

BEREIKBAARHEIDSMAATREGELEN NOVEX MRA

7 OKTOBER 2026

SAMEN BOUWEN AAN BEREIKBAARHEID

HET GEBIEDSGERICHTE BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA METROPOOLREGIO AMSTERDAM

Inhoud

1. **Inleiding en leeswijzer** 3
2. **Mobiliteitssysteem Metropoolregio Amsterdam** 7
3. **Deelregio's**
   - 3.1 Amsterdam 16
   - 3.2 Amstelland-Meerlanden 24
   - 3.3 Zaanstreek-Waterland 32
   - 3.4 Zuid-Kennemerland 40
   - 3.5 IJmond 46
   - 3.6 Gooi en Vechtstreek 50
   - 3.7 Almere-Lelystad 56
4. **Economische ontwikkelingen en bereikbaarheid MRA** 64
5. **Vervolg** 74

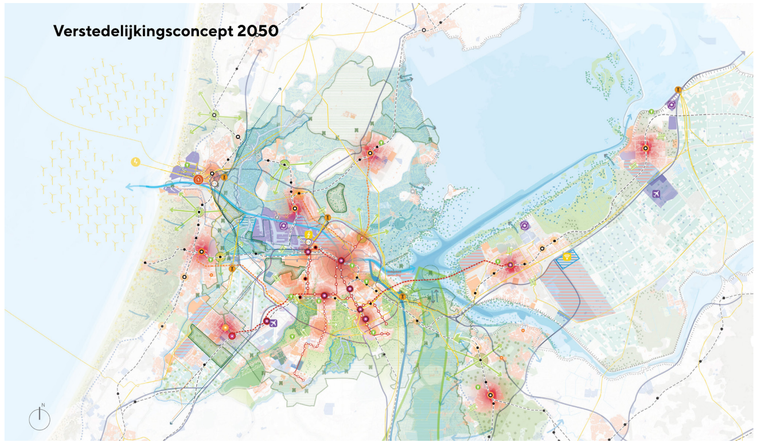
1. Inleiding en leeswijzer

De MRA verstedelijkt verder

In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) komen er tot 2040 250.000 woningen bij en groeit de werkgelegenheid naar verwachting met 230.000 arbeidsplaatsen. Hiervan wordt een groot gedeelte al vóór 2030 gerealiseerd. In 2022 is door Rijk en regio het MRA Verstedelijkingsconcept onderschreven als basis voor hoe overheden gezamenlijk de verstedelijkingsopgave van de MRA willen vormgeven. Gestreefd wordt naar een meerkernige ontwikkeling met een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving. We bouwen daarbij niet alleen woningen maar werken aan complete gebieden waar mensen wonen, werken, bewegen, leven en elkaar ontmoeten. Het verstedelijkingsconcept stelt de MRA in staat om keuzes te maken rondom de woningbouwopgave en benodigde investeringen en transities, ook op het gebied van mobiliteit.

Op basis van het verstedelijkingsconcept is in 2025 door Rijk en regio via NOVEX-MRA een Uitvoeringsagenda 1.0 opgesteld. In 2026 wordt gewerkt aan het vervolg hierop: de NOVEX-MRA Uitvoeringsagenda 2.0, inclusief de Regionale Investeringsagenda (RIA). Deze maakt inzichtelijk welke maatregelen nodig zijn om het verstedelijkingsconcept te realiseren en verzorgt de samenhang tussen de sectorale opgaven en programma's.

De (bereikbaarheids)maatregelen die vanuit mobiliteit benodigd zijn om het verstedelijkingsconcept te realiseren zijn in 2024 voor de Uitvoeringsagenda 1.0 in beeld gebracht vanuit het Rijk-Regio programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB), met de afspraak om



deze periodiek te actualiseren. Dat is nu gedaan in de voorliggende rapportage. De opgenomen maatregelen vormen de input op het gebied van bereikbaarheid voor de NOVEX-MRA Uitvoeringsagenda 2.0.

Bereikbaarheid moet meegroeien

Deze rapportage brengt concreet in beeld hoe bereikbaarheid geborgd blijft in een verder verstedelijkende MRA. Daarmee houden we het 'huiswerk' vanuit mobiliteit op orde. Er wordt hierbij gekeken naar de grote lijnen: het MRA-mobiliteitssysteem als geheel, omvangrijke gebiedsontwikkelingen (+1.000 woningen) en grote ruimtelijk-economische ontwikkelingen. De rapportage schetst welke infra- en niet-inframaatregelen benodigd zijn waarvoor inzet en draagvlak van meerdere partijen op Rijks- en regionaal niveau gevraagd wordt. Lokale ontsluitingen en gemeentelijke bereikbaarheidsmaatregelen zijn net zo belangrijk om de verstedelijkingsopgave te realiseren, maar vallen buiten de scope van deze rapportage. Ook eventuele

prioritering van de bereikbaarheidsmaatregelen wordt in deze rapportage niet meegenomen. Dat is een mogelijke verdiepingsslag (zie ook hoofdstuk 5: Vervolg).

Met de grootschalige toevoeging van woningen en arbeidsplaatsen in de MRA (en omliggende regio's) bieden alleen nieuwe lokale ontsluitingen en het onderhouden van het huidige mobiliteitssysteem onvoldoende soelaas. Er zal geïnvesteerd moeten worden in structuurversterkende infrastructuur waarmee op (bovenregionaal) systeemniveau een broodnodige schaalsprong in mobiliteit mogelijk wordt gemaakt. Zonder inzet op schaalsprongmaatregelen, niet-inframaatregelen en gerichte maatregelen om grootschalige woningbouwlocaties en economische ontwikkelingen bereikbaar te maken, loopt de MRA vast. Zowel voor inwoners als voor de economie en het verdienvermogen van Nederland (goederen, bereikbaarheid arbeidslocaties, internationale verbondenheid).

De discrepantie tussen de ambitie op het gebied van forse verstedelijking en de realiteit van de beperkte investeringsruimte bij regio en Rijk (prioritering van het Mobiliteitsfonds) is daarom een aandachtspunt. Deze rapportage brengt in beeld wat in grote lijnen de opgave is voor mobiliteit, waarbij partijen zich tegelijkertijd realiseren dat er keuzes gemaakt moeten worden en dat niet alles van vandaag op morgen gerealiseerd zal worden. Het onderzoeken van alternatieve bekostiging en het implementeren van niet-inframaatregelen kunnen daarbij belangrijke knoppen zijn om aan te draaien.

Multimodaal toekomstbeeld

In 2022 is ook door SBaB het Multimodaal Toekomstbeeld (MTB) voor de MRA opgesteld. Het MTB geeft met zeven samenhangende sturingsprincipes voor beleid en investeringen richting aan de mobiliteitsopgave binnen het verstedelijkingsconcept. Rijk en regio moeten hier samen mee aan de slag. Zonder het volgen van de sturingsprincipes zullen negatieve gevolgen ontstaan voor de bereikbaarheid, klimaat en brede welvaart (de kwaliteit van leven en het welzijn in een samenleving). Diverse onderzoeken laten zien dat het MRA-mobiliteitssysteem na 2030 vastloopt als we niet inzetten op schaalsprongmaatregelen, fiets, OV en gedrag. Zodoende kan de leefbaarheid in de steden en regio er op achteruit gaan en kan de ongelijkheid in bereikbaarheid tussen groepen mensen toenemen.

In 2026-2027 wordt het MTB geüpdatet. De uitgangssituatie is namelijk veranderd, waardoor de referentiesituatie niet meer klopt. Ook de beschikbare middelen zijn een stuk minder dan destijds verwacht. Met de update krijgen we een actueel en realistisch beeld van de urgente opgaven én de beste manier om dit vorm te geven. De uitkomsten hiervan zijn niet verwerkt in de nu voorliggende actualisatie van de bereikbaarheidsmaatregelen. Bij een volgende actualisatie, na 2027, kan dit wél verwerkt worden. In hoofdstuk 5 (Vervolg) wordt uitgebreider ingegaan op de relatie met de update van het MTB.

