



**MO
OA**

**MIRT-ONDERZOEK
OOSTKANT AMSTERDAM**

**EINDRAPPORT
RESULTATEN VAN HET
MIRT-ONDERZOEK**



documenttitel:

RESULTATEN VAN HET MIRT-ONDERZOEK EINDRAPPORT

Status:
Eindrapport

Datum:
06 December 2017

Contactpersoon
drs. L.R.L. de Vries
T 070-4567207
M +31(0)6-53753998
Luc.de.Vries@minienm.nl

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
DG Bereikbaarheid
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag



EINDRAPPORT

Resultaten van het
MIRT-onderzoek

Vernieuwende
Inzichten



FASE AFSPRAKEN

Toelichting
Adaptief Ontwikkelperspectief



FASE OPLOSSINGSRICHTINGEN

Eindrapportage
Fase Oplossingsrichtingen

Achtergrondrapport
Toelichting Oplossingsrichtingen

Achtergrondrapport
Toelichting Effecten

Achtergrondrapport
Maatregelenboek



ANALYSEFASE

Eindrapportage
Analysefase

Achtergrondrapport
Analyse Bereikbaarheid

Achtergrondrapport
Analyse Economie

Achtergrondrapport
Analyse Landschap, natuur & water

INHOUD

Dit is het Eindrapport van het MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam. In dit documenten is de kern van de verschillende eindproducten van de Analysefase, de fase Oplossingsrichtingen en de fase Afspraken samengevat. Hierna wordt achtereenvolgens ingegaan op:

GEZAMENLIJKE AANPAK VOOR GEDEELDE OPGAVEN	6
INHOUDELIJKE RESULTATEN	10
1 VIER URGENTE OPGAVEN IN HET GEBIED	11
2 AMBITIES EN RANDVOORWAARDEN VOOR MOGELIJKE OPLOSSINGEN	20
3 VOORSTEL VOOR EEN ADAPTIEF ONTWIKKELPERSPECTIEF	28
4 PROGRAMMA VOOR DE KORTE TERMIJN	38
5 AGENDA VOOR DE MIDDELLANGE TERMIJN	46
6 OPTIES VOOR DE LANGE TERMIJN	54
7 ALTERNATIEVEN?	68
8 CONCLUSIES	76
VERVOLG	84

GEZAMENLIJKE AANPAK VOOR GEDEELDE OPGAVEN



Aanleiding voor het MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam is de verwachte toekomstige problematiek in de doorstroming op de A1 ten oosten van Amsterdam. Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA 2013) blijkt dat na 2020 een bereikbaarheidsknelpunt optreedt op de A1 tussen de knooppunten Muiderberg en Eemnes. Dit beeld is bevestigd met de NMCA 2017.

Het MIRT-onderzoek is eind 2014 gestart met het oog op het duiden van ontwikkelingen en opgaven richting de toekomst, ten behoeve van het uitwerken van mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheid van het gebied aan de oostkant van Amsterdam op de lange termijn. De uitkomst van het MIRT-onderzoek kan leiden tot afspraken tussen het rijk en de regionale overheidspartners over een eventueel vervolg, met het oog op de bereikbaarheid van het gebied in

2040. Een gezamenlijk uitgewerkt adaptief ontwikkelperspectief vormt hiervoor de basis.

In het najaar van 2014 is het MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam van start gegaan met de kwartiermakerfase. Bestuurders van Rijk en regio hebben in het Bestuurlijk Overleg MIRT afgesproken om dit MIRT-onderzoek aan te pakken volgens de nieuwe brede aanpak van bereikbaarheidsopgaven. Hierbij wordt de bereikbaarheidsopgave bekeken in samenhang met andere ruimtelijke en economische opgaven in het gebied en wordt in het onderzoek samengewerkt door overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. Deze afspraken zijn gedeeld met de Tweede Kamer. De vernieuwende inzichten die in het MIRT-onderzoek zijn opgedaan zijn vastgelegd in het boekje “Vernieuwende inzichten vanuit het MIRT-Onderzoek”

Met een bestuurlijke conferentie op 17 september 2015 is de start gemarkeerd van de analysefase van het MIRT-onderzoek. Samen met betrokken partijen in het gebied is onderzocht hoe de doorstroming van het verkeer aan de oostkant van Amsterdam zich in de toekomst ontwikkelt, in samenhang met ontwikkelingen en opgaven op het gebied van de economie en landschap, natuur en water. Overheid, bedrijfsleven, kennisinstellingen én maatschappelijke organisaties hebben bijgedragen aan de analyse en het uitwerken van mogelijke oplossingsrichtingen. Daarnaast zijn jongeren uit het gebied betrokken en zijn

via een adviesgroep en een klankbordgroep deskundigen geraadpleegd.

Op basis van de opgedane inzichten en een vergelijking van mogelijke oplossingsrichtingen, hebben de bij het MIRT-onderzoek betrokken partijen - op basis van een gezamenlijk voorstel van de regionale overheidspartijen - een integraal en samenhangend pakket van maatregelen uitgewerkt als gezamenlijk vertrekpunt voor het vervolg; het zogenaamde adaptief ontwikkelperspectief. Hiermee wordt een antwoord geboden op de in de Analysefase geïdentificeerde bereikbaarheidsopgaven en de opgaven op het gebied van de economie en landschap, natuur en water.





INHOUDELIJKE RESULTATEN

1 | VIER URGENTE OPGAVEN IN HET GEBIED

Uit de analyse blijkt dat de bereikbaarheidsopgave op de A1 niet op zichzelf staat. Geconstateerd is dat deze samenhangt met enkele andere opgaven in het gebied. Het betreft opgaven die mede bepalend zijn voor het functioneren van het mobiliteitssysteem aan de oostkant van Amsterdam én opgaven die worden beïnvloed door dit mobiliteitssysteem. Hieruit volgen vier centrale conclusies:

1. De bereikbaarheidsopgave reikt verder dan alleen het knelpunt op de A1 tussen de knooppunten Muiderberg en Eemnes.
2. Een toenemende ruimtelijke spreiding van wonen en werken leidt tot een toenemende druk op het gehele mobiliteitssysteem met negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van woon- en werklocaties.
3. Er is sprake van een onderbenut potentieel in Almere en Gooi en Vechtstreek waardoor de economie en werkgelegenheid in die regio's geringer presteren dan mogelijk zou zijn.
4. De kwaliteit en de potentie van het landschap worden bedreigd door een toenemende druk op de ruimte en er is sprake van een onderbenut potentieel van het landschap voor versterking van de kwaliteit van de leefomgeving en het vestigingsklimaat in het gebied aan de oostkant van Amsterdam.

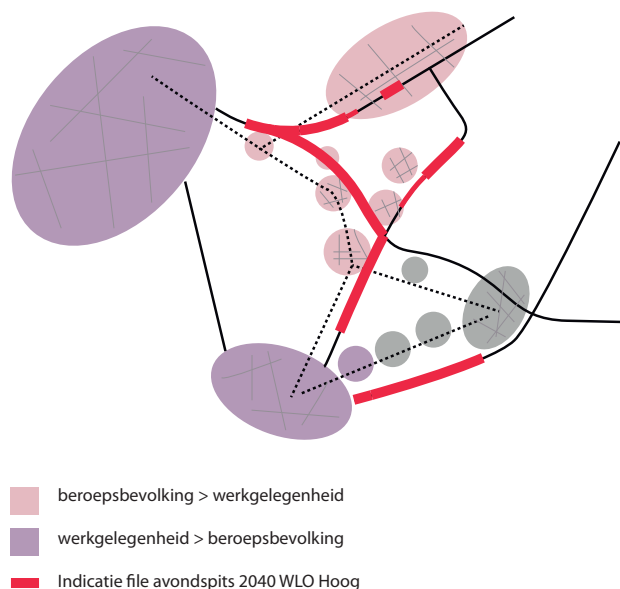
De vier conclusies zijn hierna toegelicht.

1. De bereikbaarheidsopgave reikt verder dan alleen het knelpunt op de A1 tussen de knooppunten Muiderberg en Eemnes.

Tussen 2010 en 2030 wordt aan grote delen van het hoofdwegenet aan de oostkant van Amsterdam capaciteit toegevoegd. Ondanks alle capaciteitsuitbreidingen blijven er problemen bestaan in de doorstroming van delen van de A1, A27 en A28, vooral in de avondspits. Extra uitbreiding van de capaciteit van de A1 tussen Muiderberg en Eemnes vermindert de doorstromingsproblemen op dit deel van het traject, maar de andere knelpunten in het hoofdwegenet blijven dan bestaan. Ook het traject van de A1 tussen de knooppunten Muiderberg en Diemen vormt, ondanks de capaciteitsuitbreidingen op dit traject, in 2030 en 2040 een knelpunt. Door het toevoegen van capaciteit tussen de knooppunten Eemnes en Muiderberg verschuiven de problemen en neemt het knelpunt op de A1 richting Diemen toe.

De bereikbaarheidsopgave heeft niet alleen betrekking op het functioneren van het hoofdwegenet, maar op het functioneren van het gehele mobiliteitssysteem in en rondom het gebied ten oosten van Amsterdam, inclusief de verplaatsingen via andere modaliteiten waaronder OV en fiets. Zo worden op het gebied van OV - dat ongeveer 30% van de verplaatsingen in het gebied faciliteert - problemen geconstateerd. In het treinverkeer aan de oostkant van Amsterdam worden zowel in de ochtend- als in de avondspits meerdere trajecten zwaar belast en treden er problemen op ten aanzien van het reiscomfort. Daarnaast blijkt op sommige trajecten het aantal benodigde overstappen groot te zijn, wat er aan bijdraagt dat de trein op die trajecten niet concurrerend is met de auto. Verwacht wordt dat de druk op het OV-systeem richting 2030-2040 met 25% tot 30% toeneemt. Tussen Almere- Amsterdam en Utrecht- Amsterdam

▼ Figuur 1.1 | De aanleiding; bereikbaarheidsknelpunt op de A1 ná 2020.



wordt dit ondervangen door extra capaciteit op het spoor. Verder blijkt het vervoer per bus niet concurrerend te zijn met de auto, doordat de kwaliteit van het regionale netwerk voor busvervoer onvoldoende is. Op dit moment zijn er geen knelpunten voorzien in de capaciteit van het regionale busvervoer.

2. Een toenemende ruimtelijke spreiding van wonen en werken leidt tot een toenemende druk op het gehele mobiliteitssysteem met negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van woon- en werklocaties.

De grootstedelijke agglomeraties Amsterdam en Utrecht vormen in het gebied Oostkant Amsterdam de grote banenmotors, terwijl de potentiële beroepsbevolking ook elders sterk groeit. Dit heeft drie gevolgen:

- De werkgelegenheid en de beroepsbevolking groeien ruimtelijk gezien verder uit elkaar, waardoor mensen verder moeten reizen naar hun werk en waardoor de economische vitaliteit in delen van het gebied aan de oostkant van Amsterdam terugloopt.
- Door de toenemende druk op de woningmarkt wordt de laag en middelbaar opgeleide beroepsbevolking uit de grootstedelijke agglomeraties gedrukt, terwijl voor een aantal belangrijke economische sectoren dit deel van de beroepsbevolking wel nodig blijft. De laag en middelbaar

opgeleide beroepsbevolking laat gemiddeld een kleinere pendelafstand zien dan de hoog opgeleide beroepsbevolking en heeft door hogere woningprijzen en veranderend woonbeleid minder keuze uit bestaand en nieuw voorzien woningaanbod in het gebied.

- Door de achterblijvende ontwikkeling van de werkgelegenheid in de regio's Almere en Gooi en Vechtstreek, moeten steeds meer inwoners verder reizen om bij hun baan te komen. Het werkgelegenheidstekort in Almere leidt tot een toenemende uitgaande pendel via Gooi en Vechtstreek naar Amsterdam en Utrecht. De structurele krimp van de werkgelegenheid in Gooi en Vechtstreek leidt tot een toenemende uitgaande pendel naar Amsterdam en Utrecht. Hierdoor neemt de druk op het mobiliteits-systeem toe.

Een uitsluitend knelpuntgedreven aanpak van de bereikbaarheidsproblematiek lost de problemen in het complexe mobiliteitssysteem niet op, vanwege de sterke samenhang tussen de spreiding van wonen en werken en de vele kris kras relaties in het gehele gebied.

3. Er is sprake van een onderbenut potentieel in Almere en Gooi en vechtstreek waardoor de economie en werkgelegenheid in die regio's geringer presteren dan mogelijk zou zijn.

In Almere en Gooi en Vechtstreek bestaan knelpunten ten aanzien van de economische structuur, weerbaarheid bij conjunctuuromslag én het ontwikkelingspotentieel van de economie

en werkgelegenheid. In Almere blijft de werkgelegenheid als gevolg van de sectorstructuur achter bij de groei van de beroepsbevolking. In Gooi en Vechtstreek wordt een structurele krimp van de werkgelegenheid verwacht. Indien deze regio even goed zou presteren als andere regio's met een vergelijkbare sectorstructuur, dan zou in 2040 een aanvullend economisch potentieel kunnen worden gerealiseerd met een omvang van 3,0 - 3,9 miljard euro bruto regionaal product en 26.900 - 29.500 fte werkgelegenheid, afhankelijk van het WLO Scenario Laag of Hoog.

De bijdrage die de deelregio's Gooi en Vechtstreek en Almere - op basis van hun economische potentieel - kunnen leveren aan de welvaart en de concurrentiekracht van de Noordvleugel kan groter zijn dan deze nu is. Dit komt onder andere door de beperkte kwaliteit van de bereikbaarheid van werklocaties op lokaal niveau, onvoldoende bereikbaarheid van talent en een ontoereikende kwaliteit van voorzieningen.

Naast de afzonderlijke bijdragen die de verschillende deelregio's leveren, wordt de agglomeratiekracht bepaald door de balans tussen agglomeratie voordelen en -nadelen. Momenteel doen zich bij ontluikend economisch herstel in toenemende mate agglomeratie nadelen voor in onder meer het gebied in en rond de agglomeratie Amsterdam. Voorbeelden van deze agglomeratie nadelen zijn een toenemende congestie, een toenemende ongelijkheid in kansen op onderwijs en betaalbare huisvesting, alsmede ruimtelijke concurrentie tussen functies die de agglomeratievoordelen bedreigen. Zowel de toenemende agglomeratie nadelen als ook de bijdrage die de afzonderlijke deelregio's leveren

Figuur 1.2 | Overzicht toekomstige ontwikkeling in werkgelegenheid i.r.t. verwachte bevolkingsontwikkeling per regio.
rood = achteruitgang, oranje = stabiel, groen = groei



zijn van belang voor een evenwichtige ontwikkeling van de Noordvleugel van de Randstad.

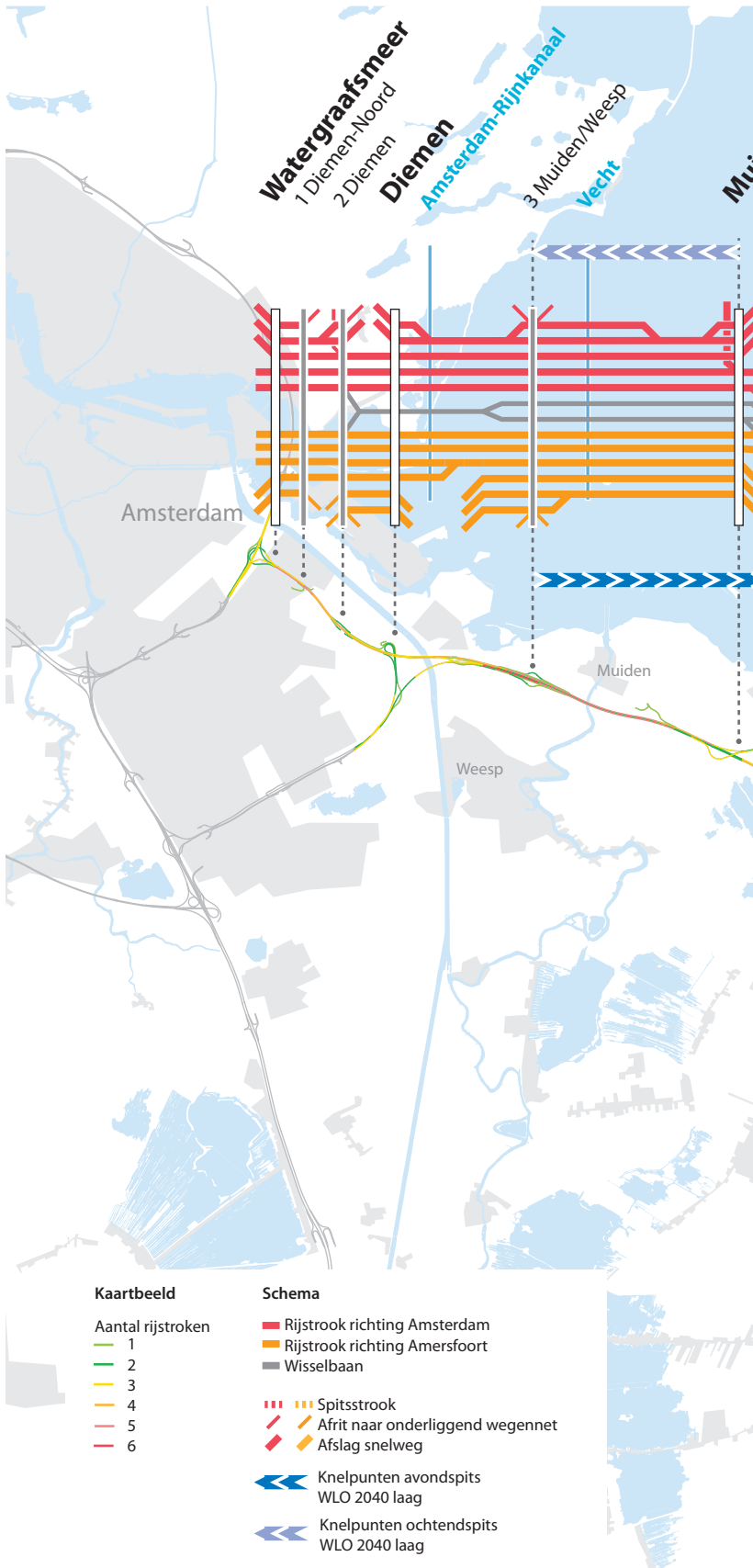
4. De kwaliteit en de potentie van het landschap worden bedreigd door een toenemende druk op de ruimte en er is sprake van een onderbenut potentieel van het landschap voor versterking van de kwaliteit van de leefomgeving en het vestigingsklimaat in het gebied aan de oostkant van Amsterdam.

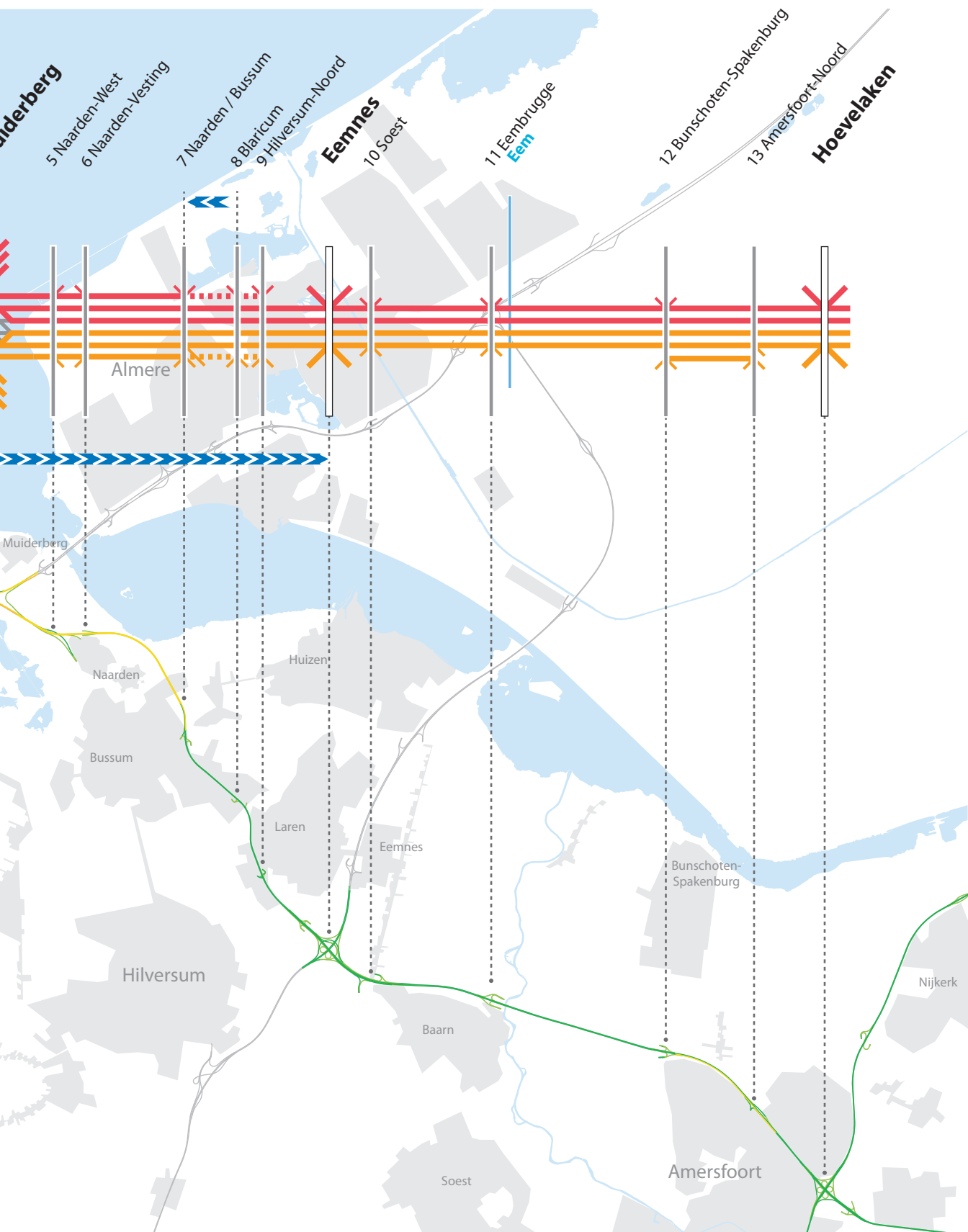
Het gebied aan de oostkant van Amsterdam kent een grote verscheidenheid aan landschapstypen die kansen biedt voor de leefomgeving en het vestigingsklimaat. Deze potentie is tweeledig. Ten eerste heeft het landschap op zichzelf staande kwaliteiten die behouden dienen te blijven (landschap als natuurlijk kapitaal). Ten tweede fungeert het landschap als drager voor cultuur, recreatie, toerisme en de economie (landschap als sociaal-economisch kapitaal). De onderscheidende kwaliteiten van de landschappen in het gebied aan de oostkant van Amsterdam worden bedreigd door een toenemende druk op de ruimte en door infrastructurele doorsnijdingen. Dit komt mede doordat de dynamiek en intensiteit van het medegebruik van het landschap niet overal is afgestemd op de draagkracht van het landschap. Ontwikkelingen in het mobiliteitssysteem zijn daarom van

invloed op de kwaliteit van het landschap. Doordat de kwaliteit van het landschap onder druk staat, staat tevens de potentie van het landschap als drager voor cultuur, recreatie, toerisme en de economie onder druk. De druk op het landschap is daarom mede van invloed op het vestigingsklimaat voor bewoners én bedrijven. Verder zijn de landschappen op verschillende plekken onvoldoende ontsloten voor het geambieerde recreatief en economisch medegebruik; de bereikbaarheid, toegankelijkheid en beleefbaarheid van het landschap en de cultuurhistorische waardevolle elementen zijn niet optimaal.

