

IMPACTSTUDIE A27/A1 GOOI EN VECHTSTREEK

Cumulatieve gevolgen mobiliteit en brede welvaart
als gevolg van ruimtelijke ontwikkeling in en vooral
om Regio Gooi en Vechtstreek



Sweco Nederland B.V.	Handelsregister 30129769
Onderwerp	Impactstudie A27/A1 Gooi en Vechtstreek
Projectnummer	51028404
Klant	Regio Gooi en Vechtstreek
Auteurs	Bert van Velzen, Guus Tamminga
Datum	27-06-2025
Versie	Eindrapportage
Documentreferentie	NL25-648800269-138399 - 20250627 - Impactstudie A27-A1 Gooi en Vechtstreek - eindrapport

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doel en aanpak	5
1.3	Leeswijzer	6
2	Duiding gebieden en inhoudelijk kader	7
2.1	Bijzonder gebied met specifieke uitdagingen	7
2.2	Omliggende gebieden, regio's, gemeenten	10
2.3	Inhoudelijk analysekader.....	11
3	Brondocumenten nader beschouwd.....	13
3.1	Structuur brondocumenten	13
3.2	Soorten informatie brondocumenten.....	15
3.3	Verankering in regionaal, provinciaal en landelijk beleid	15
4	Inhoudelijke informatie uit de documenten.....	16
4.1	Samenhang wonen, werken en mobiliteit	16
4.1.1	Structuur in wonen, werken en mobiliteit.....	16
4.1.2	Grootschalige woningbouw; opgave voor ruimte en mobiliteit	16
4.2	NOVEX-gebied MRA.....	17
4.2.1	Woningen en arbeidsplaatsen MRA	17
4.2.2	Woningen en arbeidsplaatsen in Gooi en Vechtstreek	18
4.2.3	Flevoland uitgelicht	19
4.2.4	Mobiliteitssysteem MRA/ Flevoland.....	19
4.2.5	Knelpunten met betrekking tot Flevoland	19
4.2.6	Knelpunten in Gooi en Vechtstreek vanuit MRA/Flevoland.....	20
4.3	NOVEX-gebied Utrecht – Amersfoort	21
4.3.1	Woningen en arbeidsplaatsen Utrecht – Amersfoort.....	22
4.3.2	Mobiliteitssysteem Utrecht – Amersfoort	22
4.3.3	Knelpunten Utrecht – Amersfoort	23
4.3.4	Regio Amersfoort uitgelicht	23
4.3.5	Knelpunten Gooi en Vechtstreek vanuit Regio Amersfoort	24
4.4	Cumulatieve impact op Gooi en Vechtstreek.....	24
5	Ruimtelijke ontwikkelingen/ambities – relatie met NRM.....	25
5.1	Vergelijking SEG's: aantallen woningen en arbeidsplaatsen.....	25
5.1.1	Vergelijking aantallen woningen	25
5.1.2	Vergelijking aantallen arbeidsplaatsen	29
5.2	Conclusie benutten NRM bij cumulatieve analyse mobiliteitssituatie	30
6	Analyse cumulatieve mobiliteitssituatie	31
6.1	Intensiteiten en belasting wegennet.....	31
6.1.1	Ontwikkeling verkeersintensiteiten	31
6.1.2	Belasting wegennet	32
6.2	Sluipverkeer / SLA's.....	38
6.2.1	De selected link analyses (SLA).....	38
6.2.2	Reistijden op sluiproutes ten opzichte van snelwegroutes.....	39
6.2.3	Sluiproute door kern Blaricum als casus	41

6.2.4	Bevindingen sluiproutes.....	43
6.3	Rijttijden.....	43
6.4	Beschouwing gevolgen voor Brede Welvaart in Gooi en Vechtstreek	47
7	Hoofdroplossingsrichtingen	48
7.1	Reflecties vooraf	48
7.1.1	Na- en voordelen, samenhang HWN/OWN en samenhang instroom/ uitstroom	48
7.1.2	Aanhaken bij nationale en regionale beleidsinzichten.....	48
7.2	Lopende initiatieven	49
7.3	Verdere oplossingsrichtingen.....	50
8	Maatregelen.....	52
8.1	Uit documenten bekende maatregelen 'buiten G&V' en hun status	52
8.2	Concrete genoemde maatregelen binnen regio Gooi en Vechtstreek.....	53
8.3	Aanvullend	57
	Bijlage 1 Regio's, deelregio's, gemeenten, kernen	58
	Bijlage 2 Duiding documenten	61
	Bijlage 3 Selected Link Analyses.....	62
	Bijlage 4 Sturingsprincipes – mobiliteit – brede welvaart	79

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De regio Gooi en Vechtstreek¹ staat voor grote uitdagingen: de toenemende mobiliteitsdruk als gevolg van grootschalige woningbouw in de omliggende gebieden rond Amsterdam, Utrecht, Amersfoort en Flevoland, naast de woningbouwambities in de regio zelf. Deze ontwikkelingen, die resulteren in honderdduizenden extra woningen en extra arbeidsplaatsen, brengen naar verwachting aanzienlijke druk met zich mee op de mobiliteitssystemen.

Deze ontwikkeling onderstreept de urgentie om een effectieve en onderbouwde impactanalyse uit te voeren als basis voor een strategie die concrete stappen bevat om de bereikbaarheid en brede welvaart in de regio voor de toekomst te waarborgen. Om tot deze strategie te komen, zijn in deze *Impactstudie A27/A1* bestaande documenten met inhoudelijke expertise en lokale en regionale kennis en inzichten geanalyseerd. De analyse bestond uit het kritisch analyseren van relevante documenten en NRM-data, het duiden en onderbouwen van verwachte problemen en hun oorzaken en het identificeren van oplossingsrichtingen en bijpassende maatregelen.

Deze Impactstudie A27/A1, voluit: *Impactstudie A27/A1 op de regionale bereikbaarheid van Gooi & Vechtstreek; cumulatieve gevolgen mobiliteit en brede welvaart als gevolg van ruimtelijke ontwikkeling in en vooral om Regio Gooi en Vechtstreek*, is door Sweco uitgevoerd in opdracht van het Rijk-regio-samenwerkingsverband *Samen Bouwen aan Bereikbaarheid* en de *Regio Gooi en Vechtstreek*.

1.2 Doel en aanpak

Er is behoefte aan inzicht in hoe de opeenstapeling van woningbouwontwikkelingen en de toename van arbeidsplaatsen (ook wel de ruimtelijk-economische ontwikkelingen genoemd) in en rondom de regio Gooi en Vechtstreek de multimodale bereikbaarheid van deze regio beïnvloeden. Dit betreft zowel het hoofd- als het onderliggende mobiliteitsnetwerk en de impact op de brede welvaart in de regio.

Deze Impactstudie kan benut worden bij het opstellen van het narratief om de problematiek op een onderbouwde manier op de geschikte agenda's te krijgen. Hiertoe is samen met de begeleiders van dit onderzoek een bij dit rapport behorende presentatie opgesteld. Dit rapport richt zich op de feitelijke technische onderbouwing van de uitgevoerde impactstudie.

De impactstudie is in zijn essentie een bureauonderzoek dat de volgende aspecten omvat:

- inventariseren en verzamelen van de beschikbare mobiliteitsstudies en -data,
- vergelijken uitgangspunten met betrekking tot de sociaaleconomische gegevens (SEG's),
- gehanteerde uitgangspunten (voor de gebruikte modellen) in de beschikbare mobiliteitsstudies,
- onderscheid naar harde en zachte ruimtelijk-economische plannen in en rondom de regio,
- ordenen (naar jaar, gehanteerd model, gebied, etc.) van de mobiliteitsstudies en -data,
- verificatie of de inzichten compleet, nauwkeurig en van voldoende kwaliteit zijn
- benoemen van hoofdoplossingsrichtingen en beschouwen van maatregelen

Gekozen is om in deze studie het vigerende NRM als backbone te gebruiken. Alle data (zowel invoergegevens als effectbepalingen) is ten opzichte van het NRM beschouwd. Sweco heeft een aanpak in drie stappen gevolgd: (A.) start en kick-off, inclusief inhoudelijk kader, (B.) probleemanalyse, (C.) maatregelpakketten en narratief (zie kader).

¹ Samenwerkingsverband (gemeenschappelijke regeling) van de gemeenten Blaricum, Eemnes, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren en Wijdmeren.

Uitgevoerd stappenplan

In stap A is het inhoudelijke (analyse)kader neergezet:

- Richten op de indicatoren: rechtstreekse verkeerskundige indicatoren en daarna de afgeleide Brede Welvaart
 - Thermometerpunten op belangrijkste relaties;
 - Relaties/routes door het studgebied: hoofdwegen en (sluip)routes via het onderliggende wegennet;
 - Kwetsbare gebieden;
- Keuze voor NRM als backbone, focus op zichtjaar 2040.

In stap B is de probleemanalyse uitgevoerd:

- Brondocumenten bestuderen en daar informatie uit destilleren;
- Samenbrengen van de informatie: diepgang, samenhang, mogelijke witte vlekken;
- Kwantitatieve cijfermatige analyse op basis van NRM en andere data;
- Beschrijven van het probleem, de opgave, met doorkijk naar oplossingsrichtingen.

In stap C is de stap gemaakt naar maatregelen en narratief:

- Oplossingsrichtingen vertalen naar concrete maatregelen;
- Opstellen van een gedragen narratief (zie bijbehorende presentatie, niet opgenomen in dit rapport).

Elke stap is afgesloten met een mijlpaal: een bespreking met de begeleidingsgroep impactstudie (bestaande uit vertegenwoordigers van Regio Gooi en Vechtstreek, waaronder de gemeente Hilversum, de programma-organisatie SBaB, provincie Flevoland en provincie Noord-Holland) en de programmalijn Oostflank MRA.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 1 begint met een inleiding met daarin een toelichting op het doel en de aanpak van de impactstudie, gevolgd door een beschrijving van de uitdagingen binnen het specifieke gebied en de relevante regio's. In Hoofdstuk 2 wordt een nadere beschrijving gegeven van de regio's en van het inhoudelijk kader dat we hanteren om de situatie te beschouwen/beoordelen. In hoofdstuk 3 geven we een structuur (ordering) van de brondocumenten. Hoofdstuk 4 is gewijd aan informatie per NOVEX-gebied: belangrijke gegevens over woningen en arbeidsplaatsen, het mobiliteitssysteem en knelpunten. Hoofdstuk 5 bevat een analyse van de cijfers van de ruimtelijke ambities in relatie tot het NRM: vele cijfers ten aanzien van woningbouw en arbeidsplaatsen. Belangrijke conclusie daaruit is dat het NRM de gecumuleerde ruimtelijk-economische ambities omvat en daarmee voldoende basis voor deze studie vormt. Hoofdstuk 6 gaat in op de cumulatieve mobiliteitssituatie en de gevolgen voor de brede welvaart, gebaseerd op een combinatie van huidige verkeersgegevens en een interpretatie voor de toekomst in 2040 met behulp van het NRM. Hoofdstukken 7 gaat in op de hoofdoplossingsrichtingen en Hoofdstuk 8 gaat in op bijpassende maatregelen die in beeld zijn.

Als bijlagen zijn toegevoegd: (A.) Een overzicht van de regio's, deelregio's en gemeenten (B.) Duiding van alle bestudeerde documenten (C.) een opsomming van de sturingsprincipes van het MTB en de strategische aanpak in de MRU. (D.) Informatiekaart (digitale webviewer)

Als extra, naast deze rapportage, is een webviewer opgeleverd, waarin de in deze studie verzamelde en geproduceerde informatie op een interactieve wijze ontsloten is: [Informatiekaart Gooi & Vechtstreek](https://ggc.maps.arcgis.com/apps/instant/media/index.html?appid=339f4cb41d16406ca1fea41f32d76ef8).²

Tot slot is, zoals eerder vermeld, een zelfstandige bijbehorende presentatie opgeleverd.

² <https://ggc.maps.arcgis.com/apps/instant/media/index.html?appid=339f4cb41d16406ca1fea41f32d76ef8>

2 Duiding gebieden en inhoudelijk kader

In dit hoofdstuk staat een nadere beschrijving van de regio's en van het inhoudelijk kader dat is gehanteerd om de huidige en toekomstige situatie te beschouwen.

2.1 Bijzonder gebied met specifieke uitdagingen

De Regio Gooi en Vechtstreek heeft sterke eigen kwaliteiten en ook behoeften: dorpen, historie en natuur in vele typen. Er is aan de ene kant de nabijheid van aantrekkelijke grote steden en aan andere kant aantrekkelijke recreatie en natuur (onderdeel van Natuur Netwerk Nederland). Door de regio loopt een uitloper van de Utrechtse heuvelrug met bossen en heide, er is het veenplasseengebied (Natura 2000-gebied *Oostelijke Vechtplassen*) en het Natura 2000-gebied *Naardermeer*. Het water van het Gooimeer (met Natura 2000-gebied *Eemmeer & Gooimeer Zuidoever*) is aantrekkelijk voor waterrecreatie, o.a. door de verbinding met de andere randmeren (ontstaan na het aanleggen van de Flevopolder). De regio heeft hiermee een sterk groenblauw accent. Het *Perspectief Oostflank MRA* kenmerkt het landschap van Gooi en Vechtstreek als 'groenstedelijk'. Met al deze omstandigheden kent Gooi en Vechtstreek een goede score op brede welvaart. In 2024 haalde de Gooi en Vechtstreek de hoogste scores ten aanzien van brede welvaart³ (zie ook artikel: [Hoogste scores brede welvaart MRA in Gooi en Vechtstreek - metropoolregioamsterdam](#)).

Deze kwaliteiten staan echter onder druk door de toenemende mobiliteit. De grofmazigheid die het regionale en gemeentelijk netwerk in deze regio kenmerkt, zorgt potentieel voor extra kwetsbaarheid.

De toenemende mobiliteit hangt samen met de grote landelijke uitdaging ten aanzien van woningbouw: in totaal meer dan 900 duizend woningen extra in de komende decennia. Een groot deel daarvan moet terecht komen in de omliggende regio's van Gooi en Vechtstreek heen: Metropoolregio Amsterdam (MRA), Flevoland, Amersfoort en Utrecht. Het gaat om forse aantallen woningen en daarbij ook om arbeidsplaatsen.

Voor de MRA zijn er de bereikbaarheids- en mobiliteitskenmerken van een grote (hoofd)stedelijke agglomeratie. Het mobiliteitssysteem van de grote stad Utrecht fungeert, samen met Amersfoort, bovendien als zogenoemde 'draaischijf' van Nederland. Elk van deze omliggende regio's zet de urgentie voor zichzelf al neer, zie (aan het eind van deze paragraaf) enkele citaten uit de documenten.

Gooi en Vechtstreek ligt tussen de twee NOVEX-gebieden (MRA en Utrecht-Amersfoort) ingeklemd en huisvest bovendien de essentiële corridorfunctie voor twee belangrijke, elkaar kruisende corridors: (1) A1: Amsterdam – Amersfoort, (2.) A27: Almere – Utrecht. Deze twee corridors lopen na Amersfoort en Utrecht door als belangrijke achterlandverbindingen in het nationale en internationale netwerk, zowel voor spoor als wegen. De A27 kent een relatief hoog aandeel vrachtverkeer: rond 14%. Op de A1 is dit ongeveer 10%⁴. Aan de andere kant vervullen de A1 en de A27 een functie voor de verbinding binnen de regio, zoals de A27 tussen Huizen, Laren en Blaricum en Hilversum⁵.

De ruimtelijke ontwikkelingen in de omliggende regio's hebben elk voor zich al grote consequenties voor de bereikbaarheid en brede welvaart van de Regio Gooi en Vechtstreek. De cumulatie maakt de regionale opgave nog groter.

³ Bron: hoogste scores brede welvaart MRA in Gooi en Vechtstreek (19.11.2024), Atlas voor Gemeenten

⁴ Bron: INWEVA 2024.

⁵ Bron: Monitoring A27 Zeewolde – Knooppunt Eemnes.

Mobiliteit in het studiegebied

Onderstaande is voornamelijk een bewerking van de beschrijving uit het MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam, exact tien jaar geleden (2015). Achtereenvolgens een beschrijving van weg, spoor, bus en fiets.

Weg

De autosnelweg A1 tussen Amsterdam en Amersfoort doorkruist het studiegebied Gooi en Vechtstreek. De A1 vormt een belangrijke verbinding tussen de Randstad en het oosten van het land (en daarachter Duitsland en Oost-Europese landen). Ook ontsluit de A1 een groot deel van 't Gooi en is samen met de A6 en A27 van belang voor de relatie Almere – 't Gooi. De A1 wordt in de richting van Amsterdam vooral gebruikt door personenverkeer uit Almere en de regio Gooi en Vechtstreek. Ook het noordoosten van de provincie Utrecht is een belangrijke herkomst. De belangrijkste bestemming is Amsterdam, gevolgd door Amstelveen/Amsterdam-Zuidoost.

De A27 doorkruist het studiegebied Gooi en Vechtstreek van noord naar zuid en vormt een belangrijke doorgaande verbinding tussen het noorden van het land (via de A6), de Randstad en het zuiden van Nederland en door naar België. Richting het zuiden komt het grootste gedeelte van het personenverkeer op de A27 bij Huizen uit Gooi en Vechtstreek en Almere. Bij de bestemmingen gaat het meeste verkeer naar Gooi en Vechtstreek en Utrecht Noordoost. Een relatief groot aandeel van het verkeer heeft zowel herkomst als bestemming Gooi en Vechtstreek. Indicatief hiervoor zijn de volgende cijfers (uit *Rapportage Monitoring A27 Zeewolde – Knooppunt Eemnes, 2024*): van het verkeer op de A27 juist ten noorden van Knooppunt Eemnes gaat ongeveer 45% van en naar de beide aansluitingen Eemnes/Laren (aansluiting 34) en Huizen/Blaricum (35), 7% naar aansluiting A1 Laren/Hilversum-Noord (9) en 10-13% naar A27 Hilversum (33) (meet- en enquêtegegevens uit Verkeerskundig Onderzoek Randstad, 2023).

Verschillende provinciale wegen ontsluiten de regio richting de A1, A2 en A27. In oost-westrichting vormen de zuidelijke N201 en de meer centrale N236 de verbindingen. Beide hebben een regionale functie voor de bereikbaarheid vanuit Gooi en Vechtstreek naar Amsterdam en verder westelijk. Ze vormen een secundair stelsel parallel aan de A1. De N201 is verbinding tussen de A2 en (via de bebouwde kom van Hilversum) de A27. De N236 vormt door zijn ligging de meest duidelijke parallelle verbinding langs de A1, een belangrijke regionale route voor de gemeente Wijdmeren, Bussum (incl. de wijk Hilversumse Meent) en het Mediapark Hilversum. Ook deze provinciale verbinding gaat over in een lokale weg (Ceintuurbaan in Bussum) naar de het hoofdwegennet, de A1. Verdere regionale wegen zijn 'haaks' op de A1 (en daarop aangesloten) de N524 (Lage Naarderweg) en N525 (Larenseweg): belangrijke noord-zuidroutes binnen de regio. 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, routes door woonwijken.

Belangrijk te noemen is dat er geen sluitend regionaal wegennet is. Dat heeft twee keerzijden: veel regionale relaties lopen (ook) via het hoofdwegennet. Andere routes dan via het hoofdwegennet lopen via dorpskernen, in een aantal gevallen via dorpspleinen, waar het ten koste gaat van leefbaarheid en veiligheid.

Een groot deel van de werkende bevolking in Gooi en Vechtstreek heeft een werkbestemming 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.

Knelpunten weg huidige situatie

De autoweg A1 door 't Gooi kent capaciteitsproblemen tijdens de spitsen en ook in de periode daartussen loopt het vol. Op de A27 tussen Knooppunt Eemnes en Almere bevinden zich knelpunten die leiden tot files.

Lokaal is de spoordoorsnijding in Naarden en Bussum problematisch: de gelijkvloerse overwegen leiden tot opstoppen en kunnen leiden tot onveilige situaties. Bij file op de A1 is de route door Naarden en Bussum (Rijksweg-Godelindeweg-Amersfoortsestraatweg) een potentiële sluiproute. De barrière van het spoor verergert de overlast hiervan.

Spoor

De corridor Amsterdam - Amersfoort heeft zowel een nationale als een internationale functie, sprinters en intercitytreinen. Op Europees niveau maakt het deel uit van de North Sea-Baltic corridor..

Dominant zijn de verbindingen tussen Amsterdam, Almere, Utrecht en Amersfoort. 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. De spoorcorridor Almere – Utrecht is een tweede belangrijke lijn die door het gebied loopt. Binnen de regio Gooi en Vechtstreek ligt een vijftal treinstations: Hilversum Sportpark, Hilversum, Hilversum Media Park, Bussum-Zuid en Naarden-Bussum. Station Hilversum is hiervan het enige Intercitystation. Inwoners uit Huizen, Laren en Blaricum zijn aangewezen op de stations in Hilversum en Bussum, die met streekvervoer (sneldiensten) bereikbaar zijn.

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 (aanrijdingen en haperende overwegen).

Bus

Er zijn meerdere buslijnen actief in het gebied. 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 (bron: MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam).

Tot hier de korte samenvatting uit MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam uit 2015. Vanaf hier actuele informatie.

P+R Eemnes vormt een belangrijk multimodaal knooppunt. Van daar loopt buslijn 109 via Laren en Crailo naar de stations in Bussum. Voor HOV zijn er (anno 2025) de R-netlijnen 320 (van Huizen enerzijds via Naarden naar Amsterdam en anderzijds via Eemnes naar Hilversum) en 321 (van Eemnes via Laren, Crailo en Naarden naar Amsterdam). Lijn 200 rijdt van Huizen via Blaricum P+R en Eemnes naar Utrecht Science Park. Er loopt momenteel een initiatief om deze laatste HOV-verbinding door te trekken naar Almere.

Fiets

Er wordt in de regio ingezet op het fietsnetwerk, waaronder het netwerk van doorfietsroutes. In juni 2025 is de vaststelling van het masterplan voor de doorfietsroutes voorzien.

Hieronder staan enkele kenmerkende citaten uit de bestudeerde documenten, die de problematiek, ambitie en opgave schetsen.

“Om aan de totale woningbehoefte te voldoen, zullen er in de provincie Utrecht van 2020 tot en met 2040 in totaal 165.000 woningen moeten worden gerealiseerd. Dat is bijna de gehele stad Utrecht er nog een keer bij” (Bron: Ontwikkelperspectief NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort. 2023).

“De consequenties zijn niet alleen voor de regio enorm, maar raken ook de bereikbaarheid van Nederland als geheel. Dit wordt bevestigd in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA 2021). In 2030 loopt het hoofdwegennet aan de zuidkant van Utrecht (A12/A2), de noordoostkant van Amersfoort (A1/A28) en tussen beide steden (A28) vast. Ook ontstaan er knelpunten op de spoorverbindingen tussen beide steden (Utrecht-Amersfoort) en met de omliggende regio's en Duitsland (Utrecht-Amsterdam, Amersfoort-Amsterdam en Utrecht-Arnhem-Duitse grens). Op Utrecht Centraal knelt de overstap van/naar regionaal en lokaal vervoer en hinderen verschillende modaliteiten elkaar daar waar ze kruisen” (Bron: Ontwikkelperspectief NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort. 2023).

“De ambitie is een aantrekkelijke Metropoolregio te zijn. Scherpe keuzes zijn nu nodig vanwege de sterke verstedelijking tot 2030, waardoor driekwart van de mobiliteitsgroei al in de komende tien jaar wordt verwacht” (bron: Multimodaal Toekomstbeeld MRA, 2022).

“Bij verder verstedelijken zonder aanvullend beleid zijn de negatieve gevolgen voor de brede welvaart groot: De bereikbaarheid van werklocaties met de auto en het OV neemt af. Het mobiliteitssysteem loopt vast en de economische verlieskosten voor het goederenvervoer nemen toe” (bron: Multimodaal Toekomstbeeld MRA, 2022).

“In vergelijking met de andere regio's in de MRA kent de regio Gooi en Vechtstreek tot 2040 een van de grootste opgaven op alle doelstellingen. Het valt op dat deze regio in 2014 nog geen enkel knelpunt kende in het openbaar vervoer, maar dat zonder maatregelen er in 2040 twee knelpunten zullen ontstaan (IC-trajecten Amersfoort-Weesp en Weesp-Duivendrecht). Het aantal knelpunten op de weg neemt toe van 0 naar 2, deze zal zich voordoen in zowel de ochtend- als avondspits op de A1 tussen Muiderberg en Hilversum en tussen Diemen en Muiderberg. Zo blijkt verder ook dat de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen met de auto in deze regio fors afneemt (een afname van -17% ten opzichte van 2014) wat ertoe zal leiden dat de vervoersongelijkheid verder zal toenemen (ten opzichte van 2014 verslechtert de GINI-coëfficiënt met 28%). Hiermee heeft de regio Gooi en Vechtstreek in 2040 een van de slechtste scores op inclusiviteit van de MRA (alleen de regio Almere en Lelystad scoort slechter). Inwoners in deze regio zijn erg afhankelijk van de auto, wat betekent dat zonder maatregelen de bereikbaarheid van deze regio fors zal afnemen tenzij de positie en aantrekkelijkheid van het OV en de fiets verbeterd zullen worden.” (bron: Multimodaal Toekomstbeeld MRA: Analyserapportage, 2021).

“In de regio Gooi en Vechtstreek neemt het aantal bereikbare banen procentueel het minste toe van alle regio's en in de regio Almere en Lelystad het meeste, respectievelijk met +62% t.o.v. +120%.” (bron: Multimodaal Toekomstbeeld MRA: Analyserapportage, 2021).

“Met een verbeterde sociaaleconomische structuur en een uitstekend ondernemersklimaat, met investeringen in onderwijs, bereikbaarheid, landschap en duurzaamheid ontstaat een regio die op een gezonde manier kan doorgroeien. Dat is belangrijk, want er is in de MRA behoefte aan 270.000 – 450.000 woningen tot 2050. 270.000 woningen, dat is acht keer Lelystad. 450.000 woningen, dat is een stad bouwen ter grootte van Amsterdam” (bron: Perspectief Oostflank MRA, 2021).

2.2 Omliggende gebieden, regio's, gemeenten

Om de cijfers uit de verschillende studies goed te kunnen duiden, te vergelijken en cumulatief te beschouwen, is het essentieel om de precieze gebieden in beeld te hebben. Dit voorkomt ook dubbeltelling. Hieronder de gehanteerde indeling.

De **Regio Gooi en Vechtstreek** omvat de Noord-Hollandse gemeenten (met kernen): Gooise Meren (Bussum, Naarden, Muiden), Hilversum, Huizen, Blaricum, Laren, Wijdemeren (Loosdrecht, 's-Graveland, Nederhorst den Berg) en sinds kort ook de gemeente Eemnes.

