



PROGRAMMALIJN NETWERKEN, RINGEN EN DE STAD

Hoe houden we het verkeer rond Amsterdam in beweging?

Oplossingen voor verstedelijking en bereikbaarheid tot 2040 in de metropoolregio

De economie van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) groeit flink. Dat trekt nog meer mensen en bedrijven aan. Het aantal arbeidsplaatsen neemt toe en tussen 2017 en 2040 komen er nog 250.000 woningen bij. Maar om (internationaal) te concurreren, moet de MRA wel bereikbaar blijven. Dit geldt zeker voor de economische toplocaties, zoals Schiphol, Zuidas en de haven. Terwijl de wegen en het openbaar vervoer hun grenzen bijna hebben bereikt. Daarom werken Rijk en regio samen in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. De programmalijn Netwerken, Ringen en de Stad brengt in kaart hoe het mobiliteitssysteem zich moet ontwikkelen in samenhang met verdere verstedelijking.

De programmalijn richt zich op het gehele mobiliteitsnetwerk in de MRA, van Lelystad tot Schiphol en van de IJmond tot Almere. Zo wordt voorkomen dat het oplossen van een knelpunt op de ene locatie, leidt tot een nieuw probleem op een andere plek. Extra aandacht gaat uit naar de netwerken (trein, metro en weg) rondom Amsterdam. Daar zijn de meeste woningbouw en werklocaties gepland en komen de verschillende, groeiende reizigersstromen samen. Dit leidt tot extra druk op de nu al zwaarbelaste ringen en de beperkte (maar gewilde) ruimte. Het dichtslippen van het netwerk is funest voor de bereikbaarheid, de concurrentiepositie, de aantrekkingskracht en de leefbaarheid van de hele MRA.

Werkwijze: drie stappen

Stap 1: Huidig mobiliteitssysteem en ruimtelijke atlas MRA-verstedelijking en infrastructuur

Alle dagelijkse lokale, regionale en regio-overstijgende vervoerbewegingen zijn in kaart gebracht, inclusief het goederenvervoer. Dit geeft een duidelijk beeld van hoe het huidige mobiliteitssysteem functioneert en waardoor de bereikbaarheidsknelpunten worden veroorzaakt.

Tegelijkertijd is de Atlas Ruimtelijke Ontwikkeling MRA - Wonen en Infrastructuur ontwikkeld. Deze maakt inzichtelijk welke



woningbouw en infrastructuur er in 2025 zijn bijgekomen, met een doorkijk tot 2040. Denk hierbij aan: Waar zijn al nieuwe woningen gepland? Waar is nog ruimte om te bouwen nabij infrastructuur? Waar worden wegen aangelegd en het spoor verbreed? Welke projecten zitten nog niet in de planfase, maar gaan wel invloed hebben op de bereikbaarheid?

Belanghebbenden vanuit het Rijk, de MRA-regio, het bedrijfsleven en kennisinstellingen zijn betrokken via ateliersessies. Hier werd zowel gekeken naar de hele MRA als ingezoomd op het deelgebied Havenstad/Zaan IJ-oeveren om te ervaren hoe opgaven en keuzes op vlak van verstedelijking en bereikbaarheid doorwerken in een specifiek ontwikkelgebied.

Enkele uitkomsten van het onderzoek naar het mobiliteitssysteem in de MRA:

- MRA is een metropool met meerdere centra. Meer dan 60% van de inwoners van MRA woont buiten Amsterdam.
- Omdat de werkgelegenheid in Amsterdam sterker groeit dan elders, reizen werknemers steeds grotere afstanden om er te kunnen werken.
- Het zwaartepunt van het economisch hart en het verkeerssysteem van Amsterdam verschuift steeds meer richting de Zuidas.
- De A10 functioneert niet meer eenduidig als ring. Aan de oostkant is het merendeel van het verkeer (boven)regionaal verkeer, terwijl op A10 West en Zuid vooral lokaal verkeer rijdt. Dit is mede het gevolg van de aanleg van de A5.
- Het ov-netwerk is vooral gericht op Amsterdam. In de rest van de MRA is het aandeel ov-reizigers beperkt.

Stap 2: Ontwikkelperspectieven opstellen

Vanuit de situatie in 2025 die de ruimtelijke atlas schetst als vertrekpunt, wordt een aantal ontwikkelperspectieven opgesteld. Elk perspectief, oftewel scenario, schetst een eigen onderscheidend beeld van hoe de MRA er in 2040 ruimtelijk en qua mobiliteitssysteem uit kan zien. Het maakt inzichtelijk wat het effect is van keuzes die het programma kan maken op het gebied van wonen, werken en reizen in de MRA. Zo wordt duidelijk welke (systeem) keuzes nodig zijn zodat mensen en goederen optimaal hun bestemming bereiken.

Dit zijn keuzes als: Onder welke voorwaarden is het lonend om te kiezen voor lightrail? Is de huidige functie van de A10 in de toekomst houdbaar of moet een tweede ring deze functie (deels) overnemen? Of ruimtelijke keuzes, zoals de mate van spreiding of verdichting van wonen en functies. Ook kan gekeken worden naar fiets, innovaties en andere mogelijkheden om de verkeersruimte (voor parkeren, spoor, binnenvaart, wegcapaciteit) slimmer en efficiënter te gebruiken.

Stap 3: Ontwikkelpad Verstedelijking en Bereikbaarheid MRA 2025–2040

Als er is bepaald welk toekomstbeeld we nastreven, moeten de noodzakelijke besluiten en activiteiten om daar te komen in een adaptief stappenplan gezet worden. Zodat helder is wanneer, in welke volgorde en onder welke voorwaarden maatregelen kunnen worden gestart. Maar dat ook inzichtelijk is welke alternatieven er zijn als ontwikkelingen anders lopen dan verwacht. Dit wordt als laatste stap uitgewerkt in het 'Ontwikkelpad Verstedelijking en Bereikbaarheid 2025–2040'.

Planning

Stap 1 is in 2018 gezet. In de eerste helft van 2019 wordt gewerkt aan stap 2, zodat naar verwachting in het najaar van 2019 stap 3 genomen kan worden: bestuurlijke keuzes voor het Ontwikkelpad Verstedelijking en Bereikbaarheid MRA 2025–2040.

MIRT verkenning Rottepolderplein

Tot slot is de MIRT verkenning Rottepolderplein (A9, A200, A205) onderdeel van deze programmalijn. Dit is immers één van de schakels in de draaischijf. In deze verkenning wordt de komende periode gezocht naar oplossingen om de verkeersdoorstroming op het knooppunt te verbeteren. Daarbij wordt bijvoorbeeld gekeken naar het ontvlechten van verkeersstromen. Voor de aanpak van het knooppunt is geld gereserveerd uit het programmabudget.

Meer informatie

Voor vragen of opmerkingen kunt u terecht bij het programma-team. Dit kan via programmaMRA@minienm.nl of kijk op www.samenbouwenaanbereikbaarheid.nl.