RIJBANEN A1

Deze kaart laat zien uit hoeveel rijbanen de A1 tussen op verschillende trajecten bestaat. Vooral tussen de afslag Muiden/Weesp en het knooppunt Muiderberg is de A1 al flink verbreed. In het schema is ook te zien waar voor 2040, in het scenario WLO laag, nog knelpunten te verwachten zijn in de ochtend en avondspits.





2 | AMBITIES EN RANDVOORWAARDEN VOOR MOGELIJKE OPLOSSINGEN

Op basis van de inzichten die in de Analysefase zijn opgedaan over de urgente opgaven in het gebied, zijn in de fase Oplossingsrichtingen mogelijke oplossingsrichtingen onderzocht. De oplossingen zijn in nauwe samenwerking met overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties uit het gebied in beeld gebracht. Ook hebben jongeren uit het gebied bijgedragen aan het onderzoek naar mogelijke oplossingen, om een antwoord te bieden op de geconstateerde opgaven. De bij het MIRT-onderzoek betrokken overheden hebben met elkaar afgesproken dat de oplossingen moeten passen bij de ambities die zij hebben voor de toekomst van het gebied, aan moeten sluiten op bestuurlijke afspraken die de overheden eerder met elkaar hebben gemaakt én zoveel mogelijk moeten voortbouwen op bestaande initiatieven in het gebied. Ook hebben de overheden een aantal randvoorwaarden afgesproken voor de manier waarop oplossingsrichtingen moeten worden uitgewerkt.

AMBITIES VOOR DE TOEKOMSTIGE ONTWIKKELING VAN HET GEBIED

Het MIRT-onderzoek heeft bevestigd dat Almere en de regio Gooi en Vechtstreek - en in mindere mate de regio Amersfoort - deel uitmaken van het daily urban system van de Metropoolregio Amsterdam. Maar ook de oriëntatie op Utrecht is belangrijk voor het gebied en Amersfoort kent bovendien een zelfstandig functionerend daily urban system en heeft tevens een oriëntatie op Utrecht en in mindere mate op Amsterdam. De bij het MIRT-onderzoek betrokken overheden wensen dat de mobiliteitssystemen in dit gebied - met goede multimodale verbindingen binnen

de regio én met Amsterdam en Utrecht - in de toekomst goed blijven functioneren. Bovendien dient het samenhangende mobiliteitssysteem doorgaande verplaatsingen over langere afstanden in de toekomst te blijven accommoderen; voor het rijk is vooral de doorstroming op de wegen en het spoor rondom Amsterdam en Utrecht van belang, vanwege het belang van deze stedelijke regio's voor Nederland als geheel.

De regionale overheden wensen het huidige karakter van het gebied aan de oostkant van Amsterdam te behouden; Gooi en Vechtstreek dient een hoogwaardige woonomgeving te blijven, mét behoud van de kwaliteit van het landschap. Voor de economie wensen de overheden zoveel mogelijk kansen te benutten om de economie - die in Gooi en Vechtstreek en Almere onder druk staat - te stimuleren. Een goede multimodale bereikbaarheid draagt hier aan bij.

Hiernaast is een inventarisatie opgenomen van ambities die vaker terugkomen in de beleidsplannen van de overheden in dit gebied en mede richting geven aan de toekomstige ontwikkeling van het gebied aan de oostkant van Amsterdam.

BESTAANDE BESTUURLIJKE AFSPRAKEN EN LOPENDE INITIATIEVEN

Oplossingen moeten aansluiten op bestaande bestuurlijke afspraken én zoveel mogelijk voortbouwen op lopende initiatieven in het gebied. Op pagina 22 is een (niet uitputtend) overzicht opgenomen van afspraken en initiatieven (het betreft zowel vaststaand beleid als beleid in ontwikkeling).

Bereikbaar:

Inzetten op een goede multimodale bereikbaarheid, benutten en versterken van de samenhang van het mobiliteitssysteem, verbeteren kwaliteit OV, het ontwikkelen van OV knooppunten, het voorkomen van sluipverkeer en het stimuleren van het gebruik van de fiets.

Wonen:

Het zorgen voor voldoende en diverse woonmilieus voor diverse doelgroepen (jongeren en ouderen), waarbij kwaliteit boven kwantiteit gaat in dit gebied.

Werken:

Behouden en versterken werkgelegenheid, herstructurering en transformatie van kantoren en bedrijventerreinen, intensivering landbouw, inzetten op zorg, recreatie en creatieve industrie.

Voorzieningen:

Zorgen voor levendige centra van dorpen en steden, op peil houden van het voorzieningenniveau.

Landschap en natuur:

Het behouden en versterken van de landschappelijke kwaliteiten en natuur, de diversiteit van het gebied en de overgangsgebieden tussen de hoofdstructuren.

Recreatie / toerisme:

Het versterken van recreatie en natuurbeleving, waterrecreatie en verbindingen tussen stad en land.

Cultuurhistorie:

Het behouden, versterken en zichtbaar maken van de cultuurhistorie.

Klimaat:

Klimaatneutraal, klimaatbestendig, energieneutraal.

RANDVOORWAARDEN

Op basis van de conclusies van de analysefase - die het vertrekpunt vormen voor de oplossingsrichtingen - hebben de bij het MIRT-onderzoek betrokken overheidspartners de volgende randvoorwaarden meegegeven voor het uitwerken van oplossingsrichtingen:

DOEL VAN OPLOSSINGEN:

Oplossingsrichtingen dienen in eerste plaats bij te dragen aan een goede doorstroming van het hoofdwegennet aan de oostkant van Amsterdam, met in het bijzonder de A1 tussen de knooppunten Muiderberg en Eemnes.

BESTAANDE BESTUURLIJKE AFSPRAKEN EN LOPENDE INITIATIEVEN

- Lange termijn afspraken RRAAM (Ministerie van IenM en de provincies).
- OV SAAL (Ministerie van IenM)
- Toekomstbeeld OV 2040 (Ministerie van IenM en de provincies).
- Lange Termijn Verkenning Wegen (Ministerie van IenM).
- Ruimtelijk-economische ontwikkelstrategie (REOS) (Ministerie van IenM, provincies en grote gemeenten).
- Gebiedsagenda Noord-Holland, Flevoland en Utrecht (rijk en regio met provincies en gemeenten).
- Ruimtelijk-economische actieagenda Metropoolregio Amsterdam (MRA).
- Actieplan Metropolitain Landschap (MRA).
- MIRT-onderzoek Noordwest kant Amsterdam (Ministerie van IenM, de provincies en regio).
- MIRT-onderzoek sporendriehoek (provincie Utrecht en Ministerie van IenM).
- MIRT-onderzoek Utrecht Science Park (Provincie Utrecht).
- Studie Gooi corridor spoor (Ministerie van IenM).
- Concept Regionale Ruimtelijke Visie Regio Amersfoort (regio Amersfoort).
- Programma Gooi en Vechtstreek 2016 – 2020 (provincie Noord Holland en Gooi en Vechtstreek).
- Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen (provincie Noord Holland).
- Gebiedsverkenning Utrecht Oost (Provincie Utrecht).
- Realisatieplan Fiets Utrecht (provincie Utrecht).

Aansluitend op de bredere conclusies van het MIRT-onderzoek, worden de oplossingen voor de doorstroming van het hoofdwegenet tevens beoordeeld op hun bijdrage aan

- 1) het functioneren van het multimodale mobiliteitssysteem,
- 2) de gebiedsopgaven ten aanzien van de economie en
- 3) de gebiedsopgaven ten aanzien van landschap, natuur en water.

SCOPE VAN OPLOSSINGEN:

Bij de uitwerking van oplossingsrichtingen dient gebruik te worden gemaakt van de mobiliteitsladder ('Zevensprong van Verdaas'). Hierbij zijn drie type maatregelen bezien:

- Maatregelen die de herkomst van vervoersbewegingen beïnvloeden, inclusief ruimtelijke en economische maatregelen voor zover deze beïnvloedbaar zijn.
- Maatregelen die betrekking

hebben op het beheersen van de vervoersbewegingen, inclusief het gedrag van reizigers, de inzet van andere vervoersmodaliteiten en innovaties in het mobiliteitssysteem met slim gebruik van infrastructuur.

- Maatregelen die de capaciteit van het wegennet vergroten.

MEEKOPPELEN KANSEN ECONOMIE EN LANDSCHAP:

De brede blik in het MIRT-onderzoek biedt de mogelijkheid om - naast de bereikbaarheid - ook andere opgaven voor het gebied mee te koppelen. Daarom worden ook kansen bezien die (door synergie) bijdragen aan het benutten van de potenties van de economie en het landschap.

AANDACHT VOOR JONGERENTHEMA'S:

Als onderdeel van de analysefase is onderzoek gedaan door jongeren uit het gebied. Dit jongerenonderzoek

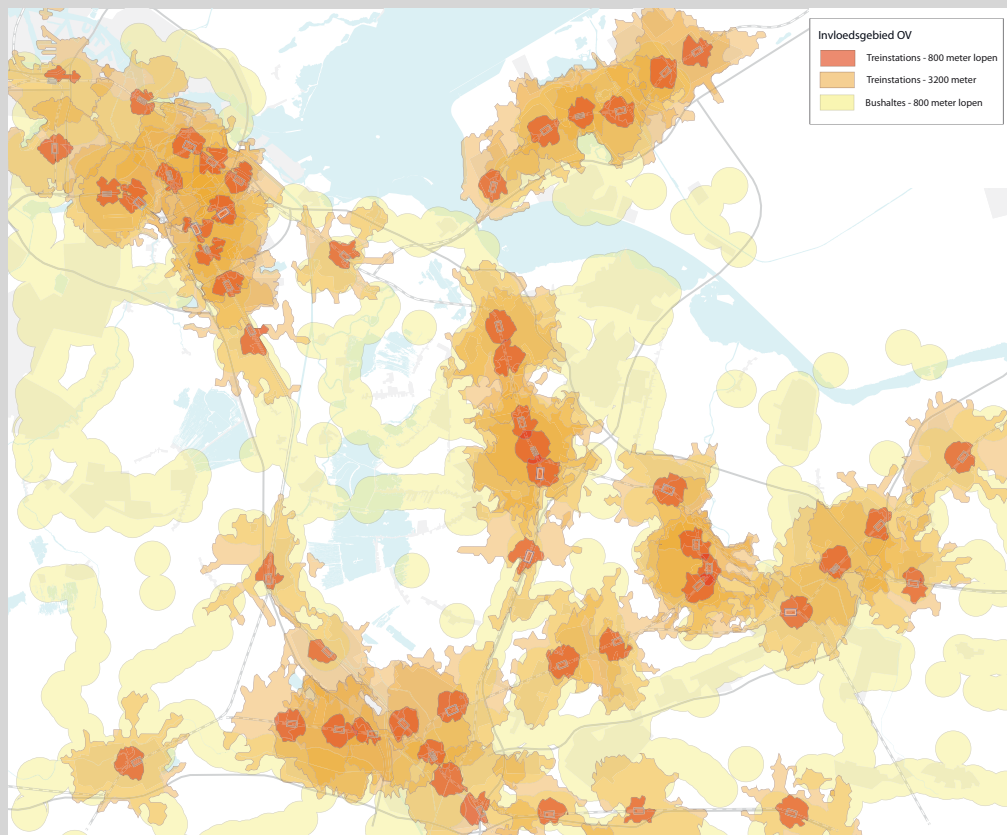
heeft geleid tot vier thema's die jongeren belangrijk achten voor de toekomst van het gebied. Het betreft: circulaire economie, sociale behoeften, werkgelegenheid en onderwijs. Deze thema's worden gezien vanuit meekoppelkansen en zijn meegenomen in de beoordeling van de oplossingsrichtingen.

AFWEGING VAN OPLOSSINGEN:

Voor vergelijking van mogelijke oplossingsrichtingen, is een

afwegingskader vastgesteld. Dit afwegingskader bevat criteria voor de beoordeling van:

- de effectiviteit van oplossingen (t.b.v. bijdrage aan gebiedsopgaven)
- de efficiëntie van oplossingen (kosten)
- de uitvoerbaarheid van oplossingen
- de toekomstbestendigheid van oplossingen



INVLOEDSGEBIED OV

Deze kaart laat het invloedsgebied van het OV-systeem voor de regio zien. Het invloedsgebied is dat gebied wat vanaf de ov-haltes goed bereikbaar is. Voor de treinstations is weergegeven welk gebied binnen 800 meter lopen, en binnen ca 3200 meter fietsen te bereiken is. Dit is weergegeven door middel van isochronen, deze geven aan welk gebied rekening houdend met de beschikbare wandel- en looproutes binnen 800 en 3200 meter kan worden bereikt. Voor de bushaltes binnen het gebied is door middel van cirkels met een straal van 800 meter een indicatie van het invloedsgebied weergegeven.

DE DRIE KNOPPEN IN HET MOBILITEITSSYSTEEM

Om de doorstroming op het hoofdwegennet aan de oostkant van Amsterdam op langere termijn te garanderen, zijn ingrijpende maatregelen nodig. Hierbij is er zicht op grofweg drie type oplossingen die - in lijn met de mobiliteitsladder ('ladder van Verdaas') - op drie niveaus ingrijpen op de mobiliteit. Ieder type oplossing draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid, echter ieder type oplossing geeft een andere richting aan de toekomstige ontwikkeling van het gebied. Het betreft achtereenvolgens:

1. Verminderen van de mobiliteitsbehoefte,

vooral door inzetten op Ruimte & Economie. Hierbij wordt (bij)gestuurd op de toekomstige ontwikkeling van woningbouw en werkgelegenheid in het gebied, waardoor de herkomst of bestemming van vervoersbewegingen wordt beïnvloed. Dit draagt bij aan de doorstroming op het hoofdwegennet.

2. Verschuiven van de mobiliteitsbehoefte,

vooral door inzetten op Openbaar Vervoer. Hierbij wordt het gedrag van reizigers beïnvloed om te kiezen voor andere modaliteiten van vervoer. Vooral door een toename in het gebruik van OV, kan de doorstroming op het hoofdwegennet verbeteren.

3. Accommoderen van de mobiliteitsbehoefte,

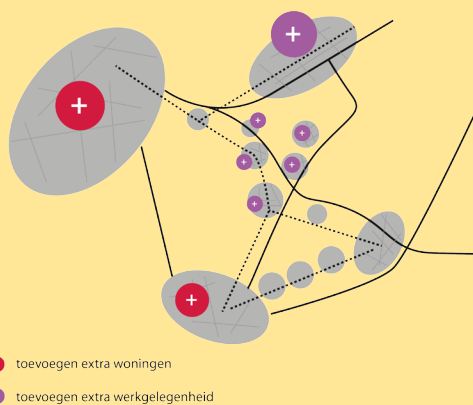
vooral door inzetten op Capaciteit Wegennet. Hierbij wordt de capaciteit van het wegnnet vergroot om de toenemende vraag voor automobilititeit te accommoderen. Door het vergroten van de capaciteit van het onderliggend wegnnet en/of het hoofdwegennet, kan de doorstroming op het hoofdwegennet verbeteren.

BREED VERKENNEN VAN OPLOSSINGSRICHTINGEN; VIJF MAATREGELPAKKETTEN

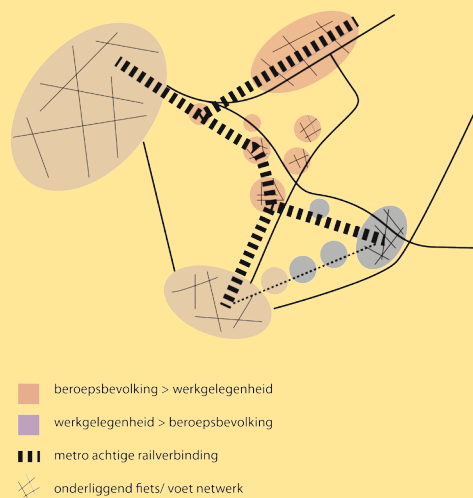
In lijn met de gestelde ambities en randvoorwaarden, hebben overheden, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties én jongeren uit het gebied in het MIRT-onderzoek samengewerkt aan het breed verkennen van mogelijke oplossingsrichtingen. Gebruikmakend van de drie 'hoofdknoppen' in het mobiliteitssysteem - en door het benutten van andere kansen voor het gebied - zijn vijf samenhangende maatregelpakketten uitgewerkt en beoordeeld op hun effecten; deze pakketten zijn in het hoofdstuk 'Alternatieven?' toegelicht.

Uit een beoordeling blijkt dat de samenhangende maatregelpakketten in theorie een antwoord bieden voor de in de Analysefase geconstateerde bereikbaarheidsopgaven en in verschillende mate ook kansen bieden voor andere opgaven zoals die voor de economie en het landschap. Ook is geconcludeerd dat er - op basis van de kosten en de technische uitvoerbaarheid van maatregelen (inclusief onvoldoende zicht op geld) én vanwege de mate van aansluiting op bestaande bestuurlijke afspraken - geen eenduidige voorkeur bestaat voor één van de vijf maatregelpakketten. Bovendien bleek er - op basis van de verkregen inzichten - nog geen overeenstemming te bestaan tussen betrokken overheden over een voorkeur voor een knelpuntgerichte aanpak (gericht op het zo snel en effectief mogelijk oplossen van de bereikbaarheidsopgave, vooral door het vergroten van de capaciteit van infrastructuur), dan wel voor een meer integrale ontwikkelingsgerichte aanpak (gericht op een toekomstbestendige oplossing die bijdraagt aan de gewenste ontwikkeling van het gebied, waarbij oplossingen voor de bereikbaarheidsopgave worden gezien in breder, ruimtelijkeconomisch perspectief).

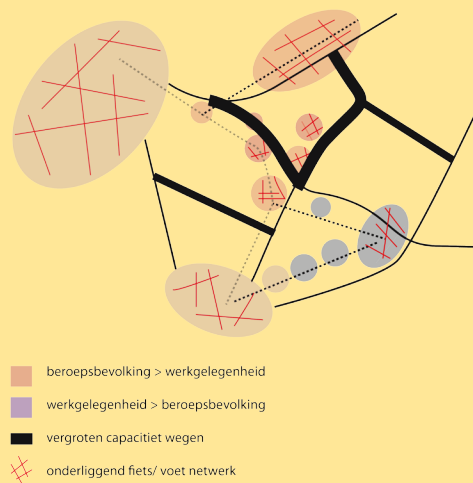
1.



2.



3.





In het gebied bestaan verschillende plannen en initiatieven voor de ontwikkeling van snelfietsroutes. Door de ontwikkeling van snelfietsroutes regionaal en in samenhang vorm te geven, kan een samenhangend snelfietsroutenetwerk ontstaan, met - vanuit het oogpunt van mobiliteit - effectieve verbindingen. Daarnaast kunnen de (snel)fietroutes worden ingezet als onderdeel van een bredere landschapsvisie: Welke gebieden wil je beter toegankelijk maken óf juist beschermen door te ontzien? En hoe kunnen snelfietsroutes (toekomstige) woon-werkgebieden nog beter helpen te ontsluiten?