Metropoolregio Utrecht (MRU) en Metropoolregio Amsterdam (MRA)

In het Ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij' is de Metropoolregio Utrecht (MRU) gedefinieerd als het westelijke deel van de provincie Utrecht, en omvat de gemeenten Bunnik, De Bilt, De Ronde Venen, Houten, IJsselstein, Lopik, Montfoort, Nieuwegein, Oudewater, Stichtse Vecht, Utrecht, Utrechtse Heuvelrug, Vijfheerenlanden, Wijk bij Duurstede, Woerden en Zeist. Ook wel aangeduid als U10 (in een verder verleden gestart als samenwerkingsverband van 10 van deze nu 16 gemeenten).

De MRU is ondertussen uitgebreid met de regio Amersfoort, en is tevens aangemerkt als één van de zeven NOVEX-verstedelijkingsgebieden van Nederland, het NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort. Deze uitbreiding van de MRU omvat daardoor aanvullend de Utrechtse gemeenten Amersfoort, Baarn, Bunschoten, Eemnes, Leusden, Soest en Woudenberg, en de Gelderse gemeenten Barneveld en Nijkerk.

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) bestaat uit 30 MRA-gemeenten in de provincies Noord-Holland en Flevoland, geclusterd in zeven deelregio's⁶: Amsterdam, Amstelland-Meerlanden, Zuid-Kennemerland, IJmond, Zaanstreek-Waterland, Gooi en Vechtstreek en Flevoland (Oostflank). De eerste zes van deze deelregio's liggen op het Oude Land (niet in de Flevopolder). De Regio Gooi en Vechtstreek is hiermee één van de deelregio's in de MRA en grenst aan de deelregio's Amsterdam, Amstelland-Meerlanden en 'Flevoland' (wat voor de formele MRA niet de hele provincie is, maar alleen Almere en Lelystad)⁷. Onder Oostflank (van de MRA) wordt soms ook Gooi en Vechtstreek begrepen.

Zie voor een volledige lijst van gemeenten de bijlage 'regio's, deelregio's'.

Onderverdeling in windrichtingen

Voor deze studie is de impact op mobiliteit en brede welvaart in Gooi en Vechtstreek bekeken vanuit de beide NOVEX-gebieden, waarbij vervolgens binnen de MRA nog onderscheid is gemaakt tussen Flevoland en het 'oude land' en voor het andere gebied de regio Amersfoort is uitgelicht. Al met al grofweg vier windrichtingen:

- Flevoland
- 'Amsterdam', ofwel het 'Oude Land' buiten Gooi en Vechtstreek
- Utrecht
- Amersfoort.

2.3 Inhoudelijk analysekader

In Stap A van deze studie is het inhoudelijk analysekader vastgesteld. Doel is om de afzonderlijke en vooral de cumulatieve gevolgen van de ruimtelijke ontwikkelingen op de Brede Welvaart-aspecten in/voor de Regio Gooi en Vechtstreek te beschouwen/beoordelen. Deze aspecten uit het kader waarop de effecten worden beschreven zijn, aansluitend bij aan het Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040:

- Aantrekkelijke en gezonde leefomgeving,
- Duurzame mobiliteit
- Vitale economie en verstedelijking;
- Mobiliteitssysteem voor iedereen
- Bereikbare regio

Het belangrijkste daarbij is het bepalen van de mobiliteitsindicatoren. De zijn namelijk sterk bepalend voor elk van de bovenstaande Brede Welvaart-aspecten. In Stap A is daarvoor de volgende aanpak vastgesteld:

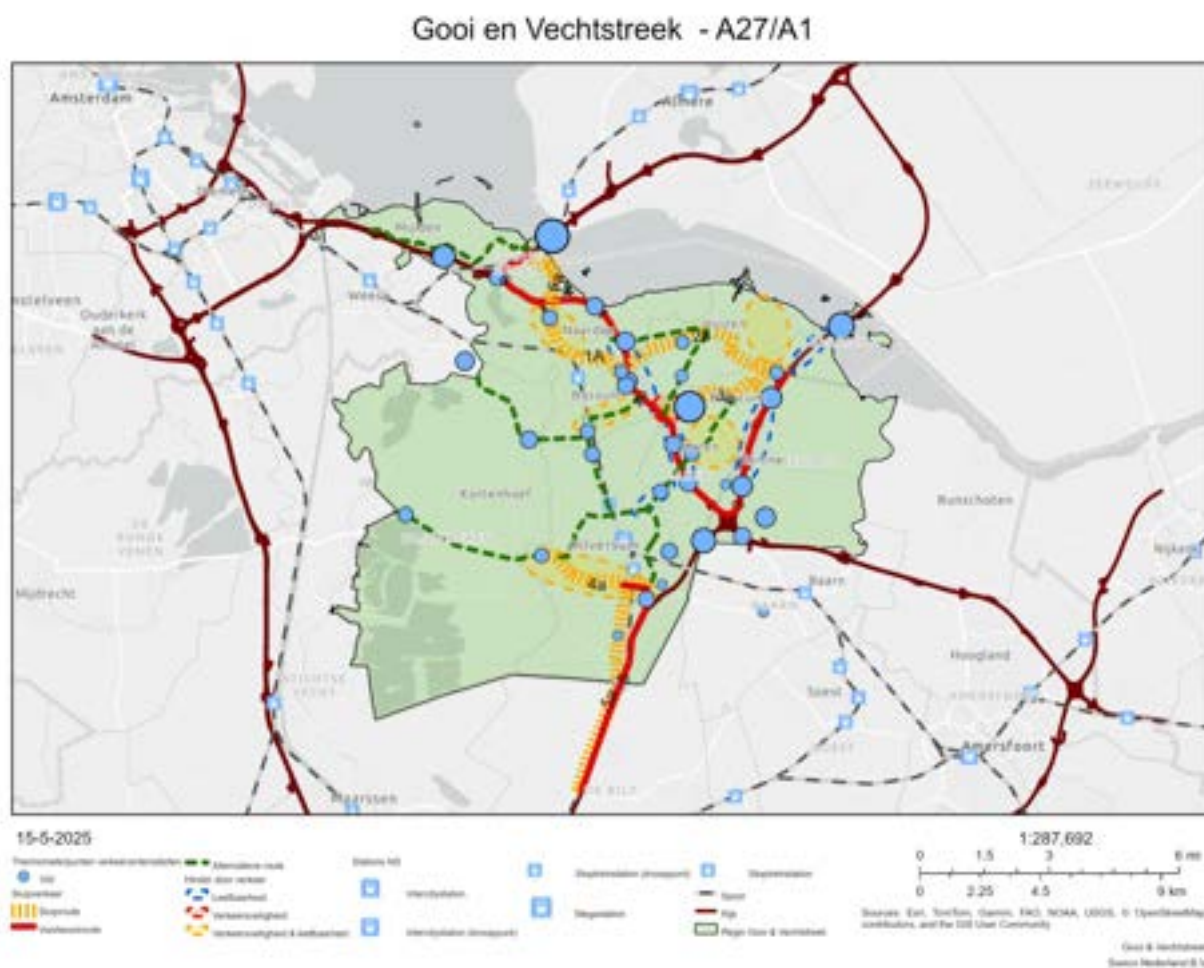
- In kaart brengen van de sociaal-economische gegevens voor elk van de gebieden/regio's. Bovenstaande gebiedsbeschrijving geeft aan hoe we de data ordenen.
- Resulterende verkeerseffecten:
 - o Intensiteiten, met name op een set van geselecteerde thermometerpunten op het wegennet
 - o I/C-waarden en rijtijden op de verschillende wegvakken van de hoofdwegen
 - o Algemeen: congestieproblematiek
 - o Een aantal (potentiële) sluiproutes
 - Rijtijden en omvang gebruik
 - Per route en een beschouwing ervan in relatie tot de corresponderende route over het hoofdwegennet.
 - o Rijtijden op gebiedsdoorkruisende trajecten
- Beschouwen in het licht van de Brede Welvaart-aspecten
 - o beoordelingsgebieden voor verkeer over het onderliggende wegennet zijn alle kernen

⁶ zie ook het Multimodaal Toekomstbeeld MRA (p.10)

⁷ NB: in meerdere analyses spelen ook de ZUND-gemeenten in Flevoland een rol. Ook in dit document zijn ze betrokken. Het kan MRA-plus genoemd worden.

- o daarnaast zijn nog expliciet enkele gebieden in de nabijheid van de snelwegen A1 en A27 aangewezen en het deel van de N201 door het zuidelijke deel van de kern Hilversum.

Het raamwerk voor de analyse is hieronder op kaartbeeld weergegeven. Dit is een geëxporteerd kaartbeeld uit de webviewer waarin de in deze studie verzamelde en geproduceerde informatie op een interactieve wijze ontsloten is: [Informatiekaart Gooi & Vechtstreek](#).



Afbeelding: overzichtskaart (bron: Informatiekaart)

3 Brondocumenten nader beschouwd

Deze impactstudie is gebaseerd op bestaande (model)studies/documenten. In *Bijlage 3 Duiding documenten* is nader ingegaan op de essentie van de documenten en op welk aspect (woningbouw, arbeidsplaatsen, knelpunten, maatregelen, zichtjaar, modaliteiten) deze betrekking hebben.

In dit hoofdstuk geven we weer hoe de brondocumenten samenhangen en op welke eerdere en onderliggende documenten ze voortbouwen. In feite bevindt ook de set van documenten zich in een 'netwerk': veel documenten bouwen voort op eerdere documenten en hebben een relatie met documenten die een ander domein beslaan. De focus van onze studie en de lijst met betrokken brondocumenten zijn geweest: i) het thema mobiliteit, ii) in deze regio, iii) in de toekomstige situatie 2040. Uitwaaiëren gaat in ruimtelijke zin vanwege de relatie met de omliggende regio's, qua 'oorzaak' van mobiliteit ligt er een link met thema's als woningbouw, woondeals, woon-werkbalans⁸, etc. Elk document nodigt door verwijzingen weer uit tot het betrekken van weer andere documenten, steeds verder verwijderd van de focus van deze studie.

Het betrekken van de Woondeals van begin 2023, is benut voor het vergelijken van de vulling van het NRM met de andere uitgevoerde analyses.



3.1 Structuur brondocumenten

De belangrijkste documenten passend bij onze focus, zijn hieronder geclusterd op basis van het bovenliggende document. De opgesomde documenten onder het hoofddocument vormen een uitwerking of zijn deeldocumenten van het hoofddocument. Een voorbeeld hiervan is de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort (oktober 2024), die een deeluutwerking is van de *Adaptieve Ontwikkelstrategie U Ned* (2022) en voortbouwt op de documenten *Utrecht Nabij* (2020) en *Amersfoort Centraal!* (2021).

In de tijd gezien zijn het documenten van ongeveer de afgelopen 5 jaar, met één uitzondering: het (ook hiervoor al aangehaalde) *MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam*, dat nu 10 jaar geleden uitgevoerd is.

⁸ En verder b.v. *Woonwerkmilieus in de MRA, NOVEX MRA - Verkenning naar gemengde stedelijke milieus, juni 2023*

Datum	Document
Documenten MRA	
2024-10-11	Bereikbaarheidsmaatregelen NOVEX MRA
2024-11-12	• Evenwichtige groei in de MRA – Handelingsperspectief voor het versterken van de woon-werkbalans in de MRA
2024-09-11	• Bereikbaarheidsonderzoek 100.000+ woningen Flevoland
2024-04-30	• Uitgangspuntennotitie Woningbouwambities Flevoland – VENOM
2023-03-15	• Woondeal MRA en Woondeal Flevo ZUND
2022-11-04	• Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040
2022-09-12	• Toekomstvast Investeringspakket voor de Amsterdam Bay Area tot en met 2030
2022-09-05	• Verdiepend onderzoek Amsterdam Bay Area
2022-04-04	• Amsterdam Bay Area – Eindrapport MIRT-Onderzoek 2020-2021
2021-11-30	• Verstedelijkingsconcept 2050 – metropoolregio (Amsterdam) van grote klasse met menselijke maat
2021-11-17	• Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040: Analyserapportage
2021-03-31	• Perspectief Oostflank MRA – Klaar voor de toekomst – ‘Almere 2.0’
2017-12-06	• MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam - Eindrapport
2015-06-10	• MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam – Kwartiermakersfase – Inhoudelijke analyse
Documenten MRU	
2024-10-18	Adaptieve ontwikkelstrategie Utrecht - Amersfoort
2024-10-01	• Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040
2023-10-10	• Gezond groeien in nabijheid – Ontwikkelperspectief 2040 NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort
2023-03-06	• Woondeal U10
2023-02-10	• Woondeal Regio Amersfoort
2022-10-17	• U Ned Mobiliteitsstrategie - Eindrapport
2021-09-30	• Regio Amersfoort Centraal! - Ontwikkelbeeld en strategie 2030-2040
2020-11-25	• Utrecht Nabij – Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid Metropoolregio Utrecht 2040, met een doorkijk naar 2050
Documenten specifiek Gooi en Vechtstreek	
2025-03-27	• Naar een hubstrategie voor de Gooicorridor
2022-02-11	• Uitwerking prioritaire doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek
2022-11-24	• 50-lijst woningbouw Gooi en Vechtstreek
2021-10-04	• Gebiedsplan Stadshart Hilversum – Drie krachtige knopen
2021-09-10	• OV-knooppunt-Muiden
2020-12-14	• Rapportage realisatie Hoogwaardig Fietsnetwerk Regio Gooi en Vechtstreek
2020-10-29	• Mobiliteitsperspectief Knooppunt Crailo
Documenten overig	
2023-12-18	• Update Integrale Mobiliteitsanalyse – Mobiliteitsontwikkelingen en -opgaven in kaart gebracht
2023 en 2024	• Rapportages Monitoring A27 Zeewolde – Knooppunt Eemnes
2021-06-29	• Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 - Mobiliteitsontwikkelingen en -opgaven in kaart gebracht
2020-09-28	• Besluittekst-bestuurlijk-overleg-ov-saal-28-september-2020
Diverse jaren	• Bestuurlijke Overleggen MIRT en BOL - afsprakenlijsten

3.2 Soorten informatie brondocumenten

In de afgelopen jaren bouwen de documenten op van probleemanalyse naar maatregelen en ook naar visies op (adaptieve) programmering van de maatregelen, tot en met de financiering en de weerbarstige realiteit dat de middelen, realisatiecapaciteit en markt-dynamiek nopen tot het maken van (scherpe) keuzes. Veel van deze documenten kijken dus vooral 'naar voren', gericht op handelen.

De inhoudelijke onderbouwing met verkeersanalyses zit vaak in verder onderliggende documenten en/of in de eerdere analyses. Een plausibele aanname is dat die analyses nog overeind staan in de zin dat actualisatie niet tot andere conclusies zou leiden wat betreft urgentie en wijze van aanpakken van de mobiliteitsproblemen. In een enkel geval dat wel sprake is geweest van expliciete actualiteitscheck, is inderdaad geconcludeerd dat de inhoudelijke conclusies niet wijzigden.

De studies gaan beperkt in op eventuele uitstralingseffecten naar het overige wegennet en de kernen in Gooi en Vechtstreek. Toekomstjaar van de berekeningen is meestal 2040. Een doorkijk naar 2050 is in enkele documenten indicatief opgenomen. Enkele studies hebben (ook) (nog) 2030 als zichtjaar.

Gebruikte verkeersmodellen zijn VENOM (2018 en 2020), NRM (verschillende versies), Verkeersmodel Regio Utrecht, Stravem.

Omdat de integrale kwantitatieve analyses soms alweer van enkele jaren geleden zijn, kan op onderdelen wellicht een wens tot actualisatie ontstaan. Voor deze impactstudie is in ieder geval gekozen om de cijfers te relateren aan het NRM als meest recente en bovendien een gebiedsbrede uniforme maatstaf: de backbone.

3.3 Verankering in regionaal, provinciaal en landelijk beleid

Uit de bestudeerde documenten is het *Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040* een belangrijk document dat in het BO MIRT van najaar 2022 door Rijk en regio is vastgesteld. De sturingsprincipes van het MTB zijn passende leidraad voor oplossingsrichtingen en maatregelen. Zie verder hoofdstuk 7.

Daarnaast is er een link met regionaal en landelijk beleid voor mobiliteit. In de *Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040* (paragraaf 3.3) is een beschrijving van deze relatie gegeven, onder andere met de Mobiliteitsvisie 2050 van het ministerie van IenW. Voorbeelden zijn:

- De provincie Utrecht heeft het Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort Centraal! en Utrecht Nabij vertaald in haar provinciale omgevingsvisie. Het nieuwe provinciale bereikbaarheidsprogramma en de Provinciale Spooragenda bouwen voort op de principes van deze Mobiliteitsstrategie.
- Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in maart 2023 een hoofdlijnennotitie inzake de Mobiliteitsvisie 2050 vastgesteld. Centraal daarin staat dat het Rijk stuurt op infrastructuur en mobiliteit in samenhang met nabijheid (ruimtelijke ordening/vestigingsbeleid) en het beleid voor voorzieningen (zorg, onderwijs, wonen, werken, etc.). 'Brede welvaart' dient daarbij als vertrekpunt.
- Het doel is een onderbouwde strategie te ontwikkelen die concrete stappen bevat om de bereikbaarheid en brede welvaart in de regio voor de toekomst te waarborgen. Deze strategie moet aansluiten bij het beleid en de ambities van zowel het Rijk als de regio, waaronder de Mobiliteitsvisie 2050 van het rijk.

4 Inhoudelijke informatie uit de documenten

In dit hoofdstuk staat de relevante informatie die uit de documenten naar voren komt: voor elk gebied een schets van de ruimtelijke situatie, de opgave en de voor 2040 verwachte mobiliteitsknelpunten. Steeds afgesloten met het benoemen van de knelpunten in en/of relevant voor ons studiegebied Gooi en Vechtstreek.

4.1 Samenhang wonen, werken en mobiliteit

4.1.1 Structuur in wonen, werken en mobiliteit

Binnen het NOVEX-gebied MRA is al lange tijd het besef dat de grote druk op het mobiliteitssysteem komt door de zeer sterke woon-werkpencil tussen woon- en werkgebieden/-locaties, doordat er een zeer scheve balans is tussen wonen en werken. Als simpel 'beeld': vooral werken in Amsterdam en vooral wonen in Almere. Het ontwikkelen van deze nieuwe stad in de polder (en al eerder Lelystad), is niet bijgebeend door de ontwikkeling van banen in die polder. Met als gevolg dat al vele decennia de A1 zwaar belast en overbelast is. De A27 werd lange tijd gezien als alternatieve route met (nog) restcapaciteit, maar ook deze is inmiddels zwaar belast.

Zo geschetst is 'Almere-Amsterdam' het bekende extreme geval, maar ook op kortere afstanden speelt dit fenomeen, en er is een nadere uitsplitsing te maken: in soorten werkgelegenheid, opbouw van de beroepsbevolking en geografische spreiding van beide. In de diverse studies van de afgelopen jaren vormt de (scheve) woon-werkbalans een belangrijke rode draad in de (beschrijving van de) oorzaak van de problematiek. Onderkend wordt dat het verbeteren van die balans een deel van de na te streven oplossing is.

In de MRA is dit opgepakt door in de verstedelijking te richten op een meerkernige ontwikkeling. Niet alleen 'polder vs oude land', maar ook binnen het 'oude land'. In het Multimodaal Toekomstbeeld is dit dan ook een van de eerste sturingsprincipes: streef ernaar dat wonen en werken en ook voorzieningen dicht bij elkaar komen. Gunstig voor mobiliteit, economie, leefbaarheid: brede welvaart. Binnen de MRA wordt daartoe de vinger gelegd op een negental hoofdkernen. Een van deze kernen ligt binnen de Regio Gooi en Vechtstreek: Hilversum.

Binnen het NOVEX-gebied Utrecht – Amersfoort is in ieder geval ook sprake van een woon-werkpencil met een disbalans tussen wonen en werken. Maar dan anders. Een grote ontwikkeling als Leidsche Rijn vond bijvoorbeeld veel later plaats dan 'Almere' en ligt bovendien direct aan de grote stad.

Utrecht – Amersfoort heeft als onderscheidende aspect dat het voor de mobiliteitssystemen weg en OV fungeert als centrale 'draaischijf' van Nederland: de grootste stromen passeren via Utrecht en een groot deel daarvan ook langs Amersfoort. Knelpunten in de doorstroming binnen dit NOVEX-gebied raken dus niet alleen lokale en regionale mobiliteit, maar ook de landelijke.

"Er is geen regio in Nederland waar de regionale verstedelijkingsopgave zo nadrukkelijk interfereert met de nationale draaischijffunctie (spoor en weg)." (bron: *Adaptieve Ontwikkelstrategie Utrecht-Amersfoort, 2024*)

Tot slot: voor alle gebieden geldt dat bij woningbouw gestreefd wordt naar in ieder geval ook verdichting rond OV-knooppunten.

4.1.2 Grootschalige woningbouw; opgave voor ruimte en mobiliteit

Wat de zaken al een aantal jaren op scherp zet, is de beleidskeuze tot grootschalige woningbouw. Ongeveer een miljoen extra woningen verdeeld over het land. Begin 2023 zijn, als onderdeel en eerste stap daarin, tussen Rijk en regiopartners de zogeheten *Woondeals* gesloten: concrete afspraken over te bouwen aantallen woningen tussen nu en 2030. Zie onderstaande overzichtstabel met de cijfers van de Woondeals voor de hier relevante gebieden.

Om aan het doel voor 2040 te voldoen, is er na de (harde) afspraken van de Woondeals, meer nodig. Voor de beide NOVEX-gebieden samen moet het optellen tot 415.000 woningen tussen nu en 2040.

Verder is de ambitie om na 2040 nog significant meer toe te voegen.

Woondeals 2022 - 2030	
Gebied/regio	Aantal woningen
Flevoland incl. ZUND ⁹	39.743
MRA 'oude land'	139.800
Waarvan in Gooi en Vechtstreek	6.900
MRA totaal	179.543
Utrecht: U10-gemeenten	61.169
Regio Amersfoort (deel U), gemeenten	17.727
Regio Amersfoort (Barneveld en Nijkerk) gemeenten	9.237
NOVEX Utrecht-Amersfoort totaal, gemeenten	88.133
Provincie Gelderland	104.000

4.2 NOVEX-gebied MRA

4.2.1 Woningen en arbeidsplaatsen MRA

CBS-cijfers voor 2021 geven bestaande aantallen woningen van 180 duizend in Flevoland (waarvan 125 duizend in Almere en Lelystad) en ruim een miljoen woningen in de rest van de MRA, waarvan bijna de helft in de gemeente Amsterdam en ongeveer 110 duizend in de regio Gooi en Vechtstreek.

In de opeenvolgende documenten is de forse ambitie voor woningbouw het meest geëxpliciteerd. Voor de arbeidsplaatsen is dat in veel minder het geval. Zo staat bijvoorbeeld in het document *Bereikbaarheidsmaatregelen NOVEX MRA* alleen in de openingsaline dat er 230.000 extra arbeidsplaatsen ontwikkeld (moeten) worden binnen de MRA, tussen nu en 2040/ 2050. Daarna komt de term 'arbeidsplaatsen' niet meer voor in het document.

Voor de woningbouw noemt dit rapport (evenals het *Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040* twee jaar eerder) een hoeveelheid van 250.000 tot 2040, waarvan 175.000 in de periode tot 2030. In het eerdere document *Perspectief Oostflank MRA – Klaar voor de toekomst – Almere 2.0* zijn daar als ambitie tot 2050 en later nog ongeveer 200.000 woningen aan toegevoegd. Er zijn ook recent nieuwe ramingen opgesteld voor Provincie Noord-Holland; deze zijn nog niet verwerkt.

In de diverse Woondeals, van voorjaar 2023, zijn voor de MRA aantallen genoemd die optellen tot 179.000 te bouwen woningen tot 2030. Over de verdeling van de 'resterende 70 à 75 duizend woningen (om tot 250 duizend in 2040 te komen) zijn nog nadere keuzes te maken qua ambitie. 100.000 of meer in Flevoland (zoals genoemd in het *Bereikbaarheidsonderzoek 100.000+ woningen Flevoland*) is een voorbeeld van zo'n ambitie, in welk geval er tussen 2030 en 2040 niet veel meer bij zou hoeven op het oude land, namelijk ca. 10 duizend.

Het *MIRT-Onderzoek Amsterdam Bay Area* (Rijk/Regio) stelt dat het mogelijk is om in de oostflank van de Metropoolregio Amsterdam 100.000 woningen en 40.000 arbeidsplaatsen te realiseren (waarvan een groot deel in Flevoland, waaronder 35.000 in Almere).

In het volgende hoofdstuk staan deze cijfers, ook meer uitgesplitst, naast elkaar in tabellen, met ook een vergelijking met de NRM-cijfers.

⁹ De gemeenten Zeewolde, Urk, Noordoostpolder en Dronten.

4.2.2 Woningen en arbeidsplaatsen in Gooi en Vechtstreek

Voor Gooi en Vechtstreek gaat het in de Woondeals om 6.900 woningen tot 2030. Binnen de regio is het beeld dat naar 2050 de toename meer dan 10.000 woningen zal bedragen.

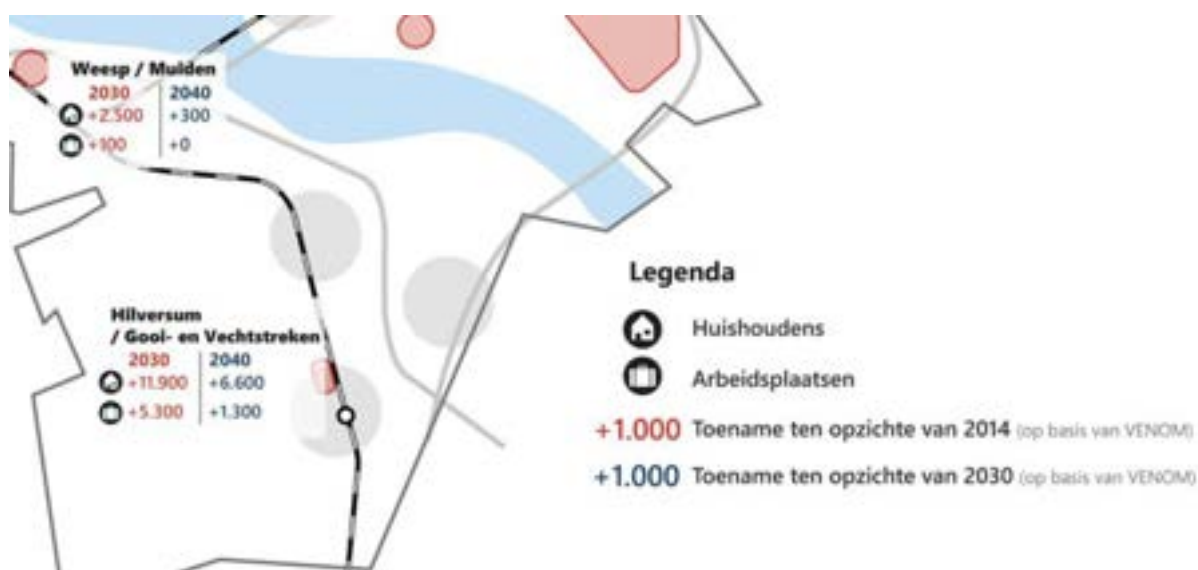
Voor arbeidsplaatsen wordt alleen in het gebiedsplan Hilversum expliciet gesproken over een groei van het aantal: 2.000 door het gebiedsplan zelf (op 10.500 m² extra bedrijfsruimte in de ontwikkellocaties) en nog naar inschatting 500 additionele als gevolg van meer economische activiteit.

