

Algemeen	
Aan	Colleges en raden
Van	Marijn den Uijl
Datum	21 juni 2017
Verspreiden	Nee
Kenmerk	17.0007666

## Standpuntbepaling oplossingsrichtingen MIRT onderzoek Oostkant Amsterdam

Op 29 juni vindt het bestuurlijke overleg MIRT<sup>1</sup> Oostkant Amsterdam plaats. Dit overleg is een vooroverleg voor het Bestuurlijk Overleg MIRT van 1 november 2017, waar vervolgfafspraken worden gemaakt over de uitgewerkte oplossingsrichting(en) van het MIRT onderzoek Oostkant Amsterdam. De vraag *welke* oplossingsrichting(en) moeten worden uitgewerkt ter voorbereiding van het BO MIRT staat centraal in het bestuurlijk overleg van 29 juni a.s. tussen de betrokken overheidspartners (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, provincies Flevoland, Noord-Holland en Utrecht, Regio's Amersfoort en Gooi en Vechtstreek). Deze memo heeft als doel de inzet van Gooi en Vechtstreek voor het overleg van 29 juni te bepalen. In deze memo vindt u eerst kort de aanleiding en de voornaamste conclusies uit de analysefase. Daarna volgt de scope van de oplossingsrichtingen. Aansluitend volgt de inzet vanuit Gooi en Vechtstreek. Deze is gebaseerd op een waardering van de verschillende maatregelpakketten. De beoordeling van deze pakketten staat aan het eind van deze memo (p. 7).

### Aanleiding voor het MIRT onderzoek

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

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

Met een bestuurlijke conferentie op 17 september 2015 is de start gemarkeerd van de analysefase van het MIRT onderzoek. Samen met betrokken partijen in het gebied is onderzocht hoe de doorstroming van het verkeer aan de oostkant van Amsterdam zich in de toekomst ontwikkelt, in samenhang met ontwikkelingen en opgaven op het gebied van de economie en landschap, natuur en water. Inmiddels blijkt uit de nieuwe NMCA (2017) dat het knelpunt op de A1 niet alleen tussen Muiderberg en Eemnes optreedt, maar dat ook het gedeelte tussen Diemen en Muiderberg (weer) een knelpunt wordt.

### Conclusies analysefase

In de periode tot eind 2016 is de analysefase uitgevoerd, in samenspraak met de betrokken overheidspartners. Hierbij hebben diverse maatschappelijke organisaties, belangenorganisaties en

<sup>1</sup> MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Dit is het financieringsinstrument dat het Ministerie van Infrastructuur en Milieu gebruikt voor grootschalige investeringen in infrastructurele en ruimtelijke programma's en projecten.

kennisinstellingen bijgedragen aan de analyse. Uit de analyse blijkt dat de bereikbaarheidsopgave op de A1 samenhangt met enkele andere opgaven in het gebied. Het betreft opgaven die mede bepalend zijn voor het functioneren van het mobiliteitssysteem aan de oostkant van Amsterdam én opgaven die worden beïnvloed door dit mobiliteitssysteem. De vier centrale conclusies zijn:

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

#### Opdracht voor oplossingsrichtingen (afkomstig uit bestuurlijke notitie)

Vanaf november 2016 is gewerkt aan het verkennen van mogelijke oplossingsrichtingen. Op basis van de conclusies van de analysefase - die het vertrekpunt vormen voor de oplossingsrichtingen - hebben de bij het MIRT onderzoek betrokken overheidspartners de volgende randvoorwaarden meegegeven voor het uitwerken van oplossingsrichtingen:

#### 1) *Beoogd doel van oplossingsrichtingen*

- a. Oplossingsrichtingen dienen in eerste plaats bij te dragen aan een goede doorstroming van het hoofdwegennet aan de oostkant van Amsterdam, met in het bijzonder de A1 tussen de knooppunten Muiderberg en Eemnes.<sup>2</sup>
- b. Aansluitend op de bredere conclusies van het MIRT-onderzoek, worden de oplossingen voor de doorstroming van het hoofdwegennet tevens beoordeeld op hun bijdrage aan 1) het functioneren van het multimodale mobiliteitssysteem, 2) de gebiedsopgaven ten aanzien van de economie en 3) de gebiedsopgaven ten aanzien van landschap, natuur en water.

