

Hubstrategie Gooicorridor

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

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

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



Hubstrategie op hoofdlijnen

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 strategie en doelen, een selectie van kansrijke hubs en uitgangspunten voor programmering en het aanbod op de hubs.

Onze strategie voor mobiliteitshubs op hoofdlijnen:

Netwerkstrategie

1. Doel: een samenhangend netwerk van hubs - het 'Gooinetwerk'

Hubs functioneren alleen goed in een netwerk. Een enkele hub is géén hub. We ontwikkelen een regionaal netwerk van complementaire hubs - van Gooicorridor naar 'Gooinetwerk'. Hubs zijn hierin een middel: hubs bieden kansen voor het verduurzamen van mobiliteit én het duurzaam bereikbaar maken van (nieuwe) woon- en werkgebieden. Hubs kunnen ook de recreatiegebieden ontlasten in de Gooicorridor. Dit vraagt om een helder beeld van typen en functies van hubs. In deze hubstrategie komen we tot een regionaal netwerk van 26 kansrijke hubs, waarvan 13 hubs met prioriteit.

Doelgroepenstrategie

2. Doelgroepen: behoeften van de gebruiker centraal stellen

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

Conditiestrategie

3. Condities: voorwaarden scheppen op de hub en in het netwerk

Mobiliteitshubs kunnen niet 'vanzelf' succesvol functioneren zolang de auto ruim baan houdt en in de haarvaten van de stad en natuurgebieden kan doordringen. Het is zaak om de condities voor hubs te verbeteren. Enerzijds op de hub zelf met een passend mobiliteitsaanbod en voorzieningen: sociaal veilig, gemakkelijk en comfortabel. Anderzijds zijn verbeteringen in het netwerk nodig door beter HOV en goede (door)fietsroutes. In stedelijk gebieden dienen de woningbouwopgaven afgestemd te worden op de hubs en is flankerend parkeerbeleid een belangrijke succesfactor.

Governance-strategie

4. Governance: heldere rolverdeling tussen overheid en markt, en overheden onderling

Gemeenten vervullen een centrale rol in de realisatie en exploitatie van hubs in samenwerking met mobiliteitsaanbieders en ontwikkelaars. Bovenlokale samenwerking met regio's, provincies en het Rijk is essentieel vanwege de regionale functie van veel hubs. Regio's en provincies zorgen voor de afstemming van programmering, condities en fasering. Het Rijk kan ondersteunen en 'allianties' met maatschappelijke en private partijen kunnen de ontwikkeling van hubs versterken. Aanleg, realisatie, exploitatie en beheer van hubs vragen om een heldere governance tussen alle betrokken partijen.

Financiële strategie

5. Financiering: samen ontwikkelen van een regionale financieringsstrategie

De financiering van hubs vereist een regionale financieringsstrategie met een mobiliteitsfonds waarin gemeenten opbrengsten uit kostenverhaal en grondbeleid kunnen bundelen. Provincies dragen bij via subsidies; parkeeropbrengsten en OZB kunnen aanvullende bronnen zijn. Dit gezamenlijke fonds ondersteunt de realisatie en fasering van hubs in samenhang. Door de brede baten van het netwerk kunnen ook omliggende stedelijke regio's en het Rijk financieel bijdragen. Zo ontstaat een robuuste, collectieve financiering voor het ontwikkelen van mobiliteitshubs als één Gooinetwerk van hubs.

Welkom in het 'Gooinetwerk'!

De Gooicorridor is een prachtig groen en dynamisch gebied, ingeklemd tussen de steden Amsterdam, Utrecht, Amersfoort en Almere. Een aantrekkelijke regio waar mensen graag wonen, werken én recreëren. Maar deze ligging brengt ook uitdagingen met zich mee: de druk op infrastructuur, leefruimte en natuur neemt toe. Hoe zorgen we ervoor dat onze regio bereikbaar, leefbaar en duurzaam blijft – nu én in de toekomst?

Met deze hubstrategie geven we een gezamenlijk antwoord. De regio's Gooi en Vechtstreek en Amersfoort én de provincies Noord-Holland en Utrecht – tezamen met NS en ProRail – hebben de handen ineengeslagen om te bouwen aan één samenhangend netwerk van mobiliteitshubs: het Gooinetwerk. Geen losse overstaplekken, maar een slim en samenhangend netwerk van hubs dat mensen in staat stelt soepel, duurzaam en comfortabel te reizen – van voordeur tot bestemming. Of je nu onderweg bent naar je werk, een dagje de natuur in wilt, of een bezoek brengt aan familie of vrienden: de mobiliteitshub wordt het kloppend hart van jouw reis.

We zien grote kansen! Door de hubs strategisch te plaatsen en goed te programmeren, verbinden we woningbouw, werklocaties, voorzieningen en recreatie aan slimme, duurzame mobiliteit. We geven lucht aan overvolle wegen, versterken het OV, maken ruimte vrij in onze dorpen en steden, en beschermen de natuur. Het Gooinetwerk biedt perspectief voor de regio én voor de omliggende steden: als schakel en buffer, als poort en knooppunt. Hiermee ondersteunen we niet alleen de leefkwaliteit in onze regio, maar ook het mobiliteitsbeleid van de steden die om ons heen liggen.

Wat ons bindt, is de overtuiging dat we dit niet alleen kunnen – en ook niet alleen willen. Deze strategie is een uitnodiging. Aan gemeenten, vervoerders, ontwikkelaars, werkgevers, bewoners én bezoekers. Samen kunnen we het verschil maken. Samen bouwen we aan een aantrekkelijke regio waar bereikbaarheid en duurzaamheid hand in hand gaan. Aan een regio waar mobiliteit bijdraagt aan brede welvaart. Aan een regio die klaar is voor de toekomst.

Welkom in het Gooinetwerk. Doe mee. Denk mee. En reis met ons mee naar morgen.



Ondertekening van de intentieverklaring - BO Gooicorridor 21 mei 2025

Ondertekend door: provincie Noord-Holland, provincie Utrecht, Regio Gooi en Vechtstreek, ProRail, NS, gemeenten Amersfoort, Baarn, Blaricum, De Bilt, Eemnes, Gooise Meren, Laren, Hilversum, Huizen, Soest, Utrecht en Wijdemeer en Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug.

Inhoud

Hubstrategie op hoofdlijnen	2
Voorwoord: welkom in het 'Gooinetwerk'	3
Overzichtskaart	4

1. Intro: waarom een hubstrategie?	6
1.1. Mobiliteitshubs - meer dan alleen mobiliteit	8
1.2. Urgentie groeit - druk van binnen én buiten	10

2. Selectie van hubs: welke locaties zijn kansrijk?	12
2.1. Prioriteit geven aan de meest kansrijke hubs	14
2.2. Het Gooinetwerk: 26 kansrijke hubs	16

3. Perspectief: het Gooinetwerk in 2040	18
Narratief 1: netwerk van Buitenpoorten en TOP's	22
Narratief 2: netwerk van corridorhubs	26
Narratief 3: netwerk van verstedelijkingshubs	30

4. Strategie: hoe werken we aan hubs?	34
4.1. Doelgroepenstrategie	38
4.2. Condiestراتيجية	40
4.3. Governance-strategie	42
4.4. Financiële strategie	44

5. Vervolg: naar uitvoering en financiering	48
--	-----------

Bijlage: procesverantwoording

Colofon

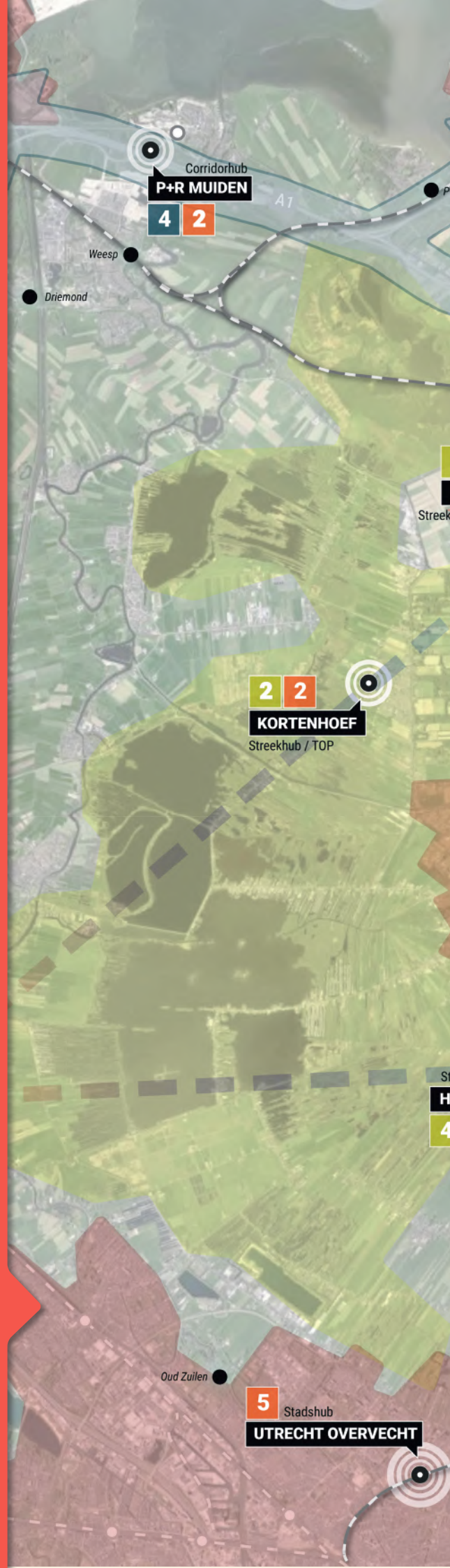
Separaat: het onderbouwingsrapport

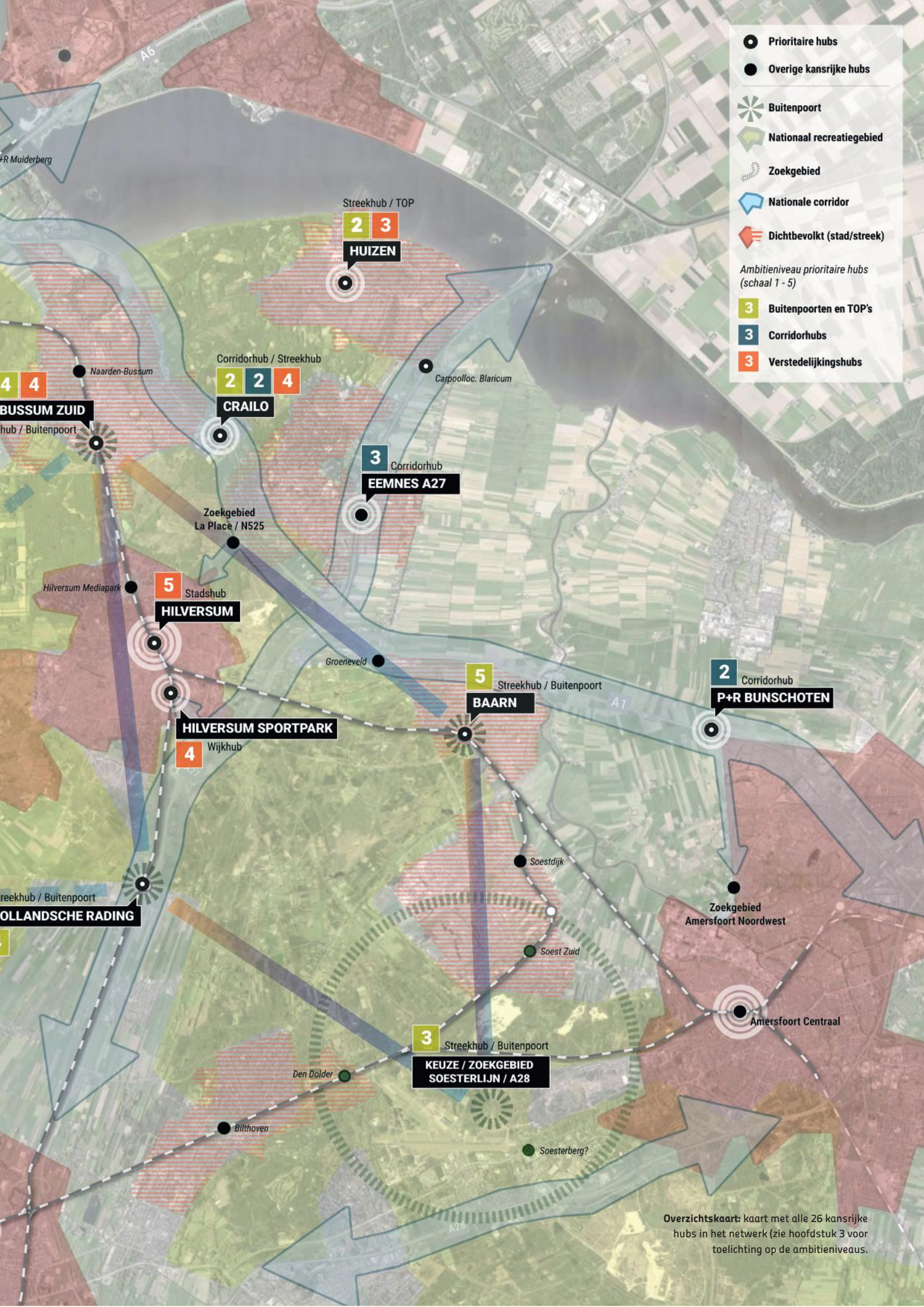
Gekoppeld aan dit hoofd rapport is separaat een onderbouwingsrapport beschikbaar waarin de inhoudelijke analyses en methodische achtergronden zijn opgenomen. Hierin geven we nadere onderbouwing over de selectie, programmering en de kosten en baten van hubs. Hiernaast hebben we van alle 13 prioritaire hubs de huidige situatie 2025 en de kanskaart voor 2040 opgenomen.

Overzichtskaart

Het 'Gooinetwerk' van hubs

Deze kaart laat het toekomstige Gooinetwerk zien met 26 kansrijke hubs. 13 van deze hubs krijgen prioriteit en vragen op korte termijn om investeringen en planvorming. Niet elke hubontwikkeling is hetzelfde. De rol en functie van de hubs in het netwerk en het ambitieniveau per hub verschilt. De gemaakte keuzen in ambitieniveaus en programmering van hubs en de regionale strategie voor de ontwikkeling van het netwerk lichten we toe in deze hubstrategie.





Overzichtskaart: kaart met alle 26 kansrijke hubs in het netwerk (zie hoofdstuk 3 voor toelichting op de ambitieniveaus.

1. Waarom een hubstrategie?

Mobiliteitshubs zijn 'hot en happening'. Allerlei plekken worden omgedoopt tot 'hub' en hiermee worden uiteenlopende overstapplaatsen 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'?





Buitenpoort Bussum Zuid

Het station ontwikkelt door tot 'Buitenpoort' en Wijk-/Streekhub voor (nieuwe) bewoners in de omgeving. De hub vormt straks een echte entree voor recreanten die bijvoorbeeld het Spanderswoud of de Bussummerheide bezoeken. De hubontwikkeling is gericht op het aanbieden van goede routes naar recreatiegebieden, integratie van (parkeer)voorzieningen en een regionaal deelfietsensysteem.

1.1. Mobiliteitshubs - meer dan alleen mobiliteit

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 overstaplek



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 OV-halte 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, mobiliteitsdiensten en parkeervoorzieningen. 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.

Integratie van hubs: fysiek, digitaal en sociaal

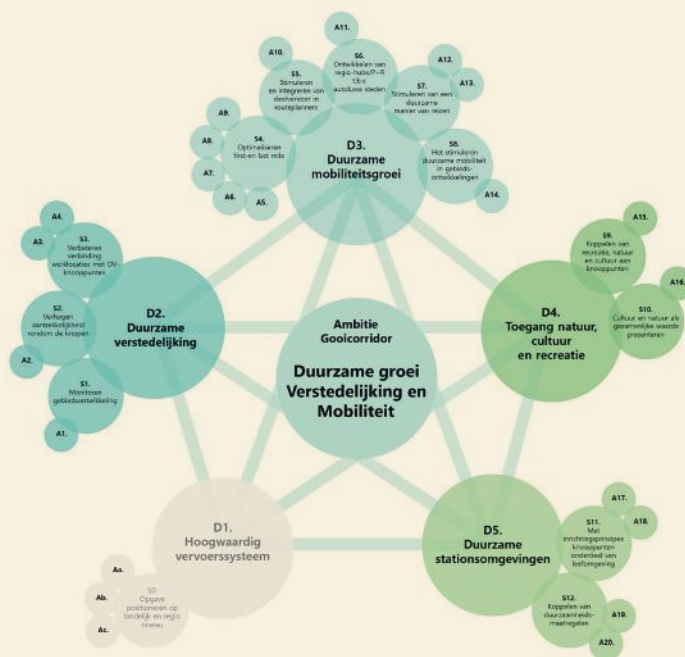
Mobiliteitshubs zijn een middel en geen doel op zichzelf. We stellen derhalve het vraagstuk van 'integratie' centraal: hubs staan niet op zichzelf, maar zijn schakels in netwerken; fysiek, digitaal en sociaal. Het gaat hierbij om de koppeling van netwerken en hublocaties [fysieke integratie] met smart 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.

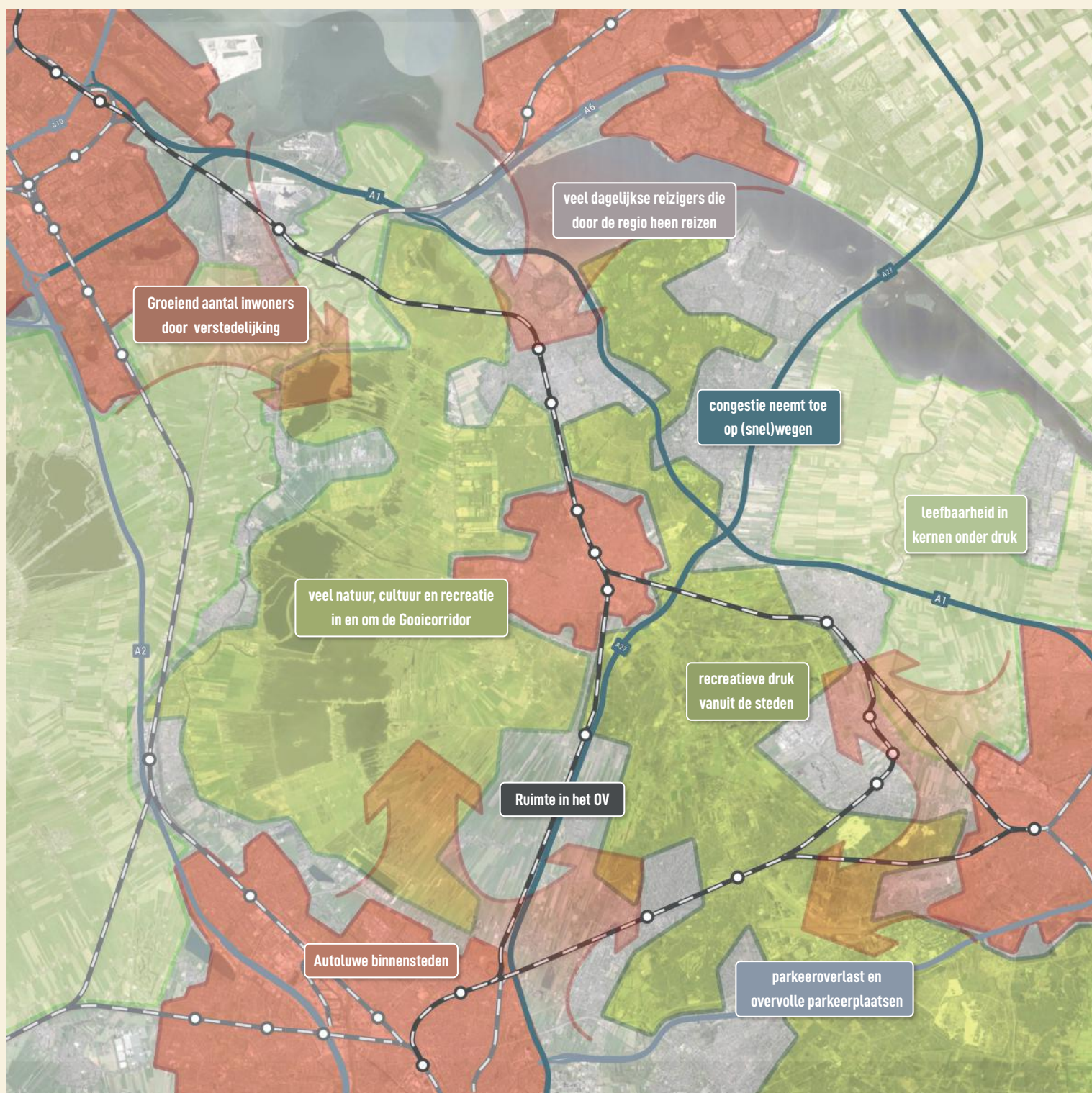
Aansluiting bij beleidscontext

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 het Actieprogramma Gooicorridor, de Hubstrategie van de provincie Noord-Holland en knooppuntverkenningen van de provincie Utrecht en de beide regio's (o.a. U Ned Programmatisch 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?



1.2. Urgentie groeit - druk van binnen én buiten

In en om de Gooicorridor is het prettig wonen, werken en recreëren. Tegelijkertijd staat het gebied onder druk. De ligging tussen vier grote steden Amsterdam, Utrecht, Amersfoort en Almere zorgt ervoor dat de regio aantrekkelijk is voor mensen die er willen wonen en verblijven. Dagelijks reizen veel mensen heen en weer en dit aantal groeit. Dit betekent: meer verkeer en meer druk op ruimte, infrastructuur en natuur.



Gooicorridor als 'tuin' van de steden

Vanuit de regio reizen dagelijks tienduizenden mensen naar de stad voor werk, studie of andere voorzieningen. Tegelijkertijd worden diezelfde steden steeds autoluwder met minder ruimte voor parkeren en doorgaand verkeer. Steeds meer plekken in de stad zullen de komende jaren minder goed bereikbaar zijn met de auto. Het autoverkeer moet dus elders opgevangen worden, aan de rand van de stad of nog verder erbuiten. Tegelijkertijd trekken mensen ook de andere kant op. Op vrije dagen zoeken steeds meer bewoners van de steden hun ontspanning in het landschap van de Gooicorridor. Plaatsen als Lage Vuursche in Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug of de Loosdrechtse Plassen zijn razend populair (meer dan 5 miljoen bezoekers per jaar). Vooral bij mooi weer is de trek naar deze plekken groot. Maar de meeste bezoekers komen nog steeds met de auto, wat zorgt voor volle parkeerplaatsen, opstoppen in het verkeer én druk op de natuur.

Wat gebeurt er als we niks doen?

Het netwerk van de Gooicorridor is er onvoldoende op ingericht om de groeiende druk op te vangen. Dit is nu al te merken aan files en opstoppen op (snel)wegen en parkeeroverlast in de kernen en recreatiegebieden. Zonder doorontwikkeling van het mobiliteitsnetwerk en veranderingen in het reisgedrag zullen deze problemen alleen maar toenemen. Leefbaarheid in de steden en dorpen neemt af, populaire recreatiegebieden raken overbelast en voorzieningen, woon- en werklocaties slechter bereikbaar. Bovendien wordt de regio kwetsbaarder en blijft de afhankelijk van de auto groot. Mobiliteitshubs hebben een belangrijke rol in de mobiliteitstransitie, als middel om de bovengenoemde groei van het aantal reizigers op te vangen en bereikbaarheid en leefbaarheid te

waarborgen in de toekomst. Dit betekent niet dat de auto verdwijnt uit het mobiliteitssysteem of dat investeren in hubs alleen voldoende is om de regionale problematieken op te pakken. Dit betekent juist dat het succes afhangt van investeringen in het totale netwerk, het verbeteren van condities voor anders reizen én flankerend (parkeer)beleid op belangrijke bestemmingen, het is een én-én-verhaal.

Bijdrage aan duurzame ontwikkeling

Er is 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 bijdragen aan brede doelstellingen voor het versterken van de ontwikkeling van de Gooicorridor. We zien vier typen urgenties:

- **Duurzame mobiliteitsgroei:** tegengaan van groeiende verkeers- en parkeerdruk en inspelen op autoluw beleid van de steden; stimuleren van de mobiliteitstransitie; en bevorderen van inclusiviteit en vervoersgelijkheid.
- **Duurzame verstedelijking:** duurzame ontsluiting en mobiliteitsaanbod in (nieuwe) woonwijken; vergroten ontwikkelcapaciteit; 'meekoppelen' van bewonersparkeren; en meer ruimte voor leefkwaliteit en aantrekkelijk wonen met minder autodruk.
- **Bereikbaarheid van voorzieningen:** blijven garanderen van bereikbaarheid stedelijke voorzieningen in autoluwe binnensteden; betere multimodale bereikbaarheid van onderwijs- en werklocaties.
- **Toegang tot natuur en recreatie:** ontlasten van autodruk op natuur- en recreatiebestemmingen (natuur, attracties en binnensteden); vanuit de omgeving (o.a. de steden) binnen 30 minuten met openbaar vervoer bij recreatieve bestemmingen.



Mobiliteitshubs voor duurzame verstedelijking

Middel tot verdere verdichting en concentratie van woningen in de buurt van trein- en busstations



Mobiliteitshubs voor toegang natuur en recreatie

Middel voor opvangen van recreanten in en om drukbezochte natuur- en recreatiegebieden



Mobiliteitshubs voor bereikbaarheid voorzieningen

Middel om de bereikbaarheid van stedelijke voorzieningen in autoluwe binnensteden te blijven garanderen



Mobiliteitshubs voor duurzame mobiliteitsgroei

Middel om diverse groepen toegang te geven tot toegankelijk en betaalbaar collectief (deel)vervoer

2. Welke locaties zijn kansrijk?

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. Via het onderstaande afweegkader zijn de meest kansrijke mobiliteitshubs in beeld gebracht.





Corridorhub Muiden

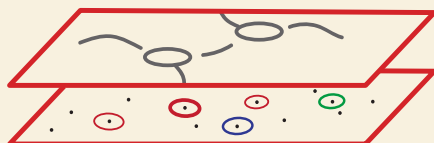
De huidige P+R in Muiden wordt goed gebruikt. De locatie is strategisch gelegen aan de A1. De komende jaren ontwikkelt deze locatie door tot corridorhub die automobilisten verleidt om te carpoolen of over te stappen op het openbaar vervoer en de fiets. Inzet is gericht op goede (parkeer)voorzieningen en een snelle overstap naar duurzame mobiliteit.

2.1. Prioriteit geven aan de meest kansrijke locaties

150 + OVERSTAPPLEKKEN



1. Doelbereik
doel en ligging
in de regio



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

68 POTENTIËLE HUBS



2. Potentie
score op kans-
rijkheid

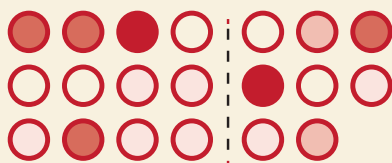


- mobiliteit: multimodaliteit en congestie
- ruimte: ontsluiting wonen en werken
- ruimte: bereikbaarheid (recreatie)voorzieningen

26 KANSRIJKE HUBS



3. Prioriteit
afwegen op korte
en lange termijn



- type en functie van hubs
- korte en lange termijn
- condities verbeteren

13 PRIORITAIRE HUBS



4. Governance
wie doet wat en
wanneer?



- rollen van overheden en private partners
- instrumenten en arrangementen
- kosten en financiering

Meervoudig kijken naar hubs

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 – niet alleen als mobiliteitsoplossing maar ook in het licht van verstedelijking (wonen en werken) en toegang tot voorzieningen en recreatie. 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.

Selectie kansrijke mobiliteitshubs

We hebben een richtinggevend afweegkader ontwikkeld om de kansrijke mobiliteitshubs in de Gooicorridor in beeld te brengen. Dit afweegkader kan als een 'zeefmethode' gehanteerd worden. Meer dan 150 overstapplaatsen zijn op deze zeef gelegd en in drie stappen komen we tot de belangrijkste hublocaties die samen het 'Gooinetwerk' vormen. Het resultaat is een schifting van alle hublocaties tot een selectie van 26 kansrijke mobiliteitshubs.

Het afweegkader biedt een handvat om te komen tot de kansrijke mobiliteitshubs binnen de Gooicorridor. Het kader bestaat uit de volgende vier inhoudelijke stappen:

Zeef 1: doelbereik en ligging (+150 → 68)

Globale toetsing aan de definitie van een hub en de mate waarin deze als hub bijdragen aan de belangrijkste regionale doelstellingen

Zeef 2: potentie en kansen (68 → 26 hubs)

Ruimtelijke analyse naar potentie en waarde voor het gehele Gooinetwerk op het gebied van mobiliteit en ruimte.

Zeef 3: functie en prioriteiten (26 → 13 hubs)

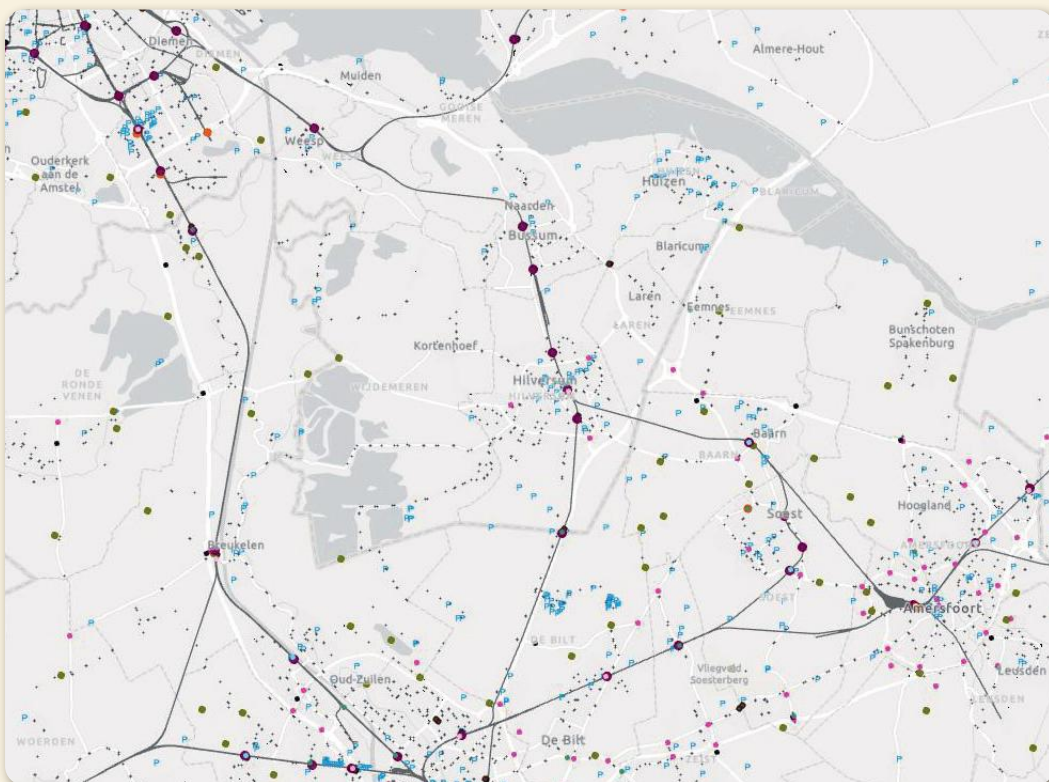
Verdieping op verschillende typen hubs en de functie in het netwerk. Een goed functionerend netwerk van hubs rust op een samenspel van verschillende typen hubs met functies voor verschillende doelgroepen en reismotieven.

Zeef 4: governance en financiering

Met de vierde zeef kijken we verder naar de uitvoering en haalbaarheid in termen van governance en financiering.

De 26 kansrijke hubs die zijn geselecteerd 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 een specifieke rol en functie in het Gooinetwerk. 13 prioritaire hubs zijn binnen de hubstrategie verder uitgewerkt.

Een meer uitgebreide toelichting op de zeefmethode is te vinden in het Onderbouwingsrapport.



Potentiële hublocaties: overzicht 150+ bestaande overstapplaatsen in en om de Gooicorridor.

2.2. Het Gooinetwerk: 26 kansrijke 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:

STADSHUBS

- Hilversum centrum
- Utrecht Overvecht

CORRIDORHUBS

- Buschoten P+R
- Crailo (*dubbelfunctie als wijk-/streekhub*)
- Eemnes A27
- Muiden P+R

WIJKHUBS

- Hilversum Sportpark (met P+R-functie)

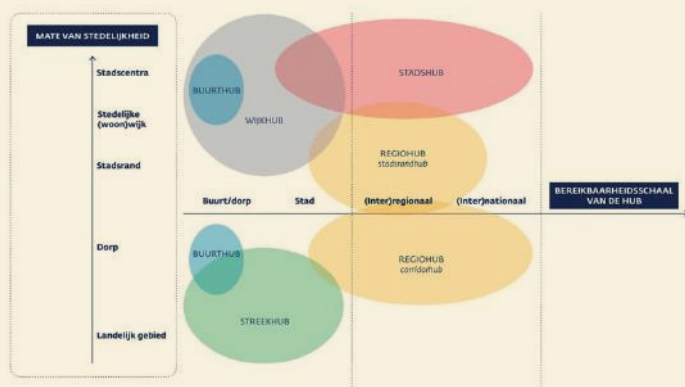
STREEKHUBS

- Baarn (Buitenpoort)
- Bussum Zuid (Buitenpoort)
- Kortenhoef (+ TOP-functie)
- Hollandsche Rading (Buitenpoort)
- Huizen busstation (+ TOP-functie)
- Zoekgebied Soesterlijn/A28 (Buitenpoort)

De ruggengraat van het netwerk

De 26 kansrijke hubs vormen samen de ruggengraat van het mobiliteitsnetwerk. Ze 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 hubs hebben een specifieke rol en functie in het Gooinetwerk

26 kansrijke hubs:



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).

STADSHUB: 3 hubs

- Station Amersfoort Centraal
- Station Hilversum centrum
- Station Utrecht Overvecht



Doelgroep
Bewoners, bezoekers, forenzen en scholieren.

Vervoersmiddelen



Voorzieningen



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



WIJKHUB: 6 hubs

- Station Hilversum Sportpark (met P+R functie)
- Driemond (+ TOP-functie)
- Oud Zuilen (+ TOP-functie)
- Station Soestdijk (+ TOP-functie)
- Station Naarden-Bussum (+ TOP-functie)
- Zoekgebied Amersfoort Noordwest (met P+R-functie)

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



CORRIDORHUB: 6 hubs

- Bunschoten P+R
- Crailo (dubbelfunctie als wijk-/streekhub)
- Groeneveld (+ TOP-functie)
- Muiden P+R
- Muiderberg P+R
- Eemnes A27

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



STREEKHUB: 7 hubs

- Station Baarn (Buitenpoort)
- Carpoollocatie Blaricum
- Station Bussum Zuid (Buitenpoort)
- Huizen Busstation (+ TOP-functie)
- Station Hollandsche Rading (Buitenpoort)
- Kortenhoeve (+ TOP-functie)
- Zoekgebied Soesterlijn/A28 (Buitenpoort)

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



STADSRANDHUB: 4 hubs

- Station Bilthoven (dubbelfunctie als wijk-/streekhub)
- Station Hilversum Media Park
- Station Weesp (dubbelfunctie als wijk-/streekhub)
- Zoekgebied Hilversum N525 / LaPlace
- + verkenning Nieuwe Wetering - langere termijn (>2040)

3. Het Gooinetwerk in 2040

De selectie van 26 kansrijke mobiliteitshubs vormt 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. Elke hub heeft een eigen rol en functie in het netwerk. Om deze functies nader toe te lichten zijn drie verhaallijnen uitgewerkt - drie narratieven voor het Gooinetwerk.





Buitenpoort Baarn

Station Baarn ligt aan de rand van waardevolle natuurgebieden. Het station ontwikkelt door tot 'Buitenpoort' - een ware entree voor recreatie in de omgeving. Inzet is gericht op goede routes, informatie en deelmobiliteit voor recreanten. Recreanten worden gestimuleerd om met de trein of bus te reizen en wandelend of met de (deel)fiets de natuur in te trekken.

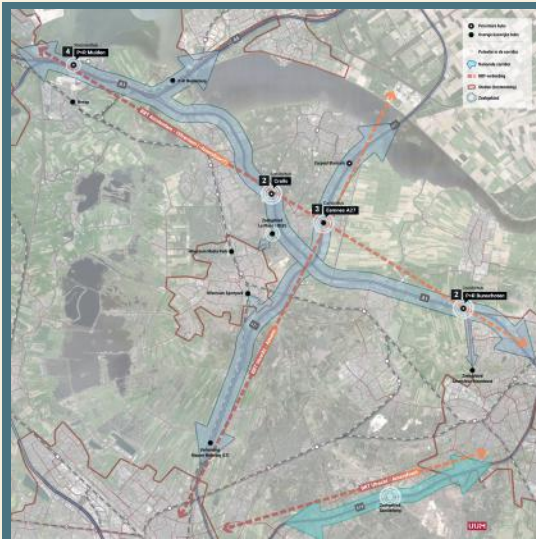
Drie narratieven voor het Gooinetwerk



Narratief 1: netwerk van buitenpoorten en TOP's

Gooinetwerk met hubs als toegangspoorten tot recreatie en natuur.

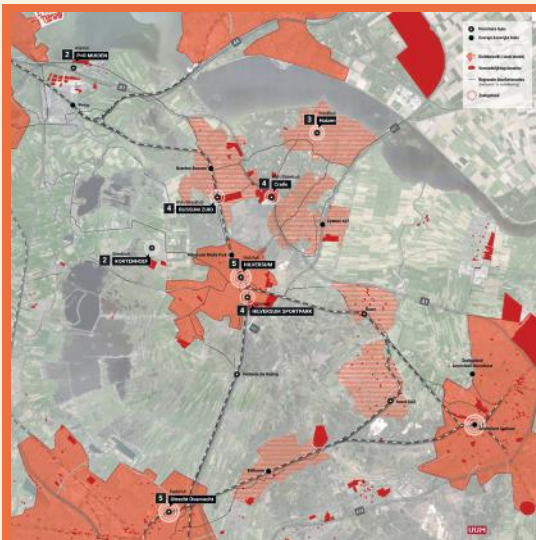
- **Doel:** aanmoedigen van OV-gebruik en actieve mobiliteit in en om natuur- en recreatiegebieden
- **Doelgroep:** recreanten, bezoekers van natuur en recreatieve bestemmingen.
- **Netwerk:** onderling verbinden van recreatieve bestemmingen, op- en uitstapplaatsen.



Narratief 2: netwerk van corridorhubs

Gooinetwerk met hubs voor het verlichten van verkeersdrukte op (snel)wegen.

- **Doel:** verlichten van filegevoelige trajecten en routes naar belangrijke bestemmingen.
- **Doelgroep:** bezoekers / werknemers, aanbieden van duurzamere alternatieven tijdens de reis.
- **Netwerk:** overstaphubs in de corridors en aan de rand van de steden en regio.



Narratief 3: netwerk van verstedelijkingshubs

Gooinetwerk met hubs voor de ontsluiting van (autoluwe) woon- en werkplekken.

- **Doel:** stimuleren van duurzame en actieve mobiliteit vanaf de voordeur en vervoersgelijkheid.
- **Doelgroep:** bestaande en toekomstige inwoners als voornaamste doelgroep.
- **Netwerk:** autoluwe wijken, woningbouw en mobiliteitshubs onlosmakelijk verbonden.

Kern: samenhang in het netwerk

Onze hubstrategie richt zich op de onderlinge samenhang tussen mobiliteitshubs op verschillende schaalniveaus. Inzet is om te komen tot een coherent functionerend netwerk van diverse 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 de belangrijke schakels in het regionale mobiliteitssysteem.

De 26 kansrijke hubs vormen samen de ruggengraat van het mobiliteitsnetwerk van de Gooicorridor op lange termijn. Voor 13 van deze hubs stellen we dat er sprake is van een hogere urgentie op basis van inhoudelijke en procesmatige overwegingen. Deze hubs krijgen prioriteit en zijn op korte termijn interessante investeringen.

Perspectief: drie narratieven

De geselecteerde hubs vervullen allen een eigen functie in het netwerk. Deze is gebaseerd op de ligging en kwaliteiten van de plek. Bijvoorbeeld de ligging nabij dichtbevolkte woonwijken of een drukke (snel)weg. Als we kijken naar het toekomstige Gooinetwerk zien we drie verschillende functies voor de hubs. Om deze functies verder toe te lichten zijn drie narratieven ontwikkeld voor het Gooinetwerk. Deze narratieven laten zien hoe verschillende hubs samen een netwerk vormen en hoe afstemming op aanbod en voorzieningen bijdraagt om verschillende (potentiële) gebruikers in hun behoeften te voorzien. De drie narratieven zijn:

Narratief 1:

Netwerk van Buitenpoorten en TOP's

Gooinetwerk met hubs als toegangspoorten tot recreatie en natuur.

Narratief 2:

Netwerk van corridorhubs

Gooinetwerk met hubs voor het verlichten van verkeersdruk op (snel)wegen.

Narratief 3:

Netwerk van verstedelijkingshubs

Gooinetwerk met hubs voor de ontsluiting van (autoluwe) woon- en werkplekken.

Meerwaarde: koppelen aan maatschappelijke opgaven

In elk van de narratieven is de koppeling gemaakt tussen mobiliteit 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. In een goed functionerend netwerk van hubs staan mobiliteitshubs in verbinding met de omgeving en met elkaar, wordt er ingezet op het bevorderen van condities voor het gebruik en zijn lokale potenties benut. Basisvragen voor een goed functionerend hubnetwerk zijn:

1. **Potentie:** 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 veraangenamen en vergroten we het gebruik van hubs?

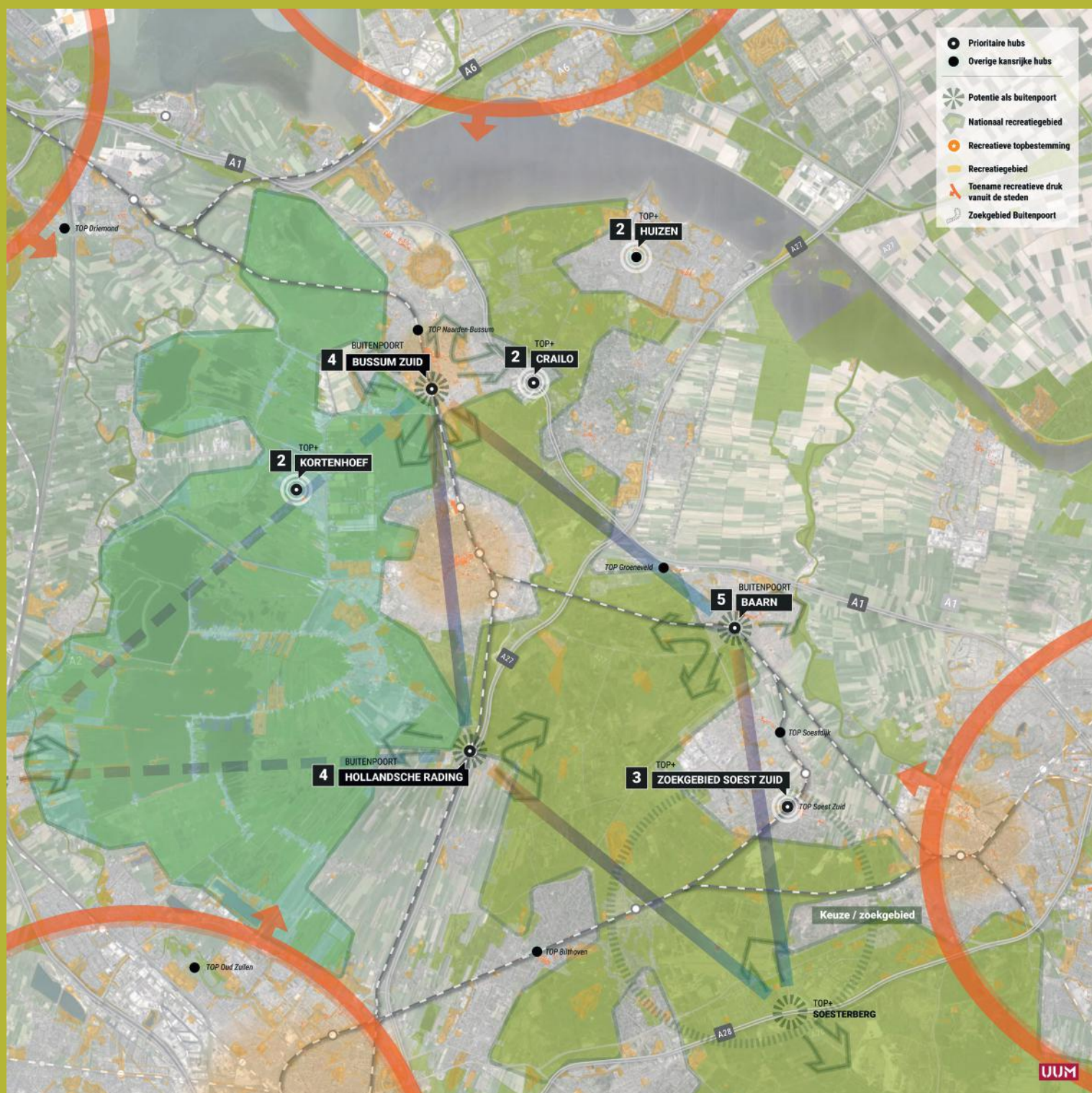
- Aanbod afstemmen op de doelgroep in de omgeving, dit verschilt per hub.
- Inzet op digitale en sociale kant van hubs (ontmoeting, digitale toegankelijkheid, etc.)

Opgave: ambitieniveau bepaalt

Om de programmering van hubs (het aanbod van mobiliteitsdiensten en voorzieningen) te bepalen is het nodig om een gezamenlijke ambitie per hub te benoemen. De ambitie voor de hubs is niet alle locaties hetzelfde. Het ambitieniveau maakt de grootte van de opgave voor de (door)ontwikkeling van een mobiliteitshub en is samen met experts uit de regio's bepaald op basis van kansrijkheid en regionaal belang. Voor elke hub is een globale inschatting van de ambitie gemaakt aan de hand van een 'Beeldmeetlat'. Op de volgende pagina's is voor elk narratief de ambitie, programmering en kosten en baten verder toegelicht. Een nadere uitwerking van deze onderwerpen per hub is te vinden in het Onderbouwingsrapport.

Gooinetwerk van Buitenpoorten en TOP's

De Gooicorridor kent een unieke combinatie van stedelijke nabijheid en landschappelijke kwaliteit. Hier liggen grote kansen om recreatie en mobiliteit duurzamer vorm te geven. We stimuleren het gebruik van openbaar vervoer en actieve mobiliteit (wandelen, fietsen) voor recreatieve doeleinden met het ontwikkelen van recreatieve mobiliteitshubs – de zogenoemde Buitenpoorten en TOP's (Toeristische Overstapplekken). Deze hubs maken het voor bewoners en bezoekers mogelijk om comfortabel, duurzaam en zonder auto natuur- en recreatiegebieden te bereiken. De doelgroep bestaat uit recreanten, dagjesmensen en toeristen die gebruikmaken van OV en deelmobiliteit om het landschap te verkennen. Door hubs onderling te verbinden ontstaat een fijnmazig netwerk van toegangspunten tot het landschap.



Ambitie

We bouwen aan een netwerk van vier Buitenpoorten – Baarn, Bussum Zuid, Hollandsche Rading en een locatie langs de Soesterlijn/A28 – aangevuld met Toeristische Overstapplekken (TOP's).

Buitenpoorten zijn hubs (voornamelijk treinstations) aan de rand van natuurgebieden die recreanten uit omliggende steden op een duurzame en comfortabele manier toegang geven tot recreatiegebieden via trein en fiets. TOP's bedienen vooral de regionale bezoeker en fungeren als startpunt voor wandel- en fietsroutes. Het netwerk ontmoedigt autogebruik in kwetsbare natuurgebieden en biedt een aantrekkelijk alternatief.

Potenties:

OV sterker koppelen aan recreatie

Het concept van de 'Buitenpoort' is bijzonder kansrijk in de Gooicorridor. Vele potentiële hublocaties liggen direct aan drukbezochte natuurgebieden, en zijn goed bereikbaar met trein of bus. Ze bevinden zich vaak op strategische plekken tussen stedelijke kernen en groene zones, en zijn vanuit meerdere richtingen ontsloten. Denk aan Baarn, dat zowel vanuit Amsterdam en Hilversum als Amersfoort bereikbaar is, of Hollandsche Rading als kruispunt tussen Utrecht en het Gooi. Hierdoor zijn populaire recreatiegebieden binnen 30 minuten met het OV bereikbaar voor een groot publiek.

Conditie:

Recreatieve verbindingen tussen hubs

Voor een goed functionerend netwerk is de aansluiting tussen openbaar vervoer en deelmobiliteit essentieel. Denk aan de beschikbaarheid van deelfietsen, wandelroutes vanaf het station en bewegwijzering. Ook communicatie en beleving zijn cruciaal. Door gerichte marketingcampagnes zoals de bekende NS-Wandelingen kunnen we recreanten verleiden om vaker het OV te gebruiken. Daarnaast is het belangrijk om de recreatieve poorten onderling te verbinden tot een netwerk waarin reizigers flexibel kunnen overstappen of routes kunnen combineren.

Gebruik:

Hubs als entree van landschap en recreatie

De aantrekkelijkheid van buitenpoorten hangt sterk samen met de kwaliteit van de ontvangst. Denk aan duidelijke routes naar natuurgebieden, informatiepanelen, horeca, zitplekken of fietsverhuur. Ook de inrichting van de openbare ruimte verdient aandacht. Door place making kan de hub meer zijn dan een overstappunt: een plek waar je welkom bent en die uitnodigt tot verblijf en ontmoeting. Specifiek voor de doelgroep is het belangrijk dat informatievoorziening (ook digitaal) laagdrempelig en actueel is en dat praktische voorzieningen zoals een openbaar toilet aanwezig zijn.

Referentie

Witte Fietsen op de Hoge Veluwe

Een goed voorbeeld van een recreatief netwerk met deelfietsen is te vinden in het Nationaal Park De Hoge Veluwe. Met meer dan 400 fietsen is het voor recreanten mogelijk om gemakkelijk een fiets te pakken en het natuurgebied in te trekken. De Hoge Veluwe is qua oppervlakte gelijk aan het gedeelte van de Utrechtse Heuvelrug tussen Hilversum, Baarn en Soest en Utrecht. Het Park kent drie belangrijke ingangen waar men het gebied intrekt. Dit komt overeen met het netwerk van Buitenpoorten.



Hoge Veluwe (contour) even groot als het gebied tussen Amersfoort, Soest, Hilversum en Utrecht.



Programmering

De programmering van hubs sluit aan op het ambitieniveau dat voor elke locatie is vastgesteld. Deze ambitie is bepaald aan de hand van een beeldmeetlat: een oplopende trap waarbij het programma meegroeit met de gewenste functie en uitstraling van de hub. Voor Buitenpoorten en TOP's betekent dit een aanbod dat specifiek is afgestemd op de mobiliteitsbehoefte van recreanten. De programmering is gericht op voorzieningen die uitnodigen tot het gebruik van duurzame vervoersmiddelen naar en binnen natuur- en recreatiegebieden.

Programmering van de vier Buitenpoorten

Hub Baarn

Doorontwikkeling tot Buitenpoort - *ambitieniveau 5*

- 400+ fietsparkeerplaatsen
- geen extra autoparkeren voor bezoekers, volledige inzet op OV
- uitbreiden deelmobiliteit: o.a. naar 250+ deelfietsen
- aantrekkelijke voorzieningen en openbare ruimte

Hub Bussum Zuid

Doorontwikkeling tot Buitenpoort - *ambitieniveau 4*

- 250 - 400 fietsparkeerplaatsen
- behoud bestaande P+R, geen extra investeringen in de auto
- uitbreiden deelmobiliteit: o.a. naar 100+ deelfietsen
- veraangename openbare ruimte en wandel-/fietsroutes

Hub Hollandsche Rading

Doorontwikkeling tot Buitenpoort - *ambitieniveau 4*

- 250 - 400 fietsparkeerplaatsen
- behoud bestaande P+R, geen extra investeringen in de auto
- uitbreiden deelmobiliteit: o.a. naar 100+ deelfietsen
- veraangename openbare ruimte en wandel-/fietsroutes

Zoekgebied Soesterlijn/A28

(Soest Zuid/Den Dolder/Soesterberg):

Doorontwikkeling tot Buitenpoort - *ambitieniveau 3*

- 100 - 250 fietsparkeerplaatsen
- 100+ autoparkeerplaatsen voor bezoekers
- integratie deelmobiliteit: o.a. 50+ deelfietsen
- veraangename openbare ruimte en toegankelijkheid

Hubs Huizen, Kortenhoef en Crailo

Doorontwikkeling van TOP-functie - *ambitieniveau 2*

- fietsparkeren uitbreiden: 50+ plekken
- 20+ autoparkeerplaatsen voor bezoekers
- integratie deelmobiliteit: naar 15+ deelfietsen
- place making en toevoegen informatievoorzieningen



Aanwezigheid (horeca)voorzieningen en aantrekkelijke verblijfsruimte



Netwerk van deelmobiliteit en recreatieve routes (1 aanbieder)



Integratie van mobiliteit: openbaar vervoer en deelmobiliteit



Passende placemaking + toevoegen informatievoorzieningen



Autoparkeren combineren met deelmobiliteit (div. aanbieders)

Governance

Kleinschalige investeringen met een groot maatschappelijk effect

De ontwikkeling van recreatieve poorten vraagt relatief beperkte investeringen, maar levert veel op. Een goede hub hoeft geen grote fysieke ingreep te zijn. Vaak volstaat een combinatie van voorzieningen, marketing en netwerkversterking. De grootste kostenpost zit in de fysieke inrichting ter plaatse en het structureel beschikbaar stellen van deelmobiliteit. Daartegenover staat een groot maatschappelijk rendement: minder autobewegingen naar kwetsbare gebieden, meer OV-gebruik, én een versterking van het recreatief profiel van de regio.

Kosten: wat valt op?

De ontwikkeling van Buitenpoorten en TOP's is relatief betaalbaar en biedt ruimte voor slimme samenwerking. De totale investering kan verdeeld worden tussen publieke en private partijen. Voor lokale overheden ligt de investering in een Buitenpoort meestal tussen een half miljoen en twee miljoen euro. Omdat veel van deze hubs al op logische en goed bereikbare plekken liggen aan trein- of busverbindingen, zijn er minder dure ingrepen nodig. Ook omdat er minder extra wordt ingezet op de automobilist zijn de kosten voor het autoparkeren lager dan bij andere typen hubs.

Baten: wat valt op?

De maatschappelijke baten van het narratief zijn in potentie groot. Buitenpoorten verbeteren de bereikbaarheid van natuur- en recreatiegebieden vanuit de steden en stimuleren het gebruik van OV en deelvervoer. Dit zorgt voor een 'modal shift' voor de miljoenen jaarlijkse bezoekers van de Utrechtse Heuvelrug: minder autoverkeer, vermeden investeringen autobereikbaarheid, minder uitstoot en een gezondere leefstijl. De hubs dragen niet alleen bij aan duurzame mobiliteit, maar ook aan rustigere natuurgebieden en behoud van aantrekkelijke recreatiegebieden voor iedereen op de langere termijn.

Regionale samenwerking met steden en recreatieve partners

Het succes van buitenpoorten hangt af van samenwerking tussen regionale overheden, vervoerders, natuur- en recreatieorganisaties. Gemeenten, provincies, NS, ProRail, Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug, Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, Goois Natuurreservaat en andere partners. Het is belangrijk om samen op te trekken in programmering, financiering en beheer. Een regionaal fonds of stimuleringsregeling kan helpen om de eerste projecten van de grond te krijgen. Daarbij geldt: begin klein, werk vanuit quick wins, en geef gedragsverandering de tijd om zich te ontwikkelen.

Overzicht kosten en baten - narratief 1

Kosten en maatschappelijke baten van Buitenpoorten en TOP's

Kosten

- Totaalopgave investeringen is te verdelen onder publieke én private partijen
- Investering in een Buitenpoort door lokale overheden €500.000,- en 2.000.000,-*
- Autoparkeren is de grootste kostenpost, kosten parkeren (op maaiveld) relatief laag bij 'Buitenpoorten'
- Minder investeringen nodig vanwege kwalitatieve faciliteiten op hublocaties

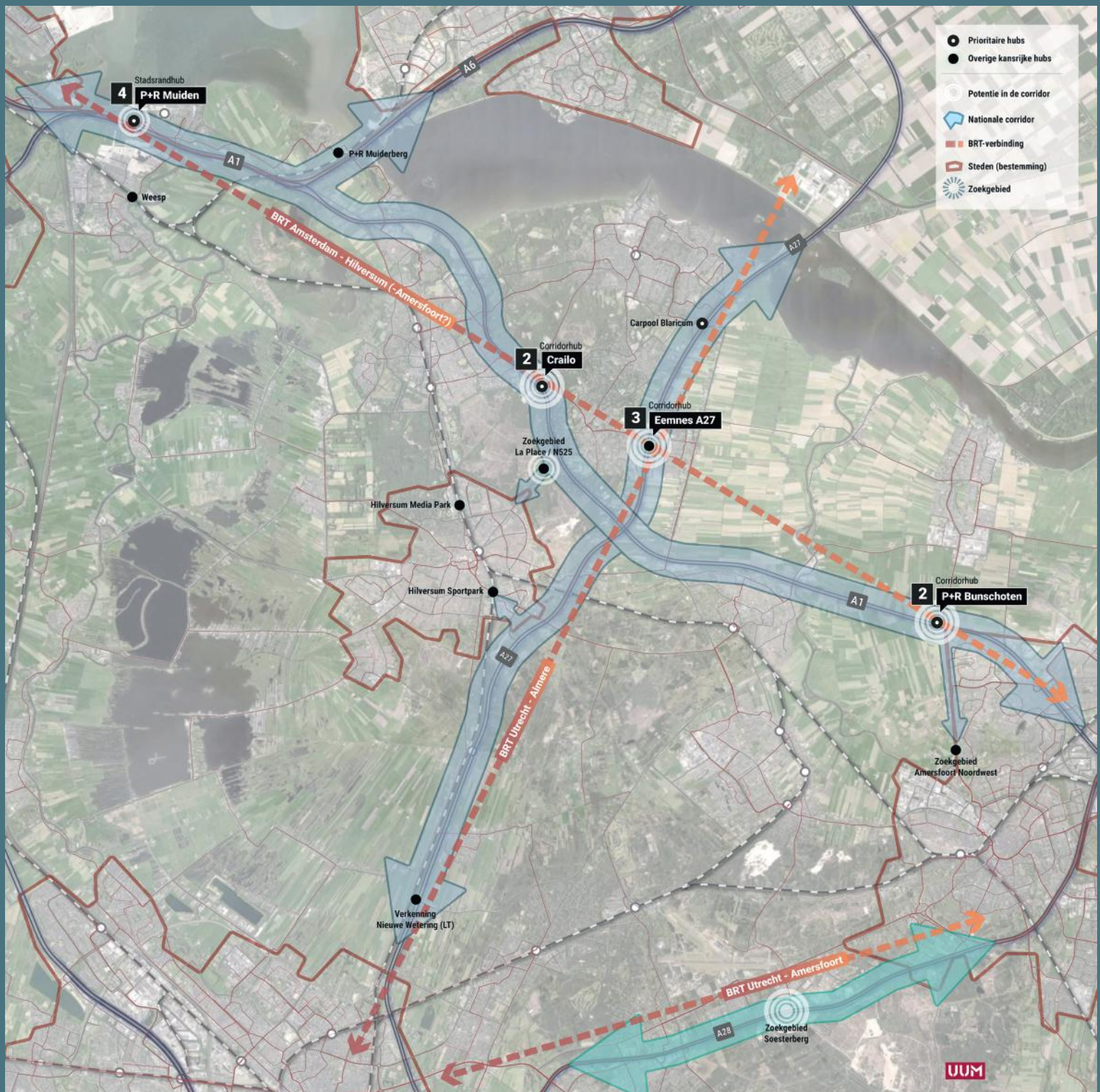
Baten (voorbeelden)

- Verbeterde bereikbaarheid recreatie vanuit de steden
- Vermeden investeringen in autobereikbaarheid en parkeervoorzieningen in natuurgebieden
- Extra inkomsten OV door groei ov-gebruikers naar natuur- en recreatiegebieden
- Modal shift +4.000.000 bezoekers per jaar (Utrechtse Heuvelrug)
- Verminderen CO2-uitstoot
- Gezondere leefstijl van bezoekers

*Kosten zijn indicatief en gebaseerd op een langere termijn programmering. Locatie specifieke kosten zijn niet meegenomen.

Gooinetwerk van corridorhubs

De Gooicorridor kampt met druk op het wegennet. Vooral tijdens piekuren en op routes naar stedelijke centra en werklocaties kan dit voor veel problemen zorgen. Corridorhubs vormen een belangrijke schakel in het ontlasten van deze filegevoelige routes. Door op strategische plekken overstaphubs te ontwikkelen (aan de randen van de stad en regio en langs de hoofdwegen) bieden we reizigers een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Deze hubs zijn gericht op forenzen, zakelijke reizigers en bezoekers die met de auto reizen en de laatste of eerste kilometers afleggen met het openbaar vervoer of de fiets. Corridorhubs dragen bij aan een duurzamere mobiliteitsmix, een betere bereikbaarheid en een hogere leefkwaliteit in steden.



Ambitie

We bouwen aan een netwerk van vier corridorhubs: Muiden, Crailo, Eemnes en Bunschoten – hubs met een strategische ligging aan de A1 en A27.

Corridorhubs zijn bestaande P+R- en carpoollocaties die we willen doorontwikkelen tot volwaardige mobiliteitshubs. Ze bieden op drukke momenten een aantrekkelijk en sneller alternatief voor de auto, en vangen het autoverkeer op voordat het de stad of regio binnenrijdt. Deze hubs worden steeds belangrijker nu steden ruimte teruggeven aan voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

Potenties:

Strategische ligging vóór de file

De voorgestelde corridorhubs liggen op logische plekken in het netwerk – nabij snelwegen zoals de A1, A27 en A28, en vlak bij bestaande ov-verbindingen. Ze spelen in op dagelijkse mobiliteitsstromen: tussen woon- en werklocaties, tussen steden in de corridor en richting economische knooppunten. Door op deze locaties overstapmogelijkheden te bieden van auto naar OV of fiets, wordt het mogelijk om voertuigen te weren uit stedelijke gebieden.

Conditie:

Naadloze overstap en flankerend beleid

Het succes van corridorhubs valt of staat met een snelle en comfortabele overstap en parkeerregulering op de bestemming. Dit vereist hoogwaardige ov-verbindingen die frequenter en sneller zijn dan de auto – bij voorkeur snelle buslijnen (HOV of BRT). Tegelijkertijd is aanvullend beleid nodig op de bestemmingen. Zonder parkeerregulering en stimulering van OV-gebruik in binnensteden of bij campussen, zal de reiziger minder snel geneigd zijn om over te stappen. Immers, als men vrij en goedkoop kan blijven parkeren is de nut en noodzaak om van een hub gebruik te maken veel minder. Corridorhubs moeten passen binnen een bredere mobiliteitsvisie en maatregelen zoals bevordering van het ov-netwerk parkeerhubs, gedragsaanpakken en stedelijke bereikbaarheidsstrategieën met restrictiever parkeerbeleid.

Gebruik:

Aantrekkelijke en (sociaal) veilige plek

Een hub is meer dan een parkeerplaats met een bushalte. Reizigers verwachten minimaal basisvoorzieningen zoals verlichting, toiletten, wachtruimten, informatievoorzieningen en koffie. Belangrijker nog is de ervaring: overstappen moet intuïtief en aangenaam zijn. Sociale veiligheid, overzichtelijkheid en toegankelijkheid zijn belangrijke succesfactoren. De hub moet afgestemd zijn op piekgebruik met een logische routing en minimale wachttijden maar ook de mogelijkheid bieden om er te pauzeren, elkaar te ontmoeten en iets te eten.

Referentie

Scenariostudie P+R Muiden

In 2021 zijn voor OV-knooppunt Muiden verschillende scenario's uitgewerkt voor de doorontwikkeling van de P+R tot een volwaardige *Corridorhub*. Op deze hub aan de A1 kunnen reizigers gemakkelijk de overstap maken van hun eigen auto naar duurzame vormen van mobiliteit zoals een snelle busverbinding naar Amsterdam en deelfietsen. Naast de mobiliteitsfunctie wordt ook onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor het opwekken van energie op de locatie en het verbeteren van de sociale veiligheid.



Programmering

De programmering van hubs sluit aan op het ambitieniveau dat voor elke locatie is vastgesteld. Deze ambitie is bepaald aan de hand van een beeldmeetlat: een oplopende trap waarbij het programma meegroeit met de gewenste functie en uitstraling van de hub. Voor Corridorhubs betekent dit een aanbod dat specifiek is afgestemd op de mobiliteitsbehoefte van bezoekers en reizigers die al onderweg zijn. De programmering is gericht op een snelle overstap naar duurzame mobiliteit, noodzakelijke voorzieningen en een verbeterde kwaliteit van de buitenruimte.

Programmering van de Corridorhubs:

Hub Eemnes A27

Doorontwikkeling tot Corridorhub - *ambitieniveau 3*

- aansluiting op HOV-verbindingen en BRT Almere-Utrecht
- 200+ autoparkeren voor bezoekers
- uitbreiden deelmobiliteit: o.a. 20+ deelfietsen + deelauto(s)
- verblijfskwaliteit, wachtruimte en praktische voorzieningen

Hub Bunschoten P+R

Doorontwikkeling tot Corridorhub - *ambitieniveau 2*

- aansluiting op HOV-verbindingen en eventuele BRT via A1
- 100 - 200 autoparkeerplaatsen voor bezoekers
- uitbreiden deelmobiliteit: o.a. naar 10+ deelfietsen
- verblijfskwaliteit en kwalitatieve wachtruimte

Hub Crailo

Doorontwikkeling tot Corridorhub - *ambitieniveau 2*

- aansluiting op HOV-verbindingen en eventuele BRT via A1
- 100 - 200 autoparkeerplaatsen voor bezoekers
- uitbreiden deelmobiliteit: o.a. naar 10+ deelfietsen
- verblijfskwaliteit en integratie voorzieningen in omgeving

Hub Muiden P+R

Doorontwikkeling tot Corridorhub - *ambitieniveau 4*

- aansluiting op HOV-verbindingen en eventuele BRT via A1
- minimaal 300 autoparkeerplaatsen voor bezoekers
- integratie deelmobiliteit: 30+ deelfietsen + 2 - 5 deelauto's
- verblijfskwaliteit en toevoegen (praktische) voorzieningen



5

Volledig geïntegreerd OV-knooppunt
+ andere voorzieningen



4

Gebouwde parkeergarage
+ verbeterde sociale veiligheid



3

Aanwezigheid (horeca)voorzieningen
(tankstation/pakketkluizen/etc.)



2

Integratie directe HOV-verbindingen
+ aangename wachtruimte



1

Aanwezigheid van openbaar vervoer
en deelmobiliteit (div. aanbieders)

Governance

Grotere investeringen met hoog maatschappelijk rendement

De realisatie van corridorhubs vraagt om substantiële investeringen, met name in aanbod van ov, deelmobiliteit en parkeervoorzieningen. Toch wegen de maatschappelijke baten als minder autoverkeer in stedelijke gebieden, verbetering van de luchtkwaliteit, snellere OV-verbindingen en betere bereikbaarheid voor werknemers en bezoekers op tegen deze kosten. Corridorhubs leveren een belangrijk maatschappelijk rendement, zeker wanneer ze onderdeel zijn van een groter netwerk.

Kosten: wat valt op?

De omvang van investeringen in de aanleg van corridorhubs ligt tussen de 1 en 15 miljoen euro afhankelijk van de ambitie en omvang. De meeste kosten zijn in eerste instantie voor rekening van de overheid omdat de hubs onderdeel zijn van het hoofdwegennet en losstaan van grotere gebiedsontwikkelingen. Zodra een hub over meer dan 200 parkeerplekken moet beschikken dan stijgen de kosten vanwege de noodzaak van een gebouwde parkeergarage. Deze investeringen zijn nodig om een goed werkende hub te maken die daadwerkelijk helpt om het autoverkeer te verminderen.

Baten: wat valt op?

De corridorhubs helpen om steden, kernen en recreatiegebieden autoluw te krijgen door bezoekers hun auto aan de rand van de stad en de regio te laten parkeren. Ze zorgen ervoor dat stedelijke gebieden makkelijk bereikbaar blijven vanuit de omliggende regio's en helpen bij het verbeteren van de luchtkwaliteit, het verlagen van CO₂-uitstoot en het verminderen van geluidsoverlast. Bovendien kunnen ze voorkomen dat er nog meer investeringen nodig zijn voor de uitbreiding van wegen elders in het netwerk.

Organisatie van (boven)regionale samenwerking en cofinanciering

Corridorhubs overstijgen de lokale schaal en vereisen samenwerking tussen gemeenten, provincies, vervoerders, rijkspartijen en marktpartijen. Ook omliggende stedelijke gebieden hebben baat en kunnen worden betrokken. De samenwerking moet gericht zijn op een coherente programmering, fasering en gezamenlijke financiering. Een regionaal mobiliteitsfonds kan uitkomst bieden voor (co-) financiering van investeringen in infrastructuur, parkeerplaatsen en exploitatie van diensten. Essentieel is dat partners heldere afspraken maken over verantwoordelijkheden en beheer. Een aanpak van quick wins tot lange termijnontwikkeling vergroot de kans op succes.

Overzicht kosten en baten - narratief 2

Kosten en maatschappelijke baten van Corridorhubs

Kosten

- Ontwikkeling corridorhubs tussen € 1.000.000 en € 15.000.000*
- Investeringsopgave is voornamelijk in eerste instantie voor publieke organisaties
- Corridorhubs zijn duurder vanwege hogere aantallen parkeerplaatsen
- Gebouwde parkeergarage is nodig bij +200 parkeerplaatsen, dit betekent hogere kosten per plek

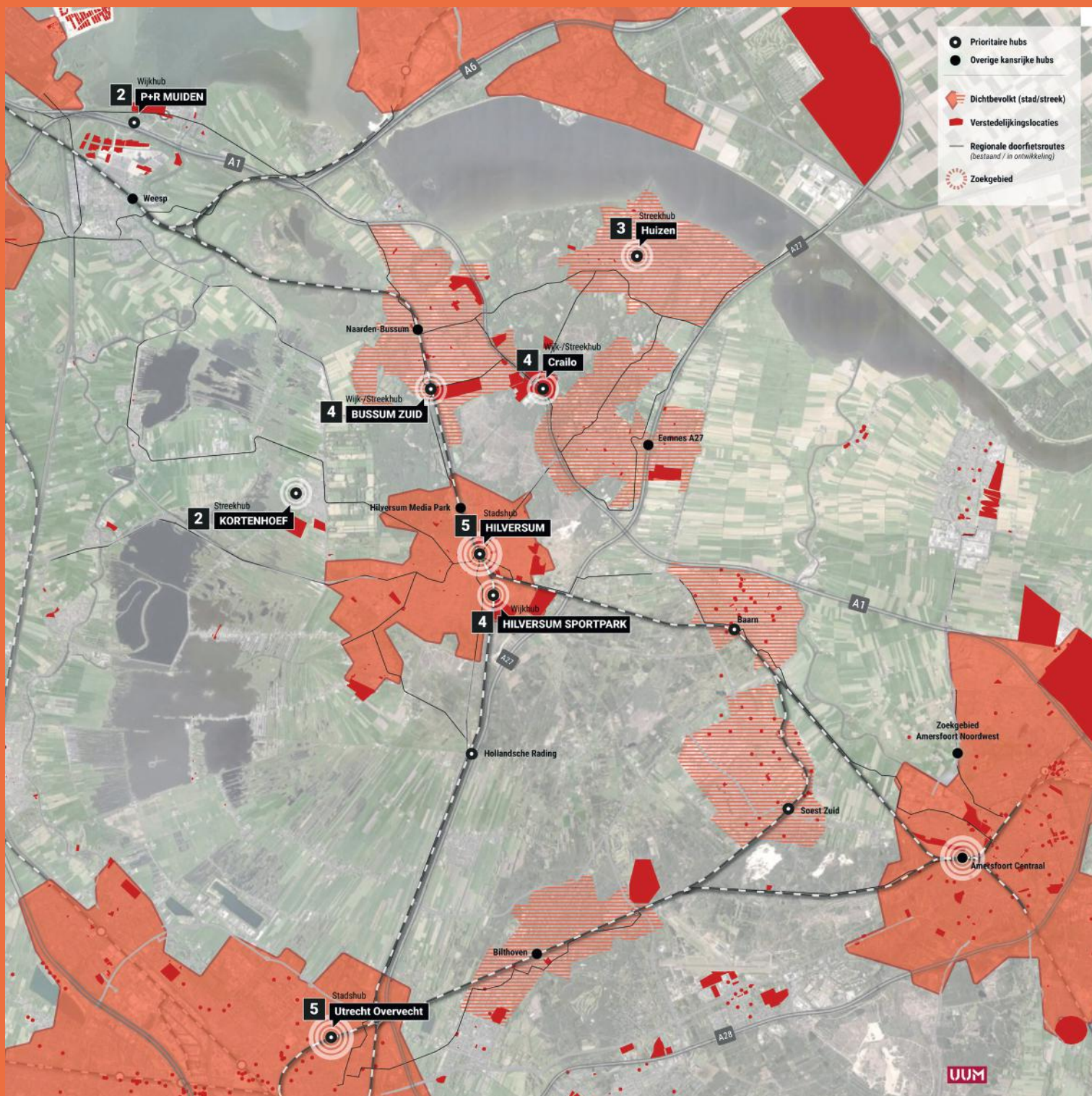
Baten (voorbeelden)

- Autoluwe binnensteden; auto afvangen vóór de stadsrand
- Vermindering druk op autobereikbaarheid omliggende stedelijke gebieden
- Bereikbaarheid van stedelijke voorzieningen vanuit omgeving
- CO₂ vermindering, verbeterde luchtkwaliteit en minder geluidsoverlast
- Vermeden investeringen autobereikbaarheid elders in het netwerk

**Kosten zijn indicatief en gebaseerd op een langere termijn programmering. Locatie specifieke kosten zijn niet meegenomen.*

Gooinetwerk van verstedelijkingshubs

De woningbouwopgave in en rond de Gooicorridor is groot. Tegelijkertijd staan we voor de opgave om deze verstedelijking duurzaam en bereikbaar vorm te geven. Verstedelijkingshubs zijn hierbij cruciale schakels. Het zijn ontsluitingspunten voor duurzame en actieve mobiliteit, strategisch gelegen binnen of aan de rand van (nieuwe) woonwijken en stedelijke centra. Ze maken het mogelijk om vanaf de voordeur te kiezen voor OV, fiets of deelmobiliteit in plaats van de eigen auto. Deze hubs zijn gericht op bewoners, werknemers en bezoekers en ondersteunen de ontwikkeling van autoluwe woonwijken en bereikbare stedelijke milieus.



Ambitie

Het netwerk van verstedelijkingshubs bestaat uit grotere Stadshubs zoals Utrecht Overvecht en Hilversum Centrum, streekhubs zoals Bussum Zuid, Crailo en Huizen en wijkhubs zoals Sportpark - ontsluitende hubs centraal in de regio, stad en wijk.

Verstedelijkingshubs zijn in tegenstelling tot de andere typen hubs voornamelijk ontsluitende hubs. Ze bieden duurzame mobiliteit aan bij de woning of werkplek, bieden (gedeelde) mogelijkheden voor bewonersparkeren en stimuleren het reizen met openbaar vervoer. Binnen het narratief komen de hubtypen Stadshub, Streekhub en Wijkhub voor die verschillen qua omvang en functie op basis van hun ligging en de (potentiële) gebruikers.

Potenties:

Duurzaam ontsluiten van (nieuwe) woonwijken

De kracht van verstedelijkingshubs ligt in hun directe relatie met bestaande of geplande verstedelijkingslocaties. Ze liggen in dichtbebouwde gebieden en maken duurzame verplaatsingen op korte en middellange afstand aantrekkelijker. Afhankelijk van de schaal en functie onderscheiden we wijkhubs, streekhubs en stadshubs. Ze kunnen een cruciale rol spelen bij het ontsluiten van nieuwbouwwijken, herstructureringsgebieden of binnenstedelijke verdichting en dragen bij aan het verminderen van autoverkeer binnen wijken en steden.

Conditie:

OV en actieve mobiliteit vanaf de voordeur

Verstedelijkingshubs functioneren alleen als ze daadwerkelijk een alternatief bieden voor de privé auto. Dit vraagt om een hoogwaardig OV-aanbod in meerdere richtingen, goede fietsvoorzieningen, en een toepasselijk aanbod van deelmobiliteit. Daarnaast is gedragsverandering essentieel. Bewoners moeten zich bewust worden van alternatieven voor de auto en het aanbod op de hub. Dit vraagt om actieve communicatie en het betrekken van bewoners bij de ontwikkeling van de hub en de wijk.

Gebruik:

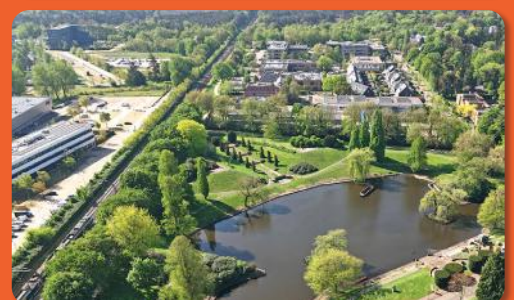
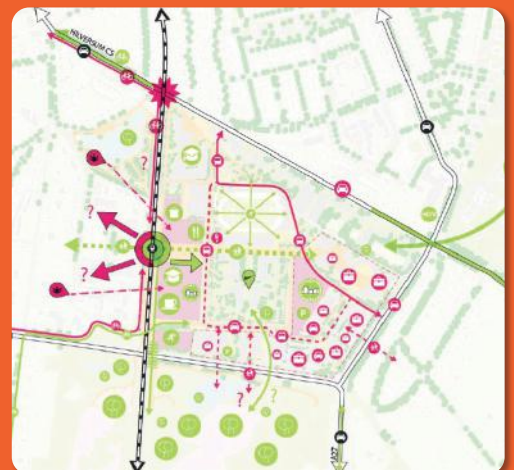
De hub als ontmoetingsplek of 'huiskamer'

Verstedelijkingshubs kunnen meer zijn dan mobiliteitsknooppunten. Ze kunnen een sociaal-maatschappelijke functie vervullen in de wijk: als ontmoetingsplek, voorzieningencentrum of logistieke hub. Door functies te bundelen (zoals horeca, pakketpunten, werkplekken, deelmobiliteit en buurtvoorzieningen), ontstaat een levendige plek die bijdraagt aan de leefbaarheid van de wijk. De openbare ruimte rondom de hub moet uitnodigend, veilig en inclusief zijn en is goed bruikbaar voor jong en oud en mensen met een beperking.

Referentie

Ontwikkeling Sportpark

Het gebied Sportpark in Hilversum is een grote verstedelijkingslocatie met ruimte voor meer dan 900 woningen en 80.000 m² extra ruimte voor werkgelegenheid. In het kader van de stedenbouwkundige opgave is onderzoek gedaan naar de verplaatsing van het station en de doorontwikkeling tot mobiliteitshub. In deze *Wijkhub* komen diverse vormen van mobiliteit en andere voorzieningen samen. Het aanbod van ov en deelmobiliteit zorgt ervoor dat de parkeernorm in de omgeving lager kan zijn.



Programmering

De programmering van hubs sluit aan op het ambitieniveau dat voor elke locatie is vastgesteld. Deze ambitie is bepaald aan de hand van een beeldmeetlat: een oplopende trap waarbij het programma meegroeit met de gewenste functie en uitstraling van de hub. Voor Verstedelijkingshubs (Stadhubs, Wijkhubs en Streekhubs) betekent dit een aanbod dat specifiek is afgestemd op de mobiliteitsbehoefte van bewoners en werknemers in de omgeving. Het programma op de hub nodigt uit om de fiets, gedeelde mobiliteit of openbaar vervoer te verkiezen boven het gebruik van de eigen auto.

Programmering van de Verstedelijkingshubs:

Hubs Hilversum Centrum en Utrecht Overvecht

Doorontwikkeling tot Stadshub - *ambitieniveau 5*

- uitbreiding van fietsparkeren naar 5000+ plekken
- geen extra investering in autoparkeren
- deelmobiliteit: 300+ deeltweewielers + 10+ deelauto's
- toevoegen verblijfskwaliteit en integratie voorzieningen

Hubs Hilversum Sportpark

Doorontwikkeling tot Wijkhub - *ambitieniveau 4*

- uitbreiding fietsparkeren: 1000+ plekken
- behoud P+R-functie: 50+ parkeerplaatsen
- deelmobiliteit: naar 50+ deelfietsen + min. 5 deelauto's
- toevoegen verblijfskwaliteit en integratie voorzieningen

Hub Bussum Zuid en Crailo

Doorontwikkeling tot Streekhub/wijkhub - *ambitieniveau 4*

- uitbreiding van fietsparkeren: 1000+ plekken
- P+R functie + integratie bewonersparkeren (indien gewenst)
- deelmobiliteit: 50+ deeltweewielers + min. 5 deelauto's
- toevoegen verblijfskwaliteit en integratie voorzieningen

Hub Huizen

Doorontwikkeling tot Streekhub/wijkhub - *ambitieniveau 3*

- uitbreiden fietsparkeerplaatsen: 100+ plekken
- uitbreiden autoparkeren: 25+ parkeerplaatsen
- integratie deelmobiliteit: 20+ deeltweewielers + deelauto(s)
- verblijfskwaliteit en integratie voorzieningen in omgeving

Hub Kortenhoef en Muiden P+R

Doorontwikkeling als Streekhub / Wijkhub - *ambitieniveau 2*

- Toevoegen fietsparkeerplaatsen: 10 tot 50 plekken
- toevoegen autoparkeerplaatsen voor bezoekers: 10+ plekken
- integratie deelmobiliteit: 5 - 10 deeltweewielers + deelauto
- aangename wandelroutes naar voorzieningen in omgeving



5

Zichtbaar onderdeel van één (stedelijk) netwerk van hubs en openbaar vervoer



4

Gebouwde parkeergarage + integratie mobiliteit en voorzieningen



3

Centrale plek in de wijk + in de buurt van voorzieningen



2

Geclusterd en multimodaal + passend aanbod lokale doelgroep



1

Aanwezigheid van deelmobiliteit (verschillende aanbieders)

Governance

Hoge kosten, maar onderdeel van grotere gebiedsontwikkeling

Het realiseren van een verstedelijkingshub gaat vaak samen met grootschalige woningbouwontwikkeling. Dit betekent dat de kosten hoger zijn dan bij andere typen hubs wanneer de hubs voorzien in mobiliteitsbehoeften van en parkeervoorzieningen voor nieuwe bewoners. Dit biedt daarentegen ook mogelijkheden om deze kosten te dekken binnen de bredere exploitatie van woningbouw. De maatschappelijke baten zijn groot: minder autoverkeer leidt tot schonere lucht, gezondheidswinst, meer ruimte op straat, verdichting van het woningbouwprogramma en een betere kwaliteit van de leefomgeving.

Kosten: wat valt op?

De kosten voor het ontwikkelen van verstedelijkingshubs liggen meestal tussen de 1 en 6 miljoen euro. Als een hub wordt gecombineerd met bewonersparkeren vanuit nieuwe woningbouw, kunnen de totale kosten flink oplopen. Dit komt vooral door de bouw van boven- of ondergrondse parkeergarages in dichtbebouwde gebieden waar ruimte schaars is. Ook het aanbieden van deelmobiliteit en de aansluiting op het openbaar vervoer is kostbaar wanneer het aanbod een groot aantal inwoners moet bedienen.

Baten: wat valt op?

Verstedelijkingshubs leveren veel op. Ze stimuleren mensen om minder vaak de auto te gebruiken en op andere manieren te reizen. Dit betekent dat de auto blijft staan of zelfs niet meer nodig is en maakt het mogelijk om wijken autoluwer en leefbaarder te maken. Er komt meer ruimte vrij voor groen, voorzieningen en verdichting van het woningbouwprogramma, omdat er minder parkeerplaatsen nodig zijn. Ook zijn de positieve gevolgen voor gezondheid van bewoners groot vanwege de schonere leefomgeving en gezondere leefstijl. Via kostenverhaal kan vermoedelijk een aanzienlijk deel van de kosten van bewonersparkeren verhaald worden op nieuwbouw van woningen.

Samenwerking en (co)financiering lokaal met hulp van overheden

Voor verstedelijkingshubs is een lokaal verankerde samenwerking essentieel. De betrokkenheid van gemeenten, ontwikkelaars, NS, ProRail, vervoerders én bewoners is nodig. Tegelijk is het zaak om helder te scheiden wat tot de mobiliteitshub behoort en wat onderdeel is van de woningbouwopgave. De 'onrendabele top' van de mobiliteitshub moet mogelijk worden opgevangen door gerichte bijdragen van gemeenten, provincies of het Rijk. Deze regionale strategie helpt om prioritering aan te brengen, samenwerking te structureren en cofinanciering te organiseren.

Overzicht kosten en baten - narratief 3

Kosten en maatschappelijke baten van Verstedelijkingshubs

Kosten

- Ontwikkeling verstedelijkingshubs tussen €1.000.000,- en €7.500.000,-*
- Bij de integratie van bewonersparkeren uit woningbouwontwikkelingen in de omgeving kunnen de kosten fors oplopen (afstemming dan wel integratie met gebiedsexploitatie noodzakelijk).
- Kosten lopen op bij een gebouwde parkeervoorziening (vaak het geval in binnenstedelijke gebieden): circa €25.000,- per parkeerplek bovengronds; circa €45.000,- ondergronds.
- Totaalopgave investeringen is te verdelen over publieke en (via kostenverhaal op) private partijen

Baten (voorbeelden)

- Modal shift en voorkomen reizen met de auto
- Ontwikkeling autoluwe (leefbare) steden: meer ruimte voor groene buitenruimte en voorzieningen
- Verdichting woningbouwprogramma door lagere parkeernormen
- Gezondheidswinst door schone omgeving en stimuleren actieve leefstijl
- Verkeersveiligheid in de omgeving van de hub

*Kosten zijn indicatief en gebaseerd op een langere termijn programmering. Locatie specifieke kosten zijn niet meegenomen.

4. Hoe werken we aan hubs?

De drie narratieven geven richting aan het doel, de doelgroepen en het functioneren van de hubs. Het samenspel hiertussen is cruciaal: één goed functionerend Gooinetwerk, waarin corridorshubs, buitenpoorten en verstedelijkingshubs aan elkaar verbonden zijn. Gebruikers ervaren hierdoor een grote keuzevrijheid in de manier van reizen wat betreft windrichting, modaliteit, comfort, reistijd en kosten.

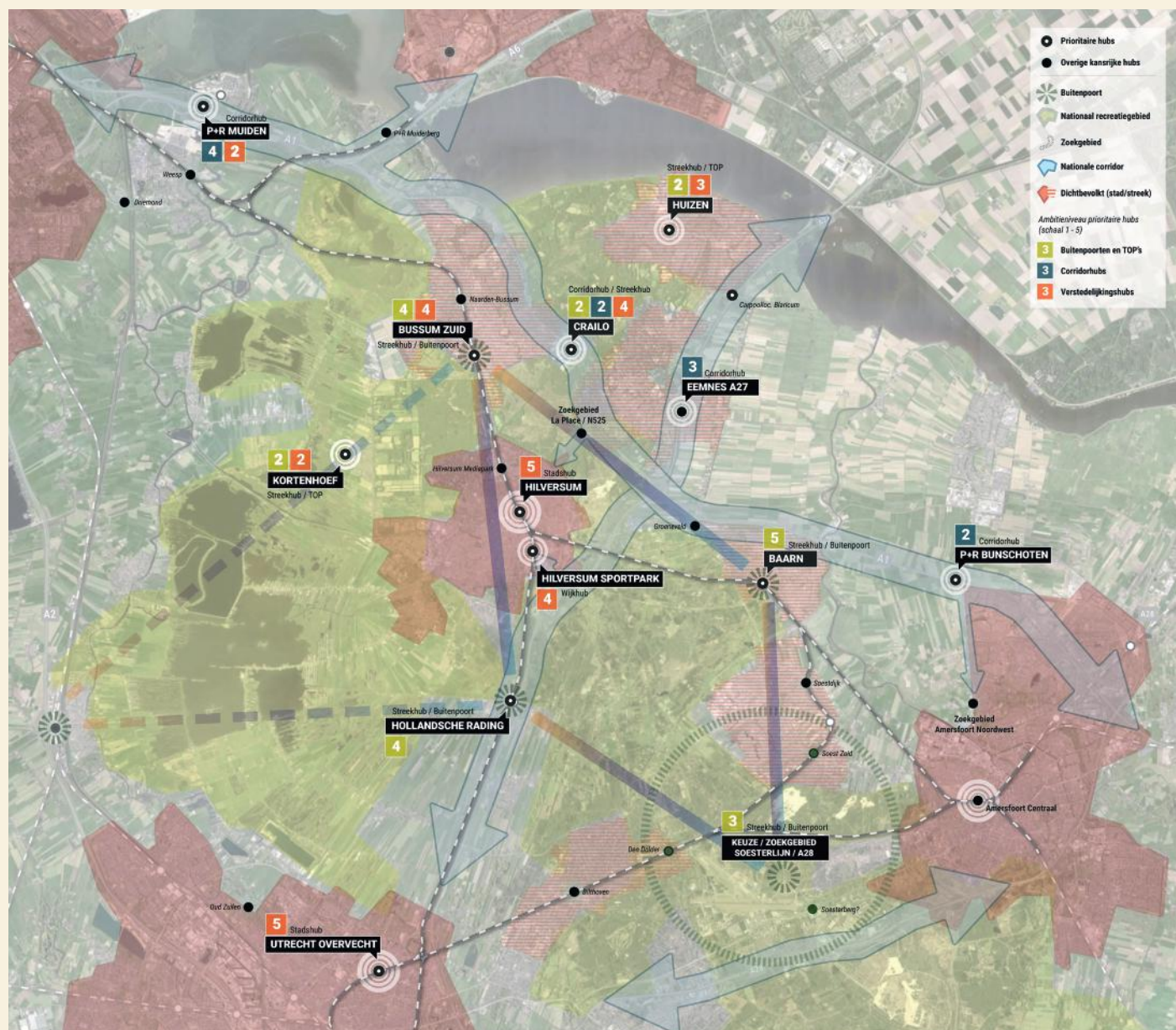




Hollandsche Rading

Ook station Hollandsche Rading heeft een strategische ligging nabij natuur- en recreatiegebieden. Het is een van de vier Buitenpoorten waar we op inzetten met het Gooinetwerk. De inzet is gericht op een aantrekkelijke openbare ruimte met recreatieve routes voor wandelaars en fietsers en het aanbieden van deelmobiliteit - o.a. deelfietsen.

Hubstrategie: één samenhangend netwerk



Hubnaam	Treinstation	Buitenpoorten en TOP's	Corridorhubs	Verstedelijkingshubs
Baarn	Ja	5 (buitenpoort)		
Bunschoten P+R	Nee		2 (corridorhub)	
Bussum Zuid	Ja	4 (buitenpoort)		4 (wijk-/streekhub)
Crailo	Nee	2 (TOP)	2 (corridorhub)	4 (wijk-/streekhub)
Eemnes A27	Nee		3 (corridorhub)	
Hollandsche Rading	Ja	4 (buitenpoort)		
Hilversum (centrum)	Ja			5 (stadshub)
Hilversum Sportpark	Ja			4 (wijkhub)
Huizen busstation	Nee	2 (TOP)		3 (wijk-/streekhub)
Kortenhoeft	Nee	2 (TOP)		2 streekhub
Muiden P+R	Nee		4 (corridorhub)	2 (wijkhub)
Utrecht Overvecht	Ja			5 (stadshub)
Zoekgebied Soesterlijn / A28	Ja/Nee	3 (buitenpoort)		

Overzicht ambitieniveaus: niveau per hub binnen de drie narratieven o.b.v. functie in het netwerk.

Van 'losse' hubs naar een goed functionerend Gooinetwerk

De drie narratieven, zoals we hiervoor hebben uitgewerkt, staan niet los van elkaar. Het is zaak om de verschillende hubs met elkaar te verbinden tot één samenhangend netwerk van hubs. Enerzijds gaat het om onderlinge fysieke verbindingen via goed regionaal HOV (trein, BRT en bus) en koppeling met regionale (door)fietsroutes om de overstap op de hub snel, gemakkelijk en comfortabel te maken. Anderzijds gaat het om het functioneel verbinden van de hubs tot één regionaal mobiliteitssysteem waarin reizigers veel gemak en keuzevrijheid ervaren om in en door de regio te reizen. Dit vraagt om regionale afstemming van programma's en voorzieningen, zodat hubs niet elkaars concurrenten zijn maar complementair zijn en elkaar aanvullen. Op de lange termijn 2040 zien we de bestaande trein- en busstations zich ontwikkelen tot één samenhangend mobiliteitsnetwerk van hubs met afgestemde programma's en voorzieningen. Reizigers kunnen met veel keuzevrijheid drempelloos en op een duurzame manier van, in en naar de regio reizen. Hierbij past in 2040 ook een free-floating systeem van deelmobiliteit, waarbij gebruikers hun deelauto of deelfiets niet op het punt van herkomst hoeven terug te brengen maar op een andere hub kunnen retourneren.

Integratie: diverse ambitieniveaus binnen één Gooinetwerk

Het samenhangend Gooinetwerk van hubs bestaat in de basis uit de 26 hubs die we in fase 1 hebben geïdentificeerd als belangrijke overstappunten in de regio. Hierbinnen hebben 13 hubs bestuurlijk prioriteit gekregen. Deze hubs hebben we individueel verder uitgewerkt in fase 2 en opgenomen in het bijbehorende onderbouwingsrapport bij dit strategiedocument.

Voor de 13 hubs hebben we gezamenlijk een ambitieniveau vastgesteld voor de ontwikkeling van de hub tot 2040. Onderstaand bieden we een overzicht van de gewenste ambitieniveaus van de hubs op basis van de beeldlatten. Sommige hubs, zoals Bussum-Zuid en Baarn, zitten op hoge ambitieniveaus en kiezen hiermee voor een duidelijk profiel en doelgroepen. Andere hubs zitten op een bescheiden ambitieniveau, passend bij ligging en context, maar zijn niet minder belangrijk voor een goed functionerend Gooinetwerk. Juist de grote én kleinere hubs maken samen de kracht van het netwerk.

Hubs met meerdere functies

Er is een aantal cruciale hubs binnen het Gooinetwerk die een belangrijke functie vervullen binnen alle drie narratieven. Met name Crailo, P+R Muiden en Bussum-Zuid zijn hubs waar het gebruik als buitenpoort, corridorhub én als verstedelijkingshub elkaar overlappen. De gecombineerde functies van een hub leidt op termijn tot een steviger programma van mobiliteit, parkeren en ruimtelijke voorzieningen. Het biedt ook kansen voor functiecombinaties en dubbelgebruik in ruimte (bijv. integratie van P+R en bewonersparkeren) maar ook in de tijd (bijv. bezoekersparkeren en bewonersparkeren combineren in daluren gedurende de dag of in het weekend). Dit alles vraagt op locatie om een goede integratie van voorzieningen voor verschillende doelgroepen. Ontvangst, routing, transfer en (parkeer-)voorzieningen vragen om concreet maatwerk en gebiedsspecifieke oplossingen. Dat kunnen we per hub concreet uitwerken.

De verschillende ambitieniveaus bepalen ook de gewenste programmering van (deel)mobiliteit en voorzieningen op de hub voor de periode 2025-2040. We gaan uit van een stapsgewijze, gefaseerde ontwikkeling van de hubs - als een groeidiamant. Het is goed te beseffen dat de investeringen niet in één keer gedaan hoeven worden, maar stapsgewijs kunnen plaatsvinden. Dit vraagt ook directe koppeling met nieuwe investeringen in stations, HOV, Bus Rapid Transit (BRT) en andere regionale investeringen in infrastructuur, openbaar vervoer en deelmobiliteit (win-win).

Vier deelstrategieën voor hubs

Deze hubstrategie voor de Gooicorridor richt zich in de kern op het ontwikkelen en realiseren van één samenhangend Gooinetwerk van hubs. Vanuit het perspectief van de drie narratieven kunnen we specifieke hubs als (deel)netwerk aan elkaar koppelen, binnen het grote geheel van één geïntegreerd regionaal netwerk van hubs. Deze regionale visie op hubs is de basis voor deze hubsstrategie.

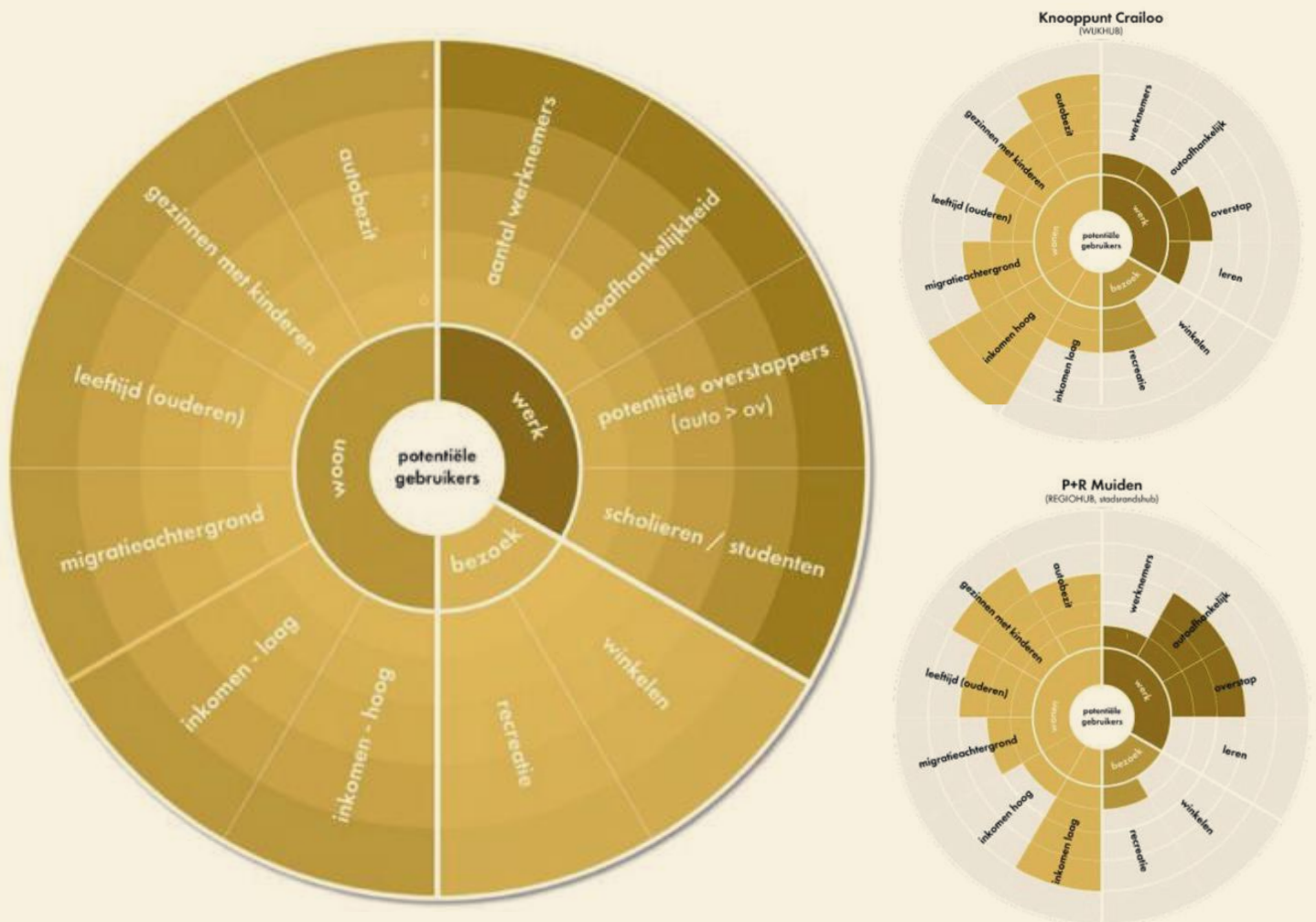
Naast deze gedeelde regionale ambitie, is er meer nodig voor een slagvaardige hubstrategie. De hubstrategie Gooicorridor werken we uit voor vier samenhangende onderdelen die doorslaggevend zijn voor het ontwikkelen van hubs. Naast de inhoudelijke visie zijn dit dé kernonderdelen van de hubstrategie:

1. Doelgroepenstrategie: gebruikers centraal
2. Condiëtiestrategie: condities verbeteren
3. Governance-strategie: rollen en samenwerking
4. Financiële strategie: kosten en baten

In de volgende pagina's werken we deze vier onderdelen - als succesfactoren van de hubstrategie - verder uit. Alle vier deelstrategieën vragen om nadere uitwerking in fase 3: implementatie, zowel op niveau van individuele hubs als een samenhangende regionale aanpak.

4.1. Doelgroepenstrategie: gebruikers centraal

De eerste succesfactor is een open deur: stel de gebruiker van de hub centraal. Dit vraagt om een goede analyse van de doelgroepen en het (potentieel) gebruik. Het programma en de inrichting van de hub moet aansluiten op hun behoeften. De aanwezige doelgroepen verschillen per hublocatie en is mede afhankelijk van de reikwijdte van de hub (bijv. 10 minuten fietsafstand). 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.

Doelgroepenprofiel: profiel van Crailo en Muiden ter illustratie van de verschillen. Zie het beleidsrapport voor de profielen van de andere hubs.

Gebruikers en hun mobiliteitsbehoeften centraal

De ene hublocatie is de andere niet. De mobiliteitshubs binnen het Gooinetwerk verschillen onderling sterk op de aanwezige doelgroepen rond de specifieke hub. Die verschillen uiten zich enerzijds in de specifieke kenmerken van bewoners, werknemers en bezoekers. Vooral leeftijd, opleiding, inkomen en migratieachtergrond zijn belangrijke factoren voor het gebruik van hubs. Anderzijds spelen ook lokale behoeften en leefstijlverschillen een belangrijke rol, zoals bijvoorbeeld reisafstand, autobezit en reismotief. Inspelen op de kenmerken van de doelgroepen zijn van cruciaal belang voor een succesvolle hub. Uiteraard speelt ook de omvang van de doelgroep een belangrijke rol: hoeveel mensen c.q. doelgroepen vinden we in de directe omgeving (bijv. binnen 5 min loopafstand) en binnen de reikwijdte van de hub (bijv. binnen 10 minuten fietsafstand)? In het onderbouwingsrapport hebben we dit voor de 13 prioritaire hubs op hoofdlijnen in beeld gebracht.

Werken met profiel per hub

Het is zaak een doelgroepenprofiel per hub op te stellen om inzicht te krijgen in de potentiële gebruikers. Voor wie is de hub en wat zijn de wensen en behoeften? Welke rol kan de hub voor hen vervullen? Voor het doelgroepenprofiel kunnen we onderscheid maken in bewoners en bezoekers (uitgesplitst naar motief: werk of recreatief). In het cirkelmodel hebben we per motief – woon / werk / bezoek – een aantal kenmerken opgenomen die

(mede) bepalend zijn voor het potentieel gebruik van de hub. Op basis van deze kenmerken kunnen we goed het type (potentiële) gebruikers in beeld brengen per hub. Als voorbeeld hebben we de hub P+R Muiden en de hub Crailo uitgewerkt. Opvallend zijn de verschillen in inkomen, leeftijd en huishoudenssamenstelling, maar ook het verschil in autobezit versus auto-afhankelijkheid op basis van de doelgroepen rond deze hubs.

Aanbod afstemmen op én met de doelgroep

Een helder doelgroepenprofiel van de hub is de basis voor een goede programmering op de hub. Het gaat om het aanbieden van bepaalde hubvoorzieningen passend bij het type gebruikers in die omgeving. De gebruiker staat hierin centraal. Hiervoor kijken we goed naar de doelgroepen van de hubs en de specifieke sociaal-economische kenmerken van bewoners en ondernemingen in de nabijheid van de hublocaties. Hierin past ook de werkgeversaanpak, waarbij werknemers via hun werkgever worden gestimuleerd om gebruik te maken van duurzame en actieve mobiliteit. Dit is basis voor de uitwerking van iedere hub op lokaal niveau en biedt ook een basis voor de participatie rond het ontwikkelen van de hubs: is dit alleen een zaak van overheid en markt of kan voor specifieke hubs ook een vorm van (mede-) eigenaarschap bij bewoners en bedrijven worden ontwikkeld. Dit kan zich uiten in een breder lokaal draagvlak voor beheer en sociale veiligheid: "Dit is onze eigen hub!".



Mobiliteitshubs voor recreanten / dagjes mensen / toeristen

- praktische voorzieningen zoals kluis en wc
- borden passend bij landschap en attracties
- hop-on-hop-off deelfietsensysteem
- marketing reizen met OV (NS-wandelingen)



Mobiliteitshubs voor forenzen | studenten | bezoekers

- aanbod afstemmen op werkzaamheden
- prijsvoordeel voor studenten/werknemers
- koffie en kleine snack (foodtruck?)
- arrangementen parkeren + (H)OV



Mobiliteitshubs voor (nieuwe) bewoners

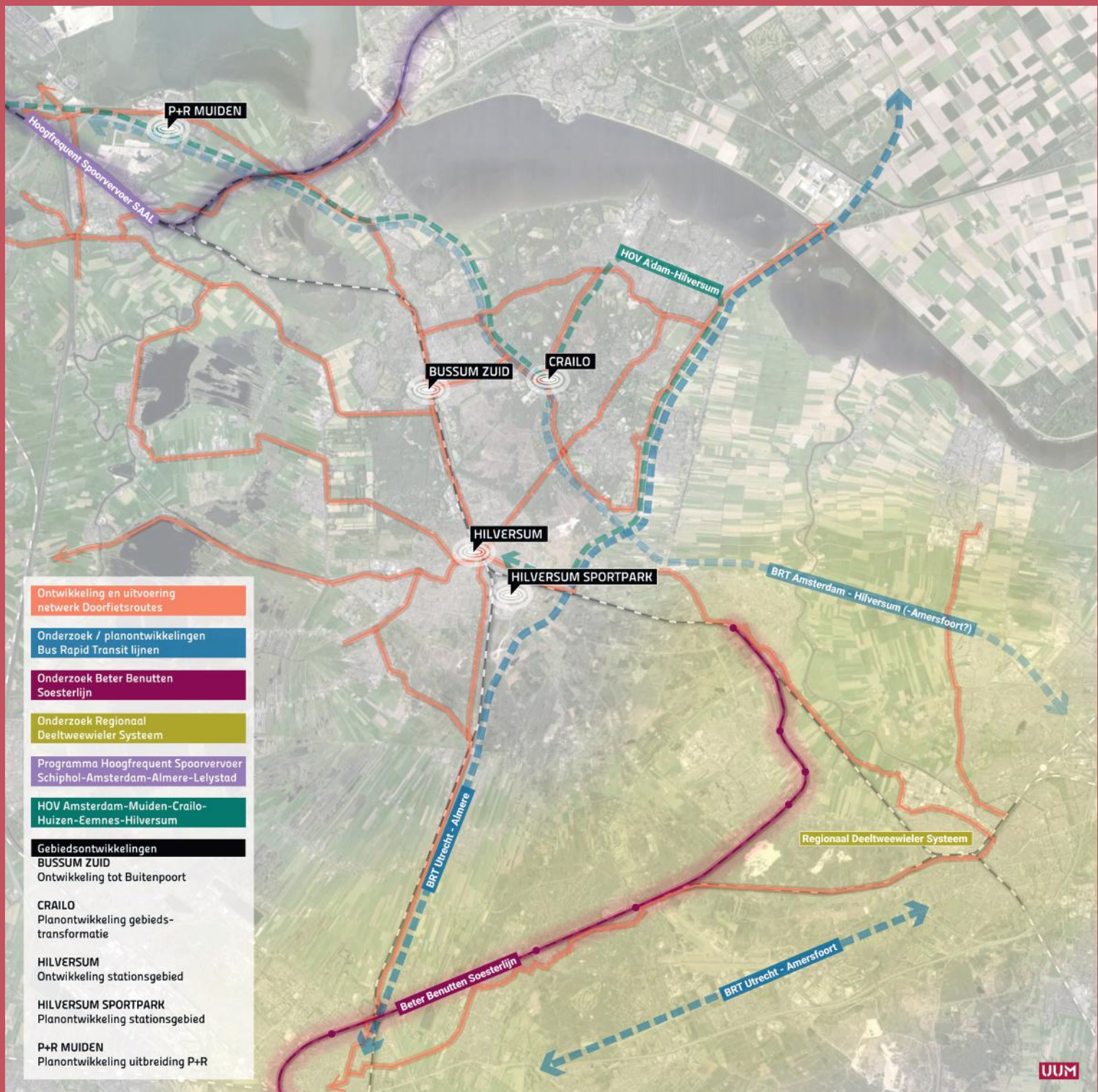
- deelmobiliteit afstemmen op inkomens
- ..en op demografie: deelscootmobiel?
- informatievoorzieningen in diverse talen
- bewustwording en proefabonnementen

Mobiliteitsbehoeften van doelgroepen: per doelgroep verschilt de behoefte wat betreft het aanbod van mobiliteit en voorzieningen op hubs.

4.2. Condiestراتيجية: condities verbeteren

Tweede belangrijke succesfactor is het verbeteren van de condities voor een goed functionerende hub, zowel lokaal als regionaal. Doorslaggevend zijn regionale condities zoals een snel HOV netwerk en goede (door)fietsroutes, maar ook lokale condities zijn bepalend, zoals een kiosk, aantrekkelijk groen of sociale veiligheid. Ook flankerend parkeerbeleid is noodzakelijk.

Bevorderen van condities: (lopende) ontwikkelingen en verkenningen naar netwerkversterking



Het investeren en ontwikkelen van fysieke hubs is de basis, maar dat is niet genoeg om tot goed functionerende hubs 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: 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: condities verbeteren in het netwerk

Kwaliteitssprong van regionale verbindingen:

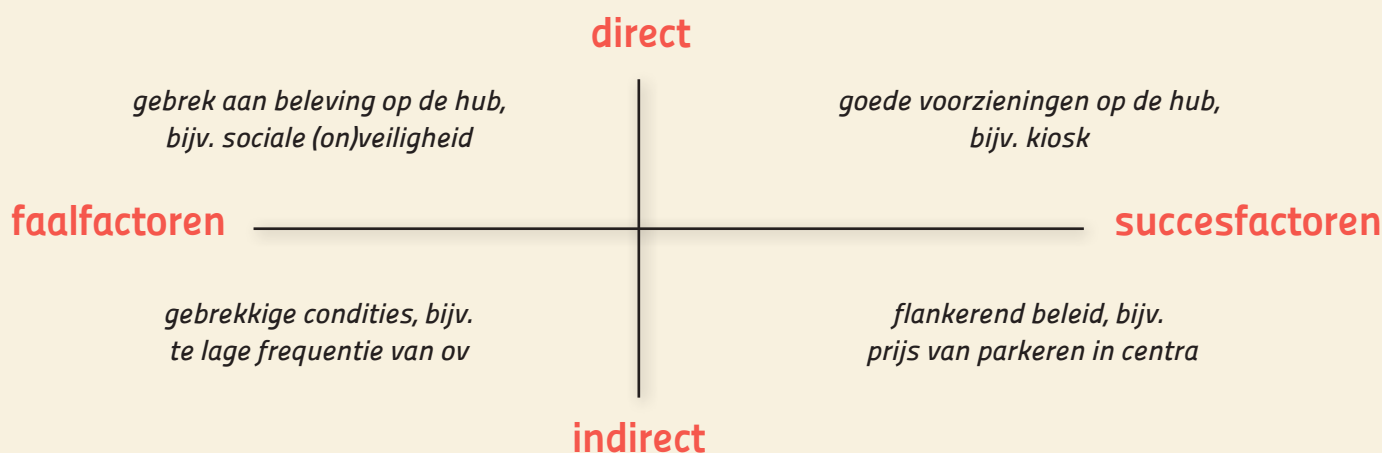
- opwaarderen van HOV- en (door)fietsverbindingen van en naar de hubs
- systeemssprong van het spoor binnen de Gooicorridor (o.a. OV SAAL)
- goede onderlinge verbindingen tussen de verschillende hubs

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



Succes- faalfactoren voor hubgebruik:
directe en indirecte factoren.

4.3. Governance-strategie: rollen en samenwerking

Een goede samenwerking tussen partijen is de derde grote succesfactor voor het ontwikkelen van hubs. Het gaat om heldere rollen van overheid en private partijen, en tussen overheden onderling. Voor de hubs in de Gooicorridor zien we grote kansen voor een bovenlokale samenwerking tussen gemeenten, regio's en provincies, zo mogelijk met ondersteuning van het Rijk. Een goede publieke samenwerking biedt ook kansen voor mobiliteitsaanbieders en private ontwikkelaars nabij hubs.



Narratief 1: netwerk van buitenpoorten en TOP's

Regierol: Regio's en provincies

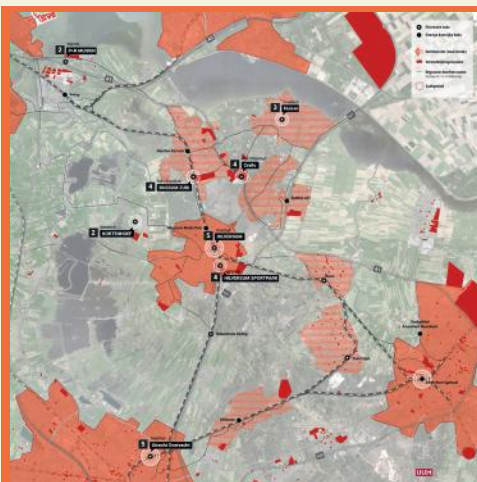
- NS / ProRail
- Staatsbosbeheer
- Natuurmonumenten, Goois Natuurreservaat, Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug
- Recreatieondernemers
- Mobiliteitsaanbieders
- Gemeenten



Narratief 2: netwerk van corridorhubs

Regierol: Regio's en provincies

- Ministerie van IenW / Rijkswaterstaat
- Grote steden / metropoolregio's (MRA en MRU)
- OV-bedrijven / vervoerders
- Mobiliteitsaanbieders
- Gemeenten



Narratief 3: netwerk van verstedelijkingshubs

Regierol: gemeenten

- NS / ProRail
- Provincies en Regio's
- NS / ProRail
- Ontwikkelaars
- OV-bedrijven / vervoerders
- Mobiliteitsaanbieders

Gemeente centraal in realisatie en exploitatie

Voor de hubs in de Gooicorridor spelen individuele gemeenten een belangrijke rol in de realisatie en exploitatie van de hubs in relatie tot private partijen, zowel vastgoedontwikkelaars als aanbieders van mobiliteitsdiensten. Het is denkbaar dat de hubontwikkeling volledig privaat of via publiek-private samenwerking tot stand komt. Zo werkt de gemeente Utrecht samen met private partijen aan een gemeenschappelijk mobiliteitsbedrijf voor de hubs in de nieuwe wijk Merwede. Projectontwikkelaars dragen mede het risico van de hubexploitatie.

In de Gooicorridor ligt een prominente rol van de gemeente meer voor de hand bij de meeste hubs, gezien de locatiekeuze en (her)inrichting van de openbare ruimte. Gemeenten kunnen deels grond en/of vastgoed overgedragen krijgen of verwerven van private partijen, die soms de hub ook bouwen en realiseren. Vaak zal de gemeente zorgdragen voor de exploitatie van parkeervoorzieningen, terwijl deelmobiliteit veelal aangeboden wordt door private mobiliteitsaanbieders. Voor de (mobiliteit op en rond) treinstations zijn NS en ProRail de directe partners voor de hubontwikkeling. Ook is er een belangrijke rol voor RWS aanwezig bij een deel van de hubs. Met name de corridorshubs, zoals bijvoorbeeld Muiden of Crailo, kunnen bijdragen aan het verbeteren van de doorstroming op het hoofdwegennet. Hubs zijn echter niet dé oplossing hiervoor, maar kunnen deel uitmaken van een breder regionaal mobiliteitspakket, naast allerlei HOV-, fiets- en doorstromingsmaatregelen.

Instrumenten en flankerend beleid

De ontwikkeling van hubs vraagt van gemeenten de inzet van publiekrechtelijke instrumenten, zoals de opname van hubs in het Omgevingsplan en de Omgevingsvisie. In hun ruimtelijk ordeningsbeleid zetten veel gemeenten in op concentratie van woningbouw in de nabijheid van (verstedelijkings-) hubs. De inzet op flankerend beleid voor (betaald) parkeren, toepassing van parkeernormen, veiligheid, voorzieningen en toeleidende (fiets)routes zijn belangrijke factoren voor een succesvolle hub. Actief gemeentelijk grondbeleid kan ingezet worden voor de verwerving van noodzakelijke gronden. Ook inzet op een goede gedragsaanpak (bijvoorbeeld via een campagne of prijsreducties) en afspraken met werkgevers stimuleren het gebruik van de hub bij een breed publiek en verbeteren het exploitatieresultaat.

Meerwaarde van bovenlokale samenwerking

Gemeenten hoeven en kunnen de realisatie van hubs niet alleen op zich nemen. Daarvoor zijn de afhankelijkheden van regionaal HOV, infrastructuur, deelmobiliteit en medefinanciering te groot. Bovendien vervullen de meeste hubs naast een lokale ook een bovenlokale functie. Een belangrijke partner voor de betrokken gemeenten zijn de regio's Gooi en Vechtstreek en Amersfoort en provincies Noord-Holland en Utrecht. De regio's kunnen tezamen met de provincies zorgdragen voor een goede regionale afstemming van programma's, fasering en financiering en alle betrokken overheden hiervoor samenbrengen. Mogelijk kan het aanbod van mobiliteitsdiensten op de hubs worden opgenomen in regionale OV-concessies. Zo werken beide regio's aan de uitrol van deelmobiliteit binnen hun regio en hebben de provincies indirect baat bij een beter gebruik en hogere opbrengsten van OV en vermijden van extra investeringen in het provinciaal wegennet.

Ook het Rijk kan een belangrijke partner zijn. Met name het Ministerie van IenW en Rijkswaterstaat voor corridorhubs, gericht op een betere doorstroming op de snelwegen en verduurzaming van de mobiliteit. En het Ministerie van BZK voor de verstedelijkingshubs, gericht op goede condities voor meer ruimte voor woningbouw nabij stations en hubs, waarbij de duurzame bereikbaarheid van de nieuwe woningen al bij oplevering goed geregeld is.

Allianties organiseren voor hubs

Het verlichten van de verkeersdruk in de stad, op de snelweg of juist ook in recreatiegebieden leidt tot meer leefbaarheid, veiligheid en gezondheid voor alle betrokken overheden in het ontwikkelen van hubs. Dergelijke doelstellingen bieden goede mogelijkheden voor het organiseren van 'allianties' met maatschappelijke en private partijen. Gekoppeld aan de drie narratieven zijn belangrijke partijen te benoemen die middels een partnerschap de ontwikkeling van de hubs kunnen ondersteunen (zie afbeelding). Zo zijn hiervoor arrangementen te organiseren. Bijvoorbeeld met natuurorganisaties en recreatieondernemers voor de buitenpoorten en TOP's, of met corporaties en ontwikkelaars voor de verstedelijkingshubs. Deze arrangementen kunnen 'light' zijn op marketing en gedragsbeïnvloeding, of juist op programmering van type mobiliteitsdiensten en voorzieningen, zoals deelmobiliteit of een horeca- of educatiepunt. Voor de verstedelijkingshubs liggen er kansen voor publiek-private samenwerking met betrekking tot bewonersparkeren op de hubs, waarbij deelmobiliteit en het beperkte parkeren in een gebiedsontwikkeling en voor de hub worden gecombineerd.

4.4. Financiële strategie: kosten en baten

Een goede governance kan niet zonder een heldere financiële strategie op lokaal én regionaal niveau. De drie narratieven bieden ieder eigen mogelijkheden om kosten en opbrengsten te optimaliseren, en zo bij te dragen aan een betere businesscase voor de verschillende hubs. Dit vraagt maatwerk voor iedere individuele hub maar kan ondersteund worden door een regionale financieringsstrategie.

Indicatieve beoordeling kosten naar type hub

Kostensoorten	Buitenpoorten en TOP's	Corridorhubs	Verstedelijkings-hubs
aanleg infrastructuur voor mobiliteitsvoorzieningen	+	++++	++/++++
toerekening kosten bereikbaarheid hubs	0	++	+
exploitatiekosten deelmobiliteit / overige diensten	++	0	+
vastgoedontwikkeling	+	+	+++
beheer en onderhoud	+	+	+

Indicatieve mini-MKBA naar type hub: belangrijkste verwachte kosten en baten

Afweging kosten en baten	Buitenpoorten en TOP's	Corridorhubs	Verstedelijkings-hubs
resultaat GREX	--	---	---
kostenverhaal nieuwbouw	0	0	+++
financiële bijdrage ruimtelijke ontwikkeling	+	+	0
regionaal mobiliteitsfonds	+	+	0
opbrengsten parkeren	+	+++	++
exploitatie deelmobiliteit	+	0	+
commerciële en maatschappelijke diensten	+	0	++
indirecte / maatschappelijke baten	+	+++	+

Beoordeling per hub is relatief, ten opzichte van de verwachte kosten en baten van de andere hubs

Kosten en opbrengsten van hubontwikkeling

Om de hubs te kunnen realiseren zijn investeringen nodig. In de eerste plaats gaat het om de aanlegkosten van de infrastructuur voor de voorzieningen, inclusief (eventueel) de kosten van grondverwerving en inclusief het beheer en onderhoud van de infrastructuur. Daarnaast moeten ook exploitatie, beheer en eventuele kosten voor parkeervoorzieningen worden meegenomen. Daarbij maakt het veel uit of parkeervoorzieningen op maaiveld worden gerealiseerd, dan wel in gebouwde parkeervoorzieningen (boven- of ondergronds). Ook zijn er kosten verbonden aan de exploitatie van diensten voor deelmobiliteit. Tenslotte vraagt het realiseren van horeca en maatschappelijke diensten om (private) vastgoedinvesteringen.

Voor ieder van de 13 hubs hebben we een eerste globale kostencalculatie opgesteld aan de hand van de gekozen ambitieniveaus, en het bijbehorende programma aan mobiliteitsdiensten, parkeren en voorzieningen. Dit zijn geen gedetailleerde calculaties voor iedere specifieke hub, maar gebaseerd op een 'gemiddeld' gewenst programma per hub, gekoppeld aan het gekozen ambitieniveau. Dus (nog) geen maatwerk per hub (dat is de bedoeling in de volgende fase 3), maar een globaal regionaal beeld van de investeringen, waarbij we de hubs vergelijkbaar gemaakt hebben. In het bijbehorende onderbouwingsrapport hebben we de resultaten voor de 13 prioritaire hubs weergegeven.

Belangrijke factoren in kosten en opbrengsten

Op basis van de calculaties kunnen we belangrijke kostenfactoren benoemen voor de verschillende typen hubs binnen de drie narratieven. In bijgevoegd schema hebben we indicatief aangegeven in welke mate de narratieven van elkaar verschillen in financiële kosten en opbrengsten. Wat betreft kosten zien we dat vooral het autoparkeren verreweg de belangrijkste kostenpost is, zeker als het gaat om een gebouwde parkeervoorziening. Met uitbreiding van autoparkeren zien we vaak dat rond 200-250 parkeerplekken een omslagpunt komt van parkeren op maaiveld naar een gebouwde parkeervoorziening. In mindere mate geldt hetzelfde voor het fietsparkeren op de hub.

Aan de opbrengstenkant ligt de grootste potentie in het betaald parkeren, met name op de corridorhubs. Bij de buitenpoorten en TOP's en de verstedelijkingshubs proberen we het autoparkeren tot een minimum te beperken en vooral in te zetten op de combinatie van HOV en fiets. Hier zijn parkeeropbrengsten relatief beperkt. Eventuele voorzieningen voor bewonersparkeren op verstedelijkingshubs kunnen (deels) verhaald worden op nabijgelegen woningbouwprojecten. Ook voor investeringen op buitenpoorten en TOP's en de corridorhubs kunnen kosten deels verhaald worden op woningbouwprojecten. Het reguliere kostenverhaal voor gemeenten (onderdeel van het grondbeleid) voorziet in mogelijkheden hiervoor.



Referentie

Landelijke identiteit voor hubs

In 2022 is o.a. in opdracht van het Ministerie van IenW een landelijke vormgeving voor mobiliteitshubs uitgewerkt. Deze vormgeving bestaat uit een logo, modellen voor bebording en een standaardisering van de informatievoorzieningen op hubs. Het handboek 'De identiteit voor hubs' nemen we als uitgangspunt voor de inrichting en bewegwijzering op en rond hubs in het Gooinetwerk.

Lokale en regionale instrumenten voor investeringen in hubs

Lokaal
Ruimtelijke ordening: verdichting nabij hubs
Gemeentelijke GREX voor hub-ontwikkeling
Kostenverhaal: bijdrage per nieuwbouwwoning (geïntegreerd in nieuwbouwproject)
Fonds Bovenwijks; financiële bijdrage ruimtelijke ontwikkeling (vast bedrag per nieuwbouwwoning)
Publiek-private samenwerking: risicodeelneming ontwikkelaars in exploitatiekosten
Parkeerexploitatie: aanpassingen in parkeerzonering, vergunningen en ontheffingen, tarieven
Subsidies

Regionaal
Kostenverhaal: regionaal fonds mobiliteit, financiële bijdrage ontwikkelaars, vast bedrag per nieuwbouwwoning (op basis van bestuurlijke overeenkomst regiogemeenten);
Exploitatie deelmobiliteit en hub-ontwikkeling opnemen in regionale OV-concessie;
Indirecte baten provincie, rijk: vermeden investeringen in uitbreiding wegennet;
Subsidies.

Meekoppelkansen bij hubontwikkeling

Mobiliteitshubs bieden kansen voor het slim combineren van investeringen. Door hubs te koppelen aan andere opgaven zoals woningbouw, energietransitie of recreatie kunnen kosten worden gedeeld tussen verschillende partijen. Zo kunnen investeringen in voorzieningen als parkeren, openbare ruimte of energie-infrastructuur worden meegerekend binnen bredere gebiedsontwikkelingen. Ook is de combinatie met goederentransport en stadsdistributie op hubs erg kansrijk aan de randen van steden en aan snelwegen (Corridorhubs en Stadsrandhubs) en de combinatie met ontwikkeling van maatschappelijke voorzieningen, vergroening en klimaat in de kernen (Stadshubs, Streekhubs en Wijkhubs). Dit allen verlaagt de kosten die specifiek aan de hub worden toegeschreven en maakt gezamenlijke financiering (publiek én privaat) realistischer. Door deze meekoppelkansen actief te benutten wordt de ontwikkeling van hubs financieel haalbaarder én maatschappelijk meer waardevol.

Samenspel van lokale en regionale instrumenten

Gemeenten, regio's en provincies hebben verschillende financiële instrumenten tot hun beschikking voor investeringen in hubs. In het bijgevoegde schema hebben we de belangrijkste instrumenten op een rijtje gezet. Met name actief grondbeleid en kostenverhaal geven een belangrijke basis voor de bekostiging van investeringen in hubs. Het kostenverhaal op woningbouwprojecten van private ontwikkelaars kan lokaal worden ingezet voor de verstedelijkingshubs, specifiek bij nieuwe gebiedsontwikkelingen. Bijvoorbeeld via anterieure overeenkomsten of afdwingbaar op basis van het Omgevingsplan. Hiernaast kan ook lokaal een mobiliteitsfonds voor de aanlegkosten van buitenpoorten en TOP's en corridorhubs worden ingezet, waarvoor projectontwikkelaars gevraagd wordt een bijdrage per nieuwbouwwoning af te dragen (eventueel afdwingbaar als 'financiële bijdrage aan een ruimtelijke ontwikkeling'). Het is de moeite waard nader te onderzoeken of deze aanpak ook op regionaal niveau mogelijk is.

Het is denkbaar dat iedere gemeente zijn 'eigen' investeringen in hubs individueel bekostigt, mede op basis van kostenverhaal en actief grondbeleid. Een goed functionerend Gooinetwerk vraagt echter meer: afspraken over programmering, fasering en

flankerende condities voor hubs op regionaal niveau. Het heeft meerwaarde om voor het Gooinetwerk een regionale financieringsaanpak uit te werken in een regionaal mobiliteitsfonds, waarmee de realisatie van hubs wordt ondersteund.

Strategie: naar een gezamenlijke financieringsaanpak

De basis is het inrichten van een regionaal mobiliteitsfonds of 'hubfonds' waarin gemeenten inkomsten uit (lokaal) kostenverhaal inbrengen, terwijl provincies met diverse subsidies en stimuleringsgelden bijdragen. Gemeenten en provincies kunnen dit vastleggen in een bestuurlijke overeenkomst. Het regionale mobiliteitsfonds kan in de eerste plaats gevoed worden met opbrengsten uit kostenverhaal: (een deel van de) opbrengsten van gemeenten uit het lokale kostenverhaal worden ingebracht in het regionaal fonds. Gemeenten die via actief grondbeleid zelf de regie voeren over een gebiedsontwikkeling dragen eveneens bij via de GREX (afdracht per nieuwbouwwoning). Tevens kunnen parkeeropbrengsten en extra inkomsten uit OZB hieraan bijdragen. Provincies kunnen daarnaast provinciale subsidies beschikbaar stellen.

Omdat de meerwaarde van de Gooicorridor regio-overstijgend is en ook bijdraagt aan de verbeterde bereikbaarheid van omliggende stedelijke regio's en een betere duurzame bereikbaarheid van natuur en recreatieve voorzieningen voor de inwoners van die stedelijke regio's, kan ook gekeken worden naar bijdragen aan het regionale mobiliteitsfonds (via kostenverhaal op nieuwbouw) vanuit de 'baathebbende' omliggende stedelijke regio's Utrecht, Amsterdam, Amersfoort en Almere.

Tenslotte kan ook het Rijk financieel om een bijdrage worden gevraagd, met name omdat de corridorhubs een belangrijke rol kunnen spelen in het verbeteren van de doorstroming op snelwegen in de regio, waarmee rijksinvesteringen in de uitbreiding van het hoofdwegennet deels vermeden worden. Gemeenten wensen vaak niet voor de hub van een ander te betalen, maar opname in de regionaal fonds biedt kansen voor een goed functionerend netwerk dat voor alle betrokken partijen niet alleen veel maatschappelijke baten opleveren voor veiligheid, leefbaarheid en gezondheid, maar mogelijk ook leidt tot het vermijden van investeringen in autobereikbaarheid.

Op basis van deze eerste uitwerking van de governance- en financieringsstrategie verkennen we in fase 3 de samenwerkings- en financieringsmogelijkheden op regionaal niveau.

Vervolg

5. Naar uitvoering en financiering

Deze hubstrategie hebben we op hoofdlijnen uitgewerkt. Als vervolgstap naar implementatie en uitvoering is het zaak om de hubstrategie concreet uit te werken in governance en financiering. Zowel lokaal als regionaal. Dit vraagt om passend maatwerk per hub en een directe koppeling aan lopende gebiedsontwikkelingen en lokale beleidsplannen. Hierbij past een nauwe samenwerking met de individuele gemeenten vanuit de regionale verantwoordelijk van de regio's en provincies.





Stadshubs Hilversum, Utrecht Overvecht en Amersfoort Centraal

De grotere stations op de Gooicorridor ontwikkelen door tot Stadshub. Ze zijn gelegen in meer stedelijk gebied met een hoge inwonersdichtheid die alleen maar groeit. De inzet op deze hubs en hun omgeving is gericht op het creëren van autoluwere steden. Dit betekent geen extra investeringen in de auto maar volop inzetten op openbaar vervoer (trein én bus) en deelmobiliteit. Met hoogwaardige openbare ruimten en voorzieningen in de directe omgeving die nieuwe (OV-)gebruikers aantrekken.

Van strategie naar uitvoering

Als opmaat voor fase 3: implementatie en uitvoering zien we een nadere uitwerking van de vier deelstrategieën – als succesfactoren – voor de hubs lokaal én regionaal. Het gaat per hub om de uitwerking van 1) een helder doelgroepenprofiel, 2) de (netwerk)condities die nodig zijn, 3) de rollen en samenwerkingsvorm van partijen (governance) en 4) een concrete businesscase met kosten en opbrengsten, inclusief zicht op de bredere maatschappelijke baten van de hub en het netwerk.

We stellen het volgende voor:

1. Doelgroepenstrategie: doelgroepenprofiel per hub

We stellen voor om voor de 13 prioritaire hubs een duidelijk doelgroepenprofiel per hub op te stellen. De basis hiervoor is de geografische reikwijdte van de hub op basis van een reistijd 10 minuten fietsen van en naar de hub. Binnen deze reistijd isochroon brengen de doelgroepen in kaart, zowel kwantitatief (omvang) als kwalitatief (kenmerken). Met de kanskaarten voor de 13 prioritaire hubs (zie onderbouwingrapport) hebben we per hub een eerste analyse uitgevoerd van het aantal inwoners, aantal arbeidsplaatsen en aantal bezoekers, alsmede de specifieke kenmerken naar leeftijd, huishoudenssamenstelling, inkomen en migratieachtergrond binnen de reikwijdte van de hub.

2. Netwerkstrategie: meekoppelingen en inrichting

Op regionaal niveau is het zaak om een goede 'matchmaking' te maken met alle begrote of verwachte meerjareninvesteringen in infrastructuur, treinstations, HOV en deelmobiliteit. Waar zijn geografisch koppelingen te maken tussen lokale investeringen in hubs en regionale investeringen in het netwerk? Waar zijn koppelingen te maken in de tijd, qua fasering en uitvoering? Dit vraagt het helder in beeld brengen van alle lopende projecten, de faseringen en middelen, en de fasering voor de hubs.

Ook voor de lokale inrichting van individuele hubs is een nationale standaard – een 'brand' – in ontwikkeling (Mijksenaar). Dit betreft een aantal concrete 'modules' waaruit een hub kan worden

opgebouwd. Het is goed denkbaar een soort 'bouwdoos' voor individuele hubs te ontwikkelen die binnen de Gooicorridor als gemeenschappelijk merk herkenbaar is voor gebruikers. Dit geeft ook een basiskwaliteitsniveau aan alle hubs die ontwikkeld gaan worden in de komende jaren.

3. Governance strategie: afspraken en allianties

Het is zaak om per hub – of per narratief – een goede governance te ontwikkelen tussen rollen van de gemeente, regio/provincie en betrokken private partijen, zoals vastgoedontwikkelaars en mobiliteitsaanbieders. Hierbij past ook het organiseren van de alliantie per narratief. Hiervoor kunnen nadere afspraken worden gemaakt over doelen, rollen en taken voor de realisatie in de vorm van een bestuursovereenkomst of alliantie-overeenkomst. Kennis over de manier van organiseren, type afspraken en overeenkomsten kunnen ook worden uitgewisseld.

4. Financiële strategie: businesscases en financieringsaanpak

Last but not least: uitwerken van de mogelijkheden en het draagvlak voor een gemeenschappelijke financieringsaanpak, waarin regio's en provincies een belangrijke regierol vervullen. Hiernaast gaat het om het uitwerken van het kostenverhaal en actief grondbeleid samen met en voor gemeenten. Dit vraagt om uitwerking van een financiële businesscase per hub, over hetgeen toe te rekenen is aan de hub en hetgeen tot de reguliere gebiedsontwikkeling behoort. Op basis van een concreet passend programma per hub ontstaat zicht op de businesscase en de benodigde publieke investeringen, inclusief (mogelijke) tekorten.

Vervolg: Regionale Investeringsagenda (RIA) voor hubs (fase 3)

In de vervolgfase werken we de hubs samen met gemeenten uit op lokaal en regionaal niveau om uiteindelijk te komen tot een Regionale Investeringsagenda (RIA) voor hubs. Hierin worden een uitvoeringsprogramma en fasering opgenomen, te vertalen in werkprogramma's voor de komende jaren. Verbetering van condities in het netwerk zijn onderdeel van het flankerend beleid en cruciaal voor het goed werken van het Gooinetwerk.

De inzet in fase 3 is het toewerken naar een gezamenlijk uitvoeringsprogramma en investeringsstrategie. De volgende punten maken hiervan deel uit:

1. Intentieovereenkomst of bestuursakkoord en het opstellen van een investeringsprogramma
2. Maatregelenpakket per hub nader uitwerken in fasering en planvorming
3. Randvoorwaarden, condities en flankerend beleid in beeld brengen en aanscherpen
4. Mogelijkheden onderzoeken van gedragsaanpak en marketing
5. Alliantievorming en arrangementen (per narratief) in kaart te brengen
6. Uitwerken van een gemeenschappelijke regionale financieringsstrategie

Bij het uitwerken van de investeringsagenda maken we een onderscheid in fasering: wat op te pakken op de korte termijn en wat later in de tijd? Focus ligt op het realiseren van de hubs, echter in samenhang met de onderliggende condities en het flankerend beleid. De realisatie daarvan vindt grotendeels buiten de investeringsagenda plaats maar heeft een nadrukkelijke link.

De bovenstaande uitwerkingen uit fase 3 monden uit in een Regionale Investeringsagenda voor hubs. Het onderstaande beeld geeft weer welke vorm deze agenda kan krijgen met een uitwerking van korte termijn acties (quick wins); middellange termijn (<2035); en acties voor hubontwikkeling op de langere termijn (>2035).

Hubstrategie: van Gooicorridor naar 'Gooinetwerk'

Samen werken aan een hubnetwerk van 26 mobiliteitshubs (14 prioriteit)

Korte termijn (<2030)	Middellange termijn (<2035)	Langere termijn (>2035)
Quick wins en pilotprojecten Kansen voor concrete investeringen of projecten die aansluiten bij lopende initiatieven en (ruimtelijke) ontwikkelingen. <i>Vb: pilot hub Baarn als Buitenpoort</i>	Ontwerp en besluitvorming Projecten/plannen die verdere studie, analyse of ontwerp en inhoudelijke besluitvorming behoeven. <i>Vb: planvorming hub Huizen</i>	Planontwikkeling en opschaling Verkenningen en voorbereiding van (grote) investeringen en waar organisatie van samenwerking, of cofinanciering nodig is. <i>Vb: verkenning hub Amersfoort Noordwest</i>

Verbetering van condities in het netwerk



Ontwikkelen financieringsstrategie Gooinetwerk

Bijlage: procesverantwoording

- **Werkplaats #1 - 28 september 2023**
+ voorbereidend Kernteam Plus
- **Werkplaats #2 - 2 november 2023**
+ voorbereidend Kernteam Plus
- **Werkplaats #3 - 1 februari 2024**
+ voorbereidend Kernteam Plus
- **BO Gooicorridor - 18 april 2024**
Afronding fase 1 (vaststelling tussenrapportage Hubstrategie Gooicorridor)
- **Gemeentelijke gespresronde - zomer 2024**
10 gesprekken met individuele gemeenten: Amersfoort; Baarn; B&L-combinatie; De Bilt; Gooise Meren; Hilversum; Huizen; Soest; Utrecht; Wijdmeren.
- **Werkplaats #4 - 14 november 2024**
+ voorbereidend Kernteam Plus
- **Verdiepende deelsessies - jan 2025**
 - deelsessie Buitenpoorten en TOP's - 28 januari 2025
 - deelsessie Corridorhubs - 23 januari 2025
 - deelsessie Verstedelijkingshubs - 23 januari 2025
- **Werkplaats #5 - 27 maart 2025**
+ voorbereidend Kernteam Plus
- **BO Gooicorridor - 21 mei 2025**
Afronding fase 2 - def. Hubstrategie Gooicorridor + intentieverklaring
- ↓ **Start fase 3**



Proces en betrokken partijen

Deze hubstrategie is het resultaat van een intensief proces onder leiding van Regio Gooi en Vechtstreek, Regio Amersfoort, provincie Noord-Holland en provincie Utrecht. De afgelopen twee jaar zijn diverse Werkplaatsen, Kernteam Plus overleggen en gemeentelijke gesprekken georganiseerd om tot een breed gedragen strategie te komen. Hiernaast is de strategie meermaals op de agenda geweest van het Ambtelijk Overleg van de Gooicorridor en bestuurlijk besproken in BO Gooicorridor – met vaststelling van de tussenrapportage in april 2024.

Tijdens de diverse bijeenkomsten gingen experts en beleidsmakers met elkaar de dialoog aan over hubontwikkeling en regionale ambities op het gebied van mobiliteit in relatie tot ruimtelijke ontwikkeling en maatschappelijke doelen. In ieder geval zijn vertegenwoordigers van de volgende organisaties betrokken geweest bij de inhoudelijke voortgang van de hubstrategie:

BEL-combinatie
Gemeente Amersfoort
Gemeente Baarn
Gemeente Diemen
Gemeente De Bilt
Gemeente Gooise Meren
Gemeente Hilversum
Gemeente Huizen
Gemeente Soest
Gemeente Utrecht
Gemeente Wijdemeeren.
Goed op Weg
NS
Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug
Metropoolregio Amsterdam
ProRail
Provincie Noord-Holland
Provincie Utrecht
Regio Amersfoort
Regio Gooi en Vechtstreek
Spoorbouwmeester
U10



Vervolg

Met deze rapportage leggen we de basis voor het samen werken aan een samenhangend netwerk van mobiliteitshubs in en om de Gooicorridor - het 'Gooinetwerk'. Deze rapportage vormt samen met het onderbouwingsrapport het product van fase 1 en 2: de onderzoeksfase en haalbaarheidsfase. Hierin zijn zowel doelen, visie en kansrijke hubs benoemd als een toelichting op de gewenste programmering van hubs en condities in het netwerk, kosten en baten en deelstrategieën.

De hubstrategie bestaat uit drie fasen:

- Fase 1: onderzoeksfase - van mei 2023 tot april 2024
- Fase 2: haalbaarheidsonderzoek - juni 2024 tot en met mei 2025
en onder voorbehoud van bestuurlijke vaststelling van fase 1 en 2:
- Fase 3: uitvoeringsfase: gezamenlijk uitvoerings-/investeringsprogramma - na mei 2025

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 strategie 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 is opgesteld in opdracht van de Regio Gooi en Vechtstreek, Regio Amersfoort, provincie Noord-Holland en provincie Utrecht. De Hubstrategie is uitgevoerd door UUM | Unlimited Urban Management, ondersteund met adviezen van de Radboud Universiteit en Universiteit Twente.

Projectteam:

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

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

Werkteam UUM | Unlimited Urban Management:

Edwin van Uum	- procesmanager/planoloog
Mathijs Dielissen	- planoloog/ontwerper
Rick Groeneveld	- stedenbouwkundige
Tijs Hogevorst	- stedenbouwkundig ontwerper

Met adviezen van:

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

UUM | Unlimited Urban Management - www.uum.nl
Amsterdam, 1 mei 2025