Cijfers zijn niet in beton gegoten

Onderstaande figuur uit het *Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040*, opgesteld in 2022, geeft de cijfers weer zoals ze destijds in het verkeersmodel VENOM voor de MTB-analyses zijn ingevoerd. Dit zijn tot 2040 18.500 woningen, aanzienlijk meer dan waar de regio nu van uitgaat: circa 10.000. De 11.900 tot 2030 zijn ook meer dan een jaar later in de woondeal is afgesproken. Dit laat zien dat de cijfers door de jaren heen niet constant zijn.

Tussen en binnen de documenten zijn er verschuivingen. In *Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040: Analyserapportage* staan sterkere groeicijfers dan in het recentere *NOVEX-MRA-rapport Bereikbaarheidsmaatregelen*. Concreet te vergelijken is de periode tussen 2030 en 2040. De *Analyserapportage* noemt voor dat decennium voor de MRA een toename van 110 duizend woningen, terwijl *NOVEX-MRA-rapport Bereikbaarheidsmaatregelen* er 75.000 noemt (250 minus 175). Voor arbeidsplaatsen noemt MTB voor 2030-2040 een toename met 100 duizend; NOVEX maakt het onderscheid in decennia niet, noemt 'tot 2040' (vanaf 2020?) een aantal van 230 duizend.

In de *Analyserapportage* staat in een paragraaf 'Redesign' weer wel een formulering (met aantallen) als in NOVEX.



Afbeelding: sociaal-economische gegevens in het VENOM (bron: MTB (2022), pagina 13)

Dit is niet de enige inconsistentie in de woningaantallen in de verschillende documenten. In het rapport *Bereikbaarheidsmaatregelen NOVEX MRA (november 2024)* klopt bijvoorbeeld de tekst niet helemaal met de grafieken, en aflezend uit de grafieken is er een verschil met de Woondeal-cijfers, vooral een verschuiving: 29.000 meer woningen in deelregio Amstelland-Meerlanden (bijna twee keer zo veel als in de Woondeal) en 27.000 minder in de andere deelregio's dan in Woondeal staat, waarvan 13.500 voor Amsterdam (neerkomend op 20% minder woningen dan in de Woondeal staat) en 2.100 minder woningen in Gooi en Vechtstreek dan in de Woondeal staat (30%).

Het rapport *Bereikbaarheidsmaatregelen NOVEX MRA* noemt voor Gooi en Vechtstreek een aantal van 4.800 woningen tot 2030 en ziet geen verdere toename tot 2040 of 2050; dit is niet in overeenstemming met het beeld van de regio.

4.2.3 Flevoland uitgelicht

Het meest recente document voor het bepalen van de impact ten gevolge van ruimtelijke ontwikkelingen in Flevoland is het *Bereikbaarheidsonderzoek 100.000+ woningen Flevoland (2024)*. Dit document behandelt de woningbouwambities, arbeidsplaatsen, knelpunten, de ontwikkeling van de modal split en maatregelen voor openbaar vervoer, fietsen en multimodale oplossingen. In deze studie wordt uitgegaan van de realisatie van lopende grote infrastructuurontwikkelingen, zowel binnen als buiten Flevoland, zoals OV-SAAL of Zuidasdok. In dit onderzoek is met het aantal van 100.000 woningen de stevigste ambitie opgepakt uit het eerder uitgevoerde *MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area*, namelijk het scenario met 80.000 extra woningen (tussen nu en 2050) in alleen al Almere.

4.2.4 Mobiliteitssysteem MRA/ Flevoland

Ten opzichte van de huidige situatie zijn er tot 2030 en 2040 de volgende aanpassingen van het mobiliteitssysteem voorzien:

- PHS (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer ('spoorboekloos reizen': elke 10 minuten een IC);
- OV SAAL;
- ERTMS, het treinbeveiligingssysteem;
- Routeverlegging van IC-trein vanuit Flevoland naar A'dam-Zuid in plaats van A'dam Centraal;
- A6 tussen Almere en Lelystad: verbreding naar 2x3 rijstroken.

OV SAAL en de routeverlegging zijn in uitvoering en voor de verbreding van de A6 Almere-Lelystad is een budget vastgesteld. In de verschillende studies, zichtjaren gaat men vaak tevens uit van:

- IJmeerverbinding
- Stichtse Lijn: trein Almere-Utrecht via Stichtse Brug
- Lelylijn
- Verbreding A27 Zeewolde-Eemnes (incl. Stichtse Brug)

Deze projecten zijn nog niet zeker van realisatie. Zie hoofdstuk 8 voor nadere toelichting.

4.2.5 Knelpunten met betrekking tot Flevoland

"Uit de netwerkanalyses woningbouw blijkt dat het concentreren van inwoners in de grootschalige woningbouwlocaties over het algemeen gunstiger is voor het ov-gebruik, fiets en lopen, waardoor het hoofdwegennet minder belast wordt. Almere-Oost vormt een uitzondering op hetgeen hierboven beschreven; daar leiden de grote aantallen woningen tot veel extra autoverkeer op de A27 bij Almere. Terwijl op deze plek de MIRT-verkenning A27 Zeewolde-Eemnes gepauzeerd wordt." (Bron: *Update Integrale Mobiliteitsanalyse*, december 2023)

Op basis van het *Bereikbaarheidsonderzoek 100.000+ woningen Flevoland (2024)* zijn met inzet van het verkeersmodel VENOM 2020 knelpunten voor het gebied inzichtelijk gemaakt.

Knelpunten

- Meerdere fileknelpunten op hoofdwegennet binnen en buiten Flevoland.
 - Het grootste is op de A1 bij Muiden, waarvan de file terugslaat tot op de A6 bij Almere.
 - Verder de A6 tussen Almere en Lelystad, ondanks de geplande verbreding.
 - Ook de Ketelbrug in de A6. Met nog extra: congestie rond brugopeningen.
 - De A27 Stichtse brug vormt, ook verbreed tot 2x3, een potentieel knelpunt.
 - Buiten Flevoland is een groot deel van de A28 een knelpunt.
 - Verbreding van de N50 neemt het knelpunt aldaar weg.

- Het onderliggend wegennet wordt steeds drukker, mede door de verwachte congestie op het hoofdwegennet:
 - bij de N301, N302 wachtrijen om de A28 op te komen,
 - bij de N307 om bij Kampen de N50 op te komen.
- De filedruk in Flevoland is in 2040, ook al worden de forse maatregelen genomen, gelijk aan die in 2014 en zal nog toenemen naar 2050.

Scheve woon-werkbalans en de mobiliteitsknelpunten

De onbalans tussen wonen en werken in Flevoland is een belangrijke verklaring voor de bijzonder grote druk op de verbindingen met het oude land. Ook met de veronderstelde forse investeringen in o.a. de oeververbindingen zullen er knelpunten zijn. Bij uitblijven van deze investeringen ontstaat een verdere spanning op het gebied van mobiliteit, die dan als rem kan gaan werken voor de ontwikkeling van woningbouw, maar tegelijkertijd de noodzaak voor meer werkgelegenheid in Flevoland benadrukt.

Het alleen vergroten van de capaciteit van de mobiliteitsnetwerken zou in zekere zin de onbalans tussen wonen en werken faciliteren. Het inzetten op het ontwikkelen van kwalitatief goede werkgelegenheid in Flevoland is onontbeerlijk voor het ontstaan van (hoog)waardige samenlevingen.

“Tevens is er een onbalans in autoverkeersstromen tussen wonen en werken in het ABA-gebied. Dit volgt uit de grote ongelijkheid van verkeersstromen in de spitsen per rijrichting. Dit is dusdanig groot dat het wegennet te weinig capaciteit heeft om de autoverkeersstromen in de drukke richting te faciliteren”. (bron: *Verdiepend onderzoek ABA (2022)*)

De bereikbaarheid naar 2050



Afbeelding uit Bereikbaarheidsonderzoek 100.000+ woningen Flevoland (2024)

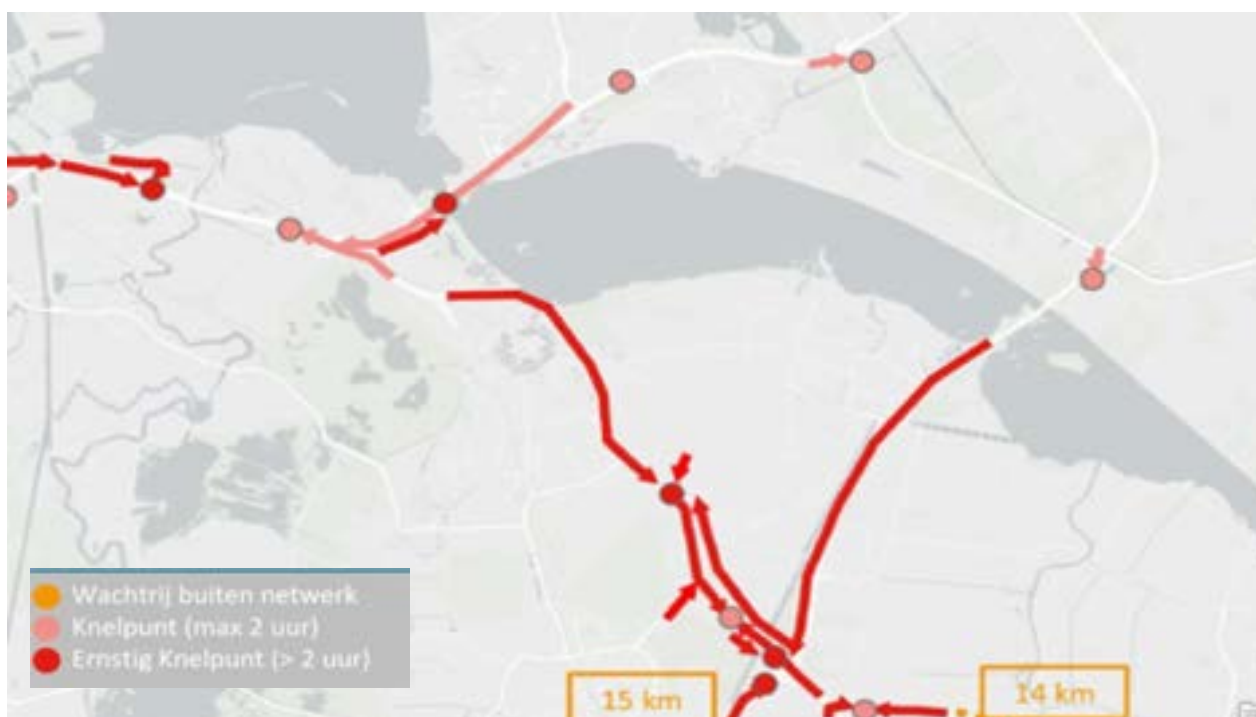
4.2.6 Knelpunten in Gooi en Vechtstreek vanuit MRA/Flevoland

De sterke pendel vanuit met name Flevoland naar (vooral) de regio Amsterdam zorgt in de ochtendspits voor een *bottleneck* op de A1 van knooppunt Muiderberg richting Amsterdam. Aan die bottleneck op de A1 draagt ook de woon-werkpendel vanuit het Gooi bij. Terugslag van de file die voor deze bottleneck ontstaat, vindt plaats naar de A6, maar ook naar de A1-tak vanuit het Gooi.

In het *MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area (2020-2021)* lag Gooi en Vechtstreek buiten de scope. Het daarna uitgevoerde *Verdiepend onderzoek ABA (2022)* heeft met een bredere scope gekeken. In het daar gebruikte dynamische verkeersmodel zijn de autosnelwegen tussen Hollandse Brug en Stichtse Brug (dus Gooi en Vechtstreek) opgenomen. Echter nog geen onderliggende wegen (!).

Zowel de A1 als de A27 komen naar voren als knelpunten met grote vertragingen. De A27 Zeewolde-Knooppunt Eemnes speelt ook in de Amersfoortse studie (zie later) een grote rol als knelpunt.

“Het lange traject over de A1 (A10 Noord tot knooppunt Eemnes en v.v.) bevat ernstige knelpunten met een extra reistijd van ca. 50 minuten respectievelijk ca. 35 minuten. In [de berekeningen voor] 2040 [...] loopt het verkeersmodel vast. Op alle trajecten zullen de reistijden met meer dan 2 uur extra toenemen. [...] In dit onderzoek komt de toerit vanaf Huizen richting Utrecht als groot knelpunt op de A27 naar voren. Ook zijn er knelpunten op de aansluiting Zeewolde.” (bron: *Verdiepend onderzoek ABA* (2022))



Afbeelding: resultaten uit *Verdiepend onderzoek Amsterdam Bay Area* (2022).

Op eventuele *uitstralingseffecten* naar het overige wegennet en de kernen in Gooi en Vechtstreek gaan de studies niet in. Te verwachten is dat de toename van verkeer via de Stichtse Brug, dat bij knooppunt Eemnes wellicht tegen de volgende bottleneck aanloopt, de interne bereikbaarheid binnen de regio Gooi en Vechtstreek verder onder druk zet, evenals de externe relaties die via knooppunt Eemnes lopen, van oost naar west (richting Amsterdam en richting Amersfoort) en van noord naar zuid (richting Utrecht).

4.3 NOVEX-gebied Utrecht – Amersfoort

Voor Utrecht is er het programma U Ned. De verschillende documenten richten zich vooral op het jaar 2040. Als stevige basis van de Utrechtse analyses geldt het in 2020 uitgevoerde MIRT-onderzoek, resulterend in het document *Utrecht Nabij* (november 2020), met als ondertitel *Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid Metropoolregio Utrecht 2040, met een doorkijk naar 2050*. De verkeersberekeningen voor die ontwikkelstrategie zijn gedaan met het rekeninstrument Move Meter, een analyseschil op basis van VRU 3.4 (Verkeersmodel Regio Utrecht), met als toekomstjaar 2030.

Utrecht Nabij vormt samen met het *Ontwikkelbeeld Amersfoort Centraal!* de basis voor de verdere beschouwingen.

Meest recent in deze lijn is de voor NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort in 2024 opgestelde *Adaptieve Ontwikkelstrategie*. Vrijwel tegelijk is de studie voor de *Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040* uitgevoerd.

Grote gebiedsontwikkelingen zijn de zogenoemde Metropoolpoorten:

- Groot Merwede in de stad Utrecht,
- Rijnenburg aan de zuidwestkant van de stad Utrecht
- Spoor/A1-zone in Amersfoort
- Utrecht-Oost / Utrecht Science Park

4.3.1 Woningen en arbeidsplaatsen Utrecht – Amersfoort

CBS-cijfers voor 2021 geven aantallen woningen van 450 duizend in de 16 gemeenten van de U10 (waarvan 180 duizend in de gemeente Utrecht) en 170 duizend in de regio Amersfoort (inclusief 40 duizend van de Gelderse gemeenten Nijkerk en Barneveld).

In het document *Utrecht Nabij*, opgesteld in 2020, staan als ambitie voor de komende decennia getallen als 80 duizend extra arbeidsplaatsen en 104 tot 125 duizend extra woningen. Uit *Utrecht Nabij*: “Voor de periode tot 2030 is voor 67.000 woningen en 65.000 arbeidsplaatsen bepaald waar deze de komende jaren in de Metropoolregio Utrecht worden gerealiseerd.” Hier staat geen bronvermelding bij, maar het getal ligt dicht bij wat in de Woondeal voor de U10 van maart 2023 staat: 61.169 woningen tussen 2022 en 2030.

Aanvankelijk lag de ambitie voor de MRU om 80 duizend arbeidsplaatsen en 125 duizend woningen toe te voegen. Met de uitbreiding (met Regio Amersfoort) tot het NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort zijn daar 30 respectievelijk 40 duizend aan toegevoegd. Van die 40 duizend woningen in de Regio Amersfoort komen er volgens de Woondeal 26.964 vóór 2030.

Met de regio Amersfoort erbij komt de ambitie voor het NOVEX-gebied Utrecht – Amersfoort uit op 165 duizend woningen en 110 duizend arbeidsplaatsen, waarvan volgens de Woondeals 88.133 vóór 2030 gerealiseerd moeten zijn.

In de regio Amersfoort komt het grootste deel van de nieuwe woningen in een aantal focusgebieden die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer in Amersfoort, Barneveld en Nijkerk.

Wat betreft arbeidsplaatsen noemt het *Ontwikkelbeeld Amersfoort Centraal!* dat er behoefte is aan plek voor 32.000 banen, deels in de Food Valley.

4.3.2 Mobiliteitssysteem Utrecht – Amersfoort

Voor het OV-systeem wordt in/ rond de stad Utrecht gewerkt met het concept *Wiel met Spaken*, om o.a. station Utrecht Centraal te ontlasten. In Amersfoort is er de ontwikkeling van de OV-knoop rond station Amersfoort Centraal.

Tussen Utrecht en Amersfoort is er de multimodale corridor voor fiets, OV (trein en bus, er wordt gewerkt aan HOV) en auto (A28 en N237).

De verbinding van Gooi en Vechtstreek met Utrecht stad en Utrecht Science Park verloopt via de A27 vanaf Knooppunt Rijsweerd, met de N417 als parallelle (sluip?)route, waarlangs ook een fietsverbinding, en de trein: een sprinterdienst. Er is geen overstapvrije busverbinding tussen Utrecht en Hilversum (in/rond Maartensdijk overstappen tussen lijnen 55 en 58) en Hilversum. Wel is er een spitsbus tussen Utrecht-Uithof (USP) en Huizen via de A27; deze gaat niet via Hilversum.

Uitgangspunten voor de aanpak in dit NOVEX-gebied zijn de realisatie van de Ring Utrecht, zowel de NRU als het project A27/A12 Ring Utrecht, en de aanpassing van Knooppunt Hoevelaken A1/A28. Voor het wel of niet doorgaan van ‘Hoevelaken’ is in de meest recente documenten een ‘knop’ opgenomen in het adaptieve ontwikkelpad. De studie hanteert de term ‘pauzestand’ voor de verschillende snelwegprojecten.

“De investeringen in het hoofdwegennet zijn al sinds 2008 urgent en met de steeds verdere verstedelijking in de MRU zijn investeringen in het hoofdwegennet essentieel om de verdere toenemende verkeersdruk en de onder druk staande bereikbaarheid het hoofd te bieden. Zonder investeringen op het hoofdwegennet zal de vertraging en de onbetrouwbaarheid voor doorgaand, nationaal en internationaal verkeer toenemen.” (Bron: *Adaptieve Ontwikkelstrategie Utrecht – Amersfoort*, 2024)

4.3.3 Knelpunten Utrecht – Amersfoort

In Utrecht is de druk op de netwerken groot. Voor trein wordt station Utrecht Centraal het grote knelpunt.

Op de autosnelwegen zijn er de nu al bekende dagelijkse congestieproblemen rond Utrecht (A27, A28, A12) en Amersfoort (rond Knooppunt Hoevelaken). Deze knelpunten leiden ook dagelijks tot een steeds grotere druk op het onderliggende wegennet.

In ieder geval blijft in de toekomst ook met realisatie van de projecten Ring Utrecht en Knooppunt Hoevelaken er een, zij het kleiner, bereikbaarheidsprobleem over. De projecten lossen namelijk niet alle files op.

4.3.4 Regio Amersfoort uitgelicht

Dichtbij en van de grootste invloed op Gooi en Vechtstreek is de mobiliteitssituatie in de regio Amersfoort. In de *Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040* zijn potentiële mobiliteits- en bereikbaarheidsopgaven en maatregelen op de lange termijn (2040) in beeld gebracht. Dit is gedaan op basis van toekomstscenario's en doorrekening met de modellen StraVeM en NRM.

Mobiliteitsopgaven gezien vanuit Amersfoort

De knelpunten die ontstaan rondom de MIRT-projecten, zoals het A1/A28 knooppunt Hoevelaken, zijn duidelijk zichtbaar bij de A1/A30 bij Barneveld en op de A27 tussen Zeewolde en Eemnes: meer verkeer door extra woningen in Almere/Zeevolde, sluipverkeer als gevolg van uitblijven van verbreding van de A27 ('pauzestand') ter hoogte van Eemnes. Daarnaast komen de spoorverbindingen aan de oostkant van Amsterdam en de verbinding tussen Amersfoort Centraal en Utrecht Centraal naar voren als belangrijke aandachtspunten. Tot slot zijn er algemene knelpunten in de regio: de bereikbaarheid van groen, recreatiedruk en parkeeroverlast.

Daarnaast zijn er in de 'Basiskaart Opgaven en Ambities' van de *Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040* diverse lokale knelpunten aangegeven. Deze zijn in onderstaand kader opgesomd.

Uit 'Basiskaart Opgaven en Ambities' van de *Mobiliteitsagenda regio Amersfoort 2040*

Capaciteitsopgaven openbaar vervoer:

- Capaciteit stadsring OV en hulpdiensten Amersfoort;
- Capaciteit station Schothorst;
- Capaciteit spoor Harderwijk – Amersfoort.

Knelpunten doorstroming en ontsluiting:

- Knelpunt A30, inclusief verbindingen naar bedrijventerreinen;
- Doorstroming en aansluiting (Vathorst, Rengerswetering, Bovenduist) op N199;
- Verkeersafwikkeling Amersfoortsestraat/A1-aansluiting 14;
- Toename van verkeer op N226 en N224 door tunnel Maarsbergen.

Knelpunten ten gevolge van pauzestand aanpassing knooppunt Hoevelaken:

- Sluipverkeer op Lunterseweg, Scherpenzeelseweg, Achterveldseweg en andere kernen in de gemeente Barneveld;
- Versterkt sluipverkeer op N414 en N806;
- Doorstroming van de kern Nijkerk en sluipverkeer op N301;
- Ontsluiting woningbouw Tabaksteeg;
- Ontsluiting en verkeersafwikkeling op N224 en N226; verwachte toename van verkeer op de route A12-A28.

Verkeersveiligheidsknelpunten:

- Capaciteit en verkeersveiligheid op Birkstraat (N221) in Soest voor zowel fiets, OV als auto;
- Verkeersveiligheid op hoofd- en doorfietsroutes Eemnes richting Baarn.

4.3.5 Knelpunten Gooi en Vechtstreek vanuit Regio Amersfoort

De regio Amersfoort is de poort vanuit het noorden en oosten van het land om Gooi en Vechtstreek te bereiken. Tegelijkertijd zorgt het verkeer vanuit die richting, maar dan met de (verdere) bestemming Amsterdam, voor een leefbaarheidsknelpunt in de regio. Het vele verkeer over de A1 heeft impact op de luchtkwaliteit en zorgt voor geluidshinder, maar is ook nadelig voor de interne bereikbaarheid binnen de regio en de bereikbaarheid naar elders.

Een belangrijke zorg is hier dat de ombouw van knooppunt Hoevelaken niet doorgaat. Het beeld is dat dit steeds sterker een soort doseerpunt wordt vanuit het noorden en oosten van het land om de regio Gooi en Vechtstreek te bereiken. Tegelijk vormt het knooppunt een belemmering voor het verlaten van de regio Gooi en Vechtstreek in die richtingen.

Uit de lijst van knelpunten die in de *Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040* genoemd worden, is het knelpunt op de A27 Zeewolde-Knooppunt Eemnes het meest relevant voor de regio Gooi en Vechtstreek. Voor het sluipverkeer als gevolg van het uitblijven van de verbreding geeft de studie echter geen nadere informatie over de route(s) van dat sluipverkeer.

4.4 Cumulatieve impact op Gooi en Vechtstreek

In het voorgaande is de impact vanuit de verschillende (wind)richtingen bekeken. De ontwikkelingen samen leiden tot het volgende overall beeld.

Gooi en Vechtstreek is een regio op een kruispunt van twee corridors tussen andere regio's.

- De stedelijke regio's zijn:
 - Amsterdamse agglomeratie
 - Utrecht
 - Amersfoort.
- De multimodale corridors zijn:
 - Amsterdam – Amersfoort
 - Utrecht – Almere

Via die corridors zijn de (groot)stedelijke regio's goed bereikbaar voor Gooi en Vechtstreek, wat bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van deze regio. Aan de andere kant zorgt het functioneren van de corridors in het regionale en landelijke netwerk voor extra verkeersdruk op deze wegen die ook voor de binnen-regionale ontsluiting een functie hebben.

De steeds zwaardere belasting van vooral de snelwegen van deze corridors levert problemen op die zich op het hoofdwegennet concentreren in deze regio en uitstralen naar het onderliggende wegennet (stagnatie en sluipverkeer). De mobiliteits- en bereikbaarheidsnadelen lijken zich hier op te stapelen.

De beschreven (weg)knelpunten in de omgeving zorgen ervoor dat i) het verkeer de regio niet goed uit kan en ii) minder goed de regio in kan. Beide zijn nadelige effecten voor de regionale bereikbaarheid. De eerste categorie (i) leidt tot file in de regio en daardoor sluipverkeer. De tweede (ii) daarentegen werkt als een begrenzing van de filehinder (en nevenverschijnselen) in de regio.

Verdere analyse

De vraagstelling voor deze studie is hoe de cumulatie van de ontwikkelingen te bepalen is. Geven de gezamenlijke studies een beeld? Kunnen de effecten 'opgeteld' worden? Is er meer nodig?

Omdat de omvang van de mobiliteit voor een groot deel bepaald wordt door de ruimtelijke 'vulling' (inwoners, woningen, arbeidsplaatsen) is het de vraag hoe de ruimtelijke plannen die in de verschillende studies bekeken zijn, zich verhouden tot de 'autonome toekomstige ontwikkeling' van de gebruikte verkeersprognosemodellen. Als een 'plus' erop of al verwerkt in de toekomstverwachtingen? En: of er een (model)prognose is waarin de gezamenlijke ruimtelijke ontwikkelingen al verdisconteerd zijn.

Het laatste blijkt het geval, waarmee de cumulatie overzichtelijk voorhanden is. De analyse in het volgende hoofdstuk wijst namelijk uit dat met de keuze voor het NRM als backbone de cumulatie kwantitatief voorhanden is. Dit laat onverlet dat de cumulatie een ernstig beeld geeft in termen van bereikbaarheid en brede welvaart.

Het is dus niet nodig geweest om de cumulatie te ‘construeren’ door de gevolgen van de afzonderlijke ontwikkelingen / programma’s ‘bij elkaar op te tellen’, een ‘optelling’ die met de nodige zorg gedaan zou moeten worden.

Het volgende hoofdstuk geeft de bevestiging, waarna mede met inzet van de NRM-gegevens een verdere analyse gedaan is.

5 Ruimtelijke ontwikkelingen/ambities – relatie met NRM

5.1 Vergelijking SEG’s: aantallen woningen en arbeidsplaatsen

Om de per ‘windrichting’ geclusterde cijfers te kunnen vergelijken, verzamelden we de informatie op het niveau van totalen per gemeente. In de tabellen staan de gemeentes (geordend naar gebieden) als rijen. In de opeenvolgende kolommen staan:

- CBS-cijfers huidige situatie
- Cijfers uit de Woondeals t/m 2030
- Een aanname voor de verdere invulling tot 2040 om aan de ambities te komen
- De cijfers zoals ze voor 2040 in het NRM 2024 zitten, de vigerende versie van het NRM.
- Het verschil tussen enerzijds het eindbeeld inclusief ambities en anderzijds de vulling in het NRM.
- Tot slot een procentuele voorstelling van dit verschil.

Groen gearceerd zijn de brondata uit bestanden CBS, LISA, Woondeals en NRM.

Technische details en aannames bij de cijfermatige analyse

Waar de informatie in de brondocumenten summier is, is met aannamen gewerkt om de (sub)totalen te verdelen over onderliggende subtotalen en cijfers per gemeente. Cijfers per gemeente zijn daarbij bepaald naar rato van het voorgaande cumulatieve totaal van die gemeente binnen de (deel)regio (het cijfer in de kolom direct links). Dus een slag om de arm wat betreft de zeggingskracht van deze gemeentelijke uitsplitsing. Het gaat o.a. mank omdat men bij de woningbouw richt op verdichting rond OV-knopen; niet elke gemeente leent zich daarvoor.

5.1.1 Vergelijking aantallen woningen

Op de navolgende pagina staat de meest uitgesplitste tabel. Daarna volgen de geclusterde cijfers en een beschouwing.

Bij het verdelen van de woningbouw over de gemeenten en gebieden is eerst uitgegaan van de 100.000-ambitie voor woningbouw in Flevoland.

Huishoudens/Woningen											
			2021 CBS	2024 CBS	Woondeal (t/m 2030)	totaal incl. woondeal	Ambitie 2030 t/m 2040	totaal incl ambitie	NRM2040 Hoog	verschil	
NOVEX Utrecht-Amersfoort		Totaal	615.440	643.315	88.133	703.573	76.867	780.440	774.456	-5.984	-1%
	U10	Totaal	442.677	463.208	61.169	503.846	63.831	567.677	562.822	-4.855	-1%
		De Ronde Venen	19.287	19.963	2.950	22.237	3.078	25.315	22.344	-2.971	-13%
		Stichtse Vecht	28.438	29.192	3.323	31.761	3.468	35.229	31.560	-3.669	-12%
		Lopik	5.671	5.896	291	5.962	304	6.266	5.974	-292	-5%
		Woerden	22.224	23.029	2.615	24.839	2.729	27.568	24.633	-2.935	-12%
		Montfoort	5.680	5.771	475	6.155	496	6.651	6.271	-380	-6%
		Utrecht	181.775	193.267	33.571	215.346	35.032	250.378	270.229	19.851	7%
		Oudewater	4.278	4.427	450	4.728	470	5.198	4.933	-265	-5%
		De Bilt	19.343	19.561	536	19.879	559	20.438	20.292	-146	-1%
		Zeist	29.407	30.615	2.419	31.826	2.524	34.350	31.790	-2.560	-8%
		Houten	20.477	21.185	852	21.329	889	22.218	22.229	11	0%
		Vijfheerenlanden	23.796	25.417	2.797	26.593	2.919	29.512	26.317	-3.195	-12%
		IJsselstein	14.383	14.446	1.568	15.951	1.636	17.587	15.677	-1.910	-12%
		Bunnik	6.511	6.946	2.179	8.690	2.274	10.964	8.742	-2.222	-25%
		Nieuwegein	29.550	30.824	5.100	34.650	5.322	39.972	35.338	-4.634	-13%
		Wijk bij Duurstede	10.235	10.418	900	11.135	939	12.074	10.965	-1.109	-10%
		Utrechtse Heuvelrug	21.622	22.251	1.143	22.765	1.193	23.958	25.528	1.570	6%
	Regio Amersfoort	Totaal	172.763	180.107	26.964	199.727	13.036	212.763	211.634	-1.129	-1%
		Barneveld	22.681	23.693	5.380	28.061	2.601	30.662	30.787	125	0%
		Amersfoort	69.643	72.682	11.584	81.227	5.600	86.827	88.032	1.205	1%
		Leusden	13.186	13.887	1.455	14.641	703	15.344	14.866	-478	-3%
		Woudenberg	5.232	5.674	1.060	6.292	512	6.804	6.787	-17	0%
		Soest	20.752	21.251	1.250	22.002	604	22.606	22.458	-148	-1%
		Bunschoten	8.471	8.833	1.103	9.574	533	10.107	9.429	-678	-7%
		Nijkerk	17.611	18.594	3.857	21.468	1.865	23.333	22.426	-907	-4%
		Eemnes	4.022	4.212	401	4.423	194	4.617	4.896	279	6%
		Baarn	11.165	11.281	874	12.039	423	12.462	11.953	-509	-4%
NOVEX MRA		Totaal	1.249.161	1.328.785	179.543	1.428.704	70.457	1.499.161	1.613.045	113.884	7%
	Flevoland	Totaal	178.960	191.491	39.743	218.703	60.257	278.960	248.982	-29.978	-12%
		Almere	90.426	96.667	21.200	111.626	32.143	143.769	136.008	-7.761	-6%
		Lelystad	34.910	37.057	10.200	45.110	15.465	60.575	44.254	-16.321	-37%
		Dronten	17.842	19.394	3.309	21.151	5.017	26.168	22.583	-3.585	-16%
		Noordoostpolder	19.600	21.183	2.263	21.863	3.431	25.294	22.166	-3.128	-14%
		Urk	6.462	6.829	1.139	7.601	1.727	9.328	8.987	-341	-4%
		Zeewolde	9.720	10.361	1.632	11.352	2.474	13.826	14.984	1.158	8%
	100 <- x 1.000 in Flevoland										
	Oude land	Totaal	1.070.201	1.137.294	139.800	1.210.001	10.200	1.220.201	1.364.063	143.862	11%
		Gooi en Vechtstreek	108.648	112.592	6.900	115.548	503	116.051	124.800	8.749	7%
		Amstelland-Meerlanden	158.345	166.408	30.550	188.895	2.229	191.124	206.896	15.772	8%
		Amsterdam	474.875	515.181	67.500	542.375	4.925	547.300	633.425	86.125	14%
		Zaanstreek-Waterland	146.080	156.174	16.500	162.580	1.204	163.784	184.780	20.996	11%
		Zuid-Kennemerland/IJmond	182.253	186.939	18.350	200.603	1.339	201.942	214.162	12.220	6%
		Gooise Meren	26.218	27.248	2500	28.718	125	28.843	29.301	458	2%
		Laren	5.076	5.187	55	5.131	22	5.153	5.522	369	7%
		Huizen	18.525	18.807	300	18.825	82	18.907	19.964	1.057	5%
		Blaricum	5.069	5.369	345	5.414	24	5.438	6.094	656	11%
		Hilversum	43.005	45.106	3200	46.205	201	46.406	51.272	4.866	9%
		Wijdmeren	10.755	10.875	500	11.255	49	11.304	12.647	1.343	11%
		Eemnes	4.022	4.212		4.022			4.896		
		Heemstede	12.152	12.250	100	12.252	53	12.305	12.925	620	5%
		Zandvoort	8.590	8.845	600	9.190	40	9.230	9.966	736	7%
		Bloemendaal	9.818	10.067	500	10.318	45	10.363	11.067	704	6%
		Haarlem	78.206	80.862	10.400	88.606	386	88.992	97.848	8.856	9%
		Heemskerk	17.361	17.622	950	18.311	80	18.391	19.000	609	3%
		Velsen	31.211	31.797	3.000	34.211	149	34.360	35.111	751	2%
		Beverwijk	19.203	19.798	2.800	22.003	96	22.099	21.638	-461	-2%
		Uitgeest	5.712	5.698	0	5.712	25	5.737	6.607	870	13%
		Amstelveen	43.004	45.423	6.000	49.004	214	49.218	54.174	4.956	9%
		Ouder-Amstel	6.374	6.610	4.500	10.874	47	10.921	11.764	843	7%
		Uithoorn	13.126	13.809	1.250	14.376	63	14.439	15.242	803	5%
		Aalsmeer	13.295	14.405	2.000	15.295	67	15.362	16.048	686	4%
		Diemen	15.895	16.760	3.400	19.295	84	19.379	20.560	1.181	6%
		Haarlemmermeer	66.651	69.401	13.400	80.051	349	80.400	89.108	8.708	10%
		Wormerland	7.132	7.363	500	7.632	33	7.665	8.972	1.307	15%
		Zaanstad	70.545	73.077	9.800	80.345	350	80.695	93.216	12.521	13%
		Purmerend	36.921	43.237	4.800	41.721	182	41.903	47.011	5.108	11%
		Edam-Volendam	15.000	15.520	600	15.600	68	15.668	16.589	921	6%
		Waterland	7.538	7.842	500	8.038	35	8.073	8.574	501	6%
		Wormerland	7.132	7.363	500	7.632	33	7.665	8.972	1.307	15%
		Landsmeer	4.885	4.986	150	5.035	22	5.057	5.741	684	12%
		Oostzaan	4.059	4.149	150	4.209	18	4.227	4.677	450	10%

De samenvattingstabel met 100k woningen in Flevoland is als volgt:

Woningen/huishoudens		2021 CBS	2024 CBS	Woondeal (t/m 2030)	totaal incl. wor	Ambitie 2030 t/m 2040	totaal incl ambitie	NRM2040 Hoog	verschil	%
NOVEX Utrecht-Amersfoort	Totaal	615.400	643.300	88.100	703.600	76.900	780.400	774.500	-6.000	-1%
	U10	442.700	463.200	61.200	503.800	63.800	567.700	562.800	-4.900	-1%
	Regio Amersfoort	172.800	180.100	27.000	199.700	13.000	212.800	211.600	-1.100	-1%
NOVEX MRA	Totaal	1.249.200	1.328.800	179.500	1.428.700	70.500	1.499.200	1.613.000	113.900	7%
	Flevoland	179.000	191.500	39.700	218.700	60.300	279.000	249.000	-30.000	-12%
	Oude land	1.070.200	1.137.300	139.800	1.210.000	10.200	1.220.200	1.364.100	143.900	11%
	waarvan Gooi en Vechtstreek	108.600	112.600	6.900	115.500	500	116.100	124.800	8.700	7%
	100 <- x 1.000 in Flevoland									
	Uit documenten:									
	'tussen nu en 2040'									
				NOVEX Utrecht-Amersfoort		165.000				
				U10		125.000				
				Regio A'foort		40.000				
				NOVEX MRA		250.000				
				Flevoland		100.000				
				Oude land		150.000				
				waarvan G&V		7.400				

Voorafgaand aan deze inventarisatie hielden we er rekening mee dat de forse woningbouwambities mogelijk bij lange na niet in de NRM-prognose zouden zijn verwerkt, en dat we dus voor het cumulatieve effect significant zouden moeten 'opplussen'. Dat laatste blijkt niet het geval.

De totale aantallen woningen in het NRM geven namelijk voor het NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort een *onderschatting* van slechts 6.000 woningen (op de ambitie van 165.000 extra woningen tussen nu en 2040), ofwel 1% op het totale aantal woningen in het gebied.

Voor het totale NOVEX-gebied MRA bevat het NRM zelfs een *overschatting* van zo'n 114.000 woningen, ongeveer 7% op het totaal. Dit is overigens een gemiddelde van tussen een nog sterkere overschatting op het Oude Land (11%) en een *onderschatting* (12%) in Flevoland.

Daarnaast zijn er tussen de gemeenten en deelregio's verschillen van lagere orde.

Voor specifiek de Regio Gooi en Vechtstreek geeft het NRM, in deze cijfermatige benadering, een overschatting van 8.700 woningen (na het realiseren van de ambitie van 6.900 tot 2030 (Woondeal) plus nog (in deze rekenslag ingeschat) 500 tot 2040). Per saldo bevat het NRM voor deze regio een toename van zo'n 14.000 woningen tussen 2022 en 2040, wat meer is dan de circa 10.000 woningen waar de regio zelf van uitgaat (zie paragraaf 4.2.2). In het hier bekeken geval dat er 100.000 woningen in Flevoland bij komen blijft er, na realisatie van de Woondeals, voor het Oude Land nog maar een beperkte 'ambitie' over voor de periode 2030-2040, nl. ongeveer 10.200 woningen.

Gevoeligheidsanalyse met minder dan 100.000 extra woningen in Flevoland

Vanwege de laatste opmerking in de vorige alinea, de constatering dat het NRM voor een deel van het MRA-gebied een overschatting laat zien voor de woningaantallen en voor een ander deel procentueel een even grote onderschatting en dat 100.000 extra woningen in Flevoland als zeer ambitieus gezien wordt, is verkend wat het beeld zou zijn indien we in Flevoland niet op 100.000 maar op b.v. 70.000 of 50.000 extra woningen (zouden willen) uitkomen¹⁰. De resultaten op samengevat niveau staan in onderstaande tabellen. Bij een lagere ambitie voor Flevoland (en dus een hogere voor het Oude Land) is de woningbouw meer in evenwicht en is het verschil met de NRM-vulling eenduidiger.

Bij een lagere ambitie in Flevoland zal er uiteraard meer op het Oude Land gebouwd moeten worden, ook in Gooi en Vechtstreek. Dat zou ervoor zorgen dat voor Gooi en Vechtstreek de overschatting in het NRM lager uitpakt (maar wel een overschatting het blijft).

Met 70.000 in plaats van 100.000 woningen in Flevoland wordt het:

¹⁰ Het **blauwe cijfer** in de tabel is de 'knop' hiervoor.

Woningen/huishoudens		2021 CBS	2024 CBS	Woondeal (t/m 2030)	totaal incl. wor	Ambitie 2030 t/m 2040	totaal incl ambitie	NRM2040 Hoog	verschil	%
NOVEX Utrecht-Amersfoort	Totaal	615.400	643.300	88.100	703.600	76.900	780.400	774.500	-6.000	-1%
	U10	442.700	463.200	61.200	503.800	63.800	567.700	562.800	-4.900	-1%
	Regio Amersfoort	172.800	180.100	27.000	199.700	13.000	212.800	211.600	-1.100	-1%
NOVEX MRA	Totaal	1.249.200	1.328.800	179.500	1.428.700	70.500	1.499.200	1.613.000	113.900	7%
	Flevoland	179.000	191.500	39.700	218.700	30.300	249.000	249.000	0	0%
	Oude land	1.070.200	1.137.300	139.800	1.210.000	40.200	1.250.200	1.364.100	113.900	8%
	waarvan Gooi en Vechtstreek	108.600	112.600	6.900	115.500	2.000	117.500	124.800	7.300	6%
	70 <- x 1.000 in Flevoland									
	Uit documenten: 'tussen nu en 2040'									
	NOVEX Utrecht-Amersfoort				165.000					
	U10				125.000					
	Regio A'foort				40.000					
	NOVEX MRA				250.000					
	Flevoland				70.000					
	Oude land				180.000					
	waarvan G&V				8.900					

En met 50.000 in plaats van 100.000 woningen in Flevoland wordt het:

Woningen/huishoudens		2021 CBS	2024 CBS	Woondeal (t/m 2030)	totaal incl. wor	Ambitie 2030 t/m 2040	totaal incl ambitie	NRM2040 Hoog	verschil	%
NOVEX Utrecht-Amersfoort	Totaal	615.400	643.300	88.100	703.600	76.900	780.400	774.500	-6.000	-1%
	U10	442.700	463.200	61.200	503.800	63.800	567.700	562.800	-4.900	-1%
	Regio Amersfoort	172.800	180.100	27.000	199.700	13.000	212.800	211.600	-1.100	-1%
NOVEX MRA	Totaal	1.249.200	1.328.800	179.500	1.428.700	70.500	1.499.200	1.613.000	113.900	7%
	Flevoland	179.000	191.500	39.700	218.700	10.300	229.000	249.000	20.000	8%
	Oude land	1.070.200	1.137.300	139.800	1.210.000	60.200	1.270.200	1.364.100	93.900	7%
	waarvan Gooi en Vechtstreek	108.600	112.600	6.900	115.500	3.000	118.500	124.800	6.300	5%
	50 <- x 1.000 in Flevoland									
	Uit documenten: 'tussen nu en 2040'									
	NOVEX Utrecht-Amersfoort				165.000					
	U10				125.000					
	Regio A'foort				40.000					
	NOVEX MRA				250.000					
	Flevoland				50.000					
	Oude land				200.000					
	waarvan G&V				9.900					

Disclaimer: cijfers niet in beton gegoten

Zoals eerder onder 'cijfers niet in beton gegoten' is gemeld, zijn de cijfers zoals ze in de Woondeals staan, niet meer helemaal in lijn met de cijfers in *Bereikbaarheidsmaatregelen NOVEX MRA*. Hieronder in tabelvorm de bron van de eerder in dit rapport gemaakte opmerkingen ('cijfers niet in beton gegoten').

Uit rapport Bereikbaarheidsmaatregelen NOVEX MRA, okt 2024 (grafieken, niet de tekst)							
	t/m 2050	t/m 2030	2031-2040	t/m 2040	2041-2050	verschil t.o.v. woondeal	
Amstelland-Meerla	72500	60000	0	60000	12500	29.450	
Amsterdam	154000	54000	65000	119000	35000	-13.500	
Zaanstreek-Waterl	32400	12400	5000	17400	15000	-4.100	
Zuid-Kennemerlan	12500	10500	2000	12500	0	-7.850	
Gooi en Vechtstree	4800	4800	0	4800	0	-2.100	
IJmond	8700	700	8000	8700	0		
Oostflank (=Flevo	84500	24500	10000	34500	50000		
						1.900	

Conclusie is dat er binnen het oude land vooral geschoven is. Per saldo is de afwijking **slechts** 1.900 woningen.

Harde of zachte plannen

NB: het onderscheid tussen harde en zachte plannen is niet zeer scherp te maken. In de studie 100k+ voor Flevo schaaft het onderzoeksbureau het (pragmatisch) onder één noemer van 'ambitie', wat dus per definitie geen hard plan is. Een insteek kan zijn om de woningbouw aantallen tot 2030 cf. Woondeals als hard te beschouwen en de rest tot 2040 als zacht, hoewel in de Woondeals ook nog wel slagen om de arm gehouden worden.

Conclusie woningaantallen NRM

Conclusie is dat de woningbouwcijfers in het NRM zodanig van omvang zijn dat er geen aanleiding is om een verdere 'plus' te zetten op de verkeerscijfers die uit het NRM komen.

5.1.2 Vergelijking aantallen arbeidsplaatsen

In onderstaande tabel vergelijkbaar met de eerdere optelling van woningen, het overzicht van aantallen arbeidsplaatsen.

Arbeidsplaatsen												
NOVEU Utrecht-Amersfoort			2021 LISA	2023 LISA	Ambitie t/m 2030	totaal incl. ambitie	Ambitie 2030 t/m 2040	totaal incl ambitie	NRM2040 Hoog	verschil		
U10		Totaal	816.380	872.650	46.000	816.380	64.000	880.380	889.649	9.269	1%	
		Totaal	594.940	638.880	30.000	594.940	48.000	642.940	647.622	4.682	1%	
		De Ronde Venen	18.410	19.140		18.410			19.717		0%	
		Stichtse Vecht	24.060	25.190		24.060			24.511		0%	
		Lopik	6.010	6.220		6.010			5.501		0%	
		Woerden	29.990	30.220		29.990			29.250		0%	
		Montfoort	6.240	6.820		6.240			5.493		0%	
		Utrecht	288.230	317.470		288.230			344.215		0%	
		Oudewater	4.610	5.130		4.610			4.276		0%	
		De Bilt	20.870	22.130		20.870			19.272		0%	
		Zeist	35.610	37.270		35.610			40.066		0%	
		Houten	26.690	28.070		26.690			24.035		0%	
		Vijfheerenlanden	28.680	30.780		28.680			29.351		0%	
		IJsselstein	14.240	14.820		14.240			14.800		0%	
		Bunnik	10.710	11.460		10.710			9.691		0%	
		Nieuwegein	48.570	50.800		48.570			48.514		0%	
	Wijk bij Duurstede	7.280	7.210		7.280			6.883		0%		
	Utrechtse Heuvelrug	24.740	26.150		24.740			22.047		0%		
	Regio Amersfoort	Totaal	221.440	233.770	16.000	221.440	16.000	237.440	242.027	4.587	2%	
		Barneveld	36.130	38.120		36.130			45.386		0%	
		Amersfoort	93.730	98.780		93.730			100.609		0%	
		Leusden	16.240	17.000		16.240			16.241		0%	
		Woudenberg	5.570	6.000		5.570			6.137		0%	
		Soest	18.590	19.650		18.590			18.024		0%	
		Bunschoten	12.170	12.490		12.170			12.329		0%	
		Nijkerk	23.580	25.280		23.580			27.480		0%	
		Eemnes	3.490	3.820		3.490			3.486		0%	
		Baarn	11.940	12.630		11.940			12.335		0%	
NOVEU MRA		Totaal	1.594.780	1.677.640	85.000	1.679.780	145.000	1.824.780	1.744.369	-80.411	-5%	
	Flevoland	Totaal	203.640	218.910	29.500	233.140	34.000	267.140	242.131	-25.009	-10%	
		Almere	92.820	102.000	11.000	103.820	15.000	118.820	130.522	11.702	9%	
		Lelystad	41.640	43.250	10.000	51.640	10.000	61.640	41.428	-20.212	-49%	
		Dronen	17.770	19.050	3.000	20.770	3.500	24.270	21.776	-2.494	-11%	
		Noordoostpolder	26.640	27.810	2.000	28.640	2.000	30.640	21.788	-8.852	-41%	
		Urk	11.840	13.360	3.000	14.840	3.000	17.840	12.097	-5.743	-47%	
		Zeewolde	12.930	13.440	500	13.430	500	13.930	14.520	590	4%	
	Oude land	Totaal	1.391.140	1.458.730	55.500	1.446.640	111.000	1.557.640	1.502.238	-55.402	-4%	
		Gooi en Vechtstreek	103.750	108.930	-2.000	101.750	-2.000	99.750	99.598	-152	0%	
		Amstelland-Meerlanden	274.170	291.680	25.500	299.670	28.000	327.670	327.890	220	0%	
		Amsterdam	719.250	744.790	35.000	754.250	34.000	788.250	788.175	-75	0%	
		Zaanstreek-Waterland	132.860	141.810	0	132.860	0	132.860	132.149	-711	-1%	
		Zuid-Kennemerland/IJmond	161.110	171.520	-3.000	158.110	-3.500	154.610	154.426	-184	0%	
		Gooise Meren	22.860	24.480	-449	22.411	-441	21.970	20.634	-1.336	-6%	
		Laren	4.870	4.890	-90	4.780	-94	4.686	4.584	-102	-2%	
		Huizen	13.290	13.770	-253	13.037	-256	12.781	12.035	-746	-6%	
		Blaricum	4.050	4.510	-83	3.967	-78	3.889	4.359	470	11%	
		Hilversum	49.830	52.030	-955	48.875	-961	47.914	49.321	1.407	3%	
		Wijdemeeren	8.850	9.250	-170	8.680	-171	8.510	8.665	155	2%	
		Eemnes	3.490	3.820		3.490		3.490	3.486	-4	0%	
							56.500					
						54.500	K- totaal extra om tot 230k te komen					
							verdelen over:?					
							35000	K- extra in A-M				
							22000	K- extra in A'dam				
		Data uit bestanden		Inschatting ov documenten		Inschatting om aantallen van Ruimtelijk Voorstel te komen (zie 100k+-studie)		Inschatting om ruwweg op NRM-waarden te komen		Extra benodigd		

Geclusterd is het beeld voor de aantallen arbeidsplaatsen:

Arbeidsplaatsen										
		2021 LISA	2023 LISA	Ambitie t/m 2030	al incl. ambitie	Ambitie 2030 t/m 2040	totaal incl ambitie	NRM2040 Hoog	verschil	%
NOVEX Utrecht-Amersfoort	Totaal	816.400	872.700	46.000	816.400	64.000	880.400	889.600	9.300	1%
U10		594.900	638.900	30.000	594.900	48.000	642.900	647.600	4.700	1%
Regio Amersfoort		221.400	233.800	16.000	221.400	16.000	237.400	242.000	4.600	2%
NOVEX MRA	Totaal	1.594.800	1.677.600	85.000	1.679.800	145.000	1.824.800	1.744.400	-80.400	-5%
Flevoland		203.600	218.900	29.500	233.100	34.000	267.100	242.100	-25.000	-10%
Oude land		1.391.100	1.458.700	55.500	1.446.600	111.000	1.557.600	1.502.200	-55.400	-4%
waarvan Gooi en Vechtstreek		103.800	108.900	-2.000	101.800	-2.000	99.800	99.600	-200	0%
	Uit documenten:									
	'tussen nu en 2040'									
				NOVEX Utrecht-Amersfoort		110.000				
				U10		78.000	inschatting ov documenten			
				Regio A'foort		32.000	inschatting ov documenten			
				NOVEX MRA		230.000				
				Flevoland		63.500	Toegewerkt naar Ruimtelijk Voorstel (zie 100k+)			
				Oude land		166.500	Toegewerkt naar NRM-2040, daarna +54.500 (-> totaal 230k)			
				waarvan G&V		-4.000	Toegewerkt naar NRM-2040			

Technische details en aannames bij de cijfermatige analyse

Het toekennen van de groei in aantal arbeidsplaatsen aan gebieden en gemeenten is, bij gebrek aan detailinformatie in de documenten, met een grove slag gedaan (handmatige keuze), met vooral oog voor de totalen.

Om de 230.000 te verdelen over Flevoland en oude land, is voor Flevoland aangesloten bij de sterke groeicijfers die in de studie 100.000+-woningen zijn gehanteerd (op basis van het Ruimtelijk Voorstel).

Voor het Oude Land zijn in de tabel handmatig toenames per gebied, verdeeld over de perioden tot 2030 en 2030-2040, gekozen die ongeveer op de NRM-prognoses voor die gebieden uitkomen.

Daarmee waren nog niet alle 230.000 'ondergebracht'. De nog resterende 57.000 zijn toegevoegd in het totaalcijfer voor het oude land; voor Flevoland wordt het NRM-cijfer nl. al overtroffen.

Voor de arbeidsplaatsen is niet gevarieerd met het tussen deelgebieden verschuiven van ambities.

Resultaat

Voor de arbeidsplaatsen laat het NRM voor de gebieden Utrecht en Amersfoort een lichte overschatting zien ten opzichte van de geformuleerde ambities, uitkomend op 1% van het totaal beoogde aantal arbeidsplaatsen in dat gebied in 2040.

Voor de MRA zijn de werkgelegenheidsambities echter fors groter dan wat in het NRM is opgenomen, zo'n 80.000, 5% van het totaal beoogde aantal arbeidsplaatsen in dat gebied in 2040.

5.2 Conclusie benutten NRM bij cumulatieve analyse mobiliteitssituatie

NRM geeft de cumulatieve situatie weer van de woningbouwambities, er ligt nog een aandachtspunt voor de werkgelegenheid. Dat kan twee kanten op gaan: ongelukkig 'plaatsen' leidt tot (nog) meer mobiliteit, maar slim geplaatst zou het een tempering kunnen opleveren. Op dat laatste wordt in ieder geval ingezet: zie het document *Evenwichtige groei in de MRA – Handelingsperspectief voor het versterken van de woon-werkbalans in de MRA*.

6 Analyse cumulatieve mobiliteitssituatie

In het voorgaande hoofdstuk is geconcludeerd dat het NRM2024 de cumulatieve situatie afdoende beschrijft in termen van invoergegevens (sociaal-economische gegevens (SEG's)) die bepalend zijn voor het genereren van verplaatsingen.

Wat betreft het mobiliteitsaanbod, de netwerken en hun capaciteit, geeft het NRM2024 eveneens houvast: alleen de uitbreidingsplannen met voldoende status ('harde plannen') zitten erin. Dat betekent dat de knelpunten die het NRM laat zien de baseline zijn voor de afweging of en welke verdere aanpassingen er nodig of gewenst zijn. Aanpassingen/uitbreidingen waarvoor nog besluitvorming nodig is (de 'zachte plannen'), zitten niet in het NRM. De effectiviteit van deze 'zachte' aanpassingen is in de diverse studies wel verkend.

Met het NRM is in deze studie vervolgens de mobiliteitssituatie in en om de regio Gooi en Vechtstreek nader geanalyseerd. Dat is gedaan met NRM-cijfers en onder andere NDW als bron.

De analyse laat zien dat het verkeer naar de toekomst sterk toeneemt in omvang, wat leidt tot knelpunten voor zowel mobiliteit en bereikbaarheid als voor andere Brede Welvaart-aspecten.

In dit hoofdstuk komen daartoe, als invulling van het 'inhoudelijk kader' (paragraaf 2.3), achtereenvolgens aan de orde:

- De ontwikkeling van verkeersintensiteiten tussen 2018, nu en 2040;
- Het fenomeen sluipverkeer, nu en een inschatting van de toekomst, aan de hand van 'koppels' tussen sluip- en de gewenste routes voor het verkeer;
- Rijtijden op trajecten door het gebied;
- De vertaling naar de Brede Welvaart-aspecten.

6.1 Intensiteiten en belasting wegennet

6.1.1 Ontwikkeling verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteiten zijn bepaald op een aantal thermometerpunten. Voor zover beschikbaar is de actueel getelde intensiteit (in 2022) weergegeven.

Nr	Naam	Telling 2022			Index intensiteit 2040H (2018=100)		
		Etnaal	Ochtend spits	Avond spits	Etnaal	Ochtend spits	Avond spits
1	A6 Hollandse Brug	128.804	19.515	22.118	174	146	154
2	A27 nabij Stichtse Brug	60.599	9.540	10.234	150	128	132
3	A1 nabij Wakkerendijk	134.401	19.938	21.921	122	116	111
4	A27 nabij Heidebloem	101.901	15.943	17.055	144	123	119
5	A1 nabij Vredelaan				122	107	104
6	A1 nabij Rijksweg-West	126.701	18.336	20.185	122	107	108
7	A1 nabij Amersfoortsestraatweg	109.699	15.933	17.348	123	105	107
8	A1 nabij Fort Ronduit	123.297	18.061	19.741	123	107	108
9	A1 nabij A6	123.703	18.671	19.608	119	104	103
10	A1 nabij Honswijk	200.100	28.486	31.320	140	121	118
11	A27 nabij Stachouwerweg	64.601	9.614	11.094	135	111	112
12	A27 nabij Vogelkersberg	84.699	13.298	13.894	133	113	115
100	A27 - Oostereind	46.702	7.561	7.655	119	105	93
102	N201	21.370	3.015	3.513	112	108	113
103	N524	15.185	2.057	2.499	116	118	118
104	N525	158.669	22.678	25.233	115	105	107
105	Minckelersstraat	7.149	1.127	1.306	118	96	125
106	N415 nabij Soestdijkerstraatweg	8.036	1.072	1.441	100	99	116
107	N201 Zuwebrug	19.127	2.897	3.226	115	111	115
108	N417	5.173	745	959	98	94	91
109	N415	8.245	1.073	1.465	101	98	115
110	Randweg Oost				112	79	109
111	Goolergracht				100	89	84
112	Burg. van Nispen van Sevenaerstr.				117	94	112
113	N526	4.911	668	794	164	166	133
115	Huizerstraatweg				127	110	143
116	N527	15.797	2.452	2.571	107	92	91
117	Nieuwe Bussummerweg	7.295	1.142	1.367	110	109	147
118	Wakkerendijk				130	103	160
120	Af/toerit A1 Naarden naar Rijksweg	13.998	2.321	2.545	116	95	100
121	N236 nabij Franse Kampweg	12.674	1.854	2.316	122	115	131
122	N236 nabij Struikheiweg	18.855	2.525	3.011	114	117	106
124	Huizerweg				122	111	114
125	Amersfoortsestraatweg				110	107	113
126	N236 nabij Kreugerlaan	7.509	1.200	1.383	126	135	168



Afbeelding: ontwikkeling verkeersintensiteiten op thermometerpunten. (Bronnen: INWEVA, NDW, Regio Gooi en Vechtstreek; groeifactor uit NRM2024).

In de ontwikkeling van de intensiteiten zien we:

- *Een forse stijging van intensiteiten op autosnelwegen*

Een forse toename vanuit Flevoland, zichtbaar op de Hollandse Brug (A6) en de Stichtse Brug (A27). Deze laatste toename trekt ook door naar de A27 ten zuiden van Knooppunt Eemnes. Een iets kleinere toename op de A1 tussen Amersfoort en Knooppunt Muiderberg

- *Een sterke toename van verkeer op de twee corridors*

Corridors die elkaar binnen de regio Gooi en Vechtstreek kruisen: Almere-Utrecht en Amersfoort-Amsterdam.

- *Voor de autosnelwegen een relatief sterkere stijging in de restdag dan in de spitsen*

Onder andere is er sprake van een verbreding van de spits: de intensiteit in de 'schouders' van de spitsen neemt toe. De spits zelf 'zit al vol'. In dit verband zijn de spitsen de perioden 7-9 uur en 16-18 uur. De 'schouders' zijn de op deze spitsen aansluitende perioden vóór 7.00 uur, na 9.00 uur, vóór 16.00 uur en na 18.00 uur. Zie ook onderstaand kader.

"De verbreding van de spits is een duidelijk waarneembaar fenomeen op het hele hoofdwegennet en niet alleen op de A27. Zo neemt in de Randstad het autokilometrage op een *gemiddelde* werkdag toe met 38%, maar in spitsperioden slechts met 21%/22% (tussen 2018 en 2040Hoog). In de restdag neemt het autokilometrage toe met 45%. De groei in de zogeheten 'schouders van de spitsen' is nog aanzienlijk hoger dan in de restdag." (Bron: *Monitoring A27 Zeewolde – Knooppunt Eemnes, 2023*)

- *Een veelal lagere groei op de regionale/gemeentelijke wegen*

Een lagere groei, maar voor de precieze omvang van de intensiteiten voor de regionale/gemeentelijke wegen is het NRM vooral indicatief. Voor preciezer waarden zou een regionaal/lokaal verkeersmodel toegevoegde waarde hebben. Dit is echter niet voorhanden en de ontwikkeling daarvan vergt (doorloop)tijd en geld.

Op het onderliggende wegennet is de groei vaak lager, maar wel significant. Dat is, naast enig sluipverkeer op sommige routes, ook extra verkeer dat in die gebieden nu eenmaal gegenereerd wordt.

6.1.2 Belasting wegennet

Voor de autosnelwegen is de belasting (verhouding tussen (verkeers)intensiteit I en (wegvak)capaciteit C) in beeld gebracht, zoals beschikbaar in de NRM-resultaten.

Daarbij zijn in de NRM-systematiek I/C-waarden groter dan 1 niet mogelijk; dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld het actuele VENOM en andere regionale modellen.

Hoe hoger de I/C-waarde, hoe groter de kans dat op dat wegvak een file ontstaat. Dat is de kop van de file. In de loop van de spits bouwt die file op, ook over de stroomopwaarts gelegen ('toeleidende') wegvakken, ongeacht de I/C-waarde daar.

Voor regionale en gemeentelijke wegen is de wegvakbelasting minder relevant om de kwaliteit van de verkeersafwikkeling te beschrijven, omdat op die wegen eerder de kruispuntbelasting bepalend is voor de doorstroming. Kruispunten zijn niet gemodelleerd in het NRM¹¹.

Het beeld voor 2040, scenario Hoog, is weergegeven in de navolgende afbeelding; de maatgevende belasting, dat wil zeggen van de twee spitsen de hoogste waarde.

¹¹ Het NRM heeft de focus op het HWN; mee-modelleren van OVN is nodig omdat de netwerken nu eenmaal samenhangen.

MLT 2030 I/C verhouding ochtendspits

wegvak		n->z	z->n
knp knp Almere	37 Almere Hout		
37 Almere Hout	36 Zeewolde		
36 Zeewolde	35 Huizen		
35 Huizen	34 Eemnes		
34 Eemnes	knp Eemnes		

MLT 2030 I/C verhouding avondspits

wegvak		n->z	z->n
knp knp Almere	37 Almere Hout		
37 Almere Hout	36 Zeewolde		
36 Zeewolde	35 Huizen		
35 Huizen	34 Eemnes		
34 Eemnes	knp Eemnes		

legenda

-  I/C verhouding $\leq 0,8$
-  I/C verhouding $> 0,8$
-  I/C verhouding $> 0,9$

Tabel 2 uit 'Monitoring A27', 2024: I/C verhoudingen op een gemiddelde werkdag in 2030 op het traject A27 knp Almere – knp Eemnes. Bron: MLT2030

Buiten de spitsen

Ook tussen de spitsen (de 'restdag') levert het NRM waarden voor I/C.

- Voor het wegvak van de A27 tussen Huizen en Eemnes
 - In 2018 I/C = 0,58
 - In 2040 I/C = 0,86, dus flink boven de 0,8, dus ook buiten de spitsen is er een significante kans op filevorming
- Op de verschillende wegvakken van de A1 neemt de I/C-waarde voor de restdag toe van ongeveer 0,66 in 2018 naar ongeveer 0,85 in 2040.

Voor beide snelwegen staan de I/C-waarden voor 2040 (NRM, 2040H) in onderstaande tabel.

A27 Kp Almere - Kp Eemnes

I/C-waarden NRM2024, scenario 2040 Hoog

Ochtendspits		N -> Z	Z -> N
Kp Almere	37 Almere Hout	0,54	0,70
37 Almere Hout	36 Zeewolde	0,62	0,59
36 Zeewolde	35 Huizen	0,93	0,91
35 Huizen	34 Eemnes	1,00	0,93
34 Eemnes	Kp Eemnes	0,94	0,85

Restdag		N -> Z	Z -> N
Kp Almere	37 Almere Hout	0,54	0,58
37 Almere Hout	36 Zeewolde	0,56	0,55
36 Zeewolde	35 Huizen	0,76	0,76
35 Huizen	34 Eemnes	0,87	0,86
34 Eemnes	Kp Eemnes	0,79	0,75

Avondspits		N -> Z	Z -> N
Kp Almere	37 Almere Hout	0,76	0,71
37 Almere Hout	36 Zeewolde	0,69	0,70
36 Zeewolde	35 Huizen	0,94	0,97
35 Huizen	34 Eemnes	0,97	1,00
34 Eemnes	Kp Eemnes	0,89	0,93

A1 Kp Eemnes - Kp Muiderberg

Ochtendspits		O -> W	W -> O
Kp Eemnes	9 Laren	0,95	0,93
9 Laren	8 Blaricum	0,93	0,93
8 Blaricum	7 Bussum	0,96	0,85
7 Bussum	6 Naarden-Vesting	0,92	0,8
6 Naarden-Vesting	5 Naarden-West	0,88	0,83
5 Naarden-West	Kp Muiderberg	0,92	0,83

Restdag		O -> W	W -> O
Kp Eemnes	9 Laren	0,87	0,86
9 Laren	8 Blaricum	0,84	0,84
8 Blaricum	7 Bussum	0,84	0,82
7 Bussum	6 Naarden-Vesting	0,77	0,76
6 Naarden-Vesting	5 Naarden-West	0,77	0,76
5 Naarden-West	Kp Muiderberg	0,81	0,76

Avondspits		O -> W	W -> O
Kp Eemnes	9 Laren	0,94	0,98
9 Laren	8 Blaricum	0,99	0,97
8 Blaricum	7 Bussum	0,96	0,96
7 Bussum	6 Naarden-Vesting	0,87	0,91
6 Naarden-Vesting	5 Naarden-West	0,9	0,89
5 Naarden-West	Kp Muiderberg	0,97	0,89

Legenda	
	I/C < 0,8: Voldoende restcapaciteit met goede verkeersafwikkeling
	I/C 0,8-0,9: Beperkte restcapaciteit, matige verkeersafwikkeling met kans op filevorming
	I/C 0,9-1,0: Weinig/geen restcapaciteit, slechte verkeersafwikkeling met structurele filevorming

Er is sprake van slechte verkeersafwikkeling, met structurele filevorming, op meerdere wegsegmenten van beide trajecten. Op de A1 nog sterker dan op de A27.

In de Informatiekaart (webviewer) zijn de NRM-waarden voor ochtendspits, avondspits en restdag op kaart zichtbaar voor zowel 2018 als 2040. Hieronder zijn de kaarten voor de spitsen opgenomen.

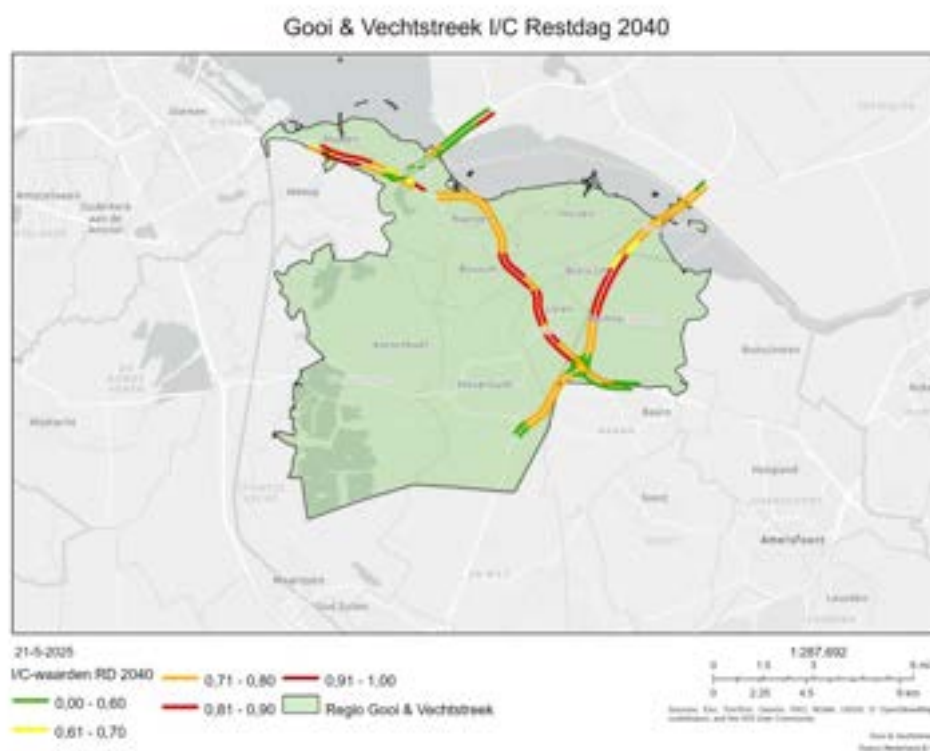
2018

2040



Afbeelding: I/C-waarden voor de spitsen in 2018 en voor 2040 Hoog (Bron: NRM2024). NB: de kleurschakering is hier anders en gedetailleerder dan in de opgenomen tabellen.

Het drukker worden in de periode tussen de spitsen is zichtbaar in onderstaande kaartbeelden (bron; NRM2024). NB: de kleurschakering is hier gedetailleerder dan in de tabellen.



Afbeelding: I/C-waarden voor de Restdag in 2018 en voor 2040 Hoog (Bron: NRM2024). NB: de kleurschakering is hier anders en gedetailleerder dan in de tabellen.

6.2 Sluipverkeer / SLA's

Om het sluipverkeer in beeld te brengen is gebruik gemaakt van daadwerkelijke verkeerscijfers, beschikbaar in de applicaties van NDW (Nationaal Dataportaal Wegverkeer). Een van de NDW-applicaties is TomTom Move.

Voor een aantal punten waar potentieel/vermoedelijk een deel van het verkeer sluipverkeer is, zijn zogeheten selected link-analyses (SLA) uitgevoerd. Van de langs die punten passerende voertuigen is de verder afgelegde weg in de data beschikbaar, waarmee ook inzichtelijk is welk deel van die stroom verderop weer de autosnelweg opgaat. Dat is de meest duidelijke (zuivere) vorm van sluipverkeer¹².

6.2.1 De selected link analyses (SLA)

In totaal zijn op voor 9 locaties selected link analyses uitgevoerd, voor vrijwel elke locatie 4 stuks: voor twee rijrichtingen de beide spitsen (ochtend- en avond-). We leggen hieronder voor twee voorbeelden wat het oplevert.

Amersfoortsestraatweg

Als eerste voorbeeld hieronder de analyse voor het verkeer in de *avondspits* richting Knooppunt Eemnes, gemeten op de Amersfoortsestraatweg in Naarden (tussen Brediusweg en A1). Te zien is dat 3% vanaf de (oude) Rijksweg komt, ongeveer 2% vanaf de afrit A1, samen met wellicht nog verkeer van de Keverdijk optellend tot de weergegeven 6%. (De 3% is voor een deel herkomstverkeer van de Naardervaart en Hakkelaarsbrug.) Die 2% vanaf de afrit A1 is het 'harde' sluipverkeer op deze route.

NB: het cijfer van 14% op de A1 is verkeer richting Amsterdam, dat vanaf het kruispunt Brediusweg even oostwaarts rijdt en dan de A1 op. Van de 7% vanuit de Vesting Naarden zijn er ten minste 6% met de vesting als herkomst, dus geen doorgaand verkeer dat de vesting doorkruist.

In de ochtendspits is deze route in vergelijkbare omvang in de andere richting een sluiproute.



Afbeelding: kaartweergave van selected link-analyse voor Amersfoortsestraatweg Naarden.

¹² Een andere vorm van sluipverkeer is: aan het begin of eind van de rit een langer deel dan wenselijk over het onderliggende wegennet afleggen.

Randweg Oost in Huizen

Als tweede voorbeeld de SLA, gemeten op de Randweg Oost in Huizen in de *ochtendspits*, verkeer dat hier de A27 net verlaten heeft. Er is hier uiteraard veel verkeer dat de bestemming Huizen heeft, maar er komen ook twee sluiproutes naar voren. Een die via Ceintuurbaan, Nieuwe Bussummerweg en Bollelaan naar de Brediusweg in Bussum loopt, en een die via Blaricum en vandaar via de Naarderweg en Boissevainweg (N526) naar de aansluiting Crailo op de A1 loopt. Deze laatste route zien we in de (hier niet getoonde) data ook in de andere richting, in de *avondspits*. Deze route via Blaricum lichten we in een latere paragraaf nader toe.



Afbeelding: kaartweergave van selected link-analyse voor Randweg-Oost in Huizen.

De reeks van kaartbeelden van alle uitgevoerde Selected Link-analyses SLA's staat in Bijlage 3 bij dit rapport.

Naast deze twee voorbeelden zijn er nog de sluiproutes:

- Naarderbos: deze route loopt van de aansluiting Naarden Vesting op de A1 naar Muiderberg (kern en/of aansluiting Muiderberg op de A6).
- Utrechtseweg (N417) juist ten zuiden van Hilversum.

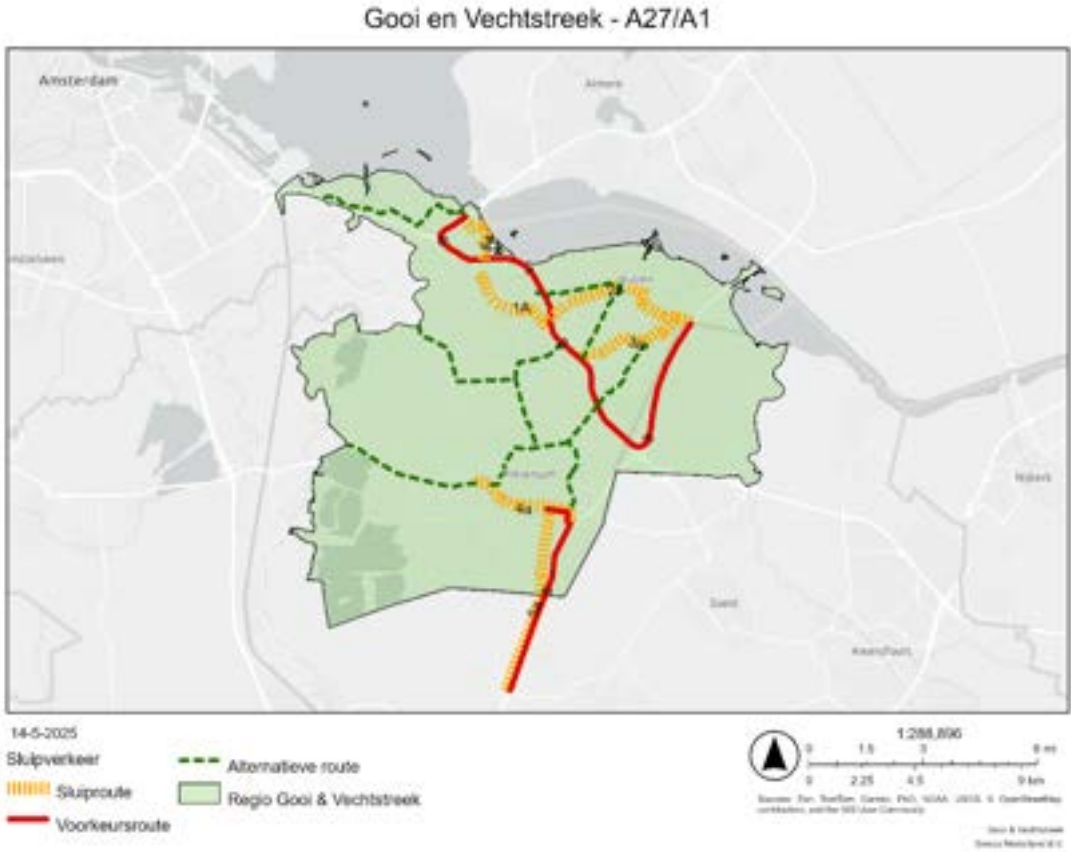
Niet alle vooraf vermoede sluiproutes zijn teruggevonden in de feitelijke data:

- Muiden (route tussen aansluiting Muiderberg op de A6 en aansluiting Muiden op de A1)
- Larenseweg (N525) tussen Hilversum en Laren
- Zuidpolderweg Muiden
- Maxisweg.

6.2.2 Reistijden op sluiproutes ten opzichte van snelwegroutes

Bij elk van deze sluiproutes is ook de bijhorende wenselijke route via de snelweg A27 en/of A1 in de analyse betrokken. De reistijden over de snelwegroute en sluiproute zijn vergeleken. Dit is ten eerste gedaan voor de feitelijk gemeten situatie in 2024 (uit NDW data). Daarna is een inschatting te maken voor de situatie in 2040, aan de hand van de NRM-groefactor van de reistijden.

Het resultaat laat zich schetsen in onderstaand kaartbeeld en de tabellen.



Afbeelding: sluiproutes en bijhorende voorkeursroute via het HWN.

In onderstaande tabel staat het percentage doorgaand verkeer op de in de figuur ingetekende sluiproutes. Uit de NDW-cijfers blijkt dat van het verkeer dat op de selected links rijdt, tussen 2% en maximaal 10% ‘terugggevonden’ wordt aan het eind van de route en daarmee als sluipverkeer kan worden bestempeld.

Vervolgens is nagegaan wat de reistijden zijn op de gangbare (‘voorkeurs’) route via de snelwegen en die via de sluiproutes. Navolgende tabel laat zien dat op een gemiddelde werkdag de reistijd op de sluiproute door Naarden (nr. 1a) in 2024 iets minder snel is dan via de autosnelweg (nr. 1). Mogelijk kiest een deel van het verkeer toch voor de sluiproute omdat ze daar een meer stabiele reistijd verwachten dan via de snelweg. De sluiproute via Huizen is in de spitsperiodes daarentegen nu al duidelijk sneller dan via de A27 en de A1.

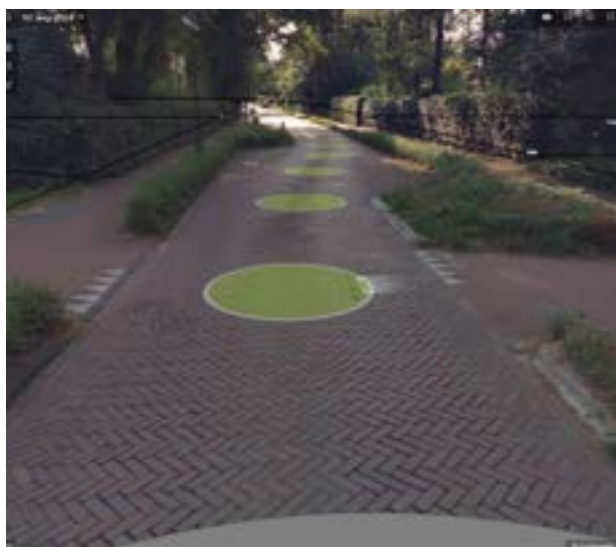
Nummer	route	Doorgaand verkeer
		Aandeel
1a	Sluiproute Naarden ri. NW	2%
1a	Sluiproute Naarden ri. ZO	2%
2a	Sluiproute Huizen A27 - A1	2%
2a	Sluiproute Huizen A27 - A1	<=1%
3a	Sluiproute Blaricum A27 - A1	3%
3a	Sluiproute Blaricum A 1- A27	<=1%
4a	Sluiproute Hilversum N201 - A27	6%
4a	Sluiproute Hilversum A27 - N201	4%
5a	Hilversum - N417 - A27	4-10%
5a	Hilversum - N417 - A27	<=1%
6a	Naarderbos A6 ri. A1	3%
6a	Naarderbos A1 ri. A6	3%

Vanuit het NRM is nagegaan in welke mate de reistijd in 2040 toeneemt ten opzichte van het basisjaar (2018). Daaruit blijkt dat er meer congestie op de snelwegen zal zijn. De druk op de sluiproutes zal daarmee beduidend sterker worden. Voor de sluiproute door Naarden zal in 2040 de sluiproute ook daadwerkelijk sneller zijn dan via de snelweg. De druk op de wegen door de gemeenten zal daarmee naar verwachting beduidend toenemen.

Nummer	route	NDW reistijd 2024 (min.)			NDW gem. snelheid (km/u)			Lengte route (km)	Verhouding rijtijd NRM 2040 versus 2018	
		OS	Middag	AS	OS	Middag	AS		OS	AS
1	A1 langs Naarden	5,7	4,0	4,1	72	93	90	6,1	1,35	1,11
1a	Sluiproute Naarden ri. NW	6,7	6,0	6,3	36	39	37	3,9		
2	Huizen - A27 - knp Eemnes - A1	14,6	10,3	12,1	61	82	71	14,0	1,22	1,41
2a	Sluiproute Huizen A27 - A1	10,9	10,4	10,8	38	40	39	6,9		
3	Huizen - A27 - knp Eemnes - A1	9,7	6,3	8,0	67	96	80	10,1	1,03	1,50
3a	Sluiproute Blaricum A27 - A1	9,1	9,1	9,2	36	36	36	5,5		
5	Hilversum - A27 (Parallel N417)	9,4	7,0	8,1	62	77	68	9,0	1,40	1,12
5a	Hilversum - N417 - A27	11,2	10,3	10,5	45	47	46	8,1		

6.2.3 Sluiproute door kern Blaricum als casus

In Blaricum loopt de uit de data naar voren komende sluiproute *niet* via de Dorpstraat, maar via de Bergweg. Deze route is grotendeels een klinkerstraat/woonstraat, met op meerdere plekken versmallingen als snelheidsremmende/ verkeerswerende maatregel. Zie de afbeelding.



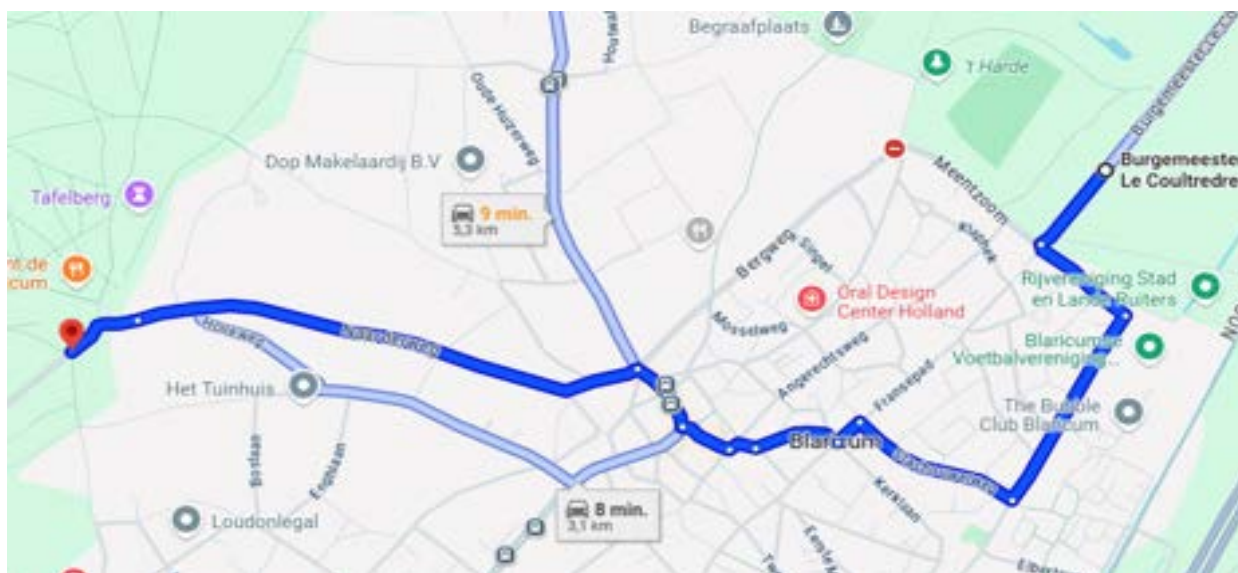
Afbeelding: Naarderweg in Blaricum. Parkeren op deze route geschiedt op eigen terrein of in de berm. (Bron: Cyclomedia)

Groei sluipverkeer of is het autonome groei?

Op deze route door Blaricum laat het NRM voor 2040 een sterke groei van het verkeer zien ten opzichte van 2018. De NRM-cijfers met etmaalintensiteiten hiervoor zijn:

Jaar	Aantal motorvoertuigen per etmaal		
	N526 en Naarderweg	Bergweg en Meentzoom	Burg. Le Coultredreef
2018	5.237	2.697	5.369
2040	8.595	4.612	8.728
Verschil 2040 t.o.v. 2018	3.358	1.915	3.359

De toename van 'sluipverkeer' dat deze hele sluiproute volgt, is op zijn allerhoogst 1.915 voertuigen (de toename op de Bergweg en Meentzoom). Toch zien we op zowel op de Naarderweg en de Le Coultredreef een aanzienlijk sterkere toename. Minimaal 1.443 (= 3.358 - 1.915) extra auto's hebben een andere oorsprong. Omdat er geen sprake is van grootschalige woningbouw in de kern Blaricum, zou dit ook verkeer kunnen zijn op de andere veronderstelde (sluip)route door Blaricum, via Schapendrift en o.a. Dorpsstraat: de totale toename van de hoeveelheid sluipverkeer door Blaricum zou daarmee ten hoogste 3.358 voertuigen per etmaal zijn.



Afbeelding: route door kern Blaricum (bron: Google Maps)



Afbeeldingen van Schapendrift en Dorpsstraat in Blaricum (bron: Cyclomedia)

Deze andere route bevat geen expliciete versmallingen, maar is geen brede weg en ook met klinkerbestrating.

Deze NRM-modelresultaten laten vooral het mechanisme zien dat er (door congestie op de snelwegen) meer verkeer naar het onderliggende wegennet gedrukt wordt. De disclaimer is dat het NRM dit mechanisme wel in beeld brengt, maar de omvang mogelijk overschat. Het NRM drukt over het algemeen meer verkeer naar het OVN dan in de werkelijkheid zal gebeuren. Dit komt doordat het NRM niet geschikt is om kruispunten te modelleren. Hiervoor is aanvullende analyse met een dynamische model nodig.

De route via de Dorpsstraat is niet naar voren gekomen in de uitgevoerde selected link-analyse op basis van de actuele cijfers, maar deze analyse geeft aan dat het voor de toekomst wel een kandidaat is.

In deze Google-afbeelding is ook te zien dat de Google-routeplanner aanneemt dat op de Bergweg een stremming is. (Dit zal de actuele situatie van 30 april 2025 zijn (b.v. wegwerkzaamheden)).

6.2.4 Bevindingen sluiproutes

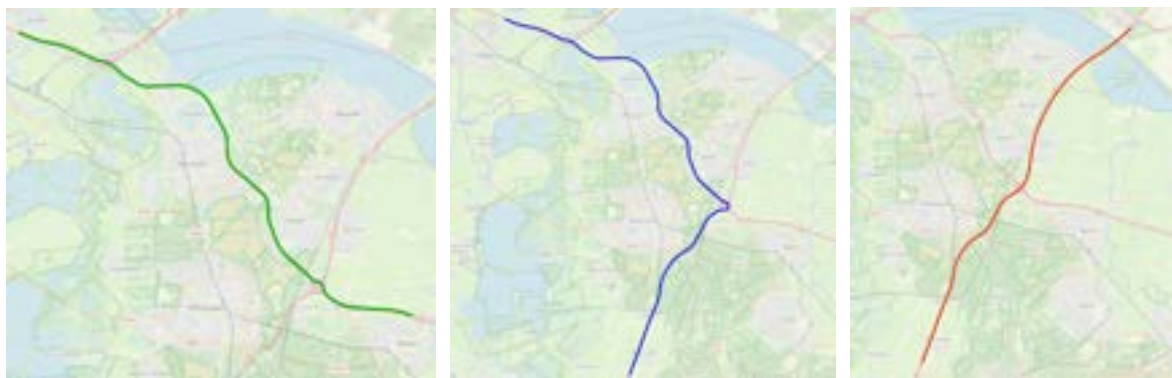
'Sluiproutes' en 'sluipverkeer' staat eigenlijk symbool voor het bredere, objectieve verschijnsel van te omvangrijk gebruik van het onderliggende wegennet door verkeer waarvoor het beleidsmatig de voorkeur heeft dat het gebruik maakt van wegen van een hogere categorie.

De in deze studie uitgevoerde analyses laten zien dat in de huidige situatie een aantal bewegingen gedetecteerd is die als 'zuiver' sluipverkeer aan te merken zijn. Ook is gezien dat sommige veronderstelde 'zuivere' sluiproutes niet als zodanig naar voren blijken te komen uit de data. Naast dit 'zuivere' sluipverkeer is er ook sluipverkeer van het type 'een groter deel dan wenselijk over het OWN'. Een voorbeeld zou kunnen zijn verkeer van Huizen naar Hilversum dat bij congestie op de A27 niet al bij aansluiting Huizen de A27 neemt, maar via de kern Blaricum naar de toerit Eemnes rijdt. Deze soort sluipverkeer is echter niet goed hard aan te tonen. De summiere NRM-analyse in de casus laat zien op welke manier 'latente' sluiproutes in de toekomst naar voren kunnen komen door toenemende drukte op het HWN en daarmee druk op het OWN.

Om de omvang van dit verschijnsel, en daarna ook de effecten van bestrijdingsmaatregelen, in beeld te kunnen brengen, is een ander verkeersmodelinstrument nodig. Wellicht dynamisch, maar in ieder geval met een gedetailleerdere OWN-modellering, dat wil zeggen inclusief een realistischer kruispuntmodellering dan in het NRM.

6.3 Rijtijden

De werkelijke gemeten rijtijden voor het autoverkeer vanuit NDW laten het actuele beeld zien van de vertraging op de trajecten door Gooi en Vechtstreek. De trajecten zijn in navolgende figuur gevisualiseerd.



a) Amsterdam-Amersfoort

b) Amsterdam-Utrecht

c) Almere-Utrecht

Afbeelding: Trajecten rijtijden door Gooi en Vechtstreek

De cijfers zijn:

Naam traject	Werkelijke Reistijd 2022 (minuten)*			Freeflow (NRM)**	Berekende reistijd 2040***		Vertraging 2040 (min.)****	
	Ochtendspits	Avondspits	Middag		Ochtendspits	Avondspits	Ochtendspits	Avondspits
Utrecht - A'dam	22,5	24,7	16,9	16,6	38,8	39,8	22,2	23,2
A'dam - Utrecht	24,8	20,9	18,7	13,2	29,5	30,3	16,4	17,2
A'dam - Amersfoort	17,6	16,9	14,5	16,7	22,8	22,9	6,1	6,3
Amersfoort - A'dam	17,9	14,6	12,2	12,9	34,9	20,7	22,0	7,8
Almere - Utrecht	20,4	12,7	12,9	12,0	37,1	15,7	25,1	3,7
Utrecht - Almere	12,6	21,3	12,6	11,5	14,8	41,5	3,3	30,1
* werkelijke rijtijd vanuit NDW								
** Freeflow vanuit NRM								
*** Berekende rijtijd: NDW 2022 opgehoogd met rijtijdtoename NRM (2018-2040H)								
**** Vertraging 2040 = berekende reistijd minus freeflow								

Afbeelding: Rijtijden op de trajecten (zie vorige afbeelding) door Gooi en Vechtstreek

Opmerkingen:

- NB: Dit zijn de rijtijden en vertragingen *binnen* het studiegebied Gooi en Vechtstreek. Daarnaast zijn er de aanvullende rijtijden en vertragingen op de verdere trajecten naar en van Amsterdam, Utrecht, Amersfoort, Almere.
- De sterke spitsrichting zien we duidelijk op het traject Almere – Utrecht: in de tegenspits is er geen vertraging.
- Wat ook opvalt is dat op de route van Amsterdam naar Amersfoort in dit studiegebied de vertraging beperkt is tot ongeveer 6 minuten.
- De substantiële vertragingen die in 2040 zullen optreden (20 minuten en meer), zijn veelal een factor 3 à 4 keer zo groot als in de huidige situatie.

Deze vertragingen zijn voor het NRM voor de gemiddelde werkdag. Bekend is dat bijvoorbeeld de dinsdagen en donderdagen over het algemeen drukker zijn dan gemiddeld. Deze vertragingen werken in het model algoritme van het NRM door naar de vertrektijd stipkeuze: er wordt verkeer naar de 'schouders' van de spits geduwd. Omdat het NRM de kruispunten niet expliciet modelleert, geven deze vertragingen een onderschatting van de 'opstopping' van verkeer bij de kruispunten van de aansluitingen.

Niet bekend is of het 'naar de schouders' duwen is meegenomen in de berekeningen met het dynamische model dat in het Verdiepend onderzoek ABA gebruikt is. Over het algemeen is dat in dynamische modellen niet het geval. Het ABA-onderzoek geeft, zoals in hoofdstuk 4 genoemd, vertragingen (op de hele route) van > 2 uur.

De rode draad die uit de analyses komt, is dat er sprake is van substantiële vertraging en dat die richting de toekomst substantieel toeneemt.

Wat zegt de (update) van de IMA over reistijden en robuustheid?

Het voorgaande is een bevestiging van wat in de Update van de Integrale Mobiliteitsanalyse staat. Structurele reistijdverliezen en vooral op de A1 ook een slechte score op de incidentele reistijdverliezen, een maat voor de robuustheid zoals gehanteerd in de IMA.



Afbeelding: structureel rijtijdverlies uit IMA (berekening met LMS)



Afbeelding: incidenteel reistijdverlies uit IMA (berekening met LMS)

6.4 Beschouwing gevolgen voor Brede Welvaart in Gooi en Vechtstreek

In het *Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040* zijn de volgende aspecten voor Brede Welvaart genoemd die een relatie hebben met mobiliteit:

- Aantrekkelijke en gezonde leefomgeving,
- Duurzame mobiliteit
- Vitale economie en verstedelijking;
- Mobiliteitssysteem voor iedereen
- Bereikbare regio

Aan de hand van het ‘inhoudelijk analysekader’ hebben we de verkeersaantallen, de congestie en het sluipverkeer bekeken. De gevolgen voor Brede Welvaart zijn deels op basis hiervan kort te schetsen.

Dit heeft een sterk kwalitatief karakter. Voor kwantitatieve analyses van bredewelvaartsindicatoren puur vanuit verkeersberekeningen geven de onderliggende documenten van het Multimodaal Toekomstbeeld MRA enige houvast. Brede monitoring van brede welvaart (b.v. in de monitoring door CBS) omvat ook enquête-onderzoek en geeft daarmee vooral een kwalitatief beeld.

Toename van verkeer

De directe toename van verkeer op de A1 en A27 en N201 levert een verslechtering op wat betreft geluid en luchtkwaliteit, onder andere in de aangewezen gebieden (zie de kaart in paragraaf 2.3) langs de A1, A27 en N201.

De toename van autoverkeer op de regionale en gemeentelijke wegen gaat ten koste van de interne bereikbaarheid: een slechtere doorstroming, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid en (daardoor) een mindere aantrekkelijkheid voor gezonde, duurzame modaliteiten.

Sluipverkeer

Sluiproutes zijn geïdentificeerd. De omvang van het gebruik in de huidige situatie (2024) is bekend. Met de verwachte toenemende druk op het hoofdwegennet is de verwachting dat ook het sluipverkeer toe gaat nemen, door de verzwarende van de spitsen zelf, maar tevens doordat de spitsen breder worden. De momenteel onderkende sluiproutes zullen dan in sterkere mate gebruikt worden, en de kans is aanwezig dan ook enkele andere routes aantrekkelijker gaan worden dan de route via de snelwegen.

Bovenal vormen de groeiende capaciteitsknelpunten en de congestie een bedreiging voor de *bereikbaarheid van de regio*, zowel de externe als de interne.

7 Hoofdplossingsrichtingen

7.1 Reflecties vooraf

7.1.1 Na- en voordelen, samenhang HWN/OWN en samenhang instroom/ uitstroom

Gooi en Vechtstreek is zoals genoemd een regio op een kruispunt van de twee corridors Amsterdam – Amersfoort en Utrecht – Almere tussen de grote stedelijke regio's MRA en MRU.

Het gaat bij deze corridors eveneens om onderdelen van zogeheten achterlandverbindingen, de A1 voor de verbinding van de regio Amsterdam met het oosten van het land en (midden) Duitsland en verder, en de A27 voor de verbinding van Antwerpen (en verder) via Breda en Utrecht naar Groningen en door naar noord-Duitsland (en verder). En vice versa. Dit in de context van de nationale en regionale opgave voor de realisatie van woningen en arbeidsplaatsen.¹³

Voor de Regio Gooi en Vechtstreek vormt de nabijheid van zowel de Amsterdamse agglomeratie als de steden Utrecht en Amersfoort een deel van de aantrekkelijkheid (Brede Welvaart) van de regio. Het nadeel is dat het hoofdnet door Gooi en Vechtstreek te maken heeft met omvangrijke doorgaande stromen.

Juist voor de delen van deze corridors die binnen deze regio liggen is steeds vaker sprake van stagnatie. Deze stagnatie heeft direct invloed op de (interne) bereikbaarheid binnen de regio, omdat bij gebrek aan een sluitend regionaal wegennet veel relaties juist dit deel van het hoofdwegennet in hun route hebben. De andere delen van de beide corridors vertonen in iets mindere mate (maar ook nog steeds veel) congestie.

Genoemd is al dat het realiseren van extra mobiliteitscapaciteit op de verbinding tussen polder en oude land in zekere zin de onbalans tussen wonen en werken faciliteert, in stand houdt. Het *Bereikbaarheidsonderzoek 100.000+ woningen Flevoland* laat bovendien zien dat ook met dit faciliteren er nog knelpunten overblijven en de noodzaak voor een betere woon-werkbalans onverminderd is.

Voor Gooi en Vechtstreek leveren de capaciteitsknelpunten op de weg vooral nadelen, maar ook een voordeel. De file van inkomend verkeer die nog buiten het gebied staat, betekent een nadeel voor de bereikbaarheid van het gebied, maar voorkomt dat de eventuele file van doorgaand verkeer *in* het gebied zou staan, wat ten koste zou gaan van de leefbaarheid en interne bereikbaarheid. Overall winst is er alleen als bij het bevorderen van de instroom ook de uitstroom van het doorgaande verkeer aan andere kant van het gebied/regio voldoende is.

Als indicatie voor het belang van dit inzicht is vanuit het projectteam informatie aangeleverd met betrekking tot Knooppunt Hoevelaken. In een variantrun in het kader van de studie voor het project Knooppunt Hoevelaken is verkend wat het zou betekenen als het project Knooppunt Hoevelaken *wel* doorgaat. Resultaat is dat dit op de A1 tussen dit knooppunt en Knooppunt Eemnes zou leiden tot ongeveer 10 à 11% meer verkeer, en aan de westkant van knooppunt Eemnes (ook A1) tot 4 à 5% meer verkeer. Er is vrijwel geen effect op de intensiteiten op de A27 tussen Eemnes en Zeewolde. In de spitsen is het effect kleiner (zowel absoluut als relatief) omdat daar weinig tot geen ruimte is voor groei. (Bron NRM2024 zichtjaar 2040 WLO2-scenario Hoog).

7.1.2 Aanhaken bij nationale en regionale beleidsinzichten

Landelijk en regionaal is de beleidsinstek om de ontwikkeling van mobiliteit geïntegreerd met die van ruimtelijke ordening aan te pakken, gericht op het duurzaam maken van mobiliteit en verbeteren van brede welvaart.

“Met het realiseren van de grootschalige NOVEX Woningbouwlocaties wil het Rijk de komende jaren inzetten op geconcentreerd bouwen ten opzichte van gespreid bouwen (inclusief mobiliteitsmaatregelen). Dit kan bijdragen aan een betere bereikbaarheid, met name vanwege de nabijheid van voorzieningen en

¹³ Deze alinea is ter verduidelijking toegevoegd na formele vaststelling van dit document.

daarmee afnemende behoefte voor (lange) ritten.” (Bron: *Update Integrale Mobiliteitsanalyse*, december 2023)

Dit is ook de rode draad in de 7 sturingsprincipes van het *Multimodaal Toekomstbeeld MRA* en de 7 samenhangende principes van *Utrecht Nabij*. De laatste verder door ‘ontwikkeld’ in de Adaptieve ontwikkelstrategie Utrecht Amersfoort. Zie Bijlage 4 voor enkele centrale opsommingen uit deze documenten.

Oplossingsrichtingen voor Gooi en Vechtstreek die daarbij aansluiten, kunnen dus op draagvlak rekenen. Dit zijn zowel oplossingen die bijdragen aan de bereikbaarheidsfunctie binnen het netwerk met de andere regio’s als oplossingen voor de interne bereikbaarheid in de regio zelf.

Het is ook voor Gooi en Vechtstreek belangrijk dat in de omliggende regio’s met name de woon-werkbalans verbeterd wordt. Dat heeft namelijk direct impact op de situatie in Gooi en Vechtstreek.

Mede op basis van feedback/input vanuit het begeleidingsteam:

- Het verbeteren van brede welvaart en in het bijzonder de woon-werkbalans is een zeer belangrijk uitgangspunt in Flevoland. Alleen woningen bouwen in Flevoland is funest en versterkt de sociale problemen die er al zijn. Naast goede bereikbaarheid zijn voldoende aanwezigheid van werkgelegenheid, opleidingen en voorzieningen van groot belang om er een complete en sterke samenleving op te bouwen. Doen we dit niet dan zal de druk op het netwerk en dus op een A27/A1 alleen maar verder toenemen, omdat werk/opleiding/voorzieningen elders zijn.
- De bouw van meer woningen brengt weliswaar vanzelf meer werkgelegenheid met zich mee, maar het *Bereikbaarheidsonderzoek 100.000+ woningen Flevoland* laat zien dat de werkgelegenheid de woningbouwambities niet gaat bijhouden. Het gevolg is een steeds schevere woon-werkbalans en meer druk op het netwerk als er geen grote plus op de werkgelegenheid komt in Flevoland. De plus erop zetten kan Flevoland met de zes gemeenten niet alleen, daarbij zijn zowel de (MRA)regio als de rijksoverheid nodig.

7.2 Lopende initiatieven

Er zijn, in lijn met de hiervoor genoemde richting, de afgelopen jaren al afspraken gemaakt en er vindt verdere uitwerking plaats. Belangrijk is de vaststelling in het BO-MIRT (in november 2022) van het MTB:

- “Rijk en Regio stellen het Multimodaal Toekomstbeeld MRA (MTB) en de sturingsprincipes vast als onderdeel van het ontwikkelperspectief NOVEX MRA. Het MTB is het uitgangspunt voor het vinden van brede mobiliteitsoplossingen in samenhang met de verstedelijkingsstrategie MRA.” (bron: *Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT 2022*)

Als invulling van de eerste sturings(principes) is het voor de regio van belang om (verder) invulling te geven aan het verbeteren van de woon-werkbalans. Dit voor zowel de externe rol van de regio als de interne. Zie het recente document *Evenwichtige groei in de MRA – Handelingsperspectief voor het versterken van de woon-werkbalans in de MRA*. Daarin staat dat partijen afspraken maken voor methodiek en monitoring voor het optimaliseren van grotere gebiedsontwikkelingen, gericht op het verbeteren van de woon-werkbalans. In dat handelingsperspectief zijn concrete acties belegd.

Daarin staan ook de kenmerken en aanknopingspunten voor o.a. Gooi en Vechtstreek, immers een van de deelregio’s in de MRA. Vooral van uitermate groot belang is dat gewerkt wordt aan het verbeteren van de werkgelegenheid in Flevoland. Zie de opmerking in de voorgaande paragraaf.

Verder wordt, passend in het MTB en in lijn met het STOMP-principe, ingezet op duurzame vormen van mobiliteit:

- Voor de doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek loopt momenteel de doorwerking, in vervolg op het rapport *Uitwerking prioritaire doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek (2022)*. Deze doorwerking mondt binnenkort uit in een masterplan. In juni 2025 verwacht men de vaststelling van dit plan.

- Door de betrokken gemeenten is ook een uitvoeringsplan voor de doorfietsroutes gemaakt, maar er zit ook nog een aantal (grote) uitwerkingsvraagstukken in (zoals bij Hakkelaarsbrug / overkluizing A1), die nog om een oplossing vragen.
- Recent rapport *Naar een hubstrategie voor de Gooicorridor (2025)*.

Beide dragen bij aan het verbeteren van zowel de externe als de interne bereikbaarheid. Uitwerking tot en keuze van maatregelen en de programmering ervan is een volgende stap. Hoofdstuk 8 gaat daar nader op in.

7.3 Verdere oplossingsrichtingen

Er zijn al veel oplossingsrichtingen en maatregelen bedacht. Deze passen allen bij de sturingsprincipes en in een (regionaal) bereikbaarheidspakket. Op enkele (aanvullende) gaan we hier kort in.

- HOV Almere - Utrecht
Vooral is het goed om intensief verder te werken aan een HOV-oplossing op de relatie Almere-Utrecht. Het idee leeft al een tijd, maar echte verdere stappen zullen helpen en worden inmiddels gezet: binnenkort start hiervoor een studie door Almere en de provincies Flevoland, Noord-Holland en Utrecht. Integratie met dan wel aansluiting op de HOV-verbinding Huizen-Hilversum werkt naar verwachting versterkend.
- Beheersen/beperken sluipverkeer
Nog niet echt nader benoemd, maar toenemend urgent, is het beheersen/beperken van het sluipverkeer door de regio en door de (dorps)kernen. Op lokaal niveau zijn al maatregelen genomen op het gebied van verkeerscirculatie naar en door de kernen. Per onderkende of te verwachten sluiproute zal het uitermate wenselijk zijn om verdere maatregelen te bedenken om het sluipverkeer en/of de toename ervan tegen te gaan. B.v. door met verkeerscirculatie (slim eenrichtingsverkeer, voorrangskruisingen etc.) in de kwetsbare kernen de doorgaande routes (extra) onaantrekkelijk te maken. Zo mogelijk zonder lokale relaties te sterk te benadelen. Maar het mag desnoods wel ten koste gaan van lokaal autoverkeer op de korte (dus fietsbare) afstand.
- Borgen kwaliteit A1-kruisende regionale verkeersbewegingen
Een verdere oplossingsrichting is het soepel maken of houden van regionale bewegingen die de A1 kruisen. In ieder geval voor fiets en OV en ook voor regionaal autoverkeer. Dit naast het optimaliseren/borgen van de afwikkeling op de toe- en afritten. Als oplossingsrichting is dit gemakkelijk geformuleerd, maar het is wellicht nog een uitdaging voor het ontwerp en inpassing. Het ligt voor de hand om gebruik te maken van de inzichten van (of aan te sluiten bij) het ontwerpproces voor de multimodale knoop / hub Crailo (A1-aansluiting Blaricum). Zie ook hieronder, onder verkeersmanagement.
- Verkeersmanagement: HWN, OWN en multimodaal, in samenhang
 - *A27 en A1 stromend houden*
Stromend houden van de A1 en A27, is min of meer analoog aan het 'draaiend houden van de ringen' rond stedelijke gebieden. De essentie van kort op elkaar liggende aansluitingen (bij die stedelijke ringen een essentieel aspect) is ook rond Knooppunt Eemnes aan de orde.
Hierbinnen valt ook het belang van het voorkomen dat congestie op A1 dan wel A27 via knooppunt Eemnes naar elkaar 'overslaat' en sterker toeneemt dan nodig.
 - *Multimodaal verkeersmanagement*
Sluipverkeer is één van de aspecten die samenhangen met congestie voor autoverkeer op het HWN. Maar vooral waar die congestie samenkomt met belangrijke netwerkdelen voor

fiets en OV is het van belang een goede afweging te maken. In de situatie dat er (nog) geen grote(re) infrastructurele gerealiseerd zijn, is een samenhangende aanpak voor multimodaal verkeersmanagement cruciaal. Bij het borgen van de mobiliteit op b.v. de 'dwarsrichtingen' van de A1 moeten deze niet alleen voor het regionale autoverkeer op niveau blijven, maar vooral ook voor de modaliteiten fiets en bus, in lijn met het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Ov, MaaS, Privéauto).

Verkeersmanagement is een activiteit voor de gezamenlijke weg- en netwerkbeheerders. Gebruikelijk (en in meerdere regio's staande praktijk) is het om hiervoor een netwerkvisie (zoals een multimodaal netwerkkader (MNK)) op te stellen, gevolgd door regelstrategieën en regelscenario's. Aanbeveling is om hierop (ook) in deze regio sterk op in te zetten. Slim gekozen hubs maken uiteraard deel uit van een zo'n aanpak.

8 Maatregelen

Wat betreft de maatregelen is al genoemd dat de verschillende ‘lijnen’ van brondocumenten uitkomen op ambitieuze lijsten van nuttige, kansrijke en inhoudelijk haalbare maatregelen. De weerbaarheid zit hem in de beperkte financiële middelen. Die maken dat gekozen moet worden, waarbij in sommige gevallen (studies) ook de fundamentele vraag geopperd wordt om opnieuw de afweging te maken tegen andere beleidsterreinen. Keuzes in het op politiek maatschappelijke domein.

De stukken voor de beide NOVEX-regio's (MRA en MRU) monden uit in (adaptieve) maatregelpakketten. De aanpak in deze regio's is gedeeld, besproken en afgesproken, zie de weergave in de Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT 2022):

- “Rijk en regio onderschrijven de mogelijkheden van programmatische bekostiging voor de urgente woningbouwopgave en de integrale aanpak van de verstedelijkingsopgaven in de NOVEX-gebieden MRA en MRU, vooral als het gaat om het vergroten van de flexibiliteit in het doelmatig aanwenden van de beschikbare budgetten, maar onderkennen dat hieraan ook praktische vraagstukken, randvoorwaarden en knelpunten verbonden zijn. Rijk en regio spreken af om in de NOVEX-gebieden MRA en MRU te starten met de voorbereiding van een pilot om vraagstukken, randvoorwaarden en knelpunten van programmatische bekostiging in de praktijk te onderzoeken en verder uit te werken.”

8.1 Uit documenten bekende maatregelen ‘buiten G&V’ en hun status

In de diverse documenten zijn veel (veelal infrastructurele) maatregelen genoemd als uitgangspunten, randvoorwaarden en oplossingen. De status van die maatregelen varieert. De belangrijkste actueel in beeld zijnde maatregelen *buiten de regio* die (potentieel) relevant zijn voor de bereikbaarheid van Gooi en Vechtstreek (immers ook onderdeel van het stedelijke netwerk) noemen we hieronder.

- **Ring Utrecht ((snel)weg):**
 - o A27/A12 Ring Utrecht (ombouw knooppunten Rijsweerd en Lunetten, verbreding Bak Amelisweerd en verbreding parallelbaan A12)
Tegen het Tracébesluit hiervoor zijn beroepen aangetekend. De Raad van State heeft op 30 april 2025 een tussenuitspraak gedaan: half jaar uitstel voor nadere onderbouwing (door lenW/RWS) van de stikstofcompensatie. Daarna zijn vervolgstappen de politieke afweging en de daadwerkelijke aanbesteding en realisatie.
 - o De regio (provincie en gemeente Utrecht) pleiten voor een andere oplossing: het Alternatief Ring Utrecht (ARU).
 - o Aanpassing NRU, Noordelijke Randweg Utrecht. Dit is een project dat door gemeente Utrecht getrokken wordt. De invulling is afhankelijk gemaakt van wat er voor de A27/A12 resulteert.
- **Station Koningsweg-Lunetten en andere:** Lange termijn. Men spreekt van besluitvorming in 2035-2040.
- **Knooppunt Hoevelaken:** ombouw, gepauzeerd project (zie MIRT-overzicht 2025).
- **Verbreding A27 Zeewolde-Eemnes (snelweg)**
Voor de Verbreding A27 Zeewolde-Eemnes is het besluit tot een MIRT-verkenning uitgesteld/gepauzeerd. Tot die tijd voert RWS een monitoring uit: jaarlijks een studie van actuele verkeerscijfers en een doorkijk naar MLT en LT op basis van verkeersprognoses. Zie aparte paragraaf en kader.
- **De IJmeerverbinding**
De IJmeerverbinding is al enkele decennia onderwerp van onderzoek (ontwerpen, inpassingen, berekeningen). Wel is de IJmeerverbinding onderdeel van varianten in het bredere MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area, maar de stap naar een MIRT-verkenning specifiek voor deze verbinding is er nog niet. In het *Bereikbaarheidsmaatregelen NOVEX MRA* staat deze maatregel als ‘ongecategoriseerd’ (d.w.z. niet van een categorie onderzoek, studie of uitvoering).
- **Stichtse Lijn (trein)**
Ook de Stichtse Lijn staat in het document *Bereikbaarheidsmaatregelen NOVEX MRA* als ‘ongecategoriseerd’. Voor deze treinverbinding is in Flevoland wel fysiek ruimte gereserveerd, maar

besluitvorming vindt in ieder geval niet voor 2030 plaats. Dit betreft een groot treinproject, tussen Almere en Utrecht, als overloop (of sneller alternatief) voor de huidige sprinter over de Gooilijn. De studie *100.000+ woningen in Flevoland* zegt hierover: “De reizigersaantallen van de Stichtse Lijn zijn relatief beperkt, en zouden mogelijk ook met een BRT-systeem vervoerd kunnen worden.”

- Lelylijn

Deze spoorverbinding is al meerdere decennia onderwerp van onderzoek. De studie *100.000+ woningen in Flevoland* gaat er in de berekeningen van uit dat deze lijn gerealiseerd wordt. Besluitvorming richting een MIRT-verkenning is er nog niet; zie ook de recente kabinetsinzichten (voorjaarsnota 2025). Rijk en regio hebben afgesproken om gezamenlijk een Masterplan Lelylijn op te stellen (met daarin aandacht voor de financieringsmogelijkheden en de effecten over 100 jaar, en voor stations een aantal verdiepende onderzoeken/gebiedsuitwerkingen).

Voor elk van deze grote investeringen dient dus nog (uiteindelijke) besluitvorming plaats te vinden.

Voor de IJmeerverbinding speelt een rol in de duiding (en mogelijke uitkomst) van de ontwikkelingen en de studies. De studie *100.000+ woningen in Flevoland* noemt deze ‘randvoorwaardelijk’ voor een forse woningbouw in Almere.

In de documenten voor de MRU is realisatie van de Ring Utrecht een uitgangspunt, geen variabele (zoals het al dan niet aanpassen van knooppunt Hoevelaken) in een adaptieve aanpak.

8.2 Concrete genoemde maatregelen binnen regio Gooi en Vechtstreek

In een apart kader gaan we in op het MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam en de erop volgende besluitvorming.

De *verdiepende studie ABA* geeft aan dat de verbreding van de A1 niet op korte termijn te verwachten is, maar dat de aansluitingen de nodige aandacht vragen: “Bij de aansluitingen ligt op basis van dit onderzoek de hoogste prioriteit bij de aansluitingen bij Muiden en Blaricum.”

Deze ‘aansluiting bij Blaricum’ is Crailo, de beoogde multimodale knoop. Zie hiervoor het betreffende document. De Regio hecht er belang aan dat hier een vervolg aan gegeven wordt. Dit past ook in de hubstrategie, zie aan het eind van deze paragraaf en de opmerkingen in paragraaf 7.3.

Het *Verdiepend onderzoek ABA* stelt daarnaast:

- “Bij versnelde woningbouw in Oosterwold (Almere) wordt verbreding van de A27 urgent, vanuit Oosterwold heeft ca. 25% van het autoverkeer een relatie met Het Gooi, richting Amersfoort en richting Utrecht. Dit verkeer rijdt via de A27.”
- “In dit onderzoek komt de toerit vanaf Huizen richting Utrecht als groot knelpunt op de A27 naar voren. Ook zijn er knelpunten op de aansluiting Zeewolde. De aansluitingen inclusief de aanliggende kruispunten/rotondes moeten onderdeel zijn van de planvorming rond de verbreding van de A27. Daarnaast moet de verbreding ook plaatsvinden in het knooppunt Eemnes.”
Zie onderstaand kader over deze A27-verbreding.

De Mobiliteitsagenda Amersfoort noemt verder o.a.:

- HOV Almere – USP (deze is al genoemd in paragraaf 7.3)
- IC Amersfoort – Amsterdam

Verbreding A27

Een belangrijke maatregel die ‘boven de markt hangt’ is de verbreding van de A27 tussen knooppunt Eemnes en de aansluiting Zeewolde. In de afsprakenlijst van het BO – MIRT 2023 staat daarover:

- “Rijk en regio herbevestigen dat het traject A27 Eemnes – Zeewolde in de komende periode en vanaf 2030 een belangrijk mobiliteitsknelpunt vormt mede door de ruimtelijke (waaronder woningbouw) en

economische ontwikkelingen in Flevoland. De dorpskernen Blaricum, Eemnes, Laren en Huizen ondervinden hiervan hinder door sluipverkeer.”

- “Rijk en regio spreken af om in de komende jaren de ontwikkelingen op het gebied van economie en woningbouw en (auto)mobilititeit in en vanuit Almere en Flevoland te blijven volgen. Dit gebeurt via de afgesproken monitor (binnen het MIRT-proces) die in 2024 op het BO MIRT terugkomt en uitgangspunten en mogelijkheden te bespreken van een toekomstige MIRT-verkenning A27 knooppunt Eemnes – Zeewolde en andere oplossingen voor de bereikbaarheidsopgave in Flevoland en ondervonden hinder in Noord-Holland. De staat van onderhoud van de Stichtse bruggen is op dit moment niet urgent in het kader van het programma vervanging en renovatie en wordt gemonitord.

- Het Rijk start het project A27 knooppunt Eemnes - Zeewolde richting een MIRTverkenning zo spoedig mogelijk weer op zodra er voldoende stikstof, financiële en personele ruimte beschikbaar is.

MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam – maatregelen op hoofdlijn

In dit MIRT-Onderzoek (2015-2017) is een aantal maatregelen benoemd en zijn acties geformuleerd.

- Ontwikkeling snelfietsroutenetwerk in meerdere fasen
- OV SAAL en PHS en systeemsporang OV (o.a. Gooilijn), o.a. ontvlechting (investeringskosten ca. € 1,2 – 1,4 Miljard (MOOA 2017))
- OV-knooppunten: verbeteren aantrekkelijkheid, impuls werkgelegenheid en concentratie nieuwe woningen
- Benuttingsmaatregelen en gedrag
- Capaciteitsuitbreiding A27 tussen Kp Almere en Kp Eemnes, eventueel in combinatie met N301
- Capaciteitsuitbreiding A1 tussen Kp Muiderberg en Kp Eemnes, met capaciteitsuitbreiding hele N201 als mogelijke variant voor A1
 - o A1 naar 2x4 rijstroken, horizontaal (maaiveld) of verticaal (tunnel, ongeveer tussen Gooimeer en Kp Eemnes). (investeringskosten ca. € 1,4 – 2,1 Miljard (MOOA 2017))
 - o N201 naar 2x2 en 100 km/h, Parkway tussen plassengebied en heuvelrug, met meerdere inpassingsuitdagingen (erfgoed, cultuur, natuur, landschap). (investeringskosten ca. 2,2 – 2,9 Miljard (MOOA 2017)).
- In *Afsprakenlijst Bestuurlijk Overleggen MIRT, 21 en 22 november 2018* staat onder *Programma ‘Samen Bouwen aan Bereikbaarheid’ Netwerken, Ringen en de Stad*:
 “A27 in relatie tot de programmaopgaven: Op basis van de producten van de programmalijn Netwerken, Ringen en de Stad wordt najaar 2019 besloten of de verbreding van de A27 onderdeel uitmaakt van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. De vastgestelde resultaten uit het MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam (MOOA) worden hierbij benut. Aanvullend wordt onderzocht welke slimme maatregelen/quick wins, die bijdragen aan het doel van de programmalijn, de problematiek op de A27 helpen aan te pakken. Hierbij wordt gekeken naar het gedeelte tussen knooppunt Eemnes en Almere.”

In het document *Bereikbaarheidsmaatregelen NOVEX MRA* staat voor de Regio Gooi en Vechtstreek het volgende wat betreft de maatregelen.



HILVERSUM STATIONSGBIED

- 1 Fietsenstalling station Hilversum (totaal 7.000 plekken) (U)
- 2 Toerit fietstunnel (S)
- 3 Herinrichting schapenkamp (S)
- 4 Uitbreiding stationshal Hilversum (S)
- 5 Nieuw busstation (S)
- 6 Centrumring (S)

HILVERSUM ARENAPARK

- 7 OV knoop Sportpark (S)
- 8 Fietstunnel Laapersveld-Arenapark (S)
- 9 Openbare ruimte Sportpark en omgeving (S)
- 10 Mobiliteitshub Sportpark (S)
- 11 Aansluiting Sportpark op N201 (S)

BUSSUM-ZUID

Geen specifieke maatregelen

GOOISE MEREN CRAILO

- 12 Knooppuntontwikkeling Crailo (S)
- 13 Betere ontsluiting Bussum zuid/Crailo op de A1 (S)
- 14 Ontwikkeling P+R Crailo en aanpassing aansluitingen op de A1 (S)
- 15 Fietstunnel (S)
- 16 NS26/527 verkeersveiligheid en doorstroom (S)

OVERKOEPELEND

- 17 Bereikbaarheid Gooicorridor (GNOE en OV SAAL) (S)
- 18 Verbreding A27 (S)
- 19 MRA doorfietsroutes (S/U)
- 20 Opwaardering P+R Muiden (S)
- 21 Ontwikkeling station Bussum Zuid, aanpassing P+R voorziening (S)
- 22 Aanpassen brug Muiden Noordwest i.v.m. doorfietsroute (S)
- 23 A1 afslag Laren Hilversum Noord (afslag 9) (S)

O = onderzoek
S = studie
U = uitvoering
Maatregelgebied = MIRT-afpraak

Hubs en strategie

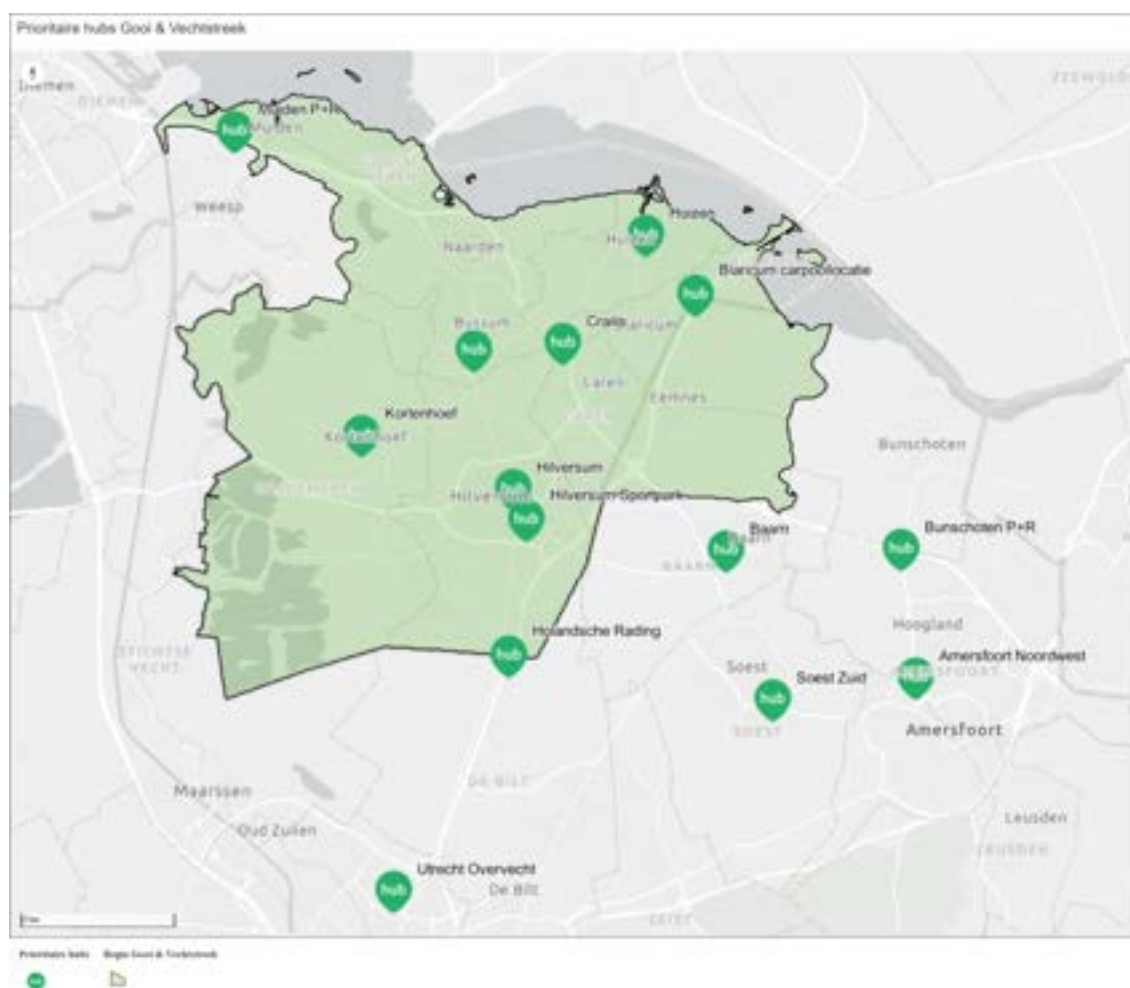
Recent zijn stappen gezet naar een nadere invulling van Hubs in de regio. Zie hiervoor het document *Naar een hubstrategie voor de Gooicorridor*, van maart 2025.

Het document beschrijft de mogelijke uitwerking van een aantal van 26 hubs (waarvan 14 zogenoemd prioritair), met onderscheid tussen

- corridorhubs
- stedelijke / wijkhubs
- recreatiehubs

Er is bestuurlijke vaststelling (mei 2025) om met 13 locaties de verdere uitwerking in te gaan.

De belangrijkste corridor-hubs zijn Crailo, Muiden en P+R Eemnes. Voor Crailo en Muiden, zie de aparte documenten in de lijst; voor P+R Eemnes heeft recent (2024) een flinke realisatie plaatgevonden, strategisch gelegen langs de A27 en sinds december 2024 het eind-/beginpunt van R-net HOV-verbinding 321 tussen Eemnes en Amsterdam.



8.3 Aanvullend

Aanvullend op de al genoemde maatregelen is de aandacht nodig voor het beheersen/terugdringen van sluipverkeer en het borgen van de binnenregionale bereikbaarheid.

- Voor de A1-aansluitingen borgen dat ze ‘op de agenda blijven’, en dat bovendien met een voldoende brede blik gekeken wordt: niet alleen de aansluiting en het functioneren van de A1, maar ook de dwarsverbinding, voor alle modaliteiten.
- Beheersen/weren sluipverkeer
 - o De feitelijke verkeerscirculatiemaatregelen (o.a. keuze éénrichtingsverkeer) in de kernen van Blaricum, Huizen, Laren en Naarden zodanig kiezen dat doorgaande autobewegingen ontmoedigd worden. Uitwerking door/met de lokale partijen.
 - o Uitwisseling van de verkeersplannen met navigatie-partijen, zodat weggebruikers het juiste advies krijgen. Hiervoor aansluiten bij acties in Europees verband op het gebied van verkeersmanagement / smart mobility. Zie ook CROW.
 - o Tegen eventueel ‘resterend’ of hardnekkig sluipverkeer valt te denken aan een handhavingssysteem met voertuigherkenning a la trajectcontrole of ‘Vianen/Vijfherenlanden’.

Nadere verkenning en uitwerking is hier nodig, ondersteund door een daartoe geschikt regionaal verkeersmodelinstrument. Het NRM is daarvoor te grof.

In breder verband zal dit op natuurlijke wijze onderdeel zijn van een gebiedsgericht (MIRT-)onderzoek A27/A1. Voorliggende Impactstudie bevat bouwstenen/argumenten voor een besluit daartoe.

Een (slechts) eerste stap naar zo’n MIRT-onderzoek is het verbreden van de monitoring: van ‘Monitoring A27 Zeewolde – Knooppunt Eemnes’ naar ‘Monitoring A27/A1 Zeewolde – Kp Eemnes – Kp Muiderberg’.

Bijlage 1 Regio's, deelregio's, gemeenten, kernen

Metropoolregio Amsterdam (MRA)

MRA = deelregio's en gemeenten:

- Amstelland-Meerlanden
 - Amstelveen
 - Ouder-Amstel
 - Uithoorn
 - Aalsmeer
 - Diemen
 - Haarlemmermeer
- Zuid-Kennemerland
 - Heemstede
 - Zandvoort
 - Bloemendaal
 - Haarlem
- Zaanstreek-Waterland
 - Uitgeest
 - Wormerland
 - Zaanstad
 - Purmerend
 - Edam-Volendam
 - Waterland
 - Landsmeer
 - Oostzaan
- IJmond
 - Heemskerk
 - Velsen
 - Beverwijk
- Flevoland
 - Almere
 - Lelystad



Gooi en Vechtstreek = gemeenten (kernen)

1. Gooise Meren (Bussum, Naarden, Muiden)
2. Hilversum
3. Huizen
4. Blaricum
5. Laren
6. Wijdmeren (Loosdrecht, 's-Graveland, Nederhorst den Berg)
7. Eemnes

MRU = Regio Amersfoort + U10

Regio Amersfoort =

1. Amersfoort
2. Baarn
3. Barneveld
4. Bunschoten
5. Leusden
6. Nijkerk
7. Soest
8. Woudenberg
9. Eemnes???

U10 = 16 gemeenten:

1. Bunnik
2. De Bilt
3. De Ronde Venen (Mijdrecht, Vinkeveen en Waverveen, Wilnis, Abcoude)
4. Houten
5. IJsselstein
6. Lopik
7. Montfoort
8. Nieuwegein
9. Oudewater
10. Stichtse Vecht (Breukelen, Loenen, Maarssen)
11. Utrecht
12. Utrechtse Heuvelrug (Amerongen (m.u.v. Elst), Doorn, Driebergen-Rijsenburg, Leersum en Maarn)
13. Vijfheerenlanden (Leerdam, Vianen en Zederik)
14. Wijk bij Duurstede
15. Woerden
16. Zeist

Wikipedia:

“Er maken 25 gemeenten deel uit van de Metropoolregio Utrecht. De tabel toont bij elke gemeente het inwonertal per 1 januari 2024.

Gemeente	Inwoners
Amersfoort	161.825
Baarn	25.062
Barneveld	62.603
De Bilt	43.709
Bunnik	16.116
Bunschoten	22.620
Eemnes	9.757
Houten	50.855
IJsselstein	33.424
Leusden	31.669
Lopik	14.723
Montfoort	13.860
Nieuwegein	65.974
Nijkerk	45.358
Oudewater	10.220
De Ronde Venen	45.812
Soest	47.685
Stichtse Vecht	65.893
Utrecht	374.411
Utrechtse Heuvelrug	50.553
Vijfheerenlanden	61.650
Wijk bij Duurstede	23.953
Woerden	53.730
Woudenberg	14.633
Zeist	66.623
Totaal	1.400.392

Bijlage 2 Duiding documenten

Van de bestudeerde documenten is een overzicht gemaakt met per document een korte samenvatting/kenschets van de inhoud van het document. Dat is in deze bijlage opgenomen.

Disclaimer dat het soms wellicht nogal ‘kort doo’r de bocht is’.

Bij de start van de studie, voorafgaand aan de duik in de documenten, was bedacht om ook kenmerken aan te vinken. Dat is uiteindelijk niet zeer informatief. Veel documenten gaan over vrijwel alle kenmerken, al dan niet impliciet vanwege nog onderliggende documenten.