3 | VOORSTEL VOOR EEN ADAPTIEF ONTWIKKELPERSPECTIEF

EEN ADAPTIEVE BENADERING

Op basis van de inzichten die zijn verkregen bij het breed verkennen van oplossingsrichtingen, is geconstateerd dat er behoefte is aan flexibiliteit bij het programmeren van toekomstige maatregelen. Het gaat immers om keuzes over ingrijpende en kostbare investeringen in mobiliteit en infrastructuur, waarbij de uitvoering van de meest ingrijpende maatregelen mogelijk pas op de langere termijn (vanaf 2030) aan de orde zijn. Ingrijpend omdat maatregelen een grote impact kunnen hebben op de toekomstige ontwikkeling van het gebied. Op een dergelijke lange termijn is er bovendien sprake van onzekerheid over technologische, economische en demografische ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de omvang van de bereikbaarheidsopgave op langere termijn.

Gezien voorgaande én vanwege de financiële consequenties van ingrijpende maatregelen, is het niet verstandig om nu definitieve keuzes te maken over concrete maatregelen die pas op de langere termijn worden gerealiseerd. Een adaptieve aanpak voor het programmeren van maatregelen kan een uitkomst bieden. Adaptief programmeren doet steeds vaker zijn intrede in de wereld van de mobiliteit. De essentie is dat beslissingen die nu aan de orde zijn, worden verbonden met de ambities en ontwikkeling van opgaven voor de langere termijn. Hierbij wordt ervoor gezorgd dat oplossingen flexibel zijn én dat keuzes over ingrijpende maatregelen

worden genomen op het moment dat deze keuzes ook echt nodig zijn (bv vanwege de opgave) én kunnen worden gemaakt (bv vanwege beschikbare middelen). Maatregelen waar nu afspraken over worden gemaakt dienen no-regret te zijn: Korte termijn maatregelen moeten (kosten)effectief zijn én mogen keuzes over ingrijpende oplossingen op een later moment niet in de weg staan.

Verder vraagt de adaptieve aanpak om overeenstemming over de ambities en doelen die betrokkenen stellen voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied. Zo kan een ‘vinger aan de pols’ worden gehouden door het regelmatig toetsen van de effectiviteit van maatregelen in het licht van de gewenste ontwikkelrichting van het gebied.

ALS INHOUDELIJK VERTREKPUNT VOOR HET VERVOLG

Op basis van de resultaten van het onderzoek - en met oog op de adaptieve benadering - is een adaptief ontwikkelperspectief uitgewerkt dat bestaat uit een integraal en samenhangend pakket van maatregelen. Met dit pakket wordt een mogelijk perspectief geboden voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied. Het adaptief ontwikkelperspectief bouwt voort op een gezamenlijk voorstel van de regionale overheidspartners. Met dit voorstel als vertrekpunt, hebben Rijk en regio gezamenlijk een adaptief ontwikkelperspectief uitgewerkt, dat als inhoudelijk vertrekpunt kan dienen voor eventuele afspraken voor het vervolg.

HET ADAPTIEF ONTWIKKELPERSPECTIEF IS INTEGRAAL

Het adaptief ontwikkelperspectief omvat een integraal, samenhangend pakket van maatregelen waarmee een perspectief wordt geboden voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied aan de oostkant van Amsterdam. In de basis leveren de maatregelen een bijdrage aan het oplossen van de bereikbaarheidsopgave; in eerste plaats de opgave op de A1 tussen de knooppunten Muiderberg en Eemnes, en in tweede plaats de bredere multimodale bereikbaarheidsopgaven in dit gebied. Het adaptief ontwikkelperspectief biedt daarnaast een integraal en gebiedsgericht perspectief voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied, waarmee tevens een antwoord wordt geboden op de geïdentificeerde opgaven op het gebied van economie én landschap, natuur en water. Bij de gesuggereerde bereikbaarheidsmaatregelen worden daartoe ook meekoppelkansen geïdentificeerd. In de adaptieve aanpak worden in de monitoring de bijdrage aan alle opgaven meegenomen en moet de mogelijkheid bestaan daarin gedurende het proces aanscherpingen te maken.

INZET OP EEN MULTIMODALE AANPAK

Openbaar vervoer biedt potentie voor een sterke economische regio met hoogwaardige woonmilieus, als onderdeel van de Noordvleugel van de Randstad. Investerings in de aantrekkelijkheid

van het openbaar vervoer (zowel het openbaar vervoer systeem als P&R voorzieningen en fiets in het voor- en natransport) dragen bij aan een betere bereikbaarheid, aan de economische kracht én de kwaliteit van het woonmilieu van het gebied aan de oostkant van Amsterdam. Indien geen andere keuzes worden gemaakt over de toekomstige ontwikkeling van de woningbouw en economie van het gebied, lossen extra investeringen in enkel OV de knelpunten op het hoofdwegennet op lange termijn waarschijnlijk niet op. Naast de inzet op OV zijn daarom op langere termijn ook extra investeringen in de capaciteit van het wegennet nodig. Het enkel investeren in de capaciteit van het wegennet draagt op de lange termijn onvoldoende bij aan de ambities voor een sterke economische regio met hoogwaardig woonmilieu én lossen de bereikbaarheidsopgave op lange termijn eveneens onvoldoende op. Een multimodale aanpak - waarbij naast de wegcapaciteit ook wordt ingezet op de keten OV, P&R en fiets (zowel gedrag als infra) - is daarom gewenst én nodig.

De inzet op een multimodale aanpak sluit tevens aan op de benadering in de Fase Oplossingsrichtingen om oplossingsrichtingen uit te werken met gebruik van de duurzame mobiliteitsladder en de 5 i's van het programma Meer Bereiken (zie Eindrapportage Oplossingsrichtingen). Het adaptief ontwikkelperspectief is langs deze 'ladder' van onderop opgebouwd; eerst wordt ingezet op ruimtelijke maatregelen (OV-knooppunten), gedrag (OV-knooppunten en Beter Benutten), fiets, OV, en ten slotte wordt ingezet op het vergroten van de capaciteit van het wegennet.

IMPULS VOOR DE AANTREKKELIJKHEID VAN HET OV

Nu al wordt volop ingezet op het OV in de corridor Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad (OV SAAL); tot 2028 wordt hier geïnvesteerd in het realiseren van hoogfrequentie spoorverbindingen. Hoewel de aan OV SAAL gerelateerde verhoging van de sprinterfrequentie leidt tot een kleine verbetering van de verbinding per spoor tussen Amsterdam en Hilversum, profiteren de regio's Gooi en Vechtstreek en Amersfoort hier onvoldoende van, evenals de verbinding tussen Almere en Utrecht. Om in de toekomst ook een kwaliteitsslag te kunnen maken in de spoorverbinding naar en door het Gooi (Gooilijn) en naar Amersfoort, zal de exploitatie van die verbindingen in de toekomst rendabel moeten zijn; dit is het geval indien er voldoende reizigers gebruik van maken. Nu al blijkt dat de meeste reizigers in dit gebied voor korte verplaatsingen nog altijd kiezen voor de auto. Alleen als reizigers daadwerkelijk kiezen voor OV, zal dit effect hebben op het aantal verplaatsingen via de A1. Daarom is het belangrijk om ook in te zetten op de multimodale aanpak: het aantrekkelijker maken van het gebruik van het OV, door het inzetten op het gedrag van reizigers, door de ontwikkeling van OV-knooppunten (onder meer voorzieningen op stations en de verdichting van woningen en werkgelegenheid rond stations) én door het verkleinen van de reistijd naar stations (onder meer door fietsroutes en busdiensten). Als het gebruik van OV in de toekomst toeneemt, draagt dit bij aan het rechtvaardigen van besluiten voor extra investeringen in het OV. Alle regionale overheidspartners hebben ambities (en vaak ook beleid) voor de ontwikkeling van OV-knooppunten.

Door deze ambitie te verbinden met de bereikbaarheidsproblematiek in het gebied, kan in korte tijd een versterkt programma ontstaan dat voortbouwt op bestaande lokale initiatieven.

EEN ADAPTIEF ONTWIKKELPAD

Keuzes over ingrijpende, complexe en zeer kostbare maatregelen worden pas gemaakt op het moment dat er beter zicht is op zaken die nu nog onzeker zijn, zoals:

- De ontwikkeling van de opgaven als gevolg van actuele ontwikkelingen in het gebied, zoals demografische en economische ontwikkelingen.
- De bijdrage die technologische ontwikkelingen op de langere termijn hebben op de ontwikkeling van de opgaven in het gebied.
- De mate waarin zich in de toekomst daadwerkelijk effecten voordoen als gevolg van lopende projecten en programma's (zoals Beter Benutten, OV SAAL en OV Knooppunten) en maatregelen die al op korte termijn worden getroffen.
- Zicht op financiering om maatregelen in de toekomst te kunnen treffen.

Als gaandeweg beter zicht ontstaat op voornoemde onzekerheden, zullen zich in de toekomst keuzemomenten voordoen op bepalende kantelpunten; dit zijn momenten dat er duidelijkheid ontstaat of een volgende maatregel nodig is, mede afhankelijk van de mate waarin de opgave zich ontwikkelt en/of zich een kans voordoet om de ambities voor het gebied te verzilveren. Het exacte moment waarop die kantelpunten zich zullen voordoen, kan nu nog niet worden voorzien (bijvoorbeeld het moment dat er voldoende reizigers gebruik maken van de trein om extra investeringen te rechtvaardigen). Wel

kan al een fasering van maatregelen worden aangebracht, waarbij de gegeven termijnen indicatief zijn. We maken in het ontwikkelpad onderscheid in drie fasen:

- Programma voor de korte termijn (tot 2022)
- Agenda voor de middellange termijn (2022 - 2030)
- Opties voor de lange termijn (na 2030)

BENUTTEN KANSEN VOOR LANDSCHAP & ECONOMIE

Zowel op de korte-, middellange als lange termijn doen zich kansen voor om maatregelen ten behoeve van de economie en/of het landschap mee te koppelen en een impuls te geven aan de ontwikkeling van het gebied.

Op de volgende twee pagina's is het adaptief ontwikkelperspectief schematisch samengevat; eerst het bereikbaarheidsperspectief met maatregelen ten behoeve van de multimodale bereikbaarheid en vervolgens het gebiedsgerichte perspectief met maatregelen ten behoeve van de ontwikkeling van het landschap en de economie.



DAGELIJKSE FREQUENTE STROMEN VANUIT AMSTERDAM, GECONFRONTEERD MET DE MODAL SPLIT.

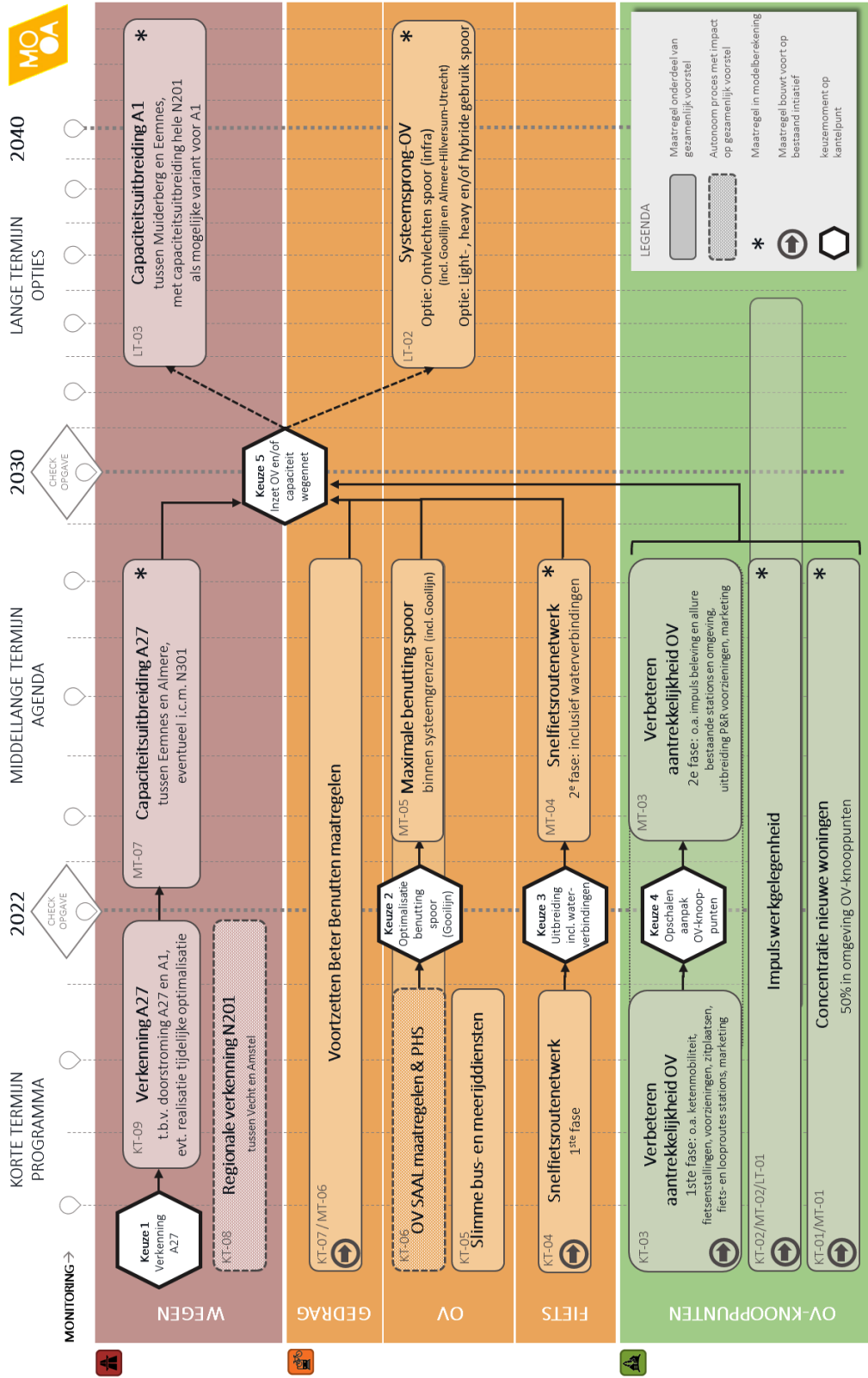
Om het gebruik van de verschillende vervoerswijzen tussen twee kernen te kunnen begrijpen, is de reistijd van de auto en het OV met elkaar vergeleken. Dit resulteert in het bepalen van de VF-factor (verplaatsingsfactor). Deze laat zien hoe de reistijd van het OV zich verhoudt tot die van de auto.

Omdat de grootste stromen plaatsvinden in de spits, zijn de reistijden gedurende de ochtendspits vergeleken. Voor de auto is bij de reistijd in de ochtendspits een vaste parkeertijd bijgeteld van 10 minuten. Voor het OV komt er een voor- en natransporttijd bij van 15+10 minuten. Ook een eventuele overstaptijd wordt meegenomen in de totale reistijd.

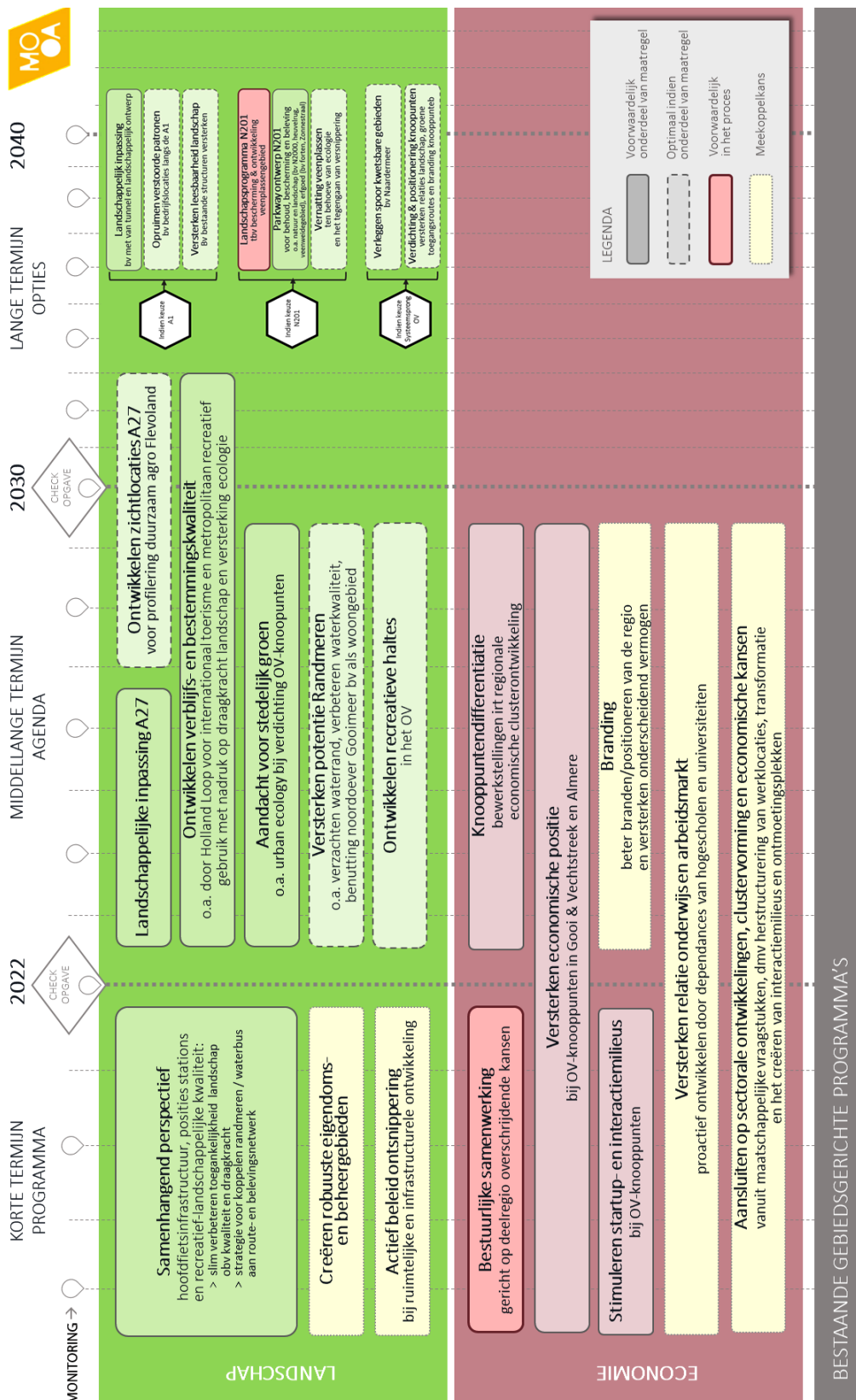
Volgende waarden geven aan hoe de reistijd van het OV zich verhoudt tot de auto:

- VF-factor < 1: reistijd OV is korter dan de reistijd van de auto
- VF-factor = 1: reistijd OV is gelijk aan de reistijd van de auto
- VF-factor > 1: reistijd OV is langer dan de reistijd van de auto

Vanuit Amsterdam zijn de grootste dagelijkse stromen gericht op de gebieden nabij Amsterdam. Bijna 93.000 trips die in Amsterdam vertrekken hebben een bestemming in onder meer Haarlemmermeer, Diemen, Amstelveen, ... Voor deze verbindingen is de VF-factor steeds hoger dan 1, wat wil zeggen dat de auto sneller is dan het OV. Dit heeft als gevolg dat het OV-aandeel lager ligt. Het OV blijkt op korte regionale afstanden rondom Amsterdam onvoldoende concurrerend te zijn ten opzichte van de auto.



BESTAANDE GEBIEDSGERICHTE PROGRAMMA'S ZOALS 'BEREIKBAARHEID VAN, NAAR EN IN DE MRA', 'BEREIKBAARHEID UTRECHT', 'RRAAM', OV SAAL, ET CETERA



Ben je eerder thuis of sta je eerder in de file? Bij een werksessie waarin de mogelijkheden zijn onderzocht om de A1 tussen Eemnes en Muiderberg te verbreden, werd al snel duidelijk dat het accommoderen van de pendel en het oplossen van de bottleneck op de A1 ook een aantrekkende werking heeft. Het resultaat van het vergroten van de capaciteit op dit deel van de A1, zorgt er dan uiteindelijk voor dat je sneller in de volgende file beland, verder richting Amsterdam. Op het traject Muiderberg - Diemen (met op sommige delen reeds 12 rijbanen) ontstaat door een eventuele verbreding een volgend knelpunt. En zodra die zou worden aangepast beland men in de file die ontstaat door de overbelasting van het binnenstedelijke wegennet. Dit heeft niet alleen zijn weerslag op de mobiliteit maar ook op de leefbaarheid van het stedelijk gebied en de woonkernen. Veel deelnemers aan de werksessie onderkenden dat dit vergt om na te denken over een toekomstgerichte robuuste mobiliteitsaanpak, waarbij ook het verminderen van de pendel (door een betere balans tussen wonen en werken) en het verschuiven van de pendel (naar bijvoorbeeld OV en fiets) - ook belangrijke bouwstenen moeten zijn van een robuuste, multimodale mobiliteitsaanpak.

