

ONTWIKKELSTRATEGIE BETER BENUTTEN SOESTERLIJN

Strategie en maatregelen voor het beter benutten van de stations en omgeving op de spoorverbinding tussen Utrecht en Baarn, via Soest.

Gemeenten Baarn, De Bilt, Soest, Utrecht en
Zeist, provincie Utrecht, ProRail en NS

UUM | Unlimited Urban Management

Def. concept
18 mei 2026



BETER BENUTTEN SOESTERLIJN

VOORWOORD

Allemaal instappen! Op naar een nieuw elan voor de Soesterlijn. Deze treinverbinding tussen Utrecht en Baarn via Soest is al generaties lang een belangrijk onderdeel van ons mobiliteitssysteem. Voor velen is de Soesterlijn de route naar werk, familie of het recreatieve landschap om de hoek. Ook in de toekomst blijft deze spoorlijn voor ons een belangrijke verbinding tussen stad en regio, tussen wonen, werken en ontspannen. Om dit te garanderen werken we samen op de Soesterlijn naar een nieuw niveau te tillen.

Meer reizigers in de trein

Het gebruik van de Soesterlijn staat onder druk. De stations liggen gunstig ten opzichte van woonkernen, werklocaties en recreatieve bestemmingen, toch blijft het aantal treinreizigers op diverse stations achter. Dit is een grote zorg. Vooral nu de vraag naar bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid in onze steden en kernen groeit. We kunnen het ons niet veroorloven om waardevolle infrastructuur onbenut te laten terwijl de druk op onze wegen en ruimte steeds toeneemt.

Voor de gemeenten langs de Soesterlijn blijft deze spoorverbinding van groot belang. Als ruggengraat voor de ontwikkeling van onze kernen met de trein als duurzaam vervoermiddel en als toegangspoort tot het landschap en de recreatieve voorzieningen in de omgeving. De vragen die voor ons liggen zijn helder: hoe maken we de trein aantrekkelijker? Wanneer gaan inwoners, werknemers en bezoekers vanzelfsprekend voor de trein kiezen? Kortom: hoe laten we het aantal treinreizigers de komende jaren groeien?

Samen aan de slag!

Deze strategie geeft hier antwoord op. Samen met betrokken partners uit de omgeving van de Soesterlijn hebben we de kansen verkend voor het versterken van de treinverbinding. De winst ligt niet alleen bij het spoor en de stations maar juist in de bredere stationsomgevingen. We zijn allen aan zet om de trein aantrekkelijker te maken. Door de bekendheid te vergroten, stations beter te integreren in de kernen en te investeren in de gehele reisketen, van deur tot deur, voor werk, recreatie en alles ertussenin.

Deze ontwikkelstrategie is onze gezamenlijke koers. Gericht op het beter benutten van bestaande netwerken, beter benutten van historische kwaliteiten langs de gehele spoorlijn, beter benutten van landschap en samenwerking over gemeentegrenzen heen. Geen hele grootschalige veranderingen, maar gerichte maatregelen op stations en in de omgeving voor het opschalen van bestaande kwaliteiten: **het beter benutten van de Soesterlijn.**

Gemeenten Baarn, De Bilt, Soest, Utrecht en Zeist, provincie Utrecht, ProRail en NS



INHOUDSOPGAVE

Ontwikkelstrategie op hoofdlijnen	3
De kern: beter benutten van de Soesterlijn	3
Overzicht van maatregelen	4
Perspectief: langere termijn toekomstscenario's	6
1. Introductie	8
1.1. Intro: Soesterlijn verzekeren van een toekomst	8
1.2. Context: omgaan met kwaliteiten en uitdagingen	9
1.3. Ontwikkelingen: de stations in beleid en projecten	11
2. Troefkaarten	12
2.1. Troef 1: Soesterlijn beter benutten als recreatieve poort	12
2.2. Troef 2: Soesterlijn beter benutten als woon-werkverbinding	14
3. Stationskaarten (maatregelpakket per station)	16
3.1. Stationskaart Baarn	16
3.2. Stationskaart Soest	18
3.3. Stationskaart Soestdijk	20
3.4. Stationskaart Soest Zuid	22
3.5. Stationskaart Den Dolder	24
3.6. Stationskaart Bilthoven	26
4. Aan de slag! - samenwerking en rollen	28

Colofon

DE KERN: BETER BENUTTEN VAN DE SOESTERLIJN

Deze ontwikkelstrategie schetst een toekomstperspectief voor de Soesterlijn - de treinverbinding tussen Utrecht en Baarn, via Soest. Het is een gezamenlijke koers van de betrokken partijen om de gehele lijn naar een hoger niveau te tillen. Het doel: bevorderen van het gebruiksgemak en verhogen van het aantal reizigers. Hiervoor kijken we zowel naar de stations als de bredere stationsomgeving en naar fysieke en gedragsmaatregelen.

Dit is de strategie op hoofdlijnen:

1. Verzilveren van twee troefkaarten

→ Troef 1: Soesterlijn beter benutten als recreatieve toegangspoort

De stations op de Soesterlijn worden dé entrees van recreatieve bestemmingen in de omgeving. Ze liggen midden in de natuur van de Utrechtse Heuvelrug en het Eemland. We richten de stations nog beter in voor bezoekers door de beleevingswaarde te verbeteren en door te investeren in toegankelijkheid, verblijfskwaliteit en voorzieningen. Door de stations beter te benutten als toegangspoort kan een groter deel van de recreatieve reizen per trein plaatsvinden in plaats van met de auto.

→ Troef 2: Soesterlijn beter benutten als woon-werkverbinding

De Soesterlijn is een belangrijke dagelijkse verbinding voor inwoners, forenzen, scholieren en studenten. Door de lijn beter aan te laten sluiten op het dagelijkse reisbehoeften kan de trein een aantrekkelijker alternatief worden voor de auto. Dit vraagt om het beter benutten van de stations als multimodale knooppunten. We zetten in op een betrouwbaar en comfortabel OV-aanbod, snelle overstapmogelijkheden en goede verbindingen met de omgeving voor voetgangers en fietsers.

2. Herkenbaarheid en bekendheid vergroten

We profileren de Soesterlijn als een herkenbare en aantrekkelijke verbinding. Hiervoor zetten we in op marketing en gedragsaanpakken. De trein komt meer in beeld voor het reizen richting de steden Utrecht en Amsterdam en voor een recreatief bezoek aan de Utrechtse Heuvelrug en het Eemland. Door gezamenlijke branding, gedragscampagnes en een meer uniforme uitstraling van stations ontstaat een duidelijk en herkenbaar profiel. Dit helpt reizigers om bewust vaker voor de trein te kiezen.

3. Investeren in de gehele ketenreis

Een sterke treinverbinding vraagt om een compleet en aantrekkelijk mobiliteitsaanbod op de stations en in de omgeving. Dit is nu nog niet overal het geval. Door te investeren in voorzieningen voor (deel)fietsen, duidelijke overstapmogelijkheden tussen trein en bus en aantrekkelijke wandel- en fietsroutes maken we de gehele reisketen efficiënt en comfortabel voor inwoners, werknemers en bezoekers.

4. Programma toevoegen langs de lijn

De Soesterlijn wordt sterker door intensiever ruimtegebruik in de directe omgeving van stations. Verdichting met woningbouw, bedrijvigheid en maatschappelijke voorzieningen op fietsafstand zorgt voor meer potentiële gebruikers. Op verschillende plekken gebeurt dit al. Per gemeente verkennen we de mogelijkheden om dit verder uit te breiden. We sturen op woningbouw met duurzame mobiliteitsoplossingen, integratie van het station en een mix van functies in de stationsomgeving.

5. Voorrang geven aan duurzame mobiliteit

Om reizigers echt vaker voor de trein te laten kiezen is flankerend mobiliteitsbeleid nodig. Onder reizigers in de omgeving is de auto het favoriete vervoersmiddel. De auto zal belangrijk blijven, maar om de bereikbaarheid van voorzieningen te blijven garanderen moet reizen met OV op termijn meer vanzelfsprekend worden. Stapsgewijs geven we steeds meer ruimte aan duurzame mobiliteit en passen we ons (parkeer)beleid aan. Ook verkennen het invoeren van parkeertarieven bij drukbezochte recreatieve bestemmingen.



OVERZICHT VAN MAATREGELEN

Deze ontwikkelstrategie is een 'call to action' voor alle betrokken partijen en partners. We maken samen de stap van visie naar uitvoering. Met de strategie benoemen we uitvoerbare verbeterkansen waar we snel mee aan de slag kunnen, concrete acties en maatregelen voor de korte en middellange termijn (<2035).

Kansrijke maatregelen

In deze strategie worden geen voorstellen gedaan voor grootschalige aanpassingen in infrastructuur, concessies en stationsgebouwen. We kiezen juist voor het beter benutten van bestaande kwaliteiten en slimme maatregelen. Acties die vaak aanhaken op bestaand beleid of maatregelen waar nu al draagvlak voor is. Hierdoor kunnen we op korte termijn merkbaar het verschil maken voor reizigers. Denk aan het toevoegen van deelmobiliteit en voorzieningen op stations, het aanpassen van bewegwijzering en informatievoorzieningen, verduidelijken van wandel- en fietsroutes, mobiliteitsaanbod beter regionaal afstemmen of placemaking op stations.

Maatregelpakket per station

Op deze twee pagina's is een overzicht te zien van de acties en maatregelen waar we aan werken. Samen zorgen ze ervoor dat we stap voor stap de aantrekkelijkheid en het gebruik van de Soesterlijn vergroten. Niet alle acties uit dit overzicht zullen bij elk station op de Soesterlijn aan de orde zijn. Ook zal niet alles op hetzelfde moment gerealiseerd worden. In hoofdstuk 3 zijn de maatregelpakketten voor alle individuele stations verder uitgewerkt. Hier wordt de inzet per station toegelicht, wie waarvoor aan zet is, waar samenhang zit tussen de maatregelen en hoe dit stap voor stap bijdraagt aan een groei van gebruikers.

Samenwerking formaliseren

Alle betrokken partijen werken al langer op eigen wijze aan de Soesterlijn. Door nu in samenhang naar het gebied te kijken en door verder onze krachten te bundelen kunnen we grotere resultaten boeken. Tegelijkertijd vraagt dit om het verder formaliseren van de samenwerking. In hoofdstuk 4 lichten we dit verder toe met heldere afspraken over rollen, verantwoordelijkheden en besluitvorming.

1. Verzilveren van twee troefkaarten



Stations als entree voor recreanten

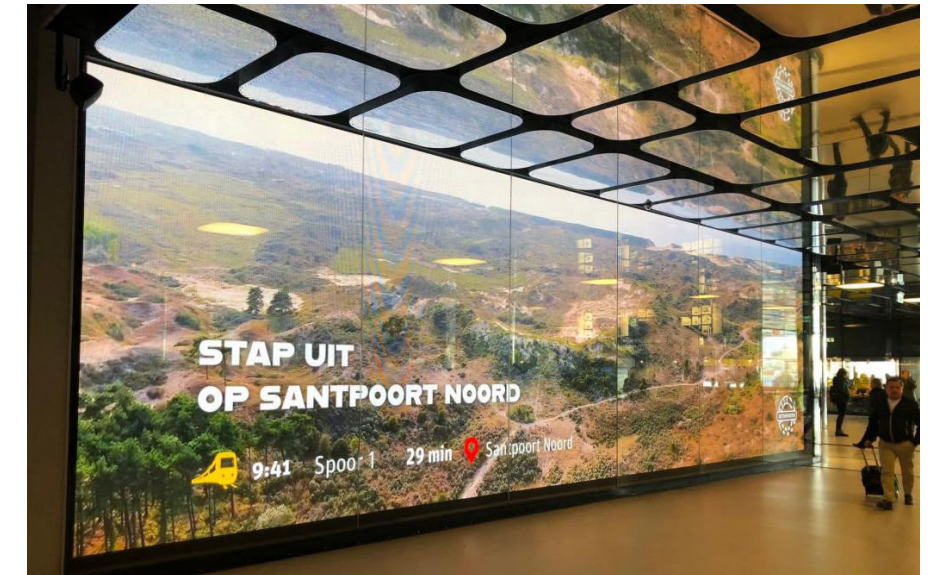
- Veraangename van de stationsomgeving.
- Goede aansluiting op recreatieve wandel- en fietsroutes.
- Toevoegen van voorzieningen voor recreanten.



Efficiënt en comfortabel reizen voor forenzen

- Overstap tussen trein en bus en fiets optimaliseren.
- Toevoegen van voorzieningen voor de fiets.
- Toevoegen van aangename wachtruimten.

2. Herkenbaarheid en bekendheid vergroten



Branding en gedragscampagnes

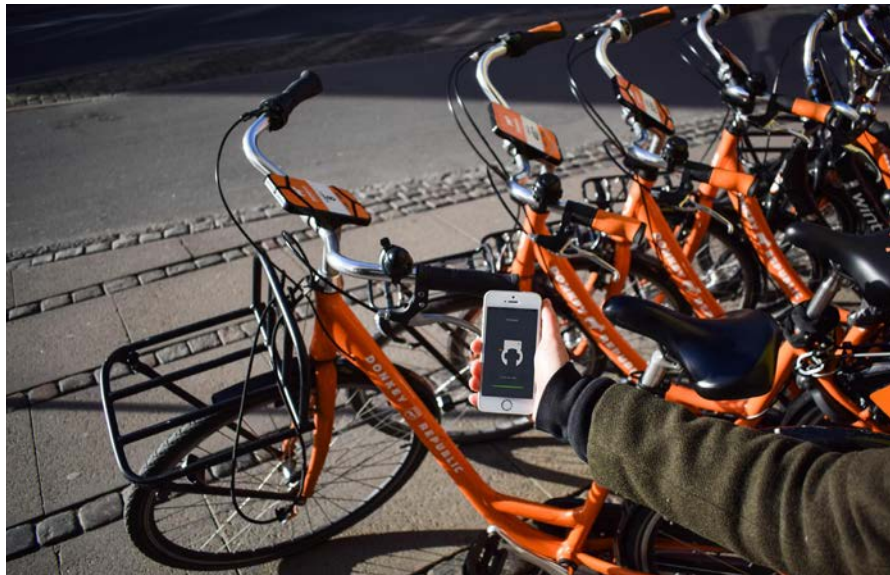
- Branding van stations als 'Buitenpoorten'.
- Gedragscampagnes in de steden en kernen: 'Soesterlijn brengt je naar buiten' en 'In de trein = uit de file'.



Uniforme uitstraling

- Herkenbare bebording en informatievoorzieningen.
- Uniforme uitstraling van de openbare ruimte.

3. Investeren in de gehele ketenreis



Compleet aanbod van OV en deelmobiliteit

- Toevoegen van regionale deelfietsen op stations.
- Aanbod van deelmobiliteit vergroten.
- Aanbod van openbaar vervoer vergroten.



Bevorderen van wandel- en fietsroutes

- Bevorderen en verbreden van wandel- en fietsroutes.
- Toevoegen van herkenbare en duidelijke bewegwijzering en routeinformatie.

4. Programma toevoegen langs de lijn



Verdichting in de stationsomgeving

- Woningbouw binnen 10 minuten fietsen van het station.
- Aantrekken van nieuwe bedrijven en instellingen.



Integratie van het treinstation

- Station meer verweven met omliggende wijken door middel van routes.
- Mobiliteitsaanbod afstemmen op inwoners en werknemers in de omgeving.

5. Voorrang geven aan duurzame mobiliteit



Ruimte voor langzaam verkeer en veiligheid

- Toevoegen van aantrekkelijke wandelroutes.
- Verbeteren van verkeersveiligheid rond het station.
- Toevoegen van voorzieningen voor (deel)fietsen.



OV-gericht mobiliteitsbeleid

- (pendel)bussen naar belangrijke bestemmingen.
- Voorrang geven aan investeringen in OV en de fiets.
- Duurzaam parkeerbeleid met lagere parkeernormen en hogere parkeertarieven.

PERSPECTIEF: LANGERE TERMIJN TOEKOMSTSCENARIO'S



Scenario 1 - station Soest overslaan

→ *beperkt aantrekkelijk en maatschappelijk onwenselijk.*
NS heeft onderzocht of het overslaan van station Soest voordelen zou opleveren voor de dienstregeling. De conclusie is dat de investering niet opweegt tegen de beperkte operationele winst. Ook levert het geen besparing op in materieelinzet. Vanwege het enkelspoor moet de trein altijd op station Soest stilstaan. Een stilstaande trein waar niemand in kan stappen is niet ideaal voor de klantbeleving. Ondanks het lage aantal in- en uitstappers is het goedkoper om het station open te houden dan deze over te slaan.



Scenario 2 - verplaatsen van het passeerpunt

→ *technisch mogelijk, maar financieel niet aantrekkelijk.*
In dezelfde NS-analyse is onderzocht of het huidige passeerpunt voor de treinen op de Soesterlijn verplaatst kan worden van Soest naar Soestdijk of Soest Zuid. Hiermee zou meer flexibiliteit in de dienstregeling rond Soest kunnen ontstaan. NS concludeert dat hiervoor aanvullende infrastructuur nodig is en dat de benodigde investeringen naar verwachting groter zijn dan de baten.



Scenario 3 - robuustere overstap in Baarn

→ *te afhankelijk van landelijke dienstregelingwijzigingen.*
De mogelijkheid om in Baarn een snellere en betrouwbare overstap te creëren op de verbinding richting Hilversum en Amsterdam is ook onderzocht door NS. Dit is alleen haalbaar wanneer station Soestdijk zou worden gesloten. Omdat dit station relatief goed wordt gebruikt is ook dit een onwenselijk scenario. Op dit moment rijden er al meer treinen op spitsmomenten. Dit maakt dat forenzen in de spits en betere overstap hebben op de trein naar Hilversum en Amsterdam.



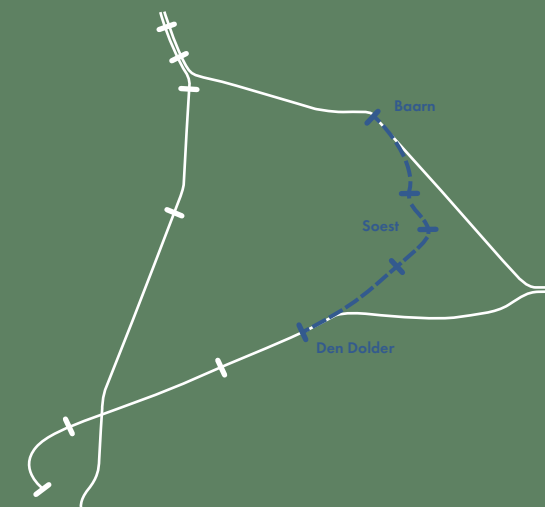
Scenario 4 - inkorten van de Soesterlijn

→ *landelijke interessant, regionaal niet aantrekkelijk.*
In het OV Netwerkperspectief 2025–2035 van de Provincie Utrecht komt het inkorten van de lijn tot een verbinding tussen Baarn, Soest en Den Dolder naar voren als mogelijke oplossing voor capaciteitsproblemen op het drukke traject Utrecht–Amersfoort. Dit zou betekenen dat reizigers vanuit Soest niet langer rechtstreeks naar Utrecht Centraal reizen en moeten overstappen in Den Dolder. De voordelen zijn een vermindering van de druk op de corridor Utrecht–Amersfoort en een robuustere landelijke dienstregeling. Nadelen zijn een verslechtering van de bereikbaarheid van en naar Soest en Baarn met een extra overstap voor reizigers. Dit scenario is nog niet verder onderzocht.