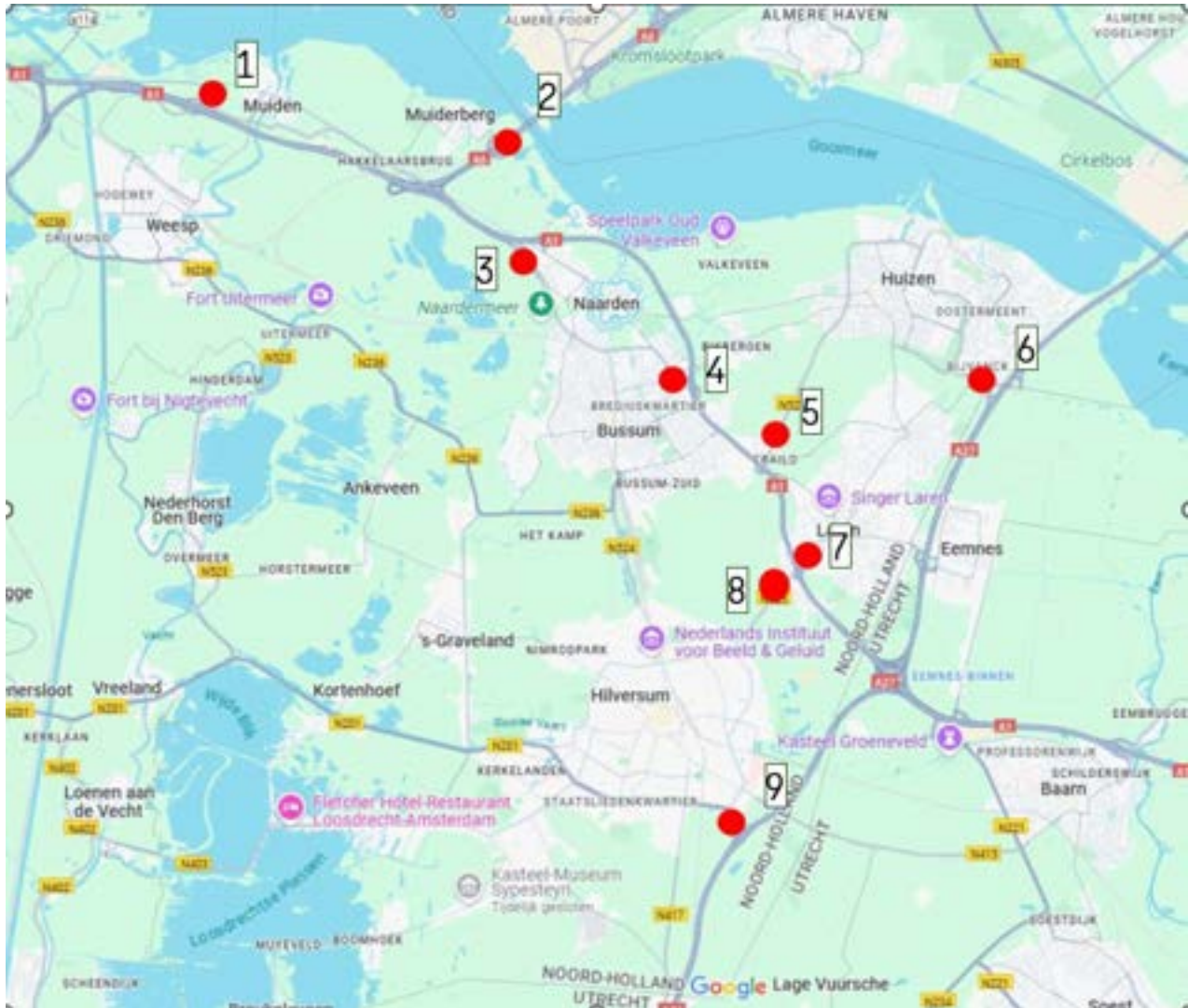
Het onderscheidend vermogen van de kolommen met de vinkjes is daardoor beperkt.

Hieronder een screenshot van de versie van 15 april.

Document	Nr	Jaar	Omschrijving	Woningbouw	Intensiteit en	Knooppunten	OV	Fiets	multimodaal	detailplanning Gooi en Vechtstreek	Leefbaarheid	Brede welvaart	Beleid	Model
1_Multimodaal_Toekomstbeeld_MRA_definitief.pdf	1	2022	Het Multimodaal Toekomstbeeld MRA (MTB) geeft de belangrijkste keuzes voor mobiliteit weer waar Rijk en regio tussen nu en 2040 voor aan de lat staan. Het gaat daarbij zowel om keuzes in beleid als keuzes voor wat betreft investeringen in infrastructuur. Keuzes waarmee we met het mobiliteitsbeleid bijdragen aan het verbeteren van de brede welvaart in de MRA en een mobiliteitsstelsel dat mede de forse verstedelijking mogelijk maakt.	✓										
verdiepend_onderzoek_amsterdam_bay_area.pdf	2	2022	Onderzoek wegknooppunten waaronder Gooi (A1, A6 en A27 plus OWN) In het onderzoek Amsterdam Bay Area - Bereikbaarheid is met behulp van een statisch verkeersmodel ook een studie gedaan naar wegknooppunten en zijn er gevoeligheidsanalyses uitgevoerd met het statisch verkeersmodel VENOM o.a. rond uitbreiden A1/A6, aanleggen limering en mobiliteitstransitie in de MRA. Conclusie is dat de onderzochte maatregelen de knelpunten op de weg niet oplossen of in onvoldoende mate terugdringen. Dit komt vooral door de grote pendelstroom tussen Flevoland en de regio Amsterdam. Er is sprake van latente vraag waardoor de vrijgekomen ruimte weer opgevuld wordt met nieuwe autoritten.	✓		✓	✓						✓	VENOM (2018) plus Aimsun
2020-10-29 - mobiliteitsperspectief-knooppunt-Crallo.pdf	3	2020	Eind 2018 is het rapport "Businesscase Doorfietsen in Gooi en Vechtstreek" vastgesteld in het regionale bestuurlijk overleg. Hierin zijn verschillende hoofd- en doorfietsroutes uitgewerkt. In dit rapport staat een verdieping van de eerder opgestelde businesscase centraal. De verdieping bestaat uit de volgende onderdelen: • Heroverweging en nadere uitwerking van het netwerk en de tracés. • Prioritering van de tracés. • Mogelijkheden voor financiering.				✓	✓	✓	✓			✓	
2020-12-14 1.0BH152820201209-Hoogwaardig-fietsnetwerk-Gooi-en-Vechtstr.pdf	4	2020	Er zijn al heel veel verschillende ideeën voor ontwikkeling rondom Crallo en er zijn ook al verschillende onderzoeken uitgevoerd, maar het ontbreekt nog aan een visie waarin al deze ideeën en onderzoeken goed op elkaar afgestemd zijn. Gezien de vele ruimtelijke ontwikkelingen, verkeerskundige vragen en bestuurlijke wensen, is er de behoefte aan een integrale blik op dit knooppunt. In het kader zijn de bestuurlijke uitgangspunten voor de ontwikkeling van het knooppunt puntsgewijs samengevat. De modelberekening voor de studie woningbouwambities heeft als doel om de effecten van het Ruimtelijk Voorstel van de Provincie Flevoland inzichtelijk te maken. In deze notities worden de uitgangspunten van de modelberekening toegelicht.						✓	✓			✓	
VENOM uitgangspunten notitie	5	2024	Bijzonder slordig conceptrapport. Bereikbaarheidsonderzoek ivm heel veel 100k+ woningen in Flevoland. Infracontext is realisatie van [meervormig, lelylijn, verbreding] Stichtingsbrug naa2.2 en treinverbinding Schiedijk. Dat is allemaal nodig om bereikbaarheid op enig niveau te krijgen. De eindversie van september 2024 is veel beter leesbaar.	✓		✓	✓	✓	✓					VENOM 2020 VENOM 2020
2024-07-01 - Rapportage Bereikbaarheidsonderzoek woningbouwambities Flevoland (016620.20240701_R1.01)	6	2024	overzicht, per regio, van de ruimtelijke ambities en de ideeën voor mobiliteitsmaatregelen die erbij horen. Infra gelabeld als Onderzoek, Studie, Uitvoering, of niets (-).	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
2024-10-11 - 2.3 241004_NOVEX MRA_rapport	8	2023	Document sluit af met bespreking dat het allemaal grote ingrepen zijn, die we moeten afwegen tegen de impact: willen we een dergelijk land? Document geeft uitgebreide opleggers een goed beeld bij de situatie, zie ook hieronder. De monitoringrapportage laat grosso modo hetzelfde beeld zien wat betreft de ontwikkeling van het verkeer in 2030 respectievelijk in 2040 als het Verdiepend Wegenonderzoek Amsterdam Bay Area.			✓								
2023-29-09 - Monitoring A27 - Oplegger Directeurenoverleg Oostflank MRA	9	2023	eerste monitoringrapportage. Gedegen stuk van Adriaan Wissel.		✓	✓								
2023-09-08 - Monitoring A27 Zeewolde - knooppunt Emmes_v 3	9	2023	Huidige situatie, obv het jaarlijks uitgevoerde VOR (Verkeerskundig Onderzoek Randstad) MLT obv MLT-prognoses LT obv NRM voor 2040											
			Hij merkt op dat het verschil met allerlei andere analyses is dat diverse projecten NIET gerealiseerd zullen zijn, en dat nog geen rekening is gehouden met alle woningbouwambities.											
2024-09-23 - Monitoring ontwikkeling (auto)mobiliteit A27 Zeewolde - knooppunt Emmes 2024	10	2024	In deze monitoring haalt Adriaan Wissel de IMA aan: In december 2023 publiceerde het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de "Update Integrale MobiliteitsAnalyse". In paragraaf 2.2.4 (blz 26) is de volgende tekst opgenomen: "Uit de netwerk analyses woningbouw blijkt dat het concentreren van inwoners in de grootschalige woningbouwlocaties over het algemeen gunstiger is voor het gebruik, fiets en lopen, waardoor het hoofdwegenet minder belast wordt. Almere-Oost vormt een uitzondering op hetgeen hierboven beschreven; daar leiden de grote aantallen woningen tot veel extra autoverkeer op de A27 bij Almere. Terwijl op deze plek de MIRT-verkenning A27 Zeewolde-Emmes gepauzeerd wordt. Elders in Nederland is minder congestie te verwachten als gevolg van woningbouw in de NOVEX-gebieden".		✓	✓	✓							
2021-11-30 - MRA-Verstedelijkingsconcept-eindversie-november-2021	11	2021	Verstedelijkingsconcept als component in de verstedelijkingsstrategie. De eerste vertaling vanuit NOVEX. Insteken op meerkeurig ontwikkeling, zodat de woon-werkbalans meer in evenwicht komt en de pendel minder wordt. Hilversum is 1 van de zogenoemde 'stadsharten'. Elke deelregio zijn eigen gebiedskenmerken. Gooi als overgangsbied met veel diverse omgevingswaarden (weiden, bossen, heiden, water).	✓			✓		✓		✓	✓	✓	
2021-10-04 - Ei-7b-Gebiedsplan-Stadshart-Hilversum	12	2021	ontwikkeling Stadshart Hilversum, als 1 van de 9. Drie kerngebieden in H'sum, alle als OV-knoop/-hub: -mediapark -station -Arenapark/station Sportpark			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
2021-03-31 - Perspectief-Oostflank-MRA_compressed	13		ontwikkeling aantrekkelijke werk-/onderwijsgebieden, teneinde de woon-werk-balans in de MRA en ook deze regio te verminderen. (of is het van oktober 2020? Zoals het colofon aangeeft)											
2024-10-01-392-mobiliteitsagenda-regioamersfoort-200dpi	14	2024	studie onder de vlag van U Ned, onderdeel van de Mobiliteitsstrategie U Ned. multimodale analyse en opgaven in relatie tot de woningbouwopgave.	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	Stravem
			Groot onzekerheidspunt in deze regio is het al dan niet realiseren van de aanpassing van Knooppunt Hoewelaken. Is nu een gepauzeerd rijksproject.											

Bijlage 3 Selected Link Analyses

In deze bijlage de volledige set van kaartbeelden van de Selected Link Analyses.



1. SLA Muiden – Papelaan ri Mariahoeveweg OS

SWECO 



2. SLA A6 Muiderberg ri. A1 OS

SWECO 



3.1 SLA (Oude) Rijksweg Naarden ri. Amsterdam OS

SWECO 



3.2 SLA (Oude) Rijksweg Naarden ri. Amsterdam AS

SWECO 



3.3 SLA (Oude) Rijksweg Naarden ri. Bussum OS

SWECO 



3.4 SLA (Oude) Rijksweg Naarden ri. Bussum AS

SWECO 



4.1 SLA Amersfoortsestraatweg ri. Naarden OS

SWECO 



4.2 SLA Amersfoortsestraatweg ri. A1 AS

SWECO 



5.1 SLA Crailoseweg ri. A1 OS

SWECO 



5.2 SLA Crailoseweg ri. Huizen AS

SWECO 



6.1 SLA Huizen – Randweg Oost ri. Huizen OS

SWECO 



6.2 SLA Huizen – Randweg Oost ri. A27 AS

SWECO 



7.1 SLA Laren – Hilversumseweg ri. Laren OS

SWECO 



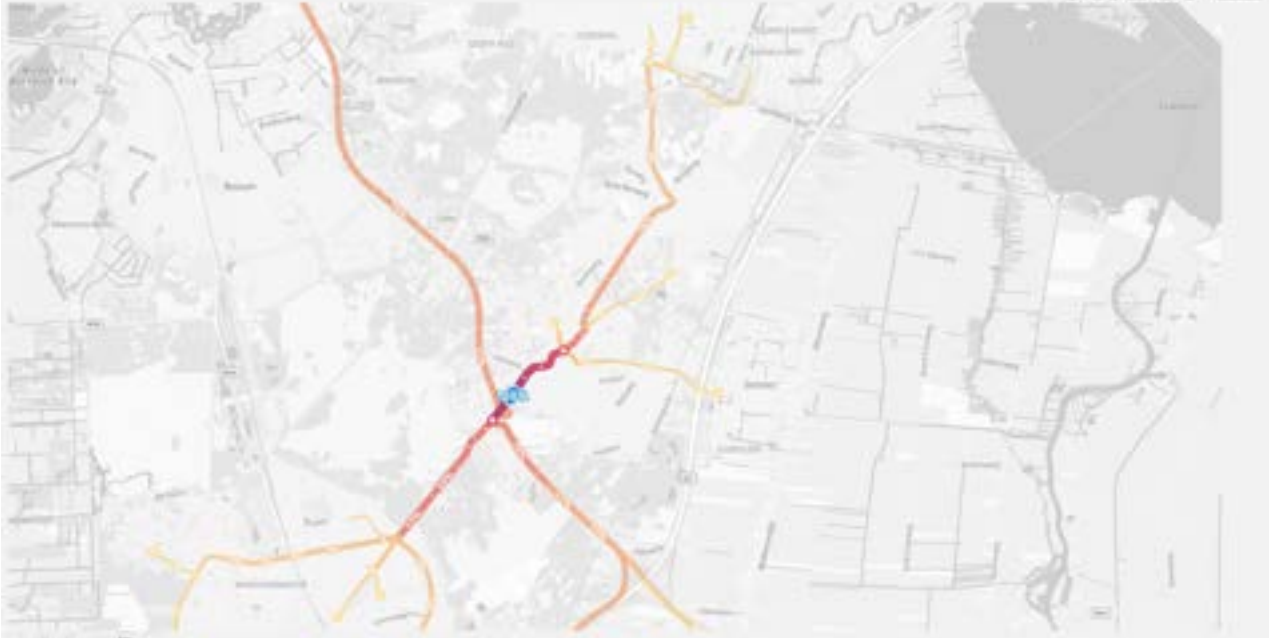
7.2 SLA Laren – Hilversumseweg ri. Laren AS

SWECO 



7.3 SLA Laren – Hilversumseweg ri. A1 OS

SWECO 



8.1 SLA N525 Larenseweg ri. A1 OS

SWECO 



8.2 SLA N525 Larenseweg ri. A1 AS

SWECO 



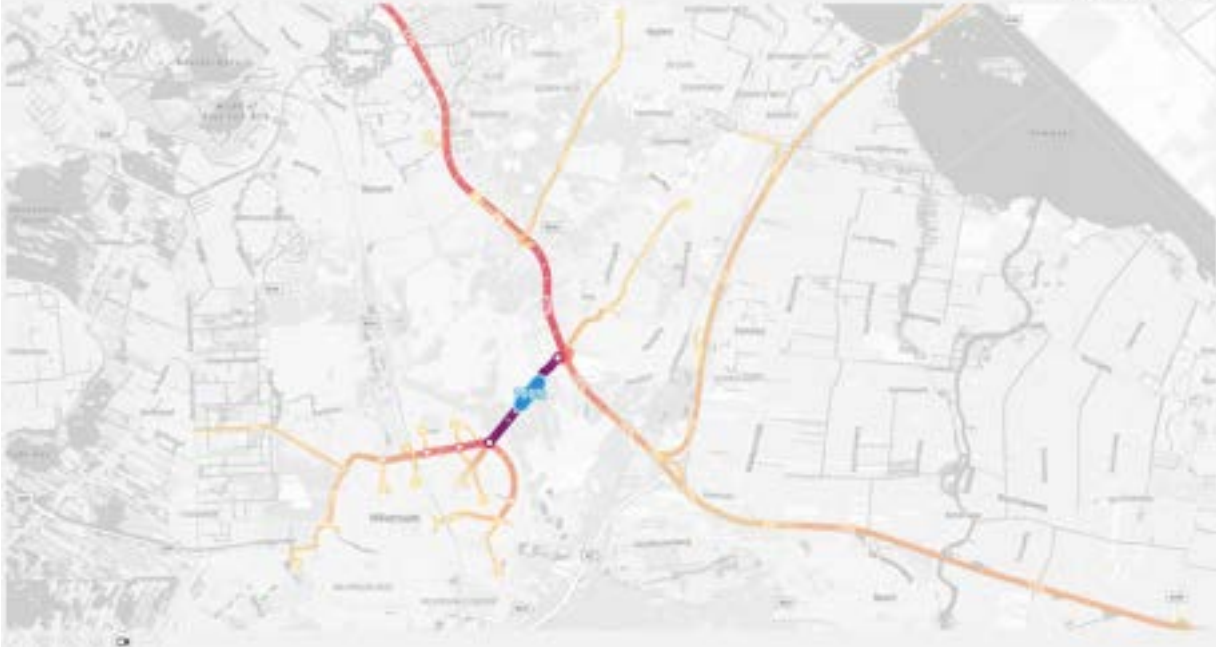
8.3 SLA N525 Larenseweg ri. Hilversum OS

SWECO 



8.4 SLA N525 Lareneweg ri. Hilversum AS

SWECO 



9.1 SLA Hilversum ZO ri. Hilversum OS

SWECO 



9.2 SLA Hilversum Z0 ri. Hilversum AS

SWECO 



9.3 SLA Hilversum Z0 ri. A27 OS

SWECO 



9.4 SLA Hilversum ZO ri. A27 AS

SWECO 



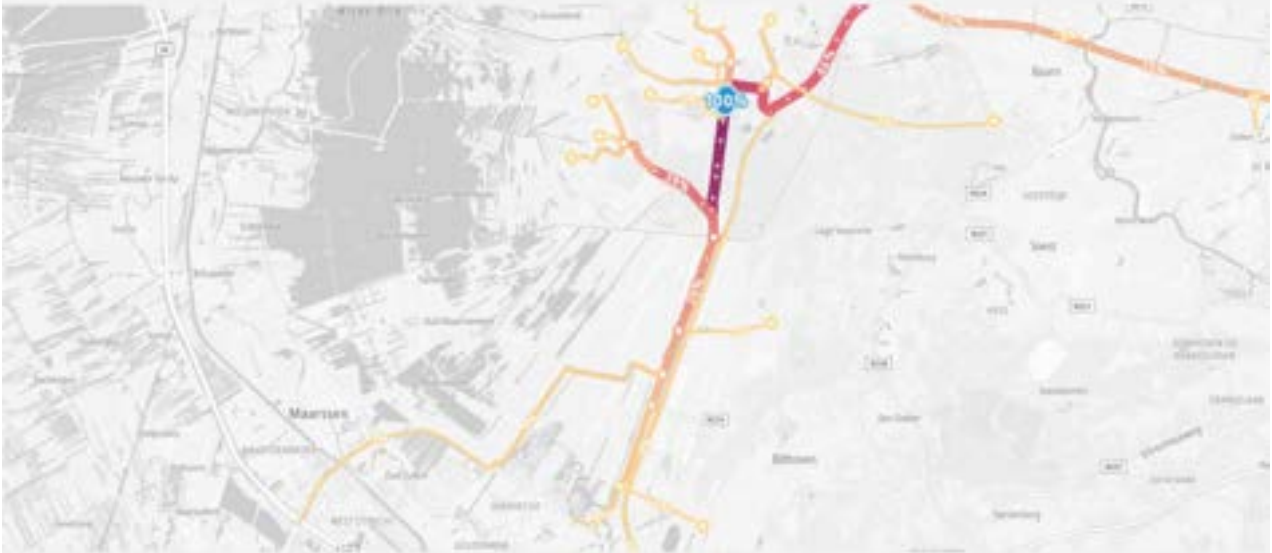
10.1 SLA N417 N ri. Hilversum AS

SWECO 



10.2 SLA N417 N ri. Utrecht AS

SWECO 



11.1 SLA Zuidpolderweg ri. Muiden OS

SWECO 



11.2 SLA Zuidpolderweg ri. Muiderberg AS



12.1 SLA Afrit 6 Naarden Vesting ri. Naarderbos OS



12.2 SLA Toerit 6 Naarden Vesting ri. Eemnes AS



13.1 Maxisweg ri. Amsterdam OS



13.2 Maxisweg ri. A1 OS

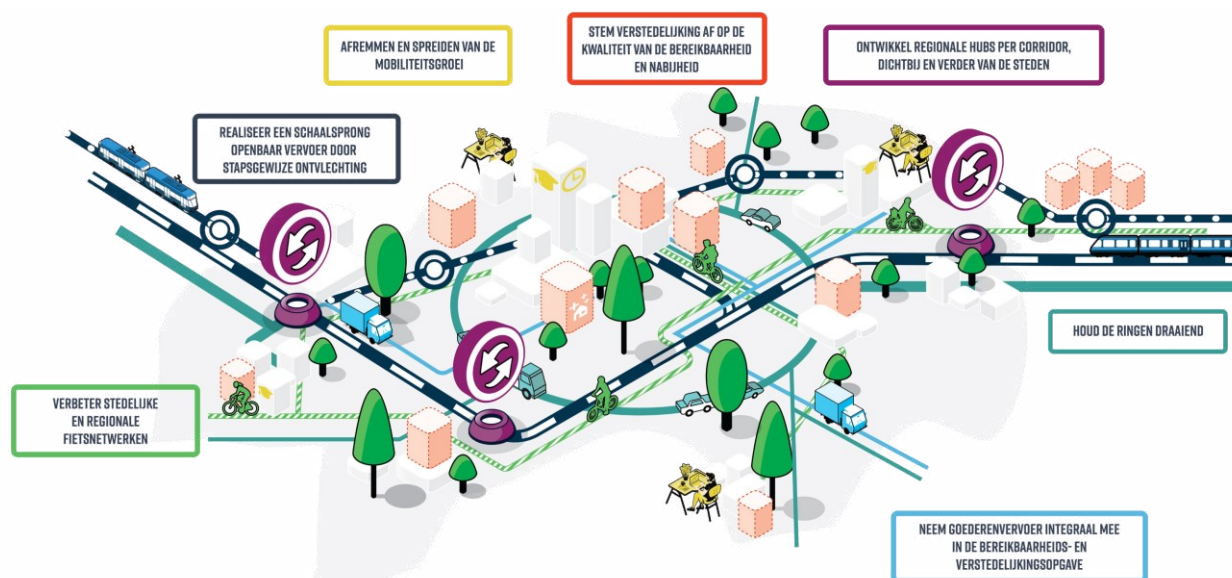


Bijlage 4 Sturingsprincipes – mobiliteit – brede welvaart

“Mobiliteitsbeleid kan op vijf manieren bijdragen aan brede welvaart:



Vijf doelen om te werken aan brede welvaart in de MRA (bron: MTB)



De 7 sturingsprincipes van het MTB zijn:

- Principe 1: Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid
- Principe 2: Afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei
- Principe 3: Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken
- Principe 4: Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden
- Principe 5: Neem goederenvervoer integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave
- Principe 6: Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ont vlechting
- Principe 7: Houd de ringen draaiend

Utrecht Nabij (2020) noemt de volgende zeven samenhangende principes:

1. Concentreer nieuwe woningen en banen in het stedelijk kerngebied en rond grotere regionale ov-knooppunten
2. Investeer in stedelijk groen en maak landschappen beter bereikbaar en toegankelijk
3. Intensiveer woon- en werklocaties in binnenstedelijke tussengebieden
4. Ontwikkel complementaire Metropoolpoorten
5. Focus op het versterken van economische clusters
6. Organiseer slimme, gezonde en veilige mobiliteit
7. Maak het mobiliteitssysteem samenhangend en multimodaal, zet in op alles

In *Adaptieve ontwikkelstrategie Utrecht Amersfoort - 18 oktober 2024* staat

“Gezond groeien van de regio wordt gerealiseerd volgens drie uitgangspunten:

1. Robuust groen-blauw raamwerk en divers landschap dat meegroeit en goed bereikbaar is
2. Verstedelijken in drie type milieus: metropoolpoorten, regiopoorten en vitale kernen
3. Systeemsprong voor een samenhangend multimodaal mobiliteitssysteem”

“De bereikbaarheidsopgave, als onderdeel van de integrale verstedelijkingsopgave, is drieledig:

- Het op een duurzame en klimaatbestendige wijze ontsluiten van nieuwe woningen en werklocaties [...]
- Het accommoderen van de groei van mobiliteit en het in beweging houden van de draaischijf Nederland (spoor en weg);
- Het realiseren van de transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem, [...] met hubs gestimuleerd [...].

“De Mobiliteitsstrategie van U Ned zet in op:

- Verstedelijkingskeuzes en bereikbaarheid afstemmen: inzet op nabijheid
- Vraag naar mobiliteit afremmen en spreiden
- Betere stedelijke en regionale wandel- en fietsnetwerken
- Systeemsprong OV met regionale ruggengraat als hoofddrager
- Ontvlechting auto-draaischijf en verlangzaming auto in stedelijk gebied
- Soepele ketenreizen van deur tot deur met mobiliteitshubs”

“Mobiliteitssysteem als volgt opgebouwd:

- Een fietsnetwerk van doorfietsroutes verbindt steden en kernen met elkaar
- Een regionaal ov-systeem van HOV/BRT, tram en sprinter. Dragere: Wiel met Spaken van de regio Utrecht en het OV-Anker van de regio Amersfoort
- De verstedelijking vindt plaats langs het regionale ov-netwerk (sprinter, tram en/of het HOV/BRT).
- Het hoofdwegennet is de basis voor de autobereikbaarheid van de regio.
- Deze netwerken van fiets, ov en weg werken integraal samen door ze met hubs en knooppunten aan elkaar te verbinden.”