#### 2) *Beoogde scope van oplossingsrichtingen*

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

- a. Maatregelen die de herkomst van vervoersbewegingen beïnvloeden, inclusief ruimtelijke en economische maatregelen voor zover deze beïnvloedbaar zijn en passen binnen bestaande bestuurlijke afspraken.
- b. Maatregelen die betrekking hebben op het beheersen van de vervoersbewegingen, inclusief het gedrag van reizigers, de inzet van andere vervoersmodaliteiten en innovaties in het mobiliteitssysteem met slim gebruik van infrastructuur.
- c. Maatregelen die de capaciteit van het wegennet vergroten.

#### 3) *Meekoppelen kansen economie en landschap*

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

#### 4) *Aandacht voor jongerenthema's*

Als onderdeel van de analysefase is onderzoek gedaan door jongeren uit het gebied. Dit jongerenonderzoek heeft geleid tot vier thema's die jongeren belangrijk achten voor de toekomst van

---

<sup>2</sup> Inmiddels blijkt uit de nieuwste NMCA dat er ook weer een knelpunt ontstaat op de A1 bij Muiden. Dit is moet ook worden opgelost of tenminste niet verergerd.

het gebied. Het betreft: circulaire economie, sociale behoeften, werkgelegenheid en onderwijs. Deze thema's worden gezien vanuit meekoppelkansen en worden meegenomen in de beoordeling van de oplossingsrichtingen.

### Oplossingsrichtingen

In de afgelopen weken heeft het projectteam MIRT onderzoek Oostkant Amsterdam gewerkt aan logische combinaties van maatregelen, om te komen tot samenhangende maatregelpakketten. Daarvoor hebben diverse expertsessies plaatsgevonden en zijn belanghebbenden betrokken in gebiedssessies. Op pagina 7 van deze memo staat een beoordeling van de maatregelpakketten.

### Uitgangspunten vanuit Gooi en Vechtstreek

De inzet vanuit Gooi en Vechtstreek in het MIRT onderzoek Oostkant Amsterdam is gebaseerd op de regionale identiteit, de Regionale Samenwerkingsagenda, de regiopodia van 30 januari en 28 maart 2017 en de gesprekken in de raden. Vanaf de start van het onderzoek is het standpunt van Gooi en Vechtstreek dat alleen een integrale aanpak passend is.. De geconstateerde opgaven gaan verder dan bereikbaarheid en vragen dan ook om samenhangende oplossingen.

Het MIRT onderzoek toont aan dat de economie, natuur/landschap/water en bereikbaarheid in Gooi en Vechtstreek onder druk staan. De werkgelegenheid is de afgelopen jaren structureel gedaald en de verwachting is dat dit de komende jaren doorzet, terwijl de economie in Gooi en Vechtstreek wel potentie heeft. Als de regio even goed zou presteren als andere regio's met een vergelijkbare sectorstructuur, dan zou in 2040 een aanvullend economisch potentieel kunnen worden gerealiseerd met een omvang van 3,0 - 3,9 miljard euro bruto regionaal product en 26.900 - 29.500 fte werkgelegenheid. Deze ontwikkeling komt de gehele Noordvleugel ten goede. De bereikbaarheid en de infrastructuur is hiervoor van groot belang.

De ontwikkeling van de bereikbaarheid heeft betekenis voor de gewenste ruimtelijk economische ontwikkeling. Naast zorg is het ICT/Media cluster in Gooi en Vechtstreek een groeisector.<sup>3</sup> Juist binnen de sector digitale content en creatieve innovatie moeten veel zzp'ers zich makkelijk kunnen bewegen. Dit vraagt om goed bereikbare werklocaties; aantrekkelijke knooppunten waar vervoersnetwerken samenkomen. Daarom investeren Hilversum, Gooise Meren en Weesp in knooppuntontwikkeling. Toekomstige investeringen in de bereikbaarheid zijn dus niet alleen in wegen, maar ook in OV en fiets nodig.

