

Voor meer informatie en publicaties: www.mirtoostkantamsterdam.nl

Contact: Marijn den Uijl, m.denuijl@regiogv.nl

Nr. 17.0004548

Terugblik Regiopodium 28 maart 2017

Het Regiopodium van 28 maart jl. stond in het teken van de oplossingsfase van het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) onderzoek oostkant Amsterdam. Dit Regiopodium was een interactief vervolg op het Regiopodium van 30 januari jl., waar de uitkomsten van de analysefase van het MIRT onderzoek werden gedeeld. Meer dan 60 raadsleden waren aanwezig om zich te laten informeren, vragen te stellen en vervolgens aan de slag te gaan met mogelijke maatregelen om bij te dragen aan oplossingsrichtingen voor het verwachte knelpunt in de bereikbaarheid op de A1, tussen Muiderberg en Eemnes.

Het onderzoek naar de bereikbaarheid aan de oostkant van Amsterdam in 2030-2040 is door het Rijk geïnitieerd omdat er op grond van verkeersmodellen een knelpunt op de A1 wordt verwacht. In dit onderzoek is niet alleen gekeken naar bereikbaarheid, maar ook naar landschap, natuur, water en economie. Bij het onderzoek zijn veel gebiedspartners betrokken: onder andere Goois Natuurreservaat, Landschap Noord-Holland, de Fietsersbond, Economic Board Gooi en Vechtstreek. Ook zijn jongeren uit het gebied nadrukkelijk betrokken in het traject. Zo vinden er op 12 en 19 april Hackathons plaats waarin jongeren oplossingen bedenken voor de problematiek in het gebied.



MIRT-ONDERZOEK
OOSTKANT AMSTERDAM

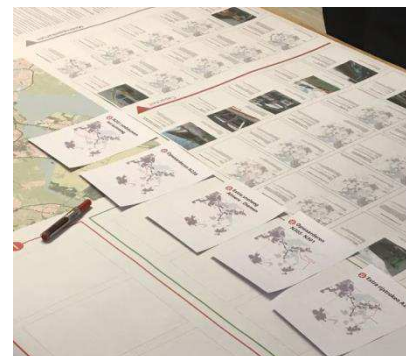
Fase oplossingsrichtingen

Het onderzoek bevindt zich momenteel in de fase waarin oplossingsrichtingen worden uitgewerkt. De partners hebben afgesproken dat de oplossingen in ieder geval moeten bijdragen 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.

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.

Maatregelen

Tussen het vorige Regiopodium en nu is gewerkt aan het in beeld brengen van alle mogelijke maatregelen die bijdragen aan het oplossen van de geconstateerde opgaven. Deze maatregelen verschillen in haalbaarheid, volledigheid en wenselijkheid en zijn nog niet allemaal doorgerekend op hun bijdrage aan de bereikbaarheid, landschap/natuur/water en economie. Van sommige maatregelen is al wel grofweg te zeggen hoeveel ze bijdragen aan de oplossing van het knelpunt op de A1. Andere maatregelen moeten nog worden doorgerekend. Paul Gerretsen, ruimtelijk denker Vereniging Deltametropool, ging in op de doorwerking van mogelijke maatregelen. De keuze van het uitgangspunt bij het zoeken naar maatregelen maakt veel uit voor de impact op het gebied. Als je bijvoorbeeld uitgaat van ruimtelijke en economische maatregelen, kunnen de



bereikbaarheidsdoelstellingen worden behaald met forse verschuivingen van toekomstige woningbouw, een substantieel aantal woningen van Almere en/of Gooi en Vechtstreek naar bijvoorbeeld Amsterdam. Met enkel maatregelen op het gebied van gedrag, OV en de fiets, zijn de doelstellingen voor bereikbaarheid niet haalbaar, maar wel als dit gecombineerd wordt met een forse vergoeding voor spits mijden voor een grote groep over lange termijn. Als het uitgangspunt de capaciteitsuitbreiding van weginfrastructuur is, zijn de doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid haalbaar door het opwaarderen van N-wegen (bijvoorbeeld N201-N236), het aanleggen van extra rijstroken en een nieuwe snelweg over het IJmeer. Al deze uitgangspunten leiden tot een vermindering van het wegverkeer over de A1. Maar het is kosten-effectiever om de maatregelen uit de diverse uitgangspunten samen te voegen. Bovendien is bij de berekening en inschatting van de bijdrage van de maatregelen aan de vermindering van de problematiek nog geen rekening gehouden met bestaande afspraken en kosten, met verkeersdruk in en rondom steden en op overige wegen en met de ervaring dat meer asfalt leidt tot meer autogebruik. Na de presentatie gingen de deelnemers middels een interactieve werkvorm aan de slag met maatregelpakketten. Een impressie van deze bijeenkomst staat op pagina 3.

Samenvattend

Hoewel er is gewerkt vanuit verschillende perspectieven zijn er een paar rode draden:

- De integrale aanpak was in alle groepen zichtbaar; uitbreiding infrastructuur zonder aandacht voor economie, ruimtelijke impact en natuur laat zich niet verenigen met de kwaliteiten van de regio. Noot: veel maatregelen zijn voorgelegd zonder specificatie over de uitwerking. Daaraan werden juist veel voorwaarden gesteld.
- Tunnels en verdiepen, dat is de vorm waarin infrastructuur wel kan worden uitgebreid.
- Verandering dient hand in hand te gaan met kwaliteit.
- Behoud van werkgelegenheid in de regio is zeer belangrijk. Ook voor de mobiliteit is een gebalanceerde afstemming van wonen en werken, zowel in onze regio als in groter verband nodig.
- Een aantal maatregelen is los van het MIRT belangrijk, ofwel een 'no regret-maatregel', bleek uit de sessies; goede fietsverbindingen, knooppuntontwikkeling, verbetering OV.

Vervolg

De gebiedspartners werken verder oplossingsrichtingen uit samen met andere betrokkenen in het gebied. Zo ontwikkelen ze samen een handelingsperspectief. Op grond daarvan maken de gebiedspartners in de zomer van 2017 nadere afspraken over de vervolgstappen na dit MIRT-onderzoek.

De komende periode vinden er informatieve presentaties plaats in de commissies en raden van de regiogemeenten. Tijdens deze presentaties kunnen raadsleden aandachtspunten meegeven. In het portefeuillehoudersoverleg Fysiek Domein van 11 mei en de stuurgroep ruimte en mobiliteit begin juni wordt de regionale inbreng afgestemd. Hiermee gaan Miriam van Meerten en Theo Reijn, de bestuurlijk vertegenwoordigers vanuit Gooi en Vechtstreek, naar het bestuurlijk overleg in juni 2017. Dit overleg dient ter voorbereiding van het Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest Nederland. Hier zit Gooi en Vechtstreek niet direct aan tafel.

De planning 2017

April, mei, juni:	Bespreking in raden en raadscommissies
11 mei:	Bespreking regionale inbreng voor bestuurlijk overleg MIRT Oostkant Amsterdam
Eind Juni:	Bestuurlijk overleg MIRT Oostkant Amsterdam
November:	Bestuurlijk overleg MIRT Noordwest Nederland (over alle MIRT projecten in het Noordwesten van Nederland)

Impressie: interactief vanuit 5 perspectieven

De centrale vraag die deelnemers meekregen was: *Wat vindt de regio de belangrijkste kansen voor verbetering van de bereikbaarheid voor de regio in dit pakket?* Hierbij was het mogelijk om maatregelen positief of juist negatief te waarderen en om extra maatregelen toe te voegen. Op de maatregelen was zichtbaar welk percentage ze bijdroegen aan de vermindering van de verkeersdruk op de A1, waarbij een minimaal percentage van 10% gehaald moest worden om het probleem op te lossen. De raadsleden konden kiezen uit vijf vertrekpunten voor het pakket:



1. Beter balans wonen en werkgelegenheid

Beïnvloeden pendel met ruimtelijke ordeningsmaatregelen

Nieuwbouwpoging woningen richting Amsterdam (vanuit onze regio en Almere)

Meer lokale werkgelegenheid Almere en Gooi en Vechtstreek

Bij het beter in balans brengen van wonen en werkgelegenheid werd ingezet op OV knooppunt ontwikkelingen, minder woningen in Almere en versterking van het fietsnetwerk. Een hoogfrequent treinnetwerk en betere OV-ontsluiting is hierbij een belangrijke maatregel. De knooppuntontwikkeling moet dan leiden tot meer werk rondom stations, meer binnenstedelijke werkgelegenheid zoals dienstverlening, zorg en toerisme en recreatie en stedelijke herstructurering van vooral bedrijventerreinen. Uitbreiding van infrastructuur alleen als het wordt ondertunneld. Als dat echt niet kan, zou eventuele opwaardering van de A27 mogelijk zijn of een IJmeerverbinding.

2. OV Knooppunten

Dagelijks werkvervoer richting openbaar vervoer en fiets sturen en beïnvloeden pendel

Inzetten op randstadrailachtig systeem (en bijbehorende gedragsmaatregelen)

Knooppunten rondom stations, woningbouw (3200m) en werkgelegenheid (800m)

Sterk fietsnetwerk tussen de kernen (en bijbehorende gedragsmaatregelen)

Aanvullen met waterbusverbinding (en bijbehorende gedragsmaatregelen)

Uitgaan van OV knooppunten ontwikkeling, leidde tot inzet op meer woningen van Almere naar Amsterdam, een metro langs de N236, een steviger fietsnetwerk, hoogfrequent treinnetwerk en inzet op het OV Toekomstbeeld. Verder opmerkingen gingen vooral in meer en beter gefaciliteerd openbaar vervoer plus behoud van en uitbreiding van werkgelegenheid in de regio. Het opwaarderen van N305-N301 en de IJmeerverbinding (lightrail of weg) stonden in het lijstje van maatregelen die vooral niet moeten worden genomen.

3. Nog beter benutten

- Faciliteren pendel door optimaal benutten van bestaande infrastructuur
- OV volgens OV toekomstbeeld
- Verbeteren (snel)fietsnetwerk (+ bijbehorende gedragsmaatregelen)

De raadsleden die bezig gingen met beter benutten, herkenden allemaal de complexiteit van de opgaven waarvoor we staan. Uiteindelijk werd ingezet op gedragsmaatregelen, intensief en hoogwaardig openbaar vervoer, onderzoek naar het schuiven met woningaantallen richting Flevoland en Amsterdam. Woningen naar Almere heeft alleen zin, als er ook werkgelegenheid is. Ook werd ingezet op onderzoek naar een lightrail langs de A27. In het verbreden van de A1 en een IJmeerverbinding zien de raadsleden geen vruchtbare oplossing.

4. *Verbeteren A1*

- Accommoderen pendel (bovenregionaal), lokaal model shift
- De doorstroombaarheid van de A1 verbeteren door de A1 optimaal in te richten
- Het onderliggend systeem inrichten op goede verkeersafwikkeling, goede fietsverbindingen tussen de kernen zijn essentieel

De groep die aan de slag ging met verbetering van de A1 ziet wel wat in 'verdubbeling' van de A1 maar dan in een tunnel, verdiept of verhoogd. Daarnaast is het scheiden van lokaal en doorgaand verkeer volgens hen een goede maatregel. Verbreden wijst deze groep af. De andere maatregelen die positief werden beoordeeld waren onderzoek naar het 'ombouwen van de N201 naar autoweg' waarbij verbreding eigenlijk geen uitkomst moet zijn. Extra rijstroken langs de A27, meer woningen van Almere naar regio Gooi en Vechtstreek en inzet op het OV Toekomstbeeld werden ook positief beoordeeld. Een heel aantal maatregelen werd afgewezen: A1 verbreden, N201 verbreden én naar 100 km, de IJmeerverbinding (mag alleen als tunnel), het opwaarderen van de N236 (wordt een sluiproute).

5. *Toevoegen extra capaciteit wegennet*

- Accommoderen pendel (zowel regionaal als bovenregionaal)
- upgraden aantal regionale verbindingen (bv.N201) tot autoweg (2x2, 100km/u)
- verbreden / nieuwe snelwegen

De groep die aan de slag ging met extra capaciteit voor het wegennetwerk, kwam tot de conclusie dat het opwaarderen (vergroten capaciteit) van de N201 tot autoweg heeft meest effectief is. Daarbij moet aandacht worden besteed aan de aantasting van de natuur, de aansluiting op de A27 bij Hilversum, verbetering van de bestaande infrastructuur (zonder extra asfalt). De daarop volgende oplossing is het upgraden van de N236 tot autoweg. Bij deze maatregelen werden veel meekoppelkansen gezien, op het terrein van natuurmaatregelen te nemen door bijv. ondertunneling, werkplekken rond OV-knooppunten te ontwikkelen en infrastructuur te bundelen om het landschap te versterken.