



## PROGRAMMALIJN STEDELIJKE BEREIKBAARHEID

### Een betere bereikbaarheid van de stedelijke gebieden in de MRA

Stedelijke regio's worden steeds belangrijker als economische motor. Ook de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is een bloeiende en groeiende regio. Die dynamiek vergroot de druk op het mobiliteitssysteem en op de toch al schaarse ruimte in de steden. Investeren in een goede bereikbaarheid tussen woningen en werklocaties is daarom cruciaal. De focus ligt daarbij op het verbeteren van de kwaliteit van de deur-tot-deurreis, zoals reistijd, betrouwbaarheid en beleving. Vooral de eerste en laatste kilometers van bestemmingen bieden aanknopingspunten. Bijvoorbeeld betere fiets- en ov-verbindingen tussen huis en het station en vanaf het station of de P&R-locatie naar kantoor.

Om een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat in de MRA te behouden, moet de bereikbaarheid op peil blijven. Maar de wegen en het openbaar vervoer hebben hun grenzen al bijna bereikt. En dan komen er tot 2040 nog ruim 200.000 woningen en nieuwe werklocaties bij. De ambitie is om deze woningbouw zo veel mogelijk te realiseren binnen het bestaande bebouwde gebied. Zo wordt de groei van het woon-werkverkeer beperkt, wordt de afstand die mensen afleggen tussen wonen en werken verkleind en blijft het landelijk gebied beter behouden. Het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid richt zich met de programmalijn Stedelijke Bereikbaarheid daarom op het vergroten van de bereikbaarheid binnen de stedelijke gebieden in de MRA.

### Woon-werkverkeer in de MRA

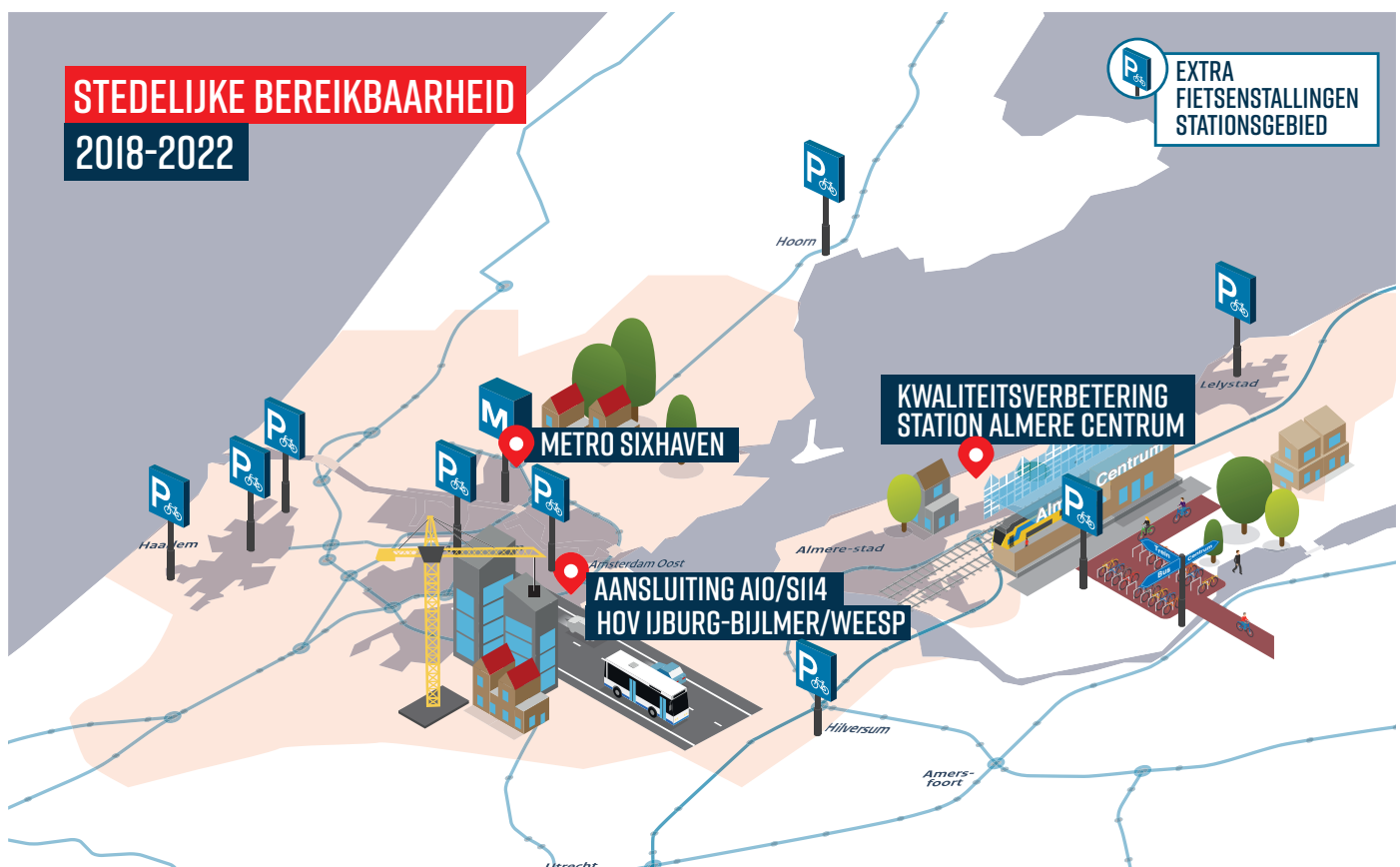
Binnen de MRA is de stad Amsterdam het voornaamste centrum voor wonen en werken. In Amsterdam zijn er 595.000 arbeidsplaatsen. Waar komen deze medewerkers vandaan?