Scenario 5 - doorkoppelen naar Hilversum

→ *operationeel complex met beperkte meerwaarde.*
NS heeft onderzocht of treinen vanuit Soest kunnen doorrijden richting Hilversum met als doel om de bereikbaarheid van de regio te vergroten en meer reismogelijkheden aan te bieden. Uit de interne analyse blijkt echter dat de reistijdwinst beperkt is en extra spoorcapaciteit nodig is. De lijn conflicteert daarnaast met bestaande Sprinter Amersfoort-Amsterdam wat de inpassing complex maakt. Voor andere grote infrastructurele uitbreidingen zoals volledig dubbelspoor of grootschalige capaciteitsuitbreiding geldt dat hoewel deze maatregelen de operationele beperkingen van de lijn grotendeels zouden oplossen, de kosten te hoog zijn in verhouding tot het effect.



Scenario 6 - opheffing / Soesterlijn uit het Hoofdrailnet

→ *ingrijpend scenario, regionaal geen draagvlak (niet onderzocht).*
Een meer ingrijpend scenario voor de regio is de volledige opheffing van de lijn, decentrale exploitatie of vervanging door een busverbindingen. Dit is in het verleden wel eens besproken maar heeft bestuurlijk weinig draagvlak gekregen. De lijn vervult namelijk nog steeds een duidelijke regionale functie voor Soest en Baarn. Wel zijn er voorbeelden in Nederland waar dit in combinatie met lokaal busvervoer tot meer reizigers kan leiden. Een voorbeeld hiervan is de spoorlijn Arnhem-Winterswijk waar deze verandering heeft geleid tot 4% meer reizigers.

ONTWIKKELSTRATEGIE OP HOOFDLIJNEN

PERSPECTIEF: LANGERE TERMIJN TOEKOMSTSCENARIO'S

Wat is het langere termijn perspectief?

Waarom zetten we in op het beter benutten van de spoorlijn en omgeving en richten we ons niet op grootschalige systeemaanpassingen? De voornaamste reden is dat de Soesterlijn een kwetsbare positie binnen het landelijke spoornetwerk heeft en tegelijkertijd wel een belangrijke functie regionaal vervult voor Soest, Baarn en omliggende kernen. Zoals op de linkerpagina is te zien zijn diverse toekomstscenario's denkbaar met infrastructurele aanpassingen of veranderingen in de dienstregeling. Deze zijn vaak al eens onderzocht of worden binnen andere landelijke trajecten besproken zoals de Spooragenda, Toekomstbeeld OV en beleidsreferenties/concessies voor het hoofdrailnet. De conclusie die we nu gezamenlijk trekken is dat geen van deze scenario's wenselijk of haalbaar is, maar dat er altijd op de langere termijn een OV-lijn blijft die Soest en Baarn regionaal verbindt en de huidige stations gebruikt. In aanvulling hierop zal de regionale functie groter worden in het licht van ruimtelijke ontwikkelingen en groeiende aantallen inwoners, werknemers en bezoekers in de omgeving.

Kwetsbare positie in het spoornetwerk

De kwetsbaarheid van de spoorlijn zit in de relatief lage aantallen reizigers op sommige stations en structurele beperkingen die de ontwikkelmogelijkheden kostbaar, ongewenst of onhaalbaar maken. De

belangrijkste knelpunten op de lijn hangen samen met de infrastructuur en de positie van de lijn binnen het bredere spoornetwerk:

- Het traject tussen Den Dolder en Baarn is grotendeels enkelsporig waardoor treinen elkaar op beperkte locaties kunnen passeren. Dit verkleint de mogelijkheden om de frequentie te verhogen.
- De lijn maakt gebruik van capaciteit op de drukke corridor Utrecht–Amersfoort waar ruimte op het spoor steeds schaarser wordt.
- De overstap in Baarn is niet altijd optimaal. Hierdoor kan de lijn in de praktijk minder aantrekkelijk zijn voor reizigers.
- Het reizigersvolume op delen van de lijn blijft relatief beperkt. Grootschalige investeringen zijn hierdoor lastig te verantwoorden.

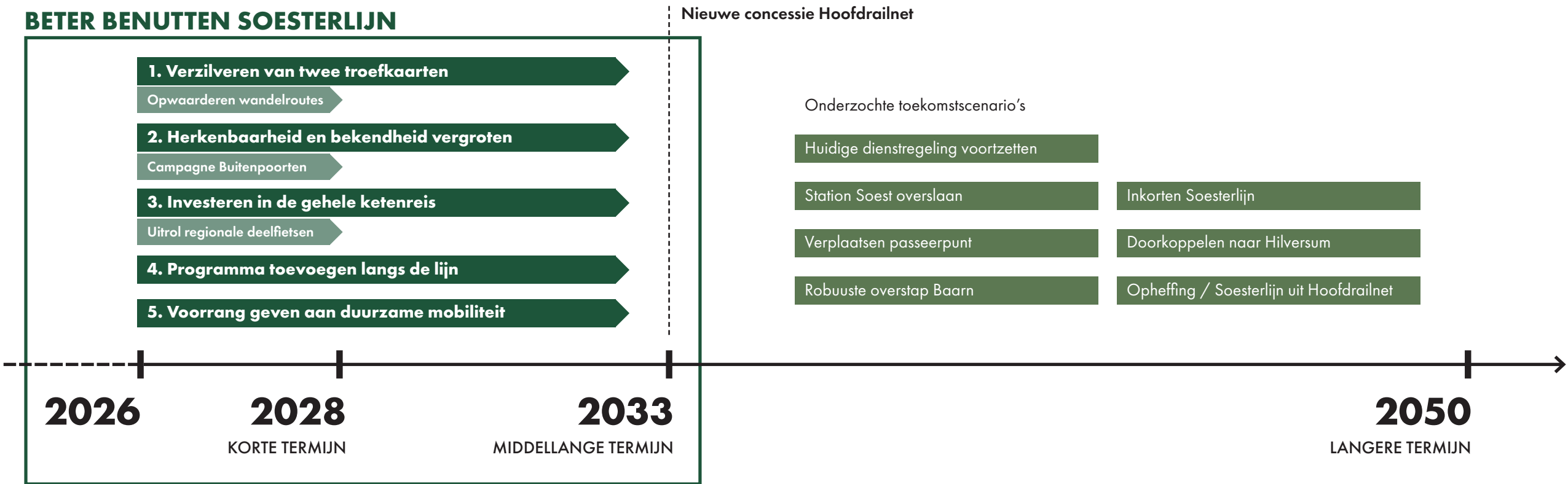
Diverse ontwikkelrichtingen al eens onderzocht

De combinatie van deze knelpunten en kwetsbaarheden zorgt ervoor dat de toekomst van de lijn de afgelopen jaren regelmatig onderwerp is geweest van (interne) verkenningen door onder andere Provincie Utrecht, NS en ProRail. Tot 2033 is de huidige concessie van het Hoofdrailnet in werking en zal er zeker nog een trein op de Soesterlijn rijden. Na 2033 kan dit veranderen. Verschillende langere termijn toekomstscenario's zijn denkbaar en al eens onderzocht (zie linkerpagina). Uit deze verkenningen blijkt dat veel van deze scenario's beperkte meerwaarde bieden, grote investeringen vragen of negatieve gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van de regio en niet gewenst zijn.

Focus op korte en middellange termijn

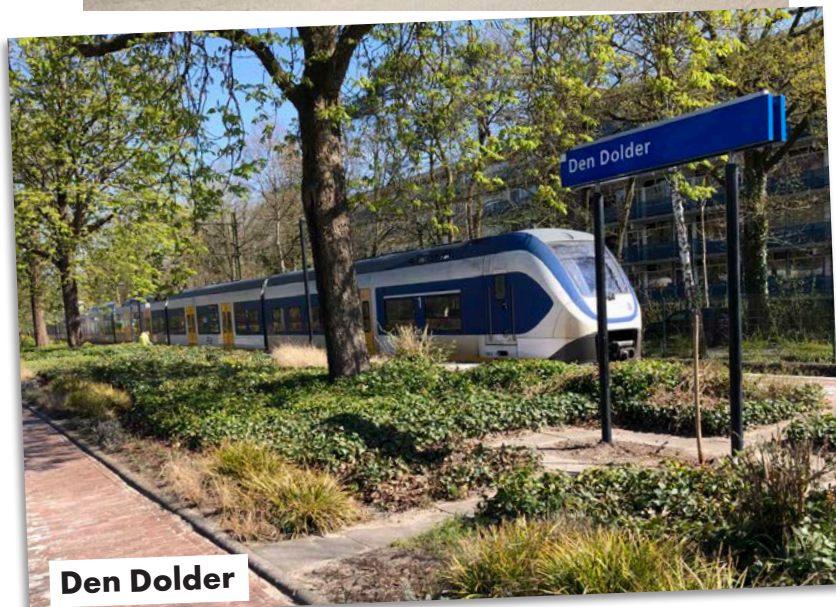
Kortom: verschillende toekomstscenario's zijn al eens de revue gepasseerd en hebben niet het gewenste resultaat. Hierbij ontstaat een consistent beeld dat optimalisaties van de dienstregeling maar beperkte winst opleveren en grote infrastructurele aanpassingen complex zijn en financieel moeilijk te verantwoorden. Hiernaast zou het inkorten of opheffen van de lijn de bereikbaarheid van de regio erg verslechteren.

Het **perspectief** op de langere termijn is dat de Soesterlijn als OV-lijn zal blijven bestaan. Juist om deze reden richten we ons in deze strategie op een andere benadering: niet het fundamenteel wijzigen van de spoorlijn zelf, maar het beter benutten van de bestaande infrastructuur en kwaliteiten in de omgeving, het versterken van de stationsomgevingen en een gezamenlijke profilering. In potentie is er een grote groep inwoners, werknemers en bezoekers van de regio die nu nog geen gebruik maken van de trein, maar voor wie dit wel een goede optie is. De maatregelpakketten in deze strategie zijn gericht op de korte en middellange termijn (<2033) en zijn hoe dan ook de investering waard. Hiermee verbeteren we de bereikbaarheid van de kernen en regionale bestemmingen, stimuleren we duurzaam reisgedrag en organiseren we een hoogwaardige ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties op de langere termijn.





Soest



Den Dolder



Bilthoven



Soest Zuid

1.1. INTRO

SOESTERLIJN VERZEKEREN VAN EEN TOEKOMST

De Soesterlijn vormt al decennialang een belangrijke spoorverbinding tussen Utrecht en Baarn. De spoorlijn wordt erg gewaardeerd door gebruikers en heeft een duidelijke functie voor dagelijkse reizen. Toch blijft het aantal gebruikers achter. Deze strategie schetst een aanpak voor de Soesterlijn waarmee we het gebruik van de trein laten toenemen en de trein een meer vanzelfsprekend onderdeel wordt van het dagelijkse reispatroon van inwoners, werknemers en bezoekers.

Bereikbaarheid onder druk

Het belang van een treinverbinding van Utrecht naar Baarn neemt de komende jaren alleen maar verder toe. Steden en kernen in de regio groeien in inwonertal en het aantal arbeidsplaatsen. Dit zorgt enerzijds voor een grotere mobiliteitsdruk vanuit de regio naar de steden en anderzijds voor een toenemende trek vanuit de steden naar natuur- en recreatieve bestemmingen in de omgeving van de Soesterlijn. Op dit moment kiezen reizigers veelal nog voor de auto wat ervoor zorgt de druk op autowegen flink toeneemt. Files komen vaker voor, parkeerplaatsen staan vol en bij mooi weer is het bijna onmogelijk om bij recreatieve bestemmingen te komen. Dit zal de komende jaren erger worden wanneer we reizigers niet kunnen overhalen om voor andere vervoersmiddelen te kiezen.

Reisgedrag veranderen

De dorpen en bestemmingen langs de Soesterlijn zijn historisch sterk op de auto ingericht. Autogebruik is voor veel inwoners en werknemers een vanzelfsprekend onderdeel van het dagelijks reispatroon. Niet alleen door gewoonten in het reisgedrag, maar ook door de manier waarop de openbare ruimte en bereikbaarheid van voorzieningen is georganiseerd. Als gevolg hiervan blijft het gebruik van de trein achter. Ook de huidige prognoses voor het aantal treinreizigers in 2040 vallen tegen. Wanneer we het reizen met de trein niet aantrekkelijker maken heeft dit aan twee kanten nadelige gevolgen. Enerzijds zal de Soesterlijn economisch minder interessant zijn, wat maakt dat het OV-aanbod onder druk komt te staan. Anderzijds zal de druk op autowegen in alle betrokken gemeenten verder toenemen en voor overlast zorgen. Om die reden onderzoeken we nu de kansen voor trein als aantrekkelijk reisalternatief.

Van visie naar uitvoering

Door de betrokken partijen wordt al langer nagedacht over de functie van treinstations op de Soesterlijn. Verschillende visies en beleidsstukken benoemen de rol van de stations in het licht van de mobiliteitstransitie, verstedelijking en diverse maatschappelijke ontwikkelingen. Er is geen vraag naar meer visies, maar juist behoefte aan actie! Deze ontwikkelstrategie geeft hier invulling aan met concrete maatregelpakketten voor de stations, praktisch en voortbouwend op de energie en ambities van de betrokken partijen. In deze ontwikkelstrategie staan geen voorstellen voor grootschalige ingrepen of wijzigingen in concessies of spoorverbindingen. Wel benoemen we gerichte maatregelen op en rond stations die op korte termijn al effect hebben op het gebruik van de trein. Hiermee geven we antwoord aan de volgende twee kernvragen:

- 1. Korte termijn (< 4 jaar/2030):** hoe kunnen we de Soesterlijn met snelle, eenvoudige en voordelige maatregelen aantrekkelijker maken voor (potentiële) reizigers en zo de bezettingsgraad een impuls geven?
- 2. Middellange termijn (< 10 jaar/2035):** hoe kunnen we de Soesterlijn structureel beter benutten op termijn als volwaardig alternatief van de auto? Welke maatregelen en interventies zijn denkbaar of kansrijk?

Onze gezamenlijke koers en aanpak

Samen werken we aan de hele Soesterlijn. Deze strategie is een gezamenlijk product van de gemeenten Baarn, De Bilt, Soest, Utrecht en Zeist, provincie Utrecht, ProRail en NS. Naast drie werkateliers met al deze betrokken partijen zijn twee 'Brede Schouwen' georganiseerd. Tijdens deze schouwen hebben we de stations en hun omgeving samen beoordeeld op diverse thema's. Bij de Brede Schouwen zijn diverse praktijkexperts en partners uit het gebied aangesloten zoals het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug en de Fietzersbond. Dit maakt dat deze ontwikkelstrategie een breed gedragen plan is en snel kan doorwerken in beleid en acties van de betrokken organisaties.



OMGAAN MET KWALITEITEN EN UITDAGINGEN

Bijzondere historie en omgeving

De Soesterlijn verbindt Utrecht met Baarn. Onderweg ontsluit de lijn meerdere woonkernen en landschappelijke gebieden met in totaal zeven stations: Utrecht Overvecht, Bilthoven, Den Dolder, Soest Zuid, Soest, Soestdijk en Baarn. De stations vormen samen met busverbindingen een fijnmazig ov-netwerk. Ze verschillen sterk in schaal, omgeving en mobiliteitsaanbod, maar hebben overeenkomsten als het gaat om de betekenis voor dagelijkse mobiliteit en recreatief gebruik. In de directe omgeving van de stations is veel te vinden. Binnen een straal van 10 minuten fietsen ligt een groot aantal woonwijken, werklocaties, voorzieningen en recreatieve bestemmingen.

Van oudsher heeft de Soesterlijn een koninklijke uitstraling. Stations zoals Soest, Soestdijk en Baarn zijn prachtig vormgegeven en zijn historisch waardevol. Zo heeft station Baarn als een van de weinige stations in Nederland zelfs een Koninklijke wachtruimte. Ook zijn de stations en hun omgeving erg groen en sta je vaak meteen aan de rand van natuurgebieden wanneer je uit de trein stapt. Dit maakt dat de stations een belangrijke rol hebben voor het ontsluiten van het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug en het Eemland voor recreanten.

Hoge scores en tegenvallende prestaties

De Soesterlijn wordt dagelijks gebruikt door een diverse groep reizigers: forenzen, scholieren, studenten en recreanten. De reizigersaantallen laten zien dat de lijn een stabiele basis kent met duidelijke pieken in de ochtend- en avondspits. Tegelijkertijd is er sprake van veel verschillen tussen de stations. Voor een aantal stations geldt dat het aantal in- en uitstappers laag blijft en zien we verschillen in gebruik en piekmomenten. Uit prognoses blijkt dat de vervoervraag in dit corridorgebied de komende jaren verder zal toenemen. Toch laten de prognoses ook zien dat het aantal treinreizigers niet direct toeneemt op alle stations.

Wat opvalt is dat de reizigerstevredenheid over stations positief is. De stations die het minst gebruikt worden scoren wel landelijk het hoogst in onderzoeken onder reizigers. Door gebruikers worden wel aandachtspunten genoemd zoals comfort op stations, herkenbaarheid van stations en overstapkwaliteit. Dit laat zien dat de verbeterkansen niet liggen bij he treinproduct maar eerder in de aankleding van stations, de aansluiting op andere vervoersmiddelen, de openbare ruimte én in de bredere stationsomgeving.

Een breder perspectief op stations

Met deze ontwikkelstrategie kijken we verder dan alleen de inrichting van de stations en het aanbod van treinen. We zien de treinstations als meer dan ov-knooppunten waar verschillende vervoersstromen samenkomen. Het zijn belangrijke verblijfs- en ontmoetingsplekken en entrees voor bezoekers van de steden, dorpen en landschap rond de lijn. Ook die functies zijn van belang zijn voor het gebruik van het openbaar vervoer. We verbreden de blik naar de hele stationsomgeving. Hiervoor kijken we naar het gebied binnen een straal van 10 minuten fietsen van het station (ca. 2,5 kilometer). Acties en fysieke maatregelen die worden voorgesteld bevinden zich in deze brede stationsomgeving. Hiernaast kijken we naar kansrijke gedragsmaatregelen. Het is duidelijk dat er een gedragsverandering moet plaatsvinden om het aantal treinreizigers te vergroten. Naast fysieke ingrepen kunnen gedragsaanpakken hierbij helpen.

Werken op twee schaalniveaus

De uitwerking van de strategie vindt plaats op twee niveaus. Deze niveaus vullen elkaar aan. Enerzijds is gekeken naar strategische kansen op het niveau van de regio. Anderzijds doen we voorstellen voor concrete maatregelen op lokaal niveau, per station. De twee schaalniveaus zijn:

- **De Soesterlijn als geheel:** het regionale schaalniveau waar de Soesterlijn een rol heeft binnen het totale mobiliteitssysteem. Op dit niveau zijn twee ‘troefkaarten’ ontwikkeld die richting geven richting aan de strategische keuzes. De troefkaarten zijn uitgebreid besproken in de werkateliers.
- **De individuele stations en hun omgeving:** het lokale schaalniveau waar wordt ingezoomd op de zeven stationsomgevingen. Per station zijn concrete ideeën en maatregelen uitgewerkt die direct toepasbaar zijn in de praktijk. Deze zijn grotendeels gebaseerd op de Brede Schouwen.

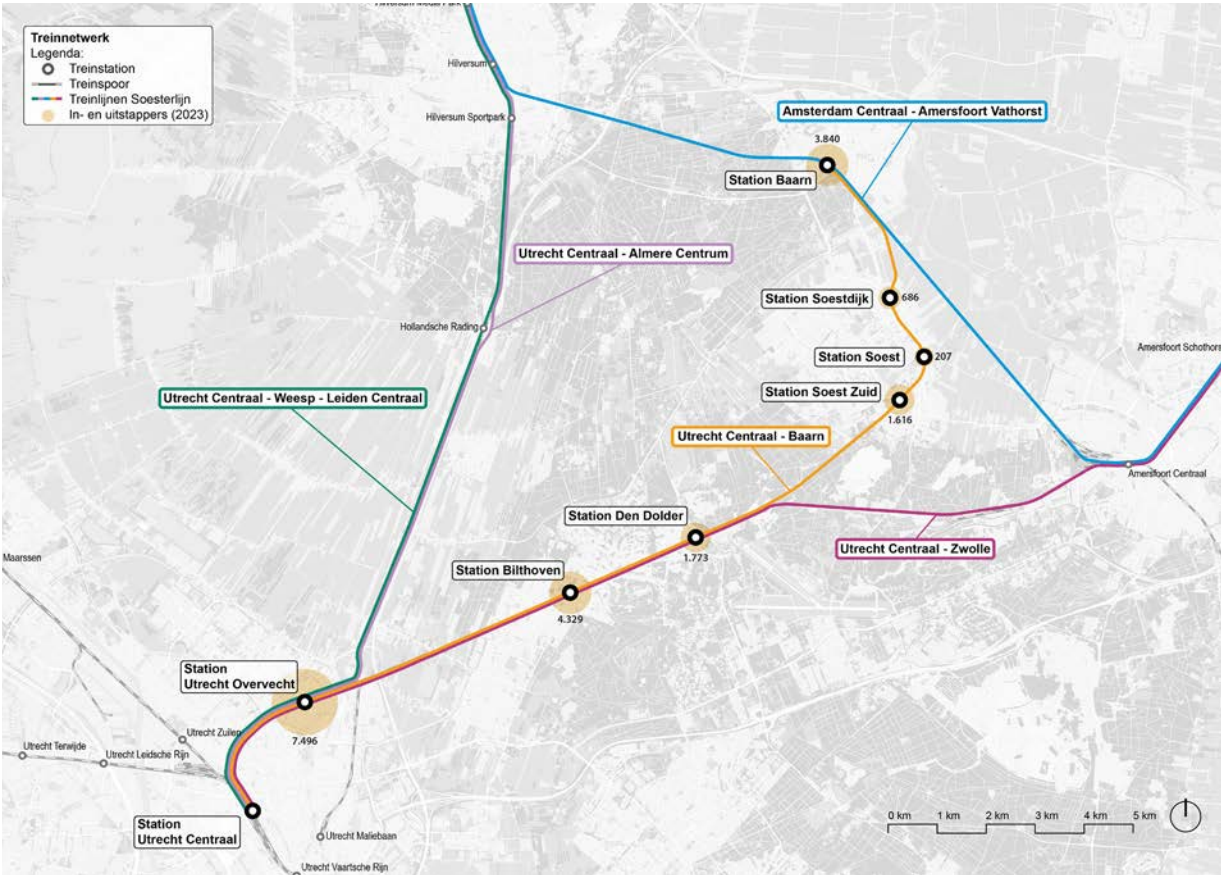
In de volgende twee hoofdstukken worden de troefkaarten en stationskaarten uitgebreid toegelicht.

Reizigers: aantallen en waardering

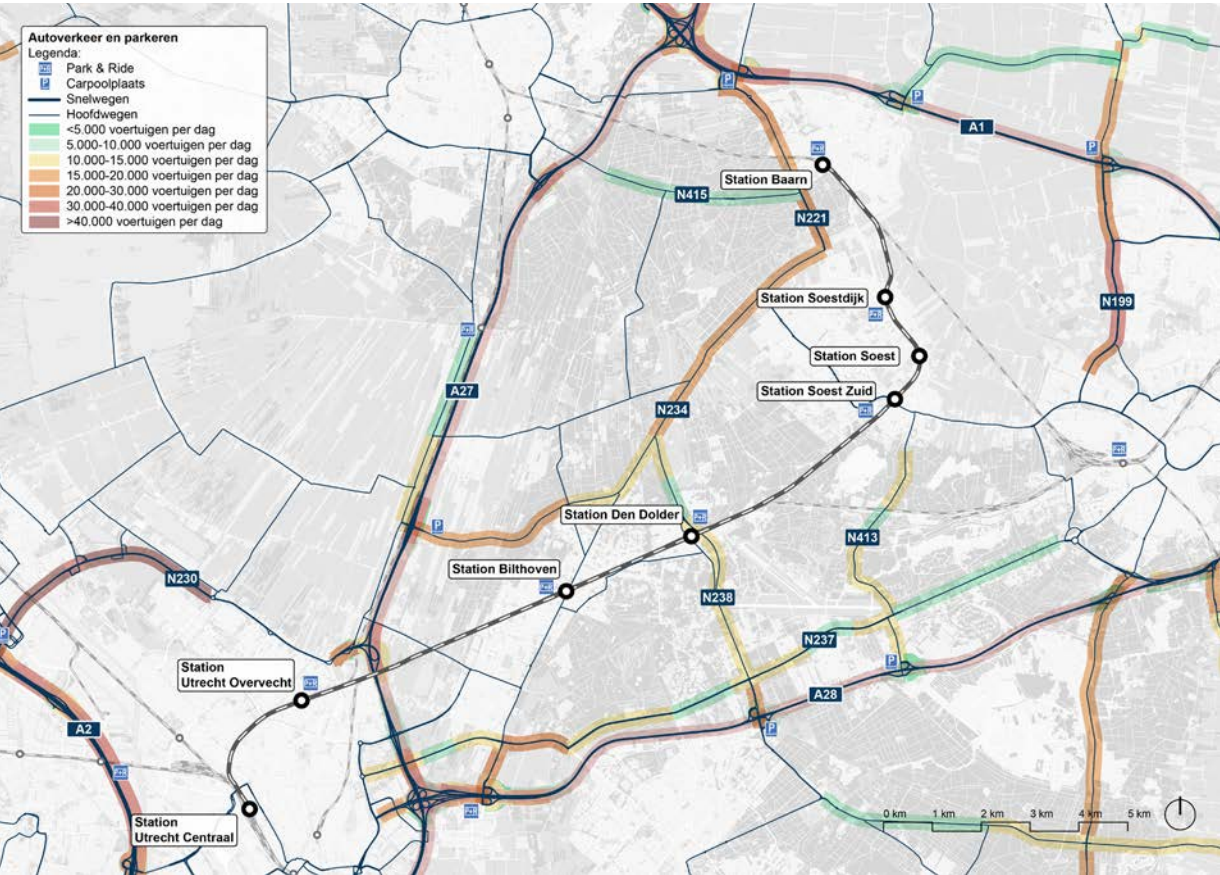
	score <small>SBM (Stations-belevingsmonitor)</small>	aantal reizigers <small>(NS Dashboard)</small>	prognose 2050 <small>(IMA 2021, scenario hoog)</small>
Baarn	7,4	4147	5400
Soestdijk	7,9	711	1100
Soest	7,9	214	200
Soest Zuid	7,3	1602	2100
Den Dolder	7,5	1744	-
Bilthoven	7,8	4164	5300
Overvecht	6,9	7866	14800
Landelijk Gemiddeld	7,2		

Soest en Soestdijk in de TOP 25 landelijk meest gewaardeerde treinstations!

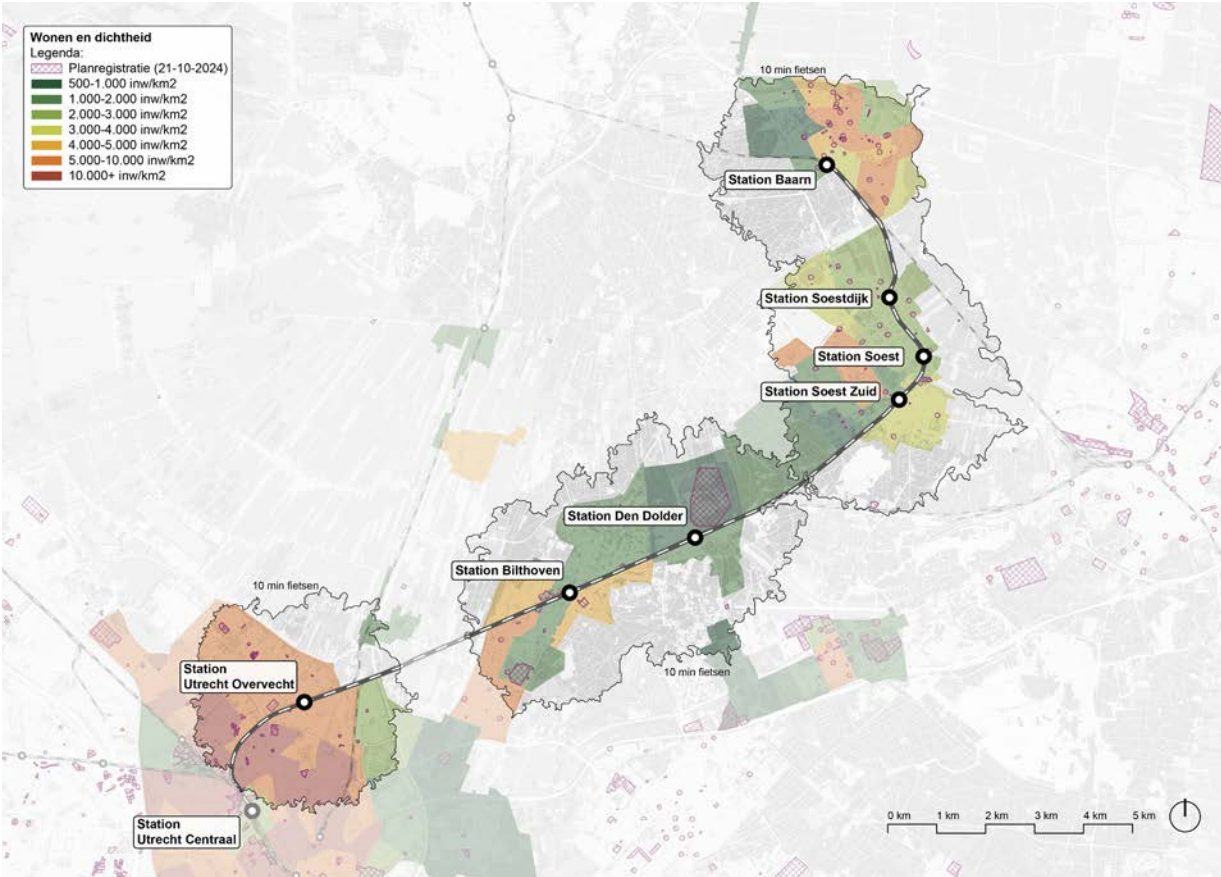
1.2. CONTEXT



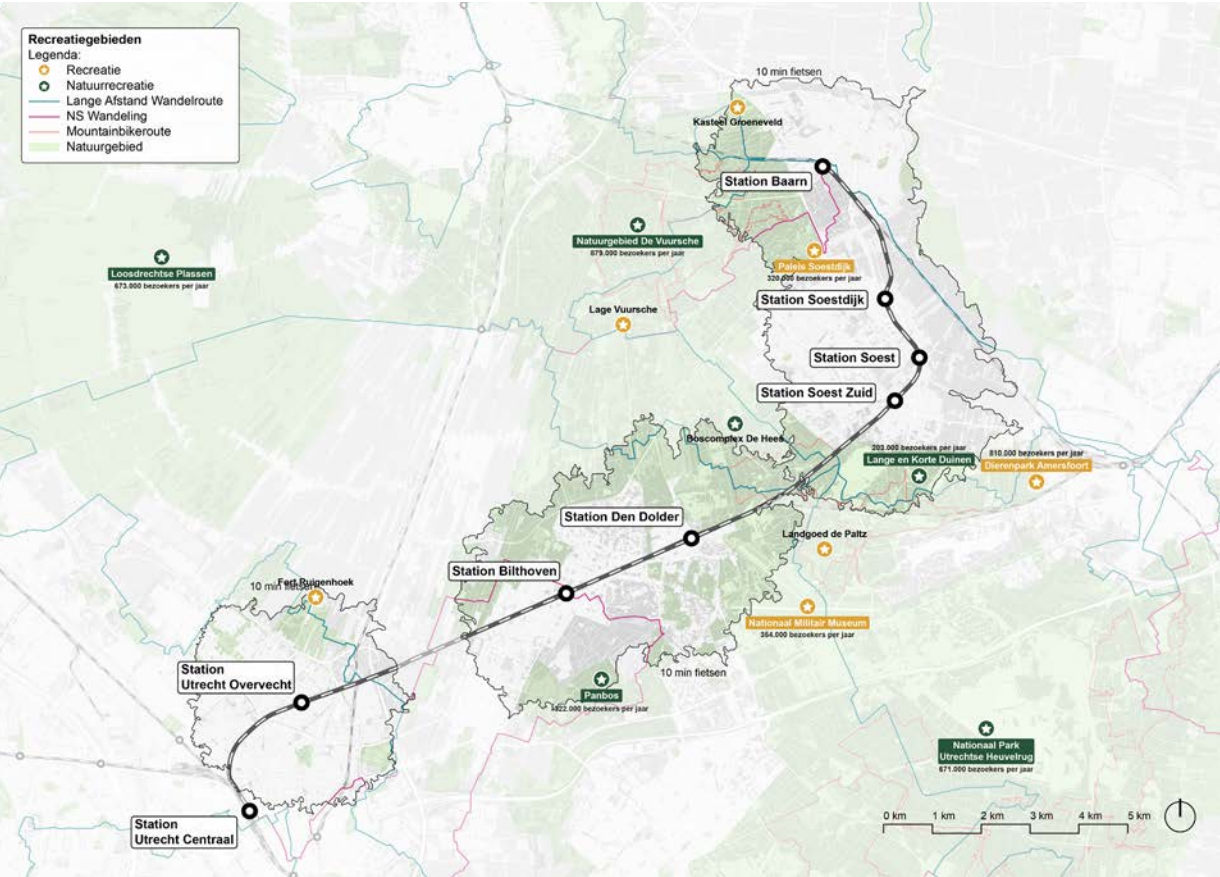
Treinen - positie spoorverbinding Utrecht - Baarn, via Soest en aantallen in- en uitstappers



Verkeersdruk - drukte op delen van snelwegen en provinciale wegen



Inwoners - dichtheid van woonwijken rond de Soesterlijn en woningbouwlocaties



Recreatie - drukbezochte parken en attracties in de omgeving en bezoekersaantallen

1.3. ONTWIKKELINGEN

DE STATIONS IN BELEID EN PROJECTEN

Selectie van gerelateerd beleid en projecten rond stations:

Baarn

- Station Baarn wordt in diverse beleidsstukken benoemd als 'Buitenpoort' - uitvoering start naar verwachting in 2026 (MONA: geschikte Buitenpoort, fase 1).
- Als onderdeel van een regionaal systeem met deeltweewielers worden extra (recreatieve) deelfietsen geplaatst op het station.

Soestdijk

- Soestdijk is 'kansrijke hub' en 'TOP' in de hubstrategie Gooicorridor.
- Vanuit MONA wordt Soestdijk gezien als mogelijk geschikte Buitenpoort (fase 2).
- Woningbouw aan weerszijden van de Stadhouderslaan en ten noorden van rotonde Beek en Daalselaan.

Soest

- Geen ontwikkelingen voorzien op het station.
- Vanuit MONA wordt Soestdijk gezien als mogelijk geschikte Buitenpoort (fase 2).
- Gemeente onderzoekt de mogelijkheden voor het verbeteren van de verkeersveiligheid in de stationsomgeving en het plaatsen van deelfietsen.

Soest-Zuid

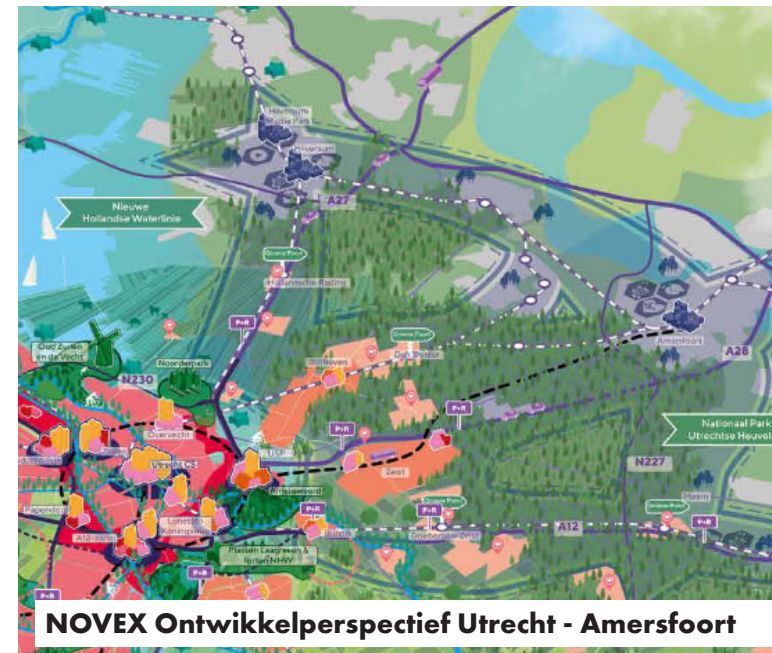
- Soest-Zuid wordt in de Hubstrategie Gooicorridor benoemd als TOP en ligt in het zoekgebied voor Buitenpoorten op de Soesterlijn en nabij de A28.
- Vanuit MONA wordt Soest-Zuid gezien als geschikte Buitenpoort (fase 1).
- In 2025 is de openbare ruimte rond het station vernieuwd met verbeteringen in verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit.

Den Dolder

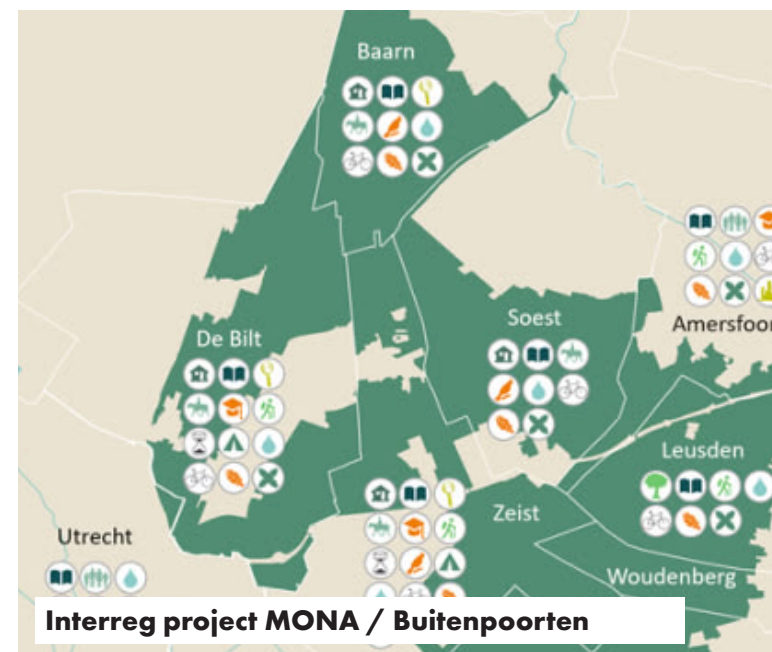
- Utrecht Nabij noemt station Den Dolder als 'Groene poort'.
- Diverse verdichtingsplannen en herontwikkelingen in de stationsomgeving met woningbouw en nieuwe functies.
- Vanuit MONA en de hubstrategie Gooicorridor wordt station Den Dolder gezien als kansrijke Buitenpoort (fase 1).
- Regionaal wordt hier geïnvesteerd in doorfietsroutes.

Bilthoven

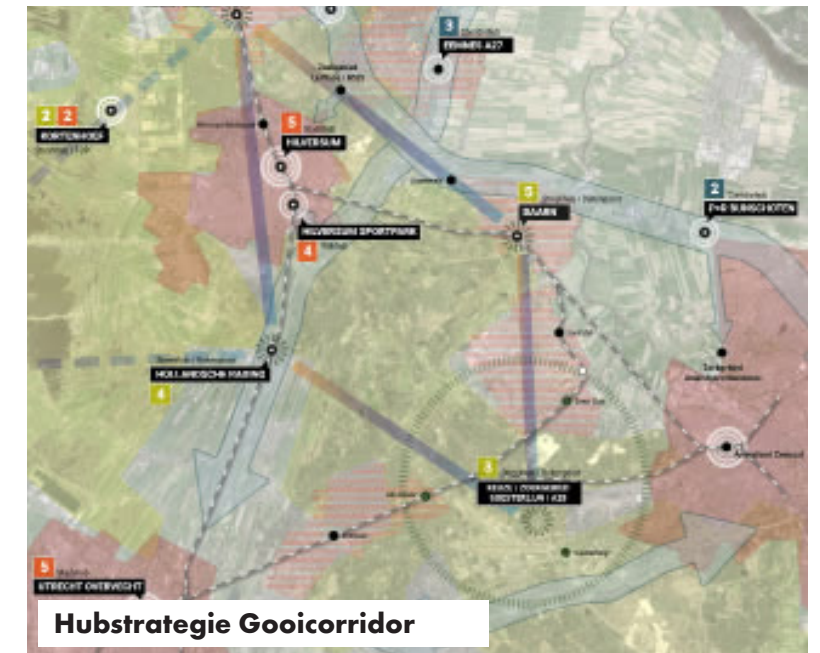
- In regionaal beleid is station Bilthoven benoemd tot 'Regiopoort'.
- De Spoorzone Bilthoven is in ontwikkeling met een herinrichting van de openbare ruimte, een nieuw busstation en verdichting.
- In de directe omgeving van het station wordt tot 2030 gebouwd aan 700 tot 850 nieuwe woningen en 5.000 tot 10.000 m2 BVO werk- en voorzieningenprogramma.



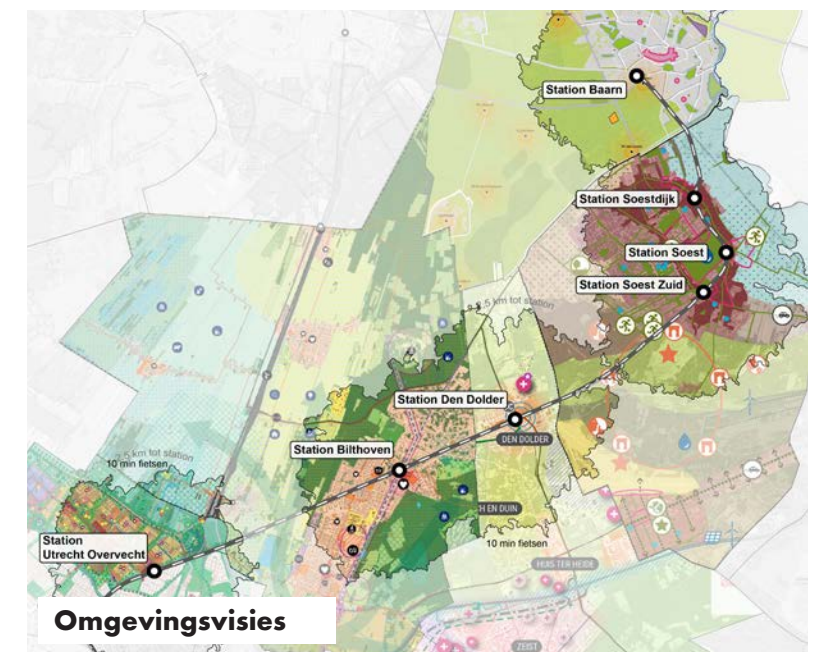
In U10 verband is de verstedelijkingsstrategie Ontwikkelperspectief Utrecht - Amersfoort uitgewerkt. Hierin is gekozen om groei te concentreren rond 'Regiopoorten' met ontwikkelruimte. Andere stations vervullen primair een rol voor nabijheid en bereikbaarheid van voorzieningen. Station Bilthoven is een van die Regiopoorten en is volop in ontwikkeling. Regionaal wordt ingezet op corridorontwikkeling met onder meer het Gebiedsperspectief Amersfoort-tot-Zeist.



Het Interregproject MONA richt zich op duurzame mobiliteit in en om de het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug. Een van de deelprojecten is 'stations als duurzame entrees van het landschap'. Samen met o.a. NS worden stations in het gebied gefaseerd ontwikkeld tot Buitenpoorten. Door kleinschalige, uitvoerbare ingrepen krijgen stations een passende uitstraling met nieuwe voorzieningen en bewegwijzering in de openbare ruimte.



Met de Hubstrategie Gooicorridor zetten regionale partijen zich samen in voor de realisatie van een samenhang Gooinetwerk. Een van de doelen met dit netwerk van hubs is het verminderen van autodruk in en om kwetsbare natuur- en recreatiegebieden, zoals de Utrechtse Heuvelrug. In de hubstrategie worden diverse stations op de Soesterlijn benoemd als kansrijke hubs met **Buitenpoorten** en **Toeristische OverstopPlekken (TOP's)**. In de strategie is de programmering van kansrijke hubs uitgewerkt.



Gemeentelijke omgevingsvisies geven richting ontwikkelingen in de directe omgeving van de stations. Gemeenten doen hierin onder meer uitspraken over **ontwikkeling van het mobiliteitsnetwerk, verdichting en de inrichting van openbare ruimte**. In de gemeentelijke visies is er veel aandacht voor duurzame mobiliteit bij gebiedsontwikkeling, verkeersveiligheid en de relatie tussen stations en hun omgeving.

2.1. TROEF 1: BETER BENUTTEN VAN.. SOESTERLIJN ALS RECREATIEVE POORT

De Soesterlijn heeft een unieke ligging tussen de stedelijke regio's Utrecht en Amsterdam en het groene, recreatieve landschap van Soest, Baarn en omgeving. Deze ligging maakt de spoorlijn en stations bij uitstek geschikt om te functioneren als recreatieve entrees: aantrekkelijke en duurzame toegangspoorten tot natuur, landschap en vrijetijdsvoorzieningen - een belangrijke troef voor het aantrekken van nieuwe treinreizigers.

-  Informatie en bewegwijzering
-  Uitbreiden deelmobiliteit
-  Wandelroutes en -voorzieningen
-  Fietsroutes en -voorzieningen
-  Verblijfskwaliteit verbeteren
-  Aangepast parkeerbeleid
-  Locatie regionale deelfietsen
-  Bevorderen/toevoegen fietsroutes
-  Bevorderen/toevoegen wandelroutes
-  Fietsnetwerk en doorfietsroutes
-  Entreefunctie versterken (te voet, fiets en OV)
-  Buitenpoorten
-  Stations



2.1. TROEF 1: BETER BENUTTEN VAN.. SOESTERLIJN ALS RECREATIEVE POORT

Ambitie

Met de trein naar recreatie

Onze ambitie is om recreanten meer te verleiden om vaker met de trein te reizen als alternatief op de auto. Dit draagt direct bij aan het verminderen van verkeersdruk op autowegen en parkeerdruk in recreatiegebieden. Het bevordert de bereikbaarheid van drukbezochte voorzieningen op de langere termijn, vergroot de belevingswaarde van het landschap en versterkt de algehele leefbaarheid in de omgeving van de Soesterlijn.

- Doel: stimuleren van treinreizen onder recreanten. De trein aanbieden als aantrekkelijk alternatief op auto.
- Dominante reisbeweging: reizen vanuit de stad Utrecht (en Amsterdam) naar Soest, Baarn en parklandschappen.
- Doelgroep: recreanten, dagjesmensen, stedelingen

Het doel is niet het promoten van natuur- en recreatiegebieden of het vergroten van het aantal bezoekers. De insteek is om de gebieden duurzaam te ontsluiten en een structurele verschuiving van de auto naar duurzame vervoersmiddelen te maken. Zo spelen we in op de verwachte autonome bezoekersgroei en vangen we deze op een duurzame manier af, met name tijdens piekmomenten.

Strategie

Stations als poorten tot het landschap

Om de positie van de trein en de recreatieve functie van de Soesterlijn te versterken is het essentieel dat stations herkenbaar worden als entrees van het landschap. Dit vraagt om een andere benadering voor de inrichting van de stationsomgevingen dan bij puur functionele haltes. De stations langs de Soesterlijn kunnen zich

ontwikkelen tot uitnodigende plekken waar de recreatieve ervaring al begint. Dit betekent onder meer:

- een duidelijke identiteit per station (passend bij het landschap);
- meer aandacht voor verblijfskwaliteit, groen en zitplekken;
- zichtbare verbindingen tussen de station en de omgeving;
- natuurbeleving en -ervaring in de stationsomgeving.

Placemaking speelt hierbij een belangrijke rol. Door kleine, gerichte ingrepen kan het station uitgroeien tot een herkenbaar startpunt van het recreatieve bezoek. Met placemaking sluiten we aan bij het concept 'Buitenpoorten' van NS met eigen ontwerpprincipes.

Vrijwel alle stations op de Soesterlijn lenen zich goed voor deze functie als recreatieve toegangspoort. De strategie is dan ook gericht op het herkenbaar maken van alle stations als Buitenpoort of Toeristische Overstopplek. Het ambitieniveau per station verschilt wel. Drie stations springen eruit als het gaat om de kansen voor een entreefunctie voor omliggende bestemmingen:

1. **Station Baarn:** Lage Vuursche en Paleis Soestdijk, Groeneveld
2. **Station Den Dolder:** Lage Vuursche, Panbos, NMM
3. **Station Soest Zuid:** Soester Duinen, De Hees, NMM

Ook de stations Bilthoven, Soestdijk en Soest zijn potentiële buitenpoorten voor bestemmingen het Panbos, Paleis Soestdijk en recreatieve wandel- en fietsroutes door het Eemland. Hiermee sluiten we aan bij de strategie van NPUH voor het uitrollen van buitenpoorten.

Kansrijke maatregelen

Recreatieve wandel- en fietsroutes

Een recreatieve treinreis eindigt niet op het station. Het succes van de Soesterlijn als recreatieve poort staat of valt met de kwaliteit van de wandel- en fietsroutes die je vanaf het station naar recreatieve

bestemmingen toe leiden. Kansrijke maatregelen zijn:

- het ontwikkelen en verbeteren van directe, aantrekkelijke routes;
- consistente en duidelijke bewegwijzering,
- mobiliteitsaanbod afstemmen op recreatieve doelgroepen;
- routenetwerken goed aan laten sluiten op treinstations.

Hierbij is het van belang om niet alleen te focussen op afstand en snelheid, maar ook op (natuur-)beleving, veiligheid en leesbaarheid van het netwerk met logische routes en informatie.

Veel stations liggen direct aan of in het parklandschap van de Utrechtse Heuvelrug en het Eemland. Recreanten die hier uit de trein stappen kunnen te voet meteen de natuur in. Voor een deel van de recreatieve bestemmingen is de afstand vanaf het station te groot om te lopen. Om die reden is het belangrijk om te investeren in aanvullend recreatief natransport. Denk hierbij aan:

- deelfietsen/ -tweewielers (genoeg aanbod in drukke periodes);
- vaste of seizoensgebonden (pendel)bussen;
- combinatietickets van vervoer en toegang tot attracties.

Goede reisinformatie is hierbij cruciaal. Dit betreft zowel digitale informatie vooraf als fysieke informatie op het station zoals (digitale) kaarten en routesuggesties, bewegwijzering en voorzieningen.

Gedrag

Gedragscampagnes in de steden

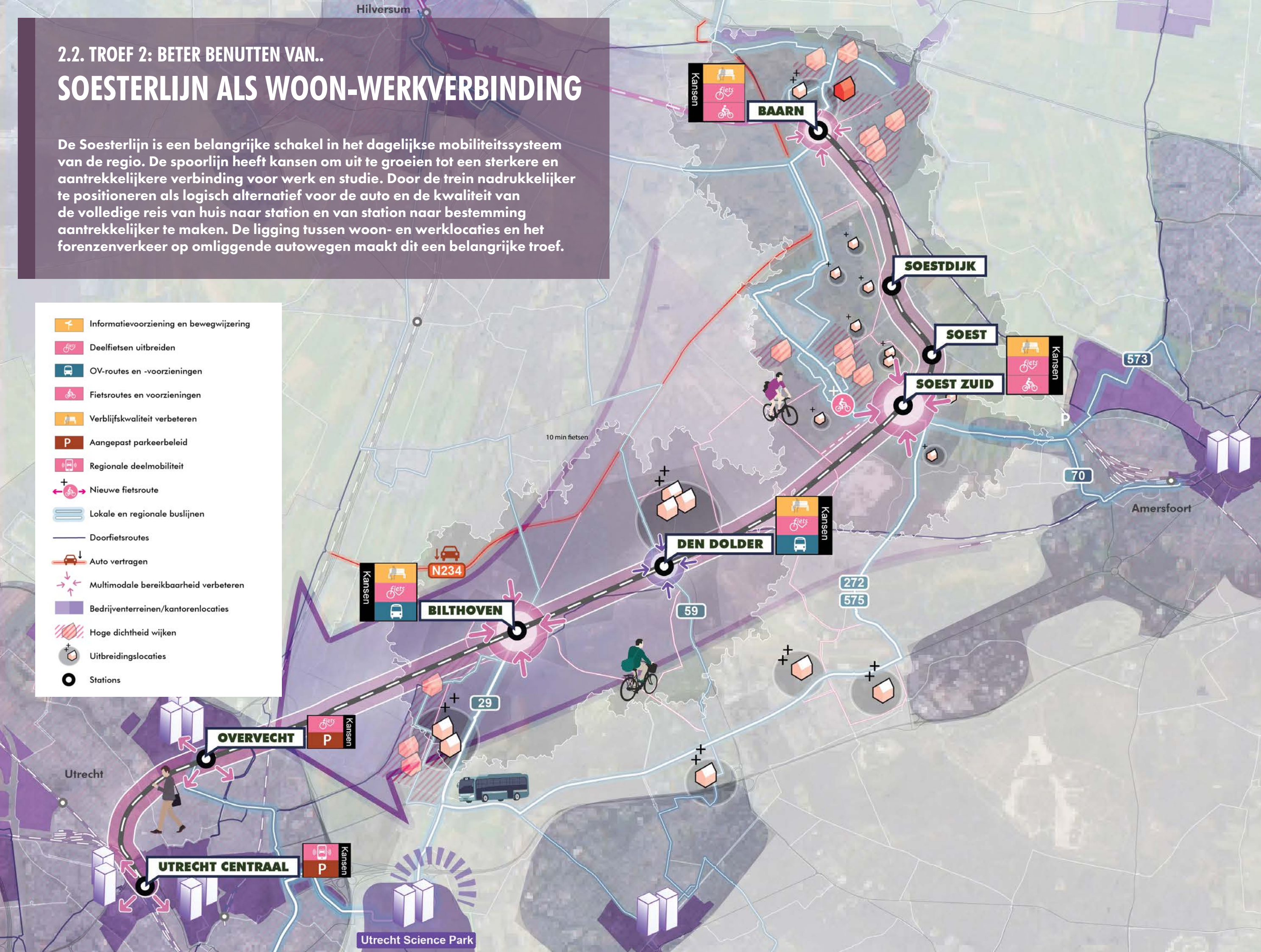
Naast fysieke maatregelen zetten we in op gedragsbeïnvloeding in de steden. Veel stedelingen zijn zich onvoldoende bewust van de mogelijkheden die de Soesterlijn biedt. Gerichte communicatie en campagnes kunnen dit veranderen. Een gezamenlijke boodschap zoals "Soesterlijn brengt je naar buiten", helpt om de lijn te positioneren als logische keuze voor een dagje uit.



2.2. TROEF 2: BETER BENUTTEN VAN.. SOESTERLIJN ALS WOON-WERKVERBINDING

De Soesterlijn is een belangrijke schakel in het dagelijkse mobiliteitssysteem van de regio. De spoorlijn heeft kansen om uit te groeien tot een sterkere en aantrekkelijkere verbinding voor werk en studie. Door de trein nadrukkelijker te positioneren als logisch alternatief voor de auto en de kwaliteit van de volledige reis van huis naar station en van station naar bestemming aantrekkelijker te maken. De ligging tussen woon- en werklocaties en het forenzenverkeer op omliggende autowegen maakt dit een belangrijke troef.

- Informatievoorziening en bewegwijzering
- Deelfietsen uitbreiden
- OV-routes en -voorzieningen
- Fietsroutes en voorzieningen
- Verblijfskwaliteit verbeteren
- Aangepast parkeerbeleid
- Regionale deelmobiliteit
- Nieuwe fietsroute
- Lokale en regionale buslijnen
- Doorfietsroutes
- Auto vertragen
- Multimodale bereikbaarheid verbeteren
- Bedrijventerreinen/kantorenlocaties
- Hoge dichtheid wijken
- Uitbreidingslocaties
- Stations



2.2. TROEF 2: BETER BENUTTEN VAN.. SOESTERLIJN ALS WOON-WERKVERBINDING

Ambitie

Dagelijks reizen met de trein

De ambitie is om de Soesterlijn sterker te positioneren als betrouwbare en aantrekkelijke woon-werkverbinding. Met als doel om steeds meer reizigers te laten kiezen voor het reizen met de trein voor werk en studie. Dit draagt direct bij aan het ontlasten van het wegennet, het verbeteren van de bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen en leefbaarheid in de kernen.

- **Doel:** vergroten van de forenzenstroom per trein
- **Dominante reisbeweging:** richting de steden Utrecht en Amsterdam, maar ook het organiseren van tegenspits.
- **Doelgroep:** bewoners van de kernen, forenzen, scholieren en studenten

Strategie

De volledige ketenreis centraal

Voor forenzen en studenten is niet alleen de treinrit zelf van belang, maar de volledige reisketen: van huis naar station, van station naar werk of onderwijsinstelling en vice versa. Kleine knelpunten in deze keten kunnen een groot effect hebben op de keuze voor de auto. Onze strategie is om die reisketen te optimaliseren door in te zetten op multimodaliteit en een comfortabele overstap. Dit betekent onder meer dat we inzetten op:

- verbeteren van overstaptijden en afstanden tussen verschillende vervoersmiddel op het knooppunt.
- vergroten van het aanbod van OV en deelmobiliteit;
- toevoegen van (parkeer)voorzieningen; en
- het opwaarderen van routes van en naar het station.

Het optimaliseren van deze schakels in de reisketen vergroot de

aantrekkelijkheid van de trein voor reizigers die nu nog twijfelen.

Reizigers die we met gedragsaanpakken overhalen om de trein uit te proberen zullen dit niet blijven doen wanneer ze een negatieve ervaring hebben tijdens hun reis. Het is belangrijk dat het totale reisproduct goed aansluit bij de wensen en behoeften van de (potentiële) gebruiker.

Binnen deze troef verschilt de aanpak per station. De grootste ontwikkelkansen liggen bij de stations Soest Zuid en Bilthoven. Station Bilthoven als Regiopoort en Soest Zuid als multimodaal knooppunt voor de regio. Station Den Dolder heeft veel potentie vanwege nieuwe bedrijvigheid in de omgeving. Soestdijk en Baarn zijn belangrijke vertrekpunten voor forenzen. Soest heeft een kleiner verzorgingsgebied en heeft om die reden minder potentie om als halte voor forenzen te dienen. Op alle stations liggen kansen voor het toevoegen van voorzieningen en het optimaliseren van routes van en naar de stations.

Kansrijke maatregelen

Stations als multimodale knooppunten

Om de woon-werkfunctie te versterken, ontwikkelen stations zich tot multimodale knooppunten. Dit betekent een samenhangend aanbod van OV, fiets, lopen en deelmobiliteit, afgestemd op de lokale context. Niet elk station hoeft hetzelfde aanbod te hebben; maatwerk is essentieel. Wel is het belangrijk dat reizigers kunnen rekenen op een herkenbaar basisniveau van voorzieningen en kwaliteit. Voor dagelijks gebruik zijn sociale veiligheid en overzichtelijkheid randvoorwaarden.

- Ontwikkelen van een basisniveau aan voorzieningen dat op elk station herkenbaar is;
- Aandacht voor reizigers met een lagere mobiliteit of beperkte flexibiliteit.

- Heldere informatievoorziening over beschikbare mobiliteitsopties; Stations en hun directe omgeving moeten plekken zijn waar reizigers zich ook in de vroege ochtend en late avond veilig voelen. Investeren in verlichting, zichtlijnen en logische inrichting draagt direct bij aan de keuze voor de trein.

Een specifiek aandachtspunt binnen deze troef is de verbinding tussen stations en belangrijke werklocaties, waaronder grote werkgevers zoals Defensie. Goede en veilige wandel- en fietsroutes zijn hierbij cruciaal. Door deze verbindingen te verbeteren, wordt de trein een aantrekkelijker alternatief voor de auto, ook voor werknemers die nu nog volledig afhankelijk zijn van autovervoer.

- Verbeteren van directe, veilige en comfortabele loop- en fietsroutes.
- Samenwerking met werkgevers over mobiliteitsbeleid en faciliteiten.
- Onderzoeken van collectieve vervoersoplossingen voor specifieke werklocaties.

Gedrag

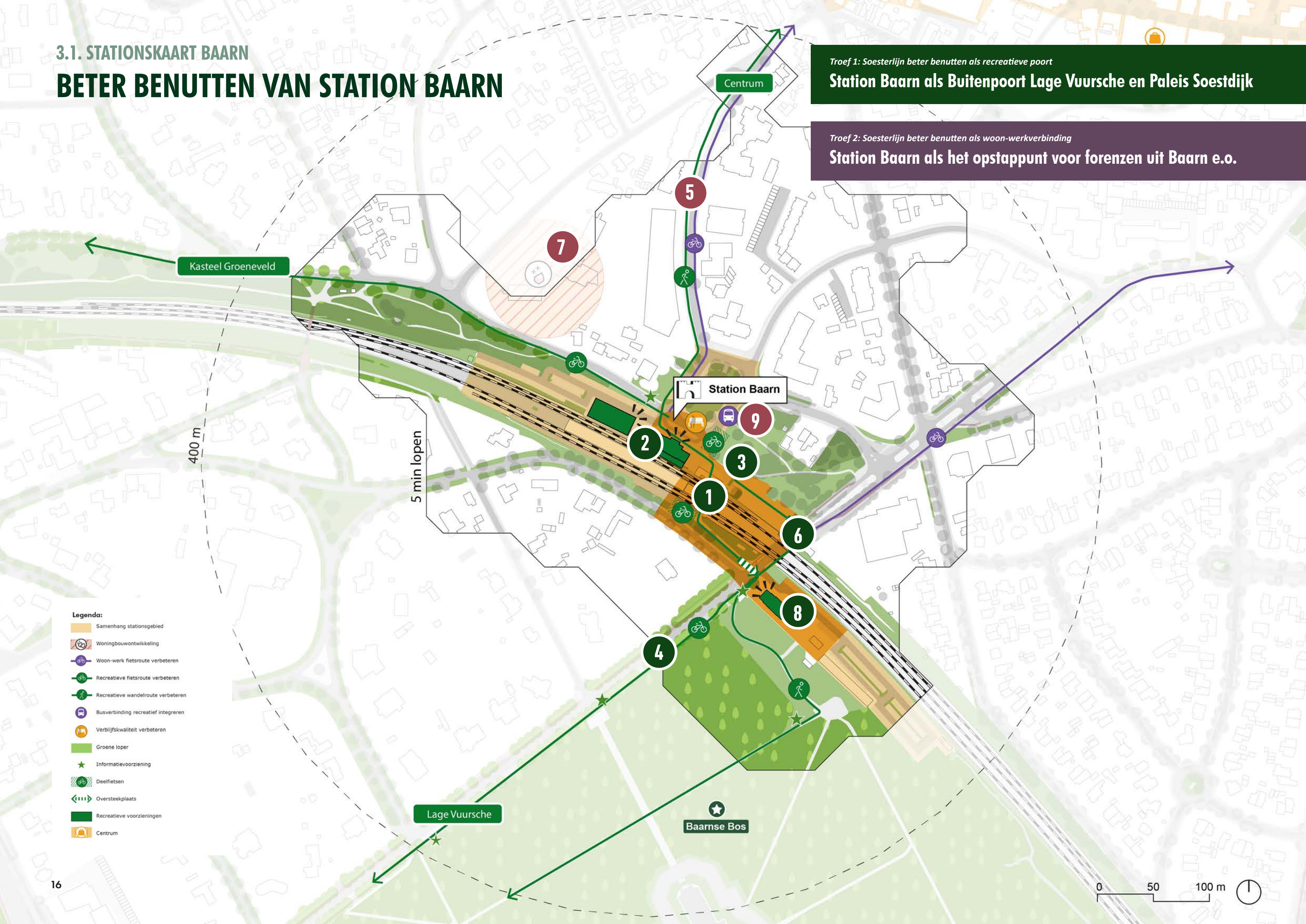
Gedragscampagnes in de kernen

Ook bij woon-werkverkeer speelt gedrag een grote rol. Veel automobilisten kiezen uit gewoonte voor de auto. Gerichte campagnes in de kernen langs de Soesterlijn kunnen deze patronen doorbreken. Een aansprekende boodschap als "Uit de file, in de trein!" kan helpen om de voordelen van treinreizen zichtbaar en voelbaar te maken.



3.1. STATIONSKAART BAARN

BETER BENUTTEN VAN STATION BAARN



BETER BENUTTEN VAN..

STATION BAARN

Station Baarn heeft een duidelijke rol als poort naar het landschap en diverse attracties op de Utrechtse Heuvelrug. Het station ligt dichtbij recreatieve bestemmingen zoals Lage Vuursche, Baarnse Bos, Kasteel Groeneveld en Paleis Soestdijk. De maatregelen voor station Baarn richten zich vooral op het versterken van deze entreefunctie en wandel- en fietsroutes en het vergroten van de aantrekkelijkheid van het station als startpunt voor bezoekers.

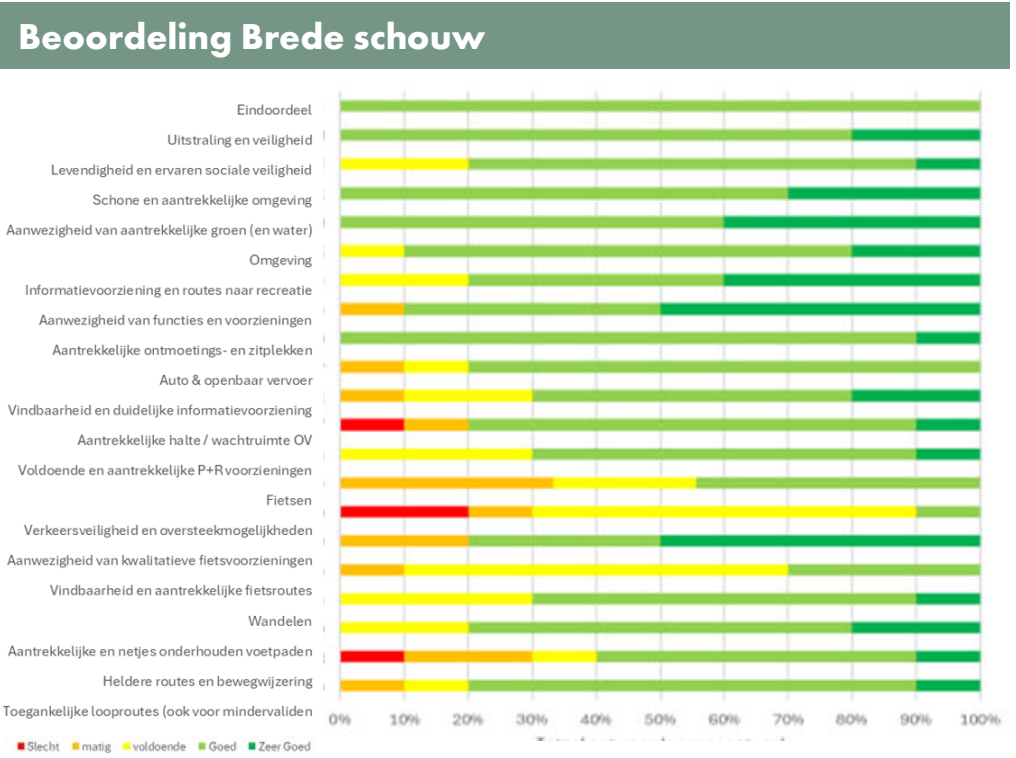


Wat gebeurt er nu al? Station Baarn wordt in 2026 officieel een Buitenpoort. Hiermee krijgt het station nieuwe informatiepanelen, bewegwijzering en zitmeubilair. Met markeringen op bestrating en bebording wordt verwezen naar het omliggende parklandschap en attracties zoals Paleis Soestdijk. In 2026 worden extra deelfietsen geplaatst op het stationsplein. Dit is een aanvulling op de bestaande OV-fietsen. De deelfietsen zijn te gebruiken voor woon-werkverkeer en door bezoekers die met bijvoorbeeld het OV naar Baarn komen, hier voor recreatief gebruik een fiets pakken en deze elders in de regio weer parkeren. De meeste geplande ontwikkelingen in Baarn, voor zowel wonen als werken, vinden plaats in de A1-zone op fietsafstand het station (ca. 1 kilometer).

Uitkomsten Brede schouw
Station Baarn is nu al aantrekkelijk en biedt verschillende voorzieningen. De Brede Schouw laat zien dat Baarn op veel thema’s goed scoort. Vooral op verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en wayfinding liggen er verbeterkansen. Ook de kwaliteit en duidelijkheid van (recreatieve) routes scoren laag. Voor forenzen functioneert het station en omgeving goed. De opgave in Baarn is vooral toerisme in en om Baarn beter faciliteren en het verbeteren van de bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers.

Troef 1: Station Baarn als Buitenpoort Lage Vuursche en Paleis Soestdijk
Door de ligging nabij Lage Vuursche, Kasteel Groeneveld en Paleis Soestdijk heeft Baarn een sterke potentie als startpunt voor recreanten. Het station verder doorontwikkelen als Buitenpoort is hier de grootste troef. Hierbij hoort ook het versterken recreatieve wandel- en fietsroutes en het verbeteren van bewegwijzering en toegankelijkheid onderweg.

Troef 2: Station Baarn als het opstappunt voor forenzen uit Baarn e.o.
Het station is in de toekomst nog belangrijker voor dagelijkse reizigers uit Baarn en omliggende wijken. De belangrijkste opgave ligt bij het verbeteren van veilige en logische loop- en fietsroutes naar het station en het versterken van de ketenreis voor forenzen.



KANSRIJKE MAATREGELEN

Korte termijn (<2028)

1. Placemaking in de stationstunnel
Aanbrengen van thematische muurbekleding over natuur en cultuur van de Utrechtse Heuvelrug ter verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid.

2. Kwaliteitsimpuls van het stationsplein
Toevoegen van zitplaatsen, schaduw en groen en integreren van Buitenpoort-identiteit om het plein te versterken als startpunt voor recreatieve bezoekers.

3. Uitbreiden van deelmobiliteit op piekmomenten
Uitbreiden van deelmobiliteit op het station. De mogelijkheid creëren om bij evenementen op te schalen met extra fietsen of pendeldiensten naar Kasteel Groeneveld en Paleis Soestdijk.

4. Toegankelijkheid van wandel- en fietsroutes verbeteren
Verbeteren van logische wandel- en fietsroutes via het station, inclusief uniforme bewegwijzering die aansluit bij de Buitenpoort-identiteit.

5. Verbeteren van verkeersveiligheid en oversteekbaarheid
Aanpakken van knelpunten in de stationsomgeving door het verbeteren van oversteekplaatsen en toepassen van maatregelen om autoverkeer te vertragen.

Middellange termijn (<2033)

6. Opwaarderen van wandel- en fietsroutes naar omliggende recreatie
Verbeteren van kwaliteit op routes richting Kasteel Groeneveld, Paleis Soestdijk en Lage Vuursche passend bij de functie als ‘Buitenpoort’.

7. Verdichting ten noorden van het station
Ruimte maken voor verdichting en funciemenging in het gebied tussen het station en het centrum van Baarn (binnen een straal van 2500 meter).

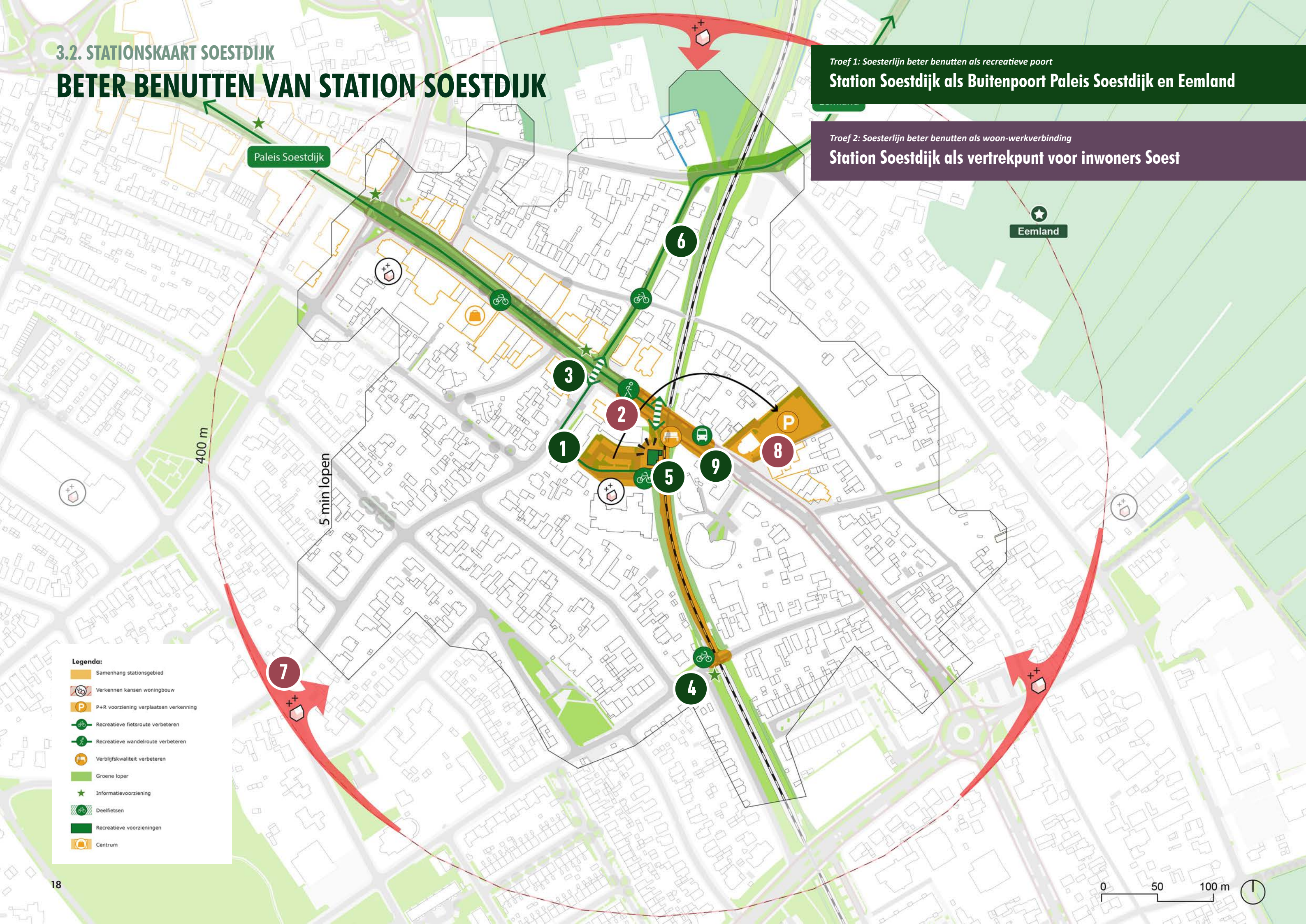
8. Verbeteren van zichtbaarheid en bereikbaarheid van De Generaal
Verbeteren van looproutes, oversteken en verlichting aan de achterzijde van het station om de Generaal beter te verbinden met het station en de sociale veiligheid te vergroten.

9. Recreatieve pendelbussen
Verbeteren van OV-verbindingen richting onder andere Lage Vuursche en inzetten van pendeldiensten naar Kasteel Groeneveld en Paleis Soestdijk tijdens piekmomenten en evenementen.



3.2. STATIONSKAART SOESTDIJK

BETER BENUTTEN VAN STATION SOESTDIJK



BETER BENUTTEN VAN..

STATION SOESTDIJK

Station Soestdijk ligt op een strategische locatie tussen Paleis Soestdijk en het Eemland. Het station heeft de potentie om te functioneren als Buitenpoort en vertrekpunt voor inwoners. De ligging nabij winkels en groene en historische uitstraling bieden een goede basis en maken het een aantrekkelijk station. Tegelijkertijd is het station beperkt zichtbaar, ontbreken duidelijke routes en informatievoorzieningen en liggen er kansen voor het bevorderen van de ketenreis.

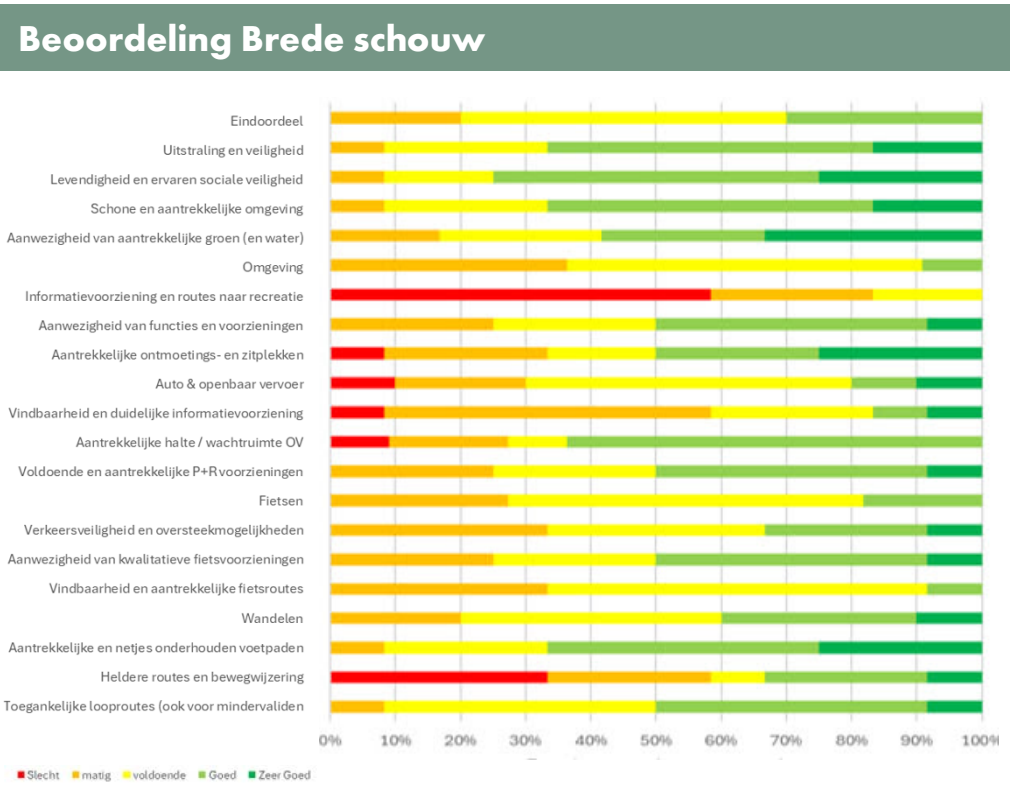


Wat gebeurt er nu al? In 2026 worden op het station extra deelfietsen geplaatst om zowel recreatieve als dagelijkse verplaatsingen te faciliteren. De bereikbaarheid van Paleis Soestdijk en dorpscentra in de omgeving worden hiermee verbeterd. In het recreatieve hoogseizoen zullen hier altijd deelfietsen aanwezig zijn. Hiernaast zorgt woningbouwontwikkeling aan de Stadhouderslaan en ten noorden van de rotonde Beek en Daalselaan voor meer levendigheid en gebruik van de stationsomgeving.

Uitkomsten Brede schouw De Brede Schouw laat zien dat Soestdijk over het algemeen een ruim voldoende scoort. Kansen zijn het verhelderen van routes, een uniforme inrichting, informatievoorzieningen en de zichtbaarheid vanaf de Van Weestraat en Talmalaan. Groene kwaliteit en verblijfsplekken zijn aanwezig, maar deze kunnen sterker worden ingezet om de verblijfskwaliteit te verhogen.

Troef 1: Station Soestdijk als Buitentpoort Paleis Soestdijk en Eemland De grootste kans ligt in het versterken van de verbinding tussen het station, Paleis Soestdijk en (op termijn) de natuurgebieden richting Eemland. Het aanbieden van deelmobiliteit, bewegwijzering en herkenbare recreatieve routes zijn hierbij essentieel om de entreefunctie te versterken.

Troef 2: Station Soestdijk als vertrekpunt voor inwoners van Soest Om station Soestdijk een grotere rol als dagelijks vertrekpunt voor inwoners te geven is het zaak om de zichtbaarheid en voorzieningen op het station te vergroten. Veilige routes en een duidelijke koppeling met voorzieningen aan de Van Weestraat zijn ook verbeterkansen. Heldere informatie, voldoende zitplekken en een verbeterde inrichting maken het station meer gebruiksvriendelijk voor dagelijkse reizigers.



KANSRIJKE MAATREGELEN

Korte termijn (<2028)

- 1. Entreefunctie versterken met extra informatie**
Toevoegen van informatiepanelen, routekaarten en herkenbare bewegwijzering om het station te positioneren als vertrekpunt naar Paleis Soestdijk.
- 2. Verbeteren van routes en oversteekbaarheid op de Van Weestraat**
Vergroten van de verkeersveiligheid door betere oversteekplaatsen tussen het station en de Van Weestraat.
- 3. Verbeteren van uniformiteit in de stationsomgeving**
Uniformeren van bestrating, groen, verlichting en inrichting om een herkenbare en gebruiksvriendelijke stationsomgeving te creëren.
- 4. Fietsparkeren uitbreiden aan de zuidzijde**
Toevoegen van extra fietsparkeerplekken aan de Talmalaan om het groeiende gebruik op te vangen en de toegankelijkheid van het station te verbeteren.

- 5. Versterken van het stationsgebouw als informatiepunt**
Benutten van het restaurant of het gebouw als faciliteit waar bezoekers informatie kunnen vinden over routes, bezienswaardigheden en recreatieve activiteiten.

Middellange termijn (<2033)

- 6. Aanleggen van recreatieve routes richting Eemland**
Verbeteren van de wandel- en fietsroutes als schakel tussen het station, Paleis Soestdijk en de natuur van het Eemland.
- 7. Verkennen van verdichtingsmogelijkheden (verkenning)**
Verkenning van mogelijkheden voor verdichting in de directe omgeving van het station – woningbouw en sturen op lagere parkeernormen (bijv. bij ontwikkeling Stadhouderslaan).
- 8. Verplaatsen van autoparkeren (verkenning)**
Verkenning van de mogelijkheid om parkeervoorzieningen te verplaatsen naar het parkeerterrein Oude Marktplaats. Dit geeft ruimte voor (deel)fietsen op de huidige parkeerplaats.

- 9. Buslijn naar recreatieve bestemmingen bij evenementen (verkenning)**
Tijdelijke aan evenementen gebonden bussen richting Paleis Soestdijk of andere recreatieve locaties (bijvoorbeeld een pendelbus station Baarn – Paleis Soestdijk – Lage Vuursche – station Soestdijk).



3.5. STATIONSKAART SOEST

BETER BENUTTEN VAN STATION SOEST

Troef 1: Soesterlijn beter benutten als recreatieve poort

Station Soest als Buitenpoort Eemland en de Eng

Troef 2: Soesterlijn beter benutten als woon-werkverbinding

Station Soest behouden als opstapplek voor omwonenden

Legenda:

- Samenhang stationsgebied
- Verkennen kansen woningbouw
- Recreatieve fietsroute verbeteren
- Recreatieve wandelroute verkenning
- Deelfietsen
- Oversteekplaats
- Recreatieve voorzieningen

BETER BENUTTEN VAN..

STATION SOEST

Station Soest is eenvoudig ingericht. De stationsomgeving heeft weinig voorzieningen en de verblijfskwaliteit is er laag. Hierdoor is de stationsomgeving minder uitnodigend en voelt deze ietwat onveilig aan. Toch beoordelen reizigers het station met hoge cijfers. Onder huidige gebruikers scoort het station dus goed, maar er liggen zeker kansen om nieuwe gebruikers aan te trekken. Bijvoorbeeld met een betere zichtbaarheid en oriëntatie, veraangenaming van de buitenruimte en het gebruik van het stationsgebouw als (horeca)voorziening.

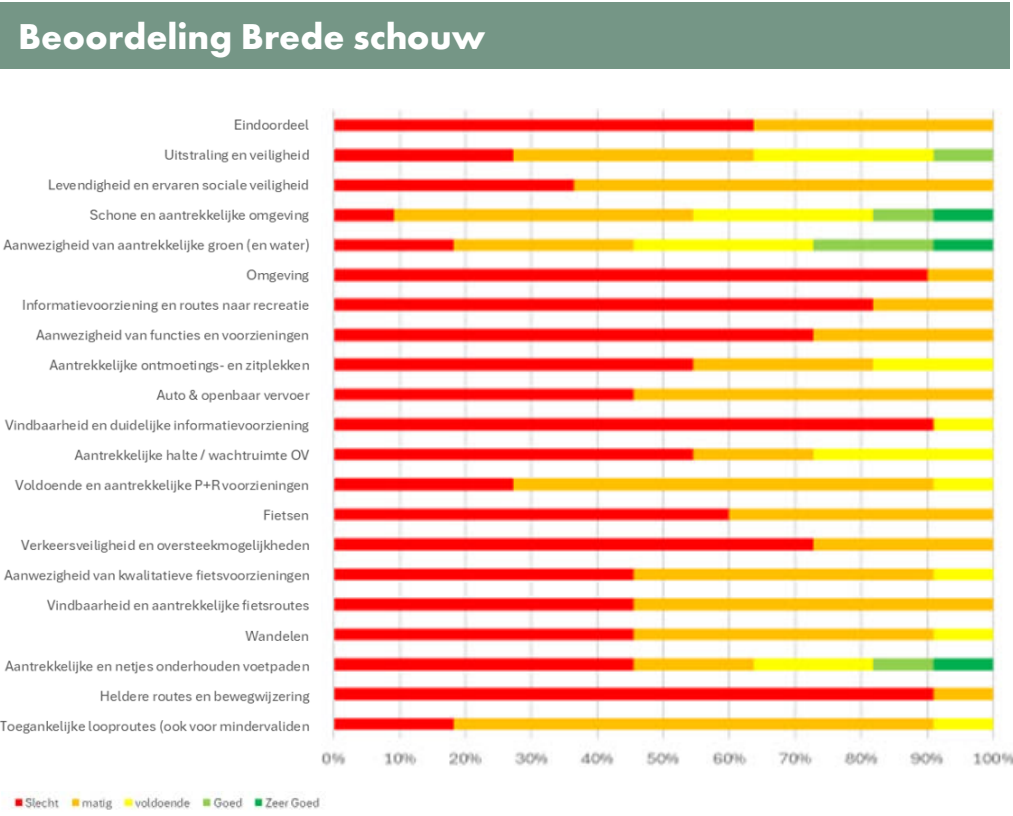


Wat gebeurt er nu al? De omgeving van het station is groen en heeft diverse recreatieve bestemmingen dichtbij. Er wordt op dit moment nagedacht over een betere oversteekbaarheid van de Torenstraat. Ook wordt verkent waar in de directe omgeving van het station woningen kunnen worden toegevoegd. De ontwikkeling van woningen kan bijdragen aan levendigheid en meer sociale veiligheid aan de oostzijde van het station. Binnen 10 minuten fietsen van station Soest zijn diverse woningbouwontwikkelingen te vinden.

Uitkomsten Brede schouw Station Soest scoort in de Brede Schouw laag. Vooral op de thema’s omgeving, bewegwijzering, verkeersveiligheid en sociale veiligheid. De aanwezigheid van groen wordt positief beoordeeld, maar voorzieningen, verblijfskwaliteit en oriëntatie blijven achter. De grootste kansen liggen bij het verbeteren van routes en informatievoorziening en de koppeling met omliggende gebieden.

Troef 1: station Soest als Buitenpoort Soest, De Eng en Eemland Door de ligging nabij groene gebieden en recreatieve routes kan station Soest een logische opstapplek worden richting Eemland. Om deze functie te versterken is het nodig om recreatieve deelfietsen aan te bieden en aantrekkelijke wandel- en fietsroutes aan te leggen. Het toevoegen van een (horeca)voorziening helpt hier ook bij. Het stationsgebouw is een mooie locatie hiervoor.

Troef 2: Station als buurtknooppunt voor omwonenden Door heldere routes, betere oriëntatie en het activeren van het stationsgebouw wordt het station toegankelijker en praktischer voor dagelijks gebruik door inwoners uit de omliggende wijken.



KANSRIJKE MAATREGELEN

Korte termijn (<2028)

- 1. Placemaking: informatie over historie en recreatieve routes**
Toevoegen van informatiepanelen en routekaarten die wandelroutes, historie en nabijgelegen bestemmingen zichtbaar maken.
- 2. Recreatieve wandelroutes aangeven met bebording**
Aanbrengen van duidelijke markeringen richting recreatieve bestemmingen, zodat routes herkenbaar en makkelijk te volgen zijn voor bezoekers.
- 3. Oversteekbaarheid Torenstraat verbeteren**
Realiseren van een herkenbare en veilige oversteekplaats met markeringen en duidelijke route naar het station.
- 4. Aanleggen van wandel- en fietsroutes richting Eemland**
Verbeteren van de routes tussen het station, het centrum van Soest en recreatieve gebieden in het Eemland.
- 5. Plaatsen van recreatieve deelfietsen**
Toevoegen van deelfietsen op een zichtbare plek als onderdeel van een regionale recreatief deelsysteem. Verkennen van mogelijkheden aan de Neerweg.

Middellange termijn (<2033)

- 6. Verbeteren van fietsenstalling, wachtruimte en gebruik stationsgebouw**
Bevorderen van algemene voorzieningen zoals de fietsenstalling, de wachtruimten, sociale veiligheid en het verkennen van mogelijkheden voor het stationsgebouw.
- 7. Tweede in- en uitgang met spooroversteek aan noordzijde**
Gezamenlijke verkenning van de mogelijkheden voor een tweede toegang van station Soest richting de Eng, inclusief een veilige spooroversteek.
- 8. Verkennen kleinschalige verdichtingsmogelijkheden (verkenning)**
Kleine toevoegingen van functies of bebouwing in de directe stationsomgeving om leefbaarheid, gebruik en sociale veiligheid te vergroten.
- 9. Verkeersveiligheid en vertraging van autoverkeer op de Torenstraat**
Doorvoeren van aanvullende snelheidsverlagende maatregelen voor autoverkeer om verkeersveiligheid in de stationsomgeving te vergroten.



3.4. STATIONSKAART SOEST ZUID

BETER BENUTTEN VAN STATION SOEST ZUID

Legenda:

- Samenhang stationsgebied
- Verkennen kansen woningbouw
- Fietsroute verbeteren
- Recreatieve fietsroute verbeteren
- Recreatieve wandelroute verbeteren
- Verblijfskwaliteit verbeteren
- Groene loper
- Informatievoorziening
- Deelfietsen
- Recreatieve voorzieningen
- Winkelcentrum

Troef 1: Soesterlijn beter benutten als recreatieve poort

Station Soest Zuid als Buitenpoort Soester Duinen

Troef 2: Soesterlijn beter benutten als woon-werkverbinding

Station Soest Zuid als multimodaal knooppunt voor de forens



BETER BENUTTEN VAN..

STATION SOEST ZUID

Station Soest Zuid ligt direct aan de Utrechtse Heuvelrug en heeft daarmee een sterke positie als toegangspoort voor recreanten. Tegelijkertijd is het een belangrijk vertrekpunt voor forenzen uit de omgeving. Door in te zetten op duidelijke routes, verblijfskwaliteit en een herkenbare entree kan Soest Zuid beter worden benut als zowel opstappunt voor forenzen als recreatieve toegangspoort.

Wat gebeurt er nu al?

In de omgeving van Station Soest Zuid zijn al diverse ontwikkelingen in gang gezet die bijdragen aan een betere bereikbaarheid en een aantrekkelijkere stationsomgeving. De openbare ruimte rond het station is recent deels opnieuw ingericht waarmee de verblijfskwaliteit, toegankelijkheid en groenstructuur zijn verbeterd. Ook worden er in 2026 deelfietsen geplaatst waarmee zowel recreatieve als dagelijkse verplaatsingen worden gefaciliteerd. De verbetering van de verkeersveiligheid op de N221, waaronder het verlagen van de snelheid binnen de bebouwde kom, heeft nadrukkelijk prioriteit op de regionale mobiliteitsagenda.

Uitkomsten Brede schouw

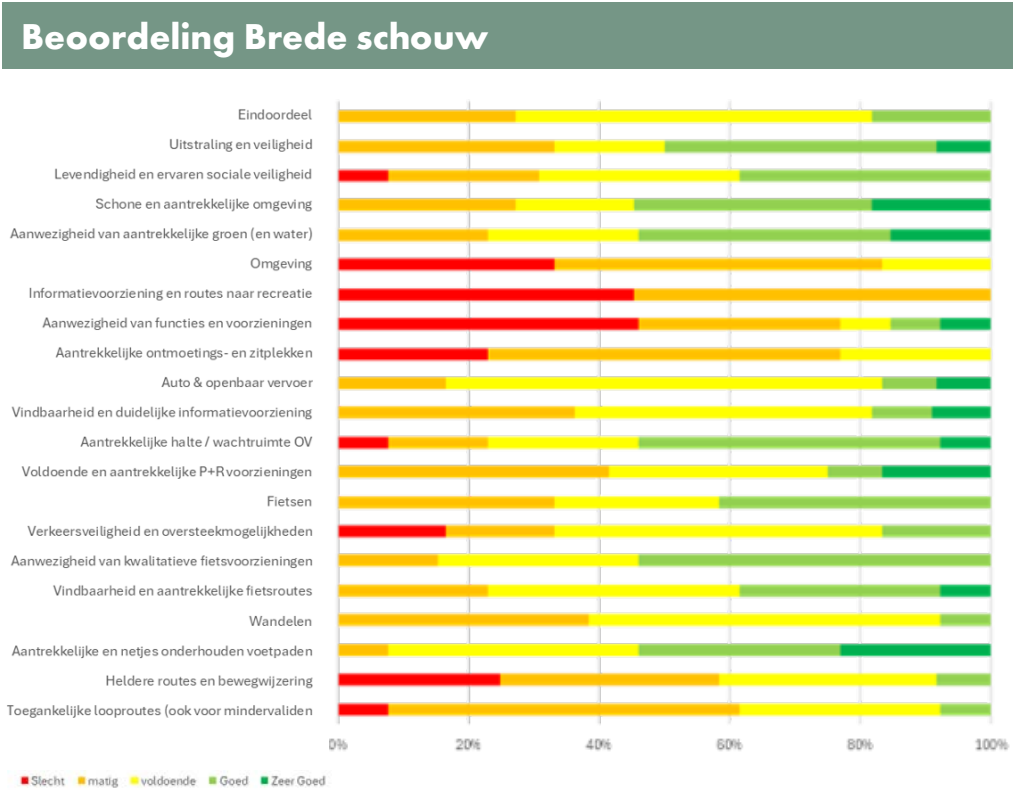
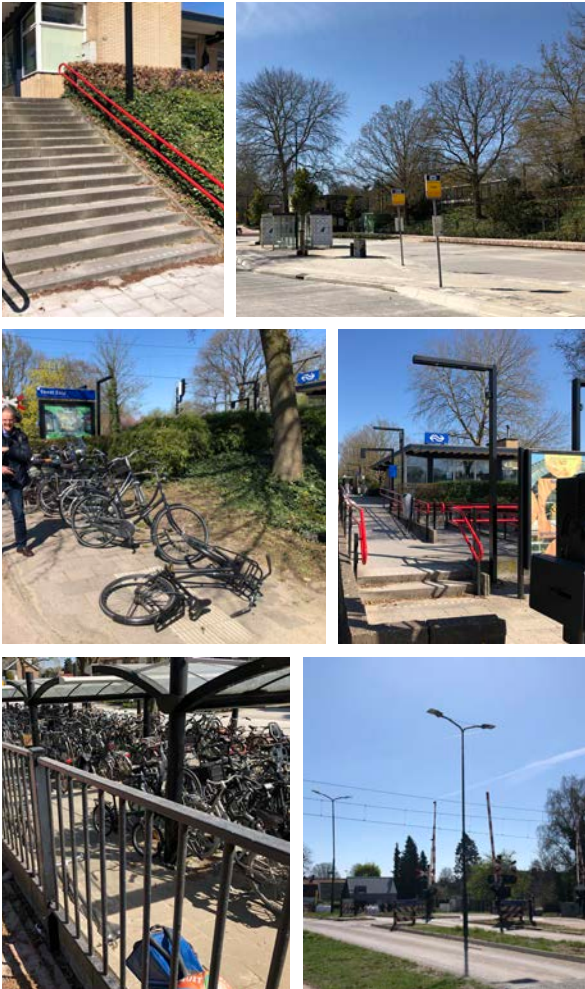
Station Soest Zuid scoort gemiddeld onvoldoende op vrijwel alle thema's. Vooral heldere wandelroutes, sociale veiligheid, informatievoorzieningen en verblijfsplekken vragen aandacht. Het thema Fietsen scoort hoger vanwege bestaande voorzieningen en routes, maar de veiligheid op fietsroutes blijft een aandachtspunt.

Troef 1: Buitenpoort naar Soesterduinen en de Utrechtse Heuvelrug

Het station ligt direct aan de Utrechtse Heuvelrug en dichtbij het centrum van Soest. Met betere wayfinding en recreatieve routes kan Soest Zuid zich sterker profileren als startpunt voor wandelingen richting de Soesterduinen, De Hees en door Soest zelf. Het plaatsen van recreatieve deelfietsen helpt hierbij en voorziet in behoeften van recreanten.

Troef 2: Multimodaal knooppunt in dagelijkse routine

De nabijgelegen winkelstrip en woonbuurten bieden kansen om het station beter te verankeren in het dagelijks gebruik met aantrekkelijke routes, veilige oversteken en meer verblijfskwaliteit.



KANSRIJKE MAATREGELEN

Korte termijn (<2028)

- 1. Toevoegen van bewegwijzering**
Verbeteren van overzicht in het stationsgebied en zichtbaarheid door toevoeging van herkenbare elementen en duidelijke bewegwijzering.
- 2. Toevoegen van kwalitatieve zitplekken en wachtruimten**
Plaatsen van zitgelegenheid en schaduwplekken om het station aantrekkelijker en gebruiksvriendelijker te maken (i.c.m. maatregelen voor sociale veiligheid).
- 3. Verbeteren van de wandelroute naar winkelcentrum Soest Zuid**
Aanpassen van looproutes, markering en openbare ruimte om veilige, duidelijke verbindingen te creëren richting voorzieningen.
- 4. Verbeteren van recreatieve wandel- en fietsroutes richting natuurgebieden**
Verbeteren van paden en oriëntatie om de toegankelijkheid voor recreanten te vergroten, inclusief betere aansluiting op bestaande netwerken.

Middellange termijn (<2033)

- 5. Beter gebruik van de kiosk in het stationsgebouw**
Gezamenlijk verkennen van uitbreidingsmogelijkheden voor de kiosk op het station. Bijvoorbeeld met een terras om verblijfsfunctie, gebruik en sociale veiligheid te versterken.
- 6. Verkeersveiligheid verbeteren**
Uitvoeren van aanvullende maatregelen die de veiligheid van voetgangers en fietsers vergroten op routes rondom het station, in aanvulling op de reeds lopende projecten.
- 7. Verkennen verdichtingsmogelijkheden in het stationsgebied (verkenning)**
Toevoegen van woningen in de directe omgeving van het station en aansluiten bij toekomstige ontwikkelingen rond de winkelstrip en in omliggende buurten.



3.5. STATIONSKAART DEN DOLDER

BETER BENUTTEN VAN STATION DEN DOLDER

Legenda:

- Samenhang stationsgebied
- Bereikbaarheid bedrijventerrein
- Verkeersveiligheid
- Woningbouwontwikkeling
- Doorfietsroute (F28)
- Recreatieve fietsroute
- Busverbinding recreatief integreren
- Nieuwe looproute (recreatief en woon-werk)
- Groene loper
- Informatievoorziening
- Deelfietsen
- Oversteekplaats
- (Winkel)voorzieningen
- Werklocaties toevoegen

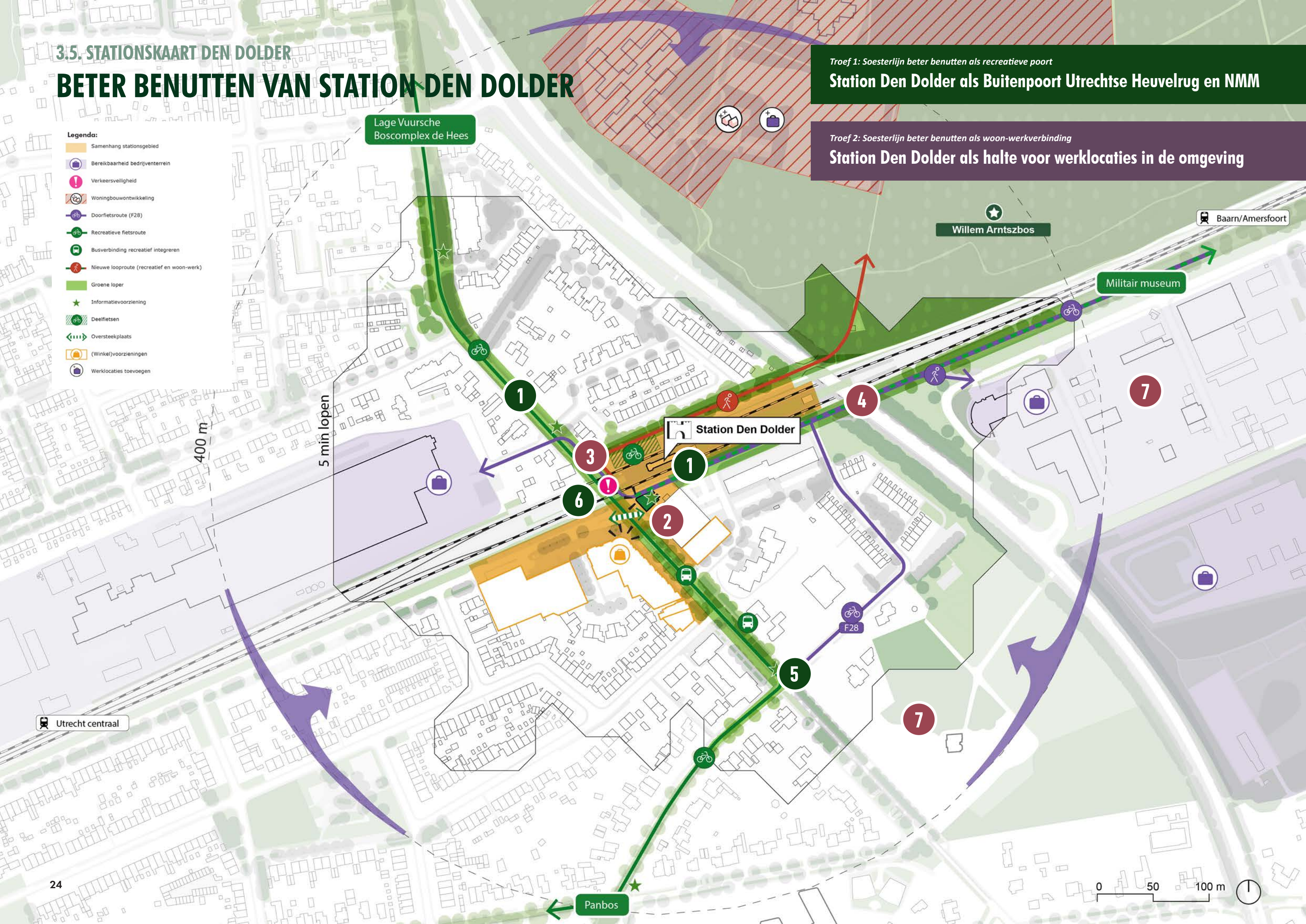
Lage Vuursche
Boscomplex de Hees

Troef 1: Soesterlijn beter benutten als recreatieve poort

Station Den Dolder als Buitenpoort Utrechtse Heuvelrug en NMM

Troef 2: Soesterlijn beter benutten als woon-werkverbinding

Station Den Dolder als halte voor werklocaties in de omgeving



BETER BENUTTEN VAN..

STATION DEN DOLDER

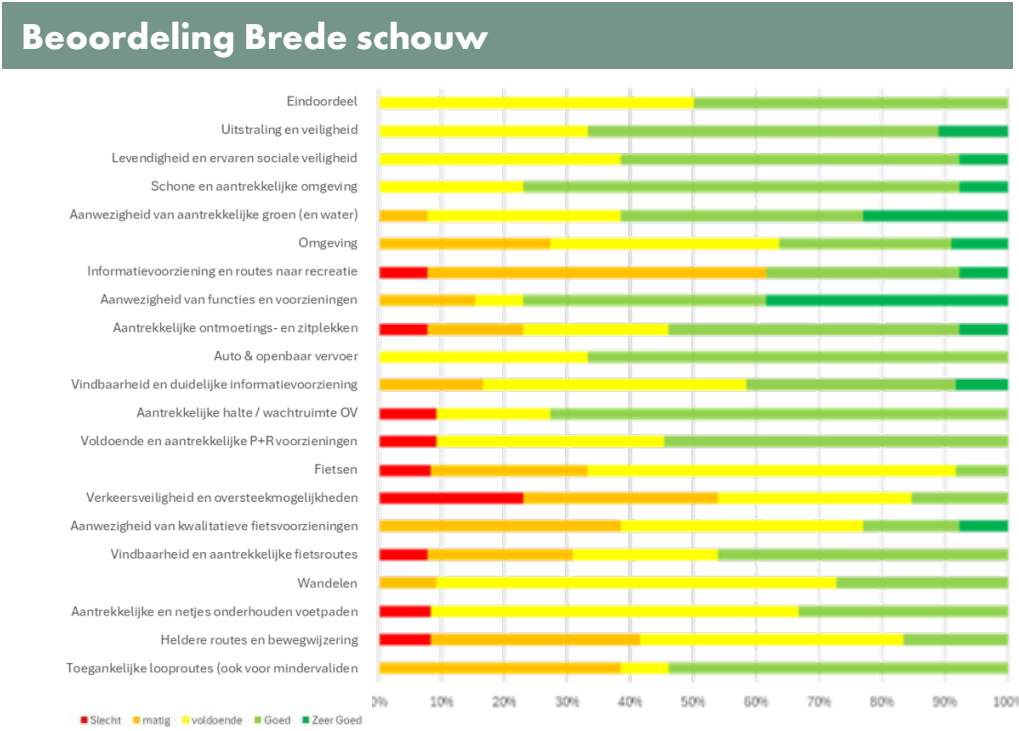
Station Den Dolder profileren we als **Buitenpoort naar de Utrechtse Heuvelrug en bestemmingen als het Nationaal Militair Museum. Het station ligt op een groene, aantrekkelijke locatie met directe verbindingen naar recreatieve bestemmingen. Tegelijkertijd vervult het station een belangrijke rol voor grote werkgevers in de omgeving en voor bewoners die naar Utrecht reizen. Door verbeteringen in routes, verkeersveiligheid en ketenvervoer kan Den Dolder beter worden benut door zowel recreanten als dagelijkse forensen.**

Wat gebeurt er nu al? Rond het station wordt de Buitenpoort-identiteit zichtbaar gemaakt met nieuwe bebording, meubilair en informatie over de Utrechtse Heuvelrug en het Nationaal Militair Museum. In 2026 zijn deelfietsen toegevoegd om zowel recreatieve routes als werkbestemmingen beter te ontsluiten. Hiernaast is er een nieuwe doorfietsroute aangelegd tussen Amersfoort en Utrecht via Den Dolder, Bilthoven en de Soester duinen waardoor Den Dolder beter is verbonden voor de fietser. Hiernaast staan diverse ruimtelijke ontwikkelingen gepland in de stationsomgeving. Onder meer de komst van de Almata politieacademie.

Uitkomsten Brede schouw Station Den Dolder scoort over het algemeen goed door de groene, prettige stationsomgeving. De thema's fietsen en wandelen scoren lager door het ontbreken van veilige oversteekplaatsen en onduidelijke routes. Verkeersveiligheid rond de spoorwegovergang blijft een belangrijk aandachtspunt.

Troef 1: Station Den Dolder als Buitenpoort Utrechtse Heuvelrug en NMM De komende jaren ligt de focus op het versterken van de recreatieve entreefunctie: betere wayfinding, aantrekkelijke wandel- en fietsroutes en een herkenbare uitstraling als toegangspoort van de Utrechtse Heuvelrug en het Nationaal Militair Museum.

Troef 2: Station Den Dolder als halte voor werklocaties in de buurt Den Dolder heeft een duidelijke rol voor forensen. Door veilige routes, betere oversteekbaarheid en optimalisatie van de ketenreis kan het station beter functioneren als dagelijks mobiliteitsknooppunt. Samenwerking met lokale werkgevers is kansrijk om gedragsverandering en dus OV-gebruik nog meer te stimuleren.



KANSRIJKE MAATREGELEN

Korte termijn (<2028)

1. Placemaking: Den Dolder als ‘Buitenpoort’
Toevoegen van informatievoorzieningen, meubilair en bebording passend bij het concept Buitenpoorten met duidelijke routes naar natuurgebieden middels bewegwijzering.

2. Verbeteren (verkeers)veiligheid en oversteekplaatsen
Bevorderen van oversteekplaatsen en verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers in de bredere stationsomgeving op o.a. de Dolderseweg en Paduaweg.

3. OV- en wandelroutes naar grotere werklocaties
Optimaliseren van ov- en wandelroutes richting o.a. Politieacademie en Defensie. Inclusief gezamenlijke afspraken met deze partijen over OV-gebruik en deelmobiliteit.

4. Aansluiting station en doorfietsroute verbeteren
Bestaande doorfietsroutes koppelen aan fietsenstallingen en locatie van deelfietsen.

5. Trein–buscombinatie naar recreatieve bestemmingen
Verkennen van een flexbus of pendeldienst naar o.a. het NMM en andere recreatieve attracties als aanvulling op de ketenreis.

Middellange termijn (<2033)

6. Veiligere spoorwegovergang
Een veilige spoorwegovergang realiseren voor voetgangers/fietsers door de afkoppeling voor autoverkeer. Gezamenlijk verkennen van ingrepen voor bevorderen veiligheid.

7. Verdichten in de stationsomgeving - wonen én werken
Waar mogelijk intensiveren van functies rond het station om de economische en sociale dynamiek te versterken en het aantal OV-gebruikers te vergroten.



3.6. STATIONSKAART BILTHOVEN

BETER BENUTTEN VAN STATION BILTHOVEN

Legenda:

- Samenhang stationsgebied
- Woningbouwontwikkeling
- Recreatieve fietsroute verbeteren
- Recreatieve wandelroute verbeteren
- Verblijfskwaliteit verbeteren
- Groene loper
- Informatievoorziening
- Deelfietsen
- Recreatieve voorzieningen
- Centrum
- Oversteekplaatsen verbeteren
- Busstation vernieuwen
- Werkvoorzieningen toevoegen
- Winkelvoorzieningen toevoegen

Troef 1: Soesterlijn beter benutten als recreatieve poort

Station Bilthoven versterken als Toeristische Overstapplek

Troef 2: Soesterlijn beter benutten als woon-werkverbinding

Spoorzone Bilthoven verder doorontwikkelen als Regiopoort



BETER BENUTTEN VAN..

STATION BILTHOVEN

Station Bilthoven wordt in regionaal verband ontwikkeld als Regiopoort. Voor de spoorzone Bilthoven betekent dit het versterken van multimodaliteit, toevoegen van verblijfskwaliteit en verdere verdichting in en rond de Spoorzone. Er gebeurt dus al veel. Ook het busstation functioneert goed en de overstap tussen trein en bus is snel. Kansen voor het beter benutten van stationsomgeving Bilthoven zitten vooral in de aansluiting op de omgeving, bewegwijzering en het veraangename van voor- en natransport.

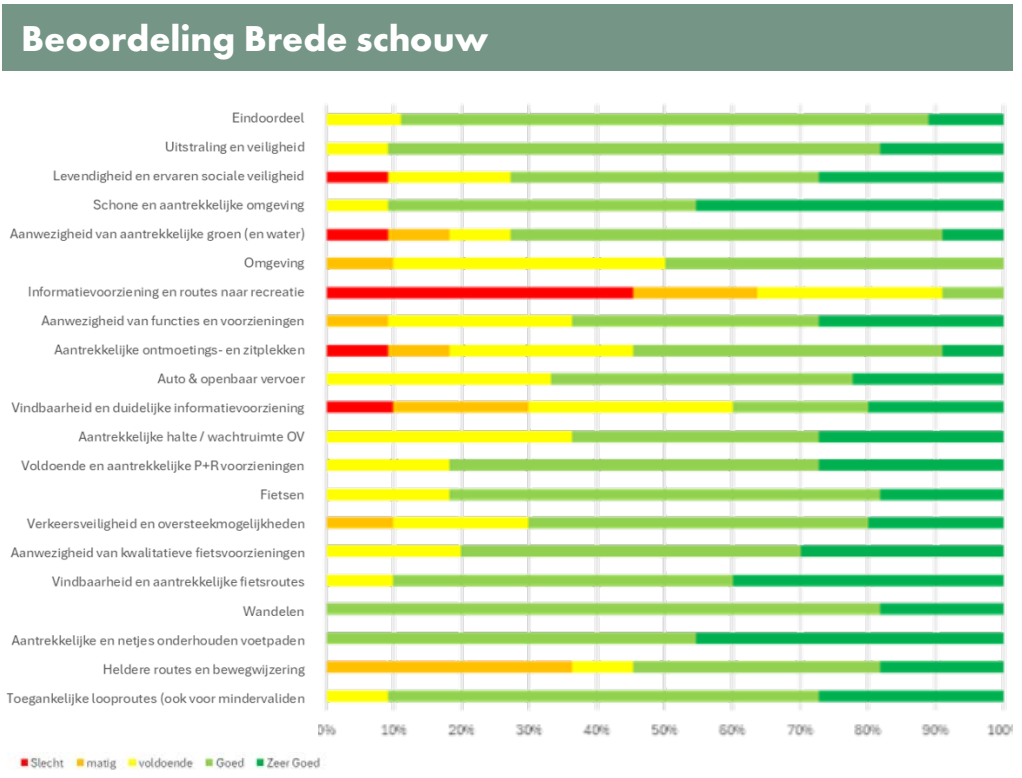


Wat gebeurt er nu al? In en rond Station Bilthoven zijn meerdere ontwikkelingen gaande die het knooppunt verder versterken. In de Spoorzone wordt gewerkt aan nieuwe woningen, werkplekken en voorzieningen, waardoor de stationsomgeving geleidelijk verdicht en meer stedelijke dynamiek krijgt. Daarnaast wordt er gewerkt aan de uitbreiding van het busstation wat bijdraagt aan een betere multimodale overstap tussen trein en bus. Deze lopende projecten vormen een stevig fundament voor een goede bereikbaarheid en verblijfskwaliteit in de stationsomgeving.

Uitkomsten Brede schouw
Station Bilthoven is recent vernieuwd en wordt in de Brede Schouw over het algemeen zeer positief beoordeeld. De stationsomgeving is functioneel, overzichtelijk en prettig ingericht. De belangrijkste opgave ligt bij het verbeteren van bewegwijzering en het creëren van duidelijke routes voor bezoekers en recreanten richting De Leijen, Panbos en de Biltse Duinen.

Troef 1: Station Bilthoven versterken als Toeristische Overstapplek
De komende jaren ligt de focus op het versterken van de recreatieve functie. Met betere wayfinding, aantrekkelijke wandel- en fietsroutes en een herkenbare uitstraling als overstapplek voor dagrecreanten en toeristen.

Troef 2: Spoorzone Bilthoven doorontwikkelen als Regiopoort
Bilthoven heeft een sterke positie als regionaal knooppunt. Door verder te bouwen aan de Spoorzone als ontwikkellocatie en als multimodaal knooppunt zal het station uitgroeien tot een echte poort richting Utrecht. Het station is hiernaast een belangrijk overstappunt richting Utrecht Science Park, Amersfoort en Hilversum/Amersterdam voor reizigers van verderweg. Dit sluit aan bij het Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij. In dit document is meer informatie over de ontwikkeling van Regiopoorten te vinden.



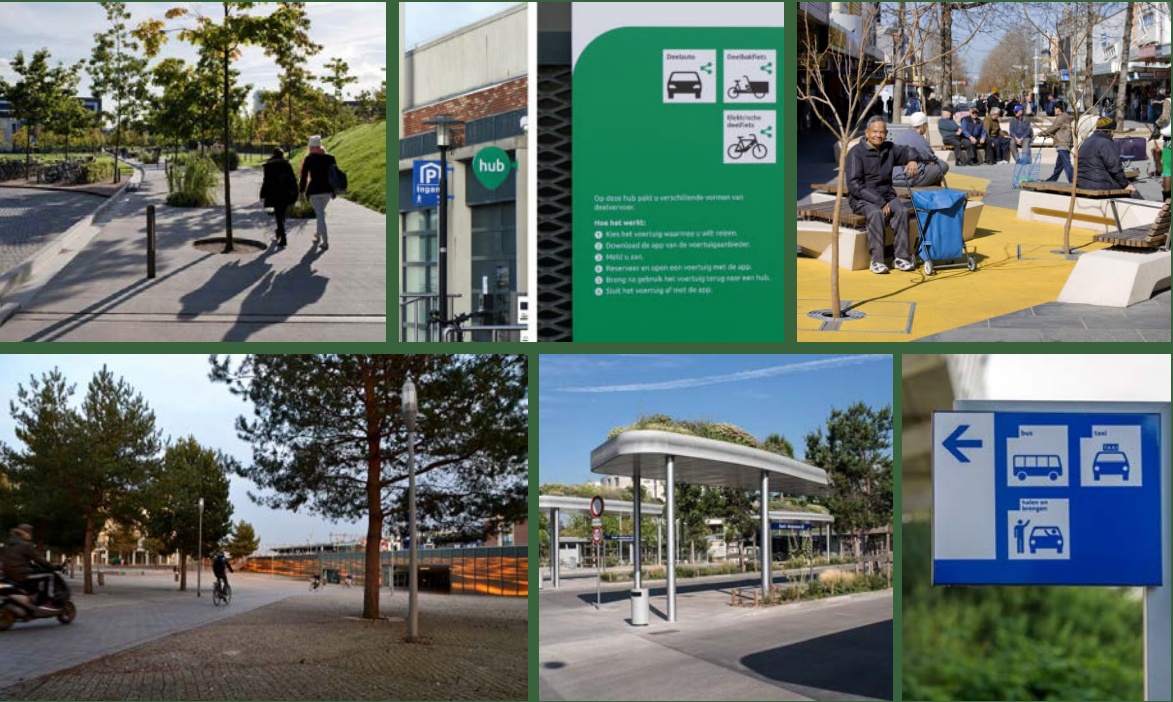
KANSRIJKE MAATREGELEN

Korte termijn (<2028)

- 1. Wayfinding naar het centrum: toevoegen van bebording en informatie**
Verbeteren van de bewegwijzering richting centrum en belangrijke voorzieningen om oriëntatie te versterken.
- 2. Toevoegen van kwalitatieve zit- en verblijfsplekken**
Creëren van extra zitplekken en verblijfsmogelijkheden om comfort en gebruiksvriendelijkheid te vergroten.
- 3. Toevoegen van recreatieve deelfietsen in de openbare ruimte**
Uitbreiden van het aanbod deelfietsen om de ketenreis te ondersteunen en korte ritten van en naar recreatieve bestemmingen te versimpelen.
- 4. Vernieuwing busstation in de Spoorzone**
Vergroten van de capaciteit van het busstation. Koppelen aan hogere verblijfskwaliteit in de directe omgeving. Toevoegen van groen, schaduw en inrichtingselementen.

Middellange termijn (<2033)

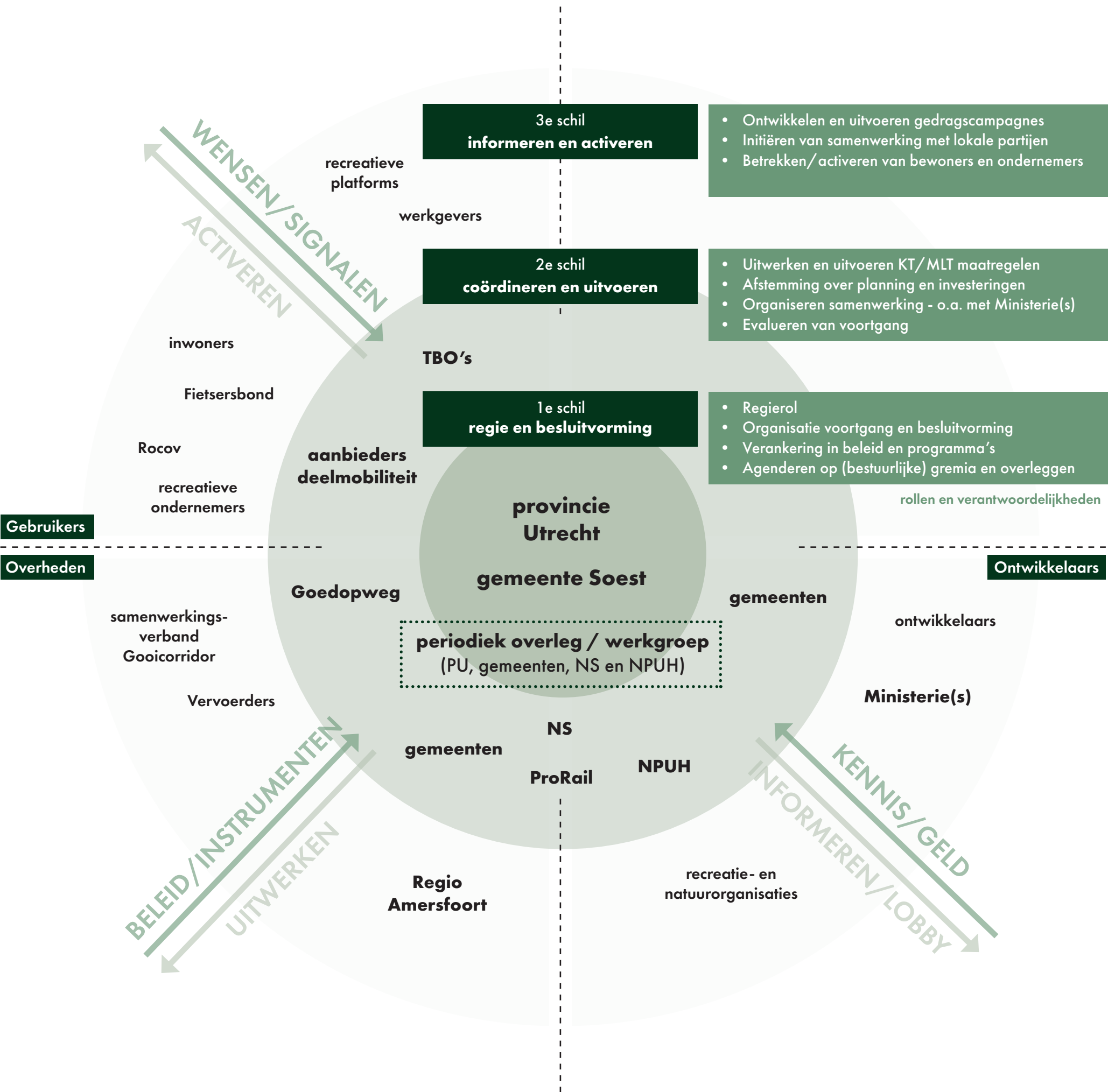
- 5. Ontwikkeling van de Spoorzone Bilthoven als Regiopoort**
Doorgaan met het faciliteren van nieuwe woon- en werkontwikkelingen rondom het station om de regionale functie van de spoorzone te versterken.
- 6. Bevorderen overstap Trein <-> bus**
Verbeteren van de overstap tussen trein en bus van en naar USP met een hogere frequentie tijdens de middagspits en betere aansluiting vertrekkende en arrivinge treinen.



4. AAN DE SLAG!

SAMENWERKING EN ROLLEN

De ontwikkeling van de Soesterlijn vraagt om samenwerking tussen meerdere overheden, vervoerders en diverse gebiedspartijen. De kansen en opgaven raken mobiliteit, ruimtelijke ontwikkeling, recreatie en gedrag en spelen zich af op zowel regionaal als lokaal niveau. Door krachten te bundelen kunnen we op korte termijn al zichtbare resultaten boeken. Tegelijkertijd vraagt dit om het verder formaliseren van de samenwerking met heldere afspraken over rollen, verantwoordelijkheden en besluitvorming. Regelmatige afstemming en bestuurlijke betrokkenheid zijn hierbij essentieel om tempo te houden en samen koersvast uitvoering te geven aan acties en maatregelen. Dit model met drie schillen legt hiervoor het fundament.



SAMENWERKING EN ROLLEN

Rollen en verantwoordelijkheden

De ontwikkelstrategie voor de Soesterlijn geeft richting aan het beter benutten van de spoorverbinding en verhogen van het aantal reizigers op de lijn. De koers is hiermee vastgesteld. De genoemde kansrijke maatregelen zijn niet bedoeld als vaststaand eindbeeld. Het is toont wel waar de grootste inhoudelijke kansen liggen om de lijn beter te benutten. Deze ontwikkelstrategie is hiermee input voor een gezamenlijke uitvoeringsagenda. Hierin worden acties en maatregelen vastgelegd en de financiering ervan verder uitgewerkt.

Dit model voor de regionale samenwerking is erop gericht om zo snel mogelijk naar deze uitvoering te komen en aan de slag te gaan met het realiseren van concrete maatregelen, het bewaken van voortgang en het borgen van samenhang tussen partijen en projecten. Het model bestaat uit drie schillen met hierin een duidelijke verdeling van rollen en verantwoordelijkheden:

1e schil

Regie en besluitvorming

De regieschil richt zich op het sturen en organiseren van voortgang en besluitvorming. De verantwoordelijke partijen zijn provincie en gemeenten. In deze regierol zijn partijen verantwoordelijk voor het formaliseren van de samenwerking, organisatie van besluiten die nodig zijn om maatregelen te realiseren, organisatie van voortgang en afstemming en het bewaken van gemaakte afspraken.

Verantwoordelijke partijen:

- Regionaal: Provincie Utrecht, duoschap met gemeente Soest
- Lokaal: Gemeenten Baarn, De Bilt, Soest en Zeist

Acties

- Vaststellen van strategie, maatregelen en fasering – via intentieverklaring Beter Benutten Soesterlijn.
- Beleggen van de regie-/trekkersrol bij de afdeling Publieke Mobiliteit van de provincie Utrecht (één aanspreekpunt).
- Borging van de voortgang middels een periodiek overleg / werkgroep Soesterlijn (bijvoorbeeld: provincie + gemeenten + NS + NPUH)
- Verankering in provinciaal en gemeentelijk beleid en borging van samenhang met ander beleid en programma's.
- Besluiten over inzet van middelen en capaciteit (via bestaande regionale BO's en/of BO Heuvelrugcorridor).

2e schil

Coördineren en uitvoeren

De coördinatieschil zorgt voor samenhang tussen initiatieven, programma's en schaalniveaus. Hier wordt afgestemd met regionale partners om te zorgen dat de uitvoering van maatregelen aansluit bij bredere regionale opgaven en investeringen. Het gaat om inhoudelijke samenwerking, het bundelen van kennis en het gezamenlijk organiseren van projecten en investeringen. De coördinatie vindt grotendeels plaats binnen bestaande overlegstructuren.

Verantwoordelijke partijen:

- Gemeenten, Provincie, NS, NPUH (via periodiek overleg / Werkgroep Soesterlijn en bestaande gremia).

Betrekken van:

- Regionale samenwerkingspartners: ProRail, Regio Amersfoort, Goedopweg, Vervoerders, aanbieders deelmobiliteit, recreatie- en natuurorganisaties

Acties

- Uitvoering van korte termijn maatregelen.
- Afstemmen over investeringen en planning – gezamenlijke investeringen opnemen in convenant Soesterlijn/Gooinetwerk
- Afstemming over concessies/aanbesteding OV en deelmobiliteit
- Bidbook Soesterlijn - organiseren van samenwerking met ministerie(s).
- Monitoring van voortgang, evalueren en opschalen van succesvolle maatregelen.

3e schil

Informeren en activeren

De derde schil richt zich op het informeren, betrekken en activeren van partners én gebruikers. Hier staat gedragsverandering centraal: inwoners, reizigers en werkgevers worden gestimuleerd om vaker en bewuster voor de trein te kiezen. Deze schil zorgt dat fysieke maatregelen ook daadwerkelijk leiden tot ander reisgedrag. Naast gedragsverandering bij inwoners, reizigers en werkgevers speelt deze schil een belangrijke rol in het betrekken van het Rijk, marktpartijen en andere externe organisaties bij de verdere ontwikkeling van de Soesterlijn.

Deze schil helpt om kansen te verzilveren die buiten de directe invloedssfeer van de regio liggen en om aanvullende middelen en expertise te organiseren voor opschaling en versnelling.

Verantwoordelijke partijen:

- Periodiek overleg / Werkgroep Soesterlijn, NS, individuele gemeenten

Betrekken van:

- Ministerie(s), grote werkgevers (zoals Defensie), onderwijsinstellingen, ontwikkelende partijen en (grond)eigenaren, mobiliteitsmakelaars/-aanbieders, communicatiepartners en maatschappelijke organisaties

Acties:

- Ontwikkelen en uitvoeren van gedragscampagnes.
- Informeren en betrekken van ontwikkelende partijen bij stationsomgevingen.
- Initiëren van publiek-private samenwerkingen zoals werkgeversaanpakken (aansluiten bij Goedopweg).
- Betrekken van bewoners, reizigers en werkgevers.

Vervolg: gezamenlijk uitvoeringsprogramma

De eerste stap is het formaliseren en organiseren van de samenwerking. Dit begint met het gezamenlijk onderschrijven van deze ontwikkelstrategie Beter Benutten Soesterlijn. Hiermee leggen de betrokken partijen hun gezamenlijke ambitie en commitment vast. Aansluitend wordt gewerkt aan een gezamenlijke uitvoeringsagenda waarin concrete afspraken worden gemaakt over acties, inzet van middelen en beschikbare capaciteit. Deze uitvoeringsagenda vormt het praktische fundament voor de uitvoering en maakt inzichtelijk wie waarvoor aan zet is en op welk moment. Zo wordt de ontwikkelstrategie vertaald naar een werkbaar en gedragen aanpak voor het beter benutten van de Soesterlijn.

Aan de slag!

COLOFON

Deze ontwikkelstrategie voor de Soesterlijn is een gezamenlijk product van de gemeenten Baarn, De Bilt, Soest, Utrecht en Zeist, provincie Utrecht, ProRail en NS. In werkateliers en 'Brede Schouwen' zijn deze partijen intensief betrokken geweest bij het opstellen van de strategie. Ook zijn diverse praktijkexperts en partners uit het gebied aangesloten zoals het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug en de Fietzersbond. De strategie en maatregelen schetsen onze gezamenlijke koers voor het Beter benutten van de Soesterlijn en omgeving.

Kernteam Beter Benutten Soesterlijn:

Elof Nieuwenhuis
Klaas Jelle Veenstra
Tessa Beckman
Mark van Baaren (tot dec 2025)
Mathijs Pronk (tot jun 2025)
Eduard Lachi (tot jun 2025)

provincie Utrecht
gemeente Soest
Regio Amersfoort
Regio Amersfoort
gemeente De Bilt
gemeente Baarn

Uitvoering en begeleiding op proces en inhoud:

UUM | Unlimited Urban Management - www.uum.nl

Edwin van Uum
Mathijs Dielissen
Ramona Danser

procesmanager, senior planoloog
planoloog, ontwerper
stedenbouwkundig ontwerper

Amsterdam
mei 2026

