



ONTWIKKELPAD VERSTEDELIJING EN BEREIKBAARHEID MRA 2040

Breng in kaart hoe de Metropoolregio Amsterdam (MRA) het beste kan verstedelijken en welke mobiliteitsoplossingen daarbij horen. Deze opdracht kreeg het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid mee bij de start in 2018. Hiervoor is onder andere het Ontwikkelpad opgesteld, het stappenplan tot 2040 met alle maatregelen en acties die hierbij nodig zijn. Het is een levend document: de resultaten van de verschillende programmalijnen worden voortdurend in het Ontwikkelpad verwerkt. Het Ontwikkelpad is daarmee de voortgangsmeter en het sturingsinstrument van het programma. Eind 2019 is het Ontwikkelpad bestuurlijk vastgesteld en is de uitvoering en verdere uitwerking gestart.

Het Ontwikkelpad loopt tot 2040. Dat is een lange tijd, dus we moeten rekening houden met onzekerheden en onvoorziene ontwikkelingen. Daarom is het Ontwikkelpad geen blauwdruk, maar een adaptief stappenplan dat steeds verder wordt ingevuld. Het is een belangrijk instrument om het programma op koers te houden, de voortgang te monitoren en de systeemopgaven te bewaken. Het Ontwikkelpad zorgt ervoor dat op cruciale momenten de juiste beslisinformatie beschikbaar is, zodat bestuurders tijdig besluiten kunnen nemen en in staat zijn de koers te verleggen als dat nodig blijkt.

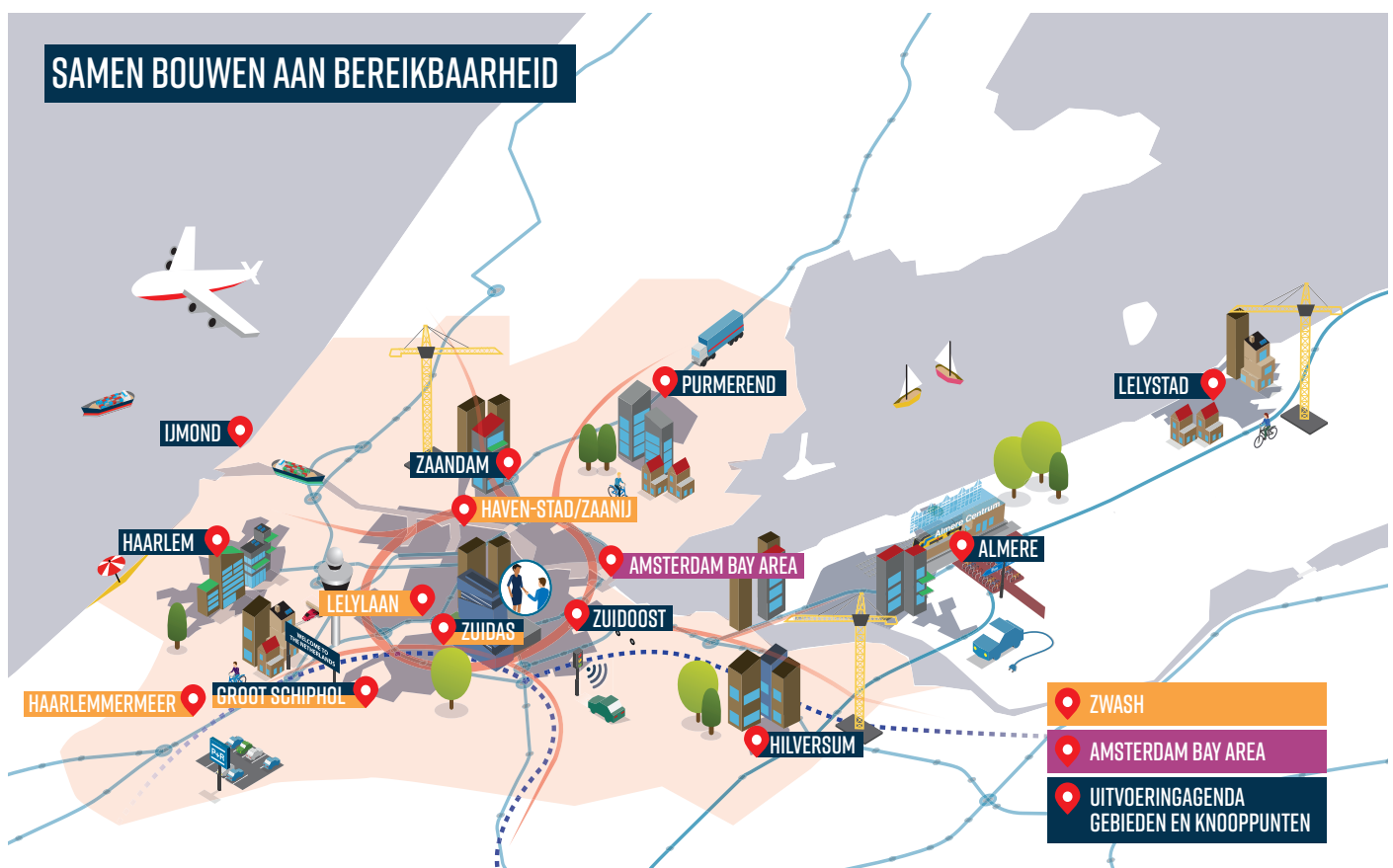
Hoe is het Ontwikkelpad tot stand gekomen, welke inhoudelijke keuzes zijn er in 2019 al gemaakt en hoe gaat het verder

in 2020? Lees het hieronder in het kort of download het volledige [document](#).

Het daily urban system van de MRA in kaart

Om te komen tot het Ontwikkelpad zijn alle bestaande ruimtelijke plannen met woon- en werklocaties en de manier waarop we ons van A naar B bewegen binnen de MRA onderzocht. Hierdoor hebben we een goed beeld gekregen van hoe het daily urban system in de MRA functioneert en welke ontwikkelingen op dit gebied hebben plaatsgevonden.

Hieruit blijkt onder andere dat de groei van de werkgelegenheid in de MRA zich de afgelopen jaren sterk heeft geconcentreerd



rond Amsterdam en de Schipholregio. De woningbouw kende meer spreiding waardoor het daily urban system in de MRA flink is gegroeid. Er wordt meer én langer gereisd, met Amsterdam als belangrijkste vertrekpunt en bestemming.

De infrastructuur is meegegroeid met deze ontwikkeling, maar loopt bij alle modaliteiten (zoals auto en ov) tegen de capaciteitsgrenzen aan. Tegelijkertijd ontstaan verschillende mobiliteitspatronen in de MRA. In de stad wordt veel gewandeld, gefietst en gebruik gemaakt van het ov. In de minder verstedelijkte gebieden wordt de auto vaak gebruikt, vooral als mensen verschillende bestemmingen willen combineren.

Als deze ontwikkeling zich ongewijzigd doorzet, loopt het verkeer- en vervoersysteem vast. De MRA kent de grootste concentratie aan bereikbaarheidsknelpunten in 2040 van heel Nederland. Daarbij komen door de mobiliteitsgroei ook de leefbaarheid en internationale concurrentiekracht steeds meer onder druk te staan.

Lees de volledige resultaten terug in het rapport [Daily Urban System](#) en de [Ruimtelijke Atlas](#).

Ontwikkelperspectieven van de MRA

Met deze situatie in ons achterhoofd stond de tweede stap in het teken van vooruitkijken. De MRA staat voor de opgave om tot 2040 250.000 woningen te bouwen om te voldoen aan de vraag. Ook verwachten we dat de werkgelegenheid rond Amsterdam de komende jaren rap doorgroeit. Om te verkennen wat de mogelijkheden zijn om deze groei te faciliteren én het verkeer in de MRA in beweging te houden, zijn vier uiteenlopende ontwikkelperspectieven geschetst en geanalyseerd.