- 307.000 mensen wonen in Amsterdam
- 165.000 mensen wonen in de MRA
- 123.000 mensen wonen buiten de MRA

Deze groepen zorgen voor de dagelijkse pendel naar van, naar en in Amsterdam.

### Kansen: eerste en laatste kilometer en fiets, voetganger en ov

Uit het MIRT-Onderzoek Stedelijke Bereikbaarheid MRA (2017) blijkt dat in stedelijk gebied vooral de eerste en laatste kilometers van bestemmingen diverse zwakke elementen hebben. Dit biedt



aanknopingspunten om de kwaliteit van de reis van deur tot deur te verbeteren door in te zetten op verbeteringen in het voor- en natransport. Daarnaast liggen er kansen voor fiets, voetgangers en openbaar vervoer. De programmalijn Stedelijke Bereikbaarheid richt zich daarom op deze modaliteiten. Want de auto kan maar beperkt gefaciliteerd worden in de stad. Ook bevinden zich hier functies en activiteiten op relatief korte afstand van elkaar. Daarom zijn fiets, openbaar vervoer en wandelen in de stad vaak sneller en betrouwbaarder dan in landelijk gebied.

### Aanpak

Door inzicht te krijgen in de belangrijkste schakels van de reis, de knooppunten en overgangen tussen de netwerken en daarin te investeren, kunnen knelpunten op een relatief goedkope manier worden voorkomen of opgelost. Er zijn daarbij twee prioriteiten.

1. Overgangen tussen de netwerken verbeteren. Denk hierbij aan de stations, P&R-faciliteiten en de toe- en afritten van de snelwegen.
2. De afstand tussen wonen en werken in de stedelijke gebieden verkleinen. Dat kan door bijvoorbeeld bestaande ov- en fietsnetwerken te verbeteren, zodat de verbindingen sneller en comfortabeler worden.

Doel is het verbeteren van de reistijd, de betrouwbaarheid, de beleving van het vervoer (zoals beschikbare voorzieningen en sociale veiligheid) en de keuzemogelijkheden voor reizigers. De kwaliteit van de gehele reis, van deur tot deur, wordt op deze manier verbeterd.

### Actieagenda Stedelijke Bereikbaarheid

De volgende projecten op het gebied van stedelijke bereikbaarheid zijn opgenomen in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Samen vormen zij de actieagenda van de programmalijn Stedelijke Bereikbaarheid waarmee in 2018 gestart is.

