

24 maart 2017

### **Bijlage 1: Achtergrond**

In het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu in het najaar van 2014 opdracht gegeven tot het uitvoeren van het onderzoek Oostkant Amsterdam. Een bereikbaarheidsknelpunt op de A1 tussen de knooppunten Muiderberg en Eemnes na 2020 vormde de aanleiding. Het onderzoek bestaat uit vier fases.



In het bestuurlijk overleg MIRT Noordwest-Nederland 2015 is afgesproken dat het Rijk samen met maatschappelijke organisaties, bedrijven, de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht en de regio's Amersfoort én Gooi en Vechtstreek werkt aan een samenhangende aanpak voor economie, natuur en bereikbaarheid.

#### Analysefase afgerond

Met een bestuurlijke conferentie op 17 september 2015 is de start gemarkeerd van de analysefase van het MIRT-onderzoek. Afgelopen periode 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.

Overheden, bedrijfsleven, kennisinstellingen én maatschappelijke organisaties hebben bijgedragen aan de analyse. Daarnaast zijn jongeren uit het gebied betrokken en zijn via een Adviesgroep en een Klankbordgroep deskundigen geraadpleegd voor input en reflectie. Vanuit Gooi en Vechtstreek zijn naast gemeenten ook andere partijen betrokken. Het gaat dan onder andere om: Economic Board Gooi en Vechtstreek, Bedrijvenfederatie Gooi en Vechtstreek, Natuurmonumenten, Goois Natuurreservaat, Watersportverbond en Waterschap Amstel, Gooi en Vecht.

De bevindingen uit het onderzoek zijn opgenomen in een analyserapport met vier deelrapportages. De rapporten zijn te lezen op [www.mirtoostkantamsterdam.nl](http://www.mirtoostkantamsterdam.nl). De belangrijkste conclusies zijn:

1. De bereikbaarheidsopgave reikt verder dan het knelpunt op de A1 tussen 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<sup>1</sup>.
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 wethouders fysiek domein in Gooi en Vechtstreek onderschrijven deze conclusies.

### Oplossingsfase

#### Sporen

De oplossingsfase, waarin het onderzoek zich nu bevindt, is hét moment om vanuit de raden aan de bestuurders mee te geven welke scope de oplossingen zouden moeten hebben. De resultaten van de analysefase bieden een opmaat voor het uitwerken van mogelijke oplossingsrichtingen.

In de periode tussen november 2016 en juni 2017 wordt gewerkt aan een gedragen uitvoeringsagenda voor het gebied met een set van mogelijke oplossingen. Deze oplossingen dienen in ieder geval 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. De oplossingen worden tevens beoordeeld op hun bijdrage aan 1) het functioneren van het multimodale mobiliteitssysteem, 2) de bijdrage aan het economisch ontwikkelingspotentieel en 3) de bijdrage aan de opgaven op het gebied van landschap, natuur en water. Per saldo is een vermindering van 10% van de verkeersdruk op de A1 nodig, om het gesignaleerde knelpunt op te lossen.

De resultaten van deze fase bieden een basis voor eventuele afspraken over het vervolg tussen de overheidspartners van rijk en regio. De aard van die afspraken staat niet op voorhand vast, maar hangt af van de uitkomst van het onderzoek en van de bereidheid van de gebiedspartners om vervolg te geven aan – onderdelen van – de uitgewerkte oplossingsrichtingen. Daarom vindt het onderzoek in nauwe samenspraak plaats met de betrokken partners in het gebied.

Een visuele weergave van de oplossingsfase vindt u hier:



De komende periode wordt gewerkt met een aanpak in drie werksporen, waarin parallel wordt gewerkt aan:

<sup>1</sup> In het analyserapport Economie is het volgende opgenomen (p. 27): "De verwachting is dat de krimp van de werkgelegenheid zich ook bij het hoge WLO-scenario zal voortzetten.....Het zijn vooral de regionale omstandigheden, een mix van beleid, kwaliteit ondernemerschap, bereikbaarheid en aansluiting onderwijsarbeidsmarkt die deze structurele krimp veroorzaken. Dit kan bij ongewijzigde regionale omstandigheden tot 2040 nog eens 25.000 arbeidsplaatsen kosten, waarbij alle sectoren krimp vertonen."

1. Een set van mogelijke oplossingen, die straks onderdeel vormen van een adaptief ontwikkelperspectief voor het gebied;
2. Het vergelijken en selecteren van mogelijke oplossingen op basis van een beschouwing van effecten;
3. Het betrekken van partijen bij het onderzoek en het toewerken naar mogelijke coalities om straks vervolg te kunnen geven aan de uitkomsten van het MIRT-onderzoek.

### *Stappen*

In de eerste stap worden mogelijke oplossingen breed worden verkend. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de mobiliteitsladder, de zogenaamde 'Ladder van Verdaas'; een systematiek die wordt gebruikt bij het onderzoeken van oplossingen voor bereikbaarheidsproblemen. De 'ladder' is erop gericht om oplossingen breed af te wegen en om te bekijken hoe het aanleggen of uitbreiden van fysieke infrastructuur zo veel mogelijk kan worden beperkt door - in de eerste plaats - het toepassen van andere oplossingen. Dit kan gunstig zijn vanuit het perspectief van economie, duurzaamheid en impact op de omgeving. Aansluitend op deze systematiek worden in de eerste stap drie modules van maatregelen verkend en vergeleken:

1. Maatregelen die de herkomst of bestemming van vervoersbewegingen beïnvloeden (module 'Ruimte en economie');
2. Maatregelen die betrekking hebben op het beheersen van de vervoersbewegingen (module 'Gedrag, OV, fiets en Beter Benutten');
3. Maatregelen die de capaciteit van het wegennet vergroten (module 'Capaciteit wegennet').

In stap twee kunnen vervolgens logische combinaties van maatregelen worden verkend en uitgewerkt, als basis voor mogelijk samenhangende ontwikkelperspectieven. Ook bekijken we dan hoe andere kansen en impulsen voor het gebied kunnen worden verbonden aan de mogelijke perspectieven op de ontwikkeling van het gebied, zogenaamde 'meekoppelkansen'. Effecten worden breed beschouwd en de contouren van mogelijke afspraken voor het vervolg worden in beeld gebracht. Richting de zomer komt het in de laatste twee stappen aan op het vergelijken en selecteren van een set gewenste oplossingsrichtingen, het verder uitwerken in een gedragen uitvoeringsagenda en het maken van eventuele afspraken voor het vervolg.

### *Eerste inzichten*

Met de resultaten van de analysefase als vertrekpunt, zijn in gebiedssessies mogelijke oplossingen verkend en zijn maatregelen - voor zover mogelijk - geconcretiseerd en op kaart ingetekend. Ook is gezamenlijk een eerste kwalitatieve inschatting gemaakt van het oplossend vermogen van de geïdentificeerde oplossingen, met oog op de bereikbaarheidsopgave op het hoofdwegennet aan de oostkant van Amsterdam. Daarbij valt op, dat gedurende het onderzoek de andere deelnemende partijen steeds meer nadruk leggen op (alleen) verbetering van de bereikbaarheid. Daarom blijft Gooi en Vechtstreek in haar inzet de verbondenheid tussen en de integrale aanpak van de opgaven benadrukken.

### Module ruimte en economie

Uit de gebiedssessie en de eerste expertsessies blijkt dat de relatie tussen mogelijke ruimtelijke en economische maatregelen en de bereikbaarheidsopgave op het hoofdwegennet - met in het bijzonder de A1 - niet heel eenvoudig is te duiden. De ontwikkeling van woonlocaties (ruimte) en de ontwikkeling van werklocaties (economie) zijn binnen deze module in beeld gebracht als de belangrijkste 'knoppen' waarmee direct kan worden ingegrepen op de herkomst en/of bestemming van vervoersbewegingen in het mobiliteitssysteem. Er zijn eerste stappen gezet voor de verkenning van de toekomstige ontwikkeling van werklocaties, bijvoorbeeld via binnenstedelijke gebiedsontwikkeling, bij OVknooppunten of de herontwikkeling van bestaande locaties. Ook het faciliteren van voor de regio sterke sectoren is gezien, waaronder bijvoorbeeld de toeristische en recreatieve sector in Gooi en Vechtstreek.

#### Module Gedrag, OV, fiets en Beter Benutten

Bij deze maatregelen gaat het om het beïnvloeden van de weggebruiker over hoe en wanneer deze zich verplaatst, het bieden van alternatieven voor de auto (zoals OV en fiets), verkeersmanagement en innovatieve oplossingen voor het beheersen van verkeersstromen ('smart mobility'). De inzet op OV als alternatief voor de auto in samenhang met een breder pallet aan maatregelen voor gedragsbeïnvloeding, het introduceren van nieuwe OV-systemen (zoals lightrail) en het organiseren van de zogenaamde 'first en last mile' met parkeervoorzieningen en fietsinfrastructuur, worden als kansrijk gezien. Hierbij begint een eerste beeld te ontstaan van verbindingen waarvoor een dergelijke combinatie van maatregelen kansrijk zou kunnen zijn, bijvoorbeeld op de as Almere - Amsterdam, Gooi - Amsterdam en Almere - Utrecht.

#### Module Capaciteit wegennet

Concreet gaat het in deze module bijvoorbeeld over wegverbreding en de aanleg van extra rijstroken, op- en afritten of de aanleg van geheel nieuwe wegen. In de verschillende sessies is een concreet beeld ontstaan van de opties die binnen deze module zijn. Zo ontstaat enerzijds het beeld dat de wegcapaciteit op een aantal corridors kan worden vergroot (de A1 zelf en als alternatief bijvoorbeeld een noordelijke en/of een zuidelijke corridor), en anderzijds dat deze capaciteit op verschillende manieren kan worden gerealiseerd. Voor wat betreft dit laatste ontstaat een beeld over hoe de capaciteit 'getrapt' zou kunnen worden vergroot: 1) optimaliseren onderliggend wegennet, 2) optimaliseren bestaande hoofdwegennet (zoals extra rijstroken, spitsstroken, wijzigen op- en afritten), en 3) het realiseren van een nieuwe wegverbinding.

In de komende periode worden alle geschetste oplossingsrichtingen nader geanalyseerd en verder uitgewerkt in een maatregelenboek. Daarmee is spoor 1 voltooid en wordt overgegaan naar sporen 2 en 3.