Leeswijzer van deze rapportage

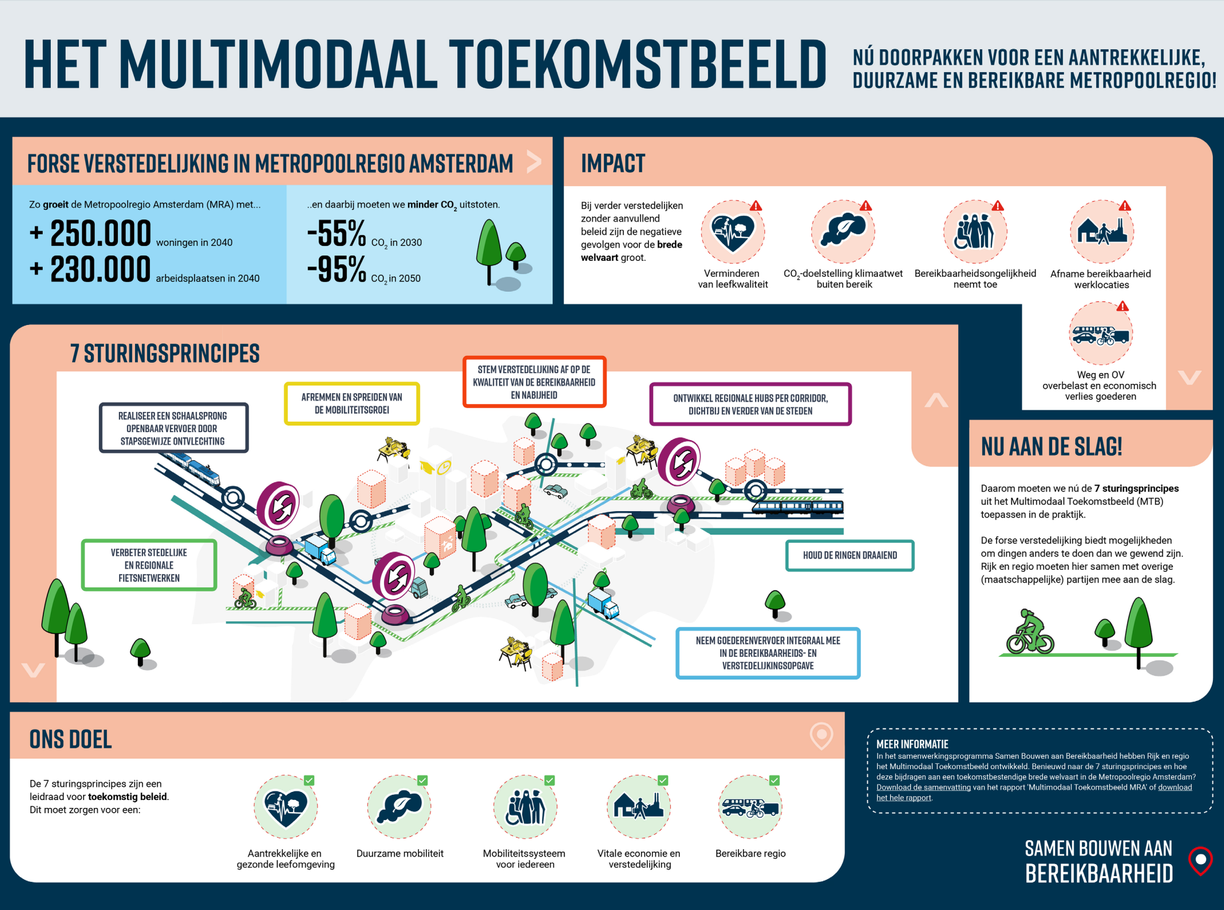
Deze rapportage laat zien welke bereikbaarheidsmaatregelen, zowel infra als niet-infra, nodig zijn om de verstedelijkingsopgave van de MRA te realiseren. Na een reflectie op het mobiliteitssysteem van de MRA als geheel, waarvoor schaalsproninvesteringen en doorbraken op niet-inframaatregelen benodigd zijn, worden de deelregio's van de MRA afzonderlijk uitgelicht. Hier worden de belangrijkste bereikbaarheidsmaatregelen in beeld gebracht voor ontwikkellocaties waar tot 2036 meer dan 1.000 woningen worden gebouwd (volgens de in 2026 geactualiseerde Woondealafspraken). Bij grote ontwikkellocaties waar de totale woningbouwpotentie (later dan 2036) hoger ligt en al bekend is, worden die aantallen aangehouden. In deze gevallen wordt dit aangegeven met een asterisk (*) en toegelicht. Voor tussentijdse wijzigingen worden weergegeven in de Monitor Plancapaciteit[1]. De rapportage sluit af met een hoofdstuk rondom grote economische ontwikkelingen met impact op of een aanvullende behoefte aan bereikbaarheid. Economie en woningbouw maken immers grotendeels gebruik van hetzelfde mobiliteitssysteem en dienen in samenhang bekeken te worden. Dit betreft nadrukkelijk een eerste verkenning van deze thematiek, waarop latere verdieping wenselijk is (zie ook hoofdstuk 5: Vervolg).

Een belangrijke disclaimer is dat de plannen niet altijd even 'hard' zijn en dat ook de geïnventariseerde maatregelen verschillen in status en fase. Dit is getracht weer te geven door bij de maatregelen onderscheid te maken in onderzoek (O), studie/verkenning (S) en uitvoering (U). De maatregelen waar reeds een Rijk-regio afspraak onder ligt, bijvoorbeeld via het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) of Programma Woningbouw en Mobiliteit (WoMo) zijn onderstreept. Tot slot is het aantal maatregelen numeriek lager dan in de vorige versie door afronding van projecten, aangescherpte selectiecriteria (op concreetheid, draagvlak en schaal) en een andere clustering van maatregelen.

1 Bron: Plancapaciteit.nl, www.plancapaciteit.nl

Legenda kaarten

- Ontwikkelzone
- Plancapaciteit woningbouw
- Capaciteitsuitbreiding spoor
- Nieuwe/opwaardering metrolijn
- Nieuwe/opwaardering HOV-corridor
- Maatregel weg
- Maatregel fiets
- Bestaand bewoond gebied
- Haven / luchthaven
- Natuurgebied
- Water
- Bestaand spoor en sprinter- / IC-station
- 1.2 km/15 min. lopen rondom IC-station
- Bestaand metrolijn
- Snelweg
- Grens MRA
- Metropolitaan Fietsnetwerk



2. Mobiliteitssysteem Metropoolregio Amsterdam

Hoe houden we de MRA draaiende?

De MRA kent een van de meest gebruikte en volste mobiliteitssystemen van Nederland en Europa. Spoor en weg, en (gelukkig) ook veel fietspaden, zitten op veel plekken in de spitsuren vol. Het systeem wordt gekenmerkt door een eenzijdige pendel naar Amsterdam, vooral op werkdagen en binnen de spits. Naast de verplaatsing van mensen is er veel goederenvervoer. Grote economische clusters die van cruciaal belang zijn voor de nationale economie, zoals de Amsterdamse Haven, de Zuidas, Greenport Aalsmeer en Schiphol, spelen daarin een belangrijke rol. De 'draaiende ringen' (waaronder de ring A10) gelden als slagaders van de MRA, waar óók andere regio's zoals Noord-Holland Noord van afhankelijk zijn voor hun bereikbaarheid.

Het mobiliteitssysteem van de MRA is robuust en toch dreigt het geheel vast te lopen. We profiteren nog dagelijks van de grote investeringen uit het verleden, met de Noord/Zuidlijn als goed voorbeeld. Voor het behoud van kwaliteit van een degelijk mobiliteitssysteem is de instandhoudingsopgave (het vernieuwen van verouderde infrastructuur) belangrijk. De komende jaren zien Rijk en regio hier grote uitdagingen, omdat veel grote infrastructurele werken in dezelfde periode zijn aangelegd en gelijktijdig aan vernieuwing toe zijn. Naast instandhouding wordt er gewerkt aan nieuwe infra (verbeteringen van spoorwegen, doorstroming voor autoverkeer, aanleg van nieuwe fietspaden en OV-knooppunten). Dat is ook logisch met een groei in woningen van bijna 20% en in arbeidsplaatsen van 15% tussen nu en 2040, naast autonome groei door ontwikkelingen buiten de MRA. Inzet op een combinatie van infra én niet-inframaatregelen, zoals ook in het MTB aangetoond, wordt daarmee extra belangrijk – zeker in een context van beperkte investeringsruimte, stikstofgrenzen en netcongestie.

MRA-brede niet-inframaatregelen

Om de groei aan inwoners en woningen op te vangen vormen gedragsmaatregelen (als onderdeel van een mobiliteitstransitie) een effectief en steeds noodzakelijker onderdeel van de oplossing. Effectief, omdat niet-infrastructurele gedragsmaatregelen ervoor zorgen dat we de bestaande infra beter benutten en onnodige (spits) verplaatsingen voorkomen. In het MTB is afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei daarom één van de sturingsprincipes. En steeds noodzakelijker, omdat het met alleen infrastructurele maatregelen niet lukt om de regio bereikbaar te houden. En bovendien is er steeds minder geld voor investeringen in infrastructuur en lopen projecten in de planvorming- en uitvoeringsfase vast. De impact hiervan volgt uit de update van het MTB, maar het is niet ondenkbaar dat intensivering van niet-infra maatregelen een noodzakelijke mitigatie is.

In het MTB is inzichtelijk gemaakt welke niet-inframaatregelen mogelijk zijn. Op een aantal maatregelen is gezamenlijke MRA-brede inzet nodig door de regionale partijen en het Rijk. Daarnaast zijn er maatregelen die weliswaar lokaal of regionaal moeten worden opgepakt, maar waar het van belang is dat die zo breed mogelijk worden uitgerold in de gehele MRA. Deze twee groepen samen noemen we de overkoepelende niet-inframaatregelen. Het gaat hierbij om de volgende maatregelen die hieronder (geclusterd) worden uitgelicht. Als in een deelregio specifieke inzet nodig is, wordt dat in het hoofdstuk van de betreffende deelregio benoemd.

Allereerst is parkeerbeleid een krachtig instrument om de vraag naar mobiliteit te beïnvloeden. Het is daarom belangrijk dat in ieder geval bij de ontwikkelingen in metropolitane en centrumstedelijke gebieden binnen de MRA passende **parkeernormen en -tarieven** worden toegepast. Op die manier wordt duurzaam mobiliteitsgedrag gestimuleerd, onnodig autogebruik voorkomen en wordt er letterlijk ruimte gemaakt voor andere functies.

Ten tweede is het belangrijk om mensen doelgroepgericht te benaderen en zo hun mobiliteitskeuzes te beïnvloeden, aansluitend bij hun behoeften. Door structurele inzet, onder andere vanuit de programmalijn Spreiden en Mijden van SBaB, kunnen we hier invulling aan geven. Dit is gericht op het bevorderen van **ander reisgedrag** zoals het reizen buiten de spits en met alternatieve vervoerswijzen voor de auto. Het gaat dan in ieder geval om de volgende doelgroepen:

- Het meeste effect is nog altijd te behalen in het woon-werkverkeer. Daarom is vanuit SBaB de **werkgeversaanpak** onlangs opnieuw opgestart waarbij bedrijven voorzien worden van advies om hun werknemers anders te laten reizen. Dit gebeurt individueel én gebiedsgewijs. Uit een data-analyse volgt dat inzet allereerst nodig is in de gebieden

Almere, Amsterdam Bijlmer Arena, Amsterdam Sloterdijk, Hilversum en Haarlem Waarderpolder. In deze gebieden is nog veel onbenutte potentie en de bijdrage aan de bereikbaarheidsopgave is groot. Daarna vindt ook uitrol plaats naar andere gebieden.

- De **bewonersaanpak** richt zich primair op mensen die verhuizen. Verhuizing is een verandermoment waarop mensen ook over hun mobiliteit nadenken. Door hierop aan te haken en bewoners van nieuwe wijken op een laagdrempelige wijze gebruik te laten maken van OV, deelmobiliteit en (e-)fiets stimuleren we gedragsverandering. Vanuit SBaB is dit inmiddels uitgetest in onder meer Zaandam Kogerveld, Hoofddorp Hyde Park en Amsterdam Zuidoost. Het is nu tijd om de bewonersaanpakken een structureel onderdeel te maken van gebiedsontwikkeling.

- Vanuit Amsterdam Bereikbaar wordt rond grote **hindermomenten** al meerdere jaren gewerkt aan hinderbeperking. Grote hinder is echter ook een verandermoment, dat benut kan worden om duurzame gedragsverandering te bewerkstelligen. In Amsterdam Bereikbaar wordt verkend hoe dit het beste vorm kan krijgen.

- Ten slotte is binnen de **goederen- en servicelogistiek** met gedragsinzet winst te behalen, zodat goederen meer gebundeld, passend bij de omgeving en buiten de spits worden vervoerd. Dit is niet alleen belangrijk omdat nieuwe woonwijken en de bijbehorende voorzieningen gebouwd en daarna bevoorraad moeten worden, maar ook omdat ook goederenvervoer druk legt op de bereikbaarheid. In SBaB wordt verkend hoe een gedragsaanpak voor logistiek eruit kan zien. Bij succes kan dit worden uitgerold.

Een derde blok waar inzet op nodig is, is het verbeteren en aantrekkelijker maken van **innovatieve (keten)mobiliteit**. Hiermee krijgen inwoners van de nieuwe woonwijken, maar ook bedrijven, meer opties om zich duurzaam te verplaatsen en daarmee de regio bereikbaar te maken en te houden:

- Binnen zowel Rijk als regio wordt gewerkt aan het stimuleren van **deelmobiliteit**, onder meer via het nationale programma Natuurlijk! Deelmobiliteit. Dit sluit aan op de inzet van meerdere MRA-partners op een samenhangend systeem van **publieke mobiliteit**, met fijnmazige en flexibele vervoersoplossingen naast het bestaande ov-systeem. Het in 2026 gestarte regionale deelfietsensysteem in de Gooi en Vechtstreek is een mooi voorbeeld hoe deze vormen van mobiliteit aanvullend werken op het lokale en regionale ov-systeem.

- Op grotere schaal werken we in SBaB aan een netwerk van **corridorhubs**. Hiermee worden auto's buiten de stad afgevangen bij een goed overstappunt op snelle (BRT-)bus- en treinverbindingen. Een voorbeeld is het opwaarderen van P+R Muiden. Het netwerk van corridorhubs speelt een belangrijke rol in het multimodaal bereikbaar houden van de MRA. Daarom is het realiseren hiervan één van de sturingsprincipes in het MTB.

- Voor goederenvervoer is een vergelijkbaar netwerk van (semi-)openbare **bouwhubs en stadslogistieke hubs** een belangrijke drager voor duurzame (stads) logistiek. Aanvoer naar deze hubs kan grootschalig en efficiënt gebeuren, terwijl de rit naar bouwplaats, centrum of woonwijk met passende voertuigen en minimale overlast kan plaatsvinden.

Naast bovenstaande maatregelen, die stuk voor stuk inzet behoeven, vinden de regionale partijen het wenselijk om te gaan verkennen of en hoe ook met andere **fiscale/prijsmaatregelen** kan worden gestuurd. Denk hierbij aan een spitsheffing in het OV, een herziening van de motorrijtuigenbelasting, betalen naar gebruik (bij voorkeur naar tijd en plaats) en fiscale prikkels voor woon-werkverkeer. Het leidt tot duurzamer mobiliteitsgedrag en een betere benutting van het bestaande mobiliteitssysteem. Dit sluit aan bij het MTB-sturingsprincipe 'Spreiden en Mijden'. De concrete invulling is nog ongewis, maar de opgave is dusdanig groot dat verkenning van wat mogelijk is, gewenst is. Het huidige kabinet is echter niet voornemens stappen te zetten richting landelijk prijsbeleid of betalen naar gebruik.

Voorwaarde: verstedelijking en bereikbaarheid hand in hand laten gaan

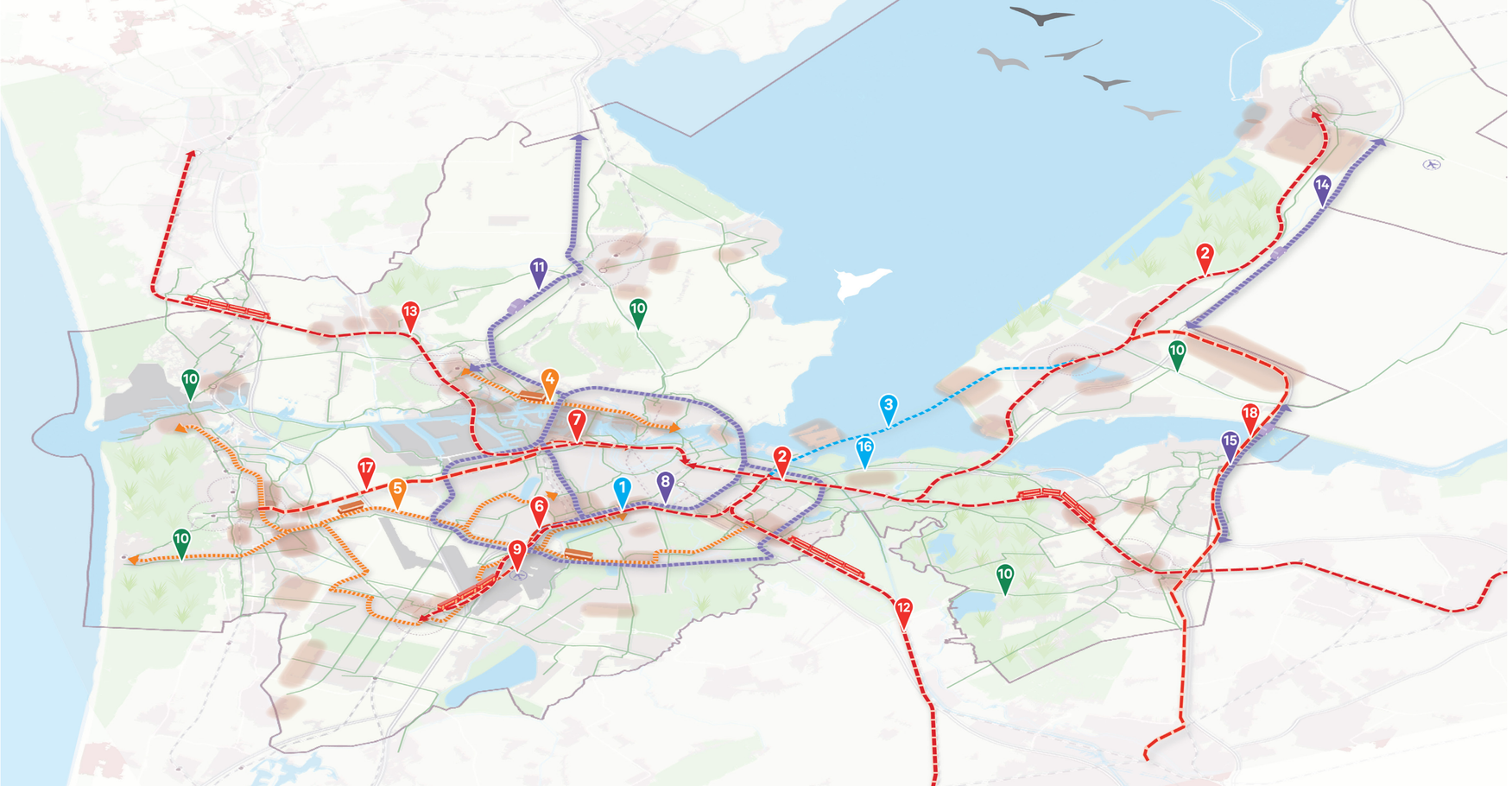
Het eerste principe van het MTB is: stem verstedelijking af op bereikbaarheid. Dit is niet voor niks, want hiermee voorkom je toekomstige mobiliteitsproblemen. Om die reden is inzet op **verdichting en bouwen rond OV-knooppunten** heel belangrijk. Waar die kansen er zijn, moeten die optimaal benut worden. Verder is deze lijst bereikbaarheidsmaatregelen op zichzelf een voorbeeld van hoe we bereikbaarheid en verstedelijking op elkaar kunnen afstemmen.

Ook door afspraken te maken over de invulling van mobiliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen kan nog veel winst behaald worden. Een **Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE)**, waarbij bereikbaarheid aan de voorkant van gebiedsontwikkelingen volwaardig en bewust wordt meegenomen, is hierbij een belangrijk hulpmiddel. Het brengt zowel benodigde infra- als niet-inframaatregelen in beeld. Ook voor bedrijventerreinen is er inmiddels een handleiding voor een MPvE opgesteld. Op verschillende plekken in onze regio is dit al toegepast, zoals Amstelveen Legmeer, Volendam Lange Weeren, Purmerend Waterlandkwartier en Nieuw-Vennep West. In Zaanstad is in beleid vastgelegd dat voor elke ontwikkeling van meer dan 30 woningen een MpvE opgesteld wordt. SBaB adviseert om voor alle nieuwe woongebieden en bedrijventerreinen in deze rapportage een MPvE op te stellen.

MRA-brede inframaatregelen (schaalsprong)

De grote ontwikkellocaties in alle MRA-deelregio's 'tellen bij elkaar op' en zorgen voor grote impact op het overkoepelende MRA-schaalniveau. Daar komt de groei van mensen, woningen en economie buiten de MRA en daaruit voortkomende toename in mobiliteit nog bij. Er wordt weliswaar via onder andere het MIRT geïnvesteerd in ontsluitingen, maar het dragende systeem met robuuste verbindingen en corridors (trein- en metrospoor, hoofdwegen, HOV-verbindingen) loopt vast. De meest prioritaire grotere MRA-brede schaalspronginvesteringen zijn hieronder in beeld gebracht. Deze maatregelen dragen over het algemeen bij aan de bereikbaarheid van meerdere deelregio's of de gehele MRA en moeten meer gezien worden op het systeemniveau dan op het niveau van directe ontsluitingen. Ze zijn grotendeels al door Rijk en regio in gezamenlijke visies (zoals het OV Toekomstbeeld en de ontwerp-Nota Ruimte) vastgesteld én er zijn MIRT-afspraken over studies of uitvoering. Samen zorgen ze voor, onder andere, broodnodige ruimte op het spoornetwerk, stapsgewijze ontvlechting en het draaiend houden van de ringen. Om dit netwerk te realiseren zijn forse investeringen nodig. Niet alles kan tegelijk opgepakt worden, zeker in het licht van beperkte investeringsruimte voor nieuwe infra. Daarom dient uiteindelijk, in nauwe afstemming met de verstedelijking en verdichting, een fasering plaats te vinden.

Op de kaart op de volgende pagina zijn de MRA-brede inframaatregelen weergegeven, en daaronder worden ze tekstueel toegelicht. De MRA-brede inframaatregelen komen daarnaast terug in de hoofdstukken van deelregio's waar ze in het bijzonder benodigd zijn.