- Fietsparkeren bij stations: In verschillende steden worden fietsenstallingen uitgebreid. Zo kunnen er meer mensen op de fiets naar de stations komen.
- Ov-knooppunt Almere Centrum: Almere wil het centrum verder verdichten en tegelijkertijd de bereikbaarheid verbeteren. Er wordt onder meer gekeken hoe de kwaliteit van dit ov-knooppunt kan worden verbeterd.
- Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) Almere, IJburg/Weesp: Op het Zeeburgereiland en IJburg komen ongeveer 22.500 nieuwe woningen tot 2038. De eerste 10.000 daarvan zijn rond 2025 gereed. Daarom zijn er nieuwe, snelle busverbindingen nodig.
- Metrohalte Sixhaven: Er vindt een onderzoek plaats naar de aanleg van metrostation Sixhaven, een extra halte voor de Noord/Zuidlijn. Bij de aanleg van de Noord/Zuidlijn is al rekening gehouden met de aanleg van dit metrostation. Bij het onderzoek wordt ook gekeken naar mogelijke gebiedsontwikkeling rondom de metrohalte.
- IJ-oeververbindingen: Naast metrohalte Sixhaven wordt ook de bredere bereikbaarheidsopgave aan de IJ-oever betrokken, zoals de verbinding Stenen Hoofd. Hierbij wordt samengewerkt met de omgeving en andere belanghebbenden.
- Bereikbaarheid Amsterdam Oost
  - Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg: Bij de verdichting en de uitbreiding van Amsterdam Oost moet

bereikbaarheid worden geborgd. Hiervoor is een integraal plan gemaakt dat wordt uitgevoerd, het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg.

- Fiets- en oeververbinding: Er wordt gekeken naar een fietsverbinding Zeeburgereiland-Oostelijk Havengebied en oeververbinding naast de Amsterdamse brug. Er is meer zicht gekomen op de voorgenomen planning van de fietsverbinding en een (ov-)oeververbinding naast de Amsterdamse brug.
- A10 Noord tussen aansluiting Zeeburgereiland en knooppunt Watergraafsmeer: Als het gaat om de aansluiting van de S114/A10 (IJburglaan) heeft een analysestudie A10-aansluitingen van Rijkswaterstaat, gemeente Amsterdam en Vervoerregio aangetoond dat 2028 een belangrijk kantelpunt is wat betreft de bereikbaarheid van dit deel van Amsterdam en de A10.

Naast deze projecten worden in 2019 de volgende twee onderwerpen verder uitgewerkt:

### Autoluw verstedelijken

Diverse gemeenten binnen de MRA willen verdichten binnen het bestaande, stedelijke gebied. De wegen in deze gebieden zijn vaak al vol. Binnen de programmalijn Stedelijke Bereikbaarheid wordt gekeken naar slimme manieren van autoluw verstedelijken. Een aantal gemeenten heeft aangegeven dat zij hier met kennis en capaciteit ondersteund willen worden. Als eerste casus wordt samengewerkt met de gemeente Haarlemmermeer.

### Regionaal P&R-beleid

De historische binnensteden in de MRA kunnen het binnenkomende verkeer vaak niet aan. Daarnaast zijn parkeerplaatsen in de stad schaars. Door de auto's buiten de stad te parkeren, neemt de bereikbaarheid in de stad toe. Mensen nemen dan voor het laatste stukje van hun reis een andere vervoersmiddel. In 2019 wordt verkend of een regionaal P&R-beleid op MRA-niveau kan worden georganiseerd. De actieagenda wordt aan het begin van elk jaar opnieuw bekeken. Er kunnen dan projecten bijkomen.

### Meer informatie

Voor vragen of opmerkingen kunt u terecht bij het programmateam Stedelijke Bereikbaarheid. Dit kan via [programmaMRA@minienm.nl](mailto:programmaMRA@minienm.nl). Of kijk op [www.samenbouwenaanbereikbaarheid.nl](http://www.samenbouwenaanbereikbaarheid.nl).

### 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 slimme en duurzamere manier van reizen. De programmalijn Stedelijke Bereikbaarheid is onderdeel van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid.