

Regionale woningbouw, bereikbaarheid en leefbaarheid Gooi en Vechtstreek

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS



Opdrachtgever	Regio Gooi en Vechtstreek
Titel rapport	Regionale woningbouw, bereikbaarheid en leefbaarheid Gooi en Vechtstreek
Kenmerk	022953.20260813.R1.02
Datum publicatie	16 september 2026
Projectleider Goudappel	Jan-Anne Waagmeester
Projectteam Goudappel	Themis Marfoglia, Astrid Geerts
Status	Definitief
Herkomst foto's	Voorpagina: Regio Gooi en Vechtstreek Tussenvagina hoofdstuk 1: Foto Miché / Bastiaan Miché Tussenvagina hoofdstuk 2: Brian Elings Tussenvagina hoofdstuk 3: Goois Natuurreservaat Tussenvagina hoofdstuk 4: Bob Awick Tussenvagina hoofdstuk 5: VOI Tussenvagina hoofdstuk 6: Martin van Lokven (Visit Gooi & Vecht) Tussenvagina hoofdstuk 7: Wiegers Ballonvaarten

Inhoudsopgave

1. AANLEIDING, OPGAVE EN DOELEN	1	6. INTEGRALE AANPAK OP ALLE NIVEAUS	23
Inzicht en handelingsperspectief	1	Er moet wat gebeuren	23
2. SNELWEGEN SLIBBEN DICT	4	Een integrale aanpak is noodzakelijk	23
Toepassing van het verkeersmodel	4	De regionale mobiliteitsstrategie	24
3. PROBLEMATIEK IN HISTORISCH PERSPECTIEF	7	• Pijler 1: Verdichting rond knooppunten	24
Hilversum en Bussum groeien vroeg	7	• Pijler 2: Slimme mobiliteitsnetwerken	25
Betekenis voor nu	10	• Pijler 3: Gedragsbeïnvloeding en parkeerbeleid	26
4. EFFECTEN OP DE BEREIKBAARHEID	12	• De potentie van de regionale mobiliteitsstrategie	27
Bereikbaarheid autoverkeer onder druk	12	Bovenregionale aanpak	28
OV langzamer en minder betrouwbaar	15	7. ACTIEPROGRAMMA	31
5. EFFECTEN OP DE LEEFBAARHEID	17	Inzet lokaal, regionaal en nationaal in samenhang	31
Drukkere wegen vormen barrières	17	BIJLAGE: BEREIKBAARHEIDSKAARTEN HILVERSUM EN HUIZEN	32
Beperkt sluipverkeer: geen reële alternatieven	20		



1. AANLEIDING, OPGAVE EN DOELEN

De regio Gooi en Vechtstreek bevindt zich in een bijzondere en kwetsbare positie als het gaat om bereikbaarheid en leefbaarheid. De regio ligt letterlijk en figuurlijk ingeklemd tussen sterk groeiende agglomeraties, wat kansen biedt voor het bereiken van werk, voorzieningen en contacten, maar tegelijkertijd ook voor mobiliteitsopgaven zorgt. Doordat in alle windrichtingen grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden bestaat de kans dat het mobiliteitssysteem van Gooi en Vechtstreek op slot komt te staan. De A1 en A27 zijn namelijk belangrijke aders voor de regio die zelf relatief weinig regionale hoofdwegen kent. Tegelijkertijd vormen de A1 en A27 ook de verbindingen tussen deze omliggende agglomeraties. Bij verdere groei van omliggende gebieden ontstaat mogelijk een bereikbaarheids- en leefbaarheidsprobleem in de regio.

Inzicht en handelingsperspectief

De eerder uitgevoerde impactstudie A27/A1 van Sweco laat zien dat de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio op termijn gaan leiden tot knelpunten op het hoofdwegennet, en daarmee tot effecten binnen de regio zelf. Het advies uit de Impactstudie valt uiteen in drie sporen: maatregelen op de A27, maatregelen op de A1, en/of een gebiedsgericht maatregelenpakket. Uiteraard zijn dit ook communicerende vaten. Voor de A27 is in het BO MIRT afgesproken dat de opgave van de Impactstudie betrokken wordt in de Verkenning A27. Daarvoor is het wenselijk om een goed beeld te hebben van de regionale opgave om deze op een overtuigende en effectieve manier te kunnen inbrengen. Ook is inzicht nodig wat op andere plekken aan maatregelen nodig is, als het perspectief voor de A1 en/of A27 onvoldoende is of uitblijft.

Dit onderzoek is een vervolg op de Impactstudie, waarin de focus vooral lag op het *nationale hoofdwegennet*. Deze studie bouwt hierop voort, maar richt zich ook op de positieve en negatieve effecten van de groei

op het *regionale en lokale mobiliteitssysteem*. Daarbij staat centraal hoe knelpunten, vervoerwijzekeuze en sluipverkeer doorwerken op de bereikbaarheid van en leefbaarheid in de kernen (hoofdstukken 2 tot en met 5), en welke maatregelen nodig zijn om ongewenste effecten te beperken en kansen te benutten (hoofdstukken 6 en 7).

Dit rapport biedt de inhoudelijke bagage voor de regio Gooi en Vechtstreek om regie te voeren op haar bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgave. Meer concreet geeft het onderzoek input voor drie belangrijke beleidslijnen:

1: Startbeslissing Verkenning A27

Op korte termijn speelt dat de regio Gooi en Vechtstreek moet reageren op de startbeslissing voor de A27 verkenning. Met dit onderzoek, onderbouwd met cijfers en analyses geeft de regio invulling aan de onderzoeksvragen voor de verkenning. Want het is belangrijk om geen kansen voor de regio te missen.

2: Voeden lobby rond dossier A1

In relatie tot de benodigde informatie voor de A27 verkenning heeft de regio behoefte aan perspectief: "het grotere plaatje" om op termijn de lobby over het belang van de A1 voor de regio te voeden. De A1 is binnen het Toekomstperspectief Hoofdwegennet (HWN) nadrukkelijk gekenmerkt als een essentiële internationale corridor. De doorstroming en robuustheid van de A1 is dus van vitaal belang voor zowel de nationale economie als de grensoverschrijdende mobiliteit. Tegelijkertijd is de A1 ook onmisbaar voor de bereikbaarheid van de regio Gooi en Vechtstreek. We gaan in dit rapport in op de vraag wat het huidige en toekomstige functioneren van de A1 en de A27 betekent voor de bereikbaarheid van de regio en welke aanvullende maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid op peil te houden.

3: Inzicht krijgen in verkeerseffecten en gewenste maatregelen op lokaal/regionaal niveau

Daarnaast wil de regio beter begrijpen wat al deze ontwikkelingen betekenen voor het regionale en lokale wegennet en de bereikbaarheid en leefbaarheid binnen de kernen in Gooi en Vechtstreek zelf. Allereerst gaat het hier om het scherp krijgen van de opgave. Dit vormt de basis voor een pakket gebiedsgerichte maatregelen en op termijn een gebiedsvisie.



2. SNELWEGEN SLIBBEN DICT

De ontwikkeling van de verkeersdruk in de regio is in beeld gebracht met het regionale verkeersmodel van Gooi en Vechtstreek. Daaruit blijkt dat met name op de A1 en de A27 in de spitsperiodes grote capaciteitsproblemen ontstaan. Die hebben te vooral te maken met de grote groei van de gemeenten om de regio heen.

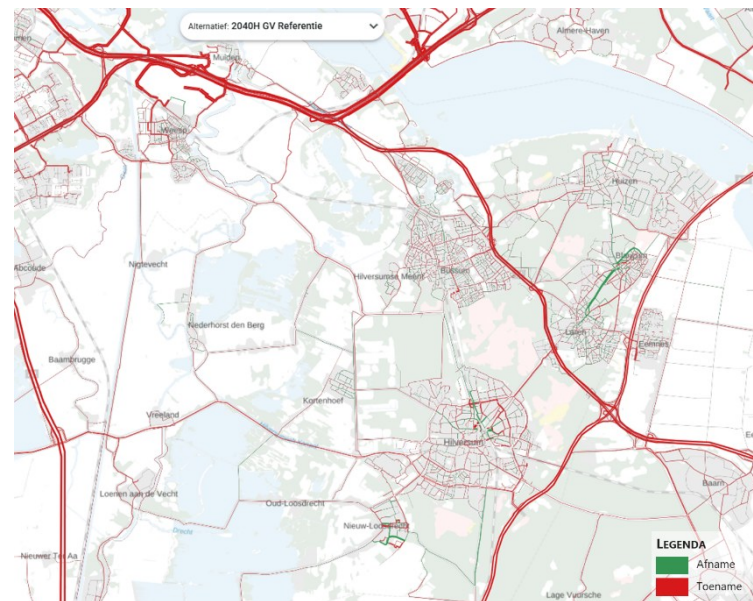
Toepassing van het verkeersmodel

Het regionale verkeersmodel van de regio Gooi en Vechtstreek is gebaseerd op VENOM, maar is veel fijnmaziger. Het is een zeer recent (en daarmee actueel) verkeersmodel dat ook op lokaal niveau de effecten van ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen goed beschrijft, zowel op etmaalniveau als in de spitsperiodes. Daarmee is een wezenlijke verdieping mogelijk van de eerder uitgevoerde studie over de effecten van de grote woningbouwopgaven in de omgeving van de regio Gooi en Vechtstreek. In het verkeersmodel zijn alle verwachte ruimtelijke ontwikkelingen binnen én buiten de regio opgenomen voor prognosejaar 2040. Binnen de regio gaat het bijvoorbeeld om woningbouw in Muiden De Krijgsman en Bussum Zuid, maar buiten de regio (in de MRU en MRU) om ca. 340.000 woningen en 250.000 extra arbeidsplaatsen. Daarnaast zijn ook infrastructurele aanpassingen (zoals snelheidsveranderingen) doorgevoerd en autonome economische en sociaal-demografische ontwikkelingen (zoals veranderingen in kosten autorijden, autobezit, thuiswerken, etc.)

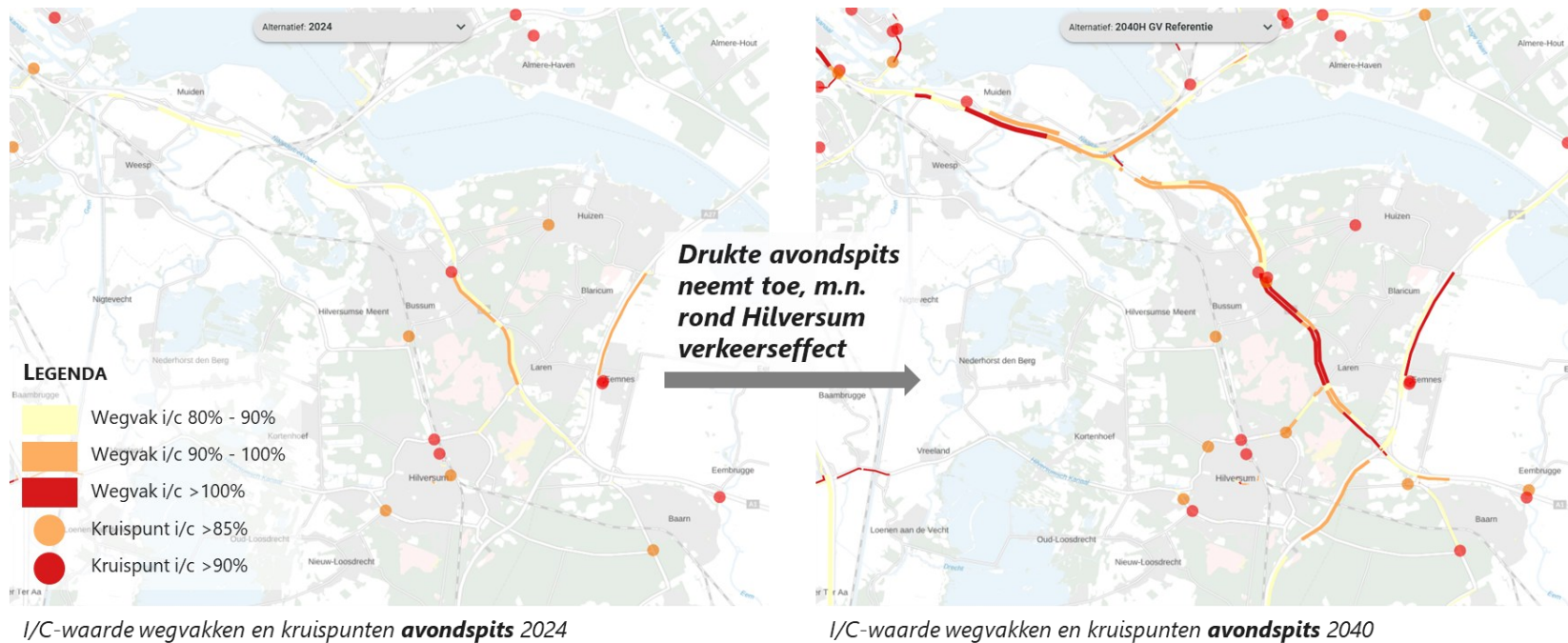
Groei van verkeer vooral op snelwegen

Uit de modelberekeningen blijkt dat de grootste groei van verkeer (in de periode tot 2040) plaatsvindt op de snelwegen.

Ook in relatieve zin is de groei omvangrijk: op de A1 gaat het op etmaalbasis om een groei van tussen de 25 en 30% (afhankelijk van het weggedeelte), op de A27 is de groei iets lager (rond de 23%). In de spitsperiodes is de relatieve groei iets lager dan buiten de spits. Dit kan erop duiden dat automobilisten in de spits alternatieve routes zoeken.



De groei van het verkeer betekent dat de capaciteit van de snelwegen onvoldoende wordt om het verkeersaanbod in de spitsen te verwerken. In de figuur hierna geven oranje en rode kleuren overbelasting van wegvakken en kruispunten aan in 2024 (links) en in 2040 (rechts). Vooral de verschillen op de A1 en in mindere mate de A27 vallen op. Het beeld hieronder geldt voor de avondspits, maar in de ochtendspits is het beeld vergelijkbaar.



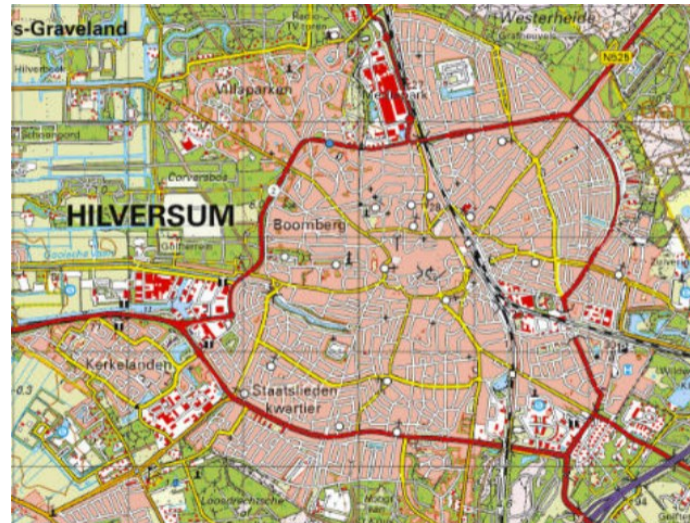


3. PROBLEMATIEK IN HISTORISCH PERSPECTIEF

De regio Gooi en Vechtstreek heeft te maken met de 'wet van de remmende voorsprong'. Al heel vroeg in de vorige eeuw groeiden Bussum en Hilversum tot het inwoneraantal dat het nu nog steeds heeft. Het wegennet is ook uit die tijd. Veel later groeiden de steden om ons heen sterk: Almere, Amsterdam, Amersfoort en Utrecht. Dat is ook merkbaar op de A1 en de A27, deze lopen vast. Om te begrijpen hoe wezenlijk de A1 en de A27 zijn voor de regio, is inzicht van de historische ontwikkeling van de regio van belang. Anders dan in nieuwere steden zijn er onze regio veel minder lokale en regionale rond- en randwegen beschikbaar. Daardoor zijn de snelwegen essentieel voor de regionale bereikbaarheid.

Hilversum en Bussum groeien vroeg

In dit hoofdstuk zijn kaarten van verschillende kernen steeds op dezelfde schaal in beeld gebracht. Daarbij is de situatie in de jaren vijftig van de vorige eeuw vergeleken met de huidige situatie. Je kunt duidelijk zien dat zowel Bussum als Hilversum al vroeg in de vorige eeuw sterk zijn gegroeid, en daarna veel minder. Dat betekent ook dat



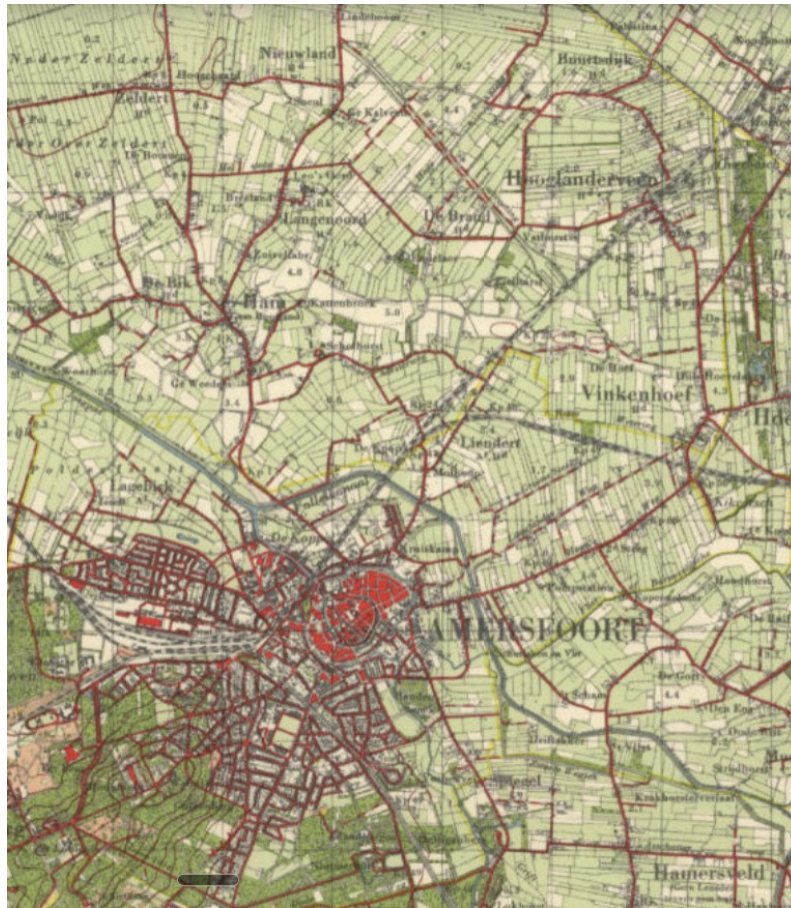
de verkeersstructuren van deze gemeenten nog stammen uit de periode van vóór de massa-motorisering. Er zijn daardoor geen duidelijke ringstructuren voor het verkeer om de kernen heen, zoals in veel andere gemeenten. Vanwege belangrijke natuurwaarden in de omgeving van deze kernen zijn deze later ook niet toegevoegd. In Hilversum is weliswaar sprake van een ring, maar deze loopt dwars door woonwijken heen. De capaciteit daarvan is ca. 15 jaar geleden nog vergroot door kruispunten aan te passen, maar de structuur loopt nu opnieuw tegen zijn grenzen aan.



Een gemeente als Huizen is pas later sterk gegroeid, op een moment dat al veel meer rekening gehouden werd met groei van autoverkeer. Daardoor is de verkeersstructuur in Huizen beter ingericht op grotere stromen verkeer. Huizen is echter een van de grootste gemeenten zonder station en is daarom ook meer dan gemiddeld afhankelijk van goede verkeersstructuur over de weg.



In de regio's om ons heen is de grote stedelijke ontwikkeling veel later op gang gekomen. Denk daarbij natuurlijk aan Almere, maar bijvoorbeeld ook aan Amersfoort (zie beelden hierna). In het begin van de jaren 50 hadden Bussum en Hilversum al ongeveer evenveel inwoners als nu. Hilversum was toen ook aanzienlijk groter dan



Amersfoort: Hilversum had toen al ca. 90.000 inwoners, terwijl

Amersfoort er toen slechts zo'n 50.000 telde. Daarna is Amersfoort echter sterk gegroeid tot nu zo'n 164.000 inwoners. Maar daarbij zijn ook nieuwe stedelijke randwegen en rondwegen gemaakt.



Tabel 1 (vervolg)

Gemeente	Provincie	Oppervlakte land 1) in ha	Bevolking op 1 Jan. 1950		Toeneming resp. afnem. (-) der bevolking sedert 1 Jan. 1940 2)	
			Totaal	W.v. mannen	Absolute cijfers	In %
Hillegom	Zh.	1 290	13 861	6 951	1 944	16,3
Hilvarenbeek	Nb.	6 784	5 368	2 731	985	22,5
Hilversum	Nh.	4 649	88 219	42 202	14 040	18,9
Hindeloopen	F.	491	948	487	67	7,6
Bussum	Nh.	805	34 115	15 852	4 791	16,3

Betekenis voor nu

De steden in het Gooi, vooral Hilversum en Bussum golden al in de eerste helft van de vorige eeuw als een aantrekkelijk alternatief voor het wonen in grote steden als Amsterdam, mede door de natuurwaarden in dit gebied. Maar de kwaliteiten van toen vormen ook een beperking voor nu:

- Het wegennet in de regio is voor het grootste deel gebouwd in de periode vóór de massa-motorisering. Daardoor ontbreken lokale en provinciale wegen om de kernen heen, die elders wel beschikbaar zijn. De capaciteit van het onderliggende wegennet is dus relatief laag.
- Vanwege de grote natuurwaarden in Gooi en Vechtstreek zijn nieuwe rond- of randwegen om de kernen heen niet mogelijk.
- Dat betekent dat de autosnelwegen in veel gevallen het enige reële alternatief vormen om de regio te bereiken.
- Maar die slibben nu ook dicht als gevolg van de groei van grote steden om ons heen.



4. EFFECTEN OP DE BEREIKBAARHEID

De toenemende druk op het wegennet maakt de regio minder goed bereikbaar, niet alleen voor autoverkeer, maar ook voor het openbaar vervoer. Om de effecten op de bereikbaarheid inzichtelijk te maken, zijn bereikbaarheidskaarten opgesteld, aangevuld met verwachte veranderingen in reistijd op twee belangrijke openbaarvervoerverbindingen.

Bereikbaarheid autoverkeer onder druk

Om een beeld te geven wat de toenemende verkeersdruk op het wegennet betekent voor de bereikbaarheid, zijn voor enkele centrale punten in de regio bereikbaarheidskaarten gemaakt. Daarop wordt zichtbaar vanuit welk gebied een centraal punt in de regio (in Bussum, Hilversum en Huizen) binnen een bepaalde tijd bereikbaar is in de huidige situatie (2024) en in de toekomst (2040). Voor de kaarten is uitgegaan van de maatgevende (avond)spitsperiode.

In de huidige situatie zijn alle drie de kernen vanuit een groot deel van de omliggende regio binnen 30 minuten bereikbaar. Grote delen van Amsterdam, Utrecht, Amersfoort en Almere liggen binnen deze reistijd. De regio Gooi en Vechtstreek maakt daarmee onderdeel uit van een goed functionerend dagelijks stedelijk systeem, waarin het gebied waarin mensen wonen, werken en gebruik maken van voorzieningen zich over meerdere regio's uitstrekken.

Richting 2040 verandert dit beeld¹. Uit de eerdere Impactanalyse blijkt dat de congestie op de A1 en A27 sterk gaat toenemen. Er is nu als sprake van vertraging op het hoofdwegennet, maar de Impactstudie geeft aan dat deze op langere trajecten (bijvoorbeeld Utrecht-Almere) in spitsperiodes nog met 20 minuten kan toenemen in 2040. Ook op de overige verbindingen tussen Amsterdam, Utrecht, Amersfoort via Gooi en Vechtstreek nemen de vertragingen toe. Hierdoor verslechtert niet alleen de doorstroming op de snelwegen, maar ook de bereikbaarheid van de regio als geheel. Binnen Gooi en Vechtstreek zullen de reistijden naar verwachting tussen de 5 en 15 minuten langer worden.

Op de bereikbaarheidskaarten is in beeld gebracht welke invloed dit heeft op het gebied dat binnen 30 minuten² bereikbaar is vanuit Bussum, Hilversum en Huizen. Onder de aanname dat ook het onderliggende wegennet vergelijkbare vertragingen ondervindt, betekent dit dat grote delen van omliggende stedelijke regio's, zoals Amsterdam en Utrecht in de toekomst buiten het gebied gaan vallen dat (in de spits) binnen een half uur bereikbaar is.

¹ Het jaar 2040 sluit aan bij het prognosejaar van het gebruikte verkeersmodel, maar de afwijking op het hoofdwegennet verslechtert al eerder (mede afhankelijk van het tempo waarin woningbouwontwikkelingen plaatsvinden)

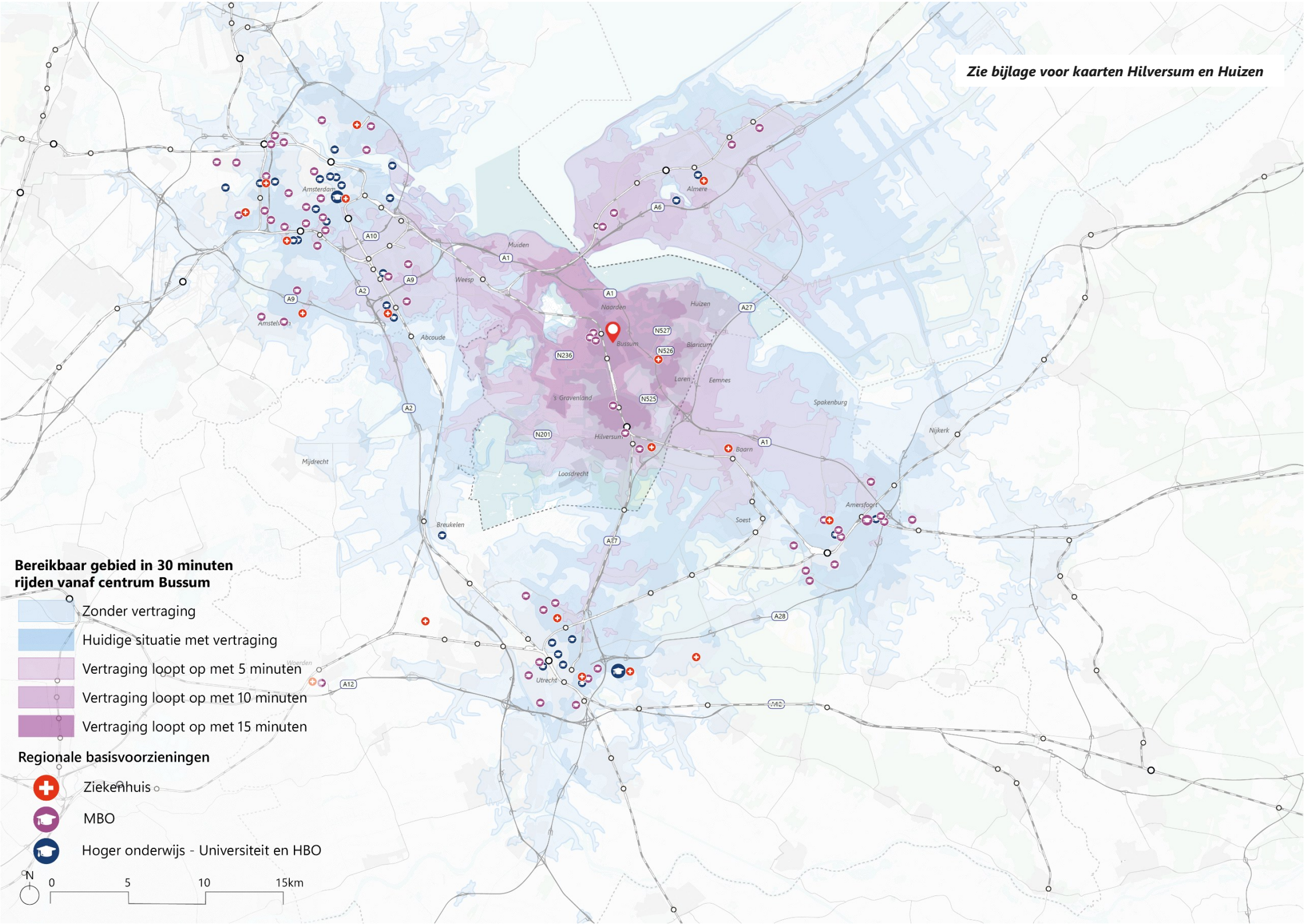
² Deze maat volgt uit [Bereikbaarheid op Peil](#) en geeft grofweg de gemiddelde acceptabele reistijd naar werk en regionale voorzieningen weer.

De gevolgen van de beperkte bereikbaarheid kunnen groot zijn. De verwevenheid van Gooi en Vechtstreek met de omliggende stedelijke regio's komt onder druk te staan. Veel inwoners zijn voor werk afhankelijk van bestemmingen buiten de regio, en andersom zijn werkgevers in Gooi en Vechtstreek ook afhankelijk van personeel uit de omliggende steden. Zeker voor werknemers met praktische beroepen, die veelal werkzaam zijn op bedrijventerreinen, in de logistiek, bouw of zorg, zal de impact naar verwachting groot zijn. Zij zijn vaker afhankelijk van de auto en hebben minder mogelijkheden om buiten de spits te reizen. Voor deze groep vertaalt de verslechterde bereikbaarheid zich direct in óf een kleinere arbeidsmarkt óf langere reistijden naar werk.

Ook wordt de keuze uit verschillende voorzieningen kleiner. De regio Gooi en Vechtstreek beschikt over een eigen ziekenhuis en huisvest ook enkele MBO-instellingen, maar voor specialistische zorg en voor hoger onderwijs zal ook gebruikgemaakt worden van het veel grotere aanbod in de omliggende steden. Op de bereikbaarheidskaarten is te zien dat de bereikbaarheid van dergelijke voorzieningen in omliggende steden afneemt.

De hier gepresenteerde analyse is gericht op de bereikbaarheid van huishoudens (vanuit de herkomstgebieden), maar geldt andersom ook voor bedrijven en instellingen (de bestemmingen). Voor hen wordt het gebied van waaruit zij werknemers en klanten trekken, kleiner. Dit economisch nadelige effect wordt nog versterkt doordat tegelijkertijd hun vervoerskosten toenemen.

Zie bijlage voor kaarten Hilversum en Huizen



- Bereikbaar gebied in 30 minuten rijden vanaf centrum Bussum**
- Zonder vertraging
 - Huidige situatie met vertraging
 - Vertraging loopt op met 5 minuten
 - Vertraging loopt op met 10 minuten
 - Vertraging loopt op met 15 minuten

- Regionale basisvoorzieningen**
- Ziekenhuis
 - MBO
 - Hoger onderwijs - Universiteit en HBO



OV langzamer en minder betrouwbaar

De bussen in de regio maken voor het grootste deel gebruik van hetzelfde wegennet als de auto. Dit betekent dat vertraging op het wegennet ook leidt tot vertraging in het openbaar vervoer. In welke mate dat het geval is hangt af van de route van de buslijnen:

- Bussen die gebruikmaken van vrije busbanen zoals de snelbussen van Hilversum naar Huizen hebben minder last van vertraging op het wegennet.
- Ook op (delen van) routes die door woonbuurten gaan, hebben bussen nog relatief weinig hinder van toenemend autoverkeer.
- Bussen die rijden via lokale hoofdwegen zijn wel gevoelig voor toenemende verkeersdruk.

Om hiervan een indicatie te geven is voor twee belangrijke buslijnen zonder vrije busbaan de ontwikkeling van de rijtijd bepaald:

- lijn 321 vanaf het moment dat deze vanuit het westen de snelweg af gaat (in Naarden) tot aan het eindpunt in Laren (via Bussum en Crailo);
- lijn 108 van Hilversum via Laren en Blaricum naar Huizen.

Uit de modelberekeningen blijkt dat de gemiddelde rijtijd op lijn 321 met circa 6% toeneemt en op lijn 108 met circa 8%.

Deze reistijdtoename komt boven op de vertraging die op verschillende locaties nu al optreedt. Vooral kruispunten vormen in de huidige situatie al een knelpunt voor de doorstroming van het openbaar vervoer. Naarmate het autoverkeer verder groeit en ook het fietsverkeer toeneemt, worden deze kruispunten steeds zwaarder belast. Dat leidt niet alleen tot langere wachttijden voor de bus, maar ook tot grotere

schommelingen in de reistijd en daarmee een afnemende betrouwbaarheid van de dienstregeling.

Voor de exploitatie van het openbaar vervoer betekent dit dat meer dienstregelingen (DRU's) nodig zijn om dezelfde frequentie en dienstregeling in stand te houden. Zonder aanvullende maatregelen leidt dit tot hogere exploitatiekosten of tot een afname van de kwaliteit van het openbaar vervoer. Juist op plekken waar veel vervoersstromen samenkomen, wordt het daarom steeds belangrijker om de doorstroming van bussen op kruispunten te verbeteren, bijvoorbeeld door prioriteit voor het openbaar vervoer of infrastructurele aanpassingen.



Route buslijn 321 (links) en buslijn 108 (rechts)



5. EFFECTEN OP DE LEEFBAARHEID

Meer verkeer in de regio leidt tot verslechtering van leefbaarheidsaspecten zoals geluidhinder, oversteekbaarheid en barrièrewerking. Om een beeld te geven waar dit vooral tot problemen leidt, hebben we in kaart gebracht waar (binnen de kernen) de verkeersintensiteit boven een waarde van 10.000 of 15.000 motorvoertuigen per etmaal groeit. Op die wegen wordt oversteken moeilijker en zal ook de hinder van verkeer door geluid en uitstoot van schadelijke gassen relatief groot zijn. Ook kijken we naar de kans op sluipverkeer. Omdat sluipverkeer in de regel betekent dat verkeer omrijdt via wegen die minder geschikt zijn voor veel autoverkeer, heeft sluipverkeer een relatief groot negatief effect op de verkeersveiligheid.

Drukkere wegen vormen barrières

In de huidige situatie zijn binnen de regio, in de kernen, al meerdere wegen aan te wijzen waar de verkeersintensiteit leidt tot barrièrewerking. De hoogste verkeersintensiteiten (met meer dan 15.000 motorvoertuigen per etmaal) komen voor op de ring van Hilversum en op enkele hoofdwegen in Bussum, Naarden en Huizen. Specifiek op de Ceintuurbaan en Amersfoortsestraatweg in Bussum, de Koningin Wilhelminalaan in Naarden en de Karel Doormanlaan en Eemlandweg in Huizen. Met deze verkeersintensiteit is oversteken lastiger, neemt de geluidbelasting toe en wordt de leefbaarheid in de directe omgeving verder onder druk gezet.

Daarnaast zijn in de huidige situatie zeven kruispunten overbelast. Dat betekent langere wachten voor een rotonde en bij verkeerslichten nog een rondje wachten. Op vrijwel al deze kruispunten rijden ook buslijnen. Dat maakt dat drukte niet alleen een barrière vormt voor leefbaarheid, maar ook direct gekoppeld is aan de doorstroming van het openbaar vervoer en natuurlijk ook ander verkeer.

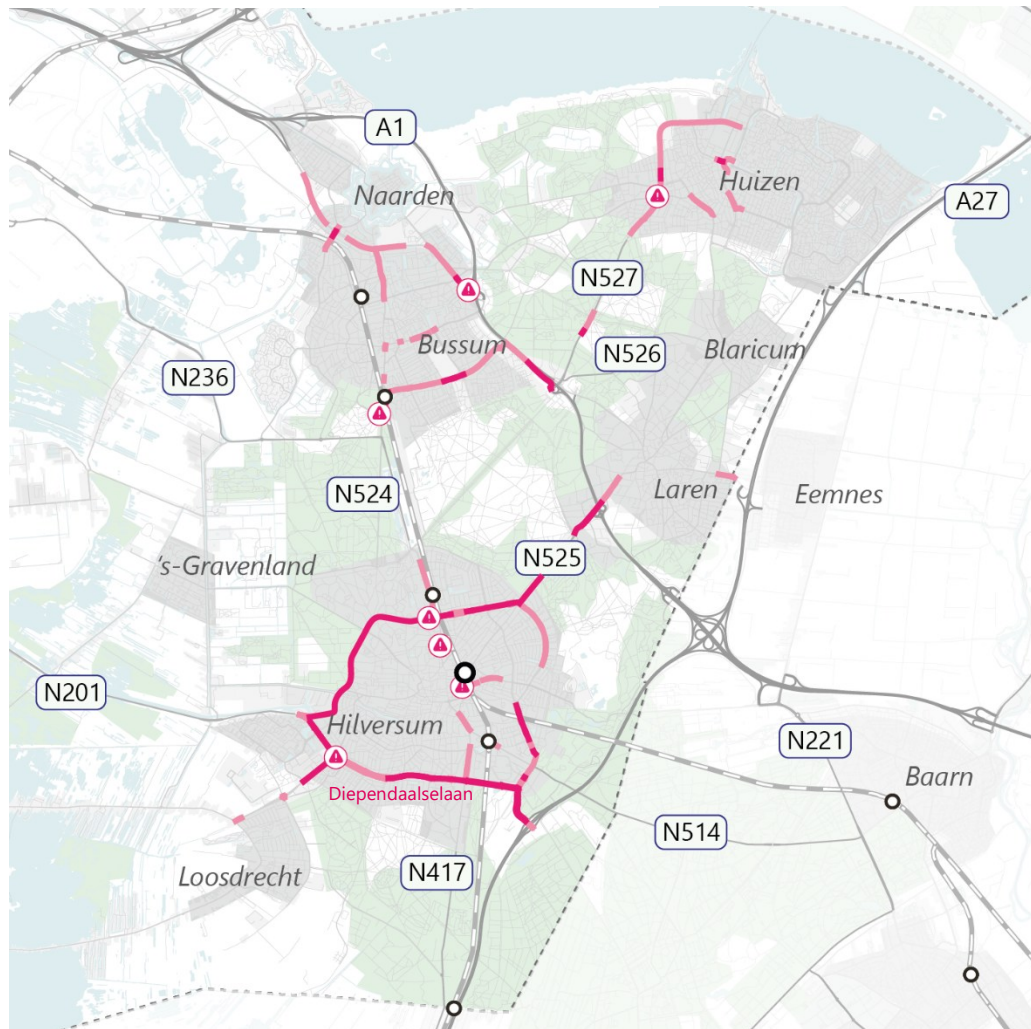
Op enkele locaties is sprake van een combinatie van hoge verkeersintensiteiten op wegvakken én overbelaste kruispunten. Daardoor ontstaan niet alleen langere wachttijden voor het autoverkeer, maar ook grotere barrières voor voetgangers en fietsers. Dit kan de verkeersveiligheid onder druk zetten, met name op locaties waar veel langzaam verkeer de weg moet oversteken. Twee locaties op de ring van Hilversum springen daarbij in het bijzonder in het oog:

- De rotonde Loosdrechtselaan–Diependaalselaan combineert een hoge verkeersintensiteit met een overbelaste rotonde op een locatie waar veel voetgangers en fietsers komen, onder andere vanwege het nabijgelegen zwembad.
- Ook de Diependaalselaan vormt een belangrijk aandachtspunt. Hier zorgt een hoge verkeersdruk in een woonomgeving, gecombineerd met het ontbreken van een gefaseerde oversteekvoorziening, voor een sterke barrièrewerking.

Richting 2040 neemt de barrièrewerking van wegen toe. Meer wegen binnen de bebouwde kom krijgen hoge verkeersintensiteiten en verschillende wegen groeien door van meer dan 10.000 naar meer dan 15.000 motorvoertuigen per etmaal. Ook neemt het aantal overbelaste kruispunten toe, waardoor niet alleen de leefbaarheid en verkeersveiligheid verder onder druk komen te staan, maar ook de doorstroming van het openbaar vervoer en automobilisten verder verslechtert.

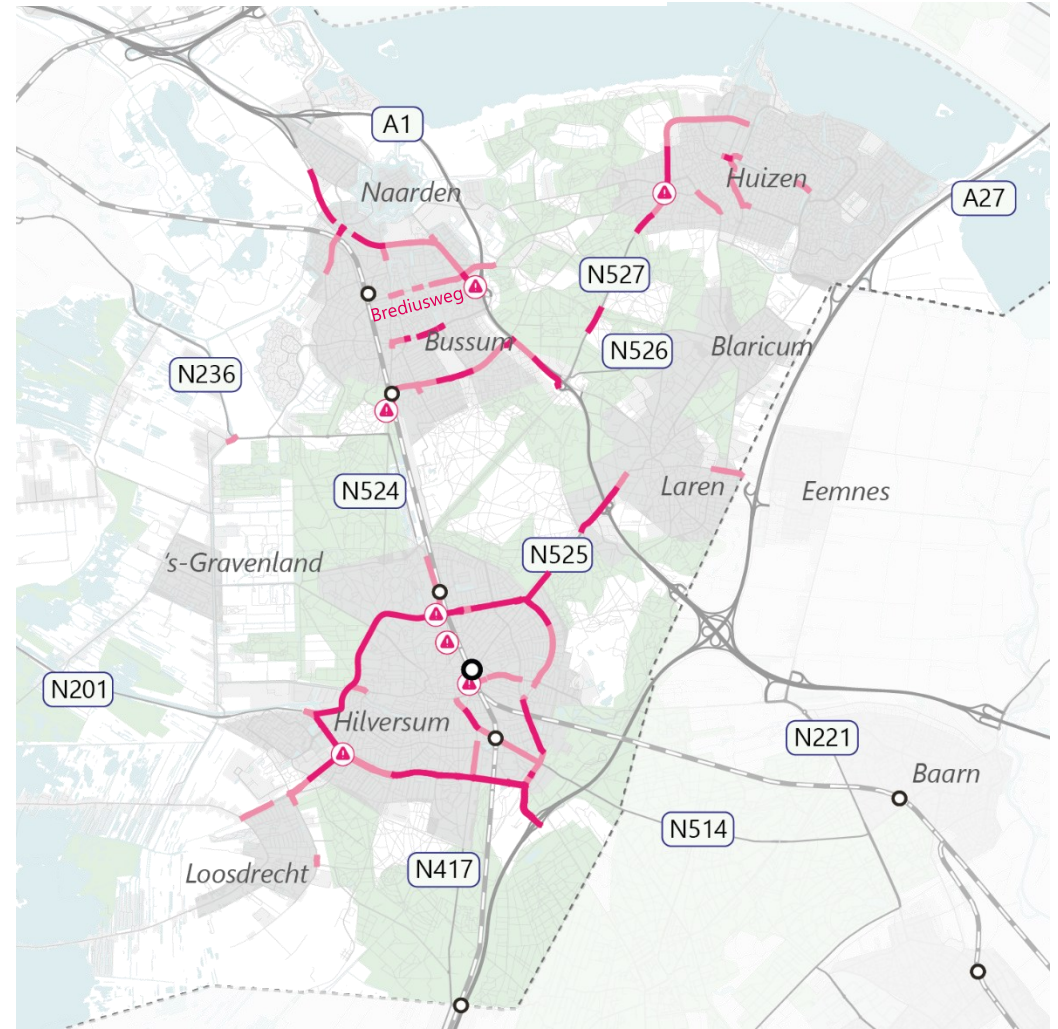
Daarentegen zorgt invoering van een maximumsnelheid van 30 km/uur op de Brinklaan in Bussum voor een vermindering van de verkeersdruk op de Brinklaan en de Lambertus Hortensiuslaan. Mede daardoor ontstaat echter een nieuwe opgave op de Brediusweg. Deze weg heeft een hoge verkeersbelasting in een dichtbebouwde woonomgeving, waardoor gefaseerde oversteekvoorzieningen nodig zijn om de weg te kunnen oversteken.

Barrières huidige situatie



- Verkeersintensiteit > 10.000 mvt/etmaal
- Verkeersintensiteit > 15.000 mvt/etmaal
- ⚠ Kruispunt overbelast ($I/C \geq 0,85$) in de ochtend en/of avondspits

Barrières prognose 2040



Beperkt sluipverkeer: geen reële alternatieven

In de eerdere studie van Sweco is naar voren gekomen dat er verschillende sluiproutes in de regio zijn. Daarvoor is met behulp van floating car data bekeken welke routes men rijdt en of dat de 'gewenste' routes over het hoofdwegennet zijn of 'minder gewenste' routes binnendoor. De routes binnendoor zijn als sluiproutes gekwalificeerd. Deze methode kent twee beperkingen:

- De 'minder gewenste' routes zijn in sommige gevallen ook buiten de spitsperiode korter dan de gewenste routes (bijvoorbeeld: van Huizen richting Amsterdam is de gewenste route via A27 en A1, maar voor het grootste deel van Huizen is een route binnendoor naar de A1 sneller).
- Er kan alleen inzicht gegeven worden in de routekeuze in de huidige situatie, niet in de toekomstige situatie als de verkeersdruk toeneemt.

Om na te gaan in hoeverre er (extra) sluipverkeer ontstaat als de verkeersdruk op de A1 en de A27 in de toekomst toenemen, hebben we ook een modelvariant voor de toekomst gemaakt waarbij we extra capaciteit hebben toegevoegd op deze snelwegen. Door de toekomstprognose hiermee te vergelijken, kunnen we zien in hoeverre er in de toekomst verkeer uitwijkt naar andere wegen als gevolg van de verwachte drukte op de A1 en de A27.

De definitie van sluipverkeer in onze studie is dus: verkeer dat bij de verwachte (toekomstige) drukte op de A1 en de A27 een andere route kiest dan het gedaan zou hebben zónder congestie op de A1 en A27.

Uit deze analyse komt naar voren dat het door de drukte op de A1 en A27 wel degelijk ook drukker wordt op het onderliggend wegennet, maar toch in relatief beperkte mate en verspreid over verschillende wegen, waardoor de verschillen per weg klein blijven. We hebben daar de volgende verklaringen voor:

- Ook binnen de kernen neemt de verkeersdruk toe. In de kernen leidt dit niet direct tot helemaal vaststaand verkeer, zoals op snelwegen, maar wel tot een lagere gemiddelde doorstroomsnelheid. Daardoor zijn alternatieve routes door de kernen evenmin aantrekkelijk.
- Het komt nauwelijks voor dat mensen ergens de snelweg af rijden en verderop weer op rijden om files te vermijden. Wel kiest verkeer vanuit de kernen naar buiten (of v.v.) soms een andere plek om de snelweg op te gaan (men rijdt een wat langere route binnendoor voor men de snelweg op gaat). Zo kiezen meer mensen tijdens drukte op de A1 vanuit Huizen voor de Nieuwe Bussummerweg in plaats van de Crailoseweg.
- In de kernen (vooral Hilversum en Bussum) kan gesproken worden van een 'congestienetwerk', waardoor een toename van verkeer zich verdeelt over veel verschillende wegen. Als het op de snelweg drukker wordt, kan dit leiden tot meer verkeer op een alternatief; maar de drukte op dat alternatief leidt er weer toe dat andere automobilisten ook daar weer een alternatief voor zoeken.
- Vergelijkbare effecten zien we ook op bovenregionaal niveau: door de drukte op de A27 en A1 rijdt een deel van het bovenregionale verkeer via andere snelwegen (bijvoorbeeld de A2).

Uit de analyse van het sluipverkeer blijkt duidelijk dat er ook op het onderliggend wegennet capaciteitsproblemen zijn. Gemeenten in de regio willen daarmee aan de slag: er is een 'mobiliteitstransitie' nodig. Vooral op plaatsen waar de ruimte schaars is (dus vooral in de centra van kernen) zullen gemeenten soms scherpere keuzes moeten maken om de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid in de kernen te waarborgen. In de praktijk betekent dit dat de beschikbare ruimte anders verdeeld wordt, vooral ten gunste van voetgangers en fietsers. Dit heeft twee effecten: minder mensen kiezen voor de auto als vervoerwijze, maar ook: het resterende autoverkeer verplaatst zich 'van binnen naar buiten'. Per saldo levert dit minder autoverplaatsingen op in de centrale delen van de kernen, maar nog steeds ongeveer evenveel autoverkeer op de wegen rondom de kernen. In de regio Gooi en Vecht zijn dit onder andere de A1 en de A27 (bij gebrek aan lokale en regionale rondwegen, zie hoofdstuk 3). De regio kan met eigen beleid zorgen voor beperking van de groei van het verkeer in de kernen, maar heeft nauwelijks mogelijkheden om de verkeersgroei op het hoofdwegennet te verminderen, die vooral het gevolg is van de woningbouw in omliggende regio's. Gemeenten, regio, provincie en Rijk hebben elkaar dus nodig. Hier gaan we in de volgende hoofdstukken dieper op in.



6. INTEGRALE AANPAK OP ALLE NIVEAUS

Door het gebrek aan rond- en randwegen om kernen als Hilversum en Bussum heen, zijn de snelwegen voor de regio essentieel voor de bereikbaarheid. Als de snelwegen dichtslippen zijn er niet of nauwelijks alternatieven voorhanden. Daardoor vermindert ook de bereikbaarheid per openbaar vervoer en de kwaliteit voor fietsers en voetgangers. Om dat te voorkomen is een integraal maatregelenpakket nodig dat zich richt op zowel meer capaciteit op snelwegen als een mobiliteitstransitie in de regionale kernen en sterke onderlinge verbindingen per fiets en openbaar vervoer.

Er moet wat gebeuren

De analyses laten zien dat de mobiliteitsopgave in de regio Gooi en Vechtstreek de komende jaren verder toeneemt. De sterke woningbouwgroei in de omliggende stedelijke gebieden leidt tot een forse extra mobiliteitsvraag. Tegelijkertijd neemt de druk op de A1 en A27 verder toe, waardoor de bereikbaarheid van de regio verslechtert. De gevolgen beperken zich niet alleen tot langere reistijden op de snelweg, maar werken door op het regionale wegennet, de reistijd, betrouwbaarheid en kosten van het openbaar vervoer, de leefbaarheid in de kernen, de verkeersveiligheid en het woon- en leefmilieu.

Juist de ruimtelijke structuur van Gooi en Vechtstreek maakt deze opgave bijzonder. Anders dan veel andere stedelijke regio's beschikt de regio nauwelijks over alternatieve routes als een robuust regionaal wegennet. Door de omliggende natuur is de aanleg van nieuwe regionale wegen nauwelijks meer voorstelbaar. De bestaande infrastructuur moet daardoor steeds meer verkeer verwerken, terwijl de ruimte om de capaciteit uit te breiden beperkt is.

Niets doen is geen reële optie. Zonder aanvullende maatregelen neemt de bereikbaarheid van de regio verder af en worden de leefbaarheidsproblemen in de kernen groter. Een goed bereikbare regio is een voorwaarde voor prettig wonen, werken en het functioneren van voorzieningen.

Een integrale aanpak is noodzakelijk

Een eenvoudige oplossing hiervoor bestaat niet. Alleen investeren in het lokale wegennet is onvoldoende om de bovenregionale verkeersgroei op te vangen. Andersom lossen alleen verbeteringen aan de A1 en A27 de leefbaarheids- en verkeersveiligheidsopgaven binnen de kernen niet op. De opgave vraagt daarom om een samenhangende aanpak op meerdere schaalniveaus:

- Binnen de regio is een mobiliteitstransitie nodig waarin woningbouw en mobiliteitsnetwerken en gedragsbeïnvloeding nadrukkelijk met elkaar worden verbonden.
- De regio heeft de provincie nodig voor regio-overstijgende fietsverbindingen, openbaar vervoer en mobiliteitshubs en het Rijk voor een goed functionerend nationaal hoofdwegennet.

Alleen door maatregelen op lokaal, regionaal én landelijk niveau met elkaar te verbinden kan de bereikbaarheid van Gooi en Vechtstreek op peil blijven, terwijl tegelijkertijd ruimte ontstaat voor woningbouw, economische ontwikkeling en een aantrekkelijke leefomgeving.

We gaan in dit hoofdstuk eerst in op de mobiliteitsstrategie voor de regio zelf en vervolgens op de benodigde aanpak op bovenregionaal niveau.

De regionale mobiliteitsstrategie

We beginnen met de beantwoording van de vraag wat de regio zelf kan doen om de mobiliteit op peil te houden. Het is daarvoor belangrijk dat de verschillende gemeenten in de regio samenwerken aan een sterke regionale strategie, gericht op een succesvolle mobiliteitstransitie. De strategie bestaat uit drie elkaar versterkende pijlers, die we in het vervolg van deze paragraaf nader uitwerken:

- De eerste pijler is gericht op ruimtelijke ontwikkeling rond knooppunten.
- Ruimtelijke verdichting voor slimme mobiliteitsnetwerken met hoogwaardige OV- en fietsverbindingen. Dit is de tweede pijler.
- Het effect van de eerste twee pijlers wordt versterkt met gedragsbeïnvloeding en parkeerbeleid.

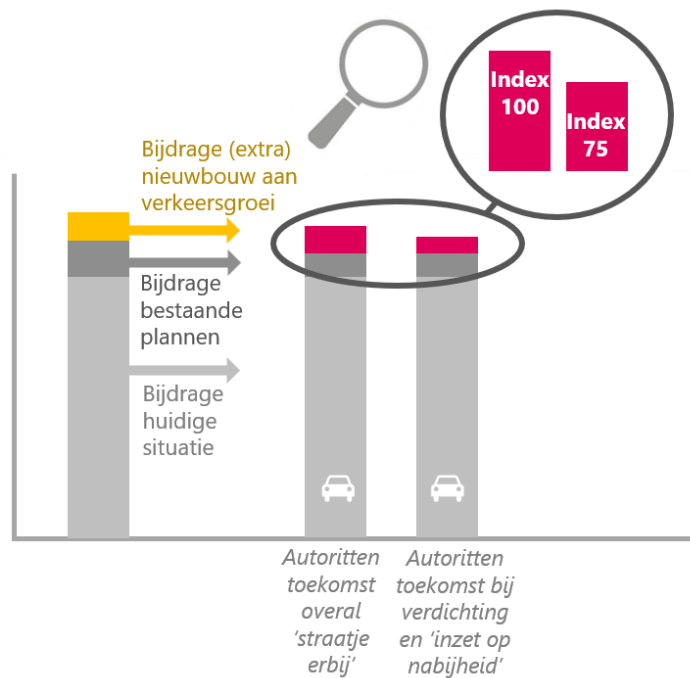
Deze strategie sluit aan bij bestaande regionale en provinciale beleidskaders en bij de uitgangspunten van de landelijke Ontwerp-Nota Ruimte: bouwen op goed bereikbare locaties, efficiënt omgaan met de schaarse ruimte en inzetten op duurzame vormen van mobiliteit.

De regionale mobiliteitsstrategie is geen alternatief voor investeringen in de A1 en A27, maar is wel een noodzakelijke aanvulling daarop. Samen vormen zij de basis voor een bereikbare, leefbare en economisch vitale Gooi en Vechtstreek, waarin woningbouw, werkgelegenheid en voorzieningen op de lange termijn bereikbaar blijven.

Pijler 1: Verdichting rond knooppunten

Ook in de regio Gooi en Vecht zijn nieuwe woningen nodig, maar er is nauwelijks ruimte meer voor extra autoverkeer. Dat betekent dat de nieuwbouw zoveel mogelijk op locaties moet komen, waar goede alternatieven zijn voor autogebruik. Dus inbreiding in de buurt van stations en andere knooppunten in plaats van uitbreiding langs de randen van de kernen. De al geplande woningontwikkeling nabij station Bussum Zuid is daar een goed voorbeeld van.

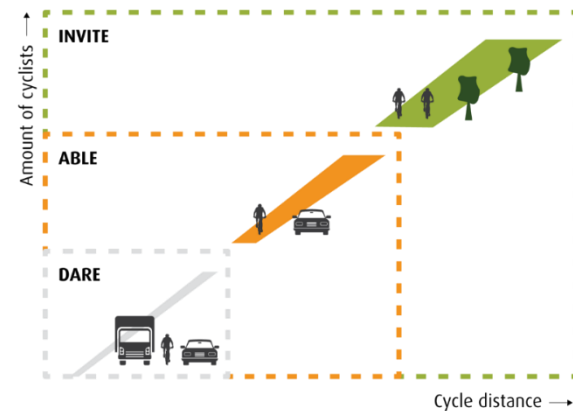
Centraal bouwen op goed bereikbare locaties zorgt ervoor dat nieuwe bewoners ca 25% minder autokilometers maken (in vergelijking met verspreide woningbouw aan de randen van de kernen). Maar het effect geldt natuurlijk alleen voor de nieuwe inwoners van nog te ontwikkelen nieuwbouwplannen. Daardoor is het effect op de totale hoeveelheid (auto)verkeer in de regio nog vrij beperkt (zie figuur hierna). Maar het is een wezenlijke eerste stap. Het leidt niet alleen tot minder autoverkeer, het biedt ook de basis voor bundeling van vervoersstromen op sterke OV-assen en hoogwaardige fietsroutes.



Pijler 2: Slimme mobiliteitsnetwerken

Stedelijke verdichting biedt niet alleen kansen voor beter OV en snellere fietsroutes, maar maakt dat ook noodzakelijk. Want anders zorgt verdichting ervoor dat het drukker wordt op plekken waar het nu al heel druk is. Aanpassingen in de netwerken moeten mensen verleiden om duurzame en ruimte-efficiënte vervoersmiddelen te gebruiken. Daarvoor zijn aanpassingen in alle netwerken nodig:

1. Met **veilige, snelle, maar ook aantrekkelijke (door)fietsroutes** wordt de fiets een goed alternatief voor de auto op korte en langere afstanden. In de huidige situatie kún je wel (bijna) overal fietsen, maar de inrichting van de netwerken is niet overal uitnodigend om te fietsen. Door daar sterk op in te zetten, kan zowel het aantal fietsers als de gemiddelde fietsafstand stijgen (zie figuur).



2. Hoogwaardige netwerken voor lopen en fietsen kosten ruimte. Waar die ruimte ontbreekt, moet autoverkeer zich aanpassen. In de praktijk betekent dit dat veel vaker dan nu gekozen wordt voor een **lagere maximumsnelheid voor autoverkeer** (30 km/h): waar auto's en fietsers samen de weg gebruiken ligt het primaat bij de fietsers.



De lagere snelheid van het autoverkeer zorgt voor:

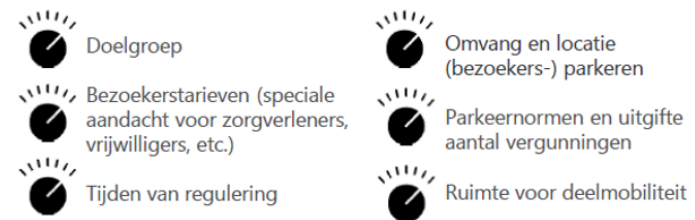
- een betere 'concurrentiepositie' van de fiets ten opzichte van de auto;
- verbetering van de verkeersveiligheid;
- vermindering van doorgaand verkeer door de kernen.

3. **Sterke bundeling van openbaar vervoer op hoofdstromen** is nodig om echt hoogwaardig en frequent openbaar vervoer te kunnen garanderen. Dat betekent: doorontwikkeling van het regionale R-net zoveel mogelijk via vrij busbanen en vluchtstroken langs de snelweg. De ontsluitende buslijnen rijden routes door woonwijken. Die routes zijn weliswaar langzamer, maar wel betrouwbaar. Zij zorgen voor de 'voeding' van de snellere buslijnen en de treinen. Daarnaast wordt het hoogwaardige openbaar vervoer 'gevoed' vanuit hubs met optimale mogelijkheden voor ketenverplaatsingen met fiets en auto.

Pijler 3: Gedragsbeïnvloeding en parkeerbeleid

Mensen hebben vaak een extra zetje nodig om hun gewoonten te veranderen. Door daar goed op in te spelen, kan het effect van de mobiliteitsstrategie aanzienlijk vergroot worden:

- Parkeerbeleid is een effectief middel om de beschikbare ruimte beter te verdelen, zodat ook voldoende ruimte overblijft voor langzaam verkeer, maar ook voor groen en verblijven. Door parkeren op grotere schaal te reguleren, kunnen gemeenten in de regio grip houden op de groei van het autoverkeer. De mate en de aard van de regulering kan in verschillende gebieden anders zijn, er zijn verschillende knoppen om aan te draaien (zie figuur).

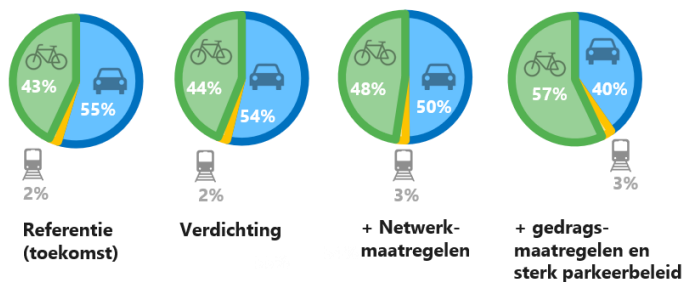


Wel is het belangrijk om hier regionale kaders voor af te spreken zodat in vergelijkbare situaties ook vergelijkbare regels gelden (gelijke monniken, gelijke kappen).

- Inkomsten uit parkeerregulering kunnen ingezet worden voor andere gedragsmaatregelen, zoals campagnes en kortingen om nieuwe mogelijkheden te verkennen. Voor organisaties biedt de inzet van een 'mobiliteitsmakelaar' hulp bij het optimaliseren van hun mobiliteitsbeleid (mobiliteitsmanagement, werkgeversaanpak).

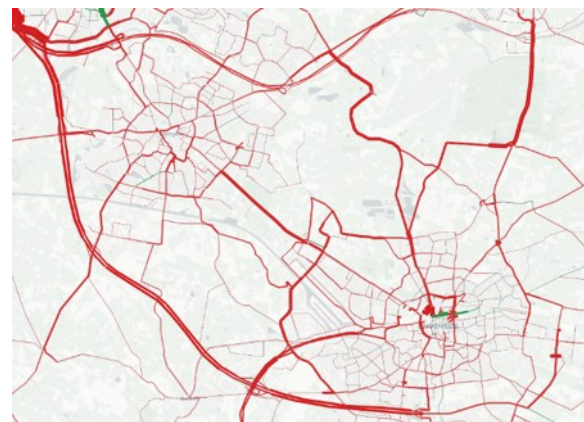
De potentie van de regionale mobiliteitsstrategie

Het is duidelijk dat de regionale mobiliteitsstrategie veranderingen met zich meebrengt voor alle vervoerwijzen. De regio Gooi en Vechtstreek heeft echter alleen de beschikking over een verkeersmodel voor autoverkeer. Om toch een beeld te geven van de mogelijke effecten van de strategie beschrijven we een casus in de regio Twente (Hengelo-Enschede) waar een vergelijkbare mobiliteitsstrategie als voorbeelduitwerking is doorerekend met een multimodaal verkeersmodel. In de volgende figuur is te zien hoe de modal split (vervoerwijze-verdeling) verandert door de stapeling van maatregelen uit de verschillende pijlers.

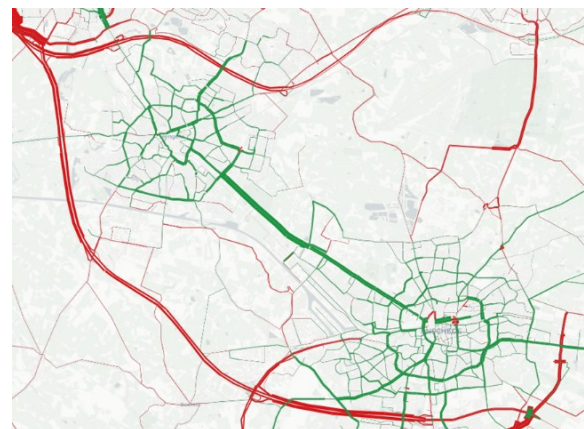


Waar in de referentiesituatie sprake overall sprake was van groei van het autoverkeer, bleek in het maximale scenario (met toepassing van alle peilers uit de strategie) in de kernen een afname van autoverkeer te bereiken. Maar de maatregelen zorgen er ook voor dat een deel van het (doorgaande) autoverkeer naar de randen van de kernen wordt verplaatst. Daardoor helpt de mobiliteitsstrategie niet om de toenemende druk op de autosnelwegen te verminderen. Het wordt op de autosnelwegen niet drukker dan in de referentiesituatie, maar ook niet rustiger (zie kader)

De casus Hengelo-Enschede (voorbeelduitwerking)



Groei van verkeer in regio Twente bij verspreide woningbouw en zonder aanvullend mobiliteitsbeleid



Effect van strategie gericht op verdichting, sterke inzet op fiets en openbaar vervoer, grootschalige invoering van 30 km/h en parkeerregulering

(rood is toename, groen is afname van verkeer)

Bovenregionale aanpak

De beschreven regionale mobiliteitsstrategie kiest voor nabijheid, efficiënt ruimtegebruik en het benutten van bestaande kansen, geheel conform de uitgangspunten van de **Ontwerp-Nota Ruimte**. Het maakt woningbouw in de regio op een duurzame mogelijk door onnodige (auto)mobiliteit te beperken. Dit sluit ook aan op het kabinetsstandpunt **Bereikbaarheid op Peil** met het streven naar een goede samenhang tussen ruimtelijke ontwikkeling, voorzieningen en mobiliteit centraal om de bereikbaarheid niet te laten verslechteren of zelfs te verbeteren.

Om de regionale mobiliteitstransitie succesvol te maken, is het belangrijk dat bovenregionaal ruimtelijke en mobiliteitsbeleid er goed op aansluit. De provincie speelt een belangrijke rol bij de ontwikkeling van hoogwaardige fietsverbindingen, openbaar vervoer en mobiliteitshubs. Dit vraagt dit om het voortzetten en doorontwikkelen van bestaande provinciale en regionale programma's:

- het **Regionaal Toekomstbeeld Fiets**, regionaal uitgewerkt in de **doorfietsrouteaanpak** en lokaal vertaald in het **Masterplan Doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek**, is de basis voor een hoogwaardige (bovenregionaal) netwerk van doorfietsroutes. Een hoogwaardig fietsnetwerk is een langjarige opgave is, die gezamenlijke programmering, fasering en structurele financiering van gemeenten en provincie vraagt.
- Hetzelfde geldt voor het **Actieprogramma Gooicorridor**, waarin de regio Gooi en Vechtstreek, de provincies Noord-Holland en Utrecht, de regio Amersfoort, omliggende gemeenten en vervoerders samenwerken aan de bereikbaarheid van de corridor, in het bijzonder op het gebied van OV-knooppunten, deelvervoer en regio-hubs.

Het is van belang dat deze programma's niet stoppen na de huidige looptijd tot respectievelijk 2027 en 2028, want de eindstreep is nog niet gehaald, maar worden opgevolgd door een langjarige uitvoerings- en investeringsstrategie.

De huidige **aanbesteding van het openbaar vervoer** voor de periode 2028-2038 is al vergesloofd. Maar door nu al na te denken over mogelijkheden voor verdere verbetering van kwaliteit en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer (in samenhang met fietsverbindingen en mobiliteitshubs) kan een structurele groei en verbetering van openbaar vervoer bereikt worden. De strategie van het openbaar vervoer moet erop gericht zijn om congestie op het wegennet te vermijden: op hoogwaardige R-netverbindingen door vrije businfrastructuur en op ontsluitende buslijnen door bijvoorbeeld busdoorsteken in woonwijken te realiseren.

Tegelijkertijd is een goed functionerend bovenregionaal en nationaal hoofdwegennet essentieel voor de bereikbaarheid van de regio. Het gaat hierbij om de provinciale wegen, maar vooral ook om de A1 en de A27. Alleen wanneer ook de A1 en A27 voldoende blijven functioneren, ontstaat binnen de kernen de ruimte om woningbouw en de gewenste verschuiving naar duurzamere vormen van mobiliteit mogelijk te maken. Want voldoende capaciteit voor autoverkeer langs de randen schept ruimte voor fietsers in de kernen (zie voorbeeld Utrecht).



Het is wezenlijk dat de stedelijke functie van de A1 en A27 voor Hilversum en Bussum wordt erkend, mede omdat er binnen de kernen en op provinciale wegen voor veel relaties geen reële alternatieven zijn (gezien de historische gegroeide situatie, zie hoofdstuk 3). **De Ontwerp-Nota Ruimte** erkent de stedelijke functie bij gemeenten met meer dan 100.000 inwoners. Hilversum komt daar met ca. 94.500 dichtbij, maar regionaal is in de regio Gooi en Vechtstreek sprake van een groter verstedelijkt gebied waarbinnen in de toekomst ook grotere gemeenten zullen liggen (als gevolg van fusies van gemeenten).

Om de bereikbaarheid van de regio op peil te houden, is niet alleen de **MIRT-verkenning A27** van groot belang, ook een **langetermijnperspectief voor de A1-corridor** essentieel. Al het verkeer tussen Amsterdam, Utrecht, Almere en Oost-Nederland passeert het knooppuntensysteem in deze regio, waardoor knelpunten

zich snel door de hele corridor verspreiden. Omdat de A1 en A27 elkaars verlengde/kruisende netwerken vormen, is een gebiedsgerichte aanpak nodig. Maatregelen kunnen bestaan uit toevoeging van rijstroken, maar ook uit andere maatregelen die de capaciteit kunnen verhogen of de vraag kunnen beperken of spreiden, zoals een lagere maximumsnelheid, slim verkeersmanagement, (naar plaats en tijd gedifferentieerd) prijsbeleid en hub-strategieën. En op het moment dat congestie (nog) niet te voorkomen is, kan wel regie gevoerd worden op de vraag waar files de minst nadelige impact hebben (bijvoorbeeld met behulp van doseermaatregelen).

Ten slotte is aandacht nodig voor het railvervoer over de Gooilijn. Want ook het spoortraject van Amersfoort via Hilversum naar Amsterdam geldt als een bottleneck. Er kunnen daar niet eenvoudig treinen bij en de overwegveiligheid is op een aantal punten een probleem. De trein blijft echter van essentieel belang voor de bereikbaarheid van Hilversum en Bussum. Daarvoor zijn goede en frequente treinverbindingen op deze spoorlijn nodig. Hierop wordt ingezet binnen bovenregionale trajecten zoals **OV SAAL**, het **landelijk OV Toekomstbeeld** en **GNOE** (Goederencorridor Noordoost Europa).

Op bovenregionaal en landelijk niveau zijn al veel verschillende beleidslijnen uitgezet die gezamenlijk kunnen bijdragen aan de toekomstige bereikbaarheid van de regio Gooi en Vechtstreek. Het gaat er nu om dit beleid verder te concretiseren en effectueren, in samenhang met de regionale mobiliteitsstrategie van de regio zelf.



7. ACTIEPROGRAMMA

De integrale aanpak die in het vorige hoofdstuk is gepresenteerd om de regionale bereikbaarheid op peil te houden, vatten we in dit hoofdstuk samen in een overzicht van benodigde acties voor de regio zelf en voor de provincie en het Rijk.

Inzet lokaal, regionaal en nationaal in samenhang

Alleen met een samenhangende inzet op lokaal, regionaal én landelijk niveau kan de bereikbaarheid van de regio Gooi en Vechtstreek op peil blijven, terwijl tegelijkertijd ruimte ontstaat voor woningbouw, economische ontwikkeling en een aantrekkelijke leefomgeving. Het op orde houden van de bereikbaarheid van de regio Gooi en Vechtstreek heeft alleen kans van slagen als alle partijen meedoen.

Gemeenten en regio Gooi en Vechtstreek: eenheid in mobiliteitsbeleid voor de mobiliteitstransitie

Stel een gezamenlijke regionale mobiliteitsvisie vast voor de juiste mobiliteit op de juiste plek. Onderdeel hiervan zijn:

- woningbouw koppelen aan goed bereikbare knooppunten;
- verknoping van de (door)fietsroutes in een regionaal fietsprogramma in samenwerking met de provincie. Dit als vervolg op het Masterplan Doorfietsroutes dat tot 2027 loopt;
- sterker inzetten op bundeling van openbaar vervoer op hoofdcorridors, in samenspraak met de provincie als voorbereiding op de nieuwe OV-concessie na 2038;
- eenheid aanbrengen in het parkeerbeleid van gemeenten binnen de regio en parkeerbeleid aanscherpen;
- een regionaal gedragsprogramma opzetten, met werkgeveerapakkten, campagnes en mobiliteitsmanagement.

Provincie: versterken OV, hubs en doorfietsroutes

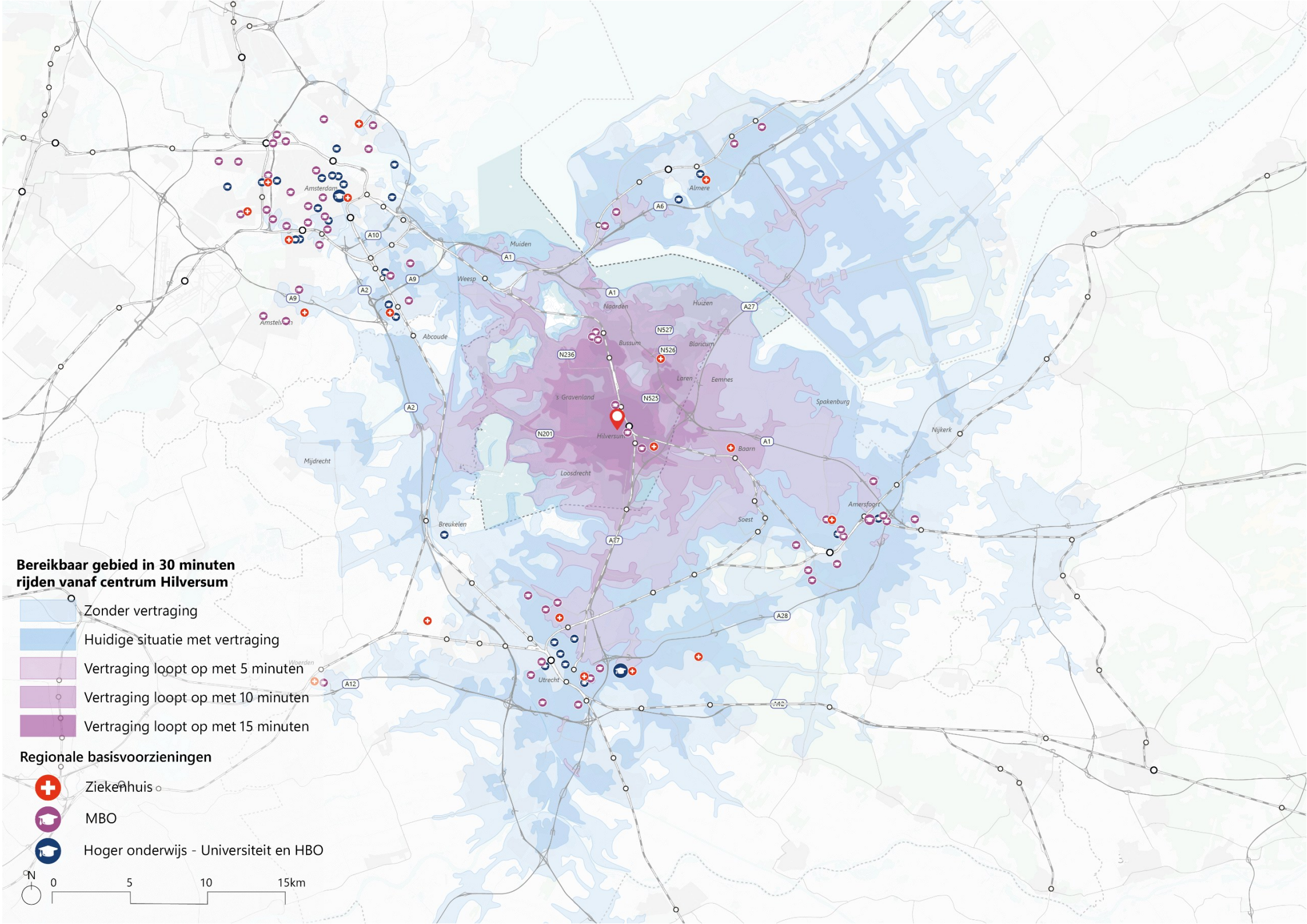
- Zet de uitwerking van het Regionaal Toekomstbeeld Fiets door met langjarige (mede)financiering van doorfietsroutes.
- Borg de doorontwikkeling van hoogwaardig openbaar vervoer, mobiliteitshubs en deelvervoer door een vervolg te geven aan het Actieprogramma Gooicorridor dat in 2028 afloopt.
- Blijf inzetten op een hogere frequentie en betere kwaliteit van de spoorverbindingen, via OV SAAL, het Landelijk OV Toekomstbeeld en GNOE.
- Bereid de OV-concessie voor de periode na 2038 voor in samenwerking met o.a. de regio Gooi en Vechtstreek. Met inzet op een sneller en betrouwbaarder openbaar vervoer.

Rijk: hoofdwegennet als randvoorwaarde

Voorkom structurele filevorming op de A1 en A27 via de MIRT Verkenning A27 en opstarten van een langetermijnperspectief voor de A1. Voor beide corridors is een gebiedsgerichte aanpak nodig, waarbij:

- de stedelijke en regionale functie van de A1 en A27 voor de Gooi en Vechtstreek expliciet wordt meegenomen;
- een integraal maatregelpakket wordt ontwikkeld om de doorstroming te verbeteren, waaronder infrastructurele maatregelen, verkeersmanagement, prijsbeleid, koppeling met hub-strategieën en eventueel doseermaatregelen.

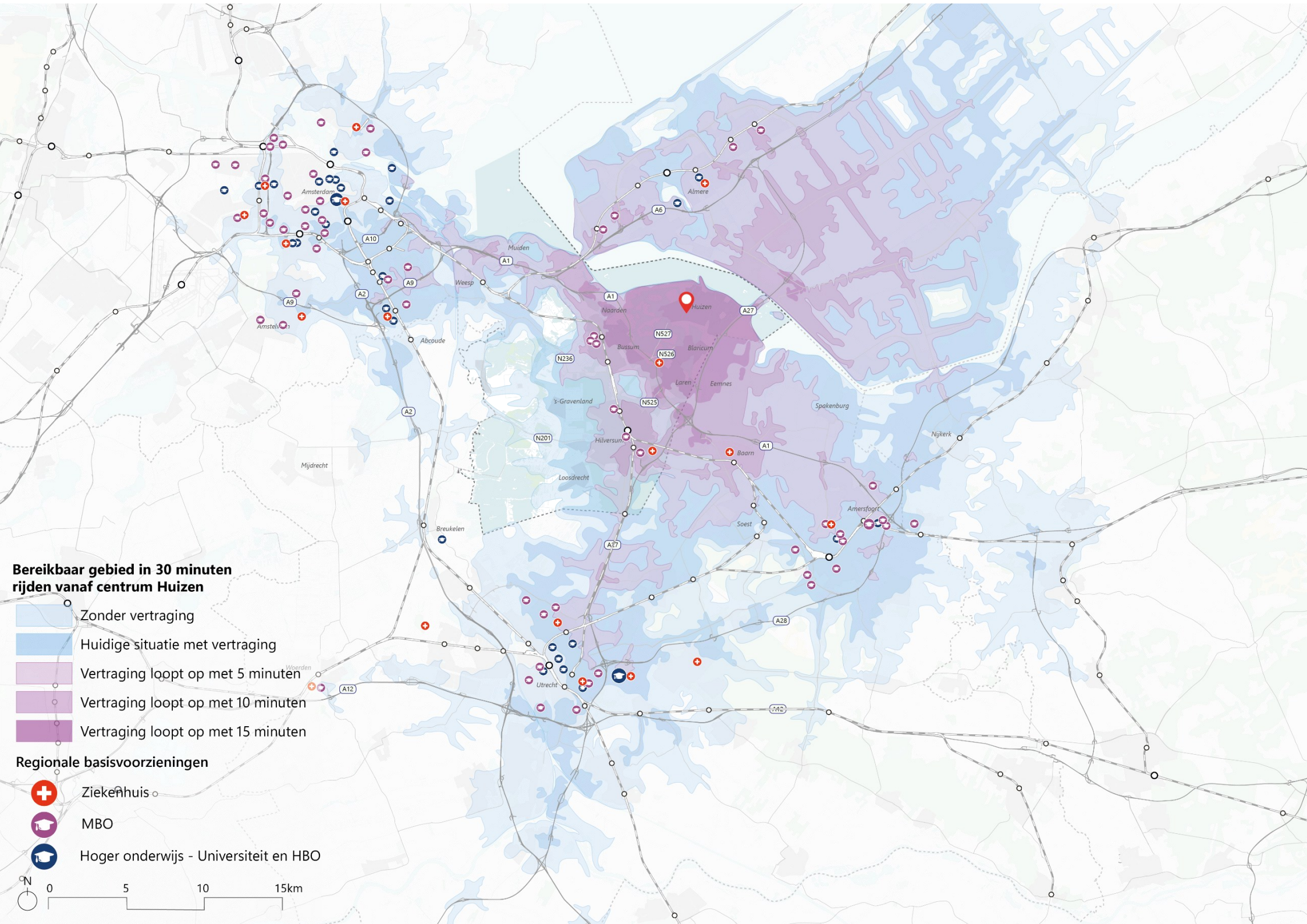
BIJLAGE: BEREIKBAARHEIDSKAARTEN HILVERSUM EN HUIZEN

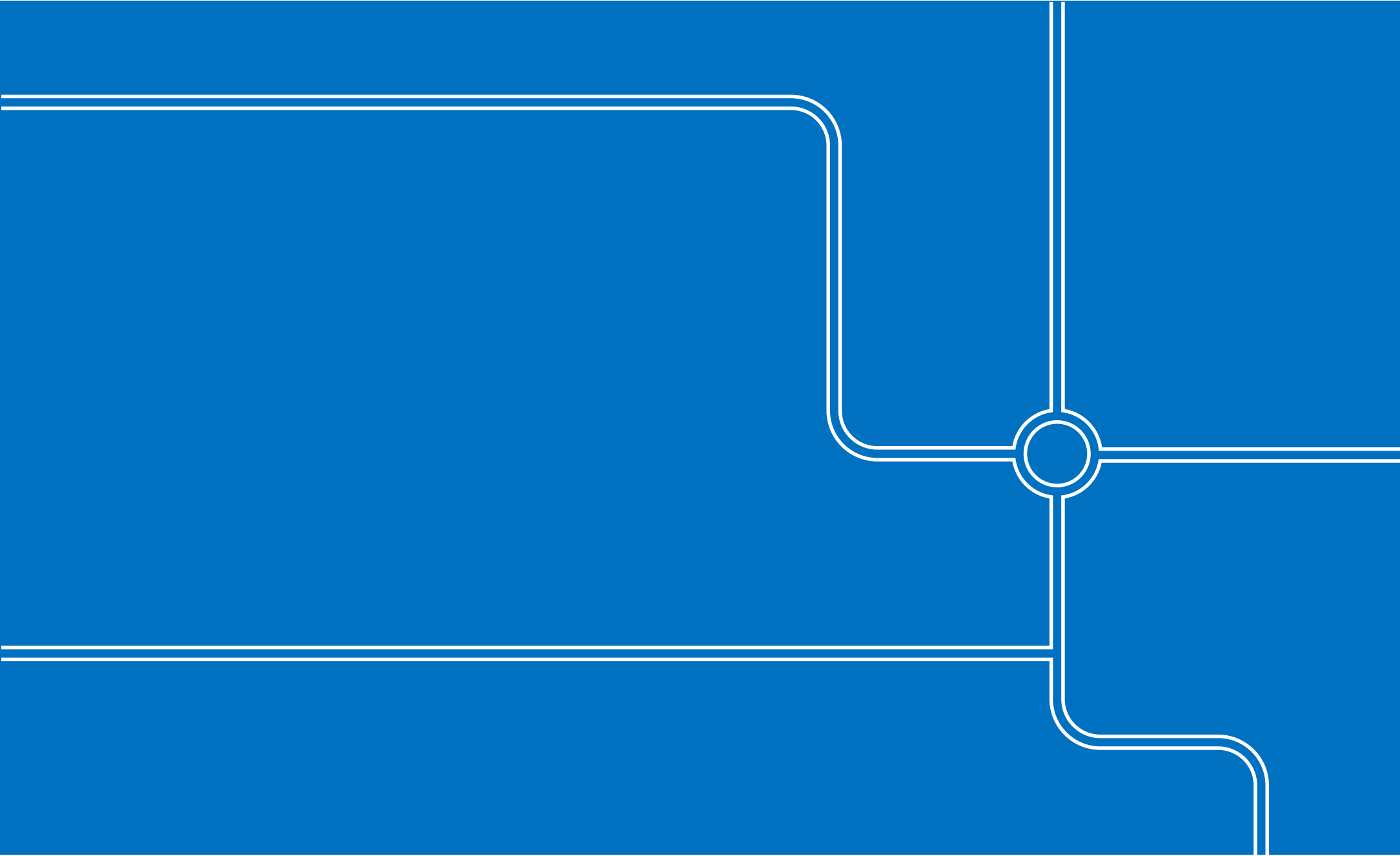


- Bereikbaar gebied in 30 minuten rijden vanaf centrum Hilversum**
- Zonder vertraging
 - Huidige situatie met vertraging
 - Vertraging loopt op met 5 minuten
 - Vertraging loopt op met 10 minuten
 - Vertraging loopt op met 15 minuten

- Regionale basisvoorzieningen**
- Ziekenhuis
 - MBO
 - Hoger onderwijs - Universiteit en HBO







Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31 (0)88 254 2000
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW	NL 0072 11 879 B01
KVK	3801 7479
IBAN	NL09 INGB 0001 2746 32