Doel van de perspectieven was de impact van (systeem)keuzes op het vlak van verstedelijking en bereikbaarheid in de MRA goed zichtbaar te maken en bestuurders in staat te stellen de gewenste ontwikkelrichting te kiezen. Zo geven de ontwikkelperspectieven antwoord op de vraag: Wat gebeurt er als je de verstedelijking sterk concentreert of juist spreidt? Wanneer zijn er meer wegen nodig en in welke situatie juist meer spoor of fiets? Hoe versterk je de stedelijke kernen rond Amsterdam het best? En wat betekenen keuzes voor natuur en landschap?

Het Ontwikkelpad en de uitkomsten

Op basis van de eerste twee stappen hebben de leden van de Programmaraad kansrijke onderdelen van de perspectieven gebundeld en de gewenste ontwikkelrichting geschetst:

1. Het ontwikkelen van de internationale woon-werkas met twee grote gebieden: [Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp](#) en Amsterdam Zuidoost; met een goede aansluiting op het centrum van Amsterdam.
2. Het verdichten van Amsterdam en het uitbreiden ervan met een hoogstedelijk kerngebied langs het IJ, Haven-Stad/ZaanIJ (van Amsterdam West tot ZaanIJ) en de [Amsterdam Bay Area](#) (van Amsterdam Oost tot Almere). Daarnaast zetten we in op het verdere verstedelijken van de huidige stedelijke knopen,

zoals Haarlem en Lelystad. Tot slot wordt een multimodale [Netwerkstrategie](#) uitgewerkt als onderdeel van het Ontwikkelpad.

Ontwikkelpad van alle overheden in de Metropoolregio Amsterdam

Het Ontwikkelpad is tot stand gekomen in nauwe afstemming met betrokken collega's uit de partnerorganisaties van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Zo is het Ontwikkelpad besproken in een brede ambtelijke informatiesessie en in circa 30 ambtelijke en bestuurlijke overleggen, zoals het Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraad. Op basis hiervan is het Ontwikkelpad verder aangescherpt en aan de Programmaraad voorgelegd. Uiteindelijk is het Ontwikkelpad op 20 november 2019 vastgesteld door de bestuurders van het Rijk en de MRA in het BO MIRT.



De agenda voor 2020

Wat betekent de keuze voor een metro- of andere ov-verbinding in het ene gebied voor de bereikbaarheid in een ander deel van de MRA? Wat is de impact van keuzes voor delen van de A10 op het omliggende wegennet? In welk tempo en met welke dichtheden gaan we bouwen in grote ontwikkellocaties als Haven-Stad/ZaanIJ en Amsterdam Bay Area?

Deze afhankelijkheden worden in 2020 nader uitgewerkt om de stappen in het Ontwikkelpad steeds verder in te vullen. Daarbij is de volgorde en timing relevant. Want een keuze voor 2030 heeft soms morgen al een besluit nodig. En ook de keuze om een bepaald gebied te ontwikkelen kan sterke effecten op het netwerk elders hebben. Verder houdt het Ontwikkelpad rekening met inzichten en keuzes uit andere trajecten, zoals Toekomstbeeld OV en de Verstedelijingsstrategie.

Samen Bouwen aan Bereikbaarheid

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is een aantrekkelijke en veelzijdige regio. Ruim 2,4 miljoen mensen wonen hier met veel plezier. De economie groeit flink en dat trekt nóg meer bedrijven en mensen aan. Om de bereikbaarheid van de MRA te borgen - ook na de bouw van 250.000 woningen tussen 2017 en 2040 - werken het Rijk en de MRA samen in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Zo kunnen slimme samenhangende keuzes gemaakt worden op het vlak van infrastructuur, mobiliteit en verstedelijking. Ook stimuleert het programma een slimmere en duurzamere manier van reizen. Het Ontwikkelpad is onderdeel van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid.