hierin wordt voornamelijk ingegaan op de verbetering van het busnetwerk: Regio-net (R-net) is het nieuwe netwerk in Noord- en Zuid-Holland van openbaar vervoer met comfortabele bussen en snelle verbindingen. De bussen rijden vaak en stipt op tijd. De reiziger met Rnet krijgt altijd en overal actuele reisinformatie. De aanleg van (vrijliggende) infrastructuur en voorzieningen voor openbaar vervoer in de gemeente Huizen in het kader van Hoogwaardig Openbaar Vervoer is hierin ook opgenomen.

Structuurvisie Huizen 2011

Huizen heeft een gunstige ligging aan het Gooimeer en nabij de A1 en A27. Huizen mist echter een hoogwaardig openbaar vervoer verbinding. Hoogwaardig OV is belangrijk voor de aantrekkelijkheid van Huizen voor jongeren, senioren en bedrijvigheid. Huizen gaat de Stichtse Lijn naar Almere en Hilversum/ Utrecht en een goede HOV-busverbinding naar Hilversum en Naarden-Bussum stimuleren. In de spits staat er regelmatig file op de uitvalswegen naar de A1 en A27. Dit wordt deels veroorzaakt door de files op deze snelwegen, deels door het feit dat er in Huizen simpelweg veel mensen wonen die elders werken en allemaal rond dezelfde tijd vertrekken. De doorstroming op de snelwegen is iets waar Huizen weinig invloed op heeft. De randweg-west, zoals in het verleden voorgesteld (tussen de Randweg-Midden en de Crailoseweg) heeft een

aantal landschappelijke, maatschappelijke en verkeerskundige nadelen, daarom wordt deze niet gerealiseerd. Een betere recreatief-functionele verbinding met Naarden-Vesting is gewenst, zodat toeristen en recreanten op een makkelijke manier tussen beide plaatsen op en neer kunnen. Daarnaast is Huizen gebaat bij het realiseren van (zomer)veerpontverbindingen met grote steden en recreatieve plaatsen in de omgeving.

Blaricum

Het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan van Blaricum is in 2017 opgesteld. Hieruit blijkt dat inwoners op het gebied van openbaar vervoer de frequentie van het ov te laag vinden. Daarnaast zien zij graag betere verbindingen naar onder andere Hilversum en Utrecht. De gemeente heeft als doelstelling het verbinden van (per OV) minder bereikbare delen van Blaricum met de OV-knooppunten en het optimaliseren van de OV-bereikbaarheid.

Structuurvisie Blaricum 2030

De infrastructuur van Blaricum is goed. Blaricum is goed bereikbaar via de A27 en A1. Op de aansluitingen met de A27 en A1 is de verkeersdruk erg hoog. Dit geldt ook voor de aansluiting met de Randweg-Oost. Hierdoor ontstaan sluiproutes binnen de gemeente. Andere aandachtspunten zijn het doorgaande verkeer door het Oude Dorp en de verbinding van de Blaricummermeent en Bijvanck met het Oude Dorp. Ondernemers benadrukken het parkeerprobleem, wat tot minder klanten kan leiden. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is matig. Er zijn enkele buslijnen, maar er ontbreekt een buslijn die de wijken van Blaricum aan elkaar verbindt. Er zijn plannen voor een hoogwaardige openbaar vervoer (HOV) verbinding op het tracé Hilversum, Laren, Eemnes, Blaricum, Huizen. Het autobezit in de gemeente is met 538 auto's per 1000 inwoners relatief hoog. Ook hebben bewoners vaak een grote auto. Verkeersonveilige situaties ontstaan vaak op plekken waar autoverkeer en langzaam verkeer samenkomen

Laren

Het verkeersbeleid van de gemeente Laren is opgenomen in het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan (GVVP Laren 2018). Het grootste knelpunt dat in Laren genoemd is door de inwoners is een lage frequentie van het openbaar vervoer. Men ziet hier ook graag een betere verbinding naar andere kernen of grotere steden. Vooral op de Brink is dit knelpunt het vaakst aangegeven.

De verwachting is dat in 2018 de eerste projectonderdelen van HOV in 't Gooi worden uitgevoerd. Doel is dat in 2021 de busverbinding in gebruik genomen wordt. Hierdoor ontstaat er een nieuw Openbaar Vervoer knooppunt aan de rand van de gemeente Laren, ter hoogte van de HOV-halte aan de A27 (aansluiting Eemnes). Samen met het Tergooi Ziekenhuis Blaricum zijn dit twee belangrijke OV-knooppunten in de nabijheid van de kern Laren.

De doelstelling van de gemeente is het verbinden van (per OV) minder bereikbare delen van Laren (o.a. ook met de OV-knooppunten). Hiervoor wordt een onderzoek naar de mogelijkheden van een nieuwe route van de buurtbus gestart.

Hilversum

In de structuurvisie 2030 van de gemeente Hilversum is een toekomstbeeld over de bereikbaarheid van Hilversum opgenomen: Hilversum is in 2030 goed bereikbaar. Er zijn drie treinstations en een HOV-verbinding tussen Huizen en Hilversum. Het auto-verkeer gaat via de buitenring naar de snelwegen A1 en A27. Diverse transferia in de regio, bijvoorbeeld bij de carpoolplek Blaricum, worden veelvuldig gebruikt door bezoekers/werknemers van Hilversum. Alle regiogemeenten hebben hun hoofdwegen opgewaardeerd. Hierdoor rijdt er minder doorgaand verkeer door Hilversum. Niet alleen de feitelijke bereikbaarheid van Hilversum is verbeterd. Ook het negatieve imago is veranderd in een positief beeld.

