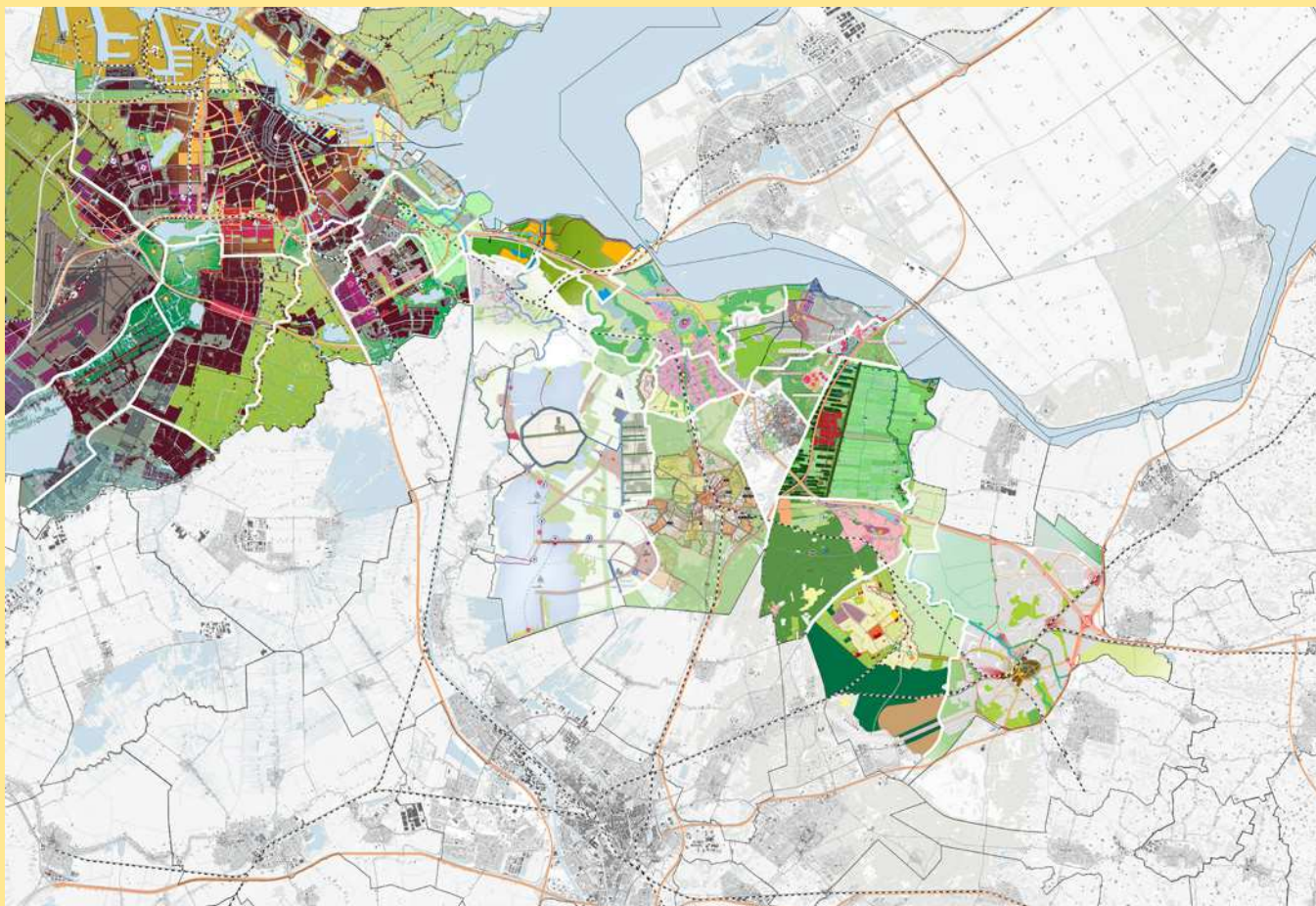


MIRT-ONDERZOEK OOSTKANT AMSTERDAM

Behouden en versterken



KWARTIERMAKERSFASE

Inhoudelijk analyse
MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam

MIRT-ONDERZOEK OOSTKANT AMSTERDAM

KWARTIERMAKERSFASE

Inhoudelijk analyse
MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam
Versie 2.0, woensdag 10 juni 2015

Inhoudsopgave

1.	Aanleiding voor het MIRT-onderzoek	5
	Leeswijzer	7
2.	Het gebied ten oosten van Amsterdam	9
2.1	Inleiding	10
2.2	Scope gebied	10
2.3	Analyse gebied	12
3.	Bevindingen thema bereikbaarheid	17
3.1	Inleiding	18
3.2	Analyse per modaliteit	18
3.3	Conclusie: knelpunten mobiliteitssysteem	25
4.	Bevindingen thema economie	27
4.1	Inleiding	28
4.2	Werkgelegenheidsontwikkeling	28
4.3	Economisch profiel en woon-werkrelaties	28
4.4	Kansen en bedreigingen voor het gebied	32
4.5	Conclusie economie	34
5.	Bevindingen thema landschap - natuur - water	37
5.1	Inleiding	38
5.2	Landschap - natuur - water in beeld	38
5.3	Conclusie landschap - natuur - water	41
6.	Samenhangende bevindingen over het gebied	43
6.1	Inleiding	44
6.2	Conclusies voor de drie thema's	44
	Bereikbaarheid	
	Economie	
	Landschap – natuur – water	
6.3	De drie thema's zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden	45
6.4	Conclusie	46
7.	Agendering vervolgfase MIRT-onderzoek	49
	Bijlagen:	53
	Bijlage c: Literatuurlijst	

1. Aanleiding voor het MIRT-onderzoek

Vanuit de brede aanpak van bereikbaarheid is door het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) het initiatief gestart om de verwachte toekomstige problematiek rondom de doorstroming op de A1 ten oosten van Amsterdam in een brede context te onderzoeken en dit vraagstuk samen met de belanghebbenden in de regio op te pakken. De autosnelweg A1 begint bij Watergraafsmeer aan de oostkant van Amsterdam en loopt via Amersfoort richting de Lutte aan de Duitse grens. Daar gaat deze snelweg door richting Duitsland en uiteindelijk naar Moskou (E30).

Uit de Nationale Mobiliteits- en capaciteitsanalyse (NMCA) is gebleken dat na 2020 een bereikbaarheidsknelpunt optreedt op de A1 tussen knooppunt Muiderberg en knooppunt Eemnes. Dit is de aanleiding voor het Rijk om samen met andere partijen te onderzoeken hoe in de toekomst de doorstroming van het verkeer aan de oostkant van Amsterdam kan worden behouden. Het onderzoek beperkt zich niet tot de bereikbaarheidsopgave op de A1, maar wordt in samenhang met andere ruimtelijke opgaven breder bekeken. De A1 is immers onderdeel van een groter mobiliteitssysteem, waar ook onderliggend wegennet, de OV infrastructuur en fietsverbindingen onderdeel van uitmaken. De versterking van dit mobiliteitssysteem wordt niet gezien als een doel, maar als een middel om de ruimtelijke economische ontwikkeling van gebieden te versterken. Daarbij is het van groot belang dat dit mobiliteitssysteem bijdraagt aan de ruimtelijk-economische ontwikkeling en economische concurrentiekracht van Nederland en de regio's daarbinnen.

In het najaar van 2014 is de fase van kwartiermaken gestart, voorafgaand de start van het MIRT-onderzoek: de kwartiermaker fase. Een onafhankelijke kwartiermaker is een inhoudelijke analyse gestart om de scope van het onderzoek te verkennen. Voorliggend rapport is de tweede versie van het inhoudelijke analyserapport van deze kwartiermaker fase. Het is tot stand gekomen in een open proces met regionale overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke partners.

In de fase van kwartiermaken is breder gekeken dan alleen de bereikbaarheidsproblematiek op de A1. Vanuit de deelnemende partijen in het gebied zijn twee thema's toegevoegd als belangrijke invalshoeken voor het gebied:

- Economie
- Landschap -natuur - water

Deze drie thema's, bereikbaarheid, economie en landschap - natuur - water, zijn gezamenlijk geformuleerd als vertrekpunt voor het onderzoek. In verschillende gebiedssessies is gebleken dat de urgentie om de bereikbaarheid en economische dynamiek van het gebied te verbeteren in hoge mate aanwezig is. Het gebied ten oosten van Amsterdam beschikt over unieke landschappelijke kenmerken en de beschikbare ruimte voor ontwikkeling is schaars. Door deze brede blik op het bereikbaarheidsvraagstuk, kan dit onderzoek bijdragen aan een versterking van zowel de slagkracht van het gebied als van de economische concurrentiepositie van een goed bereikbaar Nederland.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de scope, de kerngegevens van het onderzoeksgebied en conclusies van de analyse van ontwerp- en strategische (structuur)visies, strategische en gebiedsagenda's van het gebied. De hoofdstukken 3, 4 en 5 geven de resultaten weer van de analyse van de drie centraal benoemde thema's bereikbaarheid, economie en landschap - natuur - water. De analyses zijn uitgevoerd op basis van bestaande en door de organisaties beschikbare en geleverde documenten.

De kennis rondom de drie thema's en de kennis rondom toekomstige visies en ambities van alle organisaties zijn gebruikt om samen met belanghebbenden in het gebied te duiden waar de samenhang en verbindingen liggen binnen en tussen de belangrijkste benoemde thema's. Daarbij zijn vragen onderzocht zoals:

- Wat is bekend over het thema?
- Waar zit samenhang?
- Welke verbindingen zijn er tussen thema's of binnen thema's?
- Wat valt op uit de analyses?
- Waar is aandacht voor nodig richting toekomst?
- Wat zijn de belangrijkste opgaven?
- Wat zijn belangrijke vraagstukken voor het MIRT-onderzoek?

Deze beelden zijn weergegeven in de samenvattende bevindingen over het gebied en zijn weergegeven in hoofdstuk 6.

In hoofdstuk 7 tenslotte worden op basis van de inhoudelijke analyses en de bevindingen gedurende de fase van het kwartiermaken aanbevelingen gedaan voor de vervolgfase van het MIRT onderzoek.

2. Het gebied ten oosten van Amsterdam

2.1 Inleiding

Rijk en regio staan voor de gezamenlijke opgave om de economie en de concurrentiekracht van Nederland duurzaam te versterken. Het ministerie van IenM ziet hierbij een duidelijke rol voor zichzelf weggelegd, namelijk het versterken van de stedelijke regio's en de bereikbaarheid daarvan. Het belang van de steden neemt immers de komende decennia verder toe doordat de internationale concurrentiestrijd steeds meer plaatsvindt tussen stedelijke regio's. Nederland kent weliswaar geen grote stedelijke agglomeraties, maar dit neemt niet weg dat stedelijke regio's de kunst van de agglomeraties zouden kunnen afkijken en dus veel meer van elkaars nabijheid zouden kunnen profiteren en gebruik van elkaar moeten maken. Samenwerking tussen stedelijke regio's is van belang voor innovatie, het benutten van gespecialiseerde kennis alsook het beter in balans kunnen brengen van vraag en aanbod op de arbeidsmarkt. Dat maakt dat goede bereikbaarheid voor Nederland essentieel is voor de concurrentiekracht. Kenmerkend voor Nederland is dat er, ondanks de hoge bevolkingsdichtheid, nabij de steden belangrijke groene en blauwe gebieden zijn. Deze gebieden zijn sterk complementair aan de steden. Het toenemende belang van stedelijke regio's betekent ook dat de opgaven zich steeds meer in die stedelijke regio's concentreren. Dit betekent dat de complexiteit van de opgaven toeneemt, omdat meerdere opgaven van Rijk en regio elkaar raken en beïnvloeden.

2.2 Scope gebied

Afbakening onderzoeksgebied

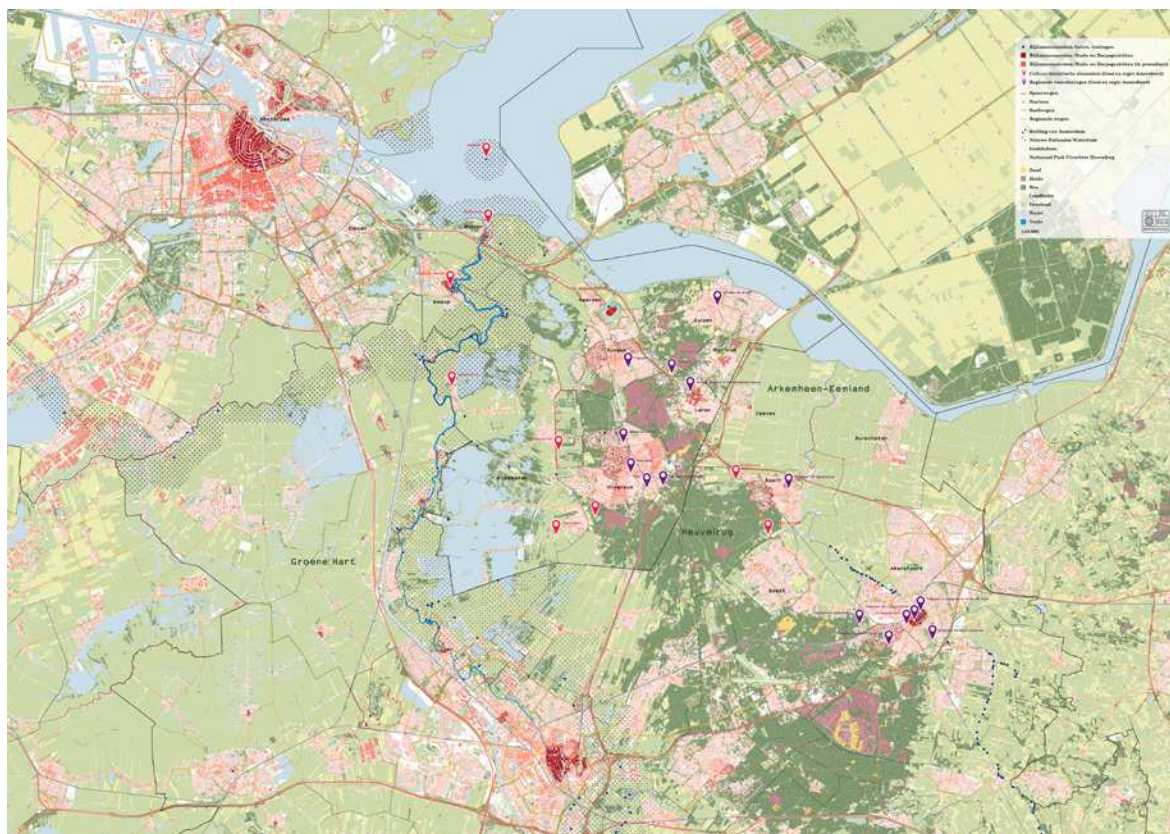
De A1 vormt een belangrijke verbinding in de Nederlandse 'Deltametropool' en daarbinnen de Noordelijke Randstad en het verdere achterland richting Duitsland. Binnen de Noordelijke Randstad ontsluit de A1 een groot deel van de Vechtstreek, 't Gooi en de regio Amersfoort en is in toenemende mate van belang voor de relatie Almere – Gooi - Amsterdam. Op internationaal schaalniveau verbindt deze doorgaande route de metropolitane regio's in de Randstad met Duitsland (Ruhrgebied) en Oost-Europa, ze maken bovendien deel uit van de North-Sea Baltic Corridor, één van de belangrijkste transportcorridors routes waar Europa prioriteit aan geeft.