MRA BREDE INFRAMAATREGELEN

- **MRA1** Zuidasdok
- **MRA2** OV-SAAL
- **MRA3** IJmeerverbinding
- **MRA4** HOV ZaanIJ
- **MRA5** Metrobus (BRT) Haarlem-Schiphol-Amsterdam
- **MRA6** OV-Verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH)
- **MRA7** OV-Verbinding Sloterdijk-Amsterdam Centrum
- **MRA8** Programma Ringen Draaiende Houden
- **MRA9** Toekomstbestendige OV-knoop Schiphol
- **MRA10** MRA doorfietsroutes
- **MRA11** A7-A8
- **MRA12** GNOE
- **MRA13** Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)
- **MRA14** Verbreding A6
- **MRA15** Verbetering doorstroming A27 Zeewolde-Eemnes
- **MRA16** Opwaardering P+R Muiden
- **MRA17** Capaciteitsverruiming spoor Amsterdam-Haarlem
- **MRA18** OV-verbinding Almere-Utrecht

Legenda

Maatregelen

- HOV en bus
- Trein en metro
- Fiets
- Multimodaal
- Auto

Ontwikkelzone

MRA-brede inframaatregelen

O = onderzoek S = studie
U = uitvoering maatregel = MIRT-afspraak

MRA1 Zuidasdok (U)

Zuidasdok betreft een gedeeltelijke ondertunneling van de A10 Zuid, de aanpak van de knooppunten Nieuwe Meer en Amstel, en de vernieuwing en uitbreiding van station Amsterdam Zuid (onder andere met nieuwe haltes voor bussen en trams). Het veelgebruikte station wordt daarmee een compacte overstap- en bestemmingsknoop. Zuidasdok verbetert de bereikbaarheid van Amsterdam en de gehele Randstad en bevordert de leefbaarheid van de Zuidas. De uitvoering is gestart en loopt gefaseerd over meerdere jaren. De toevoeging van een derde perron (5e en 6e spoor) is officieel geen onderdeel van Zuidasdok, maar is op termijn nodig – onder andere voor internationaal treinverkeer.

MRA2 OV-SAAL (U)

OV-SAAL, onderdeel van Programma Hoogfrequent Spoor, heeft als doel een verbetering en frequentieverhoging van het treinvervoer tussen Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad. Meer capaciteit en betrouwbaarheid op dit traject is voorwaardelijk voor verdere reizigersgroei, mede door de grote regionale woningbouwopgave. Met de invoering van ERTMS (formeel een ander project) kan het spoor op een veilige manier efficiënter benut worden, waardoor meer treinen kunnen rijden. Een deel van de maatregelen is al uitgevoerd. Het uitvoeren van de resterende afgesproken maatregelen wordt in de MRA gezien als prioritair en urgent, maar heeft vertraging opgelopen. Dit is een kwalitatief knelpunt om de mobiliteitstransitie mogelijk te maken.

MRA3 IJmeerverbinding (O)

Deze beoogde OV-lijn tussen Amsterdam Zuidoost, IJburg en Almere Pampus biedt een schaalsprong voor het stedelijk systeem rondom het IJmeer en is nodig in het licht van de grote gebiedsontwikkeling bij Almere Pampus (35.000 woningen en 16.000 arbeidsplaatsen) en elders in de regio. Het gaat om een metroverbinding, mogelijk in combinatie met andere modaliteiten, die een snelle en betrouwbare verbinding met Amsterdam vormt en daarmee een alternatief biedt voor de auto- en treinverbinding over de Hollandse Brug. Er is nog geen definitief tracé of voorkeursvariant. Rijk en regio onderzoeken gezamenlijk de mogelijkheden naar (alternatieve) bekostiging, financiering en fasering van de IJmeerverbinding.

MRA4 HOV ZaanIJ (S)

Zowel in Amsterdam-Noord als Zaanstad ('de ZaanIJ-corridor') worden gebieden waar van oudsher alleen bedrijven en havenactiviteit aanwezig zijn omgezet naar gemengde woon-werk wijken. Door deze ontwikkeling vormt zich steeds meer één aaneengesloten stedelijk gebied. Hierdoor neemt de druk op het aanwezige mobiliteitssysteem toe en dreigt het vast te lopen. Er is extra hoogwaardig OV nodig met snelle en betrouwbare verbindingen. HOV ZaanIJ richt zich op snelle busverbindingen tussen Amsterdam (station Noorderpark) en Zaandam (station Kogerveld) met deels eigen infrastructuur. In 2025 zijn WoMo-middelen toegekend voor de eerste fase van realisatie van het tracé waarmee de huidige Rnet bus wordt geoptimaliseerd; verdere uitwerking en besluitvorming over vervolgstappen lopen nog.

MRA5 Metrobus (BRT) Haarlem-Schiphol-Amsterdam (S)

Dit regionale Bus Rapid Transit (BRT)-systeem verbindt Zuid-Kennemerland en de IJmond met Schiphol en Amsterdam. Het netwerk bestaat uit een samenhangend systeem van hoogwaardige OV-corridors en knooppunten. De belangrijkste corridors zijn Haarlem–Amsterdam Zuid (via de A9), Haarlem–Schiphol–Amsterdam Zuidoost (over bestaande vrijliggende infrastructuur), Haarlem–Amsterdam Lelylaan (via de A9) en de uitwaaierende verbindingen vanaf OV-knooppunt Haarlem Spaarnepoort naar Haarlem Station, Zuid-Kennemerland, Zandvoort en de IJmond. Het systeem krijgt in het eindbeeld grotendeels een eigen infrastructuur, waardoor betrouwbare en korte reistijden mogelijk worden. De nieuwe OV-ruggengraat moet de bereikbaarheid van deze drukke corridor verbeteren en inspelen op de groei van reizigers en werkgelegenheid rond Schiphol en de Zuidas. De meerwaarde zit in hoogfrequent, comfortabel OV als alternatief voor de auto – net als bij HOV ZaanIJ. De metrobus ondersteunt regionale economische groei, woningbouw en duurzame mobiliteit, en is goedkoper en sneller te realiseren dan een nieuwe metrolijn. Besluitvorming over uitvoering en financiering volgt nog. De eerste concrete stap is op dit moment in uitvoering met de realisatie van het regionale OV-knooppunt Haarlem Spaarnepoort.

MRA6 OV-Verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH) (S)

OVAH is een studie om de Noord/Zuidlijn door te trekken naar Haarlemmermeer. Met deze schaalsprongmaatregel wordt de bereikbaarheid van de regio verbeterd en de groei van woningen en banen opgevangen. De verlenging zorgt voor directe verbindingen en ontlast bovendien het bestaande spoor- en wegennet – waaronder de overvolle Schipholtunnel. Het project bevindt zich nog in de studiefase; besluitvorming over tracé, uitvoering en financiering moet nog plaatsvinden. Op dit moment wordt gewerkt aan het bepalen van een voorkeursvariant, met als belangrijkste afweging het eindpunt aan de zuidzijde: Schiphol of Hoofddorp. Wel is het principebesluit genomen dat het een bovengrondse metrolijn wordt.

MRA7 OV-Verbinding Sloterdijk-Amsterdam Centrum (OVSA) (S)

Project OVSA is een MIRT-verkenning naar een toekomst bestendige verbetering van de openbaarvervoerverbinding tussen Amsterdam Sloterdijk en het centrum van Amsterdam. De ontwikkeling van Haven-Stad (met tienduizenden woningen en arbeidsplaatsen) vormt hiervoor de aanleiding. Verschillende vervoersmodaliteiten en tracés worden onderzocht. Het 'sluiten van de Amsterdamse metroring' (tussen Hemknoop en CS) is een variant die op tafel ligt, net als het doortrekken van tram 5 naar Minervahaven. Het project werkt toe naar een voorkeursalternatief voor verdere besluitvorming en uitwerking.

MRA8 Programma Ringen Draaiende Houden (U)

De druk op de ringwegen rond Amsterdam neemt toe en er zijn beperkte mogelijkheden om deze op korte termijn uit te breiden. Tegelijkertijd is het draaiende houden van de ringen een cruciaal sturingsprincipe in het MTB. Dit programma zet daarom in op het slimmer benutten van bestaande infrastructuur door middel van verkeersmanagement, digitale verkeersinformatie, incidentmanagement en gerichte maatregelen op knelpunten. De toegevoegde waarde ligt in het verbeteren van de doorstroming en het beperken van hinder. Het project bevindt zich in de uitvoeringsfase.

MRA9 Toekomstbestendige OV-knoop Schiphol (TOVS) (S)

Het treinstation Schiphol Airport heeft te maken met knellende transfercapaciteit, waarbij het station aan de limiet zit. De capaciteit van het huidige treinstation (pre-MKS) bedraagt 115.000 reizigers per dag, terwijl de verwachte vraag in 2050 oploopt tot ongeveer 200.000 per dag. De drukte kan mogelijk op termijn een beperking van de spoorcapaciteit in de Schipholtunnel teweegbrengen, en daarmee een structurele reductie van beschikbare treinpaden. De huidige initiatieven in het kader van MKS lossen de knelpunten nog niet volledig op. Rijk, regio en spoorse partijen onderzoeken concrete oplossingen, zodat ook ruimte gecreëerd kan worden voor meer treinverkeer.

MRA10 MRA doorfietsroutes (S/U)

Het voltooien van het netwerk van snelle, comfortabele fietsroutes in de MRA is belangrijk om de bereikbaarheid te verbeteren, files te verminderen en bij te dragen aan duurzame mobiliteit. De (e-)fiets kan voor veel korte woon-werkverplaatsingen een oplossing bieden dat meerdere beleidsdoelen dient. De aanleg is in volle gang: een deel van de routes is al gerealiseerd, terwijl andere trajecten nog in verkenning of uitvoering zijn. De komende jaren wordt stap voor stap gewerkt aan een samenhangend en dekkend netwerk.

MRA11 A7-A8 (S)

Het project A7-A8 richt zich op het verbeteren van de doorstroming op de bestaande snelwegen, onder andere door (gedeeltelijke) verbreding en aanpassingen aan knooppunten en aansluitingen. Daarmee moet de bereikbaarheid in Zaanstreek–Waterland verbeteren en de druk op het onderliggende wegennet afnemen. In verband met beperkte capaciteit, financiën en stikstofruimte is dit project gepauzeerd. Tegelijkertijd blijven de opgave en bestuurlijke afspraken staan. Waar de verbreding van de Rijksweg momenteel op pauze staat, voert de regio ondertussen een aantal ingrepen uit rondom de A7-A8.

MRA12 GNOE (O)

Goederencorridor Noordoost Europa (GNOE) betreft het goederenvervoer per spoor van/naar de Haven van Rotterdam via de MRA (Hilversum) richting Noord- en Oost-Europa. Het reorganiseren van het goederenvervoer op deze corridor, ook ten oosten van de IJssel, is belangrijk voor een goed functionerend logistiek netwerk met ruimte voor groei. Het bundelen en afhandelen van goederenvervoer op geschikte routes betekent daarnaast dat druk op cruciale corridors voor personenvervoer afneemt. Dit is essentieel voor verdere verstedelijking van de MRA: het helpt om gebieden leefbaar en bereikbaar te houden en ruimte te maken voor nieuwe woningen, terwijl goederenvervoer ongestoord blijft rijden.

MRA13 Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) (U)

PHS richt zich op het intensiever benutten van het spoor met hogere frequenties en betrouwbare dienstregelingen op drukke trajecten. Voor de MRA en Noord-Holland zijn de trajecten Amsterdam-Alkmaar (met opstelterrein in Heerhugowaard) en Amsterdam Centraal cruciaal. De uitvoering is in volle gang, met aanpassingen aan spoor, stations en beveiliging op meerdere trajecten. Er zijn nog enkele knelpunten die opgelost moeten worden, onder meer op de Guisweg (Zaanstad) en Beverwijkerstraatweg (Castricum).

MRA14 Verbreding A6 (S)

Op het traject tussen Almere-Oostvaarders en Lelystad moet de snelweg van 2x2 naar 2x3 rijstroken worden uitgebreid om de doorstroming te verbeteren en de bereikbaarheid van Flevoland te ondersteunen – mede vanwege de grote regionale woningbouwopgave. De uitvoering is de afgelopen jaren vertraagd door stikstof- en capaciteitsvraagstukken. Begin 2026 heeft het Rijk naar aanleiding van MIRT-afspraken aangegeven het project op een gepast moment te herstarten. Een definitieve planning of startdatum ontbreekt nog.

MRA-brede inframaatregelen

MRA15 Verbetering doorstroming A27 Zeewolde-Eemnes (S)

Het verbeteren van de doorstroming op de A27 tussen Zeewolde en Eemnes moet de dagelijkse files rond de Stichtse Brug en knooppunt Eemnes verminderen. Dit is belangrijk vanwege de woningbouwopgaven in de regio en de toenemende verkeersdruk op deze belangrijke noord-zuidverbinding. Het project dient tijdig vorm te krijgen om werk met werk te kunnen maken bij de instandhoudingsopgave van de Stichtse Brug. De MIRT-verkenning zal in 2026 van start gaan.

MRA16 Opwaardering P+R Muiden (S)

Er wordt onderzocht op welke wijze de P+R bij Muiden opgewaardeerd kan worden, zowel in kwaliteit als capaciteit. Op het busknooppunt komen meerdere lijnen vanuit Almere, Amsterdam en de Gooi en Vechtstreek aan, waardoor het functioneert als bovenregionaal knooppunt. Vanuit Amsterdam bezien is de knoop een belangrijke stadsrandhub. Het afvangen van autoverkeer op de A1 sluit aan bij het draaiende houden van de ringen. Ook het verbeteren van fiets(parkeren) en uitbreiden van OV-lijnen is onderdeel van het project. Meerdere partijen werken samen aan deze ontwikkeling (Rijkswaterstaat, gemeente Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam, Gemeente Almere, Provincie Noord-Holland en gemeente Gooise meren).

MRA17 Capaciteitsverruiming spoor Amsterdam-Haarlem (S)

De capaciteit op het spoor tussen Haarlem en Amsterdam dient uitgebreid te worden. Dit spoor, onderdeel van de grotere corridor Amsterdam-Haarlem-Leiden, wordt naast personenvervoer intensief gebruikt voor goederenvervoer (o.a. staal). Met de duizenden nieuwe woningen in Haarlem en Amsterdam (o.a. Haven-Stad) en de economische ontwikkelingen in onder meer de Waarderpolder is capaciteitsuitbreiding voorwaardelijk voor de groei van de MRA. Dit is reeds opgenomen in de HRN-concessie 2033. Naast aanpassingen bij de spoorknoop (emplacement) Haarlem zijn ook aanpassingen noodzakelijk aan overwegen, sporen en dijklichamen. Ook voor het treinverkeer tussen Amsterdam en Leiden (en verder op de Oude Lijn) is dit relevant.

MRA18 OV-verbinding Almere-Gooi-Utrecht (O)

Om Almere en Flevoland beter te verbinden met de Metropoolregio Utrecht (MRU) is voor de lange termijn een ruimtereservering voor een directe spoorverbinding opgenomen (ook wel de Stichtse Lijn). Op de korte en middellange termijn wordt onderzocht op welke manier via BRT (HOV) en bestaande spoorwegen de verbinding tussen Almere-Utrecht kan worden versterkt.

De MRA-brede inframaatregelen worden ook uitgelicht in de deelregiohoofdstukken waar ze in het bijzonder van belang zijn.



3.1 Amsterdam

Amsterdam heeft een grote woningbouw-ambitie. Alleen al tot 2029 worden tienduizenden woningen voorzien, en ook tot 2036 (en daarna) komen daar nog tienduizenden woningen bij. Dit gebeurt in alle windstreken van de stad: IJburg en Zeeburgereiland, Noord, Haven-Stad, Zuidoost en rond de Zuidas. Binnen Amsterdam ligt de focus op verdichten in de bestaande stedelijke gebieden. In de Ontwikkelstrategie 2035 staan de belangrijkste gebieden om te verdichten, zoals rond stedelijke kernen buiten de binnenstad en stationskwartieren. Bij de grootste woningbouwgebieden zijn door gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam gezamenlijk Mobiliteitsplannen opgesteld. Dit gaat om de gebieden in Noord, Haven-Stad, Zeeburgereiland-IJburg, Zuidflank, Zuidoostflank en Nieuw-West. In deze plannen staan de investeringen die nodig zijn om de gebieden bereikbaar te maken en te houden, met daarin specifieke aandacht voor bovenplanse investeringen tussen gebiedsontwikkeling en de bestaande stad. Ook binnen de bestaande stad zal de druk toenemen door de omringende woningbouw, onder meer op de hoofdroutes en het tramnet richting het centrum.

Infrastructuurmaatregelen

In Amsterdam zijn de woningbouwplannen alleen haalbaar met een schaalsprong in het mobiliteitssysteem. Daarom werkt de regio aan de Sprong over het IJ, waartoe medio 2024 gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam uitvoeringsafspraken hebben gemaakt, en werken Rijk en regio aan de OV-schaalsprong met projecten als de OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer (MIRT-verkenning OVAH), Zuidasdok, en het sluiten van de kleine ring tussen Sloterdijk en Amsterdam Centraal (MIRT-verkenning OVSA) – ook al zijn er nog onzekerheden rondom de financiering. Ook werken partijen gezamenlijk aan het verbeteren en uitbreiden van de multimodale knooppunten uit bij 'OV-ring stations' Duivendrecht, Bijlmer ArenA, Lelylaan, Amstel, Muiderpoort en Sloterdijk, welke een steeds belangrijker alternatief vormen voor de op lange termijn dreigende overbelasting van de stations Centraal en Zuid.

In 2022 en 2025 hebben Rijk en regio investeringsafspraken gemaakt in het MIRT over de belangrijkste mobiliteitsopgaven gekoppeld aan de woningbouw. Dit gaat onder andere over financiële bijdragen van Rijk en regio aan de Zuidoostflank, Haven-Stad, Noord en Zeeburgereiland en IJburg in Amsterdam. In nagenoeg elk stadsdeel zijn daarnaast ingrepen nodig om de grote woningbouwopgave in Amsterdam mogelijk te maken. In Zuidoost worden, naast de grote OV-knooppunten, de fietsroutes en metrostations aangepakt. Op Zeeburgereiland is de Cruciale Mijl tussen de Piet Heintunnel en de A10 een project dat nodig is om IJburg bereikbaar te houden na het realiseren van alle woningbouwplannen. Amsterdam Noord en de Zaanstreek worden beter met elkaar verbonden door de HOV ZaanIJ tussen metrostation Noorderpark en station Zaandam Kogerveld. En in de Zuidflank zijn Zuidasdok en uitbreiding van het busstation bij Amsterdam Zuid belangrijke opgaven.

Deelregiospecifieke niet-inframaatregelen

Amsterdam is op het gebied van stedelijke mobiliteit vaak de plek waar als eerste in de regio maatregelen worden uitgeprobeerd. Denk aan deelfietsen- en scooters, lage parkeernormen bij nieuwbouwlocaties, (bouw)logistieke hubs en de invoering van 30 km/u snelheidslimiet in de bebouwde kom. Dit straalt niet alleen ambitie uit, maar is in de metropolitane en centrumstedelijke gebieden waar gebouwd wordt ook noodzakelijk: zonder deze maatregelen, zowel gericht op personen- als goederenvervoer, zijn de nieuwe woningbouwgebieden niet op een veilige en duurzame manier bereikbaar te maken en te houden.

Omdat Amsterdam binnen de MRA ook veruit de meeste banen heeft, is inzet op de werkgeversaanpak ook belangrijk om de Amsterdamse woningbouwlocaties bereikbaar te maken en te houden. Twee werklocaties in Amsterdam krijgen in het kader van de nieuwe werkgeversaanpak van SBaB prioriteit: Sloterdijk en Bijlmer Arena. In beide gebieden is sprake van grote werkgevers met veel onbenutte potentie voor spreiden en alternatieven voor de auto.

Woningbouw

Ontwikkeling	Woningen
Amsterdam Zuidoost	40.000*
Amsterdam Zuidas	5.000*
Amsterdam Oost - Zeeburg, IJburg en Sluisbuurten	16.000*
Stadsgebied Weesp	2.000*
Amsterdam Noord	39.000*
Amsterdam Haven-Stad	42.000*
Amsterdam Nieuw-West en Schinkelkwartier	21.000*
TOTAAL	**165.000**

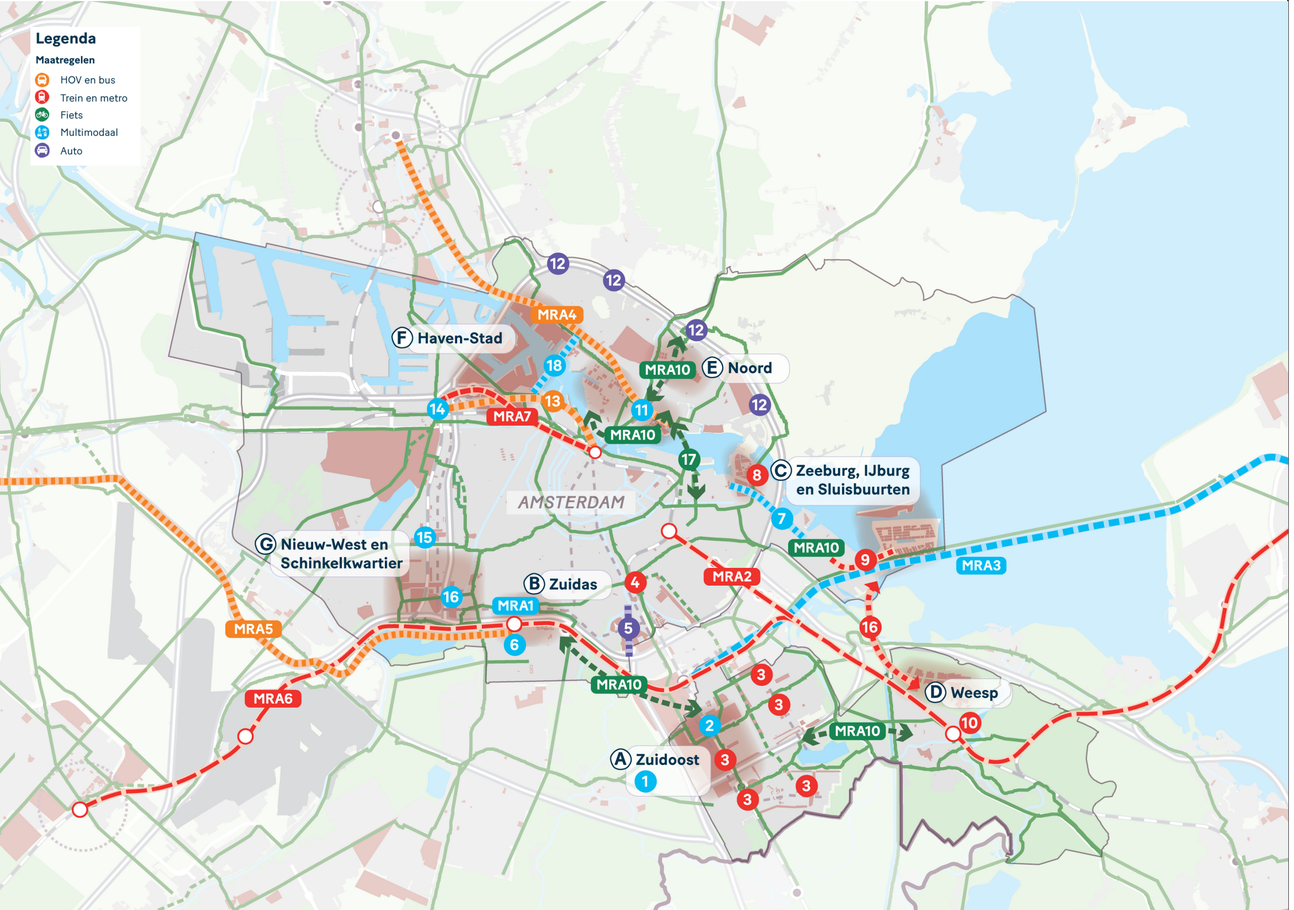
** Voor deze ontwikkellocaties geldt dat volgens de huidige plannen een deel hiervan na 2036 wordt gerealiseerd.*

Economie

Binnen de MRA is de gemeente Amsterdam grofweg goed voor de helft van de economische kracht en arbeidsplaatsen, terwijl slechts 35% van de inwoners van de MRA in Amsterdam woont. Dat veroorzaakt een scheve regionale pendel gericht op Amsterdam. Met de verwachte komst van nog meer arbeidsplaatsen in de gemeente is het daarom belangrijk om in te zetten op zowel extra woningen in de stad als op het ontwikkelen van werkgelegenheid in andere deelregio's– conform het meerkernige ontwikkelbeeld in de Uitvoeringsagenda van NOVEX-MRA.

In Amsterdam zelf worden veel woningen gebouwd op verdichtingslocaties, wat betekent dat economie en bewoners steeds meer rekening met elkaar moeten houden. Bewoners moeten in een leefbare omgeving wonen terwijl de stadseconomie kan blijven draaien. Op de weg brengt dit nieuwe vraagstukken met zich mee, zeker in een autoluwe stad: hoe wordt de beperkte ruimte verdeeld tussen bijvoorbeeld fietsers en bevoorradingsvoertuigen? Voor de aangewezen innovatiedistricten en economische clusters, zoals Amsterdam Science Park en de Zuidas, geldt dat deze te allen tijde bereikbaar moeten blijven voor het functioneren van de kennis- en innovatie-economie en het internationale vestigingsklimaat van de MRA – ook in de realiteit van verdere verdichting, drukkere wegen en voller OV.

Zie bij Hoofdstuk 10 de grote ontwikkelingen in de MRA op het gebied van economie en bereikbaarheid



Bereikbaarheidsmaatregelen Amsterdam

PER GEBIEDSONTWIKKELING

A AMSTERDAM ZUIDOOST

40.000 woningen*

De opgaven rondom bereikbaarheid in Amsterdam Zuidoost zijn groot. De Zuidoostflank is één van de grootste ontwikkelgebieden voor wonen, werken én evenementen van de MRA. Er worden ca 40.000 woningen en 30.000 arbeidsplaatsen toegevoegd in een gebied waar nu al intensief wordt gewoond, gewerkt en gerecreëerd. Om de bereikbaarheid te waarborgen zijn investeringen nodig. Metro- en treinstations, zoals Bijlmer ArenA en Duivendrecht, moeten worden voorbereid op de reizigersgroei. Daarbij speelt sociale veiligheid een belangrijke rol. Hetzelfde geldt voor de fietsinfrastructuur; veel routes lopen via tunnels die als onveilig worden ervaren. Tegelijkertijd wordt al gewerkt aan verbeteringen van de bereikbaarheid in lijn met het Mobiliteitsplan Zuidoostflank (VRA en gemeenten Amsterdam en Ouder-Amstel). Daarnaast is de HOV-busverbinding tussen Bijlmer ArenA en IJburg inmiddels in gebruik genomen.

1. Mobiliteitspakket Amsterdam Zuidoost (S/U)

In het BO MIRT 2022 hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over een mobiliteitspakket voor de Zuidoostflank. Dit pakket omvat investeringen in OV, knooppunten, mobiliteitshubs en fiets- en voetgangersroutes. Er wordt onder meer gewerkt aan de ontwikkeling van een Smart Mobility Hub in Zuidoost (gelegen in Ouder-Amstel): een multimodaal knooppunt en overstappunt waar trein, metro, bus, fiets, deelmobiliteit, touringcars en P+R-functies samenkomen.

2. Integrale aanpak knooppunt Amsterdam Bijlmer ArenA (S)

Door de woningbouw in de Zuidoostflank en de toenemende bezoekersaantallen van evenementen staat station Bijlmer ArenA (één van de belangrijkste OV-knooppunten van Nederland) voor een grote extra capaciteitsopgave. In de integrale aanpak werken regionale en nationale partijen samen aan een toekomstbestendig stationsgebied. Belangrijke onderdelen hiervan zijn een uitbreiding van het busstation, extra fietsparkeerplaatsen, betere toegankelijkheid van de perrons en een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. Sociale veiligheid vormt een belangrijk uitgangspunt. Doel is om van Bijlmer ArenA niet alleen een efficiënt vervoersknooppunt, maar ook een aantrekkelijke stadsentree voor stadsdeel Zuidoost te maken.

3. Aanpak metrostations Amsterdam Zuidoost (S)

Als onderdeel van het Mobiliteitsplan Zuidoostflank werken gemeenten en Vervoerregio aan de verbetering van 13 metro- en treinstations in Amsterdam Zuidoost. De aanpak richt zich op sociale veiligheid, toegankelijkheid, kwaliteit van de openbare ruimte en betere loop- en fietsroutes, zodat de stations de groei van inwoners en werknemers kunnen opvangen.

4. Station Amsterdam Amstel (S/U)

Bij het Amstelstation ligt een opgave rondom het fietsparkeren en het vernieuwen van de stationshal aan de westzijde om dit belangrijke knooppunt toekomst-bestendig te maken.

5. A2-Entree (S)

In het licht van de verdere verstedelijking van Zuidoost is het wenselijk om het gedeelte van de A2 tussen Knooppunt Amstel en de Utrechtsebrug af te waarderen van snelweg tot stadsweg.

B AMSTERDAM ZUIDAS

5.000 woningen*

Dit dynamische internationale zakendistrict met hoofdkantoren en hoogbouw wordt steeds meer een plek waar ook gewoond wordt. Daarnaast is het gebied nog volop in ontwikkeling als kantorenlocatie. Het meest prioritaire project rondom de Zuidas is het Zuidasdok. Dit schaalsprongproject is voor de gehele MRA (zelfs nationaal) van belang en wordt daarom verder toegelicht bij de MRA-brede projecten. Voor de Zuidas zelf betekent het ook een ingrijpende verandering. De omgeving moet zich aanpassen op deze nieuwe indeling en functie van station Zuid (nu al één van de drukste stations van Nederland).

6. Stationscarré Zuid (S)

Openbare ruimte en verkeersstromen rondom station Zuid worden aangepast in het kielzog van Zuidasdok, onder andere om ruimte te creëren voor meer openbaar vervoer (bus en tram). Dit voorziet ook in een behoefte tijdens de langjarige bouw van Zuidasdok en van het derde perron op station Amsterdam Zuid (ruimte voor bouwlogistiek).