Gooi en Vechtstreek heeft diverse beschermde landschappen en natuurgebieden. De bestaande infrastructuur doorsnijdt deze en dat leidt tot aantasting en versnippering. Ook in de stedelijke gebieden hebben (snel)wegen en spoorwegen veel impact. Traditionele uitbreiding van de infrastructuur laat zich daarom moeilijk verenigen met de unieke kwaliteiten op het gebied van landschap, natuur en water. Juist de precieze gebiedsgerichte inpassing van infrastructuur is van groot belang voor de leefbaarheid en kwaliteit van Gooi en Vechtstreek. Dit betekent dat maatregelen die nu worden gezien als 'meekoppelkansen', dus als niet-noodzakelijke extra's die wel een impuls geven aan het gebied, voor ons voordeliger zijn. Ze bepalen de wenselijkheid van een bepaalde maatregel.

---

<sup>3</sup> STEC Groep (2017) Visie werklocaties.

## Motie

In Gooise Meren en Weesp is een motie aangenomen met uitgangspunten over de standpuntbepaling van het MIRT. In Hilversum is deze motie door de commissie ruimte onderschreven.

De uitgangspunten zijn als volgt:

1. *Bescherming en waar mogelijk versterking van de landschappelijke kwaliteiten van onze regio. Verdere doorsnijdingen moeten worden voorkomen, dan wel gekozen moet worden voor verdieping of ondergronds uitvoeren bij het uitbreiden van wegen-infrastructuur.*
2. *Versterking van het openbaar vervoer en fietsverkeer, zodat deze aantrekkelijk en concurrerend worden en een goed alternatief vormen voor de auto. Dit houdt o.a. in dat er aandacht is voor knooppuntontwikkeling, bereikbaarheid van stations en het verbeteren van het fietsnetwerk.*
3. *Het verminderen van woon-werkverkeer door aandacht te besteden aan groei van de werkgelegenheid in de regio, het realiseren van plekken voor werken en ontmoeten in de nabijheid van stations en het realiseren van meer woonruimte in de regio. Dit vereist dat mobiliteit integraal moet worden aangepakt met ruimtelijke opgaven en economie.*
4. *Ruimte creëren voor experimenten zodat flexibel en adequaat kan worden ingespeeld op de veranderingen die de komende decennia een grote impact kunnen hebben op mobiliteit en bereikbaarheid.*

*De uiteindelijk te kiezen oplossingen zullen o.a. afhankelijk zijn van de belangen van de andere gebiedspartners en overige belanghebbenden, de financiële haalbaarheid en politieke keuzes. De raad spreekt hierbij het vertrouwen uit in de portefeuillehouders om de belangen van de regio Gooi en Vechtstreek zo goed mogelijk te behartigen en de raad regelmatig te informeren en goed te betrekken.*

## Waardering van pakketten

De waardering van de pakketten op basis van de regionale identiteit, Regionale Samenwerkingsagenda en input vanuit raden en gebiedspartners volgt hieronder. Op pagina 7 vindt u een uitgebreide effectbeoordeling en is een waardering aan de pakketten gegeven.

1. *Ruimte en economie:* dit pakket lost theoretisch het bereikbaarheidsprobleem op. Twijfels over de politieke en praktische haalbaarheid zorgen ervoor dat Gooi en Vechtstreek dit pakket onvoldoende effectief acht.
2. *OV en Beter Benutten:* dit pakket past het best bij de gewenste ontwikkelrichting van Gooi en Vechtstreek. Een goed ingepast hoogfrequent spoor ondersteunt de ontwikkeling van Gooi en Vechtstreek als onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam. Dit draagt bij aan de duurzame economische positie van Gooi en Vechtstreek en voorkomt dat Gooi en Vechtstreek verandert in een woon- of doorvoerregio. Door multimodale ontsluiting van belangrijke werklocaties blijft het gebied aantrekkelijk voor werkgevers. Nieuwe werkplekken voor forensen en start-ups in stationsgebieden bieden economische kansen. Een lightrailverbinding zou het ov-systeem robuuster maken. De geschatte investeringskosten zijn het hoogst van alle pakketten, en andere partijen betwisten de haalbaarheid.
3. *Opwaarderen onderliggend wegennet*
  - a. *Variant 3a. Route onderlangs (N201):* het opwaarderen van de N201 tot autoweg, laat zich moeilijk verenigen met de kernkwaliteiten van Gooi en Vechtstreek. De impact op de unieke natuur en de landschappelijke kwaliteiten kan niet worden gecompenseerd, omdat het om een zeer kwetsbaar gebied gaat. De grote bijdrage die dit pakket waarschijnlijk levert aan de oplossing voor de druk op de A1, weegt niet op tegen de impact op lange termijn op natuur en landschap. Belangrijker nog, de andere maatregelen in het voorstel zijn veel passender en bieden zeker ook op lange termijn meer voordelen. Dit onderzoek biedt wel de mogelijkheid om de langlopende problematiek op de Diependaalselaan te agenderen. Als dit pakket verder onderzocht wordt, moet die bereikbaarheidsproblematiek in gebracht worden omdat deze niet in het voorgestelde pakket zit. Omdat maatregelen worden beoordeeld op effecten op het