Het studiegebied van het MIRT-onderzoek is de Oostkant van Amsterdam. Als scope is daarbij gekozen voor het indicatieve 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 als onderdeel van de Nederlandse Deltametropool. Binnen de grenzen van het gebied zijn twee regionale samenwerkingsverbanden actief, te weten de Gooi en Vechtstreek en het samenwerkingsverband regio Amersfoort. De regio Gooi en Vechtstreek maakt samen met Flevoland weer onderdeel uit van het samenwerkingsverband Metropoolregio Amsterdam (MRA).

Binnen de regio Gooi en Vechtstreek werken negen gemeenten samen (Blaricum, Bussum, Hilversum, Huizen, Laren, Muiden, Naarden, Weesp en Wijdemeren) en binnen het samenwerkingsverband Amersfoort werken zeven gemeenten samen (Amersfoort, Baarn, Bunschoten Eemnes, Leusden, Soest en Woudenberg). Het samenwerkingsverband Amersfoort wordt daarnaast veelal aangevuld met Nijkerk en Barneveld.

In de analyse is het onderzoeksgebied in drie deelgebieden verdeeld:

- Regio Gooi en Vechtstreek
- Regio Amersfoort
- Almere



Figuur 1.1: Het onderzoeksgebied binnen de ruit Amsterdam – Almere – Amersfoort – Utrecht

Regionaal-economische samenwerkingsverbanden in het gebied

In het gebied wordt in triple-helix verband samengewerkt op economisch terrein. Er zijn vier Economic Boards werkzaam in het gebied, die samenwerking tussen overheid, kennisinstellingen en bedrijfsleven stimuleren, namelijk Amsterdam Economic Board, Economic Board Gooi en Vechtstreek, Economic Development Board Almere en Economic Board Utrecht. Naast het feit dat de Gooi en Vechtstreek een eigen Economic Board heeft is Hilversum ook aangesloten bij de Amsterdam Economic Board en de Economic Board Utrecht. Almere is aangesloten bij de Amsterdam Economic Board en werkt programmatisch samen met de Economic Board Utrecht. Regio Amersfoort maakt deel uit van de Economic Board Utrecht en haakt ook zijn economisch beleid aan op agenda van de board.

Kerngegevens onderzoeksgebied: Regio Gooi en Vechtstreek

Het gehele gebied ten oosten van Amsterdam kent een grote diversiteit in regionale bevolkingssamenstelling. In 2013 telde de Gooi en Vechtstreek ruim 245.000 inwoners. Van de negen gemeenten herbergt Hilversum verreweg het grootste aantal inwoners (86.426). De verwachting is dat de bevolkingsgroei nog zal toenemen tot 2020 als gevolg van de op stapel staande plannen voor woningbouw (in totaal ruim 10.000 woningen waarvan op dit moment een derde deel planologisch uitvoerbaar). Na 2020 wordt die groei steeds kleiner door een toename van het sterfteoverschot. In 2025 zullen in de regio bijna 254.000 mensen wonen, een groei ten opzichte van 2013 met 9.000 personen. In de regio Gooi en Vechtstreek is sprake van vergrijzing. Uit onderzoek is gebleken dat sinds 1995 het percentage inwoners ouder dan 65 jaar ten opzichte van de totale bevolking toeneemt, terwijl het percentage inwoners tussen 15 en 65 jaar stelselmatig afneemt. Vooral het aantal mensen tussen de 20 en 35 jaar is laag. Dat heeft vooral te maken met de prijs van de woningvoorraad en de aantrekkelijkheid van stedelijke gebieden in de directe nabijheid. De regio Gooi en Vechtstreek krijgt in de toekomst te maken krijgen met een structurele bevolkingsdaling. De regio laat een krimp zien van de werkgelegenheid (uit MRA gegevens). In deze regio staat de werkgelegenheidsgroei duidelijk onder invloed van een afnemende beroepsbevolking. Binnen de regio Gooi en Vechtstreek wonen relatief veel hoogopgeleide mensen vergeleken met het landelijk gemiddelde. Daarnaast is het percentage laagopgeleide inwoners in de

regio relatief laag. De arbeidsvraag binnen de regio Gooi en Vechtstreek is groter dan het arbeidsaanbod. Dit vertaalt zich in een positief (inkomend) pendelsaldo. Uit onderzoek van de MRA blijkt dat in 2013 de Gooi en Vechtstreek per saldo 23 duizend arbeidskrachten uit de MRA en de rest van Nederland ontving.

Kerngegevens onderzoeksgebied: regio Amersfoort

De regio Amersfoort telt 380.000 inwoners. De stad Amersfoort is de grootste gemeente met ruim 151.000 inwoners. De regio Amersfoort is jonger en hoger opgeleid dan gemiddeld in Nederland. De bevolking is bovengemiddeld opgeleid: 38 procent van de potentiële beroepsbevolking in Amersfoort tegenover het landelijk gemiddelde van 28 procent. De landelijke demografische ontwikkeling laat de regio Amersfoort niet ongemoeid: ook hier daalt het aantal jongeren (ontgroening) en stijgt het aantal 65-plussers (vergrijzing). Toch is de regio Amersfoort nog altijd relatief jong. Met krimp van de bevolking hoeft de regio op basis van prognoses van het Planbureau voor de Leefomgeving en het CBS tot 2040 nog weinig rekening te houden. In 2009 telde de regio Amersfoort bijna 186.000 banen waarvan er 111.000 door regiogenoten werden vervuld. Dat betekent dat de regio ook een omvangrijke inkomende pendel nodig heeft. Daarvoor kan ze een beroep doen op een grote omliggende arbeidsmarkt. De regio haalt ook veel werkkracht uit de regio Amsterdam/de Gooi en Vechtstreek meer dan 12.000 forenzen per dag. De regio's Utrecht en Zuid-Holland zijn eveneens goed voor 12.000 mensen.

Per saldo is de regio een leverancier van arbeid aan vooral de Randstad. Echter: door de omvangrijke inkomende pendel en de nagenoeg even omvangrijke uitgaande pendel functioneert de regio Amersfoort als het scharnierpunt van Nederland, met een even grote woon- als werkfunctie.

De verwachting is dat in de provincie Utrecht (met daarbinnen de regio Amersfoort) het aantal mensen tot in 2040 blijft groeien met circa 0,5 procent per jaar. Utrecht is daarmee (samen met de provincie Flevoland) de provincie met de sterkste bevolkingsgroei in de komende dertig jaar. Ook de beroepsbevolking neemt tot 2025 nog toe, vooral door de stijgende participatiegraad van vrouwen en migranten.

Kerngegevens onderzoeksgebied: Almere

Flevoland heeft in 2014 bijna 400.000 inwoners, waarvan grofweg de helft in Almere woont. Het groeitempo van de bevolking is vergelijkbaar met de landelijke trend. De geleidelijke groei zorgt tot 2030 voor circa 85.000 nieuwe inwoners, waarbij de grootste groei wordt verwacht in Almere en op Urk. Hoewel de beroepsbevolking, die nu op ongeveer 200.000 personen ligt, jong en dynamisch is, blijft de economie van Flevoland kwetsbaar door haar lage werkgelegenheidsgraad, een lager opleidingsniveau, een gering aantal ondernemingen en een achterblijvend verdienvermogen in de industrie. Het aantal banen per hoofd van de bevolking is verreweg het laagst van alle provincies. Er is wel sprake van een hoge arbeidsparticipatie. Dat betekent dat Flevoland een deels forenzende beroepsbevolking heeft. Maar liefst 45 procent van de werkende Flevolandse heeft werk buiten de provincie.

Binnen de gebieden van de regio Gooi en Vechtstreek, regio Amersfoort en de gemeente Almere wonen samen 825.000 mensen die sterk verschillen in samenstelling van de bevolking (jongere bevolking versus oudere bevolking) en qua opleidingsniveau.

2.3 Analyse gebied

Om een goed beeld te vormen van alle toekomstige ambities, doelstellingen en opgaven in het gebied ten oosten van Amsterdam zijn alle ontwerp- en strategische (structuur)visies, strategische en gebiedsagenda's van het gebied in beeld gebracht. Deze visies zijn opgesteld door zowel de provincies, de regio's en de afzonderlijke gemeenten. De ambities en opgaven richting toekomst zijn divers en variëren in mate van concreetheid en omvang.

De geanalyseerde visies en ambities (zie bijlage c voor een overzicht) zijn met elkaar in lijn gebracht door deze te categoriseren langs acht thema's. De onderscheiden thema's met de beschrijving van de gevonden ambities op hoofdlijnen zijn:

- Landschap:
het behouden en versterken van de landschappelijke kwaliteiten, de diversiteit van het gebied en de overgangsgebieden tussen de hoofdstructuren.
- Cultuurhistorie:
het behouden, versterken en zichtbaar maken van de cultuurhistorie.
- Recreatie / toerisme:
het verbeteren van de recreatie, de natuurbeleving, de waterrecreatie en de verbinding stad en land.
- Wonen:
het zorgen voor voldoende en diverse woonmilieus voor diverse doelgroepen (jongeren en ouderen), kwaliteit boven kwantiteit.
- Werken:
behouden en versterken werkgelegenheid, herstructurering en transformatie van kantoren en intensivering landbouw, inzetten op zorg, recreatie en creatieve industrie.
- Voorzieningen:
zorgen voor levendige centra van dorpen en steden, op peil houden voorzieningenniveau.
- Bereikbaarheid:
inzetten op multimodaliteit, benutten en versterken samenhang vervoerssysteem, knooppuntontwikkeling, verbeteren kwaliteit OV, voorkomen sluipverkeer, stimuleren fiets.
- Klimaat:
klimaatneutraal, energieneutraal.

Door alle ambities en opgaven richting de toekomst gecategoriseerd te analyseren zijn belangrijke overeenkomsten gevonden. De samenhang in de visies is daarbij mede aangebracht door een aantal woorden, die veelvuldig zijn benoemd. De meest getelde en van belang zijnde werkwoorden zijn:

- Behouden
- Versterken
- Verbinden
- Verbeteren



Figuur 2.1: Wordcloud van alle geanalyseerde beleidsstukken over het gebied

De meest getelde zelfstandige naamwoorden zijn:

- Recreatie
- Landschap
- Ruimte
- Voorzieningen
- Woningen
- Duurzaam
- Cultuurhistorie
- Regio
- Nieuw
- Bedrijven

Deze analyse geeft een goed beeld van alle belangen die de verschillende provinciale en gemeentelijke organisaties delen en samen benoemen. Dit vormt een startpunt om samen te onderzoeken hoe deze belangen in de toekomst in dezelfde richting kunnen gaan wijzen in het verdere behoud en de versterking van het gebied, waarbij verbindingen tussen thema's kunnen worden gelegd en verbeterd.

De door Rijk en regio gezamenlijk benoemde thema's: bereikbaarheid, economie en landschap - natuur - water zijn zowel afzonderlijk als in samenhang onderzocht. Alle relevante en beschikbare kennis over deze thema's is verzameld en gezamenlijk in beeld gebracht. Een weergave hiervan staat in de hierna volgende hoofdstukken.

3. Bevindingen thema bereikbaarheid

3.1 Inleiding

In de bereikbaarheidsanalyse (bijlage a) is zoveel als mogelijk het volledige mobiliteitssysteem tussen Amsterdam, Amersfoort, Almere en Utrecht in beeld gebracht op basis van alle relevante bereikbaarheidsstudies die door de overheden in het gebied zijn benoemd. De huidige en toekomstige werking en knelpunten van het mobiliteitssysteem zijn onderbouwd op basis van deze bestaande studies, deels rekening houdend met geplande maatregelen en uitgaande van het Global Economy scenario, tenzij anders is vermeld. Met volledig mobiliteitssysteem wordt bedoeld op het wegennet (hoofd- en onderliggende wegen), de OV-verbindingen, fietsverbindingen en ketenmobiliteit. Er zijn ongeveer 100 verkeersstudies geanalyseerd.

In de bereikbaarheidsanalyse is het niet mogelijk gebleken om op basis van bestaande studies een compleet beeld van de bereikbaarheid in het gebied tussen Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht te geven. Er zijn geen studies bekend die uitspraken doen over het gehele gebied. Dit vloeit vermoedelijk voort uit de bestuurlijke (provinciale) grenzen en de daar mee samenhangende grenzen in onderzoeksmodellen. Bovendien valt op dat veel studies naar lijninfrastructuur uitgevoerd zijn, of per modaliteit, en dat er weinig gebiedsbrede multimodale studies bestaan. Dit leidt tot verschillende kennishiaten:

- functioneren en potentie van onderliggend wegennet;
- functioneren en potentie van fietsnetwerk en – voorzieningen;
- functioneren en potentie van regionaal OV;
- potenties van koppeling van de verschillende modaliteiten;
- reismotieven op bepaalde plekken in het studiegebied;
- potenties voor mobiliteitsmanagement en (technologische) innovaties.

In dit hoofdstuk zijn de conclusies uit de bereikbaarheidsanalyse per modaliteit weer gegeven.

3.2 Analyse per modaliteit

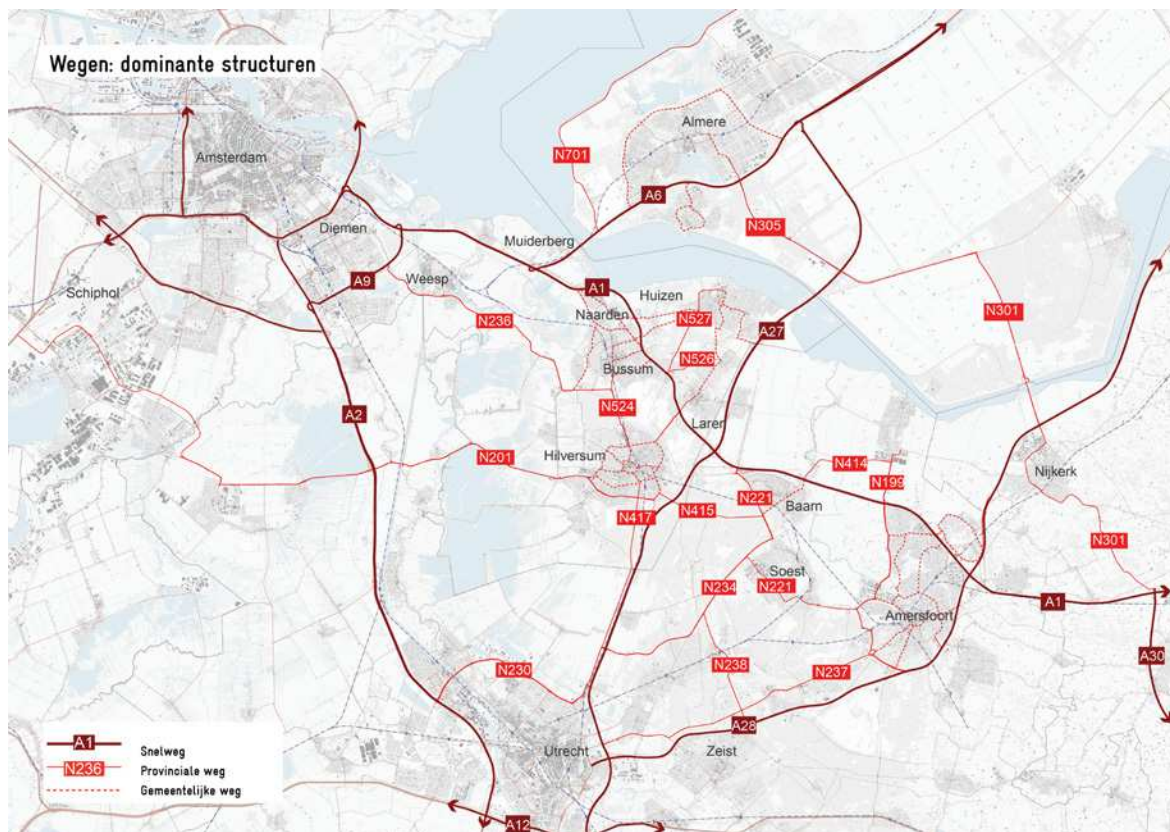
Weg

Functioneren wegennet

In de beschikbare studies is veel gevonden over het functioneren van het hoofdwegennet (zie figuur 3.1 op de volgende bladzijde). Voor het provinciaal wegennet is een aantal dominante structuren geïdentificeerd. Over het functioneren van het onderliggende gemeentelijke wegennet (OWN) is echter veel minder bekend.

Hoofdwegennet

Het hoofdwegennet in Midden-Nederland heeft een belangrijke functie voor het doorgaand verkeer: het heeft het hoogste percentage doorgaand verkeer van Nederland en vormt een ‘draaischijf’ voor het verkeer tussen Oost-, West-, Noord- en Zuid-Nederland. Daarnaast vormt het hoofdwegennet ook voor het regionale verkeer een belangrijke functie.



Figuur 3.1: Overzicht dominante wegstructuren in het studiegebied

A1

De A1 loopt van Amsterdam naar Amersfoort en doorkruist het studiegebied van west naar oost. Deze autosnelweg vormt een belangrijke verbinding tussen het oosten van het land en de Randstad, ontsluit een groot deel van 't Gooi en is in toenemende mate van belang voor de relatie Almere – 't Gooi (zowel via de A6 als de A27). Daarnaast is het een belangrijke doorgaande route tussen de Randstad, Duitsland en Oost-Europese landen.

De A1 wordt in de richting van Amsterdam op een meetpunt na knooppunt Muiderberg vooral gebruikt door personenverkeer uit Almere (30%) en de Gooi- en Vechtstreek (25%). Ook Utrecht-Noordoost¹ (17%) is een belangrijke herkomst, de andere delen van Utrecht zijn echter minimaal vertegenwoordigd. De belangrijkste bestemming op dit meetpunt is Amsterdam (39%), gevolgd door Amstelveen/Amsterdam-Zuidoost (17%). Het aandeel vrachtverkeer op de A1 tussen Amsterdam en Amersfoort is tussen de 5,6 en 7% en is relatief laag voor een snelweg. Bij de ontwerpcapaciteit van snelwegen wordt uitgegaan van 15% vrachtverkeer. Of er in absolute aantallen sprake is van veel of weinig vrachtverkeer en welke effecten dit heeft op het overige verkeer is op basis van de beschikbare informatie niet aan te geven.

A27

De A27 doorkruist het studiegebied van noord naar zuid en vormt een belangrijke doorgaande verbinding tussen het noorden van de Randstad en het noorden van het land (verkeer vanaf de A6) en het zuiden van Nederland en door naar België. Ook op de A27 is sprake van een laag percentage vrachtverkeer (7%). Richting het zuiden komt het grootste gedeelte van het personenverkeer op de A27 bij Huizen uit de Gooi- en Vechtstreek (38%) en Almere (36%). Bij de bestemmingen is verkeer naar de Gooi- en Vechtstreek (27%) en Utrecht Noordoost (29%) het grootst. Opvallend is dat 12% van het verkeer zowel herkomst als bestemming Gooi en Vechtstreek heeft. Dit wijst er op dat lokaal verkeer van het hoofdwegennet gebruik maakt.

¹ In het Grootchalig Verkeersonderzoek is de provincie Utrecht opgedeeld in Utrecht-Stad, Utrecht-West, Utrecht-Zuidoost en Utrecht-Noordoost. Het verkeer uit Utrecht-Noordoost zal vermoedelijk voor een groot gedeelte uit de stad Amersfoort afkomstig zijn.

Provinciale wegen

Verschillende provinciale wegen ontsluiten de Gooi en Vechtstreek richting de A1, A2 en A27. In oost-west richting vormen de zuidelijke N201 en de meer centrale N236 de verbindingen. Beide hebben een regionale functie voor de bereikbaarheid vanuit de Gooi en Vechtstreek naar Amsterdam en verder westelijk. Ze vormen een secundair stelsel parallel aan de A1. De N201 is de verbinding met de A2, maar vormt ook een korte verbinding (via de bebouwde kom van Hilversum) tussen de regio Schiphol en oost-Nederland. De N236 vormt door zijn ligging de meest duidelijke parallelle verbinding langs de A1 en is een belangrijke regionale route voor de gemeente Wijdereen, Bussum (incl. de wijk Hilversumse Meent) en het Mediapark Hilversum. Ook deze provinciale verbinding gaat over in een lokale weg (Ceintuurbaan in Bussum). Daarnaast en 'haaks' hierop vormen de N524 (Lage Naarderweg) en N525 (Larenseweg) belangrijke noord-zuid routes binnen de regio die voor aansluiting op de A1 zorgen. Al het verkeer dat over deze wegen richting de A1 en A2 gaat, moet door bebouwde kommen van Hilversum, Bussum en Naarden, afhankelijk van de gekozen toerit. Het verkeer moet hiervoor door woonwijken waar geen doorgaand verkeer gewenst is.

Een groot deel van de werkende bevolking in de Gooi en Vechtstreek heeft een werkbesteding op meer dan 15 kilometer afstand van de woonplaats. Dit is vooral het geval in de kernen Bussum en Laren, het westelijk deel van Huizen en het westelijk en noordelijk gedeelte van Hilversum. Bezoekers aan de kernen Naarden, Bussum-Zuid en een groot deel van Hilversum hebben bovengemiddeld vaak een verplaatsingsafstand van meer dan 15 kilometer; bezoekers in Blaricum en Huizen hebben bovengemiddeld vaak een korte verplaatsingsafstand (<7,5 km).

Geplande investeringen

Voorop het hoofdwegenet worden grote investeringen gedaan de komende jaren. De volgende projecten worden uitgevoerd of staan op de planning:

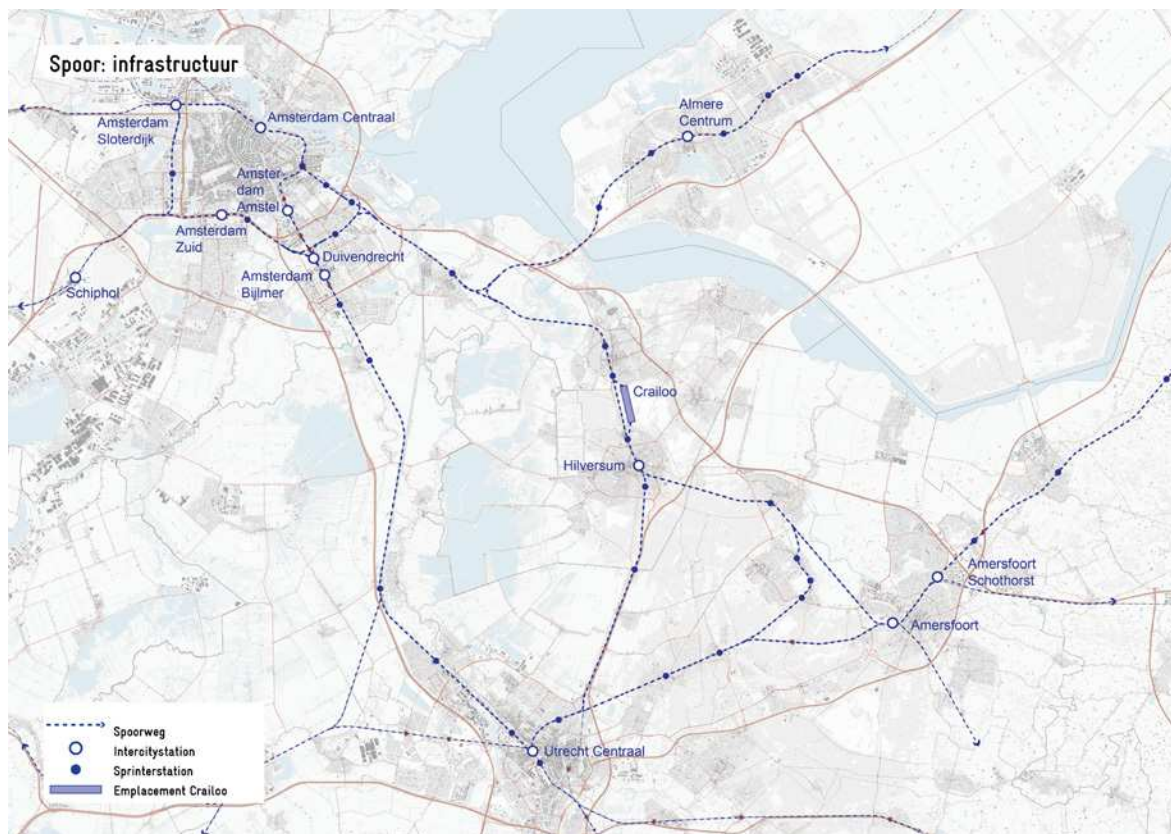
- Schiphol-Amsterdam-Almere;
- Verbetering aansluiting N525 op de A1 bij Hilversum;
- Verbreding A1 tussen Eemnes en Bunschoten-Spakenburg;
- Verbreding zuidzijde A1 tussen Bunschoten-Spakenburg en Amersfoort-Noord;
- Verbetering knooppunt Hoevelaken (van Bunschoten tot Barneveld en van Nijkerk tot afslag Maarn);
- Verbreding A27 tussen Utrecht en knooppunt Eemnes in beide richtingen;
- Verbreding N305 tussen Almere en Zeewolde;
- Diverse verkeersmaatregelen in Hilversum;
- Westelijke ontsluiting Amersfoort;
- Amersfoort Kersenbaan;
- Reconstructie N236.

Resterende knelpunten

In de bereikbaarheidsanalyse is een aantal knelpunten geconstateerd op het wegennet, die optreden ondanks de geplande maatregelen. In het Global Economy scenario, is er sprake van knelpunten op vrijwel alle snelwegen in het gebied, ondanks de vele investeringen. De A1 door 't Gooi zal ook in het lage groeiscenario capaciteitsproblemen krijgen tijdens de spits. Op de A27 tussen Knooppunt Eemnes en Almere bevinden zich momenteel twee knelpunten; in de toekomst is de verwachting dat op dit traject de I/C-verhouding² problematisch wordt. Deze twee trajecten kennen op dit moment nog geen grote investeringen.

Op de N301 zal naar verwachting sluipverkeer gaan ontstaan, door capaciteitstekort op A27 en A28. Lokaal is de spoordoorsnijding in Naarden en Bussum problematisch; de gelijkvloerse overwegen leiden tot opstoppingen en onveilige situaties. Bij file op de A1 is de route door van Naarden en Bussum (de Rijksweg) een sluiproute. De barrière van het spoor verergert de overlast hiervan.

² De I/C-verhouding is de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit. Bij een I/C-verhouding van 0,7 of lager wordt gesproken van een goede doorstroming.



Figuur 3.2: Overzicht spoorinfrastructuur in het studiegebied

Spoor

Functioneren spoorwegen

De corridor Amsterdam - Amersfoort heeft zowel een nationale als een internationale functie, met Intercitytreinen die het oosten van het land bedienen en een internationale Intercity naar Duitsland (Berlijn). Ook op Europees niveau is het spoor van belang: het maakt deel uit van de North Sea-Baltic corridor die Amsterdam/Rotterdam via Duitsland en Polen met de Baltische staten verbindt.

Dominant zijn de verbindingen naar Amsterdam: Almere – Amsterdam, Utrecht – Amsterdam en Amersfoort – Amsterdam via Hilversum (Gooilijn). De corridors Utrecht – Almere Oostvaarders en Utrecht - Baarn worden op dit moment bediend door Sprinters. Tussen Utrecht en Almere kan wel met Intercitytreinen worden gereisd door over te stappen op Amsterdam Zuid (extra reistijd ten opzichte van de Sprinter: 9 minuten). Tussen Amersfoort en Amsterdam stoppen Intercity's in Hilversum.

De Gooilijn is de spoorlijn tussen Amsterdam en Amersfoort die vrijwel parallel loopt aan de A1. Aftakkingen gaan vanaf Hilversum naar Utrecht en vanaf Weesp naar Almere/Lelystad. De spoorcorridor Almere – Utrecht is daarmee een tweede belangrijke lijn die door het gebied loopt. De Gooilijn ontsluit de plaatsen Weesp, Naarden, Bussum, Hilversum en Baarn. Vanuit Amsterdam is deze lijn belangrijk voor de ontsluiting van het oosten en noorden van het land. Op de Gooilijn rijden vier Intercity's, vier Sprinters en één goederentransport trein per uur (per richting).

Binnen de regio Gooi en Vechtstreek ligt een vijftal treinstations: Hilversum Sportpark, Hilversum, Hilversum Media Park, Bussum-Zuid en Naarden-Bussum. Hiervan is station Hilversum het enige Intercitystation. Huizen is binnen Nederland één van de grootste gemeenten zonder eigen treinstation. Inwoners uit Huizen, Laren en Blaricum zijn aangewezen op de stations in Hilversum en Bussum, die met streekvervoer (sneldiensten) bereikbaar zijn.

Uit de rapporten over knooppuntenontwikkeling van de provincie Noord-Holland en 'SprintStad' wordt benoemd dat de Gooicorridor kansen biedt voor 'Knooppuntontwikkeling'. De stations op de Gooicorridor zijn in de huidige situatie al zeer divers, waardoor er weinig onderlinge concurrentie op programma plaatsvindt. Dit biedt kansen voor onderscheidende en samenhangende ontwikkelingen op corridorniveau. Tegelijkertijd is het een opgave om te bouwen voor de vraag zonder dat dit ten koste gaat van de bestaande woonkwaliteiten in 't Gooi. Juist deze bijzondere woonkwaliteiten zijn belangrijk voor de concurrentie- en aantrekkingskracht van de MRA. Door de ruimtelijke ontwikkelingen optimaal af te stemmen op de bereikbaarheid kunnen investeringen in het spoor (en de stations) worden versterkt. Een strategie om meer uit deze investeringen te halen lijkt voor de Gooicorridor vanuit de rapporten van Noord-Holland kansrijk. SprintStad Gooicorridor wordt benoemd als het vliegwiel om gezamenlijk met zo'n strategie aan de slag te gaan.

Geplande investeringen

De volgende spoorprojecten worden uitgevoerd of staan op de planning:

- Maatregelen OV-SAAL (Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad) voor facilitering Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Uitbreiding spoor Weesp van 6 naar 8, aanpassen spoorbruggen en overige infra;
- Landelijk Verbeterprogramma Overwegen: overwegen Gooilijn;
- Sporenaanpassingen Naarden-Bussum (terugbrengen naar twee sporen);
- Spoorbeveiliging ERTMS: voor 2030 wordt de Gooilijn van Weesp (aansluitend op OV SAAL) tot Hilversum voorzien van ERTMS; het gedeelte Hilversum - Amersfoort krijgt geen (of veel later) ERTMS;
- Onderzoek Sporendriehoek Utrecht - Hilversum – Harderwijk: de sprintercorridor Utrecht-Harderwijk staat centraal. Er is sprake van bereikbaarheids- en capaciteitsknelpunten;
- Realisatie OV-terminal Utrecht Centraal;
- Station Utrecht Vaartsche Rijn (nieuw station tussen Utrecht Centraal en Utrecht Lunetten);
- Spoorboekloos rijden: verhoging van frequentie naar 6 IC's en 6 sprinters per uur (trajecten Schiphol-Utrecht-Arnhem/Nijmegen en Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad);
- Versnelling sprinters rond Weesp, reistijdverkort tot 5 minuten na 2017;
- Verhoging frequentie treinen Utrecht – Amersfoort na 2017;
- Verbetering verdeling treinen op Amersfoort na 2017;
- Tracé Hilversum-Weesp: aanpassen dienstregeling.

In het MIRT-Onderzoek Sporendriehoek Harderwijk – Hilversum – Utrecht zijn integrale verbeteringen van het OV-aanbod in het gebied onderzocht. Er wordt momenteel door het ministerie van Infrastructuur en Milieu een onderzoek voorbereid naar de Gooilijn.

Resterende knelpunten

Ondanks dat er veel investeringen gepland staan, resteert toch een aantal knelpunten.

Onderstaande knelpunten komen naar voren als geplande maatregelen zijn uitgevoerd (uitgaande van het Global Economy scenario):

Locatie	Knelpunt
Zwolle/Harderwijk – Amersfoort/Utrecht	Infrastructureel knelpunt: infrastructuurcapaciteit is te klein om extra Sprinters te laten rijden; onvoldoende inhaal mogelijkheden
Nijkerk – Amersfoort	Bezetting van Sprinters in 2013 boven 80%, in 2020/2030 in meeste scenario's boven 100%; vervoerscapaciteitsprobleem
Hilversum – Amsterdam	Bezetting in ochtendspits hoger dan 100%
Hilversum – aansluiting Weesp	Infrastructuurcapaciteitsprobleem dat ontstaat tussen 2020 en 2028: onvoldoende inhaal mogelijkheden
Hilversum – Weesp	Betrouwbaarheid reistijd minder door gevoeligheid voor calamiteiten

De betrouwbaarheid van de spoorlijn door 't Gooi wordt negatief beïnvloed door de vele gelijkvloerse overwegen op het traject. Hierdoor is de lijn gevoelig voor verstoring van de dienstregeling wanneer incidenten plaatsvinden, zoals aanrijdingen en haperende overwegen.

Bus

Functioneren Bussysteem

Er zijn 18 consessiegrensoverschrijdende buslijnen actief in het gebied. Vier daarvan behoren tot het R-net netwerk en zijn dus van HOV-kwaliteit³. Vooral Laren, Eemnes, Blaricum en Huizen zijn voor OV aangewezen op busvervoer. Het gebruik van OV ligt in 't Gooi met 0-5% van de werkenden laag. Op dit moment is geen informatie beschikbaar over de bezettingsgraad van de buslijnen. Voor de regio Gooi en Vechtstreek is in de afgelopen jaren het aantal dienstregelingsuren gedaald in 2012 en vervolgens gelijk gebleven. Het aantal reizigerskilometers ten opzichte van het aantal dienstregelingsuren is in de afgelopen jaren toegenomen. Ten opzichte van de situatie in 2008 wordt verwacht dat richting de toekomst het stadsvervoer in de regio Noord-Holland/Stadsregio Amsterdam/Flevoland met 30-40% zal toenemen. Een deel hiervan is te verklaren door het in gebruik nemen van de Noord/Zuidlijn. Het streekvervoer neemt naar verwachting over de hele regio gezien af met 5-10%. Op individuele corridors kunnen echter wel stijgingen in het streekvervoer te zien zijn.

Geplande investeringen

Decentrale OV-autoriteiten in de Randstad hebben met elkaar afgesproken om R-net in te voeren: een hoogwaardig OV-netwerk van trein, tram, metro en bus die snelle, frequente verbindingen biedt tussen de grote woon- en werkgebieden. Er wordt geen HOV-verbinding tussen Almere en Amersfoort voorzien. De oriëntatie vanuit Almere is vooral gericht op Amsterdam. Ook op de relatie Amersfoort - Hilversum wordt geen busvervoer van HOV-kwaliteit voorzien. Mogelijk is er geen vervoersvraag voor HOV op deze trajecten. De lijn tussen Hilversum en Huizen wordt in de beoogde plannen opgewaardeerd tot HOV-buslijn. Hiervoor wordt een vrij liggende busbaan aangelegd. Berekeningen laten zien dat de aanleg van deze HOV-buslijn de reistijd tussen Huizen en Hilversum aanzienlijk verkort (met ongeveer 20 minuten) ten opzichte van de uitgangssituatie in 2010. Dit heeft ook een significant effect op het berekende aantal reizigers, dat in de in 2011 berekende voorkeursvariant toeneemt met zo'n 27% t.o.v. de referentiesituatie zonder HOV.

Resterende knelpunten

Ondanks dat er veel investeringen gepland staan, resteert toch een aantal knelpunten. Onderstaande knelpunten komen naar voren als maatregelen zijn uitgevoerd:

Knelpunt
Congestie op traject A27 Almere – Blaricum ⁴
Congestie op traject Blaricum - Knooppunt Eemnes
Congestie op binnenring, buitenring en stationsgebied Hilversum
Busstation Blaricum Carpoolplaats is te krap bemeten voor de vele buslijnen en het aantal bussen die daar rijden ⁵
Knelpunt capaciteit vervoer Utrecht CS – Uithof / De Bilt / Zeist, ook na gereedkoming uithoflijn. Capaciteit binnenstadsas te klein.
De capaciteit voor het regionaal OV binnen de OV-terminal (OVT) Utrecht Centraal is al in 2020 onvoldoende. Dit probleem wordt vanaf 2020 steeds groter. Tekort aan bushaltes;
Betrouwbaarheid busrijtijd minder via oostwing Vathorst door niet vrijliggende businfra. Gevoeligheid sluipverkeer

³ De definities van het begrip Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) lopen uiteen. Het gaat om factoren als snelheid en betrouwbaarheid (voorrang bij verkeerslichten en vrije busbanen), comfort en veiligheid (stations en haltes) en frequentie (min 6x per uur in spits en 4x per uur buiten de spits).

⁴ Naar verwachting wordt dit knelpunt opgelost bij realisatie van HOV Hilversum - Huizen.

⁵ Dit wordt meegenomen in het kader van het HOV Hilversum-Huizen. Dit knelpunt is bij realisatie van dat project naar alle waarschijnlijkheid opgelost.

Naast bovenstaande knelpunten zullen er de komende jaren tijdelijke knelpunten optreden in het busvervoer die verband houden met grootschalige werkzaamheden aan snel- en spoorwegen.

Fiets

Functioneren fietsnetwerk

De fiets is voor veel mensen een belangrijk vervoermiddel voor korte woon-werk afstanden. Naast woon-werkverkeer is de fiets een belangrijke modaliteit voor transport naar OV-haltes. Op dit moment zijn er hoogwaardige fietsverbindingen tussen Almere en Amsterdam-Zuidoost (fietsnelweg), Houten en Driebergen-Zeist en Nijkerk en Leusden (snelfietsroutes)⁶.

Geplande investeringen

De elektrische fiets biedt kansen, omdat deze de actieradius van de fiets vergroot. Hier wordt op ingespeeld door de verbetering van fietsinfrastructuur, vooral rondom Utrecht, Amersfoort en Hilversum. Veel maatregelen bestaan uit het sneller en directer maken van fietsroutes door bijvoorbeeld de wachttijden bij kruispunten te verkleinen, obstakels te verwijderen en ontbrekende schakels in het routenetwerk aan te leggen.

Resterende knelpunten

Er is een beperkt aantal expliciete knelpunten naar voren gekomen in de analyse. Ze vallen uiteen in twee categorieën: een tekort aan stallingen bij OV-haltes, stations en werkgevers en/of de infrastructuur is niet berekend op grote aantallen fietsers. Wel concreet is een aantal fietsknelpunten omtrent de spoorse doorsnijding van Naarden en Bussum. Bij verschillende overwegen ontstaan onveilige situaties, omdat fietsers rood licht bij de overgangen negeren. Bovendien ontstaan onveilige situaties voor fietsers bij de oversteekbaarheid van de ring van Hilversum naar aanleiding van het uitvoeren van maatregelen uit het Bereikbaarheidsplan voor Hilversum. Voornamelijk de scholieren vormen een kwetsbare doelgroep. Hier is veel nadruk gelegd op de doorstroming van het autoverkeer, waardoor onveilige situaties zijn ontstaan voor fietsers.

Ketenmobiliteit

Dominante structureren

Bij ketenmobiliteit gaat het om de mogelijkheden die mensen hebben om verschillende vervoermiddelen voor hun reis te gebruiken. Essentieel zijn knooppunten waar men gemakkelijk en comfortabel van de ene op de andere modaliteit kan overstappen. Randstadnet benoemt reiscomfort en betrouwbaarheid als belangrijkste criteria om te kiezen voor OV. In de Randstad is voortransport vaak op de fiets en natransport veelal lopend. Dit is van invloed op de invloedsgebieden van OV haltes, respectievelijk 5 km of 800 meter. P+R terreinen doen het vooral boven het Noordzeekanaal erg goed, dit wordt gewijd aan de geringe files (P&R wil men filevrij en dus snel kunnen bereiken) en goede aansluiting op het OV. In de Gooi en Vechtstreek is weinig ruimte en sprake van fileproblematiek, dit vermindert de kansen voor P+R.

Geplande investeringen

Maatregelen die gepland staan betreffen het uitbreiden en aanleggen van P+R locaties, vergroting van het aanbod van leenfietsen op treinstations en bushaltes, het vergroten van fietsenstallingen en verbeteringen van het fietsnetwerk.

⁶ Overigens is onduidelijk waar een hoogwaardige fietsverbinding precies aan moet voldoen en wanneer iets een 'fietsnelweg' of 'snelfietsroute' is; er zijn geen wettelijke normen voor. Iedere overheid kan dus haar eigen definitie er aan geven, maar daar waar over hoogwaardige fietsverbindingen wordt gesproken, gaat het voornamelijk om directheid en comfort (weinig wachttijden, brede paden).

Resterende knelpunten

Omdat er nog heel weinig bekend is over ketenmobiliteit, is er ook weinig bekend over resterende knelpunten. Hier loopt op dit moment onderzoek naar, bijvoorbeeld het OV-knooppunten onderzoek van de provincie Utrecht (Beter benutten Vervolg).

Uit de geanalyseerde documenten komen weinig knelpunten op het gebied van ketenmobiliteit naar voren. De punten die genoemd worden, zijn tekort aan parkeerplaatsen (Bussum-Zuid en Hilversum Mediapark, grote hoeveelheid zwerffietsen (Bussum-Zuid, Hilversum) en een tekort aan fietsenstallingen (Bussum-Zuid).

3.3 Conclusie: knelpunten mobiliteitssysteem

Uit de bereikbaarheidsanalyse is gebleken dat de regio Midden-Nederland een belangrijke doorgaande functie vervult. Almere en regio Gooi en Vechtstreek zijn duidelijk op Amsterdam gericht. Er zijn voor de komende jaren veel investeringen gepland voor vrijwel alle modaliteiten, vooral in de stedelijke agglomeratie (Amsterdam, Utrecht en Amersfoort). In het midden van deze agglomeratie, 't Gooi, is en wordt geïnvesteerd in een busbaan langs de A1, de HOV-buslijn met een vrij liggende busbaan tussen Hilversum – Huizen en de geplande spoorsanering Naarden-Bussum

De geplande investeringen zijn niet voldoende voor het ondervangen van knelpunten op de langere termijn. Voor wat betreft het wegvervoer worden de grootste problemen voorzien op de A1 door 't Gooi en de A27 tussen Eemnes en Almere. OV knelpunten concentreren zich in Naarden-Bussum en de regio Utrecht. In Naarden-Bussum is de spoorse doorsnijding zowel voor spoorverkeer, wegverkeer als de leefbaarheid een knelpunt. Onduidelijk is in welke mate de geplande spoorsanering zal bijdragen aan het oplossen van dit knelpunt.

Nader onderzoek naar deze knelpunten vraagt om een integrale analyse van de werking van de verplaatsingen en het mobiliteitssysteem in het gebied. Voornamelijk de vraagkant, de gebruiker van de infrastructuur, kan beter in beeld gebracht worden. Op basis daarvan kan er een betere vergelijking gemaakt worden tussen het aanbod (het mobiliteitssysteem) en de vraag (de reiziger), nu en in de toekomst. Geconcludeerd kan worden, dat de aanleiding van dit MIRT-onderzoek voldoende overeenind blijft om een verdiepingsslag te rechtvaardigen. Ook lijken er kansen te zijn in het gebied om dit integraal te bekijken en zo tot robuustere oplossingen te komen.

4. Bevindingen thema economie

4.1 Inleiding

Voor de economische analyse (bijlage b) is gekeken naar drie economische deelregio's, gelegen binnen de ruit Amsterdam – Almere – Amersfoort - Utrecht. Dit zijn de regio Gooi en Vechtstreek, regio Amersfoort en gemeente Almere. Elke regio heeft zijn eigen opgaven en ambities voor de toekomst en kent een eigen dynamiek. Figuur 4.1 laat de ligging van de bedrijventerreinen in het gebied zien.

4.2 Werkgelegenheidsontwikkeling

De regio Gooi en Vechtstreek heeft al sinds 2000 te maken met structurele economische krimp. Daarmee ontwikkelt de Gooi en Vechtstreek zich minder gunstig ten opzichte van de andere deelregio's van de MRA. Maar grote gevolgen voor de werkgelegenheid zijn uitgebleven. De regio kent nog steeds een relatief laag werkloosheidspercentage vanwege de lage bevolkingsaanwas en een daling van de potentiële beroepsbevolking. De Gooi en Vechtstreek vergrijsd dan ook sterk. Maar ook vanwege het feit dat de arbeidsvraag in Gooi en Vechtstreek groter is dan het lokale aanbod vanuit de beroepsbevolking, beweegt de werkloosheid zich rond een natuurlijk niveau. De grote meerderheid van de inwoners die actief willen deelnemen aan het arbeidsproces, heeft waarschijnlijk een baan.

De regio Amersfoort is ondanks ontgroening en vergrijzing nog relatief jong ten opzichte van het Nederlandse gemiddelde. Het werkloosheidspercentage ligt ook hier relatief laag. De werkgelegenheid is in de periode tussen 2000 en 2011 gestegen, met uitzondering van de crisisjaren 2008 en 2009.

Ook Almere kent vanwege haar korte bestaansgeschiedenis een nog relatief jonge bevolking. Het aantal banen in de stad is aanzienlijk lager dan het arbeidsaanbod vanuit de beroepsbevolking, waardoor de werkloosheid (vooral onder laagopgeleiden) vrij groot is. Toch behoort de regio Almere-Lelystad nog steeds tot de snelst groeiende deelregio's van de MRA, al is de spectaculaire groei sinds de economische crisis wel afgenomen. De afname van de economische groei heeft ook te maken met de afname van de bevolkingsgroei.

De mate van verstedelijking en bevolkingsontwikkeling zijn vaak bepalend voor de dynamiek binnen een regio. Dit geldt in het onderzoeksgebied ook. De regio Gooi en Vechtstreek heeft met zijn relatief sterk vergrijsde bevolking, afname van de beroepsbevolking en nauwelijks bevolkingsaanwas een meer statisch profiel. De regio Amersfoort en vooral Almere hebben daarentegen een meer dynamisch profiel: er is sprake van structurele economische groei en ook de (beroeps)bevolking neemt toe. Vooral Almere is een dynamische regio, vanwege het sterk stedelijk karakter, maar ook de zogenoemde Schaalsprong (100.000 banen en 60.000 woningen) zal voor de nodige dynamiek blijven zorgen. De drie regio's zijn qua economische en demografische dynamiek dus vrij complementair aan elkaar. Landelijk gezien is er een trend waarin het contrast tussen statische en dynamische gebieden groter wordt. Dit hoeft niet per definitie een slechte ontwikkeling te zijn. Het feit is alleen dat de regionale dynamiek niet los kan worden gezien van de ruimtelijke en economische positie die de regio te midden van andere regio's inneemt. Zo was de functie van Almere bijvoorbeeld om de woningdruk van Amsterdam in te vullen. De snelle verstedelijking van Almere heeft er toe geleid dat er nu een schakelverbinding tussen Amsterdam en Utrecht is ontstaan die de gehele Randstad heeft versterkt.



Figuur 4.1: de ligging van bedrijventerreinen in het gebied

4.3 Economisch profiel en woon-werkrelaties

Regio Gooi en Vechtstreek

De regio Gooi en Vechtstreek heeft, net als de regio Amersfoort, een positieve woon-werkbalans¹ (zie figuur 4.2), wat opmerkelijk is gezien de ligging tussen twee de steden Amsterdam en Utrecht. De regio Gooi en Vechtstreek heeft een opvallend grote inkomende pendel van personen die buiten de Metropoolregio Amsterdam (MRA) een baan hebben en van buiten de MRA naar de regio Gooi en Vechtstreek komen om te werken. Dit laatste heeft onder andere te maken met de belangrijke functie van het mediacluster in de regio Gooi en Vechtstreek. Iets meer dan de helft van de werkzame inwoners van de regio Gooi en Vechtstreek werkt ook in de regio. Zorg & welzijn, zakelijke diensten, detailhandel en ICT (media) zijn in de arbeidsmarktregio Gooi en Vechtstreek voor de werkgelegenheid belangrijke sectoren. Van de in totaal bijna 105.650 banen zijn er in 2013 ongeveer 62.000 in deze sectoren vertegenwoordigd (59 procent). Ten opzichte van Nederland valt op dat het aandeel banen in de ICT groot is.

Door de regio Gooi en Vechtstreek zijn drie speerpuntsectoren benoemd waar het economisch beleid op wordt gericht:

- Zorg
- Media
- Toerisme & Recreatie

In de sector zorg & welzijn waren in 2013 in de regio Gooi en Vechtstreek ongeveer 18.500 banen. Dit is ruim 18 procent van de totale werkgelegenheid in de regio. De zorg (cure en care) is qua werkgelegenheid sterk oververtegenwoordigd, en dan vooral de verpleging, verzorging en thuiszorg. Dit kan verklaard worden door de sterk vergrijsde bevolking. Doordat senioren een relatief groot beroep doen op zorgverlening is hier sprake van een grotere vraag naar zorg. Daarnaast is er ook een lichte oververtegenwoordiging van medische technologie, in het bijzonder de vervaardiging van farmaceutische producten. Deze sector is sterk geconcentreerd in Weesp.

¹ Woon-werkbalans: balans tussen arbeidsplaatsen en beroepsbevolking in een bepaald gebied.

De mediasector speelt een belangrijke rol binnen de regio Gooi en Vechtstreek. In 2009 zijn de sectoren creatieve industrie en ICT goed voor 17,8 procent van de werkgelegenheid in de regio. In Hilversum is de sector zelfs goed voor 22 procent van de werkgelegenheid. Geen enkele andere stad kent een dergelijk specialistisch profiel. Maar de variëteit in de mediastad is beperkt. De media- en entertainmentindustrie, en vooral de omroepsector, is hier dominant. Deze deelsector is ook de enige in de Media Valley die tussen 2011 en 2013 slechter presteert dan landelijk, wat ook terug te zien is in de daling van het aantal banen in de creatieve industrie in Hilversum. Daarnaast is de creatieve industrie zich ook sterk aan het ontwikkelen in Amsterdam (kunsten en cultureel erfgoed), Almere (data) en Utrecht (game-industrie).

Een derde speerpuntsector is toerisme & recreatie. In 2014 leverde deze sector 5850 banen op, wat neer komt op ruim 5 procent van de totale werkgelegenheid in de regio Gooi en Vechtstreek. Het aantal banen in deze sector is in de periode 2009-2013 afgenomen met 11 procent, terwijl het aantal vestigingen met 6 procent is toegenomen. Hoewel meer dan de helft van de buitenlandse toeristen overnacht in de provincie Noord-Holland, herbergt de regio Gooi en Vechtstreek slechts 1,3 procent van het totaal aantal buitenlandse toeristen in 2012. De meeste toeristen komen dan ook uit eigen land. Wat opvalt, is dat maar liefst 50 procent van de binnenlandse toeristen tussen de 50 en 65 jaar oud is, terwijl dit landelijk 16 procent is. In vergelijking met Nederland wordt er in de regio Gooi en Vechtstreek tijdens vakanties relatief veel gefietst en zijn musea en bezienswaardige monumenten populair.

Regio Amersfoort

Ook de regio Amersfoort heeft een behoorlijke inkomende pendel (zie figuur 4.3). De inkomende stroom komt vooral uit het oosten en noorden van het land. De uitgaande forenzen stroom is het omvangrijkst naar Utrecht, gevolgd door Amsterdam en de regio Gooi en Vechtstreek. Per saldo is de regio een leverancier aan voornamelijk de Randstad. Kijkend naar de woon-werkbewegingen, ontstaat er een soort scharnierpunt: vanuit het oosten van het land komen veel forenzen de regio binnen, maar een nagenoeg even grote forenzen stroom verlaat de regio om in de Randstad te gaan werken. De regio heeft dus een bovenregionale scharnierfunctie voor de Noordvleugel en de rest van Randstad.

Zakelijke diensten, zorg & welzijn, detailhandel, industrie en groothandel zijn in de arbeidsmarktregio Amersfoort voor de werkgelegenheid belangrijke sectoren. Van de in totaal circa 150.000 banen (dit is exclusief gemeente Barneveld) zijn er in 2013 ongeveer 94.000 in deze sectoren vertegenwoordigd (63 procent). Ten opzichte van Nederland valt op dat het aandeel banen in de ICT, financiële dienstverlening, overige diensten en handel groot is. Regio Amersfoort levert een actieve bijdrage aan de Economic Board Utrecht (EBU), het triple helix samenwerkingsverband gericht op versterking van innovatie en ondernemerschap in de provincie Utrecht, aangevuld met Hilversum. De drie inhoudelijke pijlers van de economische agenda van de EBU - groen, gezond en slim - sluiten aan bij de clusters die sterk vertegenwoordigd zijn in de regio Amersfoort: zorg, zakelijke dienstverlening, ICT en bouw.

In de zorg & welzijn zijn in 2014 in de regio Amersfoort ongeveer 22.300 banen. Dit is ruim 15 procent van de totale werkgelegenheid in de regio. Binnen het zorgcluster zijn het kennisintensieve segment van het medisch en technologisch onderzoek en ontwikkeling de sectoren met de meeste innovatiekracht. De kern van die kracht bestaat uit de combinatie van kennis tussen farmaceutische bedrijfstakken en medische R&D.

In de zakelijke dienstverlening waren in 2014 ongeveer 27.300 banen. Dit is 18 procent van de totale werkgelegenheid in de regio Amersfoort. In het bijzonder heeft de financiële dienstverlening een specialistisch profiel in de regio. Enkele grote management- en organisatiebureaus als BMC, Twynstra Gudde en de Rabo Vastgoedgroep hebben hun hoofdkantoor hier gevestigd. De kennisintensieve zakelijke dienstverlening is het grootste en sterkst groeiende cluster in de regio.

De ICT is ten opzichte van Nederland sterk oververtegenwoordigd. In 2014 zijn er bijna 9500 banen in deze sector. Dat is 5 procent van de totale werkgelegenheid in de regio. Ook de ICT is gericht op dienstverlening. Er zijn veel dienstverlenende bedrijven gevestigd die zich richten op de ontwikkeling van maatsoftware (op maat gemaakte software naar de behoefte van organisaties).



Figuur 4.2: pendelstromen in 't Gooi



Figuur 4.3: pendelstromen in de regio Amersfoort

Tot slot is ook bouw één van de sterke sectoren van de regio Amersfoort. Met 10,7 procent van het aantal banen (ongeveer 20.000 banen) in 2012 is deze sector belangrijk voor de werkgelegenheid in de regio. Binnen het cluster bouw is de focus gelegd op ontwerp, civiele techniek en installatie. Vanwege onder andere de hoogopgeleide bevolking zijn er veel architecten- en ingenieursbureaus in de regio gevestigd. Onder de grote bouw gerelateerde bedrijven bevinden zich diverse advies- en ingenieursbureaus, zoals Royal HaskoningDHV, Arcadis, Wolter & Dros en Heinen Hopman Engineering.

Gemeente Almere

Gemeente Almere heeft een sterk negatieve woon-werkbalans. De arbeidsvraag ligt namelijk behoorlijk lager dan het arbeidsaanbod vanuit de werkzame beroepsbevolking, waardoor de mensen gedwongen worden elders een baan te zoeken. Inwoners van Almere pendelen overwegend naar Amsterdam en in minder mate naar de regio Gooi en Vechtstreek. De meerderheid van de arbeidskrachten die naar Almere komen, woont buiten de MRA.

Zakelijke dienstverlening, handel en informatie en communicatie zijn sterk oververtegenwoordigd in Almere in vergelijking met Nederland. Naast zakelijke dienstverlening en handel is ook de gezondheidszorg een sector die veel werkgelegenheid oplevert. In 2011 bevond nagenoeg 60 procent van de werkgelegenheid in Almere zich in deze drie sectoren. Almere heeft vier kansrijke clusters benoemd waar het economisch beleid op wordt gericht, namelijk:

- Health, wellness & life sciences
- ICT & media
- Handel & logistiek
- Duurzaam bouwen & gebiedsontwikkeling

Met deze kansrijke clusters wil de gemeente zoveel mogelijk aansluiten bij het landelijke topsectorenbeleid. De kracht van de zorgsector ligt nu voornamelijk bij de inzet op preventie, maar op de lange termijn verwacht de stad een toenemende zorgvraag. In 2014 is de sector goed voor 15 procent van de werkgelegenheid in Almere. Gezien de groei in werkgelegenheid van de afgelopen jaren (tussen 2006 en 2011 ongeveer 2.000 banen) lijkt zich een positieve trend te ontwikkelen.

De sector communicatie en informatie is sterk oververtegenwoordigd in Almere. De sector heeft zich sinds 2006 qua banen ook positief ontwikkeld. Inmiddels zijn er 4.300 arbeidsplaatsen binnen de ICT & media, ruim 5 procent van de totale werkgelegenheid in de regio. De sector is met de huidige inzet al een sterke en groeiende sector in Almere en de Noordvleugel, en wil dan ook richting de toekomst het kristallisatiepunt worden voor snelle, efficiënte, betrouwbare opslag en bewerking van informatie (data, geluid, beeld).

Het aandeel werkzame personen in de handel is sterk oververtegenwoordigd en na de zakelijke dienstverlening de grootste sector in Almere. De sector is echter zeer conjunctuurgevoelig en heeft het tijdens de afgelopen crisis zwaar gehad. Dit is ook het enige cluster dat tussen 2006 en 2011 een periode van dalende werkgelegenheid heeft gekend. De sector lijkt nu weer stabiel te zijn.

Het laatste kansrijke cluster is duurzaam bouwen & gebiedsontwikkeling. Met de toekomstige woningbouwopgaven in Almere wil de gemeente een voorbeeld zijn voor innovatie op het gebied van duurzame gebiedsontwikkeling. De focus hierbij ligt op circulaire economie. Hier zijn geen cijfers van bekend.

4.4 Kansen en bedreigingen voor het gebied

De regio Gooi en Vechtstreek heeft te kampen met een daling van het aantal jongeren en een relatief sterk vergrijsde bevolking, die de komende decennia nog zal toenemen. Doordat het aantal jongeren daalt en het aantal ouderen stijgt, neemt de potentiële beroepsbevolking jaarlijks af, wat gevolgen heeft voor de arbeidsmarkt, woningmarkt en bedrijvigheid in de regio. Naast de toenemende grijze druk is ook geconstateerd dat de mediasector onder behoorlijke druk staat. Het aantal banen in deze sector is de afgelopen jaren fors gedaald, als gevolg van bezuinigingen, digitalisering en globalisering. Daarnaast ondervindt de regio Gooi en Vechtstreek concurrentie van andere creatieve steden als Amsterdam, Almere en Utrecht. Toch liggen er kansen om deze sector en andere speerpuntsectoren te versterken. In het bijzonder de complementariteit van de verschillende deelregio's in het gebied biedt potentie voor versterking. Drie economische clusters verbinden de drie economische deelregio's met elkaar:

- Media & ICT (creatieve industrie)
- Zorg
- Toerisme & Recreatie

Voor wat betreft Media & ICT en zorg zijn de deelregio's vrij complementair aan elkaar. Kijkend naar de topsector Creatieve Industrie is te zien, dat deze sector sterk geconcentreerd is in het onderzoeksgebied. De regio Gooi en Vechtstreek kent een zeer gespecialiseerd profiel, de media- en entertainmentindustrie is hier dominant. De regio heeft ook de ambitie om op het gebied van media aansluiting te vinden bij het topsectorenbeleid. De regio Amersfoort kent een sterk ICT profiel. Na Utrecht heeft de stad Amersfoort het hoogste aandeel banen binnen deze sector in de lokale economie. De regio Amersfoort is vooral gespecialiseerd op het gebied van maatsoftwareontwikkeling (op maat gemaakte software naar de behoefte van organisaties). Almere heeft met 5 procent van de werkgelegenheid in ICT een vergelijkbare profilering met regio Amersfoort. Net als de regio Gooi en Vechtstreek wil Almere met het cluster media & ICT aansluiten bij de topsector Creatieve Industrie. Gezamenlijk maken de drie deelregio's onderdeel uit van de Media Valley, de creatieve as van Nederland. Met het oog op de verschillende specialisaties binnen de creatieve sector die de steden hebben (kunsten en cultureel erfgoed in Amsterdam, game-industrie in Utrecht, software in Amersfoort, data in Almere en media- en entertainment in Hilversum), ligt er potentie om gezamenlijk de complementariteit tussen de creatieve steden te verbeteren en de concurrentiekracht ten opzichte van andere Europese steden te versterken.

De specialisatie van de deelregio's binnen de zorgsector is ook divers en daarmee ook kansrijk voor samenwerking. Binnen de regio Gooi en Vechtstreek is de verpleging, verzorging en thuiszorg (care) sterk oververtegenwoordigd, wat verklaard kan worden door de demografische samenstelling van de bevolking. Met de aanwezigheid van het Tergooi Ziekenhuis en verschillende specialistische klinieken² is ook cure goed vertegenwoordigd. Regio Amersfoort en Almere kennen daarentegen een jongere bevolking en zijn meer gefocust op preventie en medische technologie. Binnen de zorgsector is een aantal ontwikkelingen gaande. Preventie wordt steeds belangrijker, zorg moet dicht bij huis worden verleend en kwaliteits- en volume-eisen nemen toe. Hierdoor concentreert specialistische zorg zich meer en meer in de daartoe best toegeruste ziekenhuizen en

² Enkele specialistische klinieken zijn Bergman Clinics en Oogziekenhuis Zonnestraal.



Figuur 4.4: de ligging van mediaclusters in het gebied

wordt samenwerking gezocht met andere ziekenhuizen voor wat zelf niet geboden kan worden. Als antwoord op deze ontwikkeling zijn het Tergooi Ziekenhuis (Hilversum en Blaricum) en het Meander Medisch Centrum (Amersfoort) in 2014 een strategische alliantie aangegaan. Gezamenlijk hebben de twee ziekenhuizen een visie opgesteld voor de regio Gooi, Eemland en Vechtstreek. De regio wil de samenwerking intensiveren waardoor concentratie van complexe zorg in beide ziekenhuizen mogelijk is. Het doel is om de kwaliteit en doelmatigheid van de zorg te verhogen, de positie van de twee ziekenhuizen in de regio uit te bouwen en onnodige uitstroom naar de academische ziekenhuizen in de grote steden te voorkomen. De ziekenhuizen zetten dan ook in op een complementair aanbod en specifieke profielen die recht doen aan variatie in de regio. De focus ligt daarbij op ketenzorg (Hilversum) en high-tech zorg (Amersfoort). Deze samenwerking biedt bovenregionale groeipotentie.

Die bovenregionale groeipotentie gaat ook op voor de sector toerisme & recreatie. De provincie Noord-Holland en de Metropoolregio Amsterdam willen de forse druk op Amsterdam doen afnemen door toeristen verder de regio in te trekken. De regio Gooi en Vechtstreek wil hier op inspelen en is daar ook kansrijk in. De unieke en aantrekkelijke landschappelijke kwaliteiten en bezienswaardigheden (Castles & Gardens of Amsterdam) bieden voldoende potentie voor bovenregionale profilering. Ook Toerisme Flevoland en de gemeente Almere zijn als partner betrokken bij dit initiatief. Met het thema 'New Land' staat Flevoland symbool voor het 'nieuwe land' dat is ontstaan bij het realiseren van het grootste inpolderingsproject ter wereld. Het onderzoeksgebied van dit MIRT-onderzoek ligt grotendeels in de 'achtertuin' van Amsterdam, wat aanleiding geeft om het gebied op toeristisch vlak als één geheel te zien waar lokale belangen overstegen worden door het bovenregionale belang.

Hoewel zakelijke dienstverlening en handel geen gemeenschappelijke speerpuntsectoren zijn binnen het gebied, zijn het voor het de regio's wel sectoren die belangrijk zijn voor de werkgelegenheid. De kennisintensieve bedrijvigheid in het gebied heeft ongetwijfeld te maken met de relatief hoogopgeleide beroepsbevolking en de centrale ligging in Nederland, wat aantrekkelijk is voor consultants die veel op de weg zijn. Dit kennisintensieve karakter biedt wellicht kansen. Hoogwaardige banen, hoogopgeleiden, hoge inkomens en hoogwaardige voorzieningen versterken elkaar. Dit levert meer werkgelegenheid op. Sectoren die de kenniseconomie aanjagen hebben namelijk de grootste multiplier: ongeveer drie keer groter dan die van de maakindustrie. De groot- en detailhandel biedt, gezien de omvang van de sector in de drie deelregio's ook mogelijkheden.

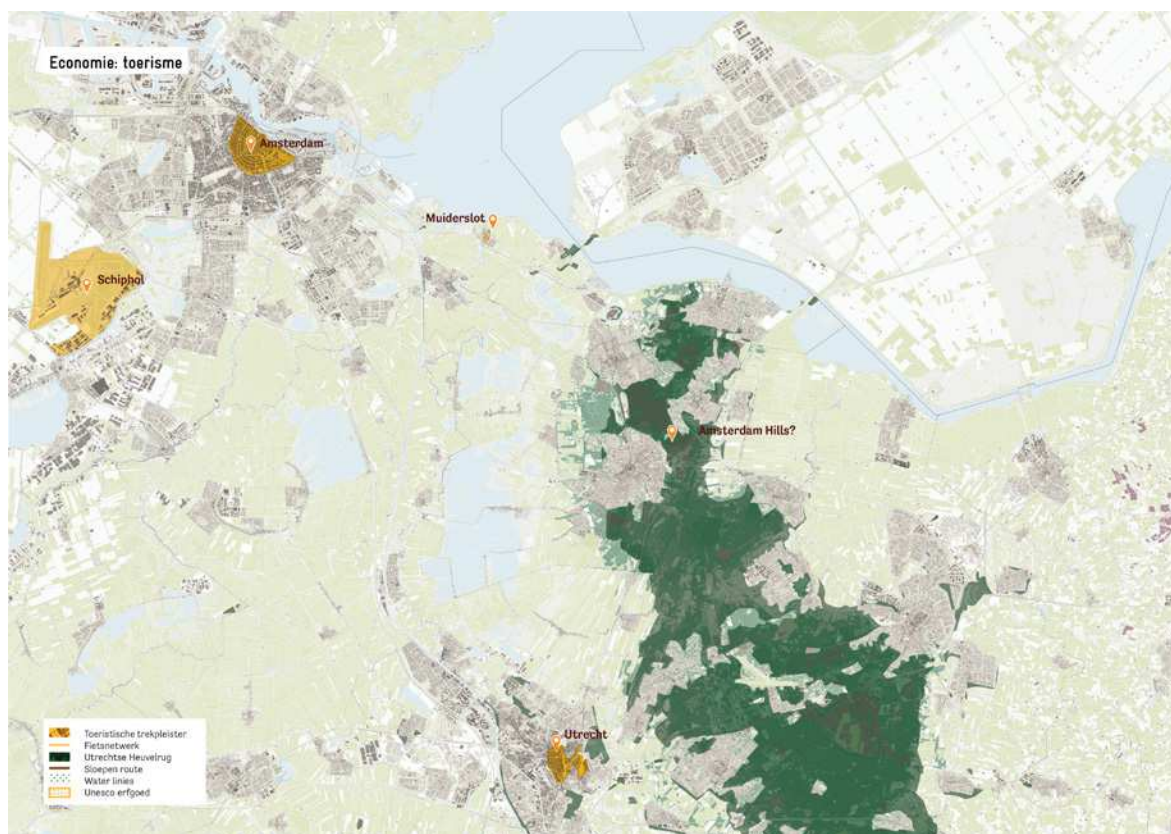


Figuur 4.5: de ligging van zorgclusters in het gebied

4.5 Conclusie economie

De regio Gooi en Vechtstreek, regio Amersfoort en gemeente Almere hebben elk hun eigen opgaven en ambities voor de toekomst. Maar gezamenlijk maken zij ook deel uit van een groter geheel. Op een hoger ruimtelijk schaalniveau bezien maken deze drie regio's samen onderdeel uit van de Noordvleugel en daarmee van de grotere Deltametropool van Nederland. Om de internationale concurrentiekracht van Nederland te versterken is het van belang dat de Deltametropool functioneert als één samenhangend systeem. Samenwerking en samenhang binnen de Noordvleugel en tussen de deelregio's is dan ook cruciaal. Het ontwikkelen van specialisaties binnen regio's is één, maar om deze ook op een juiste manier op elkaar af te stemmen is een tweede. Wanneer er diversiteit is in het ontwikkelen van bepaalde kwaliteiten, kan optimaal gebruik worden gemaakt van elkaars kennis. Daar staat tegenover dat de focus op één specialisme een regio kwetsbaar maakt. Een divers economisch profiel maakt een regio beter bestand tegen economische crises, helemaal wanneer samenwerking tussen de verschillende sectoren leidt tot innovatie. Een juiste balans vinden tussen diversiteit en specialisatie is dan ook essentieel.

De drie regio's in het gebied hebben elk eigen ambities voor de toekomst benoemd, maar op het niveau van de Deltametropool is nog onvoldoende scherp waar de regio's (gezamenlijk) richting de toekomst op willen inzetten en hoe dit kracht wordt bijgezet. Er ligt voldoende potentie om samenhang en samenwerking binnen het gebied beter te benutten. Mogelijk ligt de grootste bedreiging voor het gebied dan ook bij het niet benutten van kansen op onderlinge samenwerking wanneer deze gelegenheid zich voordoet. Er is sprake van complementariteit, maar deze wordt nog onvoldoende benut. Die complementariteit biedt wel potentie voor innovatie en bovenregionale profilering van het gebied. Voor de regio's is het een uitdaging om hier vanuit het perspectief van de noordelijke Randstad samen in op te trekken.



Figuur 4.6: toerisme in het gebied (attractiepunten)



Figuur 4.7: recreatie in het gebied (attractiepunten)

5. Bevindingen thema landschap – natuur – water

5.1 Inleiding

In de kwartiermakersfase is duidelijk naar voren gekomen dat het landschap en de cultuurhistorie de belangrijkste dragers voor het gebied vormen (zie bijlage c voor gebruikte bronnen). Door alle partijen wordt de landschappelijke kwaliteit en de rijke cultuurhistorie als evident en als grote kwaliteit beschouwd, die uniek is in de sterk verstedelijkte en deels verrommelde Randstad. Deze constatering is niet alleen in the hearts en minds van de betrokkenen, maar wordt gestalte geven in tal van organisaties die zich voor de bescherming en ontwikkeling van het gebied inzetten. Daarbij valt op dat het niet alleen institutionele partijen betreft, maar ook grote groepen betrokken burgers, die zich in verschillende verbanden en met uiteenlopende doelen voor de bescherming van het landschap en natuur van de Gooi en Vechtstreek inzetten. In verhouding met andere gebieden, zijn er grote arealen natuurgebied in bezit van natuurorganisaties, waarbij Natuurmonumenten en het Goois Natuurreservaat (GNR) de grootste en belangrijkste zijn. Daarnaast heeft ook Staatsbosbeheer nog een deel van het natuurareaal in beheer. Van de verschillende waterschappen in het gebied zijn de Amstel, Gooi en Vecht en Vallei en Veluwe de grootste.

In het gebied bevindt zich een aantal Natura2000 gebieden, zowel voor vogel als habitatrichtlijnen. Het Naardermeer, grote delen van het Vechtplassen gebied en delen van het Gooimeer, Eemmeer en Markermeer behoren tot Natura2000 gebied.

Op tal van plaatsen doorsnijdt de hoofd- en provinciale infrastructuur het landschap zonder dat bij de aanleg rekening is gehouden met de bestaande landschappelijke structuur. Deze doorsnijdingen zijn soms een probleem voor de onderliggende structuren en landschappen, maar geven soms ook aanleiding voor onverwachte doorkijken.

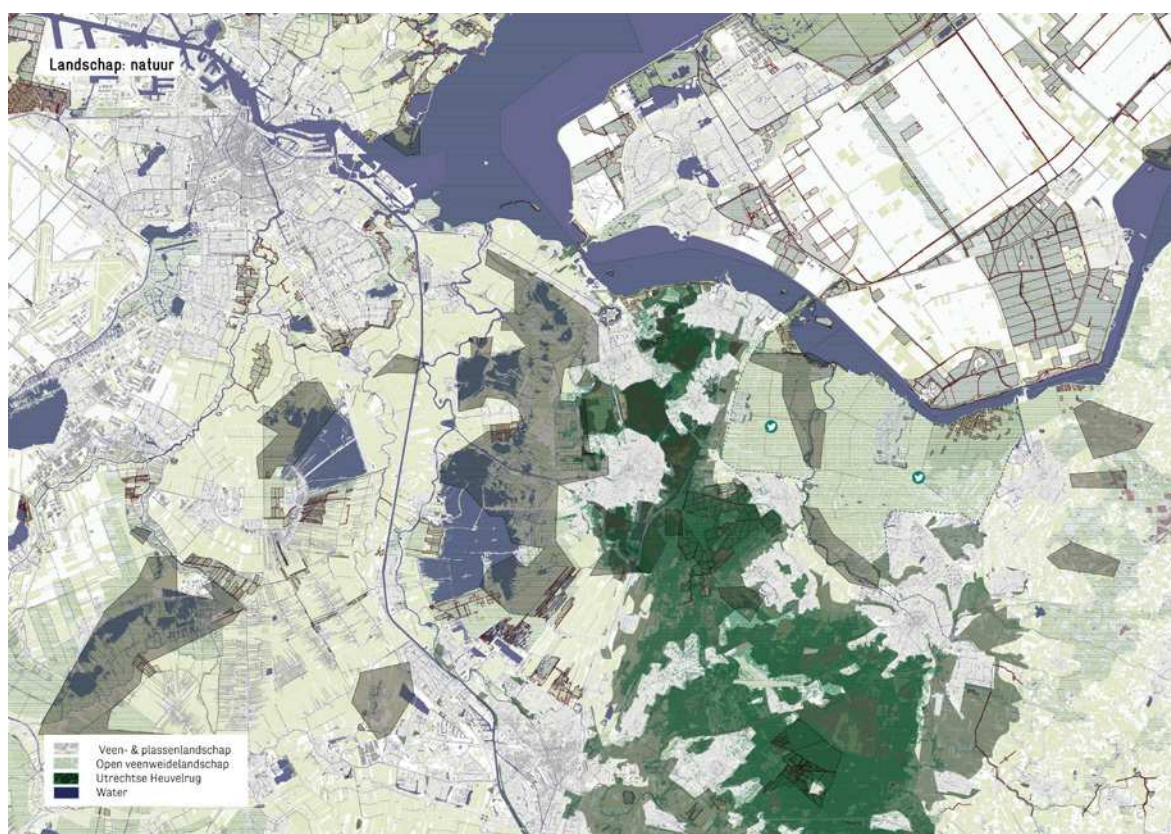
5.2 Landschap – natuur – water in beeld

Vier landschapstypen: Nederland in het klein

Het gebied kent met zijn sterk zichtbare geologische oorsprong een aantal herkenbare en onderling verschillende landschappen. Op zo'n korte afstand van elkaar vormen ze een 'Nederland in het klein'. De stuwwal van de Utrechtse Heuvelrug loopt centraal door de Gooi en Vechtstreek en heeft aan weerszijden een veen- en rivieren landschap. Ten westen van 't Gooi loopt de Vecht en ligt het Vechtplassengebied, dat in relatie met de getijdewerking in de voormalige Zuiderzee en periodieke overstromingen is ontstaan. Aan de oostzijde loopt de Eem en ligt het Arkemheen en Eemland, een weidevogel gebied met een open landschappelijk karakter. Beide veengebieden zijn onderling verschillend in hun landschappelijke structuur en uitstraling. Langs de noordzijde ligt het Gooimeer, een betrekkelijk nieuwe waterrijk 'landschap', dat met de aanleg van de Flevopolder haar huidige vorm kreeg. Ook hierin zijn de sporen naar de geologische oorsprong zichtbaar en beleefbaar. De klifkust langs het Gooimeer is in veel gevallen nog intact en geeft een kenmerkende uitstraling aan de overgang tussen land en water. Binnen deze vier 'hoofdlandschappen' zijn tal van specifieke kenmerken uit de geologie en de daarop vormende menselijke cultuur zichtbaar en beleefbaar. In de sterk verstedelijkte omgeving van Amsterdam, Utrecht, Almere en Amersfoort is dat een niet te veronachtzamen kwaliteit.



Figuur 5.1: beheersorganisaties in het gebied



Figuur 5.2: de vier verschillende landschapstypen in het gebied

Utrechtse Heuvelrug

In dit gebied staat de wisselwerking centraal tussen de stedelijke context met haar villa's en landgoederen en de landelijke context met haar openheid. Het gebied herbergt een verscheidenheid aan functies. De A1 loopt grotendeels door beschermd gebied (natuur en waterwinning). De vesting Naarden is een belangrijke trekpleister (in potentie). Ten zuiden van de heuvelrug ligt het gebied rondom Soesterberg met het tot museum omgebouwde vliegveld. Naast het museum heeft het gebied met Paleis Soestdijk in Baarn een tweede trekpleister in huis.

Vechtplassengebied

De Vecht vormt de cultuurhistorische ader van dit plassengebied dat tot de oudste natuurmonumenten van Nederland behoort. De buitenplaatsen (waaronder Trompenburgh, Schaep en Burgh) in 's-Graveland en het Muiderslot zijn unieke elementen in het gebied. Het gebied wordt goed bezocht door recreanten (wandelaars, bijvoorbeeld op de wandelroute rondom het Naardermeer). De plassen kampen met beheerproblematiek: slibophoping bij de havens en extreme plantengroei, waarvoor nog geen afdoende oplossingen zijn gevonden. Zowel de technische als de financiële aspecten hiervan zijn onderwerp van overleg tussen de betrokken partijen (gemeenten, ondernemers, hoogheemraadschap, provincie, Natuurmonumenten).

Arkemheen Eemland

Het gebied tussen Nijkerk, Soest en Eemnes is een gebied van open landschappen, dat deels tot beschermd Natura2000 gebied (Gooimeer, Eemmeer zuid en Arkemheen) behoort. Vanaf Eemnes wordt deze openheid geleidelijk minder. In het gebied liggen veel fietspaden en het is moeilijk toegankelijk voor autoverkeer. Spakenburg is een cultuurhistorische plek. Behoud van de openheid van dit gebied, wordt in verschillende visies bepleit.

Gooimeer

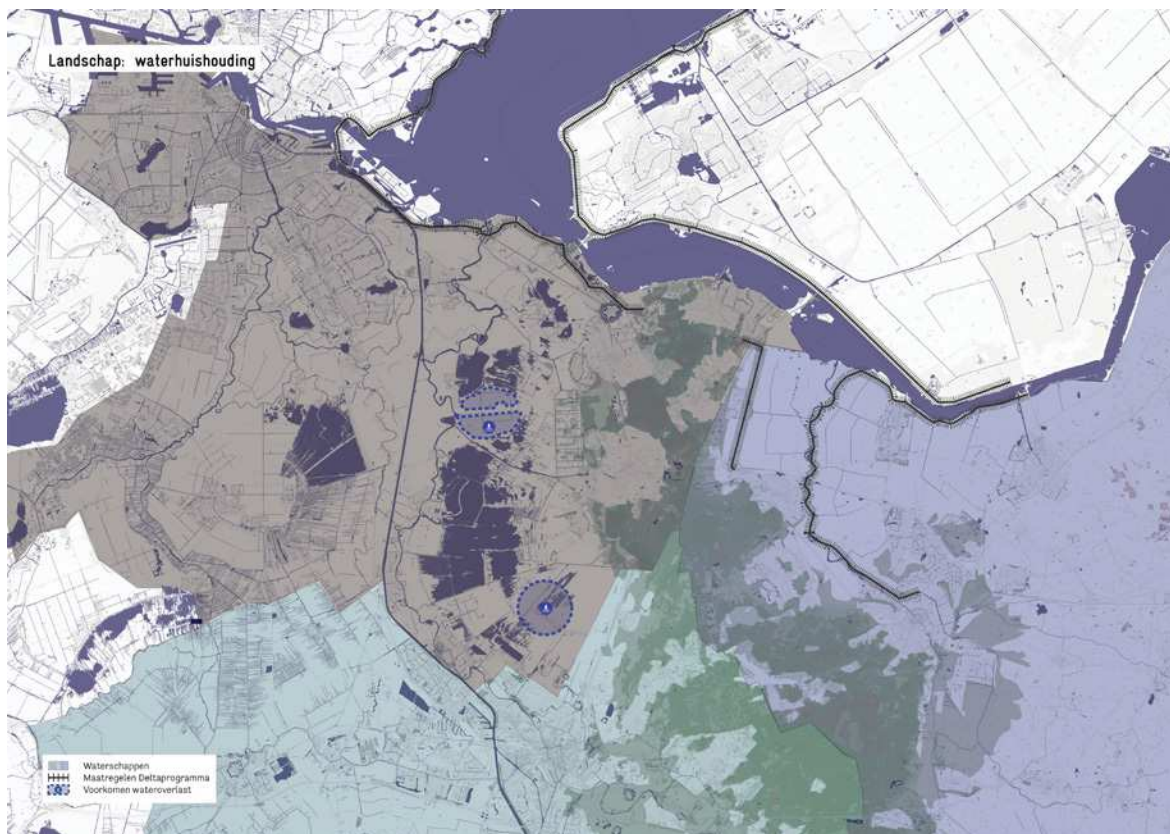
Met de aanleg van de Flevopolder kreeg het Gooimeer als waterrijk landschap haar huidige vorm. Dit gebied kan gekenschetst worden als waterpark van de Noordvleugel. De grens tussen land en water en de grens tussen 'oud land' en 'nieuw land' zijn unieke eigenschappen van dit gebied. In het gebied bevinden zich verschillende havens: Almere, Bunschoten-Spakenburg, Huizen, Naarden, ontwikkeling Almere Pampus. De ANWB ziet kansen voor veerdiensten tussen Amsterdam en Almere, alsmede ook andere havenplaatsen in het gebied.

Cultuurhistorie

De diversiteit van gebieden en de vele historische relictten, zowel utilitair, burgerlijk als militair, vormen een cultuurhistorische en landschappelijke rijkdom. Deze zijn de belangrijkste drager voor de verdere ontwikkeling van het gebied. De grote variatie spreekt daarbij ook veel verschillende groepen mensen aan en heeft uiteenlopende functies. De in West-Nederland schaars voorkomende bos- en heidegebieden maken bijvoorbeeld een exclusieve woonomgeving en is voor veel Nederlandse dagjesmensen een aantrekkelijk fiets- en wandelgebied. Terwijl de veengebieden rondom de Vecht, de vestingen en forten van de waterlinies, juist voor veel buitenlanders deel uitmaken van de Holland experience. In het Arkemheen Eemland loopt de Grebbelinie, een voorverdediging van de Hollandse Waterlinie.

Water

Net als in de rest van West-Nederland kent het gebied tal van watermanagement opgaven, die direct samenhangen met het gebruik en de ondergrond, maar die door de verandering in klimaat en het steeds intensievere ruimtegebruik ook steeds pregnanter worden. Te denken valt hierbij aan de bescherming tegen water, het aanpakken van de droogte in verschillende gebieden en de waterkwaliteit in het Gooimeer.



Figuur 5.3: de waterhuishouding van het gebied

5.3 Conclusie landschap – natuur – water

Het onderzoeksgebied heeft veel unieke landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. Wat bij de bestudering van de afzonderlijke beleids- en beheerplannen opvalt, is dat er voor het gebied als geheel geen overkoepelend beeld bestaat over zowel behouden van het huidige, dan wel versterken van de samenhang van de unieke kenmerkende en samenhangende landschap – natuur – waterstructuren. Uit de verschillende gesprekken die hierover zijn gevoerd, blijkt dat dit wel noodzakelijk is, wil het gebied haar landschappelijke kwaliteiten behouden en versterken. Niet alleen behoud vanuit iedere afzonderlijke verantwoordelijkheid van de beheerders in het gebied ten oosten van Amsterdam, maar een gezamenlijk beeld over de eigen grenzen heen. Zeker voor het benutten van de kansen voor de ruimtelijke economische ontwikkeling is een dergelijk beeld noodzakelijk. Dit kan zich vertalen in het creëren van werkgelegenheid in de zorg, in het toerisme, de recreatie of andere sectoren.

6. Samenhangende bevindingen over het gebied

6.1 Inleiding

Het belang van de steden neemt de komende decennia verder toe, omdat de internationale concurrentiestrijd steeds meer plaatsvindt tussen stedelijke regio's. Aangezien Nederland geen grote agglomeraties kent, gaat het er om dat steden profiteren van elkaars nabijheid. Het gebied aan de oostkant van Amsterdam, onderdeel van de noordelijke Randstad, kan worden gekenmerkt als een verstedelijkt gebied met unieke groene en blauwe contouren. Deze unieke landschappelijke kwaliteiten vormen de ondergrond voor behoud en versterking binnen de noordelijke Randstad, als basis voor toekomstige ruimtelijke economische ontwikkeling in de nabijheid van de stedelijke regio's met unieke leef- en verblijfskwaliteiten. Het vormt een belangrijk gebied tussen de grote verstedelijkte gebieden van Amsterdam en Almere aan de noordwestkant en Utrecht en Amersfoort aan de zuidoostkant. Het gebied kent complementaire economische kwaliteiten die meer kunnen profiteren van elkaars nabijheid rondom de aanwezige arbeidsmarkt en de economische sectoren (zorg, ICT en creatieve industrie, toerisme, adviesdiensten). Het is een bijzonder gebied met een grote strategische waarde voor de vitaliteit en ontwikkeling van de noordelijke Randstad. Het strategisch belang van het gebied zit mede in het aantrekkelijke woon- en leefklimaat en de aanwezigheid van vier verschillende in elkaar overlopende landschapstypen. Daarmee voegt het een bijzondere kwaliteit en aantrekkelijkheid toe aan de stedelijke gebieden van Amsterdam, Almere, Utrecht en Amersfoort.

6.2 Conclusies voor de drie thema's

Bereikbaarheid

Uit de bereikbaarheidsanalyse is gebleken dat er een multimodaal mobiliteitssysteem aanwezig is in het gebied, waar zowel de A1 als de Gooilijn belangrijke onderdelen van zijn. Er is een aantal knelpunten geconstateerd op het hoofdwegennet van de A1 en de A27, die na 2020 zal optreden, ondanks realisatie van de al geplande maatregelen. Op de N301 in Zuid-Flevoland zal naar verwachting sluipverkeer ontstaan door capaciteitstekort op A27 en A28. De betrouwbaarheid van de spoorlijn door 't Gooi wordt negatief beïnvloed door de vele gelijkvloerse overwegen op het traject. Hierdoor is de lijn gevoelig voor verstoring van de dienstregeling wanneer incidenten plaatsvinden, zoals aanrijdingen en haperende overwegen.

De achterliggende oorzaken voor deze in de toekomst te verwachten knelpunten zijn echter nog niet doorgrond. De problematiek kan scherper in beeld worden gebracht door de vraag naar mobiliteit (de verplaatsingen van reizigers) en het aanbod van infrastructuur (het mobiliteitssysteem) scherper in beeld te krijgen en in samenhang te bezien. Ook moet worden onderzocht welke gevolgen de ruimtelijke en sociaaleconomische ontwikkelingen en ambities voor de vraag naar mobiliteit kunnen hebben en wat dit vraagt van het aanbod van infrastructuur.

Economie

Het gebied ten oosten van Amsterdam valt uiteen in drie deelregio's: de regio Gooi en Vechtstreek, de regio Amersfoort en Almere. Deze drie regio's kennen elk hun eigen economische en demografische dynamiek. De regio Gooi en Vechtstreek heeft een relatief sterk vergrijsde bevolking, een afnemende beroepsbevolking en heeft sinds 2000 te maken met structurele economische krimp. De regio's Amersfoort en Almere hebben juist te maken met een groeiende en relatief jonge (beroeps)bevolking en een groeiende economie. Demografisch en economisch gezien, maar ook qua samenstelling van de economie (sectoren), zijn de drie regio's veelal complementair aan elkaar.

De drie regio's binnen het gebied hebben elk hun eigen opgaven en ambities voor de toekomst, maar deze zijn niet altijd even scherp geformuleerd en concreet uitgewerkt en (nog) niet optimaal op elkaar afgestemd. Het ontwikkelen van specialisaties binnen regio's is één, maar om deze ook op een juiste manier op elkaar af te stemmen en ernaar te handelen is een tweede. Wanneer er diversiteit is in het ontwikkelen van bepaalde kwaliteiten, kan optimaal gebruik worden gemaakt van elkaars kennis, kwaliteiten en nabijheid (arbeidsmarkt, voorzieningen, kennisinstellingen). Een gediversifieerd economisch profiel maakt een gebied - en daarbinnen de regio's - beter bestand tegen economische crises, helemaal wanneer samenwerking tussen de verschillende sectoren leidt tot innovatie. Een juiste balans vinden tussen diversiteit en specialisatie is dan ook essentieel. Er ligt voldoende potentie om samenhang en samenwerking binnen het gebied beter te benutten. Bovendien maken de regio's in het gebied ten oosten van Amsterdam samen deel uit van een groter geheel: de Nederlandse Deltametropool. Om de internationale concurrentiekracht van Nederland te versterken is het van belang dat de Nederlandse Deltametropool functioneert als één samenhangend systeem. Samenwerking tussen de regio's in het gebied ten oosten van Amsterdam én samenwerking tussen deze regio's en het hogere ruimtelijke schaalniveau van de noordelijke Randstad en de Nederlandse Deltametropool is daarvoor cruciaal.

Landschap – natuur – water

Het gebied ten oosten van Amsterdam wordt gekenmerkt door vier landschapstypen met uiteenlopende natuurlijke kwaliteiten. Aan de westzijde het Vechtplassengebied, aan de oostzijde Arkenheem Eemland met het open landschappelijk karakter en de weidevogels, daartussen de Utrechtse Heuvelrug en aan de noordzijde het Gooimeer. Het gebied heeft bovendien een grote cultuurhistorische rijkdom, die bijvoorbeeld tot uiting komt in de prehistorische grafheuvels, de Hollandse waterlinie en de vele buitenplaatsen. Op dit moment worden de unieke landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische kwaliteiten nog weinig in samenhang met elkaar gebracht en gezien. Er bestaan veel beheerplannen voor afzonderlijke onderdelen van het gebied door vele verschillende organisaties. Een overkoepelend beeld voor het geheel en de afzonderlijke delen daarbinnen ontbreekt. De positie van het water in dit gebied vormt daarbij een aanvullende uitdaging. De landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische rijkdom vormt zowel de basis als een voorwaarde voor behoud en versterking binnen de ruimtelijke en economische ontwikkeling van het gebied. Daar ligt tevens de verbinding naar de thema's economie en bereikbaarheid.

6.3 De drie thema's zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden

In de gestructureerde analyse van het gebied, van (structuur)visies, bereikbaarheidsonderzoeken, economische analyses en inzichten rondom landschap - natuur - water, is een samenhangend beeld ontstaan van het gebied. Samenhangend niet alleen vanuit wat er speelt binnen het onderzoeksgebied, maar ook vanuit het gebied in een grotere context en de toekomstige ontwikkeling daarvan. Dit bredere perspectief is gevormd op basis van de inhoudelijke analyses, de gedeelde inzichten vanuit alle deelnemende organisaties in de brede gebiedssessies, de inzichten uit de expertsessies rondom de thema's en de inzichten vanuit het ruimtelijk ontwerp.

De in de vorige hoofdstukken beschreven thema's bereikbaarheid, economie en landschap – natuur – water hangen bijna onlosmakelijk met elkaar samen. Deze samenhang blijkt uit de volgende voorbeelden van relaties tussen de drie thema's:

- De huidige ligging en bereikbaarheid van werklocaties (zorg, creatieve industrie en ICT, adviesdiensten) ten opzichte van de weg, OV infrastructuur en fiets heeft invloed op woon-werkverkeer en de modal split: de verdeling van de (personen-) verplaatsingen over de vervoerwijzen (modaliteiten) ¹.
- De toekomstige ontwikkeling van de economische sectoren aan de oostkant van Amsterdam bepaalt welke pendelstromen in de toekomst gefaciliteerd moeten worden.
- Verbetering van de OV bereikbaarheid van werklocaties en het comfortabeler maken van het OV heeft invloed op het woon-werkverkeer en op de belasting van het hoofdwegen en onderliggend wegennet. Intensivering en herstructurering van OV-knooppunten voor wonen en werken langs het spoor biedt kansen om de belasting elders te verminderen.

¹ Technologische ontwikkelingen (fysieke en digitale infrastructuur) hebben hier ook invloed op. In het vervolg van het MIRT-onderzoek worden deze meegenomen. Hierbij wordt aangesloten op onderzoeken naar trends nationaal niveau (geen nieuw onderzoek).

- Sluipverkeer dat ontstaat door congestie op het hoofdwegennet, vormt een bedreiging voor de bereikbaarheid binnen de regio en voor het landschap.
- De beschikbaarheid van woningen in verschillende segmenten in het gebied, beïnvloedt de opbouw van de bevolking (zowel qua opleidingsniveau als samenstelling), wat weer invloed heeft op de huidige en toekomstige pendelstromen binnen het gebied en op het niveau van de noordelijke Randstad.
- Door versterking van de bereikbaarheid van natuurgebieden, kan de recreatieve potentie beter worden benut (kansen voor OV en fietsbereikbaarheid van de Toeristische Overstappunten).
- Als er wordt ingezet op spreiding van toeristen van Amsterdam binnen de Metropoolregio, dan kunnen grotere recreatieve stromen in het gebied worden ondersteund. Verbetering van de aantrekkelijkheid en potentie van het gebied en infrastructuur zijn dan aan de orde. Een compleet fietsroutenetwerk zorgt ervoor dat toeristen en recreanten minder afhankelijk zijn van de auto, wat natuur en landschap ten goede komt.
- Inpassing van infrastructuur in het landschap, zorgt ervoor dat de unieke kwaliteiten zichtbaar zijn en interactie tussen stad en landschap mogelijk is. De te behouden en te versterken kwaliteiten dienen dan wel in beeld te zijn gebracht.
- Koppeling tussen de zorgsector en de unieke kwaliteiten van het landschap en natuur heeft economische potentie (historische sanatoria).
- Het verbeteren van de waterkwaliteit kan economisch interessant zijn op twee manieren: hergebruik van biomassa en recreatief gebruik van de vaarten, plassen en het Gooimeer.

6.4 Conclusie

In paragraaf 6.2 is geconstateerd dat voor een beter inzicht in het functioneren van het huidige mobiliteitssysteem, de vraag naar mobiliteit (de verplaatsingen van reizigers) en het aanbod van infrastructuur (het mobiliteitssysteem) scherper in beeld moeten worden gebracht. Bovendien is meer inzicht nodig in de ruimtelijke en economische ontwikkelingsrichting van het gebied richting de toekomst. Wordt de economische potentie van het gebied benut en wordt erop ingezet om meer werknemers naar het gebied te trekken of juist minder? Worden deze in het gebied gehuisvest of juist elders? Wordt de noodzaak gevoeld de economische potentie van het gebied te benutten door bijvoorbeeld te differentiëren binnen de drie deelregio's en tot welke toekomstige woon- en werkrelaties in het gebied leidt dit? Worden de landschappen (inter)nationaal sterker en samenhangend geprofileerd en meer toeristen naar het gebied getrokken of juist niet? Dit soort toekomstige ruimtelijke en economische keuzes heeft mede effect op de toekomstige verplaatsingspatronen in en naar het gebied. Het mobiliteitssysteem draagt bij aan de economische potentie van het gebied (ontsluiting en bereikbaarheid van werklocaties, toeristische locaties, woon-werkverkeer).

Over de werking van het huidige mobiliteitssysteem ontbreekt nog informatie. Ook is er te weinig bekend over zowel de huidige patronen en motieven als over de toekomstige patronen als gevolg van de te kiezen ruimtelijke en economische ontwikkelingsrichting. Vervolgonderzoek is nodig om de relaties tussen mobiliteit, economie en landschap – natuur – water verder te onderzoeken en samenhangend in beeld te brengen. Meer samenhang en inzicht in de kansrijke ruimtelijk-economische ontwikkelingsrichtingen richting 2030 is daarvoor nodig, omdat dit tot verschillende behoeften op mobiliteitsvlak in de toekomst leidt. Op basis van de geambieerde en mogelijke ruimtelijke en economische ontwikkelrichting kan onderzocht worden, wat dit betekent voor toekomstige verplaatsingspatronen en een bijbehorend samenhangend en toekomst bestendig mobiliteitssysteem.

Het onderdeel zijn van de grotere Metropoolregio, maakt het opportuun dat meer zicht ontstaat op samenhangende keuzemogelijkheden ten behoeve van het handhaven en het ontwikkelen van het karakter van het gebied ten oosten van Amsterdam in de context van de ontwikkeling en versterking van de gehele noordelijke Randstad en de Nederlandse Deltametropool. In dezelfde context past het feit dat het gebied de verschillende verantwoordelijkheden van de afzonderlijke provinciale en regionale partijen overstijgt. Natuurlijke en landschappelijke kwaliteiten lopen door het gebied heen, evenals belangrijke bovenregionale en nationale verbindingssassen.

Omdat er nog geen eenduidig beeld bestaat over de mogelijkheden van de toekomstige ruimtelijke economische ontwikkelrichting, is het in beeld brengen van robuuste alternatieven voor een toekomstig goed functionerend en samenhangend mobiliteitssysteem richting 2030 een precaire opgave. Zeker in een gebied met unieke landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. Gelet op het grote belang van het landschap, dienen toekomstige ingrepen in de ruimte het unieke landschap en de natuurlijke en cultuurhistorische kwaliteiten minimaal te behouden of te versterken vanuit een Metropolaan perspectief.

Geconcludeerd kan worden, dat de aanleiding van dit MIRT-onderzoek voldoende overeenkomt met een verdiepingsslag te rechtvaardigen. Tevens blijkt dat er een onlosmakelijke samenhang is tussen de thema's bereikbaarheid, economie en landschap – natuur – water in dit gebied.

Voor het vervolg van het MIRT-onderzoek is het samenhangend onderzoeken van bereikbaarheid, economische ontwikkeling en de unieke landschapsstructuren noodzakelijk zodat toekomstige oplossingen voor de huidige bereikbaarheidsproblemen toekomstbestendig kunnen worden beschouwd. Daarnaast biedt samenhang kansen voor zowel de slagkracht van het gebied als voor de economische concurrentiepositie van een goed bereikbaar Nederland.

7. Agendering vervolgfase

MIRT-onderzoek

De kwartiermaker fase is gestart vanuit de aanleiding van bereikbaarheidsproblemen op de A1. De opgaven in het gebied ten oosten van Amsterdam zijn samenhangend in beeld gebracht, samen met overheden, maatschappelijke organisaties en vertegenwoordigers van bedrijven.

Vanuit de inhoudelijke analyse is geconcludeerd dat in het gebied ten oosten van Amsterdam de thema's economie, landschap – natuur – water en bereikbaarheid onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. In de kwartiermaker fase is vanuit de deelnemers een sterke roep ontstaan om de economische ontwikkeling, landschap – natuur – water en bereikbaarheid in samenhang te blijven bezien. Op deze samenhangende thema's zit veel energie en er is perspectief op het benutten van vele kansen en mogelijkheden om de opgaven aan te pakken.

'Niets doen' is geen optie

Vanuit de verschillende perspectieven wordt geconstateerd dat de optie 'niets doen' resulteert in het doorzetten van enkele geconstateerde trends die niet gewenst zijn. De betrokken organisaties hebben gezamenlijk uitgesproken dat 'niets doen' geen optie is. Vanuit bereikbaarheid wordt geconstateerd dat de problemen op de A1 zullen verergeren en dat de verstopping van de kernen in het gebied zullen toenemen. Het mobiliteitssysteem als geheel zal op onderdelen onvoldoende functioneren en de problematiek zal verergeren. De trend van krimp van de economie in de regio Gooi en Vechtstreek zal doorzetten, naast de sterke vergrijzing die al gaande is. De druk op de ruimte in het gehele gebied met concurrentie tussen functies als bedrijvigheid, wonen, recreatie, natuur, landschap en mobiliteit zal groot blijven, met verrommeling van het landschap als gevolg.

In samenhang onderzoeken van bereikbaarheid, economie en landschap-natuur-water

In de kwartiermaker fase is gebleken dat de ruimtelijk-economische ontwikkeling en ambities van dit gebied en de onderscheiden provincies en regio's niet allemaal even concreet zijn uitgewerkt zijn en dat er kansen liggen voor betere aansluiting op het niveau van de noordelijke Randstad als onderdeel van de Nederlandse Deltametropool. In de gebiedssessies en de gesprekken blijkt dat de deelnemende organisaties zien dat het in samenhang bekijken van de economie, landschap en bereikbaarheid grote kansen biedt. Er is veel energie aanwezig en de noodzaak wordt gevoeld om hier gezamenlijk vanuit alle kennis, inspiratie en verantwoordelijkheden aan te werken.

Integraal MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam: optimaal versterken samenhang tussen toekomstige ruimtelijke economische ontwikkeling en goede bereikbaarheid

Door gebruik te maken van het huidige momentum, ontstaat nu de kans om de toekomstige vraagstukken van de afzonderlijke partijen in het MIRT-onderzoek samenhangend te onderzoeken om te komen tot op elkaar aansluitende en in de tijd gefaseerde oplossingen. Het MIRT-onderzoek biedt kansen voor samenhangend onderzoek, agendering en organisatie. Het onderzoek richt zich op de samenhang tussen de toekomstige ruimtelijk economische ontwikkeling en goede multimodale bereikbaarheid. Verdiepend onderzoek naar de werking van het huidige en toekomstige mobiliteitssysteem (multimodaal), verplaatsingspatronen én inzicht in de toekomstige ruimtelijk-economische ontwikkeling van het gebied en de invloed hiervan op het mobiliteitssysteem is hiervoor nodig.

Dat vergt gezamenlijkheid van alle partijen, zowel op de inhoud als op de organisatie om het gezamenlijke perspectief van ruimtelijke economische ontwikkeling en duurzame versterking van de concurrentiekracht op Noordvleugelniveau een stap verder te brengen.

Een beter zicht op de denkbare ruimtelijke economische ontwikkelrichtingen, maakt het mogelijk om een toekomstbestendig functionerend en samenhangend mobiliteitssysteem in beeld te brengen. Daarbij kunnen oplossingen worden onderzocht die aansluiten bij de ruimtelijke economische ontwikkelpotentie van het gebied.

Bijlagen:

- a. Bereikbaarheidsanalyse Kwartiermakersfase MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam, versie 2.0 van 9 juni 2015. Apart opvraagbaar.
- b. Eindrapport werkspoor Economie Oostkant Amsterdam, bevindingen uit de Kwartiermakerfase, versie 2.0 van 9 juni 2015. Apart opvraagbaar.
- c. Literatuurlijst

Bijlage c:

Literatuurlijst

Geanalyseerde structuurvisies (paragraaf 2.3):

Provincies	Provincie Noord-Holland	Structuurvisie Noord-Holland 2040
	Provincie Utrecht	Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028
	Regio Gooi- en Vechtstreek	Gooi en Vecht Regiokaart 2015
Regio's		Positionpaper Gebiedsagenda
	Metropoolregio Amsterdam	Gebiedsagenda 2013
	Regio Amersfoort	Strategische Agenda 2013-2015
	Diemen	Structuurvisie Diemen
	Weesp	Structuurvisie Weesp 2013-2030
	Muiden	Ontwerp Structuurvisie Muiden en Muiderberg
	Naarden	Ontwerp Structuurvisie Naarden-Bussum
	Bussum	Ontwerp Structuurvisie Naarden-Bussum
	Wijdmeren	Structuurvisie Wijdmeren
	Hilversum	Structuurvisie Hilversum 2030
	Huizen	Huizen Structuurvisie
	Laren	Ruimtelijke Structuurvisie 2008-2023
	Blaricum (BEL-combinatie)	Strategische Visie Blaricum 2030
	Eemnes (BEL-combinatie)	Ontwerp Structuurplan Eemnes 2015
	Baarn	Toekomstvisie en Structuurvisie Baarn in 2030
	Soest	Structuurvisie 2009-2030
	Bunschoten	Toekomstvisie 2025
	Amersfoort	Structuurvisie Amersfoort 2030

Hoofdstuk 5 Landschap – natuur – water:

- Regio Gooi en Vechtstreek, Brochure Regiokaart, 2005
- NV Utrecht, Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030, 2009
- Goois Natuurreservaat, Uitvoeringsprogramma noordelijke Heuvelrug, 2003
- Goois Natuurreservaat, Beheervisie en beheerplan 2010-2019, 2009
- Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, Waterbeheerplan 2010-2015, 2010
- Waterschap Vallei en Veluwe, Bestuurlijke lange termijnvisie, 2014
- Rijk, Deltaprogramma 2015, 2014

Contact info

Voor vragen en nadere informatie over het MIRT onderzoek Oostkant Amsterdam kunt u contact opnemen met de kwartiermaker Luc de Vries,

luc.de.vries@minienm.nl, tel. 06 – 53753998,

met Paul Gerretsen, ruimtelijk denker,

paul.gerretsen@deltametropool.nl

of met de projectsecretaris, Regien Visser,

regien.visser@minienm.nl, tel. 06 – 15879101.