Visie trein

In 2030 zijn de voorbereidingen voor station Zorgpark in volle gang. Dit station krijgt een functie voor zowel werknemers vanuit de Mussenstraat / Monnikenberg als voor bewoners uit Hilversum-Oost. De perrons van station Sportpark zijn ter hoogte van het ROC tegenover elkaar gelegd. Via een voetgangerstunnel zijn beide perrons verbonden. De verkeersveiligheid op het kruispunt spoor – Soestdijkerstraatweg is hierdoor sterk verbeterd. De reizigersaantallen op de stations Media Park, Sportpark en Centraal zitten in 2030 nog steeds in de lift. In alle richtingen rijden minimaal 8 treinen per uur.

Visie bus

In 2030 wordt veelvuldig gebruik gemaakt van de vrijliggende busbaan tussen Hilversum en Huizen. Ook de aftakking via zorgpark Monnikenberg naar het ArenaPark is qua reizigersaantallen een succes. Sinds de voltooiing van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer in 't Gooi is voor het eerst sinds lange tijd weer een forse groei van het reizigers-aantal in de bus waarneembaar. Het HOV rijdt niet meer op de vluchtstroken maar heeft aan de westkant van de A27 een eigen vrijliggende busbaan. Vanwege de ontwikkeling van Almere-Oost is de HOV verlengd naar zowel Almere als Utrecht. Het succes van het HOV geeft in 2030 aanleiding om de plannen voor de verrailing van het HOV-tracé nader uit te werken.

Visie transferia en stimuleren alternatieve vervoerswijzen

In 2030 hebben de provincies Utrecht en Noord-Holland diverse transferia op knooppunten van rijkswegen en openbaar vervoer gerealiseerd. Veel Hilversumse werknemers en bezoekers maken gebruik van transferia in de regio. Deze transferia liggen bij knooppunten van openbaar vervoer, zoals de Blaricumse carpoolstrook waar het HOV stopt. Een groot aantal oplaadpunten van elektriciteit en/of alternatieve brandstoffen hebben er in 2030 voor gezorgd dat het gemotoriseerde verkeer zich schoon en geruisloos over de hoofdwegen verplaatsen. De lucht- en geluidskwaliteit is daarom overal goed.

Wijdmeren

In het beleidsplan gemeente Wijdmeren 2011-2020 is een visie op het openbaar vervoer opgenomen: Er kan slechts geringe invloed uitgeoefend worden op de kwaliteit van openbaar vervoer op regionaal niveau (streekvervoer). Wel zal ervoor gewaakt dienen te worden dat de OV-routes een goede doorstroming houden. Hiermee kan voorkomen worden dat de provincie de routes schrapt of de kosten van vertraging op deze routes bij de gemeente in rekening brengt. Deze routes zullen dus OV-proof dienen te blijven, hetgeen o.a. neerkomt op goede haltevoorzieningen en voorkomen van drempels. De kwaliteit van de bushaltes en fietsenstallingen is een gemeentelijke verantwoordelijkheid en zal worden gegarandeerd. Maatregelen Overleg provincie en Connexxion Bij de provincie wordt, samen met de regio, erop aangedrongen om meer middelen voor openbaar vervoer vrij te maken. Daarnaast zal regelmatig met provincie N-Holland en Connexxion overleg gevoerd worden over de kwaliteit en veiligheid van de busroutes, vooral de routes langs scholen.

4 Analyse knooppunten

De verschillende treinstations, het R-net-traject via Huizen (en toekomstige HOV 't Gooi) en de meest gebruikte P+R terreinen aan dit traject gelden in dit onderzoek als 'knooppunt' en zijn in dit hoofdstuk onderzocht en geanalyseerd. De inventarisatie heeft plaatsgevonden met internetbronnen, beleidsstukken en locatie bezoek. Op basis van resultaten uit bestaande onderzoeken en expert-judgement zijn de analyses volbracht. Onderstaande analyses zijn gedaan uit tabel 2 met gegevens die achtereenvolgend is opgenomen. In tabel 1 volgt het karakter per OV-knooppunt.

Treinstations

Weesp

Op station Weesp halteren sprinters in de richting Utrecht, Amersfoort, Almere, Hoofddorp en Amsterdam. Met een frequentie van tenminste 2 sprinters per uur zijn er veel uitvals-mogelijkheden en wordt het station ook als overstappunt veel gebruikt. Ondanks het kleine verzorgingsgebied maken relatief veel reizigers gebruik van dit station. Het station is voorzien van een P+R terrein met 374 parkeerplaatsen, met op werkdagen een hoge parkeerdruk. De fietsenstallingen zijn overbezet. Het station is daarnaast niet groot en biedt ook beperkt voorzieningen aan, wat ook de beleving niet aantrekkelijk maakt. Het station is daarbij redelijk bereikbaar vanaf de snelweg A1 en ook goed bereikbaar met de fiets vanuit Weesp en Muiden.

Naarden-Bussum

Op station Naarden-Bussum halteren tevens sprinters in de richting, Utrecht, Amersfoort, Almere, Hoofddorp en Amsterdam. Het station is relatief groot in vergelijking met de overige sprinter-stations en meer vergelijkbaar met het intercitystation Hilversum (centraal). De frequentie van het aantal sprinters ligt iets hoger dan in Weesp. Het aantal inwoners en arbeidsplaats is ook vrij hoog voor een sprinterstation. Het station concurreert daarnaast met het sprinterstation Bussum-Zuid. Op het P+R terrein Slochterlaan is een capaciteit aanwezig van 130 parkeerplaatsen, tijdens de schouw op een werkdag was hier circa 30% van bezet. De fietsenstallingen zijn overbezet. Door de relatief centrale ligging in stedelijk gebied is het aantrekkelijk op het gebied van beleving. Daarnaast maken ook relatief veel toeristen gebruik van het station, om bijvoorbeeld bij de vesting te geraken. De voorzieningen zijn echter beperkt. De bereikbaarheid is vooral goed voor het langzame verkeer; fietsers en voetgangers.

Bussum-Zuid

Op station Bussum-Zuid halteren net als in Naarden-Bussum en Weesp meerdere sprinters per uur in de richtingen Utrecht, Amersfoort, Hoofddorp en Amsterdam. Alleen richting Almere halteren geen sprinters op Bussum-Zuid. Het station heeft een parkeercapaciteit van 420 parkeerplaatsen, wat goed gebruikt wordt en dus een hoge

parkeerdruk heeft. Fietsen worden zowel in de stallingen als in de nabijheid van het station geparkeerd, ook waar het niet hoort. Beleving en aantrekkelijkheid van voorzieningen is niet aanwezig. Het station is echter goed bereikbaar voor zowel gemotoriseerd als fietsverkeer.

Hilversum Media Park

Op station Hilversum Media Park halteren sprinters richting Utrecht, Amersfoort, Hoofddorp en Amsterdam. Het station heeft geen eigen parkeercapaciteit. De fietsenstallingen zijn aan beide zijden van het spoor gelegen en bieden nog voldoende restcapaciteit. Het station is relatief klein, heeft geen voorzieningen (alleen een snackbar) en straalt daarmee weinig beleving uit. Het aantal reizigers is ten opzichte van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in het invloedsgebied redelijk te noemen. Het voorziet met name in de bereikbaarheid van het Media Park en omliggende bedrijven en is daarmee niet vergelijkbaar met de overige sprinterstations.

Hilversum

Op station Hilversum (centraal) halteren meerdere intercity's en sprinters per uur in de richtingen Amersfoort, Amsterdam, Schiphol, Utrecht en Almere en internationale trein richting Berlijn. De richtingen zijn ten opzichte van de andere stations niet evenredig, het traject met Amsterdam voorziet in de helft van de gebruikers. De overige gebruikers reizen tussen Utrecht (20%) en Amersfoort (30%). Het centrale busstation van het streekvervoer en stadsvervoer is hier. Momenteel kan gebruik worden gemaakt van de parkeercapaciteit in Q-park Markt. De fietsenstallingen zijn overbezet. Door herontwikkelingen bij het station zal de parkeercapaciteit voor zowel auto als fiets hier gaan wijzigen, wat met name voor de fiets meer capaciteit zal opleveren. Er zijn voorzieningen aanwezig in het station en in de directe nabijheid. Met de centrale ligging maakt dat de beleving (aanbod van functies en voorzieningen) hier redelijk aanwezig is. Na herontwikkeling van het stationsgebied zal deze situatie verbeteren. Ook werkt Hilversum aan een gebiedsagenda voor de wijk ten oosten van het station. De bereikbaarheid is met name goed voor het langzame verkeer en per openbaar vervoer.

Hilversum Sportpark

Op station Hilversum Sportpark halteren sprinters richting Utrecht, Weesp en Almere. Doordat minder reizigers gebruik maken van het traject Hilversum – Utrecht ten opzichte van het traject Hilversum – Amsterdam, halteren hier ook minder frequent treinen. Het station heeft net als Media Park geen eigen parkeercapaciteit. Voor fietsers geldt dat de stallingen een hoge bezetting hebben. De bereikbaarheid met de auto is goed, zowel vanuit de wijken in Hilversum als vanaf de A27. Ook het fietsnetwerk rondom het station is goed, behalve bij het station zelf. Mede door de gelijkvloerse oversteek van de perrons is de verkeerssituatie hier niet verkeersveilig. De gelijkvloerse perrons en overstappunten en het ontbreken van voorzieningen maakt dat de beleving en toegankelijkheid niet afdoende is.

Hollandsche Rading

Op het station Hollandsche Rading halteren 2 keer per uur sprinters richting Utrecht en Weesp. Het station heeft het kleinste invloedsgebied (10 minuten fietsen / straal van 1.200 meter) qua inwoners en arbeidsplaatsen op korte afstand. De meer landelijke ligging maakt dat de bereikbaarheid met de auto goed is. Er is geen stedelijke omgeving wat voor verkeer als barrière kan gelden. Het station heeft een parkeercapaciteit van meer dan 150 parkeerplaatsen. De fietsenstallingen worden goed gebruikt en bieden nog restcapaciteit.

Tabel 1 Karakter per OV-knooppunt

OV-knooppunt	Karakter / doelgroep
Weesp	= overstap
Naarden-Bussum	=recreatief (toeristisch) gebruik
Bussum-Zuid	= overstap met auto
Mediapark	= media park
Hilversum Centraal	= IC (snel)
Hilversum Sportpark	= zakelijk gebruik
Hollandsche Rading	= landelijke overstap

Tabel 2 Overzicht gegevens per OV-knooppunt

OV-Stations	Weesp	Naarden-Bussum	Bussum-Zuid	Hilversum Media Park	Hilversum (centraal)	Hilversum Sportpark	Hollandsche Rading
Eigenschappen							
Type station	Sprinter	Sprinter	Sprinter	Sprinter	Intercity + sprinter	Sprinter	Sprinter
Dienstregeling	→ Utrecht 2/u, Amersfoort 2/u ← Almere 2/u, Hoofddorp (Schiphol) 4/u, Amsterdam 4/u	→ Utrecht 4/u, Amersfoort 2/u ← Almere 2/u, Amsterdam 2/u, Hoofddorp (Schiphol) 2/u	→ Utrecht 2/u, Amersfoort 2/u ← Hoofddorp (Schiphol) 2/u, Amsterdam 2/u	→ Utrecht 2/u, Amersfoort 2/u ← Hoofddorp (Schiphol) 2/u, Amersfoort 2/u, Amsterdam 2/u	<u>Intercity's</u> → Amersfoort 2/u ← Amsterdam 2/u, Schiphol 2/u, <u>Sprinters</u> → Utrecht 4/u, Amersfoort 2/u ← Hoofddorp 2/u, Amsterdam 2/u, Almere 2/u	→ Utrecht 4/u ← Weesp 2/u en Almere Centrum 2/u	→ Utrecht 2/u ← Weesp 2/u
Reizigers per dag	14.880	9.638	4.363	4.328	29.808	7.337*	901
- in- en uitstappers	9.729	9.295	4.363	4.328	25.922	7.283	901
- overstappers	5.151	343	0	0	3.886	54	0
Ochtendspits*	28%	28%	32%	10%	24%	13%	31%
Avondspits	15%	13%	10%	30%	16%	25%	10%
Dalperiode	57%	59%	57%	59%	60%	61%	58%
Reizigersverdeling	Evenredig (in 4 richtingen)	Evenredig	Evenredig	Evenredig	Hilversum Media-park (50%) Baarn (30%) Hilversum Sportpark (20%)	Evenredig	Evenredig
Voortransport (de vervoerswijze om bij het station te komen)	39% lopend 35% fiets 5% OV 20% auto	21% lopend 57% fiets 12% OV 8% auto	26% lopend 36% fiets 2% OV 36% auto	45% lopend 39% fiets 2% OV 15% auto	31% lopend 52% fiets 12% OV 5% auto	27% lopend 36% fiets 19% OV 18% auto	27% lopend 24% fiets 1% OV 48% auto

OV-Stations	Weesp	Naarden-Bussum	Bussum-Zuid	Hilversum Media Park	Hilversum (centraal)	Hilversum Sportpark	Hollandsche Rading
Natransport (de vervoerswijze om van het station naar een bestemming te verplaatsen)	49% lopend 23% fiets 11% OV 14% auto	41% lopend 18% fiets 16% OV 24% auto	52% lopend 15% fiets 11% OV 22% auto	87% lopend 6% fiets 2% OV 4% auto	51% lopend 19% fiets 20% OV 9% auto	73% lopend 9% fiets 11% OV 6% auto	46% lopend 17% fiets 3% OV 35% auto
Reistijd Station Utrecht Reistijd Station A'dam	36 min. 18 min.	25 min. 27 min.	26 min. 30 min.	22 min. 34 min.	15 min. 22 min.	12 min. 34 min.	11 min. 37 min.
Auto**							
Parkeergelegenheid	P+R station Weesp 374 pp	P+R Slochterlaan 130 pp (betaald)	P+R Bussum-Zuid 420 pp	Geen***	Q-park Wandelpad 85 pp Q-park Markt 320 pp (betaald)	Geen	P+R >150 pp
Reistijd Station Utrecht Reistijd Station A'dam	35 min. 22 min.	30 min. 30 min.	30 min. 30 min.	30 min. 30 min.	25 min. 35 min.	20 min. 35 min.	20 min. 38 min.
Fiets							
Parkeergelegenheid	On- en bewaakt OV-fiets	Onbewaakt OV-fiets	Onbewaakt en fietskluis OV-fiets	Onbewaakt	On- en bewaakt OV-fiets	Bewaakt (selfservice) OV-fiets	Onbewaakt OV-fiets
Verzorgingsgebied							
Invloedsgebied - inwoners - huishoudens - arbeidsplaatsen	19.812 9.288 8.525	50.944 22.023 15.093	44.801 19.940 13.385	56.347 27.061 29.802	73.018 34.600 40.007	67.721 31.928 32.948	n.b.
Ontwikkelingen	4.326 woningen	461 woningen	232 woningen	840 woningen	1.137 woningen	1.458 woningen	n.b.

* reisaandeel tussen de periodes (06:00-08:00, 16:00-18:00 en buiten de spitsperiodes) op een gemiddelde werkdag

** de reistijd van de auto is significant hoger tijdens de spits, dit is niet meegenomen in deze reistijden

*** In de P+R studie van de Schiphol corridor van MRA wordt de capaciteit van de bedrijven rondom Media- en Sportpark wel meegeteld als P+R capaciteit.

HOV-traject 't Gooi

De hoogwaardige busverbinding (ook wel HOV-traject) tussen Hilversum en Amsterdam via Huizen voorziet met name in het invloedsgebied van Huizen. De route van het HOV-traject gaat van Hilversum centraal richting de A27, in noordelijke richting ontsluit het door Huizen, richting Crailo via de A1 naar Amsterdam. Tussen deze punten doet het naast haltes in Huizen voornamelijk de P+R terreinen langs de snelwegen aan.

Het HOV traject vormt een goed alternatief voor de treinverbinding zoals hiervoor beschreven, wat niet betekent dat Huizen niet opteert voor toekomstige aansluiting op het spoor.

In tabel 3 zijn de beschikbare gegevens van deze overige knooppunten opgenomen. Hieruit is onderstaande analyse voortgekomen.

Huizen

Met circa 41.000 inwoners en circa 13.000 arbeidsplaatsen (bron: CBS) in de gemeente Huizen is dit een groot gebied wat in de Gooi en Vechtstreek op relatief grote afstand van de treinstations is gelegen. Met het HOV-traject wordt hier echter een goede invulling op maat voor gegeven. Niet alle inwoners en arbeidsplaatsen zullen binnen deze 10 minuten fietsafstand of een straal van 1.200 meter van het HOV-traject zijn gelegen. Vrijwel alle inwoners wonen (straks) binnen fietsafstand van een R-net halte. Het traject beslaat in ieder geval een groot deel van deze inwoners en arbeidsplaatsen doordat het tussen de A27 en A1 de kern van Huizen en Crailo aandoet. Met in de spits iedere 8 tot 10 minuten een busverbinding in beide richtingen kunnen veel reizigers worden vervoerd op dit traject.

Met de auto geldt vanuit Huizen (busstation) een reistijd van circa 30 minuten naar Amsterdam Amstelstation, via het HOV-traject wordt het circa 40 minuten reizen naar het Amsterdam Amstelstation. Voor gebruikers die relatief kort op deze afstanden werken, wonen of op een andere manier verblijven, geldt dat deze OV-verbinding een goed alternatief biedt ten opzichte van de auto. Dit geldt nog sterker bij drukte in het verkeer op de snelwegen, tijdens de reguliere ochtend- en avondspits. De bus kan

daarbij deels gebruik maken van een aparte rijstrook (vluchtstrook) op de snelwegen, waarbij de file deels wordt vermeden. Met Rijkswaterstaat lopen plannen dit op meerdere delen van het traject mogelijk te maken, als vluchtstrook of aparte busbaan.

Dezelfde reistijden gelden voor de verbinding Huizen – Hilversum. Daar komt bij dat het traject bij Hilversum nog wordt ingekort op korte termijn, waarbij het station Hilversum Sportpark wordt overgeslagen.

Overige

Het invloedsgebied van het HOV-traject voorziet vanaf de haltes bij de A27 tot in Laren en Blaricum, waar het halteert bij Blaricum carpoolplaats. Vanaf deze haltes zijn korte verbindingen met Hilversum en Huizen aanwezig. Er komt ook een P&R Eemnes aan de A27 die met de R-net straks zowel Eemnes als Laren ontsluit. Na Huizen volgt vervolgens Crailo, wat met name een deel van de arbeidsplaatsen van de gemeente Huizen voorziet. Crailo is daarbij ook op relatief acceptabele afstand (10-15 minuten fietsen) gelegen van Blaricum, Laren en station Bussum-Zuid. Deze locaties hebben hierdoor meerdere mogelijkheden, afhankelijk wat de bestemming voor de reis is. Bij Crailo wordt vervolgens via de A1 nog gehalteerd ter hoogte van P+R Gooimeer, P+R Muiden en Muiden Maxisweg alvorens het via Diemen richting Amsterdam Amstelhoek ontsluit. Deze P+R terreinen beslaan daarmee onder meer Muiden en Naarden als invloedsgebied.

De haltes nabij de P+R terreinen Muiden en Gooimeer concurreren daarbij goed met de auto in verbinding met Amsterdam Amstel. Bij deze haltes is ook parkeercapaciteit aanwezig. Vanaf de overige P+R-/ carpoolterreinen is de reistijd met het OV erg lang, vooral vanaf Crailo. Huizen concurreert daarbij redelijk naar zowel Amsterdam Amstel als Hilversum centraal. De P+R terreinen zijn verder niet geschikt om te concurreren met de reis naar Hilversum (behoudens carpool Blaricum-Huizen A27). Vanuit Huizen kan het OV ook aantrekkelijk zijn bij drukte op het wegennet, daar het deels gebruik kan maken van de vluchtstrook ten opzichte van de auto. Met Amsterdam Amstel en Hilversum centraal biedt het begin- en eindstation van dit traject tevens een goed aanbod van overstappunten.

Tabel 3 Overzicht gegevens van de overige knooppunten

Overige knooppunten	P+R Muiden	Muiden Maxisweg	P+R Gooimeer A1	Carpool Blaricum A1 (Crailo)	Corridor Huizen (Huizen busstation)
Eigenschappen					
Parkeercapaciteit	Ca. 175	Ca. 150	Ca. 100	Ca. 60	Nvt*
<u>Openbaar vervoer</u>					
Reistijd Station Hilversum	50 min.	50 min.	45 min.	40 min.	30 min.
Reistijd Station A'dam Amstel	15 min.	15 min.	25 min.	30 min.	40 min.
<u>Auto</u>					
Reistijd Station Hilversum	20 min.	20 min.	15 min.	10 min.	20 min.
Reistijd Station A'dam Amstel	15 min.	15 min.	25 min.	20 min.	25 min.

