

1. Het probleem

1.1 De Vechtbrug in de Al: een tweezijdig knelpunt

Knooppunt Al - Vecht: hoe u niet blijft wachten voor een open brug

Aan de bereikbaarheid van de Randstad wordt nu met alle macht gewerkt. Het is dan natuurlijk jammer, dat files op de Al blijven ontstaan doordat de brug over de Vecht bij Muiden open staat. Nederland is immers niet alleen vervoersland maar ook waterland. Muiden draagt op uitnodiging van de minister hier een creatieve oplossingsrichting aan door een aquaduct te combineren met investeringen in bedrijvigheid, voorzieningen, wonen en infrastructuur. Gebruik wordt gemaakt van de unieke locatie op een knooppunt van water en verkeerswegen, bij een prachtige oude stad met het beroemde Muiderslot. Hiermee worden belangrijke problemen voor burgers en bedrijven opgelost en wordt de kwaliteit en leefbaarheid in Muiden versterkt. Bovendien kan de locatie een belangrijke; bijdrage leveren aan ontwikkelingen in de hele regio . Met deze oplossing worden bovendien noodzakelijke financiële opbrengsten gegenereerd. Uiteraard zal met betrokken partijen een en ander verder moeten worden uitgewerkt, waarbij bovendien de richting en omvang van de ontwikkelingen zorgvuldig met de leefbaarheid van Muiden zullen moeten worden afgewogen.

Een belangrijk deel van het zeer intensief gebruikte tracé van Muiderberg naar de ring Amsterdam loopt door de gemeente Muiden. In dit tracé vormt de brug over de Vecht om meerdere redenen een belangrijk knelpunt:

- De beweegbare brug:

De Vecht is een belangrijke waterverbinding tussen het Utrechtse achterland en het IJsselmeer. De scheepvaart vereist daarbij een bepaalde doorvaarthoogte, waardoor de beweegbare bruggen in de Al dagelijks voor de nodige vertraging zorgen. Op de momenten dat deze bruggen meerdere malen per dag open gaan ontstaan direct files, die inmiddels bijna de periode tussen ochtend en avondspits dreigen in te vullen. Bij een verdere groei van de mobiliteit, mede te verwachten door de verdere uitgroei van Almere, zal dit knelpunt daarmee het effect van het totale bereikbaarheidsoffensief in belangrijke mate verstoren.

- De toename van het waterverkeer:

De functie van de Vecht wordt de komende jaren bovendien belangrijker daar het Amsterdam Rijn kanaal dient te worden ontlast voor het pleziervaartverkeer. Deze schepen zullen daarom over de Vecht worden geleid. De bruggen en sluizen in Muiden vormen daarbij ook voor het waterverkeer een belangrijk knelpunt.

1.2 De oplossing van het Rijk: Het benuttingsalternatief

Het Kabinet heeft concrete plannen ontwikkeld om de bereikbaarheid van de Randstad veilig te stellen; het zogenaamde Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR). Deze plannen worden behandeld bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat in de Tweede Kamer. Deze plannen zijn uiteraard essentieel voor de Randstad als geheel en daarbinnen voor betrokken agglomeraties en gemeenten. Over de plannen en deelplannen is reeds jaren overleg gevoerd met deze betrokkenen. Nu komt het moment waarop uitvoering daadkrachtig ter hand moet worden genomen.

Investeren in de A1

In het Noordelijk deel van de Randstad is de A1 een van de verkeersaders die de bijzondere aandacht vraagt. De A1 is allereerst een van de hoofdcorridors, die de Randstad verbindt met het Europese achterland. Daarnaast vervult de A1 een zeer belangrijke functie binnen de agglomeratie (de Noordvleugel van de Randstad) als de verbinding tussen Amsterdam en directe omgeving enerzijds en het Gooi en Flevoland, met Almere anderzijds. Met name de verbinding vanaf Muiderberg tot de ring Amsterdam vraagt dan een bijzondere aandacht in het bereikbaarheidsoffensief. Langs Muiden reden in 1986 al 91.000 voertuigen, in 1998 148.000, terwijl nu een schatting van 160.000 gemaakt zou kunnen worden. Voor deze verbinding zijn dan ook de nodige lange termijn alternatieven onderzocht, ondermeer in de CRAAG-studies en de Studie naar een verbinding A6-A9. In de plannen van de regering zijn nu concrete voorstellen voor de korte termijn zichtbaar, waarbij rond de A1 momenteel wordt uitgegaan van een benuttingsalternatief. Dit alternatief laat zich kort omschrijven als het intensiveren van de bestaande infrastructuur.

De gemeente Muiden is van mening dat het benuttingsalternatief met de brug geen oplossing biedt voor de gesignaleerde problemen, want de brug blijft open staan. Daarmee wordt besloten tot uitvoering van een suboptimale, niet duurzame oplossing die bovendien naar de mening van de gemeente Muiden tot kapitaalvernietiging leidt.

Knelpunt Vechtbrug A1 en het benuttingsalternatief

In het benuttingsalternatief wordt het A1-knelpunt onderkend. In het huidige benuttingsalternatief wordt de brug over de Vecht geheel gereserveerd voor het doorgaand snelverkeer, terwijl een tweede brug wordt voorzien voor lokaal verkeer. Hierbij wordt momenteel een brug voorzien die gezien het intensieve scheepvaartverkeer regelmatig open zal staan. De kosten van het benuttingsalternatief zijn globaal berekend op f 120 miljoen. In eerste instantie is uitgegaan van een lage variant voor een tweede brug. De aanvoerwegen naar deze brug, die een lokaal doorgaande route naar Weesp en Muiden vormt, zullen daarmee gedurende de gehele dag verstopt raken. Effect hierdoor kan zijn, dat alsnog knelpunten in de afslagen van de A1 kunnen ontstaan. Bij een verhoging van de brug, die nu ook als benuttingsvariant in de studie is opgenomen kan dit knelpunt worden verminderd. Echter, een brug is in geen enkel geval een duurzame investering, omdat nu reeds duidelijk is dat deze slechts tot 2010 soelaas kan bieden. De brug (als onderdeel van het benuttingsalternatief) moet in 2005 gereed zijn, zo is in het BOR afgesproken. Daarmee worden investeringen gedaan voor slechts 5 jaar.

1.3 De oplossing van Muiden. Het aquaduct

De gemeente Muiden heeft het toenemende knelpunt Vechtbrug Al reeds vroegtijdig onderkend en als alternatief een aquaduct ingebracht. Dit alternatief wordt gesteund door de regio. De regio is akkoord gegaan met het benuttingsalternatief, onder de expliciete voorwaarde van een aquaduct bij Muiden. De kosten van een dergelijk aquaduct, in een maximale variant met twee maal zeven rijstroken zijn becijferd op globaal f 390 miljoen gulden. In de huidige prioriteiten van de regering is echter vooralsnog niet voor het aquaduct gekozen maar is het genoemde benuttingsalternatief voorgesteld, zonder dit aquaduct. Argument hierbij is mede de beschikbare financiële ruimte (f 120 miljoen voor het benuttingsalternatief). Door de minister van Verkeer en Waterstaat is aangegeven dat creatieve ideeën vanuit Muiden zeker op prijs worden gesteld. Muiden is om meerdere redenen daarmee genoodzaakt om juist op dit moment eerste ideeën over mogelijke alternatieven² in te brengen:

- Bereikbaarheid van de Randstad:

Allereerst wil Muiden actief bijdragen aan de bereikbaarheid van de Randstad. Door haar Gemeente loopt immers een van de belangrijkste tracés. Een goede doorstroming is daarbij van belang voor de milieubelasting die de burgers van Muiden ondervinden, zowel op het gebied van geluidsoverlast als op het gebied van luchtverontreiniging. Muiden-Kern ligt hierbij tevens direct aan dit tracé, terwijl het knelpunt zich direct bevindt tegen de Kern van Muiden aan.

- Kwaliteitsimpuls voor Muiden:

Muiden is momenteel een visie aan het ontwikkelen voor een kwaliteitsimpuls voor haar gemeente, waarbij integraal een sprong wordt gemaakt op het gebied van leefbaarheid en voorzieningen, waaronder de recreatie. Muiden heeft daarbij zowel een functie voor de watersport met momenteel 25.000 passanten . een aantal dat de komende jaren sterk kan toenemen, zeker als het Amsterdam Rijn Kanaal niet meer beschikbaar is voor pleziervaart . als voor de verblijfsrecreatie met 300.000 bezoekers van haar historische kern en het Muiderslot. De kwaliteitsimpuls voor Muiden komt daarmee niet alleen haar eigen inwoners ten goede, maar ook de vele recreanten. Afgeleid is een aanzienlijk economisch belang aanwezig, dat het belang van de gemeente overstijgt.

De kenmerken en potenties van een gebiedsgerichte aanpak rond een aquaduct bij Muiden worden in hoofdstuk 3 van dit actieplan aangegeven.

²In de planstudie van CRAAG zijn voor de langere termijn meerdere varianten opgesteld, waarin een aquaduct is opgenomen. Over de voor de langere termijn noodzakelijke alternatieven wordt in 2002 definitief besloten (in het kader van de CRAAG-studie). Door op dit moment voor een benuttingsalternatief te kiezen, zal het niet meer goed mogelijk zijn om in 2002 alsnog voor een aquaduct te kiezen.

2. Financiering aquaduct door integrale aanpak

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft Muiden uitgenodigd met creatieve oplossingen voor het Knelpunt Vechtbrug Al te komen. Een integrale aanpak biedt hierbij mogelijke oplossingen, zoals bijvoorbeeld in het geslaagde project Sijtwende in Voorburg is aangetoond. Hier is het gelukt om in een publiek-privaat samenwerkingsverband een zich tientallen jaren voortslepende impasse te doorbreken. De minister van Verkeer en Waterstaat is van mening dat men met een integrale aanpak in Voorburg kwaliteit heeft weten te realiseren. Een vergelijkbare benadering bij Muiden is denkbaar door gebruik te maken van de economische potentie en de noodzakelijke kwaliteitsslag in Muiden kern. Kerngedachte is het inzetten van vastgoed voor de financiering van infrastructuur, zoals momenteel bij meerdere infrastructuurprojecten wordt onderzocht en toegepast. Een integrale benadering vraagt daarbij integrale analyse van economische effecten en integratie van geldstromen. Op zich zou een integrale analyse van financiële effecten al moeten leiden tot de keuze voor een aquaduct bij Muiden, zoals hieronder aangetoond wordt.

Het Knelpunt Vechtbrug Al en een integrale financiële benadering

Het Knelpunt Vechtbrug Al in Muiden kent meerdere financiële effecten, die in dit hoofdstuk globaal worden geraamd ³:

- De kosten van congestie:

De te verwachten congestie rond Muiden bij het verder uitvoeren van het bereikbaarheids-offensief. Muiden blijft een knelpunt bij uitvoering van de huidige plannen met een verwachte permanente filevorming en afgeleide economische schade. De economische schade laat zich becijferen en kan bij conservatief ingeschatte uitgangspunten momenteel reeds globaal f 10 miljoen op jaarbasis bedragen, waarmee de totale economische schade, eveneens conservatief geschat in netto contante waarde van globaal f 230 miljoen tot 2010

Met een eenvoudig model zijn berekeningen gemaakt over enkele van de economische effecten van het knelpunt Vechtbrug Al, veronderstellende de filevorming door dit knelpunt op zich veroorzaakt. Deze veronderstellingen vragen uiteraard een bredere analyse in combinatie met de te verwachten effecten van de maatregelen en mobiliteitsstromen in breder perspectief. Daarnaast is voor de eenvoud tevens invoering van het rekeningrijden en investering in het Aquaduct in 2000 verondersteld. Resultaten wijzigen uiteraard bij andere veronderstellingen, een meer integrale berekening van effecten, een latere invoering van rekeningrijden en een latere uitvoering van de investeringen. Uitgangspunten en resultaten bij deze uitgangspunten zijn:

Voertuigen per dag 2000	160.000
Mobiliteitsstijging 2000-2020	2%
Uren file per dag, groei met mobiliteitsstijging	2
Voertuig in Files, concentratie uur/dag	16
Zakelijke voertuigen in files	25%
Uren zakelijke vertraging bij fileduur / duur groei	0,25
Dagen file per jaar	200
<u>Kosten zakelijke vertraging per uur</u>	<u>80,00</u>
<u>Kosten zakelijke vertraging 2000</u>	<u>20.000.000</u>
<u>NCW Kosten zakelijke vertraging 2000-2010</u>	<u>230.520.890</u>
Dagen rekening rijden	250
% Rekeningrijders	50%
Investering 2000	250.000.000
Prijsstijging	3,0%
Rente	6,0%
Aantal jaren afschrijving	20
<u>Afschrijving en rente jaar 2000</u>	<u>13.585.879</u>
<u>Bijdrage per rekeningrijder 2000</u>	<u>0,34</u>

oploopt. De schade weegt daarmee bij deze uitgangspunten op ten opzichte van de investering. Gelijktijdig leidt deze congestie tot additionele milieuschade, die leidt tot verminderde leefbaarheid en economische potentie in Muiden en bovendien mogelijk in het kader van milieuverdragen elders tegen hoge kosten moet worden gecompenseerd. Helaas is deze schade niet direct zichtbaar voor het Rijk.

- De relatie met het rekeningrijden:

De economische en psychologische effecten van het rekeningrijden zijn, zeker als files blijven bestaan, steeds moeilijker uit te leggen aan burgers en bedrijven. Het rekeningrijden is een onderdeel van het bereikbaarheidsoffensief. Inmiddels moet het rekeningrijden volgens grote advertenties spitstarief gaan heten, maar feitelijk betreft het gewoon tolheffing, waarbij gebruikers zelf betalen voor hun bereikbaarheid. Indien de helft van de betrokken voertuigen in uren passeren dat deze tol wordt geheven, zou het logisch zijn dat een deel van hun tol aan het opheffen van dit knelpunt wordt besteed. Maar het is moeilijk uit te leggen dat men in de ochtend tol moet betalen voor bereikbaarheid, terwijl men in de middag in de file moet staan.

Het knelpunt Vechtbrug A1, dat bij uitvoering van de huidige plannen zou blijven bestaan, kan theoretisch bij gekozen uitgangspunten worden opgelost via een bijdrage van 68 cent per rekeningrijder die over dit tracé rijdt. Gelijktijdig is inmiddels duidelijk, dat de beschikbare middelen met name worden ingezet rond de grote steden, die hierin ook een zware stem hebben, waardoor de focus minder gericht is op kleinere gemeenten als Muiden. Helaas bevindt zich hier wel een zwaar knelpunt. Met de VNG zou Muiden zich sterk willen maken voor een meer evenwichtige benadering ook voor kleinere gemeenten. Ook lijkt het rijk vooralsnog niet over aanvullende middelen te beschikken. Burgers en bedrijven mogen echter terecht verwachten, dat als voor mobiliteit wordt betaald ook de knelpunten worden opgelost.

- Het waterverkeer: de beroeps- en recreatievaart zitten elkaar in de weg

Mobiliteit betreft niet alleen het verkeer over de weg, maar tevens het verkeer over water. De Vecht is nu reeds een druk bevaren rivier, waarbij tevens de pleziervaart van het Amsterdam Rijn kanaal zal moeten worden opgevangen. Deze opvang is in zichzelf zonder aquaduct de facto onmogelijk, waarmee bij afsluiting van het Amsterdam Rijn kanaal ernstige schade wordt toegebracht aan de waterrecreatie ook in achterliggende gebieden. Openhouden van het Amsterdam Rijn kanaal voor pleziervaart zou daarentegen leiden tot economische schade voor de Amsterdamse regio.

- De kwaliteitsslag in Muiden en de toeristische sector

Voor de toeristisch economische bijdrage van Muiden aan de regio is het aquaduct een essentiële bijdrage voor de noodzakelijke kwaliteitsimpuls. Ondernemers en gemeente onderkennen momenteel de noodzaak van samenhangend investeringen in de toeristische kwaliteit van Muiden. Afgeleid zijn economische effecten te verwachten in de onroerend goed en zakelijke ontwikkeling in geheel Muiden, waarmee het aquaduct ook langs deze lijn tot economische meeropbrengsten leidt in de toeristische sector met een uitstraling naar de hele regio. Omgekeerd is een negatieve impuls bij handhaving van dit knelpunt te verwachten.

- De kwaliteitsslag in Muiden zelf:

Voor Muiden zelf is het aquaduct noodzakelijk voor haar burgers voor een leefbare stad. Deze leefbaarheid betreft enerzijds de beperking van geluids- en stankoverlast, anderzijds de mogelijkheid om de verkeersdruk in Muiden zelf te reorganiseren. Afgeleid zijn economische effecten te verwachten in vastgoedwaarde en investeringsbereidheid van burgers en bedrijven. Omgekeerd is ook hier de huidige oplossing niet optimaal.

Samenvattend geven alleen deze . deels gekwantificeerde . effecten al de noodzaak aan van het aquaduct. Op zich zou een adequate analyse van deze kosten en baten een investering in het aquaduct noodzakelijk maken. De vervolgschade van een beperktere minder toekomstgerichte investering is gezien de te verwachten overlast voor bedrijven en burgers eigenlijk ook niet uit te leggen. Echter, helaas acht het rijk zich niet in staat de noodzakelijke middelen beschikbaar stellen, waarbij uiteraard het rijk haar afwegingen zelf moet maken. Deze argumenten ondersteunen echter de wenselijkheid van een integrale aanpak in combinatie met vastgoed. Uitgenodigd door de minister is door Muiden een creatieve en integrale benadering van het aquaduct verkend, die in hoofdstuk 3 nader wordt toegelicht.

3. Naar een integrale benadering van het Aquaduct Muiden

Een unieke locatie

Het Knelpunt Vechtbrug Al is een unieke locatie op meerdere schaalniveaus:

1. Op regionale schaal is sprake van een knooppunt van wegen en water. Een dergelijke unieke knoop van wegen biedt historisch gezien aanzienlijke kansen:
 - Net voor het Knelpunt Vechtbrug Al komen de wegen vanuit Almere en het Gooi samen. Daarmee is deze locatie de eerste locatie die vanuit beide achterliggende gebieden wordt gevoed.
 - Het Knelpunt Vechtbrug Al is tevens de verbinding via de Vecht van het achterliggende gebied en het IJsselmeer. Momenteel maken al 25.000 vaartuigen per jaar van deze verbinding gebruik, hetgeen met de reservering van het Amsterdam Rijn-kanaal voor beroepsvaart aanzienlijk zal toenemen.
2. Op lokale schaal ontstaat een unieke nieuwe situatie:
 - Binnen Muiden ontstaat ter plekke van het Knelpunt Vechtbrug Al een unieke locatie direct tegen het centrum aan, in het verlengde van de Herengracht.
 - Met een integrale aanpak ontstaat de mogelijkheid een gebied van globaal 18 hectare hoogwaardig overlopend in het groene hart te ontwikkelen.
 - In deze nieuwe locatie ontstaat tevens de ruimte huidige verkeersknelpunten van Muiden zelf op te lossen.
 - Door een koppeling met het nabijgelegen station Weesp wordt de locatie multi-modaal ontsloten.

Ontwikkelingen in de omgeving

Naast de unieke locatie zelf zijn ontwikkelingen in de omgeving van belang. Deze ontwikkelingen betreffen enerzijds de infrastructuur zelf, anderzijds de ruimtelijk economische ontwikkeling en trends op het gebieden van wonen, werken en recreëren. Deze ontwikkelingen worden hier kort aangestipt⁴:

- In de infrastructuur worden de komende jaren in dit gebied aanzienlijke investeringen voorzien dan wel overwogen Dit betreft niet alleen het benuttingsalternatief voor de Al, maar tevens de aanleg van de verbinding A6-A9 en langere termijn alternatieven voor de Al in de CRAAG-studie.
- Deze investeringen zijn mede noodzakelijk door de mogelijk aanzienlijke groei van Almere bij een nieuwe taakstelling in het kader van de 5e Nota RO, waarmee een sterke toename van de mobiliteitsdruk is te verwachten.⁵
- De ruimtelijk economische ontwikkeling laat een sterke druk zien op de Noordvleugel van de Randstad, waarbij zowel de werkgelegenheid als de toegevoegde waarde en de inko-

4: Via een integraal model zijn op regioniveau deze trends en behoefte voor de Noordvleugel, daarbinnen het Gooi in het spanningsveld met Amsterdam en Almere en daarbinnen de positie van Muiden te onderbouwen. Parallel aan deze verkenning wordt deze analyse door Muiden vervaardigd, globaal in het kader van haar stedelijke voorziening, diepgaander voor de onderbouwing van de vraagzijde voor de integrale aanpak van het aquaduct in combinatie met vastgoed.

5: Analyse van de mobiliteitssamenhang is in dit kader essentieel, waarbij tevens afstemming wenselijk is met de collega-gemeenten Amsterdam en Almere, de betrokken provincies en het rijk. Op dit moment is dit kader globaal meegenomen, maar heeft Muiden zich geconcentreerd op het - onderbelichte - Knelpunt Vechtbrug Al.

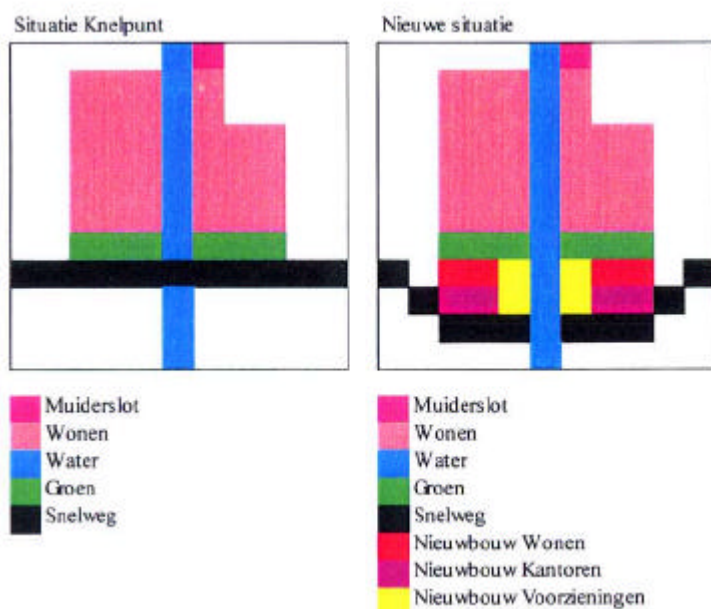
mens relatief sterk stijgen. Resultante is een grote vraag naar hoogwaardige werk- en woonmilieus. Hiertegenover staat met name in het Gooi een beperkt aanbod.

- Als trend op het gebied van wonen, werken en recreëren is met name relevant de behoefte om te kunnen wonen, werken en recreëren in de eigen woonomgeving: door de schaarste op de arbeidsmarkt en de mobiliteitsknelpunten is een omslag te zien van ‘de mensen gaan naar het werk’ naar ‘het werk komt naar de mensen’. In het tijdsbudget van de consumenten / werknemers is dan integratie met voorzieningen essentieel. De complete stad betreft dan afgeleid niet alleen meer de stedelijke kern zelf maar het gehele stedelijk netwerk. Met name in de kenniseconomie ontstaat daarmee een vraag naar werklocaties in voormalig suburbane woonmilieus. Deze trend wordt nog versterkt door de recent publicaties van het SCP over de arbeidsparticipatie van vrouwen als motor voor de economische groei: deze vrouwen willen vaak in deeltijd op korte afstand van de woning een bijdrage aan de economie leveren.

Mogelijke keuzes voor de locatie op hoofdlijnen

Met het aanleggen van het aquaduct is te kiezen voor een situering globaal 100 meter ten zuiden van de huidige snelweg, waarbij bij de beëindiging van de bebouwing weer aansluiting plaatsvindt op het huidige tracé. Voordeel van deze situering is dat aanleg zonder problemen voor de huidige verkeersdoorstroming kan geschieden. Ter plaatse van de huidige snelweg blijft dan een her in te richten strook met een globale breedte van 200 meter en een globale lengte van de kern, in het midden doorkruist door de Vecht. Hier kunnen voorzieningen worden geconcentreerd, terwijl kantoren langs de snelweg worden gerealiseerd en woonfuncties worden gekoppeld aan de bestaande kern, waarbij een groen buffer blijft gehandhaafd.

Schematisch leidt dit tot:



Bij een gerichte keuze van het tracé voor de A1 en het aquaduct is de locatie globaal te concentreren op grond, die momenteel in gebruik is als groen en als infrastructuur. Deze grond is naar verwachting in belangrijke mate reeds eigendom van rijk en gemeente. Hiermee kunnen

de verwervingskosten beperkt blijven⁶. Ook bestemmingsplantechnisch biedt deze eigendomssituatie mogelijkheden.

Globale invulling van de locatie

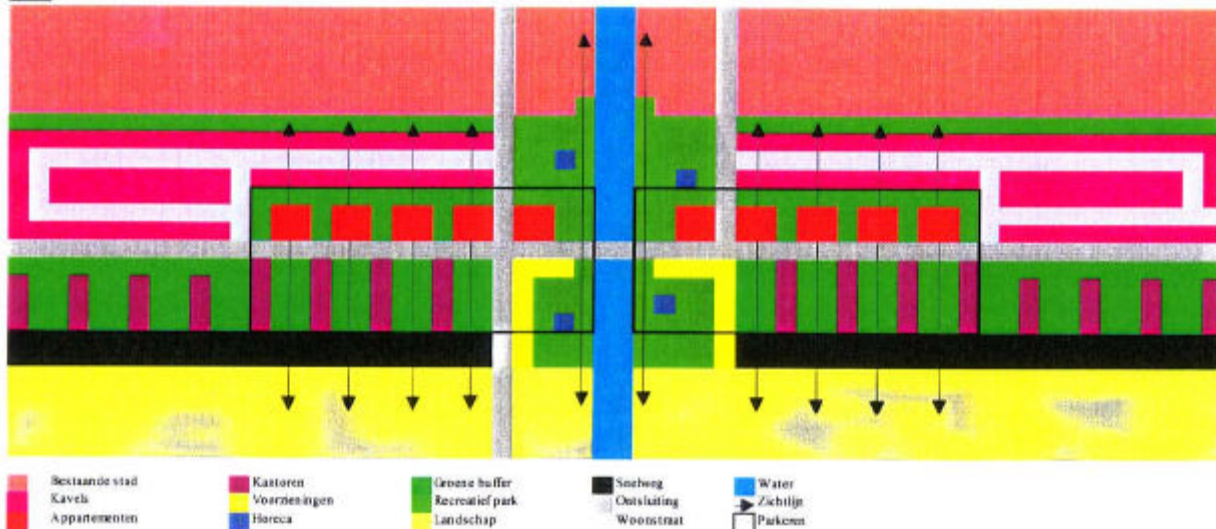
Een definitieve keuze voor een oplossing via vastgoed hangt af van planologische keuzes en van het draagvlak onder de bevolking. In deze notitie is een invulling als voorbeeld genomen, die bij kan dragen aan de kwaliteit van Muiden en een voldoende financiële potentie heeft. Niettemin kunnen sommigen deze ingreep te grootschalig achten. Anderen zullen positieve effecten op Muiden en beperking van de overlast zwaarder vinden wegen. Een goede afweging van verschillende alternatieven is dan ook een stap in een verdere uitwerking. Als voorbeeld is de locatie globaal in te vullen met de volgende mogelijke uitgangspunten:

- De snelweg wordt ter hoogte van de voorzieningen verder overkluist dan strikt noodzakelijk is voor het aquaduct, zodat een relatie met de nieuwe voorzieningenconcentratie ontstaat met het groene landschap. Bij de voorzieningen is naast detailhandel te denken aan congressruimten, hotels, leisure . voorzieningen etc. In de openbare ruimte worden tevens horeca . voorzieningen ondergebracht. Tevens kunnen in de nieuwe situatie voldoende aanlegplaatsen voor passanten worden opgenomen.
- De huidige brug over de Vecht wordt deels gehandhaafd als lokale ontsluiting. Op waterniveau worden beide zijden van de voorzieningenconcentratie met elkaar verbonden.
- De kantoren zijn bij voorkeur te ontwikkelen in relatief kleine, marktconforme eenheden. De situering is zodanig, dat zichtlijnen blijven bestaan met het landschap voor achterliggende bebouwing.
- Qua wonen zijn bij de voorzieningen appartementen denkbaar. Direct tegen de stad en naar beide randen van het te ontwikkelen gebied zijn kavels voor vrijstaande woningen denkbaar. Tussen stad en nieuwbouw blijft een groenbuffer behouden.
- Een dichte bebouwing met relatief hoge kwaliteit openbare ruimte en groen is mede te realiseren door het parkeren ondergronds te situeren. Hierbij kan aansluiting gevonden worden met de voor de brug noodzakelijke helling.

⁶ De exacte noodzakelijke verwerving is vanzelfsprekend enerzijds afhankelijk van het stedenbouwkundig ontwerp, anderzijds van de eigendomssituatie. Invulling met andere functies kan leiden tot minder intensief ruimtegebruik, waarbij of minder hoge opbrengsten op een locatie van gelijke omvang worden gerealiseerd of een grotere locatie voor dezelfde opbrengsten noodzakelijk is. Het te kiezen programma en de te kiezen locatieomvang zullen met de verschillende betrokken partijen: gemeenten, provincie en rijk, maar tevens met de marktsector en de burgers van Muiden zorgvuldig moeten worden afgewogen.

Deze invulling is uiteraard niet meer dan een eerste mogelijke gedachte, die nader stedenbouwkundig zal moeten worden uitgewerkt, waarbij geheel andere uitgangspunten en resultaten

Schematische invulling van de locatie rond het Vecht aquaduct:



denkbaar zijn. Voor deze verkenning leiden voorliggende uitgangspunten schematisch tot het volgende beeld:

Deze schematische invulling laat zich in een globale analyse doorvertalen naar een volgend mogelijk programma. Uiteraard is deze mogelijke invulling afhankelijk van de marktsituatie en van de verdere concrete uitwerking van mogelijke plannen.

- Kantoren: Langs de snelweg zijn kantoren te denken in een 16-tal kantoorgebouwen met een totale hoeveelheid van 80.000 m². De verdeling van dit metrage over het aantal gebouwen maakt een marktconforme invulling mogelijk bij een metrage van 5.000 vierkante meter per gebouw. Elk kantoor kan daarbij een eigen gezicht krijgen, vanzelfsprekend binnen een samenhangend overall plan en kader. Bijzonder aan de locatie is tevens de directe nabijheid van het station te Weesp, waarmee de kantoren ook per openbaar vervoer eventueel met inzet van een shuttle bereikbaar zullen zijn. Planologisch kan mogelijk een uitruil worden gepleegd met de voorziene capaciteit in het KNSF-terrein volgens het Streekplan.
- Wonen: Naast de kantoren is ruimte voor 300 appartementen en 150 vrije kavels. Deze appartementen zijn gesitueerd bij de voorzieningen en kennen zichtlijnen naar het open landschap en Muiden-Kern. De situering is door de kantorenzone bovendien op voldoende afstand van de eveneens lager gelegen snelweg. Daarmee is een hoge kwaliteit woonmilieu voor de appartementen denkbaar. De vrije kavels vormen de overgang naar Muiden stad en zijn gelegen aan een te handhaven groene buffer. Hiermee is een voldoende afstand tussen de nieuwe locatie en Muiden stad gegarandeerd. De woningen worden gerealiseerd in een hoger prijssegment.
- Voorzieningen: In het centrum van de locatie zijn 20.000 vierkante meter voorzieningen te situeren. Hierbij is te denken aan een mix van detailhandel, leisure, congres en horeca. De-

ze concentratie van voorzieningen is mede te bereiken door een herschikking van (een deel van) de voorzieningen voor heel Muiden stad. Door kantoren en leisure ontstaat bovendien een extra draagvlak voor de voorzieningen, die daarnaast het hele jaar door voor vraag zorgen. Momenteel is immers een deel van de vraag sterk seizoensgebonden. Gelijktijdig ontlast deze nieuwe concentratie de bestaande stad, terwijl door de ligging wel een directe relatie met het centrum blijft bestaan en daarmee een versterking van dit centrum qua draagvlak mogelijk wordt. Langs de Vecht passen in dit beeld voldoende aanlegplaatsen voor passanten.

Openbare ruimte, infrastructuur en parkeren: De te realiseren parkeergelegenheid kan zowel functioneren voor de kantoren en voorzieningen als voor de appartementen en biedt tevens mogelijkheden voor de ontlasting van de bestaande stad. Daarmee kan de bestaande stad in belangrijke mate autovrij worden gemaakt, mogelijk met uitzondering voor de bewoners zelf. Tevens kan de infrastructuur door de locatie de verkeersfunctie vervullen, die nu voor overlast in het centrum zelf zorgt. Het ondergronds oplossen van het parkeren biedt daarnaast tevens de mogelijkheid te komen tot een hoogwaardige invulling van de openbare ruimte.

De financiële effecten

De financiële effecten van een dergelijk programma zijn:

1. Kosten Infrastructuur: Rond de kosten spelen enerzijds de kosten van de infrastructuur, die eerder voor een zwaardere variant met 2 x 7 rijbanen zijn berekend op f 390 miljoen.
2. Bruto Opbrengsten: Op hoofdlijnen zijn de opbrengsten te baseren op kentallen bij een hoogwaardige invulling. Deze hoogwaardige invulling wordt ondersteund door een hoge locatiekwaliteit, de aanwezige en nieuw te realiseren voorzieningen, de kwaliteit en aantrekkingskracht van Muiden Stad, de ligging aan Al en de Vecht. Vanuit deze sterkten zijn optimistisch denkbare huurniveaus voor de kantoren te realiseren van globaal f 400,- per vierkante meter. De appartementen kunnen minimaal voor f 600.000,- worden aangeboden en de kavels voor f 1.000,- per vierkante meter. Een en ander is uiteraard afhankelijk van de geboden kwaliteit en de markt. De voorzieningen vragen aparte aandacht. Als bijbehorende grondwaarden worden doorgerekend zijn de bruto opbrengsten globaal 360 miljoen gulden. Optimistisch uitgaande van een kostenniveau van 25% - een deel van de bovenwijkse kosten is reeds voorzien in de infrastructuur- resteert een netto-opbrengst van f 270 miljoen. Het Rijk heeft reeds f120 miljoen gereserveerd. Bij deze berekeningen wordt uitgegaan van de in het kader van het BOR gepubliceerde bedragen. Uit contacten is gebleken dat de verdeling van de f 120 miljoen over de onderdelen van het benuttingsalternatief nog een punt van nadere overweging is. Uiteraard zullen kosten en opbrengsten moeten worden geoptimaliseerd.

Kosten versus opbrengsten:

Overigens moge helder zijn, dat deze eerste indicatie van mogelijke kosten en opbrengsten hoopgevend moge lijken, maar de toevallige fit van kosten en opbrengsten is geenszins gegarandeerd. Een en ander hangt sterk af van het markttechnisch en ruimtelijk haalbare en wenselijke volume aan vastgoedfuncties en de kwaliteit van de inrichting van infrastructuur en openbare ruimte. Het is niet ondenkbaar dat vanuit een langere termijn perspectief voor een

hogere kwaliteit zal moeten worden gekozen, waarbij een beperkt tekort resteert. Alle betrokken partijen zal dan ook moeten worden gevraagd om hun maximale bijdrage aan de voorgestelde kwaliteitsimpuls in zowel de bereikbaarheid als de kwaliteit van Muiden voor haar bewoners, bedrijven en bezoekers te leveren. De Tweede Kamer heeft via de motie Leers ook haar voorkeur uitgesproken om in dit type ondergrondse infrastructuur, gekoppeld aan integrale gebiedsontwikkeling, te investeren.

Randvoorwaarden voor de integrale oplossing van het Knelpunt Vechtbrug Al

Een zorgvuldige gezamenlijke vervolgstap noodzakelijk

De oplossing van de problemen van burgers en bedrijven met de open brug vragen de nodige stappen. De uitwerking van de locatie is daar een essentieel onderdeel van, maar vraagt tevens uitwerking en afstemming in een breder kader:

- Infrastructuur: Qua infrastructuur zal het aquaduct moeten passen in de infrastructuurplannen voor de korte en de middellange termijn. Hierbij dient ondermeer gewezen te worden op de samenhang met bijvoorbeeld de verbinding A6-A9 en de alternatieven en varianten in de CRAAG-studie. Op dit gebied zal zorgvuldige afstemming met de betrokken overheden (waaronder het ministerie van Verkeer en Waterstaat en Rijkswaterstaat, de provincies en belanghebbende gemeentes) dienen plaats te vinden.
- Planologie: Planologisch ligt er een belangrijke relatie met het Groene Hart- en bufferzonebeleid, het streekplan en de aanwezige bestemmingsplannen. Betrokkenen op dit gebied zijn ondermeer de gemeente Muiden zelf, de provincie en het ministerie van VROM.
- Commercieel Vastgoed: Voor de (delen van de) Noordvleugel (Amsterdam, het Gooi en Almere) is het essentieel of de beoogde vastgoedfuncties op deze locatie zouden kunnen en zelfs moeten worden gerealiseerd. Daarbij is een samenhangend onderzoek naar het ruimtelijk economisch functioneren van dit hele gebied met het accent op de inzetbaarheid van vastgoedfuncties noodzakelijk. Hierbij speelt uiteraard een afwegingsvraag, waarbij vastgoed ook voor andere locaties als kostendrager kan worden ingezet. Een evenwichtige afweging van belangen is daarbij essentieel.
- Voorzieningen: de unieke situering van de locaties, de nabijheid van de oude stad en het Muiderslot bieden kansen voor een ontwikkeling op het snijvlak retail en leisure, waarbij mede gedacht kan worden aan congres en hotelfaciliteiten. In dit kader past tevens de versterking van het draagvlak en de fysieke herordening van detailhandels en watersportfuncties, waarmee Muiden reeds actief is. Deze relatief complexe samenhang, waarbij ook het bedrijfsleven zal moeten worden betrokken zal gericht moeten worden uitgewerkt.
- Wonen: Naast de commerciële vastgoedfuncties is inzicht in de vraag op de woningmarkt en de beschikbaarheid van adequate woonmilieu's mede gezien in het licht van vergrijzing van belang. Hier is uitwerking noodzakelijk van een globale visie op het wonen voor Muiden in haar regionale context en de doorvertaling naar een programma voor de locatie.

Open uitnodiging aan alle betrokkenen

Muiden heeft op uitnodiging van de Minister een creatieve denkrichting ontwikkeld voor de bereikbaarheidsproblemen rond het knelpunt Al - Vecht. Uiteraard vraag deze denkrichting nadere concretisering en afstemming met de vele andere activiteiten in de regio. Een eerste overleg met Rijkswaterstaat heeft reeds plaatsgevonden, waarbij is geconstateerd dat deze aanpak -vanzelfsprekend op een eigen creatieve wijze -ook wordt gevolgd in Badhoevendorp, een ander belangrijk knelpunt in de A9. Er lijken voldoende mogelijkheden om bereikbaarheid en een goede oplossing samen te laten gaan: een win-win situatie. Met alle betrokkenen wil Muiden daarom graag deze eerste verkenning laten opvolgen door het noodzakelijke vervolgonderzoek.