

Deze memo beschrijft de stand van zaken van het MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam (januari 2017). Voor meer informatie en publicaties: www.mirtoostkantamsterdam.nl

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

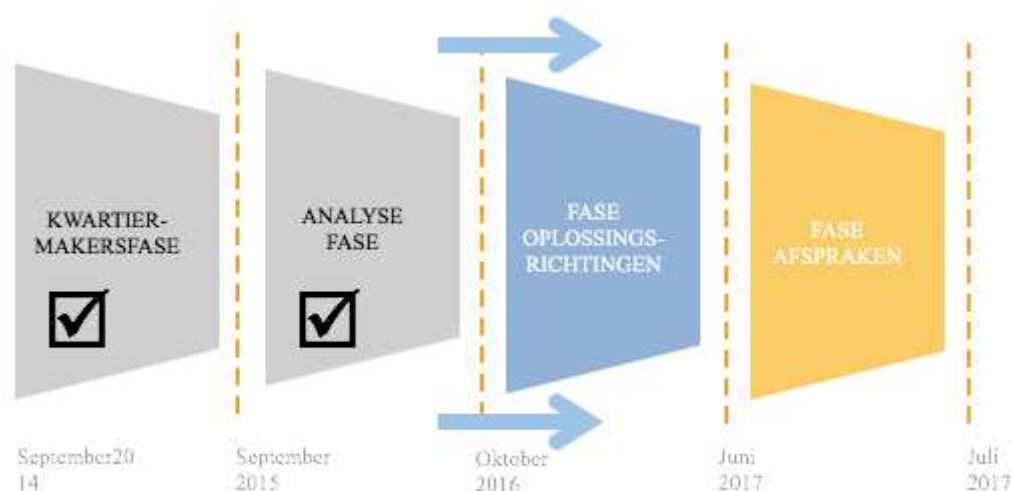
Stand van zaken MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam

In het najaar van 2014 heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu opdracht gegeven tot het uitvoeren van het MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam. MIRT staat voor van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport en richt zich op de financiële investeringen in ruimtelijke projecten en programma's. Aanleiding voor het onderzoek is de verwachte problematiek in de doorstroming op de A1 ten oosten van Amsterdam. Uit de Nationale Mobiliteits- en capaciteitsanalyse (NMCA) is gebleken dat na 2020 een bereikbaarheidsknelpunt optreedt op de A1 tussen de knooppunten Muiderberg en Eemnes. Dit MIRT-onderzoek wordt aangepakt volgens de nieuwe brede aanpak van bereikbaarheidsopgaven. Hierbij wordt de bereikbaarheidsopgave bekeken in samenhang met andere ruimtelijke en economische in het gebied.

Studiegebied en fasering

Het studiegebied van het MIRT-onderzoek is de oostkant van Amsterdam. Als scope is daarbij gekozen voor het gebied dat binnen de ruit Amsterdam – Almere – Amersfoort – Utrecht ligt. Het gebied Oostkant Amsterdam doorsnijdt de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht en vormt een belangrijke uitsnede uit de zogenaamde Noordelijke Randstad (Noordvleugel) als onderdeel van de Nederlandse Deltametropool. Binnen de grenzen van het gebied zijn twee regionale samenwerkingsverbanden actief, te weten Gooi en Vechtstreek en het samenwerkingsverband regio Amersfoort. Gooi en Vechtstreek maakt samen met Flevoland weer onderdeel uit van het samenwerkingsverband Metropoolregio Amsterdam (MRA). In het onderzoek werken Rijk, de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht en de regio's Amersfoort én Gooi en Vechtstreek samen met bedrijven, ondernemers en maatschappelijke organisaties.

Het onderzoek bestaat uit vier fases. De analysefase is afgerond en de fase oplossingsrichtingen is gestart. De fase afspraken staat gepland voor juni-juli 2017.



In de kwartiermakersfase is geconstateerd dat de bereikbaarheidsopgave onlosmakelijk is verbonden met de ontwikkelingen op het gebied van economie en landschap, natuur en water. Deze drie thema's vormen de dragers van het onderzoeksgebied en zijn daarom in volle breedte onderzocht in de analysefase.

Analysefase

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.

De bevindingen uit het onderzoek zijn opgenomen in een analyserapport met vier deelrapportages. De rapporten zijn te lezen op www.mirtoostkantamsterdam.nl. Op pagina 3 van deze notitie worden de conclusies nader onderbouwd. 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.
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.

Betrokken partijen

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.

Hoe verder?

Nu de analysefase is afgerond, start de fase oplossingsrichtingen. In teams van experts vanuit de verschillende betrokken organisaties en met drie brede gebiedssessies worden oplossingen bedacht en doorberekend in de verkeersmodellen. Het Rijk stelt voor oplossingsrichtingen uit te werken die mede een bijdrage leveren aan de gebiedsopgaven ten aanzien van economie, landschap, natuur en water, maar die vooral het functioneren van alle soorten mobiliteit en doorstroming van het hoofdwegennet aan de oostkant van Amsterdam verbeteren. In het bijzonder de A1 tussen de knooppunten Muiderberg en Eemnes. De regiogemeenten in Gooi en Vechtstreek vinden het van groot belang dat voor de oplossingsrichtingen de opgaven integraal en in samenhang worden benaderd. Dit doet ook recht aan de conclusies uit de analysefase.

In juli 2017 beoogt het Rijk in een bestuurlijk overleg afspraken voor het vervolg te bespreken. Het kan daarbij gaan om aanvullend onderzoek en maatregelen op korte, lange en middellange termijn. Om voor die tijd te komen tot eenduidige regionale inbreng en raden hierbij te betrekken, is het volgende proces voorgesteld:

- 30 januari 2017: Regiopodium waarin de resultaten van de analysefase worden besproken
- Eind maart 2017: Regiopodium waarin interactief wordt gewerkt aan oplossingen
- April 2017: Bespreking in raadscommissies
- 11 mei 2017: bespreking regionale inbreng voor bestuurlijk overleg MIRT Oostkant Amsterdam juli '17

Inhoudelijke conclusies analysefase

1. De bereikbaarheidsopgave reikt verder dan het knelpunt op de A1

- Tussen 2010 en 2030 wordt aan grote delen van het hoofdwegennet 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 hoofdwegennet 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 hoofdwegennet, 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 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. Toenemende spreiding van wonen en werken leidt tot druk op het gehele mobiliteitssysteem

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:

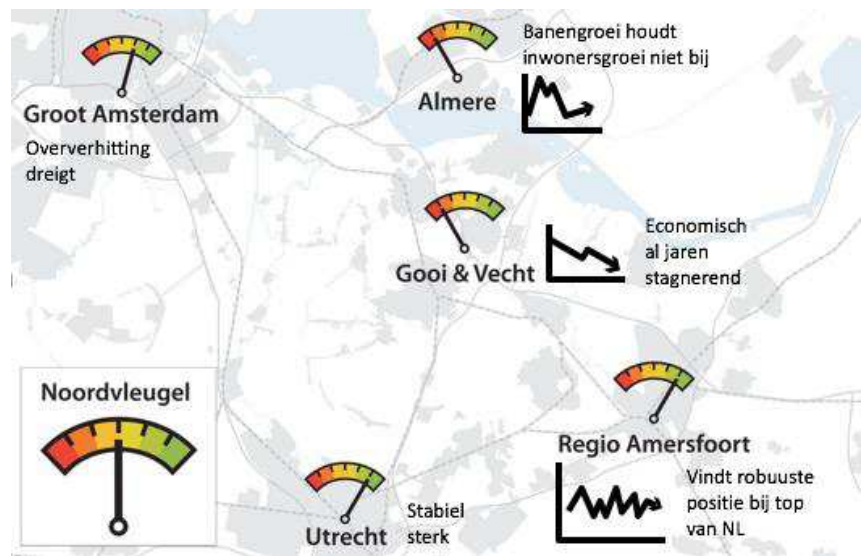
- a) De werkgelegenheid en de beroepsbevolking groeien ruimtelijk gezien verder uit elkaar, waardoor mensen verder moeten reizen naar hun werk en waardoor de economische vitaliteit in delen van het gebied aan de oostkant van Amsterdam terugloopt.
- b) Door de toenemende druk op de woningmarkt wordt de 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.
- c) 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 mobiliteitssysteem toe.

Een uitsluitend knelpunt gedreven 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. Onderbenut potentieel in Almere en Gooi en Vechtstreek waardoor economie en werkgelegenheid geringer presteren dan mogelijk

- In Almere blijft de werkgelegenheid achter bij de groei van de beroepsbevolking. De verwachte werkgelegenheidsgroei is bij lange na niet groot genoeg om hoge werkloosheid van de huidige bevolking op te lossen en nieuwe banen te creëren voor nieuwe inwoners. Een eventuele (grote) schaa sprong verergert dit effect.
- In Gooi en Vechtstreek wordt een structurele krimp werkgelegenheid verwacht
- De bijdrage die deze deelregio's kunnen leveren aan de welvaart en concurrentiekracht van de Noordvleugel kan groter zijn dan nu
- Bij ontluikend economisch herstel treden in toenemende mate agglomeratienadelen op in en rond agglomeratie Amsterdam, zoals toenemende congestie, toenemende ongelijkheid in kansen op onderwijs en betaalbare huisvesting en ruimtelijke concurrentie tussen functies.
- Amsterdam en Utrecht blijven economisch goed presteren. Hierbij vormt de aantrekkingskracht van Amsterdam (agglomeratiekracht) een magneet die de gehele regio beïnvloedt. De

groeiversnelling die Amsterdam doormaakt is echter niet oneindig, zo blijkt ook uit de historische ontwikkeling tussen 1970 en 1995. De stad ervaart, net als 20 jaar geleden, in toenemende mate agglomeratienadelen als gevolg van schaarste op de woningmarkt, congestie en groeiend buitenlands toerisme. De druk op de stad neemt door een verbetering van de bereikbaarheid alleen maar toe. Utrecht blijft profiteren van de ontwikkelingen in Overig Nederland en binnen het studiegebied van Amersfoort.



4. Bedreiging kwaliteit en potentie van het landschap door toenemende druk op de ruimte & onderbenut potentieel landschap voor versterking van het de kwaliteit van de leefomgeving en het vestigingsklimaat

- 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 opzichzelfstaande 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.

Bevindingen onderzoek jongeren

In de analysefase van het MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam hebben jongeren, als gebruikers van ruimte en infrastructuur van de toekomst, een belangrijke plek gekregen. In dit MIRT-onderzoek staan immers oplossingen centraal voor de verwachte toekomstige (infrastructurele) problematiek rondom de doorstroming van de A1 ten oosten van Amsterdam. Jongeren zijn bij het onderzoek betrokken via het OWC Jongerenteam. Aan de hand van waarnemingen en belevingen van het OWC Jongerenteam tijdens de schoolbezoeken over de hoofdthema's van het MIRT-onderzoek zijn, in samenwerking met een aantal andere jongeren, vier jongerenthema's tot stand gekomen die jongeren van belang vinden voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied Oostkant Amsterdam.