breder systeem, kan deze problematiek ook in het kader van andere pakketten worden meegenomen.

- b. *Variant 3b. Route bovenlangs (N301-N305)*: Het inzetten op de N301-N305, in combinatie met de A27, is een adequate aanpak van het kernprobleem, als hiermee ook het verkeer bij Muiden wordt verminderd. Het pakket draagt echter nauwelijks bij aan de ontwikkeling van Gooi en Vechtstreek en bestaande versnippering wordt niet opgelost. Het hart van dit pakket maatregelen ligt niet in onze regio. Gelet op de ontwikkelingen die Flevoland beoogt, vormende verbetering van deze verbindingen (zeker de N-wegen) een zelfstandige opgave voor met name deze provincie zelf.

#### 4. *Opwaarderen A1*

Om het pakket voldoende oplossend vermogen te laten hebben, is aan de capaciteitsvergroting van de A1 een ruimtelijke maatregel (verplaatsen van woningen) toegevoegd. Ons voorstel is in plaats van deze ruimtelijke maatregel, niet alleen de werkgelegenheid in Gooi en Vechtstreek en Almere te verbeteren, maar ook te investeren in hoogwaardig OV. Verschillende partijen hebben de voorkeur uitgesproken om deze variant verder te onderzoeken. Voor Gooi en Vechtstreek is een traditionele verbreding onbespreekbaar, de capaciteit dient te worden vergroot middels verdieping, verhoging en/of tunnel(s).

#### **Inzet Gooi en Vechtstreek**

De maatregelpakketten (zie op p.7 de beschrijving en waardering van de verschillende pakketten) zijn samengesteld om een discussie op gang te brengen over de mogelijke oplossingsrichtingen: ruimtelijk-economisch, OV en wegen. De colleges in Gooi en Vechtstreek hanteren de volgende overkoepelende uitgangspunten voor het vervolg van het MIRT onderzoek Oostkant Amsterdam:

#### De voorkeursoplossing bevat knooppuntontwikkeling, concurrerend OV en een (e)-fietsnetwerk

Een modern hoogfrequent OV-systeem, aangevuld met knooppuntontwikkeling en goede fietsverbindingen past bij Gooi en Vechtstreek als onderdeel van de Metropool, waar het prettig wonen en werken is. Een goede bereikbaarheid vergroot de aantrekkelijkheid van het vestigingsklimaat en is noodzakelijk om de economische vitaliteit van het gebied te versterken. Dit komt ten gunste van de economische situatie van de gehele Noordvleugel. Een snelle, duurzame, OV-verbinding met de omringende steden is essentieel, zeker gezien het sterke ICT/mediacluster waarbij werknemers veelal zzp'er zijn voor wie mobiliteit van groot belang is. Dit geldt niet alleen voor de verbinding via Weesp-Gooise Meren-Hilversum, maar ook voor de ontsluiting via de oostkant van Gooi en Vechtstreek, bijvoorbeeld via lightrail.

#### Integrale en gebiedsgerichte oplossingen

Alleen een integrale en gebiedsgerichte aanpak in ieder maatregelenpakket doet recht aan de geconstateerde opgaven. Elke oplossing heeft samenhangende maatregelen ten behoeve van economie, bereikbaarheid en natuur-landschap-water. Elke oplossing moet kwaliteit toevoegen aan Gooi en Vechtstreek. Landschap dient te worden beschermd en waar mogelijk versterkt.

#### Alleen wegbreiding met goede inpassing (verdieping/tunnel) en flankerende maatregelen

Gooi en Vechtstreek ziet wegbreiding niet als de voorkeursoplossing. Als toch wordt besloten bestaande infrastructuur uit te breiden, gaat de voorkeur uit naar een goed ingepaste A1. Hierbij moet worden gedacht aan verdiepte ligging en/of tunnels. Die inpassing dient te worden gecombineerd met OV maatregelen. Dit is nodig omdat er anders door de aanzuigende werking (het gebruik van de auto wordt weer aantrekkelijker) weer problemen ontstaan op de A1 bij Muiden.

### Maak ruimte voor experimenten

Naar verwachting kunnen grootschalige investeringen pas over 10 jaar plaatsvinden. Om adequaat in te kunnen spelen op technologische ontwikkelingen roept Gooi en Vechtstreek op om ruimte te maken voor experimenten.

### Investering en ontwikkeling Gooi en Vechtstreek

De colleges in Gooi en Vechtstreek spreken (onder voorbehoud van instemming van de raad) de intentie uit om middelen te reserveren voor toekomstige maatregelen. Gezamenlijke investeringen zijn noodzakelijk om de gewenste ontwikkeling van Gooi en Vechtstreek te realiseren. Door zelf te investeren als regio, is er een grotere invloed mogelijk op de ontwikkeling en ontstaat er substantieel meer kans dat andere partijen mee financieren en uitvoeren. Het gaat hierbij om miljoenen.

## Beoordeling Maatregelpakketten

Na een korte beschrijving van de maatregelpakketten worden deze gewaardeerd op het effect op de bereikbaarheid, economie en landschap.

De maatregelenpakketten die in aanloop naar het bestuurlijk overleg van 29 juni a.s. zijn samengesteld zijn als volgt:

1. Ruimte en economie
2. OV en Beter Benutten
3. Opwaarderen onderliggend wegennet
  - c. variant 3a. Route onderlangs (N201)
  - d. variant 3b. Route bovenlangs (N301-N305)
4. Opwaarderen A1

### *Pakket 1: Ruimte en economie*

Dit pakket gaat uit van een herverdeling van woningen en arbeidsplaatsen in het gebied ten opzichte van het WLO-Hoog<sup>4</sup>. Om dit pakket te laten slagen is verregaande bestuurlijke afstemming noodzakelijk, alsmede meer inzicht in de specifieke behoefte aan woon- en werk milieus. Hoewel het van groot belang is dat de werkgelegenheid en bedrijvigheid in Gooi en Vechtstreek (en de MRA) in balans is met het inwoneraantal, wordt betwijfeld in hoeverre dit pakket op korte termijn kan worden gerealiseerd. Daarnaast zijn er bestaande bestuurlijke afspraken, die door dit pakket ter discussie worden gesteld.

### Bereikbaarheid en bijdrage aan multimodale mobiliteitssysteem

- + Pendel tussen Amsterdam en Almere wordt beperkt, de druk op de A1 en A6 neemt af.
- Geen bijdrage aan robuustheid systeem.
- Haalbaarheid wordt betwijfeld door bestaande bestuurlijke afspraken en bestaande woningbouwopgave.

### Onbalans wonen en werken

- + Door minder woningen te bouwen op plekken waar onvoldoende werkgelegenheid is, wordt de pendel over grote afstanden verminderd.
- + Door het stimuleren van werkgelegenheid op die plekken wordt een nog betere balans gecreëerd tussen wonen en werken.
- + Biedt samen met pakket 2 de meeste ontplooiingsmogelijkheden voor de economie (aantal banen bereikbaar per weg, in 30 minuten, en spoor in 45 minuten).

### Landschap, natuur en water

- + Nadruk op intensivering bestaand gebied, als gevolg daarvan een geringere noodzaak tot uitbreiding van infrastructuur of verstedelijking in of nabij cultuurhistorisch waardevol landschap.
- Mogelijk komt de leefomgevingskwaliteit onder druk te staan door congestie, geluid, luchtverontreiniging en een tekort aan groen. Ook kan de natuur in de stad worden aangetast en kunnen de effecten van klimaatverandering (wateroverlast, hittestress) worden versterkt door verdere verdichting van het bestaand stedelijk gebied. Gedacht kan worden aan een toename van geluid en luchtverontreiniging.