Bereikbaarheidsmaatregelen Amsterdam

O = onderzoek
U = uitvoering
S = studie
maatregel = MIRT-afspraak

C AMSTERDAM OOST - ZEEBURG, IJBURG EN SLUISBUURTEN

16.000 woningen*

De grote woningbouwambities op Zeeburgereiland, IJburg en de Sluisbuurt zorgt voor een forse toename van het aantal bewoners en verplaatsingen. De belangrijkste mobiliteitsopgaven zijn het realiseren van de Cruciale Mijl tussen de Piet Heintunnel en de A10, het vergroten van de capaciteit van de IJtram en andere OV-verbindingen, het optimaliseren van (hoofd)fietsroutes en het beperken van verkeersdrukte op de belangrijkste ontsluitingswegen. Tegelijkertijd is het doel om de gebieden leefbaar en zoveel mogelijk autoluw te houden. Ook de opgaven bij station Muiderpoort (waaronder verbetering fietsparkeren, beleving en transfer) zijn gerelateerd aan de woningbouw in het oostelijke deel van Amsterdam.

7. Cruciale Mijl (S/U)

Dit is het belangrijkste en grootste bereikbaarheidsproject dat de groei van IJburg, Zeeburgereiland en de Sluisbuurt mogelijk moet maken. Het project transformeert de IJburglaan tot een toekomstbestendige stadsas met meer ruimte voor OV, fietsers en voetgangers, terwijl ook de doorstroming van autoverkeer wordt verbeterd (via een gedeeltelijke onderdoorgang bij de Zuiderzeeweg). Zonder deze ingreep dreigt hier een knelpunt te ontstaan voor auto's, trams en fietsers. Rijk en regio werken hier samen, onder meer door financiering via WoMo-middelen van het Rijk en een raakvlak met de aansluiting van de S114, waar gezamenlijk naar optimalisaties wordt gezocht.

8. IJtramstalling (S)

De huidige IJtramremise, centraal gelegen op Zeeburgereiland, dient ruimte te maken voor woningbouw, voorzieningen en groen. Tegelijkertijd is meer capaciteit benodigd voor stalling en onderhoud van de groeiende tramvloot. Een nieuwe tramstalling wordt beoogd in de noordoosthoek van het Zeeburgereiland. Dit project is nauw verbonden met de verdere ontwikkeling van het gebied.

9. Verlenging IJtram (S/U)

De verlengde IJtram (tram 26) naar Centrumeiland en Strandeiland rijdt vanaf de zomer van 2026. De tramverbinding is met 1,5 kilometer verlengd omdat IJburg gegroeid is met nieuwe eilanden. In de toekomst zal de IJtram nog een keer verlengd moeten worden naar het definitieve eindpunt op Strandeiland waar nu nog ontwikkeld wordt.

D STADSGEBIED WEESP

2.000 woningen*

Weesp kent grote woningbouwontwikkelingen in een nog steeds dorpse omgeving. Het is gelegen tussen stedelijke gebieden en het station geldt als belangrijk overstappunt voor de MRA, tussen Flevoland en de Zuidas en tussen de stad en het Gooi. Goede verbindingen van en naar Weesp zijn daarom van regionaal belang. Vanaf 2026 is de eerste HOV-bus operationeel, tussen IJburg en Weesp.

10. Verbeteren noordzijde station (incl. bus) (O)

Rondom het station van Weesp worden veel woningen gebouwd en het station wordt steeds intensiever gebruikt. Het stationsgebied moet daarom meegroeien. Onderzocht wordt hoe de noordzijde van het station verbeterd kan worden en er ruimte gemaakt kan worden voor de bus.

E AMSTERDAM NOORD

39.000 woningen *

Amsterdam Noord groeit de komende jaren verder met ca 39.000 nieuwe woningen. Na de sterke groei van de afgelopen decennia vraagt dit om een volgende schaalsprong in mobiliteit. De Noord/Zuidlijn heeft de bereikbaarheid van Noord ingrijpend verbeterd en een nieuwe OV-structuur gecreëerd. HOV-verbinding ZaanIJ tussen metrostation Noorderpark en Zaandam is de volgende benodigde schaalsprong, terwijl ook de bereikbaarheid van verschillende wijken met ov, auto en fiets verbetering vraagt.

11. Johan van Hasseltknoop (S)

De Johan van Hasseltzone is momenteel het belangrijkste mobiliteitsproject in Amsterdam-Noord. Alle grote mobiliteitsstromen komen hier samen: metro, HOV-bus (ZaanIJ), fiets en voetganger. De herinrichting omvat onder meer nieuwe busbanen, verbeterde overstappunten, veiligere fiets- en looproutes en een efficiëntere inrichting van kruispunten. De knoop rond metrostation Noorderpark is belangrijk voor HOV ZaanIJ: hier sluiten de hoogwaardige busverbindingen tussen Zaandam en Amsterdam-Noord aan op de Noord/Zuidlijn, waardoor een snelle en betrouwbare regionale OV-verbinding ontstaat. Voor de herinrichting is een Rijksbijdrage vanuit de WoKT-regeling gereserveerd, als onderdeel van de investering in de HOV ZaanIJ-corridor.

12. Aansluitingen A10 incl. KANS (S)

Project KANS is een samenwerking van de gemeente, provincie, RWS en VRA om de doorstroming en bereikbaarheid rond de aansluiting van de S116, N247 en A10-Noord te verbeteren. Met gerichte aanpassingen aan kruispunten, rijstroken en verkeersregelingen wordt de bestaande infrastructuur beter benut. Ook hebben partijen afspraken gemaakt rondom verbeteringen aan het autonetwerk en doorstroming op de N247 bij Het Schouw. Gezien de omvangrijke woningbouw-ontwikkelingen verdienen daarnaast ook de overige aansluitingen op de A10-Noord (S115, S117 en S118) aandacht, zodat het gehele netwerk toekomstbestendig blijft.

F AMSTERDAM HAVEN-STAD

42.000 woningen*

Haven-Stad groeit uit tot stedelijk gebied met tienduizenden woningen en een sterke economische functie. Op langere termijn is het sluiten van de kleine metroring (OVSA) van belang om de bereikbaarheid te borgen, met een metroverbinding richting Sloterdijk en Centraal en een nieuw station in het gebied. De mogelijke doortrekking van tram 5 kan al eerder zorgen voor fijnmazige extra OV-ontsluiting. In de eerste fasen wordt ingezet op HOV-busverbindingen (waaronder HOV ZaanIJ voor de noordelijke delen van Haven-Stad) en versterking van bestaande OV-knooppunten. In de autoluwe stadswijk zullen mobiliteitshubs een belangrijke rol vervullen. Tegelijkertijd blijft bereikbaarheid van havenactiviteiten belangrijk, zodat wonen, werken en logistiek samen functioneren. Deze ruimtelijke vraagstukken en de balans tussen deze functies wordt tussen Rijk en regio besproken binnen NOVEX Noordzeekanaalgebied.

13. HOV (bus) Amsterdam Sloterdijk - Amsterdam Centraal (S/U)

De HOV-busverbinding Sloterdijk–Amsterdam Centraal via de Transformatorweg is een eerste belangrijke stap in de ontsluiting van Haven-Stad op korte termijn. De lijn biedt een snelle, frequente OV-verbinding vooruitlopend op metro-uitbreiding. Hiervoor zijn vrije busbanen, kruispuntprioriteit en doorstromingsmaatregelen nodig. Gemeente Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam en GVB werken samen aan realisatie en inpassing in gebiedsontwikkeling.

14. Knooppuntontwikkeling en fietsparkeren station Sloterdijk (S/U)

Station Sloterdijk ontwikkelt zich van een traditioneel forensenstation naar een stedelijk OV-knooppunt dat meegroeit met de woningbouw in Sloterdijk Stationskwartier en Haven-Stad. Door duizenden nieuwe woningen neemt het aantal reizigers sterk toe en moet het station stap voor stap worden uitgebreid en overzichtelijker worden ingericht, met betere overstaproutes en voetgangersstromen. Een belangrijk aandachtspunt is de forse opschaling van fietsparkeren met nieuwe en grotere stallingen. Dit wordt gezamenlijk gefinancierd door de regio, spoorpartijen en met rijksbijdragen. In 2027 worden 4.175 fietsparkeerplekken opgeleverd.

G AMSTERDAM NIEUW-WEST EN SCHINKELKWARTIER

21.000 woningen*

De transformatie van het Schinkelkwartier en bredere Nieuw-West maakt van een voormalig werkgebied een hoogstedelijk, gemengd stadsdeel waar wonen en werken (onder andere 1 miljoen extra m2 kantoorruimte) samenkomen. Dat legt een forse mobiliteitsopgave bloot: de huidige auto-infrastructuur is niet toereikend voor de groei. Daarom ligt de nadruk op autoluw bouwen, sterke OV-verbindingen, nieuwe fietsroutes en het verleggen van verplaatsingen naar duurzame modaliteiten.

15. Station Lelylaan (S)

Het project Vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan (VSAL), waarover in 2020 MIRT-afspraken gemaakt zijn, gaat rond 2030 in uitvoering. Onderdeel van deze vernieuwing zijn nieuwe opgangen naar de perrons, een keerlus voor de tram, een verbetering van de stationsgebouwen en een uitbreiding en vernieuwing van de fietsenstalling.

16. Verlengde Sloterweg incl. nieuwe bruggen Schinkel (S)

Het verlengen van de Sloterweg (als fietsstraat die ter hoogte van de Westtak en Ringlijn spoor en metro kruist) en toevoegen van bruggen over de Schinkel zijn belangrijke schakels in deze gebiedsontwikkeling. Het project hangt samen met bredere bereikbaarheidsafspraken met het Rijk rondom de forse verdichting in het Schinkelkwartier, waarvoor ook rijksbijdragen voor infrastructuur gereserveerd zijn. De verlengde Sloterweg vormt een nieuwe snelle verbinding tussen de stadsdelen Zuid en Nieuw-West, richting Schiphol.

* Voor deze ontwikkellocaties geldt dat volgens de huidige plannen een deel hiervan na 2036 wordt gerealiseerd.

Bereikbaarheidsmaatregelen Amsterdam

O = onderzoek
U = uitvoering
S = studie
maatregel = MIRT-afspraak

OVERKOEPELEND AMSTERDAM

17. Oostbrug over het IJ (S)

De Oostbrug is nodig om het groeiende aantal fietsers en voetgangers over het IJ te kunnen verwerken. Noord is enorm gegroeid en groeit alleen maar verder. De bestaande verbindingen over het IJ bereiken rond 2034 hun grenzen. Het project is bestuurlijk en financieel voor een belangrijk deel vastgelegd, maar de uitwerking ligt nog in de onderzoeksfase. Met name de kosten en de nautische impact vereisen nog verdere bestuurlijke afstemming. Besluitvorming wordt rond 2026 verwacht, de bouw pas rond 2031.