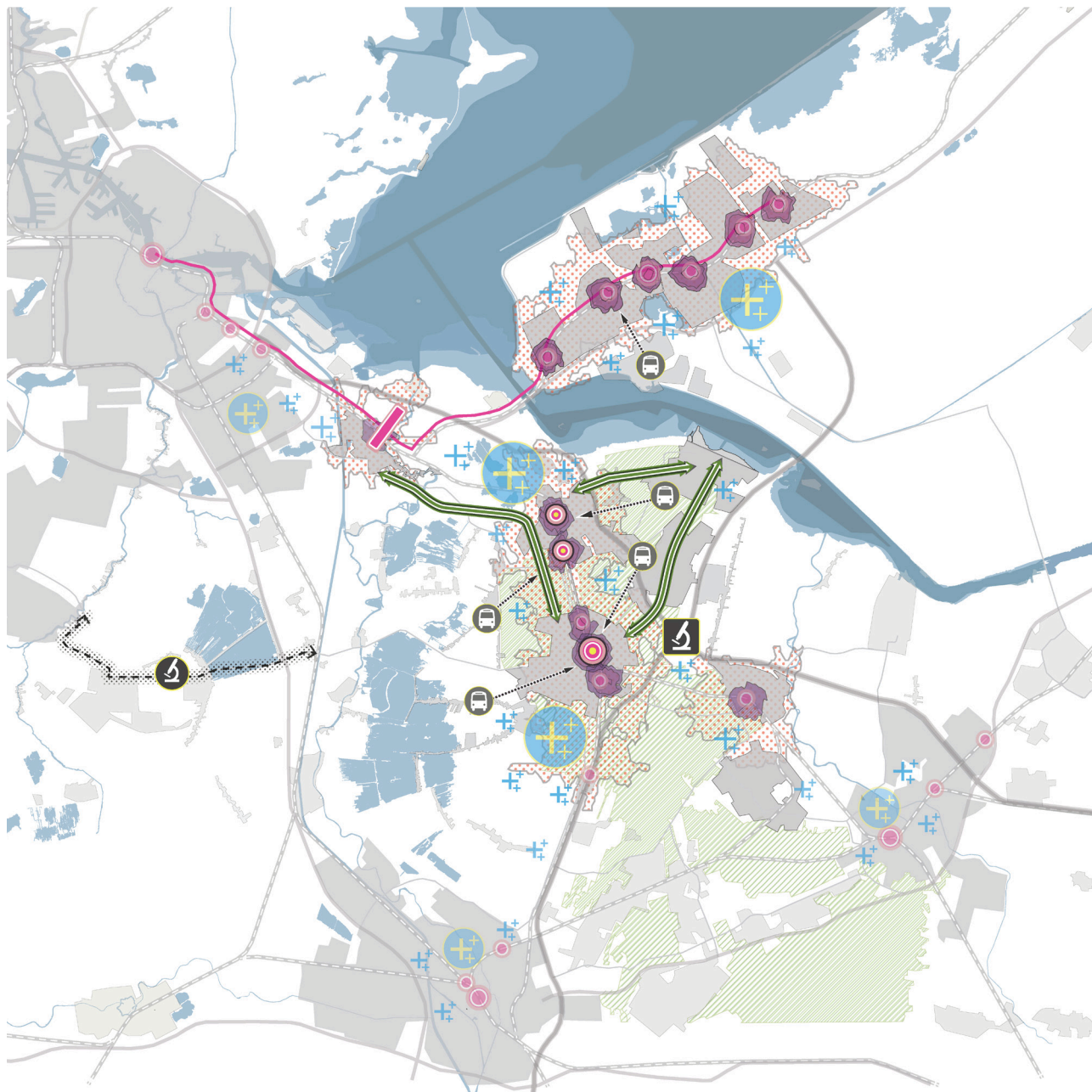




4 | PROGRAMMA VOOR DE KORTE TERMIJN

In lijn met het hiervoor beschreven adaptieve ontwikkelpad, kan op korte en middellange termijn (no-regret) al een aantal maatregelen worden opgepakt. Hierbij kan veelal worden aangesloten op bestaande initiatieven en lopende projecten in het gebied. Zo kan nu al worden ingezet op:

- Het starten met monitoring - met oog op het krijgen van beter zicht op onzekerheden en kantelpunten - ten behoeve van toekomstige keuzemomenten.
- De ontwikkeling van OV-knooppunten, inclusief de realisatie van 50% van de nieuwe woningen in de omgeving van stationslocaties.
- Inzetten op een impuls voor de werkgelegenheid rond OV-knooppunten; aanvullend op bestaande maatregelen wordt in 2040 een toename van 30.000 banen in Almere gerealiseerd (5.000 op korte termijn, 10.000 op middellange termijn en 15.000 op lange termijn), bovenop de toename van het aantal banen dat in het hoge WLO-scenario is voorzien. In Gooi en Vechtstreek wordt een toename van 12.750 extra banen gerealiseerd. De focus van deze impuls ligt in eerste instantie op het stimuleren van werkgelegenheid rond OV-knooppunten.
- Een impuls voor het aantrekkelijker maken van het OV, met op korte termijn focus op de stations en directe omgeving. Het gaat dan bijvoorbeeld om maatregelen zoals way-finding, fietsenstallingen, verbeteren fiets- en looproutes, P&R-voorzieningen en marketing en promotie van de OV-knooppunten.
- Een impuls voor de stappen die in de regio worden gezet voor het realiseren van een samenhangend snelfietsnetwerk op de relatie Amsterdam – Naarden – Hilversum – Amersfoort én op de relatie Huizen – Hilversum – Utrecht.
- Starten van onderzoek voor het bevorderen van het gebruik van alternatieve openbaar vervoersmodi voor de zogenoemde last mile naar werklocaties. Voor wat betreft bus- en meerijddiensten (en doelgroepenvervoer) kan gedacht worden aan meer vraag gestuurd vervoer.
- Voortzetten van Beter Benutten maatregelen, inclusief de beïnvloeding van gedrag van reizigers om het aantal verplaatsingen in de spits te beperken.
- Op de korte termijn kan worden besloten tot het al dan niet starten van een Verkenning voor het vergroten van de capaciteit van de A27. Tegelijk wordt gezien of op de korte termijn eventueel al een tijdelijke optimalisatie kan worden gerealiseerd bij Knooppunt Eemnes om de doorstroming binnen het Knooppunt Eemnes en op het traject A27 tot aan Huizen te verbeteren.
- Op dit moment zijn de programma's OV SAAL (spoor corridor Schiphol - Amsterdam – Almere – Lelystad) en PHS (Programma Hoogfrequent Spoor) in uitvoering. Deze programma's hebben tot 2028 een grote impact op de afwikkeling van het vervoer per trein in dit gebied. Voor de korte termijn worden geen aanvullende maatregelen voorgesteld. Omdat beide programma's wel van groot belang zijn voor keuzes over de toekomstige bereikbaarheid van het gebied, is deze in het adaptief ontwikkelperspectief als autonoom



LEGENDA

- Landschap
- Bebouwde zones
- Snelwegen
- N- wegen
- Binnenwater
- Water
- Spoorwegen
- OV-knooppunt

KT-01 - Concentratie nieuwe woningen
(binnen invloedsgedeb OV en waar mogelijk binnen bestaand bebouwd gebied)

KT-02 - Impuls werkgelegenheid
(binnen invloedsgedeb OV)

KT-03 - Verbeteren aantrekkelijkheid OV
1ste fase: o.a Ketenmobiliteit, fietsenstallingen, voorzieningen, zitplaatsen, fiets-en looproutes station marketing

KT-04 - Snelfietsroutennetwork
1ste fase

KT-05 - Slimme bus- en meerrijddiensten

KT-06 - Maatregelen in uitvoering -OV SAAL & PHS
Station Weesp

- OV SAAL maatregelen & PHS (Intercity)
 - OV SAAL maatregelen & PHS (Sprinter)

KT-07 - Voortzetten Beter Benutten maatregelen

KT-08 - Regionale verkenning N201
(tussen Vecht en Amstel)

KT-09 - Optimalisatie knooppunt Eemnes
verbeteren van de doorstroming A27 en A1

- proces opgenomen.
- De provincie Utrecht is in 2017 gestart met het programma Toekomst N201. Naar verwachting ligt eind 2018 een voorstel bij Provinciale Staten van Utrecht ter besluitvorming voor. Het oplossingspectrum loopt van afwaardering tot verbreding van het Utrechtse deel van de N201. Op basis van de inzichten uit het MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam, ligt het niet voor de hand om dit deel van de N201 op korte termijn aan te pakken ten behoeve van de opgave op de A1 tussen Muiderberg en Eemnes. Een eventuele capaciteitsuitbreiding van de gehele N201 tussen Schiphol (A4) en Hilversum (A27) kan eventueel worden overwogen als variant indien wordt gekozen voor het uitbreiden van de capaciteit van de A1 (zie lange termijn opties). Omdat de uitkomst van deze regionale verkenning - en het eventueel vergroten van de capaciteit van het Utrechts deel van de N201 - naar verwachting wel consequenties heeft voor de ontwikkeling van de bereikbaarheid aan de oostkant van Amsterdam, is deze regionale

EFFECTEN

Hierna zijn de effecten samengevat die in potentie in 2040 kunnen optreden indien alle maatregelen uit het programma voor de korte termijn worden gerealiseerd. Het effect van de maatregelen die op korte termijn kunnen worden getroffen is in 2040 nog onvoldoende om de problematiek van de doorstroming

op de A1 op de langere termijn op te lossen. Wel dragen deze maatregelen bij aan de gewenste multimodale aanpak voor de lange termijn. De maatregelen en de effecten zijn uitgebreid beschreven in de 'Toelichting Adaptief Ontwikkelperspectief'.

DOORSTROMING A1 EN OVERIG WEGENNET

- Op het gehele hoofdwegennet aan de oostkant van Amsterdam kan de vertraging (vvu) afnemen, vooral op de A1 tussen Diemen en Muiderberg, maar ook tussen Eemnes en Muiderberg: Het knelpunt op de A1 tussen Eemnes en Muiderberg kan komen te vervallen, tussen Muiderberg en Eemnes blijft deze naar verwachting bestaan. De werkgelegenheidsimpuls leidt op de korte termijn tot een afname in de vertraging (aantal voertuigverliesuren) van circa 1% (in totaal bedraagt de afname als gevolg van de werkgelegenheidsimpuls op de korte, middellange en lange termijn circa 25% in 2040).
- Ook op de A6 (Muiderberg - Almere) en A27 (Utrecht Noord - Almere) kan de vertraging afemen: Het knelpunt op de A27 Eemnes - Almere komt te vervallen.
- Een structurele voortzetting van Beter Benutten maatregelen (gedragsbeïnvloeding en aantrekkelijker maken OV) kan leiden tot extra spitsmijdingen, waardoor de doorstroming verder wordt verbeterd en knelpunten op de A1 tussen Eemnes en Muiderberg en de A27 tussen Eemnes en Almere ook kunnen komen te vervallen.

MULTIMODAAAL MOBILITEITSSYSTEEM

- Investerings in OV-knooppunten, P&R voorzieningen en fiets- en looproutes naar OV-knooppunten kunnen ertoe leiden dat het OV een interessantere vervoerwijze wordt.
- In combinatie met maatregelen gericht op woningbouw rond stations en de realisatie van snelfietsroutes leidt dit tot een positief effect op het multimodale systeem. Het mobiliteitssysteem kan hierdoor robuuster worden.

RUIMTELIJKE SPREIDING WOON- EN WERKLOCATIES

- De maatregelen op korte termijn kunnen tot een verbeterde bereikbaarheid leiden voor inwoners van Gooi en Vechtstreek en Almere.
- Er is naar verwachting geen effect voor inwoners van de Regio Amersfoort. Door de maatregelen gericht op het verdichten van woningbouw rondom stationslocaties en het stimuleren van werkgelegenheid, kan de balans in de ruimtelijke spreiding van wonen en werken verbeteren.

ECONOMIE

- Er wordt ingezet op een impuls van de werkgelegenheid in Almere en Gooi en Vechtstreek bij OV-knooppunten. Het verwachte totale effect van het beter benutten van het economische potentieel in de periode tot 2040 is 30.000 extra arbeidsplaatsen in Almere ten opzichte van WLO Hoog en 12.750 extra arbeidsplaatsen in Gooi en Vechtstreek.
- Hiervan kan een deel worden

gerealiseerd op en rond OV-knooppunten, vooral in het centrum van Almere en Almere Poort, door het benutten van een combinatie van bestaand aanbod, leegstand en nieuwe plancapaciteit op werklocaties. In Gooi en Vechtstreek betreft dit in totaal vier locaties in Hilversum (Mediapark, Centrum en Arenapark) en Weesp.

LANDSCHAP, NATUUR EN WATER

- Het effect van de korte termijn maatregelen is licht positief. Doordat de verstedelijkingsopgave binnenstedelijk wordt gerealiseerd wordt landschappelijke versnippering voorkomen. De gebieden rondom de bestaande OV-knoopen krijgen een kwaliteitsimpuls in het kader van de knooppuntontwikkeling rondom stations.
- Wel ontstaat hiermee eventueel druk op het binnenstedelijke groen. Met goed ontwerp, aandacht voor het behoud van groen en stedelijke ecologie en de inzet van de juiste middelen kan worden gezorgd dat de negatieve impact van de druk op het stedelijk groen beperkt blijft.
- Bij de verbetering van fiets en wandelroutes naar stations kan de beleving op deze routes worden verbeterd, dit is positief voor de ruimtelijke kwaliteit.
- Via de nieuwe fietspaden ontstaan nieuwe toegangen voor het recreatief gebruik en de beleving van landschappen. Door het maken van integrale plannen voor landschap, recreatie en fietsnetwerken (uiteraard naar draagkracht van het landschap) kan worden geborgd

dat de fietspaden positief bijdragen aan recreatie en landschapsbeleving en is dubbelgebruik voor landschappelijk kwalitatieve en efficiënte routes voor woon-werkverkeer mogelijk.

KOSTEN

- De investeringskosten voor het programma voor de korte termijn bedragen in totaal bij benadering circa 160 miljoen euro, ten behoeve van een extra impuls voor de realisatie van het snelfietsroutenetwerk (bovenop bestaande budgetten in de regio voor de financiering van fietsroutes).
- De jaarlijkse kosten voor het verbeteren van de aantrekkelijkheid van het OV en het voortzetten van Beter Benutten worden geraamd op minder dan 2 miljoen euro.
- Voor de concentratie van nieuwe woningen, de impuls werkgelegenheid en voor slimme bus en meerijddiensten zijn geen kosten geraamd; hiervoor is aangenomen dat kosten door de markt worden gedekt. Onderzoekskosten (zoals voor een Verkenning A27) en kosten voor optimalisatie van

knooppunt Eemnes zijn eveneens niet geraamd.

UITVOERBAARHEID

- De maatregelen hebben een positief effect op verkeersveiligheid en CO2-uitstoot. Het effect op geluid is nihil. Hierbij de kanttekening dat de impuls werkgelegenheid kan leiden tot een toename van de CO2- uitstoot. Het programma sluit goed aan op bestaande bestuurlijke afspraken en lopende initiatieven (zoals OV SAAL, projecten voor ontwikkeling van OV-knooppunten en fietsroutes en de regionale verkenning N201. Er is nog onvoldoende zicht op financiering.

TOEKOMSBESTENDIGHEID

- Het programma is adaptief: het biedt een verlichting van de bereikbaarheidsproblematiek én flexibiliteit om - op basis van monitoring van ontwikkelingen en effecten - grote investeringen op een later moment te plegen.



In de Analysefase zijn met betrokkenen uit het gebied mogelijke scenario's uitgewerkt om de uitersten in beeld te brengen voor de wijze waarop het gebied aan de oostkant van Amsterdam zich in de toekomst zou kunnen ontwikkelen. In groepen zijn positieve en negatieve beelden van vier mogelijke toekomstscenario's ingevuld op basis van uiteenlopend beeldmateriaal. Er is een verbeelding gemaakt van de positieve ontwikkelingen die op het gebied af kunnen komen, de zogenaamde 'heaven', en van de negatieve ontwikkelingen die zich kunnen voordoen, de zogenaamde 'hell'. De beelden van toekomstscenario's zijn gebruikt om te onderzoeken wat de uitersten zijn in de toekomstige ruimtelijke en sociaaleconomische ontwikkeling van het gebied.

De ontwikkeling van OV-knooppunten vraagt om afstemming over de positionering van de verschillende knooppunten langs. Hier bij kan worden gedacht aan verschillende profielen zoals media, zorg, kantoren of een groene entree. Zo ontstaat er samenhang en kunnen de knooppunten elkaar aanvullen in plaats van dat ze met elkaar concurreren. Een gezamenlijke ontwikkelagenda voor de OV knooppunten kan het best adaptief worden ingezet; begin daar waar het meest winst te behalen is óf daar waar de treinverbinding al voldoende draagkracht heeft. Later kan de ontwikkeling verder worden uitgebouwd rond andere knooppunten, op lange termijn aansluitend op een eventuele systeemsprong in het OV.





5 | AGENDA VOOR DE MIDDELLANGE TERMIJN

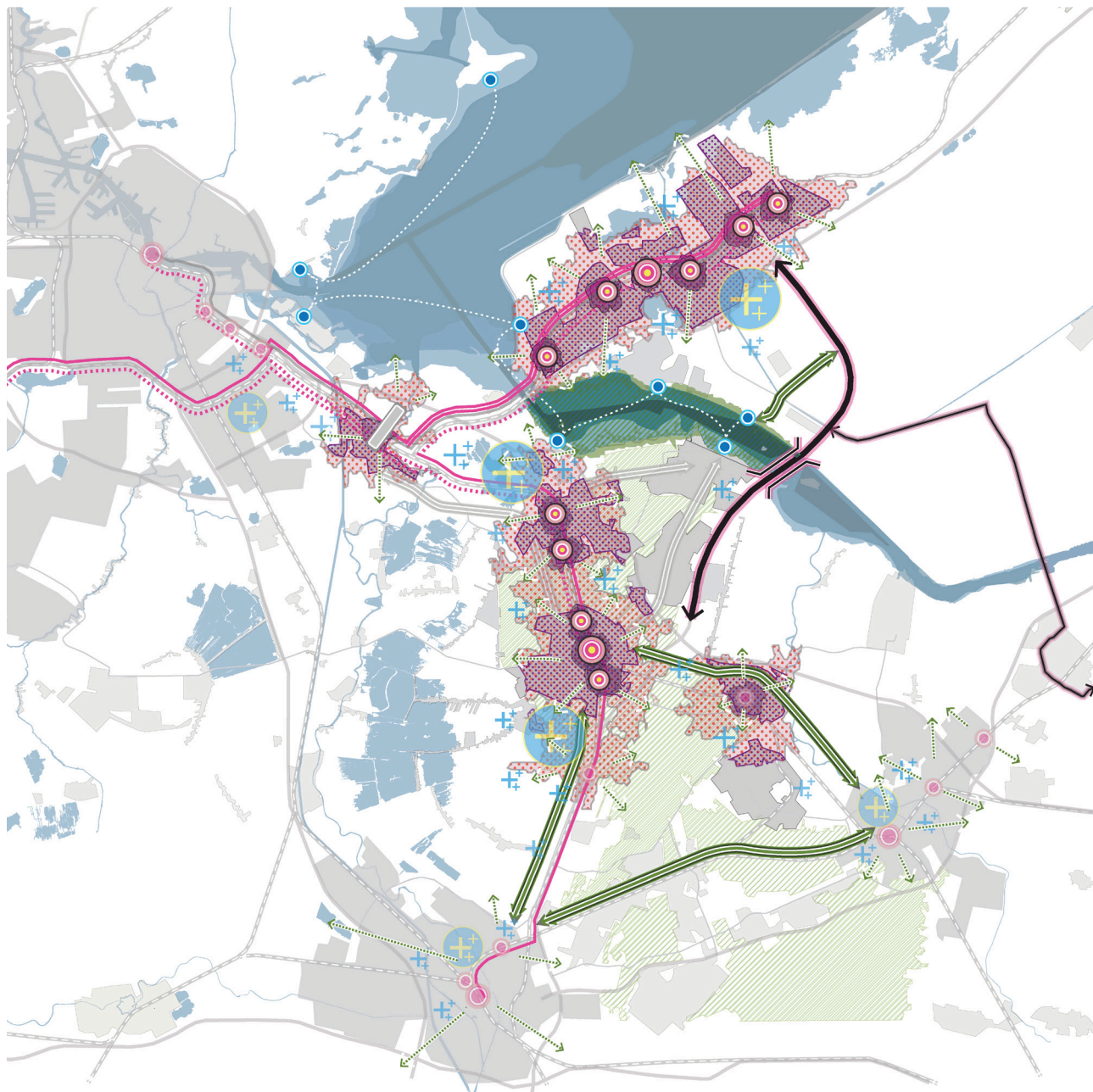
Aanvullende maatregelen op de middellange en mogelijk op de lange termijn zijn nodig. Zodra de op de korte termijn ingezette monitoring leidt tot beter zicht op het effect van de gedane investeringen in bijvoorbeeld Beter Benutten, OV, OV-knooppunten en fiets, doet zich een eerste keuzemoment voor (naar verwachting rond 2022). Op dat moment kan de volgende afweging worden gemaakt over aanvullende maatregelen op de middellange termijn (2022 - 2030):

- De inzet op het aantrekkelijker maken van het OV wordt voortgezet, met oog op het vergroten van de reizigersvraag ten behoeve van een rendabel OV-netwerk. Afhankelijk van de effectiviteit van het voortzetten van Beter Benutten maatregelen, de ontwikkeling van OV-knooppunten - inclusief het voortzetten van de concentratie van nieuwe woningen en werkgelegenheid rond OV-knooppunten - en de inzet op loop, fiets en busverbindingen naar stations, kan worden besloten om de inzet op deze maatregelen op de middellange termijn te intensiveren dan wel aan te scherpen, dan wel andere maatregelen toe te voegen die zich richten op een gedragsverandering bij reizigers.
- Indien wordt gekozen voor het toevoegen van waterverbindingen aan het multimodale mobiliteitssysteem – als daarvoor voldoende reizigers kiezen voor de fiets voor verplaatsingen binnen de regio - kan een volgende impuls worden gegeven aan het realiseren van een snelfietsnetwerk, in samenhang met de waterverbindingen.

- OV SAAL en PHS zijn volgens planning voor 2028 gerealiseerd. Zoals eerder al is beschreven, profiteren de regio's Gooi en Vechtstreek en Amersfoort hier nog nauwelijks van. Met een aanpassing van de dienstregeling en de inzet van ander materieel is op basis daarvan nog een slag te maken. Indien de inzet op het aantrekkelijker maken van het OV leidt tot een grotere reizigersvraag, kan op de middellange termijn worden besloten om verder te onderzoeken of - met het dan gerealiseerde netwerk - een verbetering kan worden gemaakt van capaciteit op de Gooilijn en op de verbindingen tussen Amsterdam en Amersfoort en tussen Almere en Utrecht. Inzet is een maximale benutting van het dan beschikbare netwerk.
- Een capaciteitsuitbreiding van de A27 tussen Eemnes en Almere; het gaat om een verbreding naar 2x3 rijstroken (nu 2x2), met als uitgangspunt dat de Stichtsebrug dient te worden vervangen. De verbreding loopt vanaf knooppunt Eemnes tot aan de A6. Eventueel kan deze maatregel worden gecombineerd met een optimalisatie van de N301.

EFFECTEN

Hierna zijn de effecten samengevat die in potentie in 2040 kunnen optreden indien alle maatregelen uit de agenda voor de middellange termijn worden gerealiseerd. De additionele effecten ten opzichte van de effecten van het programma voor de korte termijn zijn hier beschreven; dus het extra effect dat



LEGENDA

- | | | | |
|----------------|--------------|---|--|
| Landschap | Binnenwater | MT-01 - Concentratie nieuwe woningen | -Versterken potentie Gooimeer |
| Bebouwde zones | Water | - Inclusief het realiseren van groene verbindingen | MT-05 - Maximale benutting spoor
Binnen systeemgrenzen (incl. Gooilijn) |
| Snelwegen | Spoorwegen | MT-02 - Impulse werkelegenheid | MT-06 - Voortzetten Beter Benutten maatregelen |
| N- wegen | OV-knooppunt | MT-03 - Verbeteren aantrekkelijkheid OV
2e fase: o.a. impuls beleving en allure bestaande stations en omgeving, uitbreiding P&R voorzieningen, marketing | MT-07 - Capaciteitsuitbreiding A27
Tussen Eemnes en Almere, vervanging Stichtsebrug |
| | | MT-04 - Snelfietsroutenetwerk
2e fase | -Eventueel i.c.m. Optimalisatie van de N301. |
| | | - Waterverbindingen | |

in 2040 bovenop het effect van de korte termijn wordt gerealiseerd. Het effect van de maatregelen die op middellange termijn worden getroffen, blijft mogelijk onvoldoende om de problematiek op de A1 op de lange termijn op te lossen. Meer ingrijpende maatregelen op de lange termijn kunnen nodig zijn. Monitoring is nodig om zicht te krijgen op nut, noodzaak, aard en omvang van eventueel aanvullende maatregelen. De maatregelen en de effecten zijn uitgebreid beschreven in de 'Toelichting Adaptief Ontwikkelperspectief'.

DOORSTROMING A1 EN OVERIG WEGENNET

- Op het gehele hoofdwegennet aan de oostkant van Amsterdam kan de vertraging (vvu) verder afnemen. Dit uitgaande van de maatregelen op middellange termijn exclusief uitbreiding van de N301. Indien ook de capaciteit van de N301 zou worden uitgebreid, heeft dit nagenoeg geen aanvullend effect op de afname van vertraging.
- De grootste afname van de vertraging is op de A1 tussen Diemen en Muiderberg; de vertraging kan hier met ca. 95% afnemen t.o.v. de korte termijn. Dit komt vooral door voortzetting van de werkgelegenheidsimpuls; de werkgelegenheidsimpuls leidt op de middellange termijn tot een afname in de vertraging (aantal voertuigverliesuren) van circa 22% (in totaal bedraagt de afname als gevolg van de werkgelegenheidsimpuls op de korte, middellange en lange termijn circa 25% in 2040).
- De vertraging kan in totaal

afnemen met circa 25% in 2040; een groot deel hiervan komt door het realiseren van een impuls voor de werkgelegenheid. Het effect van de werkgelegenheidsimpuls die al op de korte termijn kan worden gerealiseerd bedraagt nog slechts 1%.

- Ten opzichte van de korte termijn kan de doorstroming op de A1 tussen Muiderberg naar Eemnes verder verbeteren, in beide rijrichtingen. Het knelpunt op de A1 tussen Muiderberg en Eemnes kan komen te vervallen. Hiermee resteren er geen knelpunten meer op het traject Muiderberg - Eemnes (vv).
- Als gevolg van de capaciteitsuitbreiding van de A27 kunnen de voertuigverliesuren op het deel Utrecht Noord – Eemnes (vv) toenemen. Bij de Verkenning A27 Eemnes-Almere dient er nadrukkelijk rekening gehouden te worden met eventuele nadelige effecten voor de doorstroming op aanliggende wegvakken.
- Omdat de Gooilijn direct concurreert met de A1 tussen Eemnes en Muiderberg, kan een aantrekkelijker OV-verbinding leiden tot een kleine afname van het autoverkeer op de A1. Ook het aantal voertuigverliesuren neemt hierdoor af maar in veel mindere mate dan bijvoorbeeld bij een schaa sprong OV met hoogfrequent spoor. Een voorzichtige inschatting is dat het aantal voertuigverliesuren op de A1 met 1-2% zal verminderen.
- Een structurele voortzetting van Beter Benutten maatregelen (gedragsbeïnvloeding en aantrekkelijker maken OV) kan leiden tot extra spitsmijdingen, waardoor de doorstroming verder verbeterd.

MULTIMODAAAL MOBILITEITSSYSTEEM

- De agenda voor de middellange termijn draagt zorg voor een aantrekkelijker multimodaal mobiliteitssysteem (fiets, openbaar vervoer, keten). De realisatie van de waterverbindingen laten snelfietsroutes beter functioneren waardoor de fietsbereikbaarheid verbetert. Ook zijn er maatregelen voorzien om het OV aantrekkelijker te maken. Hierdoor - en door de betere doorstroming op het hoofdwegennet - ontstaat een robuuster mobiliteitssysteem. Bovendien ontstaan door capaciteitsuitbreiding meer alternatieve routes over de weg en een lagere impact bij incidenten.

RUIMTELIJKE SPREIDING WOON- EN WERKLOCATIES

- De agenda voor de middellange termijn leidt t.o.v. de korte termijn niet of nagenoeg niet tot een verandering van de ontplooiingsmogelijkheden. Door het accommoderen van autoverkeer - door uitbreiding van de capaciteit op de A27 - verslechtert de balans in de ruimtelijke spreiding van wonen en werken. Dit wordt gecompenseerd door het verdichten van woningbouw rondom stationslocaties en het stimuleren van de werkgelegenheid. Per saldo is er geen verdere verbetering van de balans wonenwerken zichtbaar ten opzichte van de korte termijn.

ECONOMIE

- Ook op de middellange termijn wordt ingezet op de impuls van de werkgelegenheid in Almere en Gooi

en Vechtstreek bij OV-knooppunten. Het verwachte totale effect van het beter benutten van het economische potentieel in de periode tot 2040 is 30.000 extra arbeidsplaatsen in Almere ten opzichte van WLO Hoog en 12.750 extra arbeidsplaatsen in Gooi en Vechtstreek.

LANDSCHAP, NATUUR EN WATER

- Het effect van de agenda voor de middellange termijn is licht positief. Doordat de verstedelijkingsopgave binnenstedelijk wordt gerealiseerd, wordt landschappelijke versnippering voorkomen. De gebieden rondom de bestaande OV-knopen krijgen een kwaliteitsimpuls in het kader van de knooppunt ontwikkeling rondom deze stations. Wel ontstaat hiermee eventueel druk op het binnenstedelijke groen. Met aandacht voor het behoud van groen en stedelijke ecologie kan worden gezorgd dat de negatieve impact van de druk op het stedelijk groen beperkt blijft. De stationsomgevingen krijgen een verdere kwaliteitsimpuls.
- De waterverbindingen dragen positief bij aan de beleving van de randmeren en creëren kansen voor een ruimtelijke kwaliteitsimpuls. Wel kan de waterbus een negatieve invloed hebben op de natuur van de randmeren. Door de meren zachtere groene randen te geven, kan de ecologische waarde en waterkwaliteit van de meren worden versterkt. De nieuwe oriëntatie richting de randmeren biedt kansen om langs de noordoever van het Gooimeer een onderscheidend en kwalitatief woonmilieu te creëren waarbij de relatie tussen de polder

en het Gooimeer kan worden versterkt. Via de nieuwe fietspaden ontstaan nieuwe toegangen voor het recreatief gebruik en de beleving van landschappen. Door het maken van integrale plannen voor landschap, recreatie en fietsnetwerken (uiteeraard naar daadkracht van het landschap) kan worden geborgd dat de fietspaden positief bijdragen aan recreatie en landschapsbeleving.

- Het tracé van de A27 loopt langs het Nationale Landschap Arkemheen-Eemland. Verbreding van de weg vormt een risico voor de kwaliteit van het gebied. Een goed inpassingsplan is belangrijk om eventueel negatieve gevolgen voor Arkemheen-Eemland, het Valse Bos bij Eemnes en de kwaliteiten van de polder bij Almere te beperken. Het ruimtelijke effect van de inzet van zichtlocaties langs de A27 is afhankelijk van de uitvoering en kan zowel positief als negatief zijn; een goed inpassingsplan is een belangrijke voorwaarde.
- Indien ook de capaciteit van de N301 wordt vergroot, ontstaat een risico voor de Natura2000-gebieden Arkemheen en Veluwerandmeren. Dit risico wordt veroorzaakt door de gevoeligheid voor verstoring door licht, geluid oppervlakteverlies en stikstofdepositie.

KOSTEN

- De investeringskosten voor de agenda voor de middellange termijn bedragen in totaal bij benadering circa 890 miljoen euro, ten behoeve van de realisatie van het snelfietsroutenetwerk, een maximale

benutting van het spoor en voor een capaciteitsuitbreiding van de A27.

Een eventuele uitbreiding van de capaciteit van de N301 bedraagt gemiddeld circa 160 miljoen euro.

- De jaarlijkse kosten voor het verbeteren van de aantrekkelijkheid van het OV en het voortzetten van Beter Benutten worden geraamd op minder dan 2 miljoen euro. Voor de concentratie van nieuwe woningen en voor de impuls werkgelegenheid zijn geen kosten geraamd; hiervoor is aangenomen dat kosten door de markt worden gedekt.

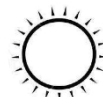
UITVOERBAARHEID

- De maatregelen hebben een positief effect op verkeersveiligheid en CO₂-uitstoot. Het programma sluit goed aan op bestaande bestuurlijke afspraken en lopende initiatieven (zoals OV SAAL, projecten voor ontwikkeling van OV-knooppunten en fietsroutes). Er is nog onvoldoende zicht op financiering.

TOEKOMSTBESTENDIGHEID

- Het programma is adaptief: het biedt een verlichting van de bereikbaarheidsproblematiek én flexibiliteit om - op basis van monitoring van ontwikkelingen en effecten - grote investeringen op een later moment te plegen.

SCENARIO'S



STRATEGIEËN



De toekomst gaat gepaard met onzekerheden. Om met het adaptief ontwikkelperspectief een robuuste strategie voor de toekomst te kunnen bieden, is het belangrijk om inzicht te hebben in mogelijke scenario's voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied. In de Analysefase van het MIRT-onderzoek zijn verschillende scenario's voor de ontwikkeling van de werkgelegenheid, de woningbouw en voor de bereikbaarheid onderzocht. Het adaptief ontwikkelperspectief biedt bij ieder mogelijk toekomstscenario afdoende antwoord op de gestelde bereikbaarheidsopgave. Kortom, wat voor weer het ook wordt, met het adaptief ontwikkelperspectief zijn we hier goed op voorbereid.



Rondom het Gooimeer zijn er volop kansen om een kwaliteitsimpuls te realiseren. In een samenhangende visie voor het Gooimeer kan bijvoorbeeld worden gezien welke bijzondere woonmilieus langs de oevers kunnen worden gecreëerd. Nu vormt de dijk van de Flevopolder vooral nog een barrière, terwijl hier kansen liggen om een kwalitatief en gevarieerd waterfront te creëren. Hiermee kan de recreatieve en ruimtelijke potentie van het Gooimeer beter worden benut en kan de ecologische functie - bijvoorbeeld door de inzet van groene gradiënten - worden versterkt.



6 | OPTIES VOOR DE LANGE TERMIJN

Naast voortzetting van de maatregel voor het creëren van een impuls voor de werkgelegenheid, zijn in het adaptief ontwikkelperspectief twee keuzeopties voor de lange termijn voorzien. Afhankelijk van ontwikkelingen in de toekomst - met betrekking tot de omvang van opgaven, het effect van maatregelen en de beschikbaarheid van nieuwe technologie - dient op een later moment een afweging te worden gemaakt over het al dan niet realiseren (eventueel in combinatie) van de volgende lange termijnopties:

- Inzetten op een systeemsprong in het OV (optie 1).
- Inzetten op verdere uitbreiding van de capaciteit van het wegennet t.b.v. de doorstroming op de A1 tussen Muiderberg en Eemnes (optie 2).

De twee keuzeopties zijn hierna toegelicht.

OPTIE 1 | SYSTEEMSPRONG OV

Deze optie betreft het verder doorzetten op een multimodale bereikbaarheid, met een systeemsprong in het OV. Hierbij wordt - als onderdeel van het metropolitane spoornetwerk rond Amsterdam - capaciteit toegevoegd aan vrijwel het gehele spoornetwerk, passend bij een systeemsprong in de hele MRA. Na realisatie en maximale benutting van OV SAAL & PHS, wordt nu geïnvesteerd in een hoogfrequente verbinding per spoor op bijvoorbeeld de Gooilijn en/of de verbinding tussen Almere en Utrecht (via Hilversum en/of via de 'Bijlmerboog'.

Mede afhankelijk van technologische ontwikkelingen, kan tegen die tijd worden afgewogen of en waar een ontvlechting van deze spoorverbindingen

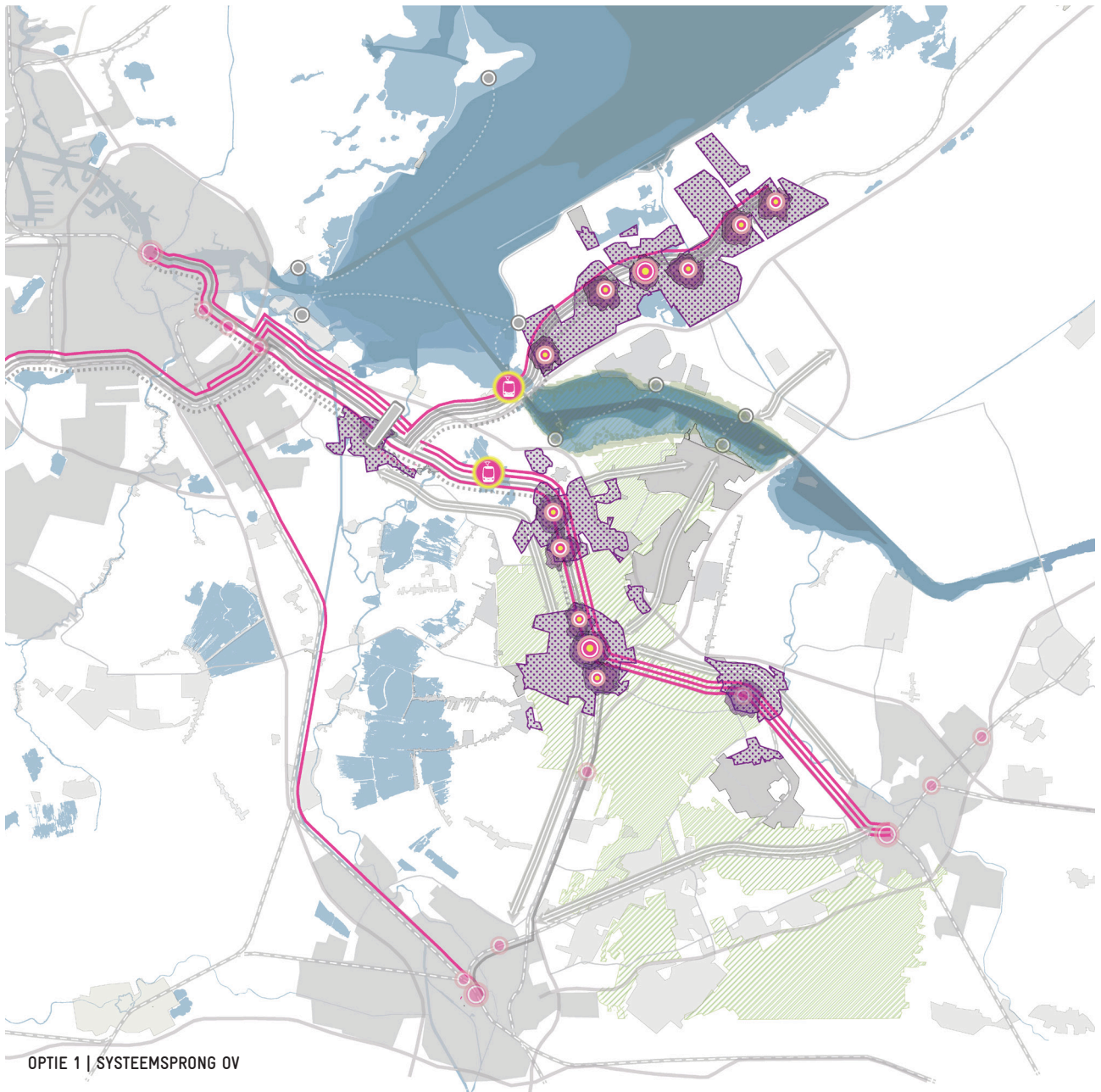
nodig is en of de uitvoering geschikt wordt gemaakt voor normale treinen (heavy rail), voor lightrail en/of hybride voertuigen die zowel op metrospoor als treinspoor kunnen rijden. Een keuze hierover is pas op de langere termijn aan de orde. Ten behoeve van de effectbepaling is - bij wijze van worst-case benadering - uitgegaan van ontvlechting (dus extra spoor) op voornoemde verbindingen, om hoge rijfrequenties mogelijk te maken.

Ten behoeve van het bieden van een gebiedsgericht ontwikkelperspectief, kunnen de volgende kansen voor het landschap worden gezien bij een keuze voor deze optie (geen onderdeel van de effectbeoordeling):

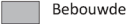
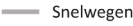
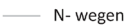
- Het eventueel verleggen van spoor door kwetsbare gebieden, zoals het Naardermeer. Voorafgaand aan de afweging van opties voor de lange termijn, zou hiertoe een onderzoek kunnen worden uitgevoerd.
- Verdere verdichting en een gerichte positionering van OV-knooppunten, waarbij relaties in het landschap worden versterkt, groene toegangsroutes worden gecreëerd en wordt gewerkt aan de branding van de knooppunten.

EFFECTEN

Hierna zijn de effecten samengevat die in potentie in 2040 kunnen optreden indien op lange termijn een Systeemsprong OV wordt gerealiseerd. De additionele effecten ten opzichte van de effecten van de middellange termijn zijn hier beschreven zoals deze in 2040 worden verwacht. Met een Systeemsprong OV wordt een verdere verbetering van de bereikbaarheid voorzien en wordt het knelpunt op de A1 tussen Muiderberg en Eemnes naar



LEGENDA

- | | | |
|--|--|--|
|  Landschap |  Binnenwater |  LT-01 - Impuls wergelegenheid |
|  Bebouwde zones |  Water |  LT-02 - Systeemsprong - OV |
|  Snelwegen |  Spoorwegen | -Optie: Ontvlechten spoor (infra), Gooilijn en Almere- Hilversum- Utrecht |
|  N- wegen |  OV-knooppunt |  -Optie: Light, Heavy en/of hybride gebruik spoor |

verwachting weggenomen. Monitoring is nodig om zicht te krijgen op nut, noodzaak, aard en omvang van de aanvullende maatregelen. De maatregelen en de effecten zijn uitgebreid beschreven in de 'Toelichting Adaptief Ontwikkelperspectief'.

DOORSTROMING A1 EN OVERIG WEGENNET

- Een systeemsprong OV zal - t.o.v. de middellange termijn - niet leiden tot een extra afname van de vertraging (vvu) op de A1 tussen Muiderberg en Eemnes (vv). De maatregelen voor de korte en middellange termijn leiden op de A1 al tot zodanige verbetering dat een systeemsprong OV daar weinig aan toe voegt.
- T.o.v. de middellange termijn wordt wel een extra afname in de vertraging (vvu) verwacht van 8% voor het gehele hoofdwegennet aan de Oostkant van Amsterdam.

MULTIMODAAAL MOBILITEITSSYSTEEM

- Kan bijdragen aan een multimodaal, robuust mobiliteitssysteem. Door verbetering van de OVbereikbaarheid, wordt OV een aantrekkelijker alternatief voor de auto en neemt de vertraging af

RUIMTELIJKE SPREIDING WOON- EN WERKLOCATIES

- De Systeemsprong OV faciliteert de pendel in het gebied middels het openbaar vervoer. De bereikbaarheid verbetert, wat negatief kan doorwerken op de ruimtelijke spreiding van woon- en werklocaties. Het daadwerkelijke effect op de ruimtelijke spreiding is op dit moment moeilijk in te schatten en afhankelijk van monitoring.

ECONOMIE

- Ook op de lange termijn wordt ingezet op de impuls van de

werkgelegenheid in Almere en Gooi en Vechtstreek bij OV-knooppunten. Het verwachte totale effect van het beter benutten van heteconomische potentieel in de periode tot 2040 is 30.000 extra arbeidsplaatsen in Almere ten opzichte van WLO Hoog en 12.750 extra arbeidsplaatsen in Gooi en Vechtstreek

LANDSCHAP, NATUUR EN WATER

- Deze optie kan leiden tot een positieve impuls voor het landschap indien door de inzet van hybride voertuigen een uitbreiding van het fysieke spoor kan worden beperkt; dit vormt een uitdaging qua inpassing, behoud van landschappelijke en ruimtelijke kwaliteit en vraagt om extra aandacht en investeringen. Daarbij is de verwachting dat in deze optie de directe toegankelijkheid van het landschap voor "de stedeling", uit Amsterdam, Utrecht, Amersfoort en verder, versterkt wordt en er dus extra aandacht moet komen voor het registreren van landschappelijke plekken waar veel bezoekers kunnen komen en plekken waar juist grote hoeveelheden bezoekers worden geweerd. Een goed regie op landschappelijke bestemmingen en de aantakking aan het OV-systeem, inclusief de koppeling met een onderliggend fiets en wandelpaden netwerk is daarbij van belang.

KOSTEN

- De kosten zijn afhankelijk van de uitvoering. De schatting van de investeringskosten is €700 miljoen voor light rail, €1.2 miljard voor heavy rail. De beheer- en onderhoudskosten zijn (per jaar) circa 0,5% van het investeringsbedrag. De exploitatiekosten zijn geschat op



In het MIRT-onderzoek is intensief samengewerkt met een groot aantal experts van de betrokken overheidspartners, met andere betrokkenen uit het gebied én met jongeren uit het gebied. Zo hebben de afgelopen 3 jaar zeven gebiedssessies plaatsgevonden waarin samen met alle betrokkenen belangrijke inhoudelijke stappen zijn gezet. Daarnaast hebben meer dan 30 werksessies en workshops plaatsgevonden en zijn in samenwerking met One World Citizens diverse werksessies en twee hackathons georganiseerd met jongeren uit het gebied. Verder is in de Analysefase samengewerkt met drie teams van 'Kickstart Your Social Impact' om jong talent in te zetten voor het maken van nieuwe verbindingen met organisaties en betrokkenen in het gebied. Hierbij is aan starters op de arbeidsmarkt tevens een kans geboden voor het dichten van de kloof tussen onderwijs en arbeidsmarkt.

€100 miljoen per jaar, daar staan echter exploitatie opbrengsten tegenover van naar schatting tussen de 50% en 100%.

UITVOERBAARHEID

- De maatregelen hebben een positief effect op verkeersveiligheid en CO₂-uitstoot. Er is nog onvoldoende zicht op financiering. Toekomstbestendigheid Dit zal moeten blijken op basis van de inzichten uit monitoring en evaluatie van actuele ontwikkelingen en effecten op de lange termijn.

TOEKOMSTBESTENDIGHEID

- Dit zal moeten blijken op basis van de inzichten uit monitoring en evaluatie van actuele ontwikkelingen en effecten op de lange termijn.

OPTIE 2 | CAPACITEITSUITBREIDING A1

Deze optie voor de lange termijn betreft de uitbreiding van de capaciteit op de A1 naar 2x4 rijstroken. Deze optie voor de lange termijn betreft de uitbreiding van de capaciteit op de A1 naar 2x4 rijstroken. De uitvoeringsvorm is te zijner tijd onderwerp van onderzoek, waarbij uitvoering zowel in het horizontale (op maaiveld) als in het verticale vlak (tunnel) mogelijk is.

Voor een gebiedsgericht ontwikkelperspectief, wordt voorgesteld om - bij een keuze voor deze optie - de volgende maatregel voor het landschap rond de A1 mee te nemen:

- Goede landschappelijke inpassing, bijvoorbeeld met een tunnel (aannee in de effectbeoordeling) en

een landschappelijk ontwerp voor de omgeving van het tracé.

Daarnaast doet zich op lange termijn mogelijk de volgende kansen voor (geen onderdeel van de effectbeoordeling):

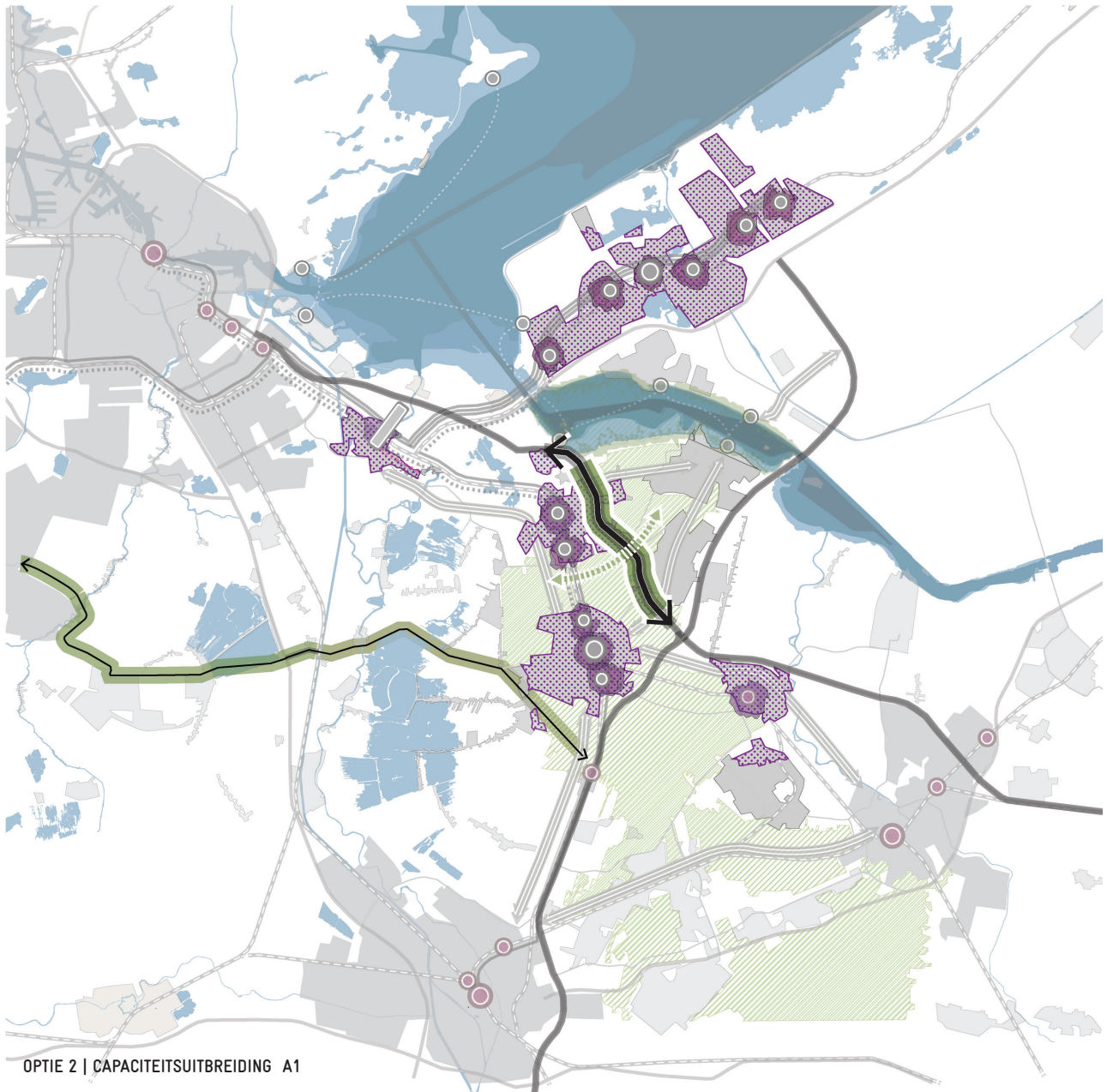
- Opruimen verstoorde patronen in het landschap, zoals bedrijfslocaties langs de A1.
- Het versterken van de 'leesbaarheid' van het landschap, door het versterken van oorspronkelijke structuren in het landschap.

VARIANT

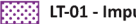
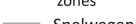
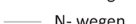
CAPACITEITSUITBREIDING N201

Als variant voor versterking van de capaciteit van de A1 kan voor de lange termijn een capaciteitsuitbreiding van de gehele N201 worden overwogen. Hierbij wordt de capaciteit van de N201 tussen Schiphol (A4) en Hilversum (A27) vergroot door een wegverbreding naar 2x2 rijstroken met een rijksnelheid van 100 km/uur. Bij deze variant wordt voorgesteld om de volgende maatregel voor het landschap mee te nemen:

- Een parkway ontwerp voor de N201, dat rekening houdt met de beleving van het landschap (onder andere vanaf de weg), de plassen weer verbindt, rekening houdt met erfgoed zoals forten en Zonnestraal, en natuur en landschap respecteert (Natura 2000, heuvelrug en veenweidegebied)
- Vooruitlopend aan de afweging van opties voor de lange termijn, kan al worden gewerkt aan een Landschapsprogramma N201, ten behoeve van een integrale aanpak voor de bescherming en ontwikkeling van het veenplassengebied. Gezien de complexiteit van deze maatregel, wordt dit als randvoorwaarde gezien voor deze maatregel.



LEGENDA

- | | | |
|--|--|--|
|  Landschap |  Binnenwater |  LT-01 - Impuls wergelegenheid |
|  Bebouwde zones |  Water |  LT-03 - Capaciteitsuitbreiding A1 tussen Muiderberg en Eemnes |
|  Snelwegen |  Spoorwegen |  -Capaciteitsuitbreiding hele N201 als mogelijk variant voor A1 |
|  N-wegen |  OV-knooppunt | |

EFFECTEN

Hierna zijn de effecten samengevat die in potentie in 2040 kunnen optreden indien op lange termijn de capaciteit van de A1 tussen Muiderberg en Eemnes wordt uitgebreid. De additionele effecten ten opzichte van de effecten van de middellange termijn zijn hier beschreven zoals deze in 2040 worden verwacht. Met capaciteitsuitbreiding wordt een verdere verbetering van de bereikbaarheid voorzien en wordt het knelpunt op de A1 tussen Muiderberg en Eemnes naar verwachting weggenomen. Monitoring is nodig om zicht te krijgen op nut, noodzaak, aard en omvang van de aanvullende maatregelen. De maatregelen en de effecten zijn uitgebreid beschreven in de 'Toelichting Adaptief Ontwikkelperspectief'.

DOORSTROMING A1 EN OVERIG WEGENNET

- Een capaciteitsuitbreiding van de A1 zal - t.o.v. middellange termijn – naar verwachting leiden tot een extra afname van de vertraging (vvu) op de A1 tussen Muiderberg en Eemnes (vv). De vertraging op dit traject zal naar verwachting afnemen tot nagenoeg 0 in beide richtingen.
- Zal ten opzichte van de middellange termijn naar verwachting leiden tot een extra afname van de vertraging (vvu) van 6% voor het gehele hoofdwegennet aan de oostkant van Amsterdam.
- De vertraging op andere delen van de A1 (Diemen – Muiderberg) kan als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van de capaciteitsuitbreiding toenemen.

MULTIMODAAAL MOBILITEITSSYSTEEM

- Draagt niet bij aan multimodaal

systeem, wel aan een robuuster hoofdwegennet vanwege impact bij incidenten.

RUIMTELIJKE SPREIDING WOON- EN WERKLOCATIES

- De capaciteitsuitbreiding op de A1 faciliteert de autopendel in het gebied. De bereikbaarheid verbetert wat negatief kan doorwerken op de ruimtelijke spreiding van woon- en werklocaties. Het daadwerkelijke effect op de ruimtelijke spreiding is op dit moment moeilijk in te schatten en afhankelijk van monitoring.

ECONOMIE

- Ook op de lange termijn wordt ingezet op de impuls van de werkgelegenheid in Almere en Gooi en Vechtstreek bij OV-knooppunten. Het verwachte totale effect van het beter benutten van het economische potentieel in de periode tot 2040 is 30.000 extra arbeidsplaatsen in Almere ten opzichte van WLO Hoog en 12.750 extra arbeidsplaatsen in Gooi en Vechtstreek

LANDSCHAP, NATUUR EN WATER

- Door capaciteitsuitbreiding middels een tunnel kan de impact op het landschap beperkt blijven. Een dergelijke ingreep kan zelfs een helend effect hebben op verschillende doorsnijdingen die al sinds de aanleg van de A1 bestaan. Daarbij kunnen kleinschaliger landschappelijke doorsnijdingen en verstoringen worden meegenomen in een verbreding van de weg. Versterking van landschappelijke en ruimtelijke kwaliteit vraagt om extra investeringen al kunnen die - mits tijdig geïntegreerd ontworpen - beperkt blijven. Het verdient

aanbeveling in deze optie een vaste post te bepalen die gedurende het proces voor de verbeterde inpassing kan worden benut.

KOSTEN

- De investeringskosten bedragen bij benadering €1,4 miljard. De beheer- en onderhoudskosten €2,3 miljoen per jaar.

UITVOERBAARHEID

- De maatregelen hebben in potentie een negatief effect op verkeersveiligheid en CO₂-uitstoot. Er is nog onvoldoende zicht op financiering.

TOEKOMSTBESTENDIGHEID

- Dit zal moeten blijken op basis van de inzichten uit monitoring en evaluatie van actuele ontwikkelingen en effecten op de lange termijn.

EFFECTEN VARIANT

CAPACITEITSUITBREIDING N201

Hierna zijn de effecten samengevat die in potentie in 2040 kunnen optreden indien op lange termijn de capaciteit van de gehele N201 wordt uitgebreid. Ook met capaciteitsuitbreiding van de N201 wordt een verdere verbetering van de bereikbaarheid voorzien en wordt het knelpunt op de A1 tussen Muiderberg en Eemnes naar verwachting weggenomen.

DOORSTROMING A1 EN OVERIG WEGENNET

- Capaciteitsuitbreiding van de N201 leidt - t.o.v. middellange termijn – naar verwachting tot een extra afname van de vertraging (vvu) op de A1 tussen Muiderberg en Eemnes (vv).

- Leidt ten opzichte van de middellange termijn naar verwachting tot een toename van de vertraging (vvu) van 6% voor het gehele hoofdwegennet aan de oostkant van Amsterdam. Alle knelpunten op de A1 komen te vervallen maar de A27 tussen Utrecht en Eemnes kan het extra verkeer niet verwerken. Dit leidt tot een toename van het aantal vvu die sterker is dan de afname op de A1.

MULTIMODAAAL MOBILITEITSSYSTEEM

- Draagt naar verwachting niet bij aan multimodaal systeem, wel aan een robuuster hoofdwegennet. Voorwaarde hierbij is echter dat maatregelen worden genomen waarmee de doorstroming op de A27 niet slechter wordt.

RUIMTELIJKE SPREIDING WOON- EN WERKLOCATIES

- De capaciteitsuitbreiding op de N201 faciliteert de autopendel in het gebied. De bereikbaarheid verbetert wat negatief kan doorwerken op de ruimtelijke spreiding van woon- en werklocaties. Het daadwerkelijke effect op de ruimtelijke spreiding is op dit moment moeilijk in te schatten en afhankelijk van monitoring.

ECONOMIE

- Ook op de lange termijn wordt ingezet op de impuls van de werkgelegenheid in Almere en Gooi en Vechtstreek bij OV-knooppunten. Het verwachte totale effect van het beter benutten van het economische potentieel

in de periode tot 2040 is 30.000 extra arbeidsplaatsen in Almere ten opzichte van WLO Hoog en 12.750 extra arbeidsplaatsen in Gooi en Vechtstreek.

LANDSCHAP, NATUUR EN WATER

- De N201 loopt door een gebied met uitzonderlijke landschappelijke, ecologische (Natura2000) en cultuurhistorische (UNESCO world heritage) kwaliteit; goede inpassing is een uitdaging en vraagt om een breed investeringsprogramma. Een mogelijke inpassing vraagt investeringen op een uitzonderlijk hoog en grootschalig niveau. Op twee plekken zijn daarbij uitzonderlijk grote uitdagingen. Ten zuiden van Hilversum waar de N201 op de A27 moet aansluiten ligt het UNESCO monument Sanatorium Zonnestraal, met omliggende gebieden. Dit landgoed ligt direct tegen dichtbebouwde wijken van Hilversum. Een goede inpassing vergt een tunneloplossing. Een alternatieve verbinding onder Zonnestraal door vergt een relatief grote omweg waarbij natuur en landschappelijke inpassing een zorg is. De tweede zone ligt ten westen van Hilversum door het kwetsbare veenplassen gebied met Natura2000 status. Dit gebied staat door meerdere oorzaken al onder druk de extra belasting door een uitbereiding van de N201 maakt dat in dit gebied een brede landschappelijke aanpak nodig zal zijn. Uitdagingen zijn daarbij verzilting, waterkwaliteit, invasie van exoten en behoud en versterking van de biodiversiteit. Daarbij is er een kans de specifieke kwaliteiten van dit bijzondere

waterrijke landschap zichtbaarder en toegankelijker te maken voor bezoekers. In de huidige situatie is er sprake van veel lintbebouwing waardoor het gebied nauwelijks ervaarbaar is vanaf de weg.

KOSTEN

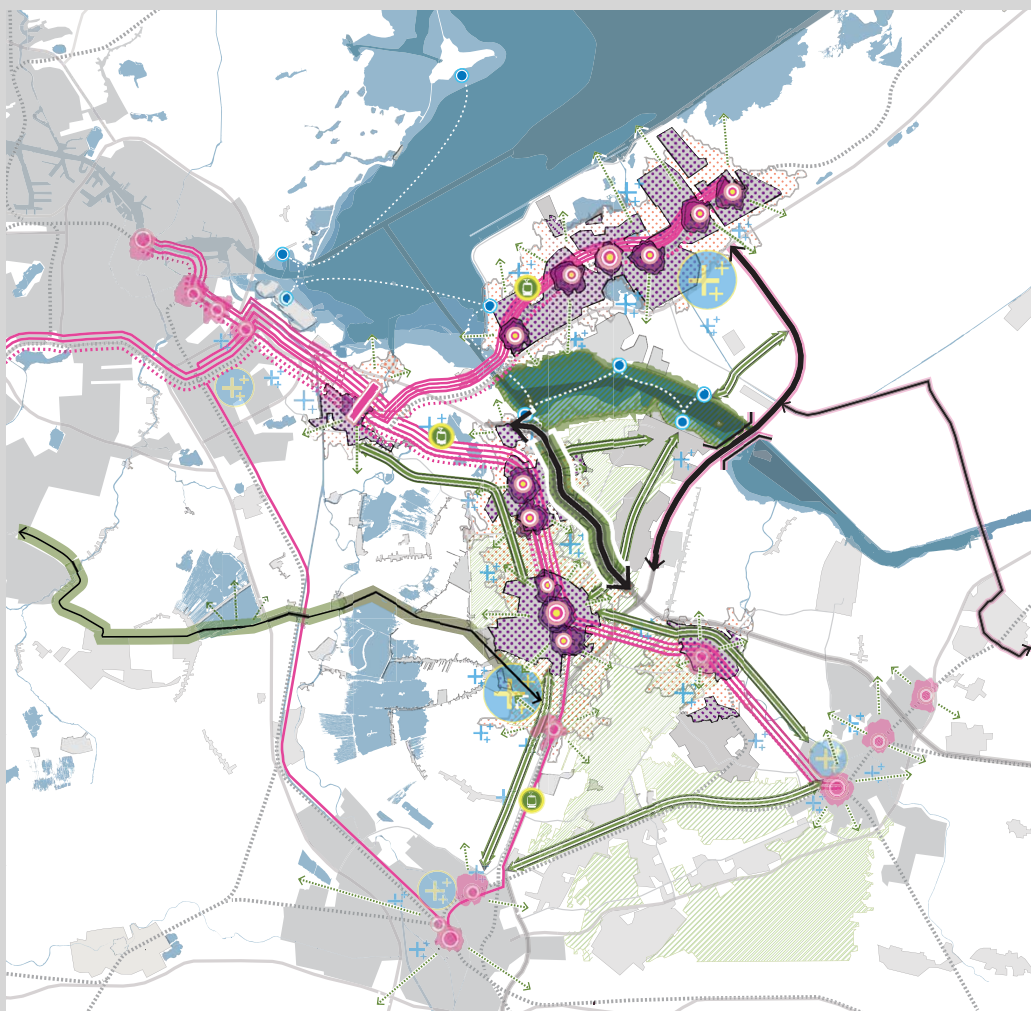
- De investeringskosten bedragen bij benadering €2,2 miljard. De beheer- en onderhoudskosten €3,6 miljoen per jaar.

