

Hubstrategie Gooicorridor

Van Gooicorridor naar 'Gooinetwerk': Samen werken aan een netwerk van mobiliteitshubs

*Tussenrapportage
mei 2024*

Regio Gooi en Vechtstreek
Regio Amersfoort
Provincie Noord-Holland
Provincie Utrecht

UUM | Unlimited Urban Management
i.s.m.
Radboud Universiteit
Universiteit Twente



Hubstrategie: mobiliteitshubs in de Gooicorridor

Deze rapportage gaat over mobiliteitshubs in de Gooicorridor: regio's Gooi en Vechtstreek en Amersfoort met delen van de regio's Amsterdam en Utrecht. Het is een open uitnodiging aan alle partijen in en rond de Gooicorridor om samen te werken aan het ontwikkelen van mobiliteitshubs. De regio's Gooi en Vechtstreek en Amersfoort en de provincies Noord-Holland en Utrecht pakken samen die uitdaging aan. In deze rapportage schetsen we onze gezamenlijke visie en doelen en komen we tot een selectie van kansrijke mobiliteitshubs.

Dit zijn onze voorlopige conclusies:

1.

Een samenhangend netwerk van mobiliteitshubs – het 'Gooinetwerk'

Hubs functioneren alleen goed in een netwerk. Een enkele hub is géén hub. We ontwikkelen een regionaal netwerk van complementaire hubs en verbindingen – van Gooicorridor naar 'Gooinetwerk'. Dit vraagt om een helder beeld van typen en functies van hubs. In deze Hubstrategie komen we tot een netwerk van 26 kansrijke hubs, met 13 prioritaire hubs.

Mobiliteitshubs stevig koppelen aan maatschappelijke doelen

Mobiliteitshubs zijn een middel, en geen doel op zichzelf. Mobiliteitshubs faciliteren ons reisgedrag voor wonen, werken, recreëren en leven. Het ontwikkelen van hubs biedt kansen voor regionale doelen in mobiliteit (congestie verminderen, multimodaal reizen). Hubs zijn ook een middel voor de mobiliteitstransitie: duurzaam ontsluiten van (nieuwe) woongebieden, werklocaties, voorzieningen en ontlasten van recreatiegebieden in de Gooicorridor.

2.

3.

Werken aan sociaal inclusieve hubs vanuit de behoeften

Mobiliteitshubs functioneren bij de gratie van de mobiliteitsbehoeften van hun doelgroep. Zo kunnen corridorhubs voorzien in de vervoersvraag van werknemers en bezoekers, terwijl wijkhubs vooral voorzien in behoeften van bewoners. De sociaal-maatschappelijke functie verdient meer aandacht, gericht op verblijf en ontmoeting. En hubs moeten vindbaar en (digitaal) toegankelijk zijn voor ouderen, andersvaliden en minder draagkrachtige groepen.

Hubs kunnen niet zonder voorwaardenscheppend beleid

Mobiliteitshubs kunnen niet 'als vanzelf' succesvol functioneren zolang de auto overal ruim baan krijgt en in de haarvaten van de stad en natuurgebieden kan doordringen. Het is zaak om de condities te verbeteren. Enerzijds op de hub zelf met een passend mobiliteitsaanbod en voorzieningen: sociaal veilig, gemakkelijk en comfortabel. Anderzijds zijn verbeteringen van het netwerk nodig door Hoogwaardig Openbaar vervoer en goede (door)fietsroutes.

4.

5.

Een adequate governance en regie op hubs is noodzakelijk

Het samenbrengen van vraag en aanbod – en daarmee het goed functioneren van hubs is niet alleen een zaak van de markt. Aanleg, exploitatie en beheer van hubs vragen om een heldere governance tussen overheid en markt, en tussen overheden onderling. In de praktijk dreigt wildgroei van vastgoedpartijen en mobiliteitsaanbieders. Hubontwikkeling vraagt om ontwikkelkaders en regie op complementariteit, betaalbaarheid en fasering van hubs.

Samen werken aan mobiliteitshubs!

Mobiliteitshubs: is het de laatste mode in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid? Voor de een zijn mobiliteitshubs hét medicijn voor alle mobiliteitskwalen, voor de ander lijkt het oude wijn in nieuwe zakken. Door de druk op ruimte en beschikbare infrastructuur, de aandacht voor brede welvaart én de groeiende ICT- en deelmogelijkheden, lijken mobiliteitshubs niet meer weg te denken in de regionale ontwikkeling.

De regio's Gooi en Vechtstreek en Amersfoort en de provincies Noord-Holland en Utrecht slaan de handen ineen - tezamen met NS en ProRail - om serieus werk te maken van het ontwikkelen van mobiliteitshubs in en rond de Gooicorridor. Dit is ingegeven door de groeiopgave. Zo worden bijvoorbeeld in de regio Amersfoort 40.000 woningen en 32.000 arbeidsplaatsen ontwikkeld tot 2040.

Er moet een verschuiving naar lopen, fietsen en OV plaatsvinden aangezien onze wegen nu al overvol zijn, er capaciteitstekorten in het OV zijn en de druk groeit op natuur- en recreatiegebieden binnen de Gooicorridor. Mobiliteitshubs zijn de plek waar deze overstap moet plaatsvinden. Het pauzeren van verschillende Rijksprojecten op snelwegen in deze regio's vergroot deze noodzaak alleen maar. De metropoolregio's Amsterdam (MRA) en Utrecht (MRU) en de provincie Noord-Holland hebben al studies gedaan naar mobiliteitshubs. Maar de Gooicorridor ligt hier altijd aan de rand: het ietwat diffuse restgebied vanuit het perspectief van de grote steden.

Mede hierdoor ontstaat onze behoefte aan een eigen 'Hubstrategie Gooicorridor': een heldere strategie voor het ontwikkelen van mobiliteitshubs voor het gehele (tussen)gebied tussen Amsterdam, Utrecht en Amersfoort. Hierbinnen willen we de juiste balans vinden tussen lokale en regionale belangen, behoeften voor opvang van reizigers en ketenmobiliteit versus het beleid van de omringende grote steden voor het weren van auto's uit hun centra.

Ons toekomstbeeld 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 en deelmobiliteit aantrekkelijk maken en de unieke natuur- en cultuurwaarden aan de corridor voor iedereen toegankelijk maken.

Deze tussenrapportage is het resultaat van een bijzondere aanpak via drie 'Werkplaatsen' waarin de regionale partijen samen met gemeenten, NS en ProRail actief hebben gewerkt aan het ontwikkelen van de 'Hubstrategie Gooicorridor'. We nodigen u van harte uit om mee te doen en te reageren op de eerste uitwerkingen. Wij zijn benieuwd naar uw reactie!

Vastgesteld door Bestuurlijk Overleg Gooicorridor 18 april 2024, besluit over nadere verkenning van deze hubs in een vervolgfase.

Regio Gooi en Vechtstreek

Regio Amersfoort

Provincie Noord-Holland

Provincie Utrecht



1. Waarom een hubstrategie?

Mobiliteitshubs zijn 'hot en happening'. Allerlei plekken worden omgedoopt tot 'hub' en hiermee worden uiteenlopende overstapplekken aangeduid: treinstations, bushaltes, P+R's, transferia, carpoolplekken, wijkhubs, deelautoclusters, oplaadplekken en meer. Maar wat is dat eigenlijk, zo'n mobiliteitshub? en waarom een 'hubstrategie'?

Definitie:

Mobiliteitshubs...

- zijn schakels in het mobiliteitsnetwerk die een overstap faciliteren
- vormen een concentratiepunt van ruimtelijke ontwikkelingen
- zijn een middel in de transitie naar duurzame en actieve mobiliteit
- bieden meer dan mobiliteit - dragen bij aan sociale en economische ontplooiing



Functies: een hub is meer dan een overstapplek



MOBILITEIT

Hubs bieden een gemakkelijke en comfortabele overstap tussen verschillende modaliteiten doordat allerlei verbindingen hier samenkomen.



DIGITALISERING

Hubs bieden deelmobiliteit aan als dienst via een digitaal MaaS-platform (Mobility as a Service). Het aanbod van mobiliteit verschilt per hub.



ELEKTRIFICATIE

Hubs stimuleren het gebruik van elektrische mobiliteit. Hubs hebben oplaadpunten voor elektrische vervoersmiddelen zoals auto's en fietsen.



PARTICIPATIE

Ontwikkeling van hubs gebeurt in samenspraak met gebruikers: inwoners, werknemers en bezoekers. Zo krijgt elke hub een gerichte invulling.



RUIMTE

Hubs integreren in netwerken van de stad: fysiek, digitaal en sociaal. Als een concentratiepunt voor ontwikkeling met een functie als plek voor ontmoeting.

Wat is een mobiliteitshub?

Het denken in mobiliteitshubs biedt grote kansen, maar niet iedere parkeergarage of OVhalte is een hub. Het begrip vraagt verdere uitwerking en een heldere typologie van soorten hubs. We volgen de definitie van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid: *Mobiliteitshubs zijn fysieke schakels tussen vervoersmodaliteiten die naast hun mobiliteitsfunctie ook als concentratiepunt voor ruimtelijke ontwikkeling kunnen dienen.*

Mobiliteitshubs gaan niet alleen over infrastructuur en mobiliteitsdiensten. Hubs zijn evenzeer verbonden aan ruimtelijke ontwikkeling en moeten in een breder perspectief van de ontwikkeling van stad, kernen en landschap worden geplaatst: hubs als een coherent functionerend mobiliteitssysteem. In deze Hubstrategie maken we de koppeling met wonen, werken, voorzieningen en recreatie en geven we meer aandacht aan de betekenis van hubs voor de gebruiker. We schetsen de betekenis van hubs in ruimtelijke, economische, sociaal-maatschappelijke en in duurzaamheidstermen. We richten ons in deze Hubstrategie primair op de mobiliteit van personen, maar kijken in de uitwerking ook naar de koppeling met goederenvervoer en stadslogistiek.

Urgentie: waarom een hubstrategie voor de Gooicorridor?

Er zijn een aantal maatschappelijke ontwikkelingen die urgentie geven aan het samenwerken aan mobiliteitshubs in de Gooicorridor. Nu is de mobiliteitshub niet het medicijn tegen alle kwalen, maar het werken met hubs kan breed bijdragen aan brede doelstellingen voor het versterken van de ontwikkeling van de Gooicorridor. We zien drie typen urgenties:

Duurzame mobiliteitsgroei

- tegengaan van groeiende verkeersdruk, inspelen op autoluw beleid van de steden
- stimuleren van de mobiliteitstransitie: meer duurzame en actieve vormen van mobiliteit
- bevorderen van inclusiviteit en vervoersgelijkheid, tegengaan van vervoersarmoede

Duurzame verstedelijking

- duurzame ontsluiting en mobiliteitsaanbod in (nieuwe) woonwijken
- betere multimodale bereikbaarheid van onderwijs- en werklocaties
- meer ruimte voor leefkwaliteit en aantrekkelijk wonen, minder autodruk

Duurzame bereikbaarheid van natuur, cultuur en recreatie

- ontlasten van autodruk op recreatiebestemmingen (natuur, attracties en binnensteden)
- vanuit de omgeving (o.a. de steden) binnen 30 minuten bij recreatieve bestemmingen
- onderling verbinden van recreatieve bestemmingen in en om de kernen

Meervoudig kijken naar mobiliteitshubs

Voor de ontwikkeling van mobiliteitshubs in de Gooicorridor pakken we de uitwerking van de hubs vanuit verschillende invalshoeken aan. Er zijn meerdere manieren van kijken. Doel is om meervoudig naar de ontwikkeling van hubs te kijken en diverse inzichten te combineren en te integreren. Met oog voor de lokale en regionale verschillen binnen de Gooicorridor in onder meer de mate van stedelijkheid, doelgroepen en de verschillen in gebruik van het mobiliteitsnetwerk.

2. Doel: visie op hubs in de Gooicorridor

Door de groeiende druk op ruimte en (OV-)infrastructuur, het streven naar brede welvaart én de kansen van de ICT- en communicatietechnologie is het zaak om serieus werk te maken van mobiliteitshubs. Ons doel: een goed werkend netwerk van mobiliteitshubs in en rond de Gooicorridor, verbonden met de metropoolregio's Amsterdam en Utrecht.

Doelen voor hubontwikkeling



Mobiliteitshubs:
middel tot sterke concentratie van woningen in de buurt van trein- en busstations



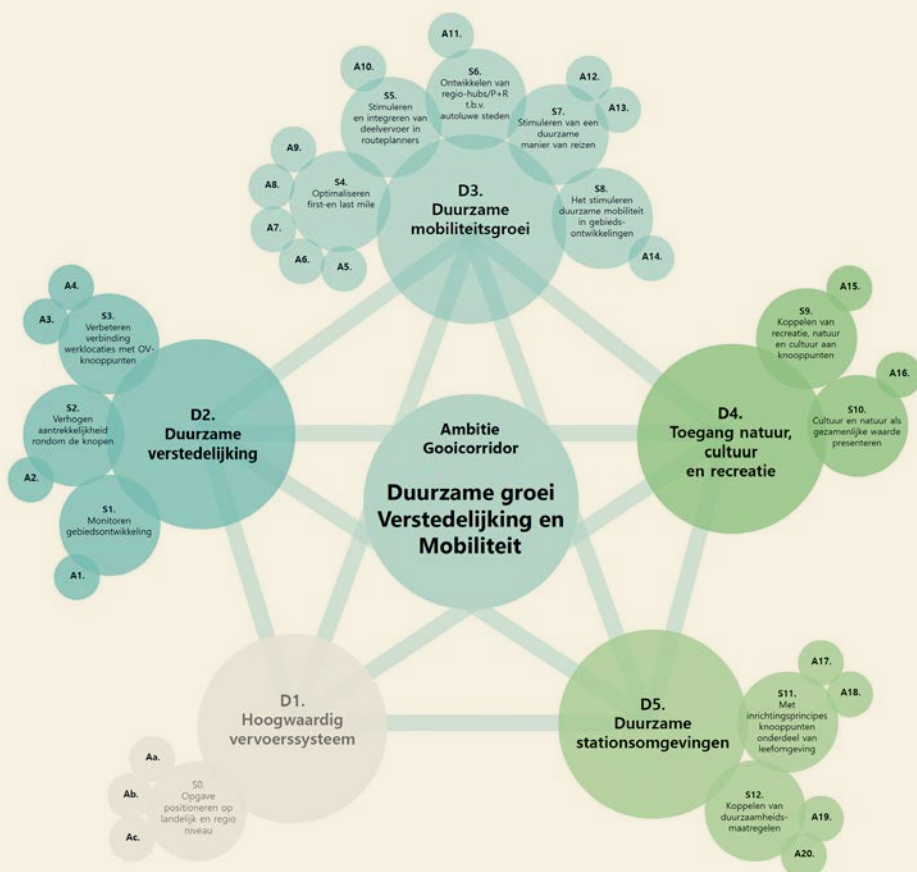
Mobiliteitshubs:
middel voor het opvangen van meer recreanten in en om recreatieve hotspots



Mobiliteitshubs:
middel om stedelijke voorzieningen bereikbaar te maken in auto-luwe binnensteden



Mobiliteitshubs:
middel om diverse groepen toegang te geven tot betaalbaar collectief (deel)vervoer



Doelstellingen en ambities (uit: 'Regionaal Actieprogramma Recreatie, Duurzaamheid en Ketenmobiliteit' 2021)

Doel: een samenhangende visie op hubs voor de Gooicorridor

Met de Hubstrategie ontwikkelen we een samenhangende visie op mobiliteitshubs voor de Gooicorridor. Ambitieuw maar realistisch, en binnen de context van de bestaande OV-knooppunten en ontwikkelingen in de regio's en individuele gemeenten. We bouwen voort op de Hubstrategie van de provincie Noord-Holland en knooppuntverkenningen van de provincie Utrecht en de beide regio's (o.a. U Ned Programmalijn Corridorhubs). We verrijken de strategie door de gebruiker en de vraagkant meer centraal te stellen. Er is veel aandacht voor de fysieke aanleg en aanbod van mobiliteit en diensten op hubs, maar veel minder voor de sociale dimensie: welke doelgroepen maken (potentieel) gebruik van hubs? wat zijn hun wensen en behoeften?

Integratie van hubs: fysiek, digitaal en sociaal

Mobiliteitshubs zijn een middel en geen doel op zichzelf. We stellen derhalve het vraagstuk van 'integratie' centraal: hubs staan niet op zichzelf, maar zijn schakels in netwerken; fysiek, digitaal en sociaal. Het gaat hierbij om de koppeling van netwerken en hublocaties [fysieke integratie] met smart mobility, de digitalisering en elektrificatie [digitale integratie] en de bijdrage die hubs kunnen leveren aan sociaal-maatschappelijke opgaven [sociale integratie]. Ten eerste voor het duurzaam bereikbaar houden van (de kernen in) de Gooicorridor, maar ook de bijdrage die hubs leveren aan andere maatschappelijke opgaven in de Gooicorridor: woningbouw, energietransitie, klimaatopgave, gezondheid, ontmoeting en sociale inclusie. Dit vraagt om specifiek maatwerk voor lokale situaties in de verschillende gemeenten.

Voor de hubstrategie van de Gooicorridor stellen we vier manieren van benaderen voor:

- **Fysieke integratie:** koppelen van hubs in samenhangende infrastructuurnetwerken op verschillende schaalniveaus
- **Digitale integratie:** toepassing van slimme digitale systemen en (digitale) toegankelijkheid voor gebruikers
- **Sociale integratie:** de mens (reiziger, gebruiker) en de mobiliteitsbehoeften centraal stellen in de mobiliteitsaanbod en voorzieningen van hubs
- **Governance:** perspectief op rollen, bevoegdheden, samenwerking binnen de Gooicorridor met oog voor arrangementen, instrumentarium en financiering.

Uitwerking van het Actieprogramma Gooicorridor

We sluiten aan op twee acties uit het Actieprogramma Gooicorridor:

- **A9 – Park + Bike locaties** benoemen en realiseren op strategische plekken van de Gooicorridor en HOV-halten t.o.v. regionale kernen (of gehele regio); optimaliseren van de 'first and last mile';
- **A11 – Verdiepend onderzoek** naar mogelijke locaties en potenties van hubs c.q. uitbreiding P+R, ook als input voor andere studies en andere regio's om daadkrachtig te kunnen reageren op het autoluwe beleid van Utrecht en Amsterdam.

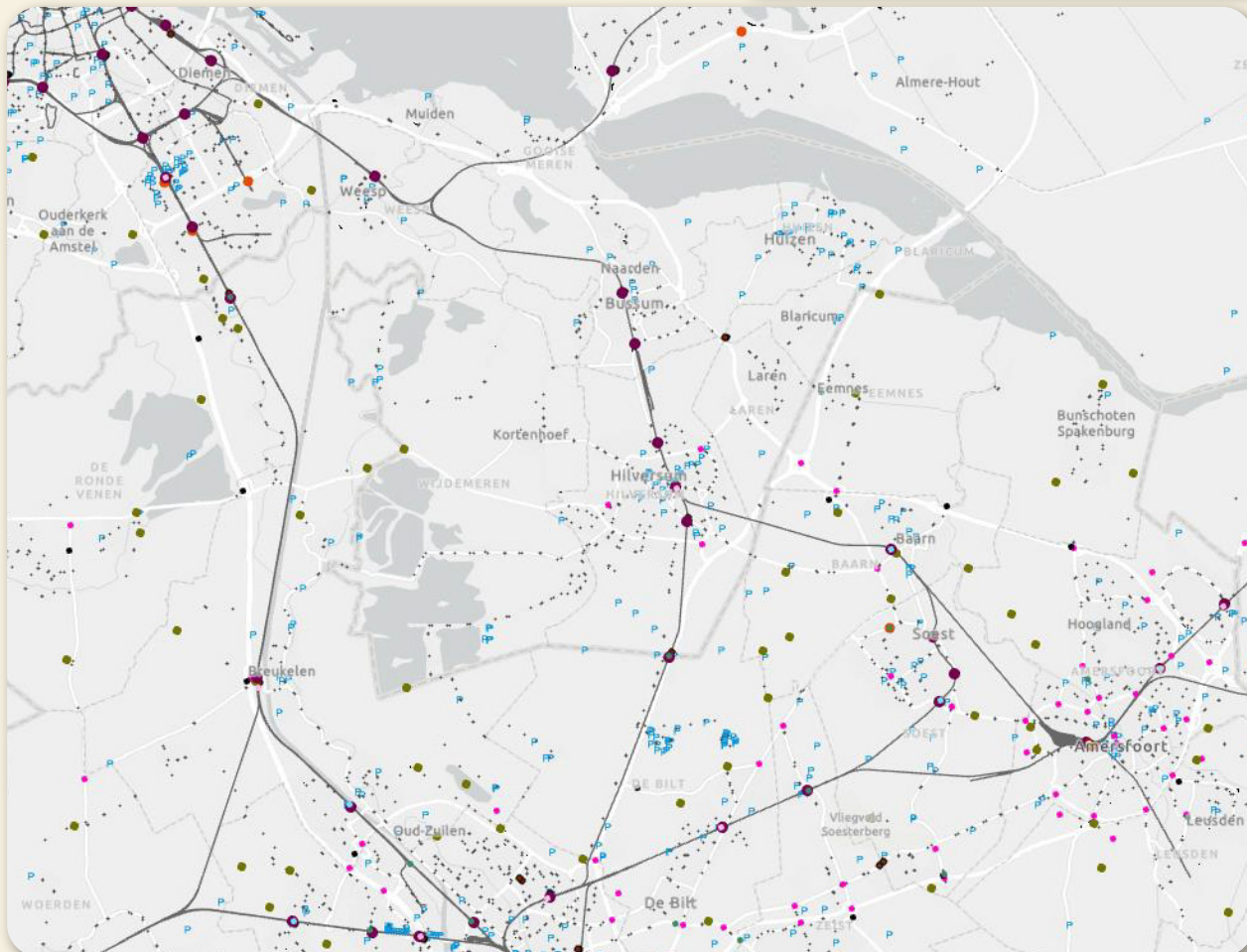
3. Visie: van Gooicorridor naar 'Gooinetwerk'

Mobiliteitshubs veranderen het toekomstperspectief op de Gooicorridor. We fixeren ons niet op de infrastructurele 'corridor' maar op de ontwikkeling van een samenhangend netwerk van mobiliteitshubs. Een samenhangend netwerk dat niet alleen woon-, werk- en recreatiegebieden in de regio ontsluit maar ook de multimodale bereikbaarheid van en naar Amsterdam, Utrecht en Amersfoort verbetert.

Gooicorridor:



150 + Bestaande overstapplekken in de regio:



Kern: naar een samenhangend 'Gooinetwerk'

Onze hubstrategie richt zich op de onderlinge samenhang tussen mobiliteitshubs op verschillende schaalniveaus. Inzet is om te komen tot een coherent functionerend netwerk van hubs. Een netwerk van hubs die onderling goed verbonden zijn en complementair aan elkaar functioneren: je reist gemakkelijk van de ene hub naar de andere hub. Hubs zijn dé belangrijke schakels in het regionale mobiliteitssysteem. Dit systeem bestaat uit:

1. (Boven)regionaal niveau:

mobiliteitshubs die op (inter)nationaal niveau functioneren die verbonden zijn aan de Gooicorridor. Zoals Amersfoort, Utrecht CS en Amsterdam CS. Dit zijn belangrijke bestemmingen in de relatie tot de hubs binnen de Gooicorridor.

2. Regionaal niveau:

het gaat hier om de interne samenhang tussen de hubs binnen de Gooicorridor. Onder meer met regiohubs aan de randen van steden of recreatieve hubs als 'buitenpoort' en Toeristische Overstapplaatsen (TOP's). We werken hiervoor met de typologie uit de Hubstrategie van de provincie Noord-Holland en ministerie van IenW.

3. Kernenniveau:

kansen voor bestaande en nieuwe mobiliteitshubs in (dorps)kernen en steden binnen de Gooicorridor die een belangrijke functie kunnen vervullen in het stedelijk en regionaal weefsel en bijdragen aan een kwaliteitsimpuls op de plek.

Meerwaarde: hubs koppelen aan maatschappelijke opgaven

Op elk van de genoemde schaalniveaus is de vraag hoe we de koppeling maken tussen de mobiliteitshubs en andere domeinen die relevant zijn voor de ontwikkeling van de Gooicorridor. Zo zien we belangrijke relaties met de nieuwe verstedelijkingsopgaven en zien we ook economische opgaven van de (binnen)steden, recreatie en cultuur die ondersteund worden door mobiliteitshubs. Daarnaast spelen hubs een rol in de energietransitie en in de klimaatopgave, vergroening van straten en wijken met minder parkeerruimte voor auto's. Bovendien kunnen hubs ook de sociale ontmoeting en inclusie in de wijken ondersteunen als 'huiskamers' van de wijk voor verblijf en ontmoeting.

Basisvragen voor een goed functionerend hubsnetwerk in de Gooicorridor:

1. Potenties: *welke hubs zijn het meest kansrijk?*

- Hubs op de drukste plekken, met de meeste inwoners en regionale reizigers
- Hubs met meervoudig doelbereik, die bijdragen aan meerdere regionale doelen

2. Conditie: *wat is er nodig om hubs tot een succes te maken?*

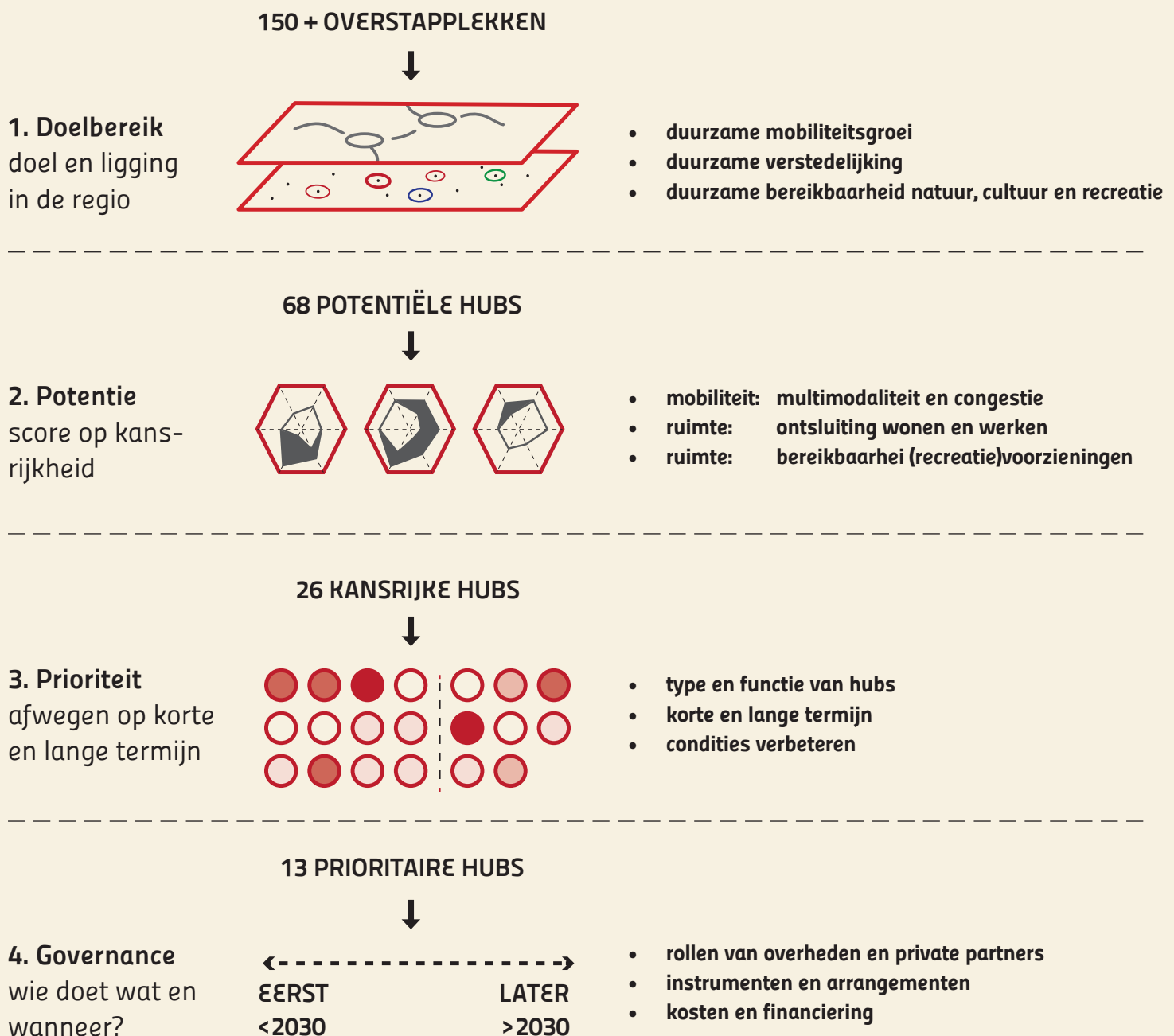
- Vormgeven van een samenhangend netwerk van verschillende typen hubs
- Bevorderen van de condities op en om de hub (verbindingen, voorzieningen, beleid, etc.)

3. Gebruik: *hoe versterken we het gebruik van hubs?*

- Inzet op digitale en sociale kant van hubs (ontmoeting, digitale toegankelijkheid, etc.)
- Aanbod afstemmen op de doelgroep in de omgeving, dit verschilt per hub

4. Afweegkader: kansrijke mobiliteitshubs

We hebben een richtinggevend afweegkader ontwikkeld om de kansrijke mobiliteitshubs in de Gooicorridor in beeld te brengen. Dit afweegkader kan als een 'zeefmethodiek' gehanteerd worden. Meer dan 150 overstapplekken leggen we op deze zeef en in drie stappen komen we tot de belangrijkste hublocaties die samen het 'Gooinetwerk' vormen.



Afweegkader

Het afweegkader biedt een handvat om te komen tot de kansrijke mobiliteitshubs binnen de Gooicorridor. Het kader bestaat uit vier stappen, die als een zeef gehanteerd kunnen worden. Hieronder zetten we de vier stappen op een rijtje, en in de volgende hoofdstukken werken de vier stappen inhoudelijk verder uit. Het overzicht:

Zeef 1: doelbereik en ligging (+150 --> 68 hublocaties)

Met deze eerste zeef worden alle overstapplekken globaal getoetst aan de definitie van een hub en de mate waarin deze als hub bijdragen aan de belangrijkste regionale doelstellingen voor de ontwikkeling van de Gooicorridor: 1) duurzame mobiliteitsgroei, 2) duurzame verstedelijking en 3) duurzame bereikbaarheid van natuur- en recreatiebestemmingen. Deze komen uit het Actieprogramma Gooicorridor.

Zeef 2: potentie en kansen (68 hublocaties --> 26 hubs)

Welke hublocaties zijn kansrijk en hebben potentie om van waarde te zijn voor het gehele Gooinetwerk? Enerzijds leggen we relaties tussen de hubs en het mobiliteitsnetwerk: welke hubs zijn (straks) multimodaal verbonden en dragen bij aan minder (auto)congestie op het netwerk? Anderzijds leggen we relaties met ruimtelijke ontwikkelingen: wonen, werken, voorzieningen en recreatie. Dit biedt zicht op betekenis van de hubs voor de Gooicorridor.

Zeef 3: functie en prioriteiten (26 hubs --> 13 hubs)

In de derde zeef kijken we naar de typen hubs. Welke functie hebben de verschillende hubs in het Gooinetwerk? Een goed functionerend netwerk van hubs rust op een samenspel van verschillende typen hubs met functies voor verschillende doelgroepen en reismotieven. En we stellen prioriteiten op de korte en lange termijn. Als de kansrijke hubs uit zeef 2 op lange termijn samen het Gooinetwerk vormen, wat zijn dan de meest prioritaire hubs waarmee we op korte termijn willen beginnen om het netwerk op te bouwen?

Zeef 4: governance en financiering (nadere analyse van 13 hubs)

Met de vierde zeef kijken we verder naar de uitvoering en haalbaarheid in termen van governance en financiering. Welke hubs bieden goede kansen voor samenwerking binnen de Gooicorridor? Welke rollen voor gemeenten, regio's en provincies? Welke instrumenten, arrangementen en financieringsmogelijkheden zijn kansrijk om voor de realisatie?

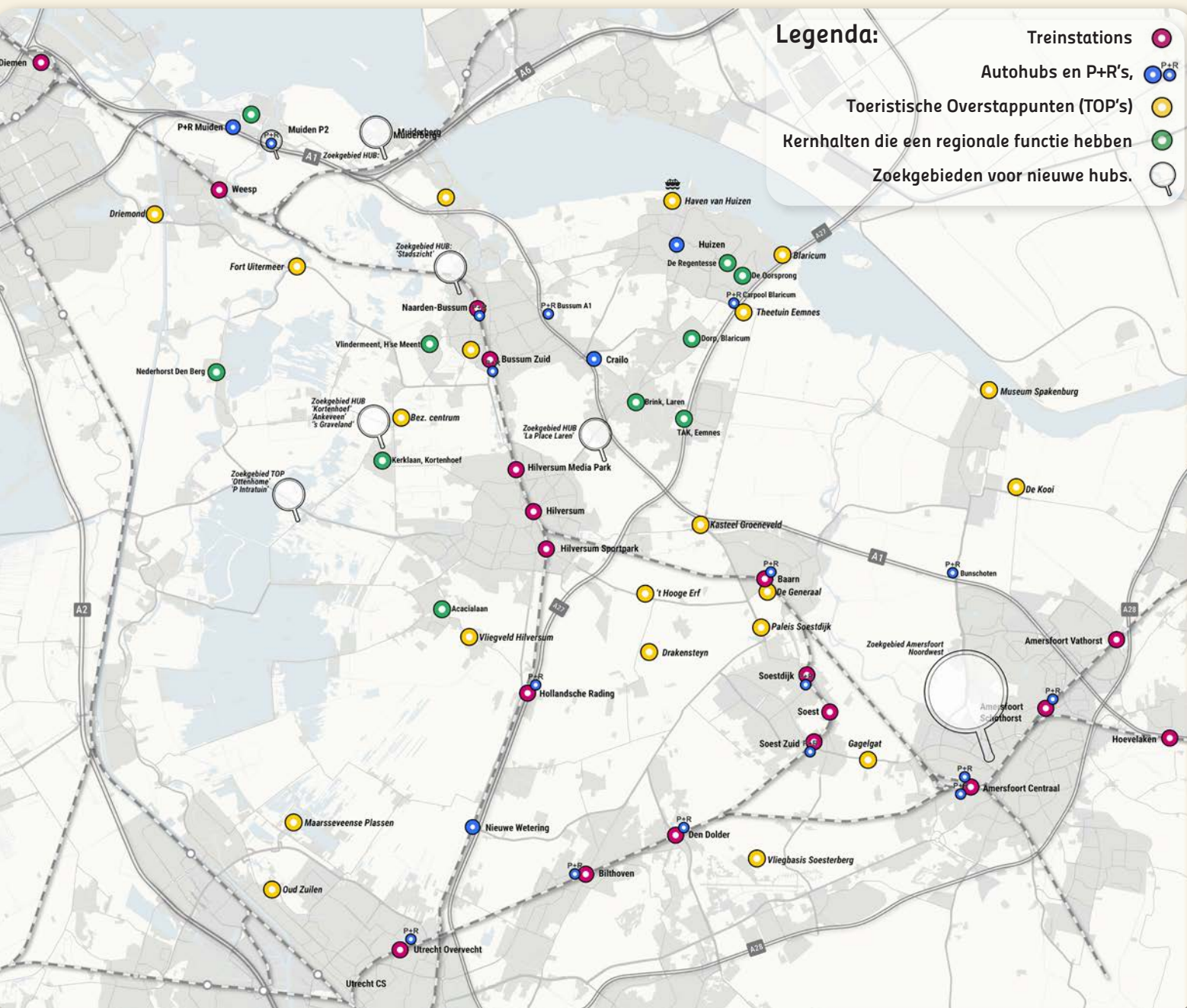
In de volgende hoofdstukken werken we het afweegkader - de zeefmethode - inhoudelijk verder uit.



4. Zeef 1: meervoudig doelbereik

Het gebied van de Gooicorridor kent meer dan 150 overstapplekken: plekken waar we van de ene modaliteit overstappen op de andere. Iedere reiziger wordt hier (even) voetganger. Met de eerste zeef doen we een globale toets op de ligging en definitie van deze plekken en de mate waarin ze bijdragen aan de doelen voor ontwikkeling van de Gooicorridor. Het resultaat van deze stap is een eerste schifting naar 68 potentiële mobiliteitshubs.

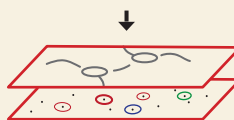
68 potentiële mobiliteitshubs:



Zeef 1: meervoudig doelbereik

1. Doelbereik
doel en ligging
in de regio

150 + OVERSTAPPLEKKEN



- duurzame mobiliteitsgroei
- duurzame verstedelijking
- duurzame bereikbaarheid natuur, cultuur en recreatie

Ligging en definitie van overstapplekken tot hubs

Het gebied van de Gooicorridor kent meer dan 150 verschillende overstapplekken, waar je van de ene naar de andere modaliteit overstapt. Denk bijvoorbeeld aan treinstations, P+R's, bushaltes, carpoolplekken en parkeergarages. Overstapplekken die potentieel (zouden kunnen) dienen als mobiliteitshub. Echter, lang niet iedere bushalte of parkeergarage heeft die potentie. Ten eerste kijken we naar de strategische ligging van de overstapplekken: zijn het plekken die van regionaal belang zijn voor de ontwikkeling van de Gooicorridor? Liggen ze op belangrijke infrastructuurnetwerken of hebben ze alleen een lokale ontsluitende functie? Hierbij speelt ook de definitie een rol: heeft de plek een schakelfunctie tussen verschillende modaliteiten? Een setje fietsklemmen bij een lokale bushalte maakt zo'n plek dan nog geen hub. De strategische ligging in het regionale netwerk maakt het verschil.

Overstapplekken die meerdere doelen dienen

Met de eerste zeef kijken we ook naar mate waarin de overstapplekken bijdragen aan de regionale doelstellingen voor de ontwikkeling van de Gooicorridor. Hubs zijn immers een instrument, een middel die het mogelijk maakt om snel, gemakkelijk en comfortabel te reizen om je activiteiten te ontplooiën. In het Actieprogramma Gooicorridor worden vijf belangrijke doelen onderscheiden waaraan de mobiliteitshubs kunnen bijdragen:

1. Hoogwaardig vervoerssysteem: overstapplekken die bijdragen aan het ontwikkelen van een hoogwaardig mobiliteitssysteem in de regio.

2. Duurzame verstedelijking: overstapplekken die bijdragen aan een duurzame ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties en het aantrekkelijk maken van bestaande plekken.

3. Duurzame mobiliteitsgroei: overstapplekken die bijdragen aan het verminderen van de congestie en duurzame en actieve mobiliteit stimuleren.

4. Toegang natuur, cultuur en recreatie: overstapplekken die bijdragen aan het begeleiden van de druk van recreanten op natuur- en recreatiegebieden.

5. Duurzame stationsomgevingen: overstapplekken (lees: treinstations) die bijdragen aan aan de verduurzaming en kwaliteit van de leefomgeving.

Het resultaat van de eerste zeef is een schifting van ruim 150 overstapplekken naar 68 hublocaties die zowel een strategisch ligging kennen alsmede meerdere doelstellingen ondersteunen. In de selectie onderscheiden we verschillende soorten (potentiële) hubs:

Legenda:

-  1) treinstations
-  2) autohubs en P+R's,
-  3) Toeristische Overstappunten (TOP's)
-  4) Kernhalten die een regionale functie hebben en
-  5) een aantal zoekgebieden voor nieuwe hubs.



Voor de specifieke hublocaties verwijzen wij u naar de voorgaande overzichtskaart.

5. Zeef 2: potenties van hubs

Uitgaande van de bijna 70 potentiële hublocaties komen we met de tweede zeef tot een verdere selectie. De tweede zeef brengt de potenties en kansen van de potentiële hublocaties in beeld op het gebied van mobiliteit, wonen-werken en de bereikbaarheid van (recreatie)voorzieningen. Het resultaat is een nadere selectie van 26 mobiliteitshubs die fungeren als de ruggengraat van het mobiliteitsnetwerk van de Gooicorridor.

Met de tweede zeef verkennen we de potenties en kansen van de potentiële hublocaties in de Gooicorridor. De bijna 70 hublocaties hebben we nader geanalyseerd met behulp van geografische GIS-data en hiermee de potenties in kaart gebracht op 3 hoofdonderwerpen:

Mobiliteit

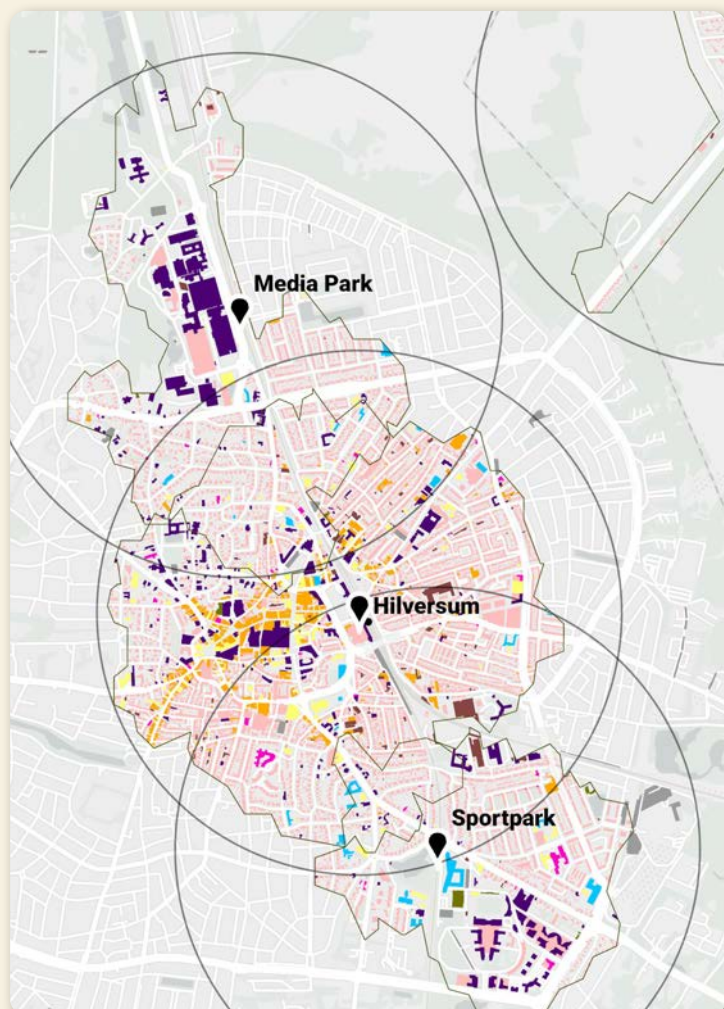
1. Multimodaliteit: koppeling van auto, trein en regionale bus- en (door)fietsroutes
2. Bereikbaarheid = autocongestie nabij knelpunten en drukke routes

Ruimte: wonen-werken

3. Inwonersdichtheid en verstedelijkingslocaties voor wonen
4. Arbeidsplaatsendichtheid en verstedelijkingslocaties voor werken

Ruimte: voorzieningen

5. Functiemix: aanwezigheid van voorzieningen (onderwijs, zorg, winkels, sport, etc.)
6. Aanwezigheid van recreatieve trekpleisters



Voorbeeld reikwijdte-analyse Hilversum

Voor alle hublocaties hebben we de reikwijdte of het 'bereik' van de hublocatie in beeld gebracht op basis van een reistijd van 5 minuten fietsen en 1200 meter afstand rond de hub. Binnen dit gebied - de reikwijdte - bevinden zich een bepaald aantal inwoners, woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen (naar verschillende aard en type doelgroepen). Hieronder hebben we als voorbeeld een uitsnede van de omgeving Hilversum genomen om onderlinge verschillen in volume, aard en dichtheid te illustreren tussen de hublocaties in en om Hilversum. Als we uitzoomen naar de schaal van de Gooicorridor als geheel geven de GIS-data goed inzicht in het volume van gebruikers van de mobiliteitshub, en daarmee inzicht in het (potentiële) rendement van de hublocaties op basis van het ruimtegebruik.

0 0,35 0,7 1,4 Kilometers

- Kantoren binnen 1200m
- Bijeenkomst binnen 1200m
- Sport binnen 1200m
- Zorg binnen 1200m
- Winkels binnen 1200m
- Bedrijven binnen 1200m
- Onderwijs binnen 1200m
- Panden overig



Zeef 2: hubs in relatie tot ...

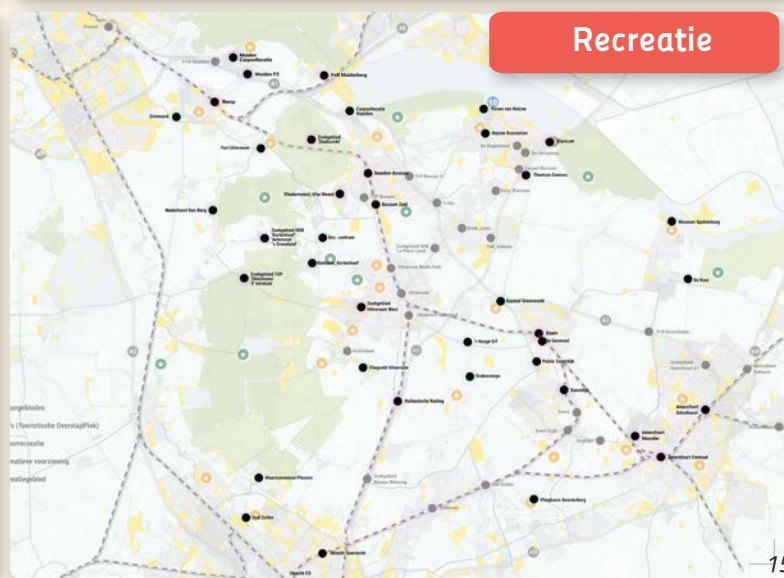
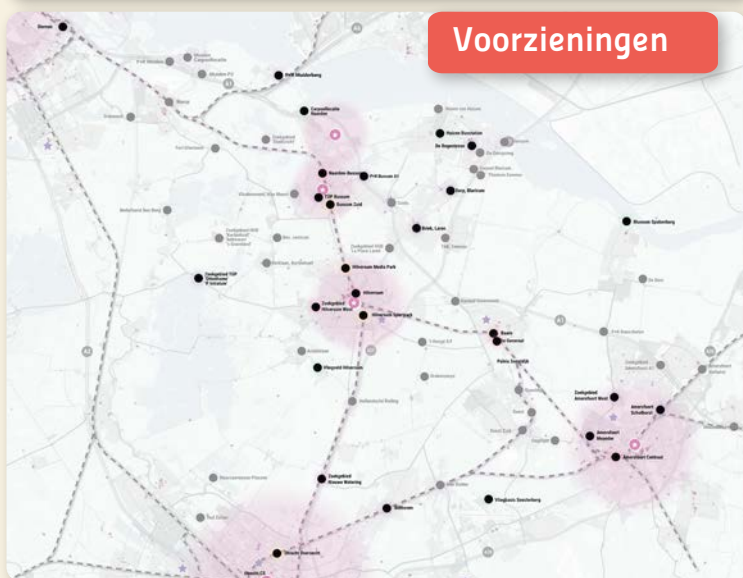
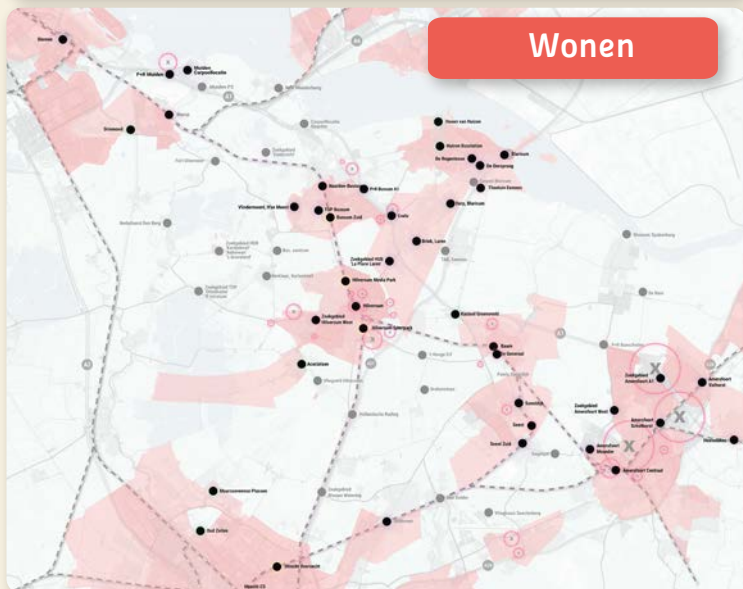
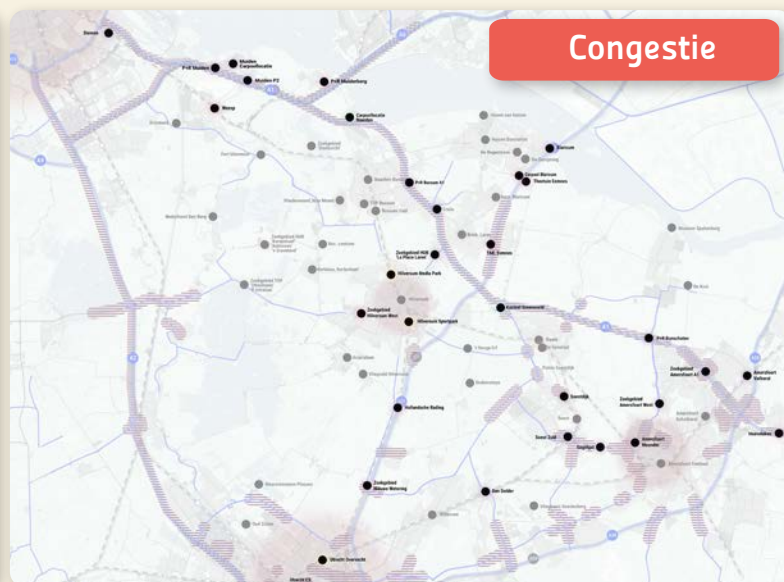
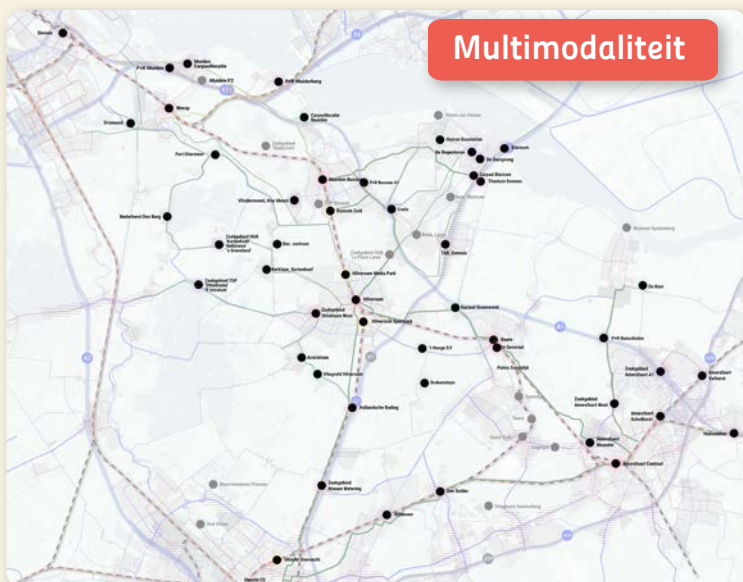
2. Potentie
score op kans-
rijkheid

68 POTENTIËLE HUBS



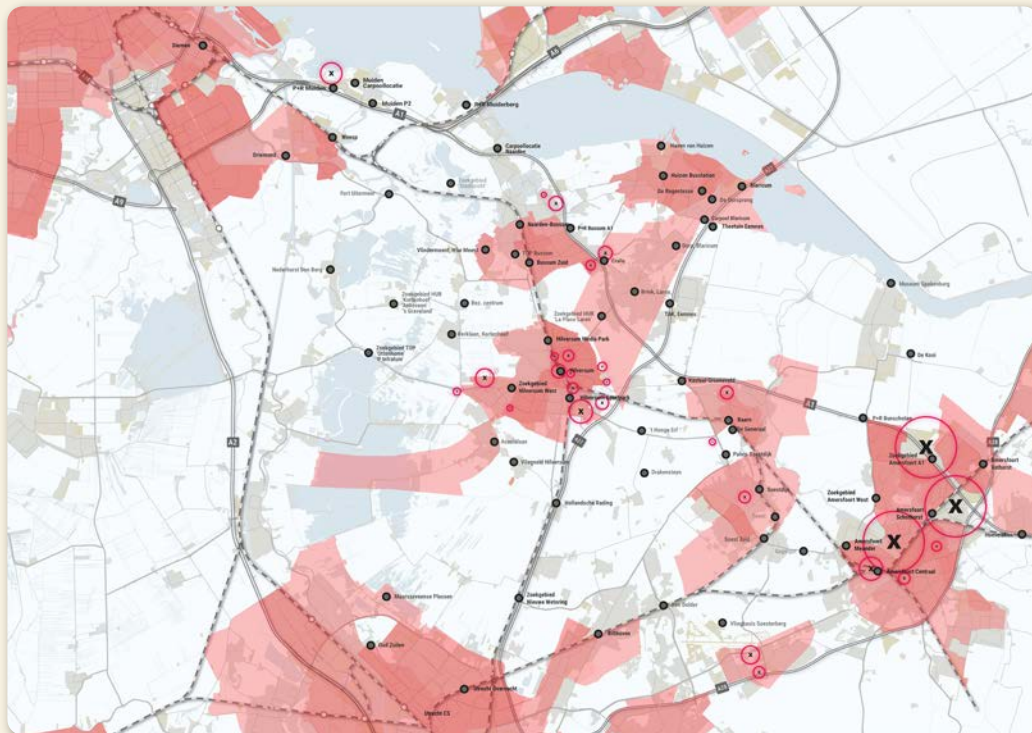
- mobiliteit: multimodaliteit en congestie
- ruimte: ontsluiting wonen en werken
- ruimte: bereikbaarheid (recreatie)voorzieningen

Dit is een overzicht van de hublocaties in relatie tot de 6 deelonderwerpen: welke hublocaties hebben potentie voor multimodaliteit, voor congestievermindering, voor ontsluiting van wonen en werken, voor de bereikbaarheid van voorzieningen en recreatieve bestemmingen?



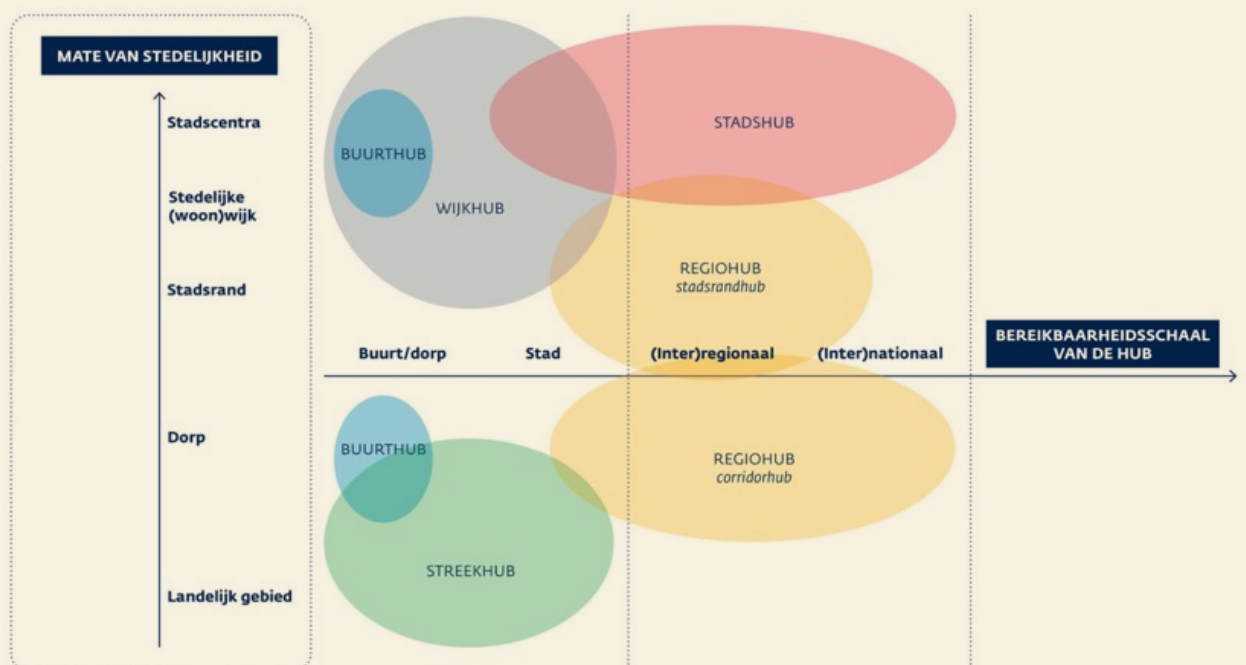
Zeef 2: inkijk in de analyse

Voor ieder hoofdonderwerp is een nadere analyse gemaakt van de potenties van de hublocaties. In onderstaand voorbeeld hebben we hublocaties gekoppeld aan de dichtheid van bestaande woongebieden en nieuwe verstedelijkingslocaties in de Gooicorridor. Op basis van de GIS-analyse van de reikwijdte van de hublocatie (5 min. fietsen / 1200 meter afstand) zien we grote verschillen tussen de hublocaties op het gebied van wonen. Zo kennen bijvoorbeeld hublocaties van Hilversum, Huizen en Bilthoven een groot aantal inwoners terwijl locaties zoals Crailo, Hollandsche Rading en Kasteel Groeneveld weinig inwoners in de omgeving hebben. Dergelijke grote onderlinge verschillen zien we ook in arbeidsplaatsen, voorzieningen en in recreatiebestemmingen.



Analyse: hubs in relatie tot dichtheid van inwoners

Eenzelfde analyse is uitgevoerd naar de multimodaliteit van hubs, vermindering van congestie, dichtheid van arbeidsplaatsen en de koppeling met soorten voorzieningen en recreatiegebieden.



Zeef 2: conclusie - de ruggengraat van het netwerk

Het resultaat van de tweede zeef is een schifting van alle hublocaties tot een nader selectie van 26 kansrijke mobiliteitshubs. Deze kansrijke hubs kennen enerzijds potenties op gebied van multimodaliteit en/of congestievermindering en anderzijds potenties op gebied van volume, aard of dichtheid van ruimtegebruik wonen, werken, voorzieningen en recreatie. Deze 26 mobiliteitshubs hebben we een specifieke rol en functie in het Gooinetwerk. Deze hebben we gekoppeld aan de hubtypologie, zoals provincie Noord-Holland deze hanteert in haar Hubstrategie. Kleinschalige buurthubs laten we buiten beschouwing vanwege de regionale schaal van de Gooicorridor. De classificatie Toeristisch OverstapPunt (TOP) hebben we aan de hubtypologie toegevoegd.

Stadshub

Doel
Faciliteren van de overstap van vervoer van regio naar stad.

Locatie
OV-locatie met goede ontsluiting door hoogwaardig openbaar vervoer (trein, tram of snelbus) en overig stedelijk OV (bus).



Doelgroep
Bewoners, bezoekers, forenzen en scholieren.

Vervoersmiddelen



Voorzieningen



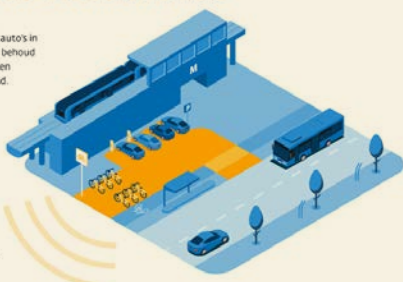
Stadshubs: 4 hubs

- Station Amersfoort Centraal (stadshub)
- Station Diemen (stadshub)
- Station Hilversum (stadshub)
- Station Utrecht Overvecht (stadshub)

Regiohub-stadsrandhub

Doel
Verminderen aantal auto's in het stedelijk gebied, behoud van bereikbaarheid en toegankelijkheid stad.

Locatie
P+R locatie aan de rand van de stad.



Doelgroep
Bewoners, bezoekers, forenzen, studenten en scholieren.

Vervoersmiddelen



Voorzieningen



Stadsrandhubs: 5 hubs

- Amersfoort Noordwest of P+R Bunschoten (stadsrandhub/wijkhub)
- Station Hilversum Media Park (stadsrandhub)
- Station Hilversum Sportpark (stadsrandhub/wijkhub)
- Station Weesp (stadsrandhub)
- Zoekgebied Hilversum N525 / LaPlace (stadsrandhub)

Regiohub - corridorhub

Doel
Faciliteren van overstap auto en fiets op OV om daarmee zo vroeg mogelijk autoverkeer af te vangen op het landelijke en/of regionale wegennet.

Locatie
Op grotere afstand van de werkgebieden, schakel tussen het lokale/regionale - en het landelijke mobiliteitsnetwerk.



Doelgroep
Bewoners uit de regio, bezoekers, forenzen en studenten en scholieren.

Vervoersmiddelen



Voorzieningen



Corridorhubs: 6 hubs

- Crailo (corridorhub/streekhub)
- Kasteel Groeneveld (corridorhub/TOP-functie)
- P+R Muiden (corridorhub)
- Station Bilthoven (corridorhub/wijkhub)
- Station Hollandsche Rading (corridorhub/TOP-functie)
- TAK Eemnes (corridorhub)

Streekhub

Doel
Overstap van auto en fiets op Hoogwaardig Openbaar Vervoer-faciliteiten.

Locatie
Nabij kleine kern en verbonden met een regiohub of stadshub.

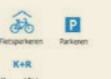


Doelgroep
Bewoners, bezoekers, forenzen en scholieren.

Vervoersmiddelen



Voorzieningen



Streekhubs: 5 hubs

- Carpoollocatie Blaricum (streekhub/TOP-functie)
- Huizen Busstation (streekhub/wijkhub)
- Kortenhoeve (streekhub/TOP-functie)
- P+R Muiderberg (streekhub/corridorhub)
- Station Bussum Zuid (streekhub/TOP-functie)

Wijkhub

Doel
Ruim aanbod bieden van deelmobiliteit als alternatief voor de eigen auto.

Locatie
Centraal in de wijk, nabij voorzieningen.



Doelgroep
Bewoners en bezoekers

Vervoersmiddelen



Voorzieningen



Wijkhubs: 6 hubs

- Baarn (wijkhub/TOP-functie)
- Driemond (wijkhub/TOP-functie)
- Oud Zuilen (wijkhub/TOP-functie)
- Soestdijk (wijkhub/TOP-functie)
- Station Naarden-Bussum (wijkhub/TOP-functie)
- Station Soest Zuid of Gagelgat (wijkhub)

6. Zeef 3: prioritaire hubs

De kansrijke hubs vormen samen de ruggengraat van het mobiliteitsnetwerk van de Gooicorridor op lange termijn. Maar waar zit de urgentie? waar te starten? Op basis van zeef 3 stellen we nadere prioriteiten in de selectie kansrijke mobiliteitshubs op basis van inhoudelijke en praktische procesoverwegingen. Dit leidt tot een lijst van 13 prioritaire mobiliteitshubs waarmee we verdere uitwerking ingaan.

13 prioritaire hubs:



13 prioritaire hubs:

stadshubs

- Hilversum (stadshub)

stadsrandhubs

- Amersfoort Noordwest (stadsrandhub)
- Hilversum Sportpark (stadsrandhub)
- Utrecht Overvecht (stadsrandhub)

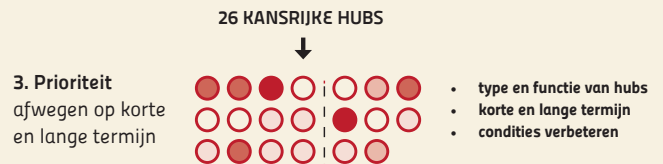
corridorhubs

- Crailo (corridorhub/streekhub)
- Hollandsche Rading (corridorhub/TOP)
- P+R Bunschoten (corridorhub/TOP)
- P+R Muiden (corridorhub)

streekhubs

- Baarn (streekhub/wijkhub/TOP)
- Bussum Zuid (streekhub/TOP)
- Carpoollocatie Blaricum (streekhub/TOP)
- Kortenhoef (streekhub/wijkhub/TOP)
- Soest Zuid (streekhub)

Zeef 3: prioritaire hubs



Samenhangend mobiliteitsnetwerk op lange termijn

De selectie van 26 kansrijke mobiliteitshubs vormen een samenhangend mobiliteitsnetwerk voor de Gooicorridor op lange termijn. Al deze hubs tezamen zijn belangrijk om tot een goed functionerend netwerk te komen waarin de koppeling, uitwisseling en complementariteit tussen deze hubs goed gefaciliteerd wordt. De reiziger immers vrij kunnen reizen door dit netwerk: snel, gemakkelijk, comfortabel en ook betaalbaar voor minder draagkrachtige groepen. Dit betekent bijvoorbeeld ook een free-floating mobiliteitssysteem waarbij vervoermiddelen niet terug hoeven naar de herkomsthub, maar op de bestemmingshub kunnen achterblijven. Het vergt ook digitale integratie van een toegankelijk en gemakkelijk te hanteren digitaal platform die voor iedereen bereikbaar is.

Prioritering: alle 13 goed !

In een collectieve werksessie met gemeenten, regio's, provincies en NS en ProRail hebben we een nadere prioritering gemaakt voor de korte termijn. Op basis van inhoudelijke en procesmatige overwegingen is een nadere selectie gemaakt van hubs waarmee we kunnen starten. De basis hiervoor zijn zowel inhoudelijke als procesmatige argumenten.

Inhoudelijke argumenten:

- afvangfunctie van de hubs: ontlasten van de snelwegen, de binnensteden en Utrecht CS
- spreiding: ligging in het netwerk om geheel netwerk te krijgen
- versterking van hubs in relatie tot verstedelijking met wonen en werken
- ontlasting van natuur- en recreatiegebieden

Procesmatige argumenten:

- aansluiten bij lopende ontwikkelingen en plannen; kansen benutten
- draagvlak bij onze partners van NS, ProRail en RWS
- mix van grote en kleine hubs, gekoppeld aan de regionale doelen
- wensen van regionale bestuurders

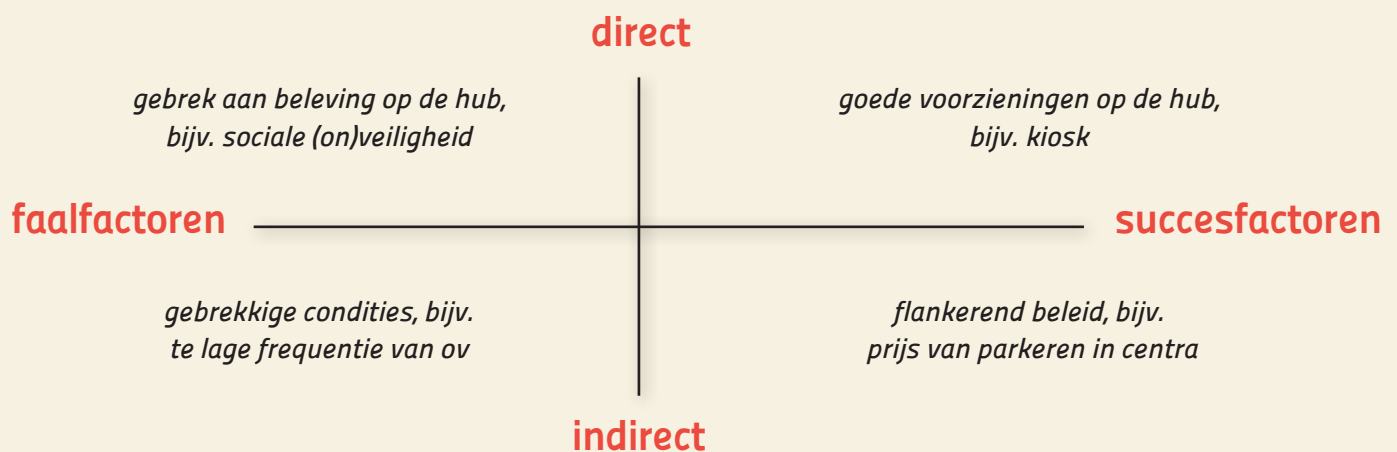
Wij komen tot de volgende selectie van prioritaire hubs:

1. Amersfoort Noordwest (stadsrandhub)
2. Baarn (streekhub/wijkhub/TOP)
3. Bussum Zuid (streekhub/TOP)
4. Carpoollocatie Blaricum (streekhub/TOP)
5. Crailo (streekhub/corridorhub)
6. Hilversum (stadshub)
7. Hilversum Sportpark (stadsrandhub)
8. Hollandsche Rading (corridorhub/TOP)
9. Kortenhoef (streekhub/wijkhub/TOP)
10. P+R Bunschoten (corridorhub/TOP)
11. P+R Muiden (corridorhub)
12. Soest Zuid (streekhub)
13. Utrecht Overvecht (stadsrandhub)

7. Succesfactoren: condities verbeteren

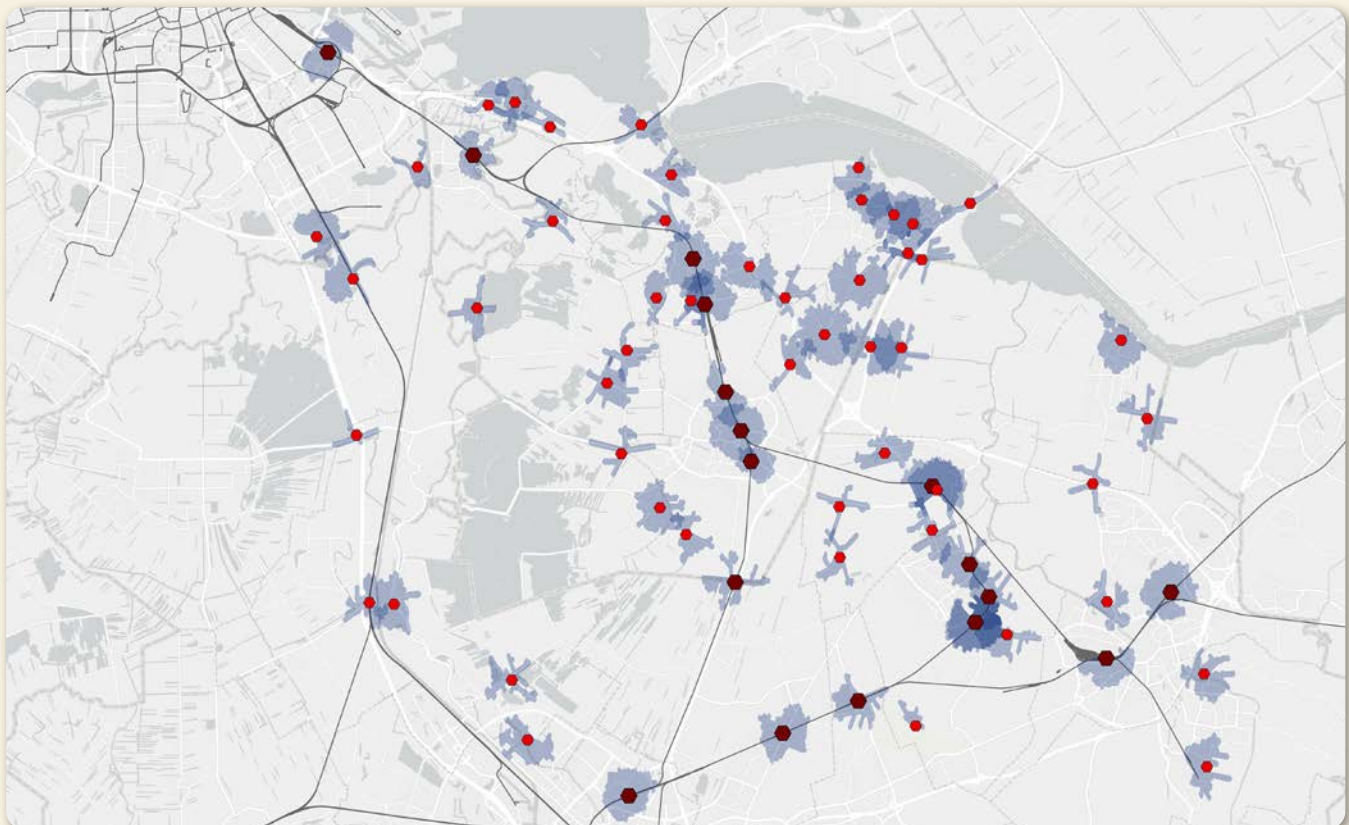
Het identificeren van de kansrijke mobiliteitshubs binnen de Gooicorridor is de basis voor de Hubstrategie. Het is de ruggengraat van het regionale mobiliteitsnetwerk. Maar er is meer nodig om de hubs en het Gooinetwerk als geheel goed te laten functioneren. Het is zaak de condities te verbeteren op individuele hublocaties en op niveau van het netwerk.

Succes- en faalfactoren voor hubgebruik



Flankerend beleid:

Flankerend beleid: verbeteren van (door)fietsverbindingen van en naar hubs om het gebruik te bevorderen (bijv. binnen reikwijdte van 5 minuten fietsen naar de hub)



Conditie verbeteren

Het investeren en ontwikkelen van fysieke hubs is de basis, maar niet genoeg om tot goed functionerende hubs en regionaal netwerk te komen. Vanuit perspectief van de gebruiker moeten we de juiste voorwaarden scheppen om de hubs succesvol te maken. We zien twee soorten condities: 1) het verbeteren van de lokale condities voor de individuele hublocaties en 2) het verbeteren van de regionale condities van het Gooinetwerk als geheel.

Direct: lokale condities verbeteren op de hub

Regionaal aanbod tussen hubs afstemmen:

- complementaire hubs: afstemmen van functies en (vervoers)aanbod (niet alles overal)
- minimum aanbod van (deel)vervoer beschikbaar op de hub
- voldoende aanbod van OV: hoge frequentie, met voorrang op auto; ook bij pieken

Toegankelijkheid van de hub verbeteren:

- eenzelfde uitstraling: herkenbaarheid van hubs in het Gooinetwerk (landelijk 'brand')
- goede 'wayfinding': bebording, fysiek en digitale wayfinding, inclusiviteit
- betrouwbare overstap: realtime reisinformatie, snel en gemakkelijk

Verblijfskwaliteit op de hub verhogen:

- hubs als ontmoetingsplek: sociaal veilig, schoon en opgeruimd
- verblijfskwaliteit toevoegen: groen, zitplekken, droog wachten
- basisniveau van voorzieningen: wifi, opbergkluizen, kiosk, koffie !

Indirect: regionale condities verbeteren in het netwerk

Kwaliteitssprong van regionale verbindingen:

- opwaarderen van HOV- en (door)fietsverbindingen van en naar de hubs
- systeemssprong van het spoor binnen de Gooicorridor (o.a. OV SAAL)
- goede onderlinge verbindingen tussen de verschillende hubs

Toewerken naar één digitale omgeving:

- integratie: integreren van mobiliteitsdiensten in één platform
- informatie onderweg: bebording, realtime informatie over filevorming
- toegankelijkheid van applicaties verbeteren: inclusief en meertalig

Gedragsaanpak - stimuleren van duurzaam reisgedrag:

- weerstand voor de auto opbouwen nabij drukke bestemmingen en voorzieningen
- parkeerregulering op belangrijke bestemmingen (ruimte en tarieven)
- gedragsaanpak uitbouwen met werkgevers en recreatie-ondernemers

8. Succesfactoren: doelgroepen en gebruik

Naast het verbeteren van de fysieke en digitale condities op de hub en van het netwerk is ook een goede afstemming op de doelgroepen en het (potentieel) gebruik evenzeer een belangrijke succesfactor. De aanwezige doelgroepen verschillen per hublocatie en het is zaak goed in te spelen op de lokale behoeften voor het succes van de mobiliteitshubs.



P+R Muiden (REGIOHUB, stadsrandhub) Wat valt op?

- Hub in de directe hubomgeving zijn nauwelijks werkplekken te vinden. Hetzelfde geldt voor winkels en recreatieve voorzieningen.
- Het aantal potentiële overstappers is hoog vanwege de ligging nabij de A1 en het aantal arbeidsplaatsen in o.a. Amsterdam.
- Het aantal inwoners in de omgeving (ca. 400) is ook redelijk laag.
- Huishoudens in de omgeving zijn vaak gezinnen met kinderen.



Knooppunt Crailo (WIJKHUB) Wat valt op?

- Weinig inwoners in de directe omgeving. (De hublocatie is nu niet goed ontsloten voor de fietser. Veel inwoners van Crailo moeten daardoor langer fietsen of lopen om gebruik te maken van de hub.)
- Huishoudens in de omgeving hebben een hoog inkomen. Gemiddelde WOZ-waarde is 793.000,-.
- Relatief veel inwoners met een migratieachtergrond.
- Hub functioneert als poort voor bezoekers van het omliggende recreatieve landschap.

9. Succesfactoren: governance en financiering

Met het versterken van de condities en het inspelen op de doelgroepen is een goede samenwerking de derde grote succesfactor voor het ontwikkelen van hubs. Het gaat om heldere rollen van overheid en markt, en tussen overheden onderling. Voor de hubs in de Gooicorridor zijn diverse instrumenten, arrangementen en financieringsvormen nodig.

In deze eerste onderzoeksfase van de Hubstrategie hebben we gekeken naar de inhoudelijke kansen en mogelijkheden van hubontwikkelingen binnen de Gooicorridor. In de tweede fase - de haalbaarheidsfase - kijken we nadrukkelijk ook naar de governance en financiering van de hubontwikkeling. Dit bestaat op hoofdlijnen uit drie onderdelen:

1. Rollen en strategie-ontwikkeling

Het gaat om de rolopvatting van betrokken partijen in de regio: regio's, provincies en de individuele gemeenten, in relatie tot partners zoals NS, ProRail en het Rijk. Het is zaak een heldere governance te ontwikkelen in rollen, taken en bevoegdheden van partijen.

2. Instrumenten en arrangementen

Gekoppeld aan de governance werken we het instrumentarium verder uit voor de hubontwikkeling. Welke publieke en private instrumenten zijn inzetbaar? Het gaat hier ook om publiek-private arrangementen (overheden, vastgoedpartijen, mobiliteitsaanbieders) en instrumenten waarmee we aansluiten op lopende beleids- en investeringstrajecten van regio's, provincies en het Rijk.

3. Investerings- en financiering

De governance vertalen we ook naar strategieën die bijdragen aan verbetering van de businesscase voor de verschillende typen hubs. Op hoofdlijnen werken we uit welke investeringen en exploitatiekosten zijn gemoeid met verschillende typen hubs. En welke alternatieve bekostigingen mogelijk zijn als dekking van de investeringskosten (o.a. grondbeleid en kostenverhaal), naast meekoppelkansen met investeringen van anderen.

Op basis van deze uitwerking van governance en financiering verkennen we de bestuurlijke afspraken tussen regionale partijen die op basis van de Hubstrategie Gooicorridor gemaakt kunnen worden.

10. Eindproduct: naar een volwaardige hubstrategie

Met deze tussenrapportage presenteren we een aantal ingrediënten van de Hubstrategie Gooicorridor. Dit markeert de afsluiting van de onderzoeksfase. Op basis van de verdere uitwerkingen in de tweede fase - de haalbaarheidsfase - stellen we een volwaardige hubstrategie op die ook basis is voor nadere bestuurlijke afspraken tussen partijen.

Afsluiting van de onderzoeksfase

Deze tussenrapportage markeert de afsluiting van de onderzoeksfase naar het ontwikkelen van mobiliteitshubs binnen de Gooicorridor. In deze rapportage ligt de nadruk op de kansen en mogelijkheden van mobiliteitshubs, de visie en koppeling aan de regionale doelen en de nadere selectie en prioritering van hubs. Dit leidt tot een lange termijn beeld van het regionale Gooinetwerk van 26 hubs en de 13 prioritaire hubs die kansrijk zijn op korte termijn.

Opmaat voor de haalbaarheidsfase

Deze rapportage is basis voor verdere uitwerkingen in fase 2 - de haalbaarheidsfase. In deze fase gaan we de prioritaire hubs verder uitwerken naar 1) het versterken van de condities, 2) het stimuleren van gebruik op basis van het doelgroepenprofiel en 3) de governance- en strategieontwikkeling in termen van rollen, instrumenten en financiering.

Doorkijk naar de Hubstrategie

De Hubstrategie is meer dan alleen een onderzoek of een haalbaarheidsanalyse. Met de Hubstrategie willen we een agenda van concrete acties opleveren voor het ontwikkelen van mobiliteitshubs. Op hoofdlijnen bestaat die agenda in Hubstrategie uit drie onderdelen:

1. Investeren op korte termijn < 2030

- kansen voor concrete investeringen (€€€)
- aansluiten bij lopende initiatieven en projecten (zoals bijv. deelfietsensysteem)
- samenwerking/co-financiering/kostenverhaal organiseren

2. Condities en gebruik verbeteren < 2035

- instrumenten inzetten, zoekgebieden uitwerken
- meekoppelkansen met rijks- en provinciaal beleid
- voorwaarden scheppen vanuit lokaal en regionaal beleid

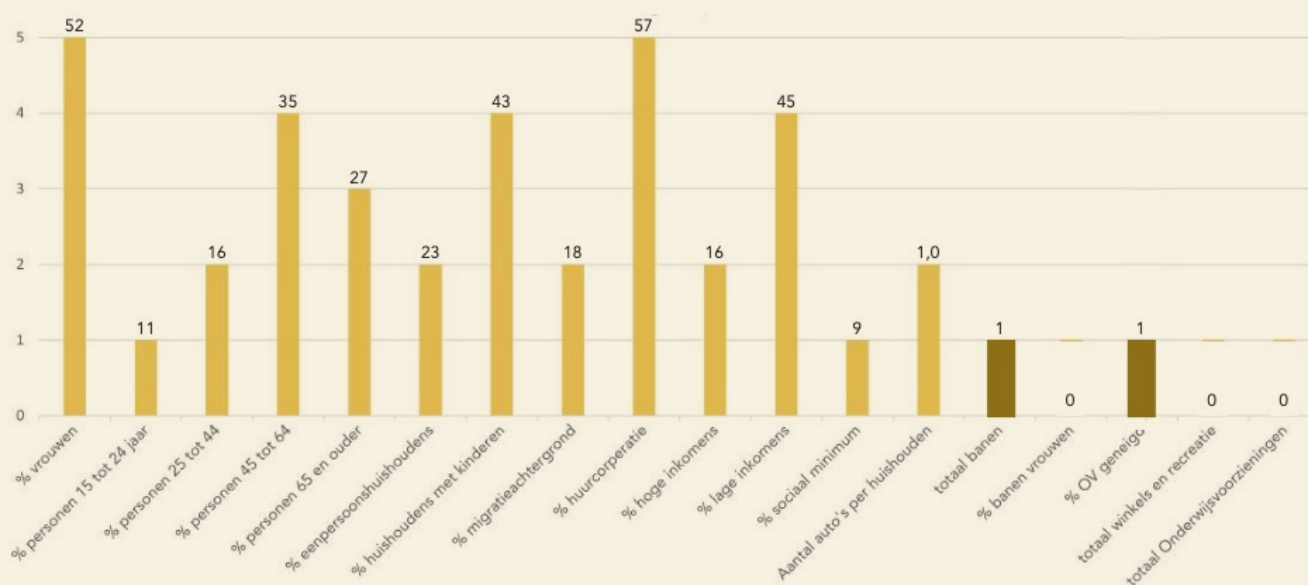
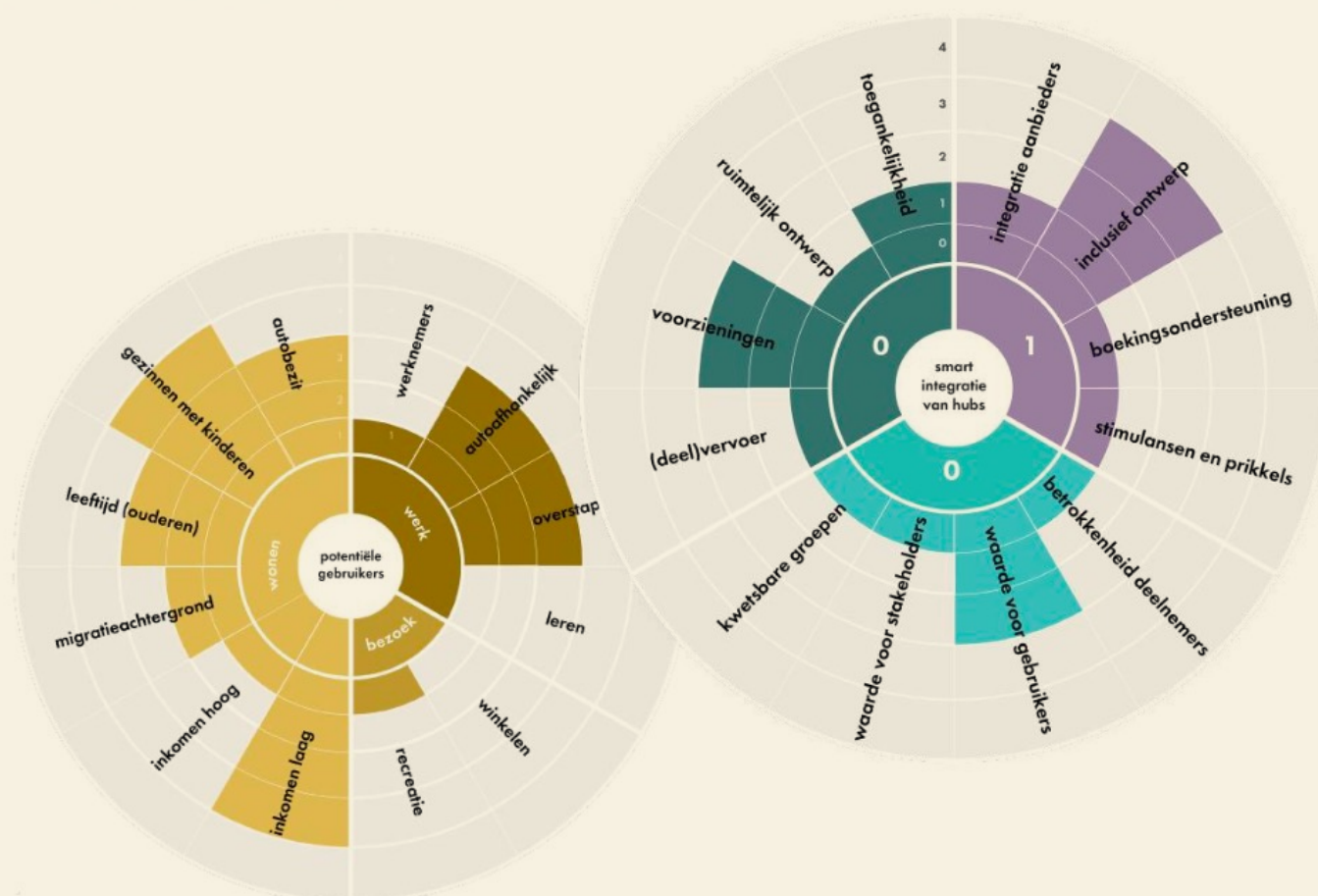
3. Planontwikkeling voor lange termijn > 2035

- voorbereiden van (grote) investeringen (op lange termijn)
- verkenningen en lobby voor rijks- en provinciale middelen
- ruimtereservering en planvorming door individuele gemeenten

De Hubstrategie Gooicorridor kan de basis zijn voor een set bestuurlijke afspraken tussen alle betrokken regionale partijen, al dan niet in samenwerking met NS, ProRail, RWS en andere rijkspartners. In een regionale intentieovereenkomst kunnen afspraken worden gemaakt over de agenda van de Hubstrategie. Het organiseren van drie tot vijf concrete praktijkexperimenten - specifieke hublocaties die als fieldlab kunnen dienen - kunnen onderdeel worden van de bestuurlijke afspraken over mobiliteitshubs. Hubs zijn echter meer dan een experiment: we moeten het gaan realiseren in de praktijk!

Bijlage: Voorbeelduitwerking 'hub-fiches' P+R Muiden

Als P+R voorziet de hub al over redelijke mobiliteits- en informatievoorzieningen. Er is geen focus op andere voorzieningen of deelvervoer. De hub kan een grotere rol spelen als ontsluitende hub voor (toekomstige) inwoners van Muiden. Het aanbieden van deelauto's of e-bikes is interessant om de bereikbaarheid van banen en voorzieningen op verdere afstand te verbeteren.



Potentiële gebruikers: toelichting op de doelgroepen (inwoners, werknemers en bezoekers in de directe hubomgeving).

Aanbevelingen

Fysieke integratie:

- De P+R functioneert momenteel nog niet als een hub. Dit zit met name in de toegankelijkheid en uniformiteit van de plek.
- Verbeter de bereikbaarheid van de locatie de voetganger en fietser. Breid hiermee ook het bereik van omwonenden uit.
- OV-diensten van R-NET zijn aanwezig. Heeft potentie om meer als uniforme hub geprofileerd te worden.
- Voor een stadsrandhub wordt een relatief klein aanbod van deelvervoer voorzien. OV-fietsen zijn in kluizen aanwezig. Aanbod van e-bikes of -scooters zou potentieel de bereikbaarheid van van werplekken op verdere afstand (m.n. in Amsterdam) en recreatieve locaties vanaf de hub bevorderen.

Digitale integratie:

- Geen analoge boekingsondersteuning aanwezig op de hub. Aanbod van voorzieningen in combinatie met een loket is hier interessant om te ontwikkelen.
- Gedragsaanpakken in samenwerking met (grotere) werkgevers in Amsterdam is interessant is om te verwerken in de applicatie(s).

Democratische integratie:

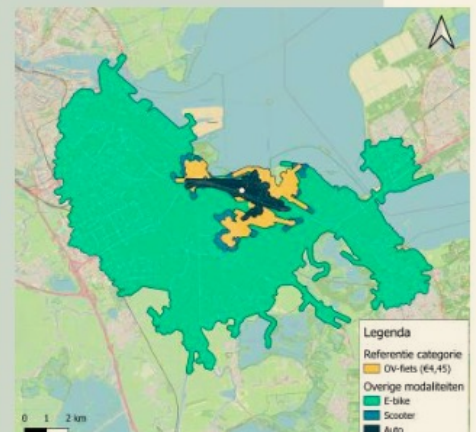
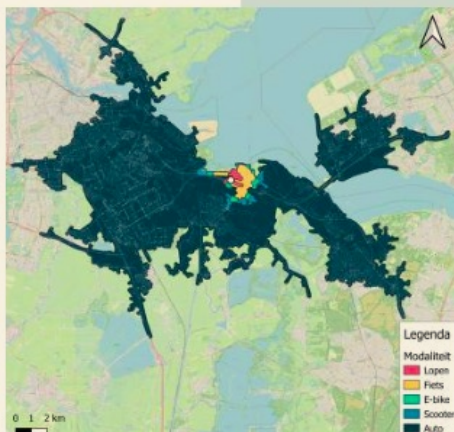
- Ga in gesprek met potentiële nieuwe inwoners en overstappers over hun wensen en (reis)behoeften. Gebruik hier bijvoorbeeld vragenlijsten voor of hubsafari's met potentiële gebruikers.
- Participeer met werknemers en werkgevers in de regio. Wat zijn de mogelijkheden voor gedrags- en werkgeversaankpakken?
- Betrekken van (kwetsbare) doelgroepen in de omgeving. Veel omwonenden wonen in sociale huurwoningen en hebben een lager inkomen.

P+R Muiden (REGIOHUB, corridorhub)



Bereikbaarheids- en kostenanalyse

- Groot bereik voor de auto door ligging nabij de snelweg. Wandel- en fietsverbindingen naar de hub zijn van lage kwaliteit.
- Gemiddeld gezien is het autobezit/-gebruik door omwonenden in de omgeving hoog. Dit samen met de ligging aan de snelweg maakt de deelauto hier een interessante optie.
- Daarnaast is voor gezinnen met lagere inkomens een e-bike of deelfiets passend op de hub.



Reistijdisochronen: lokaal (5 min. fietsen), regionaal (10 min. reizen), regionaal (€ 4,45)

Vervolg

Met deze rapportage leggen we de basis voor een uitgewerkte hubstrategie voor de Gooicorridor. Dit tussenproduct vormt de afsluiting van fase 1: de onderzoeksfase. Hierin hebben we de doelen, visie en aanpak van de hubstrategie beschreven en de tussentijdse resultaten en voorlopige conclusies opgenomen. Dit staat open voor discussie!

De hubstrategie bestaat uit drie fasen:

- Fase 1: onderzoeksfase - van mei 2023 tot april 2024
 - Fase 2: haalbaarheidsonderzoek - maart tot en met zomer 2024
- en onder voorbehoud van bestuurlijke vaststelling van fase 1 en 2:
- Fase 3: uitvoeringsfase: implementatie- en uitvoeringsplan - na november 2024

Onze inzet is om met de hubstrategie Gooicorridor het fundament te leggen voor een brede bestuurlijke intentieovereenkomst met alle betrokken partijen over het ontwikkelen van mobiliteitshubs op de korte en lange termijn.

Colofon

Deze tussenrapportage is het samenvattend resultaat van een breed onderzoek naar de kansen voor het ontwikkelen van mobiliteitshubs in het gebied van de Gooicorridor. De Hubstrategie Gooicorridor wordt opgesteld in opdracht van de regio Gooi en Vechtstreek, regio Amersfoort, provincie Noord-Holland en provincie Utrecht. De Hubstrategie wordt uitgevoerd door UUM | Unlimited Urban Management, ondersteund met adviezen van de Universiteit Twente en de Radboud Universiteit.

Projectteam:

Rowena Kuijper	- strategisch adviseur fysiek domein	Regio Gooi en Vechtstreek
Mark van Baaren	- beleidsadviseur mobiliteit	Regio Amersfoort
Stephanie Halma	- beleidsadviseur wonen & OV-knooppunten	Provincie Noord-Holland
Reinoud Dirksen	- adviseur mobiliteit en OV	Provincie Utrecht

Nadere informatie en reacties: Rowena Kuijper - via r.kuijper@regiogv.nl

Werkteam:

Edwin van Uum	- procesmanager/planoloog	UUM Unlimited Urban Management
Mathijs Dielissen	- planoloog/ontwerper	UUM Unlimited Urban Management
Rick Groeneveld	- stedenbouwkundige	UUM Unlimited Urban Management

Met adviezen van:

Prof.dr.ing. Karst Geurs	- UT Twente; hoogleraar vervoersplanologie
Prof.dr. Erwin van der Krabben	- Radboud Universiteit; hoogleraar planologie

UUM | Unlimited Urban Management - www.uum.nl
Amsterdam, mei 2024