* ca. 25 parkeerplaatsen bij Carpool Blaricum-Huizen A27

De sterkten en zwakten leiden per locatie tot de volgende bevindingen:

- Weesp
 - o Wikkelt ondanks het kleine invloedsgebied per dag veel reizigers af
 - o Vooral een overstapstation
 - o De bereikbaarheid is zowel per fiets als auto goed
 - o Vooral het autoparkeren biedt veel capaciteit maar ervaart ook een hoge bezetting, meer capaciteit kan meer reizigers trekken
- Naarden-Bussum
 - o Redelijk centraal gelegen in stedelijk gebied
 - o Trekt voor de Gooi en Vechtstreek ook veel recreatieve reizigers aan
 - o Bereikbaarheid voor de fiets is goed, de stallingen zijn echter overbezet
 - o Het autoparkeren heeft nog restcapaciteit
- Bussum-Zuid
 - o Goed bereikbaar voor zowel auto als fiets
 - o Veel capaciteit voor de auto, ook een hoge parkeerdruk
 - o Veel foutgeparkeerde fietsen door overbezetting
 - o Het invloedsgebied en het aantal reizigers is in vergelijking met de overige stations niet heel groot
 - o Door het relatief lage reizigersaantal kan er sprake zijn van meer restcapaciteit (extra reizigers capaciteit) dan bij de andere stations
- Hilversum Media Park
 - o Geen eigen parkeercapaciteit auto, fietsbezetting niet hoog
 - o Veel arbeidsplaatsen
 - o Het invloedsgebied en het aantal reizigers is in vergelijking met de overige stations niet heel groot
 - o Door het relatief lage reizigersaantal kan er sprake zijn van meer restcapaciteit dan bij de andere stations
- Hilversum (centraal)
 - o Veel treinen in relatief veel richtingen
 - o Matig bereikbaar met de auto, goed bereikbaar met de fiets
 - o Door Intercity's snelle verbindingen richting Amsterdam, Schiphol en Amersfoort
 - o Zowel parkeercapaciteit voor auto als fiets, veel foutgeparkeerde fietsen
 - o Groot invloedsgebied, zowel inwoners als arbeidsplaatsen
- Hilversum Sportpark
 - o Goed bereikbaar voor zowel auto als fiets, korte verbinding met de A27
 - o Geen parkeercapaciteit auto, fietsenstalling overbezet
 - o Verkeersveiligheid is ondermaats, mede door gelijkvloerse oversteek van en naar de perrons
- Hollandsche Rading
 - o Goed bereikbaar als landelijk overstappunt voor de auto en fiets;
 - o Goede verbinding met Utrecht, matig met Amsterdam
 - o Het invloedsgebied en daarmee het aantal reizigers is klein, dit kan kansen bieden
- Corridor Huizen
 - o Goed alternatief voor het ontbreken van de trein
 - o Hoge busfrequentie en goede concurrentie reistijd auto
- Overige knooppunten
 - o P+R Muiden heeft met Weesp, Muiden en de Bloemendalerpolder een relatief groot invloedsgebied
 - o De overige P+R terreinen (carpoolplaatsen) hebben een relatief klein invloedsgebied, dan wel concurrentie van de trein. Vooral de overstap vanuit de auto, ligging aan de snelweg, is een sterk punt

Op de volgende pagina (tabel 4) zijn de sterkten en zwakten van de OV-knooppunten schematisch weergegeven.

Tabel 4 Sterkten en Zwakten per OV-knooppunt

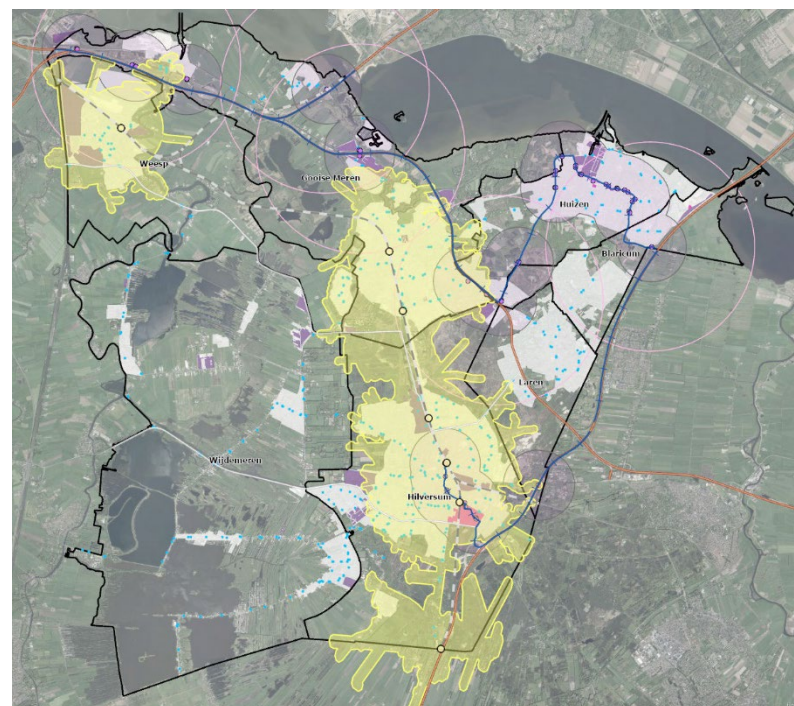
Treinstations	Weesp	Naarden-Bussum	Bussum-Zuid	Hilversum Media Park	Hilversum (centraal)	Hilversum Sportpark	Hollandsche Rading
Bereikbaarheid							
- Auto	+	+/-	+	+	-	++	+
- Fiets	++	++	+	++	++	+	+/-
- Fietsveiligheid	+/-	+/-	+	+	+	-	-
Concurrentie trein (+) vs auto (-)							
- A'dam	+	+	+	-	++	+/-	+/-
- Utrecht	+/-	+/-	+/-	+	++	+	+
Parkeergelegenheid							
- Auto	++	+	++	--	++	--	+
Restcapaciteit parkeren							
- Auto	--	+	--	--	--	--	-
- Fiets	--	--	--	+	-		+/-
Reizigers per dag	+	+	+	-	++	+/-	--
Invloedsgebied							
- Inwoners	-	+/-	+/-	+/-	+	+	-
- Arbeidsplaatsen	+/-	-	-	+	+	+/-	-

5 Conclusie

Mobiliteit heeft een grote impact op de leefomgeving en de regionale ambities, waaronder de verstedelijking. Veel autoverplaatsingen vinden plaats via de provinciale wegen of Rijkswegen. Mobiliteit gaat daarom ook over de gemeentegrenzen heen. Ook openbaar vervoer is een landelijk systeem waarbij net als in het wegennet gemeenten afhankelijk zijn van afstemming en investeringen van provincies en het Rijk. Het mobiliteitssysteem werkt daarin altijd in een netwerk, wat betekent dat de zwakste schakel de capaciteit van een gebied of traject bepaalt.

In de huidige situatie heeft het OV-netwerk, met daarin het beoogde HOV 't Gooi (R-net)-traject, een goede dekking over de stedelijke gebieden maar ook deels buiten deze stedelijke gebieden. In figuur 5 is de kaart opgenomen (gelijk aan figuur 4) met daarin de bereikbaarheid van de fiets vanaf de OV-knooppunten (groen) en rond het HOV-traject (blauw).

Hieruit blijkt dat de stedelijke gebieden met een treinstation, een groot deel van Huijzen en de overige invloedsgebieden bij het HOV-traject goed bereikbaar zijn met het OV. Laren en Blaricum hebben meerdere opties, maar zijn wel wat verder gelegen van de knooppunten. Het optimaliseren van het fietsnetwerk biedt hierin ook kansen, waardoor de contouren rondom de knooppunten groter worden.



Figuur 5 Invloedsgebieden hoogwaardig OV irt bestaand stedelijk gebied

Voor een robuust netwerk moeten de bedreigingen worden aangepakt en de kansen worden benut. Hieronder zijn de belangrijkste bevindingen in de Gooi en Vechtstreek weergegeven met betrekking tot de knooppunten. In bijlage 2 zijn de kansen en bedreigingen per knooppunt in een tabel opgenomen.

In het algemeen zijn de bevindingen dat:

Bereikbaarheid

- er een hoge bezetting op de parkeerterreinen voor auto's en in de fietsenstallingen heerst;
- de invloedsgebieden van de OV-stations, vooral binnen de fietscontouren, goed concurreren met de auto;
- ook in het stedelijk gebied in de gemeente Huizen het OV goed kan concurreren met de auto;
 - o met een eigen busbaan of gebruik van vluchtstrook wordt de concurrentie verder versterkt;
- Laren en Blaricum buiten de contouren vallen, dit kan beter worden benut door bijvoorbeeld verbetering van het fietsnetwerk (en de realisatie van de P+R Eemnes);

Locatie knooppunt

- de OV-knooppunten een eigen karakter hebben met een bepaalde doelgroep van reizigers;
- naast Hilversum (met een groot invloedsgebied) geen ander knooppunt een dergelijk invloedsgebied heeft;
- op bepaalde tijden (zoals na 20:00 uur) de frequentie op kleinere OV-stations lager is. Hierdoor is ook de aantrekkelijkheid en (reis)beleving minder;
- de zwakste schakel het succes bepaalt, in (relatief) kleinere stations moet worden geïnvesteerd (scheve investeringen), zoals Hilversum Sportpark;

- Huizen zal worden bedient door middel van het R-net, een treinverbinding is nog niet realistisch op korte en middellange termijn;
- vooral de overige knooppunten meer als 'knooppunt' moeten worden versterkt: voorzieningen toevoegen, beleving creëren;

Sturing vanuit beleid

- ook vanuit de werkgevers moet worden gestuurd op mobiliteitsmanagement: het gebruik van OV en fiets / alternatieven van de auto;
- de auto bij de knooppunten aan rand stedelijk gebied moet worden gefaciliteerd, de fiets meer sterk stedelijk;
- parkeercapaciteit en parkeerbeleid moeten zijn afgestemd op de gebruiksruimte;

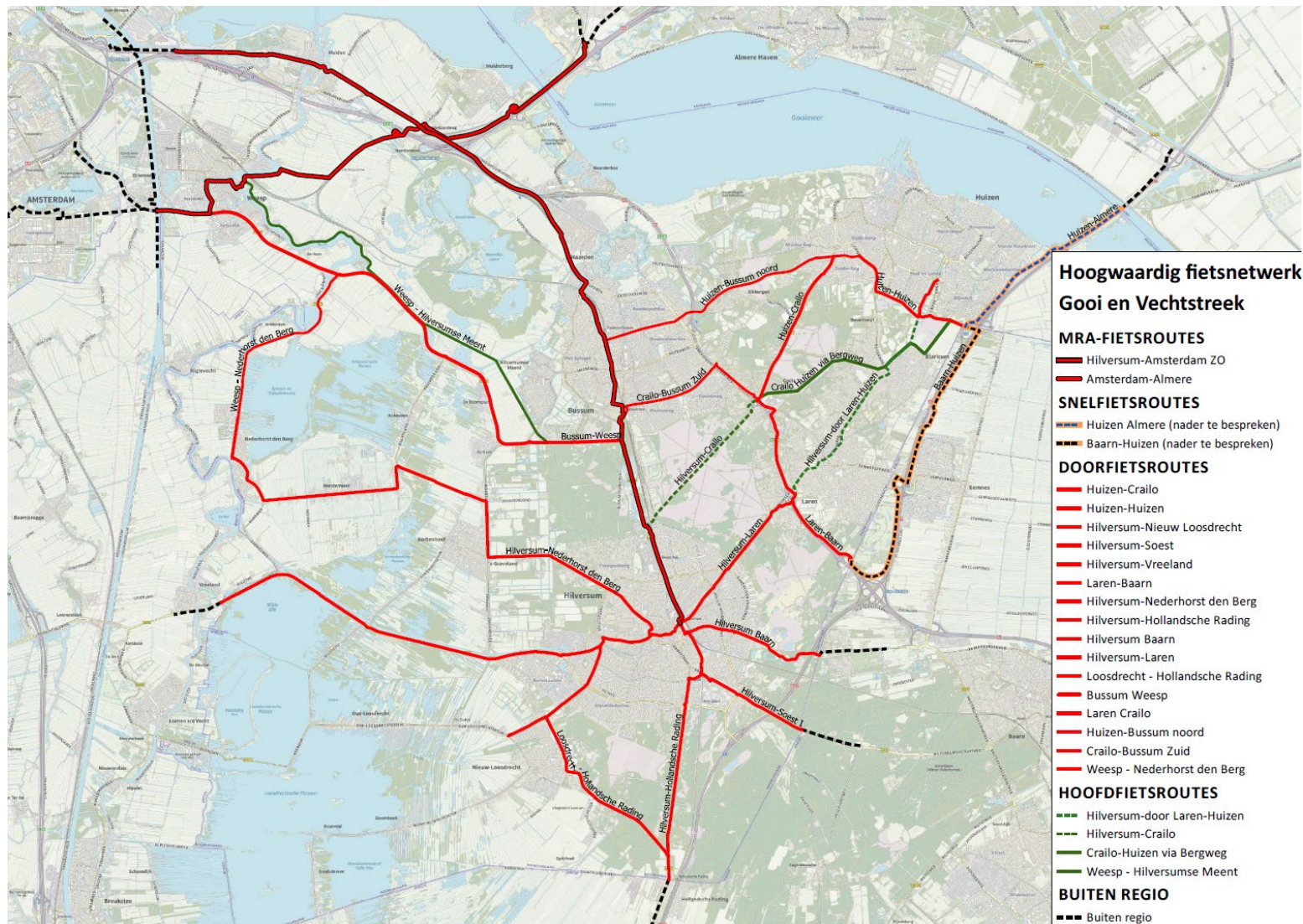
Tot slot

Magneten: integrale benadering in de volgende fase

In het MIRT zijn magneten bestempeld als locaties met hoge dichtheden van inwoners-, arbeids- en leerlingenplaatsen. Per magneet zijn de indicatoren: OV-potentie, het OV-aandeel en de OV-netwerkkwaliteit. De drie indicatoren kunnen tegen elkaar afgezet worden om mogelijke knelpunten in het OV-netwerk inzichtelijk te maken. De kwaliteit van het netwerk aansluit bij de theoretische hoeveelheid mensen die gebruik zullen maken van het openbaar vervoer. Een hogere OV-productie in vergelijking met de netwerkkwaliteit betekent dat er in verhouding te weinig openbaar vervoer voorhanden is ten opzichte van de te verwachten hoeveelheid reizigers. In de scope van voorliggend onderzoek zijn daarin met name de capaciteit van de stations Weesp en Hilversum Sportpark niet robuust genoeg voor de toekomstige reizigerspotentie.

De bevindingen en conclusies dienen daarbij als input voor de volgende (integrale) fase.

Bijlage 1 Overzicht fietsroutes G&V



Bijlage 2 Perspectieven per knooppunt

Perspectieven per OV-knooppunt							
Treinstations	Weesp	Naarden-Bussum	Bussum-Zuid	Hilversum Media Park	Hilversum (centraal)	Hilversum Sportpark	Hollandsche Rading
Sterkte	Verbindingen A'dam	Groot station (capaciteit)	Parkeergelegenheid (overstappunt)	Bereikbaarheid en werklocaties	Verbinding A'dam via IC	Bereikbaarheid snelweg A27	Landelijk overstappunt
Zwakte			Klein station	Geen parkeerterrein	Maar 20% Utrecht (alleen sprinters)	Verouderd station	Matige verbinding A'dam
Kans	Uitbreiding woon- en werklocaties	Beter bedienen woon-werk-verkeer	Uitbreiden auto- en fietsparkeren	Groter reizigerspotentieel (werklocaties en Laren)	IC naar Utrecht	Parkeerterrein realiseren	Uitbreiden auto- en fietsparkeren
Bedreiging	Concurrentie auto			Concurrentie auto			Weinig treinen
Perspectieven per OV-knooppunt							
Overige knooppunten		P+R Muiden	P+R Gooimeer A1		Carpool Blaricum A1 (Crailo)	Corridor Huizen	
Sterkte		Invloedsgebied Muiden e.o.	Goede verbinding voor een klein invloedsgebied		Centraal gelegen tussen meerdere knooppunten	Hoogwaardige busverbinding	
Zwakte			Klein invloedsgebied		Geen korte/snelle OV-verbindingen	Afhankelijk van drukte op wegennet	
Kans		Benutten ontwikkelingen in invloedsgebied	Benutten bedrijvigheid en recreatief gebruik Naarden		Invloedsgebied Laren.	Scheiden van verkeer met aparte stroken	
Bedreiging	Overal net te ver van gelegen						