UITVOERBAARHEID

- De maatregelen hebben naar verwachting een positief effect op verkeersveiligheid en CO2- uitstoot. Er is nog onvoldoende zicht op financiering.

TOEKOMSTBESTENDIGHEID

- Dit zal moeten blijken op basis van de inzichten uit monitoring en evaluatie van actuele ontwikkelingen en effecten op de lange termijn.



Deze kaart geeft een overzicht van alle maatregelen uit het adaptief ontwikkelperspectief, zowel voor de korte, middellange als lange termijn.

In de Fase Oplossingsrichtingen is – samen met betrokkenen uit het gebied – een groot aantal maatregelen onderzocht die bijdragen aan het 1) voorkomen van de mobiliteitsbehoefte (ruimtelijke & economische maatregelen), 2) het verschuiven van de mobiliteitsbehoefte (gedrag, OV, fiets, beter benutten), en 3) het accommoderen van de mobiliteitsbehoefte (wegcapaciteit). Alle maatregelen zijn uitgewerkt in het ‘maatregelenboek’; de uitsnede op deze pagina vat de maatregelen ter illustratie samen. Daarnaast bevat het maatregelboek een overzicht van meekoppelkansen en mogelijke gebiedsimpuls-maatregelen voor de economie en het landschap. Op basis van de maatregelen uit het maatregelenboek zijn samenhangende maatregelpakketten uitgewerkt door het maken van logische combinaties van maatregelen. Ook het adaptief ontwikkelperspectief bestaat uit maatregelen uit het maatregelenboek.

64

Capaciteit



Binnen het adaptief ontwikkelperspectief vindt verdichting zoveel mogelijk plaats binnen bestaande bebouwde kernen en binnen het invloedsgebied van stations. Uiteraard mag een dergelijke verdichting niet ten koste gaan van de hoeveelheid groen en de ecologie binnen de kernen. Het is bij een duurzame strategie voor verdichting essentieel om juist aandacht te besteden aan goede groenblauwe netwerken en stedelijke ecologie. Bijvoorbeeld door goede groene wandel- en fietsroutes te creëren en in de openbare ruimte of op daken veel ruimte voor groen en wateropvang te realiseren.





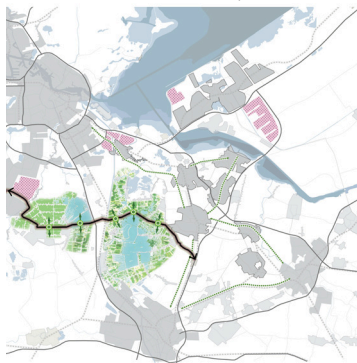
BRON FOTO : WIKIMEDIA COMMONS, CHRIS BARBALIS

7 | ALTERNATIEVEN?

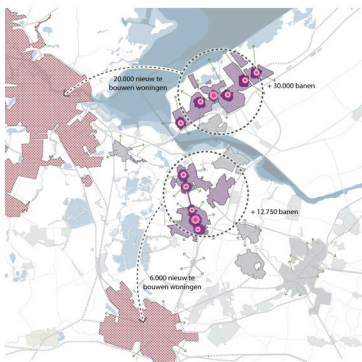
In de fase Oplossingsrichtingen zijn - met de drie niveaus op de mobiliteitsladder als vertrekpunt - vijf samenhangende maatregelpakketten uitgewerkt om in beeld te brengen hoe de oplossingsrichtingen in de praktijk uit kunnen werken. Ook is inzichtelijk gemaakt wat de effectiviteit en effecten van deze combinaties van maatregelen zijn. Er is ook bekeken hoe andere kansen en impulsen voor het gebied - om een antwoord te bieden voor opgaven op het gebied van economie en landschap - kunnen worden verbonden aan de maatregelpakketten. Hierdoor biedt ieder pakket - naast een set van maatregelen die bijdragen aan de 'bereikbaarheid' - tevens een

'gebiedsgericht' perspectief voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied. Ook zijn thema's die jongeren belangrijk achten voor de toekomst van het gebied meegenomen bij de uitwerking en beoordeling van de maatregelpakketten.

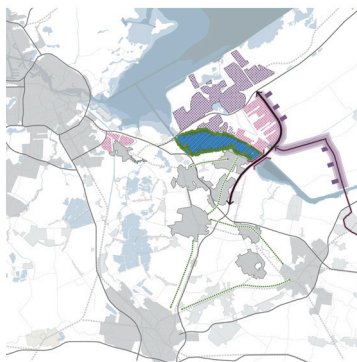
PAKKET - 3A OPWAARDEREN N-WEGEN, ONDERLANGS



PAKKET - 1 RUIMTE & ECONOMIE



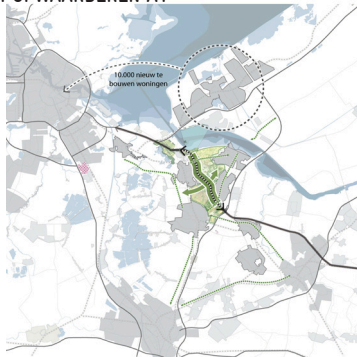
PAKKET - 3B OPWAARDEREN N WEGN, BOVENLANGS

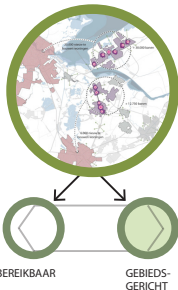
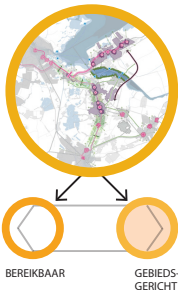
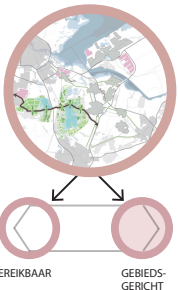
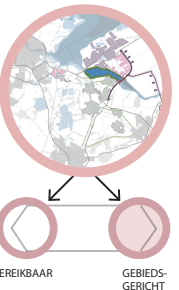
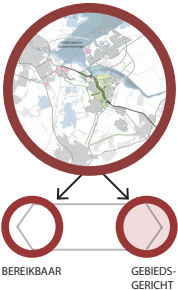


PAKKET - 2 OV & BETER BENUTTEN



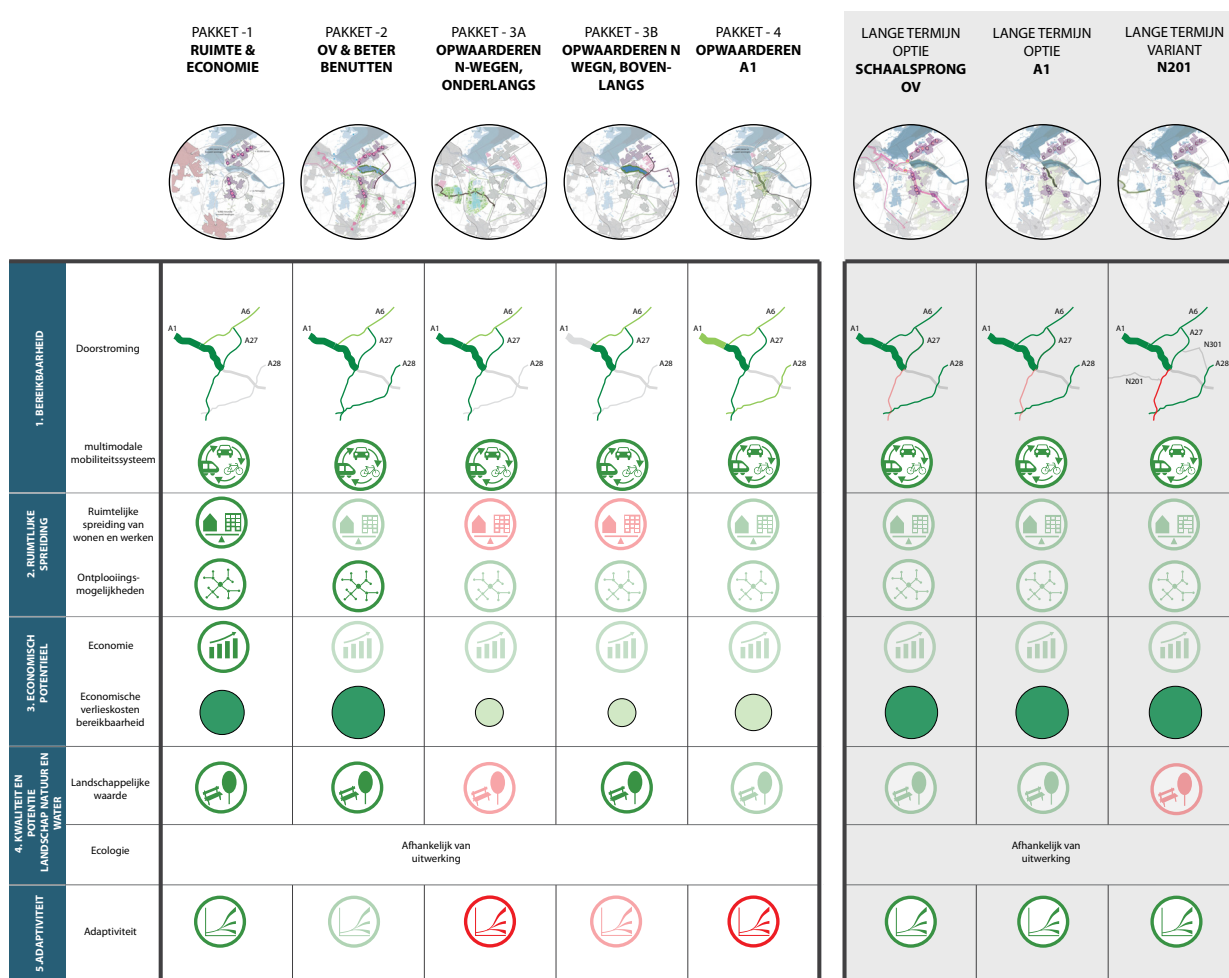
PAKKET - 4 OPWAARDEREN A1



PAKKET- 1 RUIMTE & ECONOMIE  Dit pakket gaat uit van een herverdeling van woningen en arbeidsplaatsen. Ruimtelijk-economische maatregelen leiden tot minder verkeer op de weg. T.o.v. scenario WLO-Hoog gaan 20.000 nieuw te bouwen woningen van Almere naar Amsterdam, i.c.m. 30.000 extra arbeidsplaatsen in Almere. Verder gaan 6.000 nieuw te bouwen woningen van Gooi en Vechtstreek naar Utrecht, i.c.m. 12.750 extra arbeidsplaatsen in Gooi en Vechtstreek. Dit pakket streeft naar binnen-stedelijke verdichting. Ook wordt een snelfietsroute-netwerk gerealiseerd GEBIEDSGERICHT PERSPECTIEF Er wordt gekeken naar aanvullende kansen t.b.v. het ontwikkelen van woon- en werkmilieus en vergaande bovenregionale samenwerking. Ook worden kansen voor het landschap benut.	PAKKET- 2 OV & BETER BENUTTEN  De nadruk ligt op OV-knooppuntontwikkeling en het OV met hoogfrequente spoorlijnen. Het regionale spoornet is in de vorm van lightrail. Een verbeterd openbaar vervoer is echter niet voldoende. Om de verkeers-intensiteiten op de A1 voldoende te verminderen, is daarom ook het faciliteren van bedrijvigheid in Almere (vermindert pendel) en de verbreding van de A27 tussen Eemnes en Almere toegevoegd. De A27 faciliteert de noord-zuidrichting terwijl de OV- maatregelen vooral de oost-westrichting faciliteren. Ook wordt een snelfietsroute-netwerk gerealiseerd. GEBIEDSGERICHT PERSPECTIEF Aanvullende kansen voor de door de provincies ingeslagen weg voor het ontwikkelen van OV-knooppunten worden benut. Halteplaatsen voor OV worden stedelijke centra met allure, die onderdeel zijn van een groter metropolaan netwerk. De knopen kunnen met een goed fietsnetwerk hun bereik vergroten. Ook andere type bestemmingen en voorzieningen zijn gemakkelijk te koppelen.	PAKKET- 3A OPWAARDEREN N-WEGEN, ONDERLANGS  Basisgedachte is het opwaarderen van de N201 tot autoweg om als alternatief voor de A1 te dienen. Ook wordt een snelfietsroutenetwerk gerealiseerd. Dit pakket behoeft, ten opzichte van de andere pakketten, een zeer goede inpassing in het landschap GEBIEDSGERICHT PERSPECTIEF Er wordt toegewerkt naar een goede inpassing van infrastructuur binnen een zeer kwetsbaar landschap (Veenplassegebied en Utrechtse Heuvelrug, met belangrijke nationale cultuur-historische betekenis). Voor het deel van de N201 nabij de Utrechtse heuvelrug, is een tunnel voorzien. Naast inpassing wordt ingezet op een landschapsplan, waarmee een kwaliteits-sprong kan worden gerealiseerd. Ter plekke van de N201 zal een kwaliteitssprong moeilijk realiseerbaar zijn in het natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen en Utrechtse Heuvelrug.	PAKKET- 3B OPWAARDEREN N-WEGEN, BOVENLANGS  Het opwaarderen van de N301 én de verbreding van de A27 tussen Eemnes en Almere staat centraal. Hiermee wordt de verkeersintensiteit op de A1 beperkt. Ook wordt een snelfietsroutenetwerk gerealiseerd. GEBIEDSGERICHT PERSPECTIEF Bij het ontwikkelen van infrastructuur wordt ook ingezet op het ontwikkelen en benutten van de potentie van het landschap. De opwaardering van infrastructuur betekent een kans voor doorontwikkeling van de kop van Flevoland en voegt in potentie een oriëntatie toe aan Almere. Ook doen zich kansen voor om de verbinding tussen Almere en Amersfoort te versterken. In het hart van het gebied ligt de nadruk op een fietssysteem waarmee veel woon-werkrelaties in de regio te accommoderen zijn en dat een verdere groene kwaliteit van Gooi en Vechtstreek kan versterken.	PAKKET- 4 OPWAARDEREN A1  Dit pakket behelst een verbreding van de A1 tussen Muiderberg en Eemnes naar 2x4 rijstroken. Ook wordt een snelfietsroutenetwerk gerealiseerd. Voor het beperken van de te verwachten verkeers-toename op de A1 tussen Muiderberg en Diemen, is ook een ruimtelijke maatregel toegevoegd: 10.000 nieuw te bouwen woningen in Amsterdam i.p.v in Almere. Dit biedt een integraal pakket. GEBIEDSGERICHT PERSPECTIEF De impact op de omgeving door de aanleg van infrastructuur wordt aangegrepen om een kwaliteits-slag te maken in het nu door de A1 doorsneden gebied. Het bouwt verder aan de versterking van maatregelen die de afgelopen decennia in het gebied zijn genomen. Vooral het tegengaan van versnippering en het tegengaan van de hinder die de A1 geeft. Door aanvullend het fietsnetwerk in Gooi en Vechtstreek te versterken, wordt de lokale bereikbaarheid van het gebied versterkt.	ADAPTIEF ONTWIKKELPERSPECTIEF  Het Adaptief Ontwikkelperspectief is integraal (gebiedsgericht) én zet in op een multimodale aanpak. Hierbij is gebruik gemaakt van verschillende maatregelen uit de vijf alternatieve samenhangende maatregelpakketten die in de Fase Oplossingsrichtingen zijn uitgewerkt. Het gaat zowel op ruimtelijke maatregelen (de ontwikkeling van OV knooppunten en een impuls voor de werkgelegenheid), om maatregelen die inzetten op OV, fiets en gedrag én maatregelen die inzetten op een uitbreiding van de capaciteit van het wegennet. Ook is voorzien in het meekoppelen van gebiedsgerichte kansen voor de economie en het landschap. Het adaptief ontwikkelperspectief is eerder uitgebreid beschreven.
--	--	--	--	--	--

In de volgende figuur zijn de effecten van het adaptief ontwikkelperspectief - na realisatie van de maatregelen voor de korte, middellange én lange termijn - afgezet ten opzichte van de effecten van

de maatregelpakketten die in de fase Oplossingsrichtingen zijn onderzocht. Voor het adaptief ontwikkelperspectief zijn de drie mogelijke 'ontwikkelrichtingen' beoordeeld.



EFFECTEN

Op basis van een vergelijking van de drie ontwikkelpaden uit het adaptief ontwikkelperspectief met de alternatieve oplossingsrichtingen, kan het volgende worden geconstateerd:

DOORSTROMING A1 EN OVERIG WEGENNET

- De onderzochte maatregelpakketten die in de Fase Oplossingsrichtingen zijn onderzocht, boden allen een antwoord op de geconstateerde opgaven op het gebied van bereikbaarheid. Ditzelfde geldt voor het voorgestelde adaptief ontwikkelperspectief.
- Het adaptief ontwikkelperspectief zorgt op korte termijn voor een verbeterde doorstroming op de A1, met name als gevolg van de stimulering van de werkgelegenheid. De knelpunten worden echter niet volledig opgelost. Op middellange termijn leidt vooral de capaciteitsuitbreiding op de A27 tot een betere doorstroming op de A1 tussen Eemnes en Muiderberg. De maatregelen op lange termijn (Systeemsprong OV, capaciteitsuitbreiding A1 of capaciteitsuitbreiding N201) zorgen ervoor dat er geen sprake is van knelpunten op de A1 tussen Eemnes en Muiderberg.
- Het adaptief ontwikkelperspectief zorgt voor een betere doorstroming op het overige wegennet. Uitzondering vormt de A27 tussen Utrecht en Eemnes; na capaciteitsuitbreiding van de A27 en/of de N201 kan de doorstroming hier verder onder druk komen te staan. Bij capaciteitsuitbreiding van de A1 tussen Eemnes en Muiderberg kan de doorstroming op

de A1 tussen Muiderberg en Diemen verslechteren.

MULTIMODAAAL MOBILITEITSSYSTEEM

- Het adaptief ontwikkelperspectief draagt in alle ontwikkelpaden positief bij aan het multimodale mobiliteitssysteem, zeker indien op lange termijn wordt gekozen voor een systeemsprong in het OV per spoor. Hiermee sluit het voorgestelde ontwikkelperspectief aan op maatregel pakket 2 (OV & Beter Benutten).
- Als gevolg van het realiseren van een snelfietsrouten netwerk 'scoort' het adaptief ontwikkelperspectief vergelijkbaar met de andere maatregelpakketten; ook daarin is voorzien in het realiseren van snelfietsroutes.

RUIMTELIJKE SPREIDING VAN WOON- EN WERKLOCATIES

- Bij maatregelpakket 1 (Ruimte & Economie) leidt het 'verschuiven van nieuw te bouwen woningen' vanuit Almere en Gooi & Vechtstreek naar Amsterdam en Utrecht in sterkste mate tot een betere balans (en betere ontplooiingsmogelijkheden) en hiermee tot een afgenomen druk op het mobiliteitssysteem.
- Het voorgestelde adaptief ontwikkelperspectief stelt bestaande afspraken over woningbouw niet ter discussie. Wel zet het adaptief ontwikkelperspectief in op de ontwikkeling van woningen en werkgelegenheid rond OV-knooppunten en op een impuls voor de werkgelegenheid in Almere en Gooi & Vechtstreek. Hierdoor wordt als gevolg van de maatregelen op de korte en middellange termijn een enigszins betere balans in de

ruimtelijke spreiding van wonen en werken gerealiseerd.

- Maatregelen die op de middellange en lange termijn inzetten op het vergroten van de capaciteit - zowel over de weg als per OV (dit geldt dus voor alle opties voor de lange termijn) - accommoderen een toenemende pendel, waardoor de balans in de ruimtelijke spreiding tussen wonen en werken per saldo niet zal verbeteren. De daadwerkelijke effecten op ruimtelijke spreiding en ontplooiingsmogelijkheden van de uiteindelijk te realiseren lange termijn optie, dienen voorafgaande aan de keuze over de lange termijn op basis van de dan gerealiseerde effecten goed in beeld te worden gebracht.

ECONOMIE

- De maatregelen die in het adaptief ontwikkelperspectief op de korte en middellange termijn worden getroffen, dragen positief bij aan de economie. Het adaptief ontwikkelperspectief scoort bij de meest effectieve lange termijn optie bovendien beter dan het meest effectieve alternatieve maatregelpakket 1 (Ruimte & Economie).

LANDSCHAP, NATUUR EN WATER

- Bij de alternatieve maatregelpakketten bleek dat pakketten waarbij infrastructurele ingrepen worden beperkt (pakket 1, 2 en in mindere mate 3b) het meest gunstig voor landschap.
- Pakketten waarbij voor de omgeving ingrijpende uitbreiding van infrastructuur is voorzien (met name pakket 3a en 4), leiden tot risico's voor landschap en natuur.

- Het adaptief ontwikkelperspectief betreft een integraal pakket, waarin is voorzien in zowel infrastructurele maatregelen als ook het verzilveren van kansen voor het landschap; hierbij heeft op basis van de inzichten uit de fase Oplossingsrichtingen een optimalisatie van maatregelen plaatsgevonden.
- Vanwege mogelijk ingrijpende infrastructurele maatregelen op de lange termijn, leidt het adaptief ontwikkelperspectief desondanks tot risico's voor het landschap. Deze risico's kunnen worden beperkt of voorkomen indien grootschalige investeringen in het landschap plaatsvinden. Deze grootschalige investeringen zijn niet in de kosten meegenomen, waardoor het effect negatief is gewaardeerd.

KOSTEN

- Het adaptief ontwikkelperspectief is integraal, gaat uit van zorgvuldige inpassing én zet in op het verzilveren van kansen voor economie en landschap. De totale investeringskosten voor het adaptief ontwikkelperspectief (korte, middellange en lange termijn) - afhankelijk van de later te maken keuzes over maatregelen voor de middellange en lange termijn - variëren van 1,4 miljard euro (bij systeemsprong OV), tot 2,1 miljard euro (bij capaciteitsuitbreiding A1), tot 2,9 miljard euro (bij capaciteitsuitbreiding N201).
- De kosten voor een gebiedsgerichte uitwerking van de alternatieve maatregelpakketten variëren van 200 miljoen euro (bij inzet op ruimte & economie) tot 3,3 miljard euro (bij inzet op OV & Beter Benutten).

UITVOERBAARHEID

- Alle maatregelpakketten zijn - afhankelijk van de uitwerking van het ontwerp - in principe technisch uitvoerbaar; de uitvoerbaarheid van capaciteitsuitbreiding N201 (pakket 3a en variant binnen lange termijnoptie 2) is risicovol en kostbaar. Specifieke effecten op landschap en ecologie (waaronder de mate van versnippering en leefgebieden van dieren) bij de variant capaciteitsuitbreiding N201 vergen nadrukkelijk nader onderzoek.
- De maatregelpakketten die in de Fase Oplossingsrichtingen zijn onderzocht, bleken wisselend uitvoerbaar vanwege

een wisselende aansluiting op bestaande bestuurlijke afspraken, de aansluiting op lopende initiatieven en vanwege hoge kosten. Ten opzichte van de alternatieve maatregelpakketten is het adaptief ontwikkelperspectief geoptimaliseerd, waarbij zoveel mogelijk is aangesloten op lopende initiatieven en bestaande bestuurlijke afspraken.

TOEKOMSTBESTENDIGHEID

- Het adaptief ontwikkelperspectief zet in op een adaptieve aanpak; hiermee is het adaptief ontwikkelperspectief het meest gunstig ten opzichte van de alternatieve maatregelpakketten.

Er is de laatste jaren veel discussie over de toekomst van het veenweidegebied. Het bemalen van de polders leidt tot bodemdaling die gepaard gaat met hoge kosten en een hoge milieudruk (doordat bij de veenoxidatie veel CO2 vrij komt). Het veenweidegebied zal op termijn veranderen, de vraag is alleen hoe? Er doen zich kansen en bedreigingen voor; een toekomstige transitie van het veenweidegebied zal een essentieel onderdeel moeten vormen van een landschapvisie voor het hele gebied.





8 | CONCLUSIES

Het adaptief ontwikkelperspectief zet in op een integrale en multimodale aanpak, waarbij naast het toevoegen van capaciteit op de weg, óók wordt ingezet op het OV en de fiets. Hiermee wordt een stapsgewijze aanpak voorgesteld om in eerste plaats de bereikbaarheidsopgave op A1 tussen Muiderberg en Eemnes aan te pakken. Het enkel toevoegen van capaciteit aan het wegennet is op langere termijn niet afdoende om de bereikbaarheid van het gebied te garanderen. Het adaptief ontwikkelperspectief draagt tevens bij aan de multimodale bereikbaarheid van het gebied; het OV biedt potentie voor een sterke economische regio, als onderdeel van de Noordvleugel van de Randstad. Door de integrale aanpak wordt bovendien een gebiedsgericht ontwikkelperspectief geboden voor opgaven voor de economie én landschap, natuur en water.

Tot 2028 wordt in de regio al volop ingezet op het OV, vooral op de spoorcorridor Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad (OV SAAL). De regio's Gooi en Vechtstreek en Amersfoort profiteren hier onvoldoende van, evenals de verbinding Almere - Utrecht. Voor een extra kwaliteitsslag in de toekomst, moet exploitatie rendabel zijn. Nu al kiezen de meeste reizigers in dit gebied voor korte verplaatsingen voor de auto. Daarom wordt voorgesteld om in te zetten op het aantrekkelijker maken van het OV, door inzet op gedrag, OV-knooppunten én het beperken van de reistijd naar stations.

Keuzes over ingrijpende en kostbare maatregelen hoeven pas te worden genomen op het moment dat er zicht is op zaken die nu onzeker zijn, zoals:

- Actuele ontwikkeling opgaven gebied (t.o.v. referentie, bv demografie, economie, mobiliteit).
- Technologische ontwikkelingen.
- Mate waarin zich effecten voordoen (bv Beter Benutten, OV SAAL en OV Knooppunten, KT-maatregelen).
- Zicht op financiering.

Daarom wordt een gefaseerd ontwikkelpad voorgesteld. Deze aanpak is niet in beton gegoten; monitoring is belangrijk voor een samenhangende gebiedsgerichte aanpak waarbij op het juiste moment de juiste keuzes kunnen worden gemaakt en investeringen slim kunnen worden geprogrammeerd.

Verder kan - mede op basis van de effectbeoordeling - het volgende worden geconcludeerd:

- Het adaptief ontwikkelperspectief is integraal; naast maatregelen voor de bereikbaarheid, wordt ook een impuls gegeven aan de economie en het landschap in het gebied. Voor goede inpassing van infrastructuur zijn aandacht, afstemming en investering nodig. Het adaptieve proces maakt het mogelijk werk met werk te maken door investeringen naar voren te halen of juist naar achter te schuiven en te bundelen. De uitwerking van de regionale omgevingsvisie in de verschillende deelregio's maakt het mogelijk het adaptieve proces te verbinden aan de kwalitatieve doelstellingen voor het gebied.
- Monitoring is cruciaal: evalueer de impact van alle maatregelen die al in de pijplijn zitten voor dit gebied (wegcapaciteit, beter benutten, OV, fiets en OV-knooppunten) en bekijk stapsgewijs wanneer welke volgende stap nodig en zinvol is. Hierbij is het belangrijk dat maatregelen voor dit

gebied in samenhang (multimodaal) worden gemonitord en afgewogen. Er bestaan nu namelijk nog veel onzekerheden m.b.t. het effect van alle op stapel staande maatregelen en de ontwikkeling van het gebied op lange termijn. De criteria op basis waarvan de monitoring kan plaatsvinden moet direct gerelateerd zijn aan de geïdentificeerde hoofdpogaven (dus inclusief economische en landschappelijke ontwikkeling).

- De maatregel Impuls werkgelegenheid (i.h.k.v. aanpak OV-knooppunten) vormt een belangrijke (effectieve) schakel in het adaptieve ontwikkelpad, die tegelijk is omgeven met onzekerheden. Gevoeligheidsanalyse WLO: adaptieve ontwikkelpad past ook bij WLO-Laag; KT maatregelen blijven nodig en zijn zinvol en ook

maatregelen op MT en LT blijven naar verwachting op termijn nodig.

- De A27 vormt een aandachtspunt, vanwege de impact die een capaciteitsuitbreiding zal hebben op de benutting van toevoerwegen naar de A27.
- Capaciteitsuitbreiding van de N301 blijkt in samenhang met de andere maatregelen in het adaptief ontwikkelperspectief nagenoeg geen aanvullend effect te hebben op de doorstroming van het hoofdwegennet aan de oostkant van Amsterdam. Gezien onzekerheid over het optreden van effecten op de middellange en lange termijn, is het toch zinvol om deze maatregel wel te betrekken bij een toekomstige afweging over capaciteitsvergroting van de A27.

BIJDRAGEN AAN DE VIER URGENTE OPGAVEN IN HET GEBIED

Met oog op de in de Analysefase geconstateerde opgaven, is hierna een concluderende beschouwing opgenomen over de mate waarin het voorgestelde adaptief ontwikkelperspectief bijdraagt aan het oplossen van deze opgaven.

OPGAVE 1 | BEREIKBAARHEID

In de Analysefase is geconstateerd dat ‘de bereikbaarheidsopgave verder reikt dan alleen het knelpunt op de A1 tussen de knooppunten Muiderberg en Eemnes’. In de Fase Oplossingsrichtingen zijn mogelijke oplossingen verkend om een antwoord te kunnen bieden op deze brede bereikbaarheidsopgave. Hierbij is niet alleen gekeken naar oplossingen die de toenemende mobiliteitsbehoefte accommoderen (door uitbreiding van capaciteit), maar ook naar oplossingen die inzetten op het verminderen van de mobiliteitsbehoefte (door inzetten op ruimtelijke en economische maatregelen) én naar oplossingen die inzetten op het verschuiven van de mobiliteitsbehoefte (bijvoorbeeld door inzet op OV en fiets). Het voorgestelde adaptief ontwikkelperspectief combineert maatregelen op deze drie niveaus, met een duidelijke intentie om de aantrekkelijkheid van het OV te vergroten ten behoeve van een goed functionerend multimodaal mobiliteitssysteem. Hiermee blijkt het voorgestelde adaptief ontwikkelperspectief een uitkomst te bieden voor de brede bereikbaarheidsopgave die in de Analysefase is geconstateerd.

Al op de korte termijn kan met het voorgestelde pakket een betere doorstroming worden bereikt; niet alleen op de A1 tussen de knooppunten Muiderberg en Eemnes, maar ook op de meeste andere hoofdwegen in het gebied aan de oostkant van Amsterdam. Vooral een impuls in de werkgelegenheid kan al op de korte termijn leiden tot deze verbeterde bereikbaarheid. Bovendien leiden maatregelen zoals de realisatie van snelfietsroutes en maatregelen om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken, in potentie tot een betere multimodale bereikbaarheid in het mobiliteitssysteem. Afhankelijk van de exacte maatregelen die op de middellange termijn worden gerealiseerd, kan de multimodale bereikbaarheid in het gebied in meer of mindere mate nog verder verbeteren. De inzet is om ook op de middellange termijn maatregelen te treffen die het OV aantrekkelijker maken. Tegelijk kan het vergroten van de capaciteit van de A27 tussen Eemnes en Almere op de middellange termijn verlichting bieden op de A1 tussen Eemnes en Muiderberg; deze maatregel is relatief eenvoudig inpasbaar. Tegelijkertijd zal dan meer verkeer gebruik gaan maken van de A27; eventuele nadelige effecten hiervan op aanliggende wegvakken verdient specifiek aandachtspunt bij een eventuele verkenning voor de A27.

De verschillende opties die in het adaptief ontwikkelperspectief worden geschetst voor de lange termijn, dragen er allen toe bij dat de toekomstige knelpunten voor de doorstroming op

het hoofdwegennet geheel worden weggenomen. Indien de maatregelen voor het aantrekkelijker maken van het OV op termijn leiden tot een betere benutting van het spoor, dan kan een systeemsprong voor het OV leiden tot een echte kwaliteitsimpuls voor de multimodale bereikbaarheid in dit gebied, met tevens een betere doorstroming op het hoofdwegennet (doordat meer reizigers kiezen voor het OV) én met kansen voor een verdergaande ruimtelijk-economische impuls rond OV-knooppunten. Aandachtspunt hierbij vormt wel dat maatregelen die op de korte en middellange termijn worden getroffen om ook de bereikbaarheid over de weg te verbeteren, niet bijdragen aan het aantrekkelijker maken van het OV als alternatief voor de auto. Om deze reden is de lange termijn optie Systeemsprong OV in het adaptief ontwikkelperspectief minder effectief dan wanneer al vanaf de korte termijn vol zou zijn ingezet op OV. Mocht voor de lange termijn worden besloten om de toenemende pendel verder te accommoderen op het hoofdwegennet - bijvoorbeeld vanwege tegenvallende resultaten van de maatregelen die het OV aantrekkelijker moeten maken -, dan kan de capaciteit van het hoofdwegennet (de A1 of de N201 als variant) alsnog worden vergroot om de bereikbaarheid over de weg op lange termijn te garanderen. Dit draagt weliswaar positief bij aan de bereikbaarheidsopgave op het hoofdwegennet, maar zou minder gunstig zijn voor het functioneren van multimodale mobiliteitssysteem in het gebied aan de oostkant van Amsterdam.

Bovendien leidt capaciteitsuitbreiding van het wegennet in potentie tot een verdere aanzuiging van extra verkeer.

OPGAVE 2 | RUIMTELIJKE SPREIDING WONEN EN WERKEN

‘Een toenemende ruimtelijke spreiding van wonen en werken leidt tot een toenemende druk op het gehele mobiliteitssysteem met negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van woon- en werklocaties’; zo concludeerden we in de Analysefase. Door het inzetten op een impuls voor de werkgelegenheid nabij woonlocaties én door het inzetten op het ontwikkelen van meer nieuwe woningen nabij plaatsen met veel werkgelegenheid, kan deze ruimtelijke spreiding verbeteren. In de Fase Oplossingsrichtingen zagen we dat het ‘verschuiven van nieuw te bouwen woningen’ vanuit bijvoorbeeld Almere en Gooi & Vechtstreek naar bijvoorbeeld Amsterdam en Utrecht in potentie leidt tot een betere balans en daarmee tot een afgenomen druk op het mobiliteitssysteem. Andersom heeft het stimuleren van de werkgelegenheid in ‘woongebieden’ een vergelijkbaar, maar minder sterk effect. Met het voorgestelde adaptief ontwikkelperspectief is er nadrukkelijk voor gekozen om bestaande afspraken over woningbouw niet ter discussie te stellen; hiermee is er voor gekozen om niet in te zetten op maatregelen die het meest effect kunnen hebben op het verbeteren van de balans in de ruimtelijke spreiding van wonen

en werken. Wél zet het adaptief ontwikkelperspectief nadrukkelijk in op andere ruimtelijke en economische maatregelen die in potentie bijdragen aan een betere balans in de ruimtelijke spreiding van wonen en werken. De ontwikkeling van woningen en werkgelegenheid rond OV-knooppunten en vooral de impuls voor de werkgelegenheid in Almere en Gooi & Vechtstreek kan al op de korte termijn bijdragen aan een betere balans. Maatregelen die op de middellange en lange termijn inzetten op het vergroten van de capaciteit - zowel over de weg als per OV (dit geldt dus voor alle opties voor de lange termijn) - accommoderen een toenemende pendel, waardoor de balans in de ruimtelijke spreiding tussen wonen en werken per saldo niet zal verbeteren. Door op de middellange en lange termijn tevens in te blijven zetten op het stimuleren van de werkgelegenheid in Almere en Gooi & Vechtstreek, kan er wel toe bijdragen dat de balans tussen wonen en werken niet verder hoeft te verslechteren. Vanwege onzekerheid over ontwikkelingen op lange termijn en over het effect van alle samenhangende maatregelen uit het adaptief ontwikkelperspectief, is het belangrijk om de effecten van ingezette maatregelen zorgvuldig te blijven monitoren en waar nodig bij te sturen om te voorkomen dat de balans in de ruimtelijke spreiding van wonen en werken niet verder verslechterd.

OPGAVE 3 | ONDERBENUT ECONOMISCH POTENTIEEL

In de Analysefase constateerden we dat er sprake is van een onderbenut potentieel in Almere en Gooi en

Vechtstreek waardoor de economie en werkgelegenheid in die regio's geringer presteren dan mogelijk zou zijn. In de Fase Oplossingsrichtingen is onderzocht welke maatregelen en meekoppelkansen kunnen bijdragen aan deze opgave, om - naast het verbeteren van de bereikbaarheid - een perspectief te kunnen bieden voor de verdere ontwikkeling van het gebied. Het adaptief ontwikkelperspectief bouwt hier op voort en zet tevens in op maatregelen die die bijdragen aan de economie. Met name de impuls voor de werkgelegenheid in Almere en Gooi en Vechtstreek bij OV-knooppunten draagt op de korte, middellange én lange termijn niet alleen bij aan een betere bereikbaarheid, maar draagt tevens bij aan de economie. Ongeacht voor welke lange termijnoptie wordt gekozen, kan het adaptief ontwikkelperspectief in de periode tot 2040 in potentie leiden tot 30.000 extra arbeidsplaatsen in Almere en 12.750 extra arbeidsplaatsen in Gooi en Vechtstreek (ten opzichte van WLO-scenario Hoog). Hiervan kan een deel worden gerealiseerd op en rond OV-knooppunten door een combinatie van benutten bestaand aanbod, leegstand en nieuwe plancapaciteit, vooral in het centrum van Almere en Almere Poort. In Gooi en Vechtstreek betreft dit in totaal vier locaties in Hilversum (Mediapark, Centrum en Arenapark) en Weesp. Een toename van de werkgelegenheid in Almere en Gooi & Vechtstreek leidt in deze regio's tot een betere benutting van het economische potentieel.

OPGAVE 4 | KWALITEIT EN POTENTIE VAN HET LANDSCHAP

De kwaliteit en de potentie van het landschap worden bedreigd door een

toenemende druk op de ruimte en er is sprake van een onderbenut potentieel van het landschap voor versterking van de kwaliteit van de leefomgeving en het vestigingsklimaat in het gebied aan de oostkant van Amsterdam. In de Fase Oplossingsrichtingen zijn meekoppelkansen gezien die bijdragen aan deze tweeledige opgave; 1) de kwaliteit van het landschap wordt bedreigd door de toenemende druk op de ruimte, en 2) de potentie van het landschap wordt niet volledig benut ten behoeve van de kwaliteit van de leefomgeving en het vestigingsklimaat. Het adaptief ontwikkelperspectief zet in eerste plaats in op het verbeteren van de bereikbaarheid, maar biedt tegelijk een perspectief voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied. Daarom zijn in het adaptief ontwikkelperspectief ook meekoppelkansen opgenomen die bijdrage aan deze opgaven voor het landschap.

De daadwerkelijke bijdrage van het adaptief ontwikkelperspectief aan de bescherming van de kwaliteiten van het landschap en de bijdrage aan het beter benutten van de potenties van het landschap, zal sterk afhangen van de exacte uitvoering van maatregelen en invulling van de meekoppelkansen voor het landschap. In de basis leiden de bereikbaarheidsmaatregelen tot risico's voor landschap en ecologie, zeker als het gaat om een capaciteitsvergroting van infrastructuur. Maar door goede inpassing óf zelf het realiseren van een extra kwaliteitsimpuls voor het landschap, kunnen eventueel nadelige effecten worden voorkomen en behoort een extra kwaliteitsimpuls zelfs tot de mogelijkheden. Veel zal afhangen van het exacte ontwerp, van de aandacht die het landschap en de ecologie krijgt bij de uitvoering van maatregelen (zowel

buiten- als binnenstedelijk) én van de investeringen die worden gedaan in het landschap.

Op de korte en middellange termijn draagt het adaptief ontwikkelperspectief in potentie positief bij aan de kwaliteit en daarmee de potentie van het landschap. Doordat de verstedelijkingsopgave binnenstedelijk wordt gerealiseerd (rond OV-knooppunten), kan een verdere versnippering van het landschap door stedelijke uitbreiding worden voorkomen. Voor de gebieden rond OV-knooppunten doen zich kansen voor, voor een kwaliteitsimpuls. En door het realiseren van een snelfietsroutenetwerk (inclusief waterverbindingen en uiteraard naar draagkracht van het landschap) doen zich kansen voor, voor een betere ontsluiting van het landschap, waardoor de potentie van het landschap beter kan worden benut. Verder kunnen maatregelen die inzetten op de ontwikkeling van OV-knooppunten én maatregelen die inzetten op aanpassing en uitbreiding van infrastructuur (zowel weg, spoor als fiets) zorgen voor een belasting op de kwaliteiten van het landschap, bijvoorbeeld door een grotere druk op de ruimte of versnippering. Vooral maatregelen waarbij de wegcapaciteit wordt vergroot, leiden in potentie tot risico's voor het landschap en de ecologie. Met name bij een eventuele capaciteitsuitbreiding van de N201, A27 of N301 zijn een goede inpassing van het ontwerp en extra aandacht (en investeringen) voor het behoud van landschap en ecologie cruciaal. Vooral de lange termijn optie capaciteitsuitbreiding N201 is risicovol en vergt specifiek nader onderzoek.



Kwaliteit is niet vanzelfsprekend en is bovendien niet gemakkelijk te realiseren. Vaak wordt ten onrechte verondersteld dat iets nieuws vanzelfsprekend kwaliteit zal dragen. Dit is niet altijd het geval. Spring dus voorzichtig om met bestaande kwaliteiten en weet dat het creëren van nieuwe kwaliteit vaak veel extra aandacht én geld kost en dat kwaliteit dan nogsteeds niet is gegarandeerd.



In een bestuurlijk overleg op 5 oktober 2017 hebben de bij het MIRT-onderzoek betrokken overheidspartners van Rijk en regio overeenstemming bereikt over de resultaten van de Fase Oplossingsrichtingen. Ook hebben zij - op basis van een gezamenlijk voorstel van de regio - gesproken over het integraal en samenhangend pakket van maatregelen als gezamenlijk vertrekpunt voor het vervolg; het zogenaamde adaptief ontwikkelperspectief. Hiermee wordt een antwoord geboden op de toekomstige opgaven op het gebied van de bereikbaarheid en de opgaven op het gebied van de economie en landschap, natuur en

water. Rijk en regio hebben afgesproken om het adaptief ontwikkelperspectief gezamenlijk in te brengen voor een verdere afweging en prioritering van maatregelen in het kader van de gebiedsprogramma's voor de MRA en Utrecht en in het kader van de nadere uitwerking van het Toekomstbeeld OV in de regio's MRA en Utrecht. Voor maatregelen uit het adaptief ontwikkelperspectief, die de scope van de afzonderlijke programma's overstijgen, hebben de betrokken overheidspartners afspraken gemaakt om bij de uitwerking en uitvoering van maatregelen de samenhang in het vervolg te bewaken.