---

<sup>4</sup> In WLO-scenario Hoog wordt uitgegaan van een economische groei van 2 %, gecombineerd met een relatief sterke bevolkingsaanwas. De studie 'Nederland in 2030-2050: twee referentiescenario's – Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving', kortweg WLO, is de basis voor veel beleidsbeslissingen op het gebied van de fysieke leefomgeving in Nederland. De WLO is opgesteld door het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) en het CPB (Centraal Planbureau).

### *Pakket 2: OV en Beter Benutten*

In dit pakket ligt de nadruk op OV-knooppuntontwikkeling en het OV met hoogfrequente spoorlijnen. Het regionale spoornet is in de vorm van lightrail. Om de verkeer-intensiteiten op de A1 verder te verminderen, is het faciliteren van bedrijvigheid in Almere en de verbreding van de A27 tussen Eemnes en Almere toegevoegd. De A27 faciliteert de noord-zuidrichting terwijl de OV-maatregelen vooral de oost-westrichting faciliteren. Dit pakket bouwt voort aan de metropolitane ontwikkeling, waarin de verschillende deelregio's van de Metropoolregio Amsterdam goed zijn ontsloten per openbaar vervoer. Hilversum, Gooise Meren en Weesp werken momenteel al aan de realisatie van bedrijvigheid op stationslocaties. Een goed ingepast hoogfrequent spoor ondersteunt deze ontwikkeling. Dit draagt bij aan de duurzame economische positie van Gooi en Vechtstreek en voorkomt dat Gooi en Vechtstreek transformeert in een woon- of doorvoerregio. Aanvullend op dit pakket is het creëren van bedrijvigheid in Gooi en Vechtstreek om de druk op het bereikbaarheidssysteem te verminderen. Voor de regiogemeenten is een rol weggelegd in het stimuleren van het gebruik van OV, dit door maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding en ruimtelijke ordening, zoals fietsparkeren en p+r.

#### Bereikbaarheid en bijdrage aan multimodale mobiliteitssysteem

- + Groot oplossend vermogen: komen veel autoritten te vervallen. Overig verkeer heeft ook relatief groot voordeel van deze afname.
- + Aanpassing spoort biedt betere inpassing bestaand spoor als kans.
- Maakt het systeem robuuster door alternatief A1/A6 te bieden.

#### Onbalans wonen en werken

- + Door het stimuleren van werkgelegenheid in Almere wordt een iets betere balans gecreëerd tussen wonen en werken.
- + Biedt samen met pakket 1 de meeste ontplooiingsmogelijkheden voor de economie (aantal banen bereikbaar per weg, in 30 minuten, en spoor in 45 minuten).

#### Landschap, natuur en water

- + OV en OV-knooppuntontwikkeling in algemene zin positieve effecten op natuur en milieu door verminderd autogebruik.
- De introductie van een waterbus in het IJmeer en Gooimeer kan negatieve effecten in de Natura2000-gebieden Markermeer & IJmeer en Eemmeer & Gooimeer-Zuidoever leiden.
- Opwaardering A27 leidt tot toename verkeer, geluid, emissie fijnstof, stikstofdepositie in Natura 2000 en NNN.

### *Pakket 3a: Opwaarderen N-wegen 'Onderlangs'*

Dit pakket kiest het voor opwaarderen van de N201 tot autoweg door deze verbinden met de A27 om als alternatief van de A1 te dienen. De problematiek op de Diependaalselaan kan op deze wijze worden geagendeerd en onderzocht. Hoewel dit voor alle pakketten geldt, is de wijze van inpassing hier zeer gecompliceerd. Een nieuw stuk verbinding doorkruist de heide bij Hilversum (inclusief Zonnestraal) of de kern Hilversum. De bestaande N201 loopt door het plassengebied. Deze gebieden hebben, vanwege hun unieke kwaliteiten, een hoge bescherming uit oogpunt van erfgoed (voorlopige UNESCO-status veenplassengebied (Nieuwe Hollandse Waterlinie) en Zonnestraal) en natuur en landschap (Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland).



### Bereikbaarheid en bijdrage aan multimodale mobiliteitssysteem

- + Sterk positief effect op de afname van het aantal voertuigverliesuren<sup>5</sup>. De opwaardering van de N201 zorgt voor een sterke vermindering van de verliestijden voor het autoverkeer. De verkeersaantrekkende werking van de N201 zorgt ervoor dat de verkeersintensiteiten op de A1 tussen Eemnes en Diemen sterk afnemen. De relatief grote verkeersstroom die gebruik maakt van de A1 ondervindt hierdoor een betere doorstroming en minder verliesuren.
- + Biedt alternatief voor kwetsbare verbindingen (robuuster systeem)
- Biedt geen concurrerende modaliteit.
- Door de verwachte verhoging van de intensiteit op de N201 met 200 à 300% wordt ook een sterke verhoging verwacht op de lokale wegen richting de N201, bijvoorbeeld op de noord-zuidverbindingen door 's-Graveland, Kortenhoef en Nederhorst den Berg.
- Groot risico op niet uitvoerbaarheid.

### Onbalans wonen en werken

- Door het bieden van meer capaciteit over de weg, vormen files in mindere mate een reden om een baan dicht bij huis te zoeken. In pakket 3a wordt de toekomstige pendel in feite gefaciliteerd en kunnen mensen verder van huis gaan werken. Pakket 3a scoort daardoor licht negatief op het aspect 'onbalans wonen-werken'.

### Landschap, natuur en water

- + Hoewel er niet gesproken kan worden over een kwaliteitsimpuls, is het wel zo dat door compensatiebudget er investeringen in natuur, landschap en water kunnen worden gedaan waar op andere wijze geen financiering voor komt (voorbeeld Groene Uitweg). Dit geldt overigens voor ieder pakket, het zou hier daarom een extra grote bijdrage moeten zijn.
- Al met al vraagt de inpassing van (de verbreding van) weg zeer nadrukkelijk aandacht, ter plaatse van de kernen, ter plaatse van het Natura2000-gebied Oostelijke Vechtplassen en ter plaatse van het NNN.
- De N201 passeert de Nationale Landschappen Stelling van Amsterdam, Nieuwe Hollandse Waterlinie en Groene Hart. Verbreding en intensivering van het gebruik van de weg vormen een bedreiging voor de kwaliteit van deze gebieden. Aandachtspunten vormen de beschermde stads- en dorpsgezichten Loenersloot, Vreeland en Hilversum-Zuid.

#### *Pakket 3b: Opwaarderen N-wegen 'Bovenlangs'*

Dit pakket gaat uit van het opwaarderen van de N301-N305 én de verbreding van de A27 tussen Eemnes en Almere. Dit pakket raakt meer aan een belangrijke oorzaak van het probleem, aangezien een groot gedeelte van de problematiek op de A1 tussen Muiderberg en Eemnes ontstaat door de woon-werk pendel vanuit Almere. Met de opkomst van Lelystad Airport is de verwachting dat de druk vanuit Flevoland op de Noord-Zuid verbinding ook toeneemt. Het is nog onvoldoende bekend of deze maatregel voldoende oplost (en niet extra vervoersbewegingen creëert) voor het knelpunt bij Muiden (Diemen - Muiderberg). Vanuit landschappelijk oogpunt gaan deze wegen door een minder kwetsbaar en uniek gebied dan bij de N201. Daarom kunnen de natuur- en landschappelijke waarden beter gecompenseerd worden met mitigerende maatregelen in vergelijking met de N201/'onderlangs'.

### Bereikbaarheid en bijdrage aan multimodale mobiliteitssysteem

- + Licht positief effect op de afname van het aantal voertuigverliesuren. De opwaardering van de N301 zorgt op de N301 zelf niet voor een wezenlijke vermindering van de verliestijden. De N301 is in de autonome situatie immers geen overbelaste weg waar veel verkeer hinder van ondervindt. De opwaardering van de N301 zorgt er wel voor dat minder verkeer van de A1 tussen Eemnes en Muiderberg rijdt. De relatief grote verkeersstroom die gebruik maakt van de

---

<sup>5</sup> Met voertuigverliesuren (VVU) wordt het aantal uren reistijdverlies (in vergelijking met ongestoorde afwikkeling) als gevolg van beperking in de wegcapaciteit aangegeven. 1 VVU betekent dat op een bepaald traject één voertuig één uur vertraging heeft gehad.

- A1 ondervindt hierdoor een betere doorstroming en minder verliesuren.
- In tegenstelling tot pakket 3a blijft de A1 tussen Muiderberg en Diemen pakket 3b druk waardoor het aantal voertuigverliesuren daar niet afneemt.
- Biedt geen concurrerende modaliteit.

#### Onbalans wonen en werken

- In pakket 3b wordt de toekomstige pendel in feite gefaciliteerd en kunnen mensen verder van huis gaan werken. Pakket 3b scoort daardoor licht negatief op het aspect 'onbalans wonen-werken'.

#### Landschap, natuur en water

- De A27 passeert het Nationale Landschap Arkemheen-Eemland. Verbreding en intensivering van het gebruik van de weg vormen een bedreiging voor de kwaliteit van het gebied. Langs de A27 bij Eemnes ligt het Valse Bos, groen erfgoed dat mogelijk wordt aangetast bij verbreding van de weg.

#### *Pakket 4: Opwaarderen A1*

Verbreding van de A1 tussen Muiderberg en Eemnes naar 2x4 rijstroken. De uitvoeringsvorm is hierbij niet vastgelegd. Daarnaast is een deel van het (e-)fietsnetwerk toegevoegd. Voor het compenseren van de verwachte verkeersname op de A1 tussen Muiderberg en Diemen is ook een ruimtelijke maatregel toegevoegd. Vraagstuk is in hoeverre de verbreding van de A1 tussen Muiderberg en Eemnes problemen oplevert op de A1 tussen Diemen en Muiderberg. Het vergroot namelijk de aantrekkelijkheid van de A1, waardoor er mogelijk meer vervoersbewegingen ontstaan. Als de ruimtelijke maatregel, die in opzet is toegevoegd aan het pakket, niet wordt doorgevoerd, zal het probleem bij Muiderberg groter worden en wordt het knelpunt verschoven naar een ander gedeelte van de A1.

#### Bereikbaarheid en bijdrage aan multimodale mobiliteitssysteem

- + De opwaardering van de A1 tussen Eemnes en Muiderberg zorgt hier voor een betere doorstroming en minder verliesuren.
- + Door het verschuiven van 10.000 woningen van Almere naar Amsterdam, wat leidt tot minder verkeer op de A1, zullen de voertuigverliesuren echter lager zijn dan in pakket 3b.
- De A1 tussen Muiderberg en Diemen blijft echter druk waardoor het aantal voertuigverliesuren daar niet afneemt.
- Biedt geen concurrerende modaliteit.

#### Onbalans wonen en werken

- + De ruimtelijke maatregel in pakket 4 (10.000 woningen van Almere, waar weinig banen zijn, naar Amsterdam) zorgt voor een licht positief effect.

#### Landschap, natuur en water

- + De inpassing van de bestaande situatie, bijvoorbeeld door een ecoduct of tunnel, kan worden verbeterd
- De A1 passeert de Nationale Landschap Stelling van Amsterdam, Nieuwe Hollandse Waterlinie, Groene Hart en Arkemheen-Eemland. Verbreding en intensivering van het gebruik van de weg vormen een bedreiging voor de kwaliteit van de gebieden. Bij Naarden ligt de Naardermeerzoom, beide kansrijke gebieden voor Groen erfgoed. Beide gebieden worden mogelijk aangetast bij verbreding van de A1. Hetzelfde geldt voor Eemlust bij Eemnes.
- Ruimtebeslag (zeer twijfelachtig of de verbreding inpasbaar is binnen huidige profiel). Maatregel: plaatselijk tunnels met lokale ontsluitingswegen er bovenop. Voor eventueel ruimtebeslag in het NNN zal gecompenseerd moeten worden.
- Naast het eventuele ruimtebeslag in het NNN kan de toename van verkeer als gevolg van de

verbreding van de A1 leiden tot extra geluid en stikstofdepositie in het NNN (o.a. het bos- en heidegebied tussen Hilversum en Bussum maken onderdeel uit van de het NNN). Dit kan een negatief effect hebben op de kwaliteit van de betreffende natuurgebieden.