18. Westbrug over het IJ (O)

De Westbrug is bedoeld als extra vaste fiets- en voetgangersverbinding over het IJ om de druk op ponten verder te verminderen en de groei van de stad en de ZaanIJ-corridor op te vangen. In vergelijking met de Oostbrug is dit plan nog minder ver uitgewerkt. Er is nog geen definitieve financiering of keuze voor een exacte locatie, dit wordt onderzocht. Belangrijke discussiepunten zijn scheepvaart, ruimtelijke impact en kosten. Het vooruitzicht is afhankelijk van verdere politieke besluitvorming, maar de brug is opgenomen in het gemeentelijk coalitieakkoord. De bruggen helpen de kloof te overbruggen tussen stadsdeel Noord en de stadsdelen ten zuiden van het IJ, maar ook tussen de MRA Noord en de MRA Zuid: wonen in Oostzaan en fietsend naar het werk in Westpoort.

MRA-BREDE INFRAMAATREGELEN

Deze MRA-brede inframaatregelen worden ook toegelicht in hoofdstuk 2.

MRA1 Zuidasdok (U)

Zuidasdok is voor Amsterdam om veel redenen van belang. De verbetering van doorstroming en knooppunten op de A10 (reeds in uitvoering)en aanpak van station Zuid zijn belangrijke maatregelen om knelpunten tot reizigersgroei te voorkomen. De capaciteit van het station wordt verruimd en er komen nieuwe voorzieningen (stations) voor bus en tram, waarmee het een compacte overstapknoop wordt. Het toevoegen van een derde perron inclusief een terminal voor internationale treinen is nog geen onderdeel van Zuidasdok, maar op termijn wel van belang. De nieuwe Brittenpassage opent eind 2026, waarmee een eerste onderdeel van Zuidasdok wordt opgeleverd. Tot slot is de leefbaarheid op de Zuidas gebaat bij Zuidasdok, waar een enorme kwaliteitsimpuls voor dit waardevolle metropolitane woon-werkgebied voorzien wordt door het gedeeltelijk ondertunnelen van de A10 Zuid.

MRA2 OV-SAAL (S)

OV-SAAL is belangrijk voor Amsterdam omdat het de bereikbaarheid van de stad verbetert en de groei van de regio ondersteunt. Betere openbaarvervoerverbindingen zorgen voor minder verkeersdrukte, maken woningbouw in en om Amsterdam mogelijk en versterken de economie.

MRA3 IJmeerverbinding (O)

Deze beoogde nieuwe OV-verbinding tussen Amsterdam en Almere biedt een schaalsprong voor het gehele stedelijk systeem rondom het IJmeer (Amsterdam Bay Area), waarin IJburg, Zeeburg en de Sluisbuurt centraal gelegen zijn. Rijk en regio onderzoeken gezamenlijk de mogelijkheden naar (alternatieve) bekostiging en financiering van de IJmeerverbinding.

MRA4 HOV ZaanIJ (S)

Deze nieuwe HOV-busverbinding tussen metrostation Noorderpark en Zaandam Kogerveld is nodig in het licht van de steeds dikkere vervoersstromen tussen Amsterdam en Zaanstad. In 2025 zijn WoMo-middelen toegekend voor de eerste fase van het Zaanse en Amsterdamse deel van de HOV-verbinding.

MRA5 Metrobus (BRT) Haarlem-Schiphol-Amsterdam (S)

Deze metrobus tussen Haarlem, Schiphol en Amsterdam verbetert de bereikbaarheid van Amsterdam Nieuw-West, de Zuidas en Schiphol, vermindert verkeersdruk en biedt extra ov-capaciteit om de reizigersgroei op te vangen. Daarmee is het systeem niet alleen van belang voor Zuid-Kennemerland en Amstelland-Meerlanden, maar ook voor Amsterdam.

MRA6 OV-Verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer

Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn (OVAH) is voor Amsterdam om meerdere redenen een essentieel schaalsprongproject. Het vrijmaken van capaciteit in de Schipholtunnel en daarmee creëren van de randvoorwaarde voor betere (inter)nationale treinverbindingen én regionale OV-verbindingen heeft een MRA-brede, zelfs nationale scope. De verbindingen van en naar Haarlemmermeer lopen steeds meer vast, zeker in het licht van de groei in woningen en banen in zowel Haarlemmermeer als Amsterdam. Het doortrekken van de metrolijn maakt ook een nieuw station mogelijk bij de Schinkel, waar forse verdichting (woningen en arbeidsplaatsen) wordt voorzien.

MRA7 OV-Verbinding Sloterdijk-Amsterdam Centrum

OVSA is een cruciale schaalsprongmaatregel voor Amsterdam, met name in het kader van de gigantische gebiedstransformatie Haven-Stad waar tienduizenden woningen toegevoegd worden. OVSA onderzoekt de mogelijke tracés en modaliteiten om de verbinding te leggen tussen Haven-Stad en het stadscentrum. Het 'sluiten van de Amsterdamse metroring' (tussen Hemknoop en CS, inclusief nieuwe stations) is een variant die op tafel ligt, net als het verlengen met één metrostation (Hemknoop). Ook het doortrekken van tram 5 naar Minervahaven wordt onderzocht. Het project bevindt zich in de MIRT-verkenningsfase.

MRA10 MRA doorfiets-routes (S/U)

Het aanleggen en afronden van MRA-doorfietsroutes is cruciaal om de MRA bereikbaar te houden en schone, actieve mobiliteit te stimuleren en faciliteren. Zo zet Amsterdam – naast het voltooien van de eerste fietsring – in op een tweede fietsring (Buitenring) die onder meer aansluit op stations als Muiderpoort, Amstel en Sloterdijk. Daarnaast zijn onder meer de volgende concrete routes van belang om af te ronden:

- Amsterdam Zuidoost – Zuidas (barrières verminderen, sociale veiligheid bevorderen)
- Hoofdfietsroutes IJburg optimaliseren
- Amsterdam Zuidoost (Gaasperplas) – Weesp
- Fietsroute Elzenhagen - Brug over Noordhollandsch Kanaal
- Fietsroute Hamerkwartier - Oeverpark (+ brug Motorkanaal en Zijkanaal K)

3.2 Amstelland-Meerlanden

De regio Amstelland-Meerlanden groeit de komende jaren hard: in totaal is hier ruimte voor zo'n 60.000 woningen. Grotendeels nabij OV-knooppunten zoals Duivendrecht, Diemen-Zuid, Hoofddorp (Spoorzone en Centrum) en langs de Amsteltram in Amstelveen. Maar daarnaast zijn er ook, voornamelijk in Haarlemmermeer, grote uitbreidingslocaties. Hiermee wordt in deze regio een substantieel deel van de ontwikkelingsambitie van de MRA gerealiseerd. Deze groei zorgt voor de nodige uitdagingen op het gebied van mobiliteit, zeker in combinatie met de toenemende werkgelegenheid, economische groei en een forse toename van landzijdige passagiers vanaf Schiphol. Zonder investeringen dreigt congestie te ontstaan op de verschillende modaliteiten.

Infrastructuurmaatregelen

OVAH is voor Haarlemmermeer en als schaalsprong-maatregel in Amstelland-Meerlanden van groot belang. Verder zijn in het BO MIRT van 2022 afspraken gemaakt over mobiliteitsmaatregelen bij de woningbouw-opgaven rondom Hoofddorp Spoorzone en Centrum. De belangrijkste bereikbaarheidsopgaven liggen hier rondom het stationsgebied. In de Westflank van Haarlemmermeer zijn grote gebiedsontwikkelingen voorzien, waaronder in Lisserbroek en Nieuw-Vennep West. Voor deze uitbreidingslocaties zijn de mobiliteitsmaatregelen verschillend. De grootte van de opgave is gerelateerd aan de aanvullende infrastructurele maatregelen om de leefbaarheid en bereikbaarheid van de Westflank op orde te houden. Voor deze woningbouwlocaties zijn uitbreidingen voorzien in het OV-netwerk (onder andere afgesproken in het MIRT van 2025) en aanvullende infrastructurele maatregelen richting en op het bovenliggende verkeersnetwerk.

In Amstelveen zijn ontwikkelingen gepland in het stadshart en rondom haltes van de Amsteltram. Hiermee wordt de huidige infrastructuur goed benut. Uit de Zuidlobstudie en gemeentelijke studies blijkt echter wel dat de regionale mobiliteitsuitdagingen groot zijn, zeker op de verbindingen van en naar de A9. Een andere opgave (waar WoMo-middelen voor beschikbaar zijn) is het herinrichten van het busstation, met goede fietsbereikbaarheid, parkeergelegenheid en een doorgetrokken tramlijn 5. Opgaven liggen verder voornamelijk in het realiseren van het MRA-doorfietsroute netwerk en de OV-bereikbaarheid naar werklocaties zoals Schiphol en bedrijventerrein Amstelveen Zuid (BTAZ) ten noorden van de N201 ter hoogte van Uithoorn.

De provinciale wegen in Amstelland-Meerlanden vormen een belangrijke hoofdstructuur in deze regio waar de auto nog steeds sterk aanwezig is. Uit de Zuidlobstudie blijkt dat de druk op de N231 groot is en toeneemt als gevolg van woningbouw (o.a. in Aalsmeer en Uithoorn) en economische ontwikkelingen.

Vanuit zowel Amstelveen Zuid, Uithoorn en Aalsmeer wordt ingezet op het intensiveren en herintroduceren van directe busverbindingen met Schiphol Plaza, in verband met de verwachte reizigersgroei van en naar Schiphol. De Zuidlobstudie zal eind 2026 via een verdiepingsslag uitwijzen op welke wijze dit ingericht kan worden. Tenslotte wordt gewerkt aan het stimuleren van fietsen, onder andere door het verbeteren van MRA-doorfietsroutes

Deelregiospecifieke niet-inframaatregelen

In deze deelregio ontstaan door verdichting woongebieden met een centrumstedelijke dichtheid, zoals Hoofddorp Spoorzone, Amstelveen Stadshart en Holland Park in Diemen. Om deze gebieden bereikbaar te houden, is een stevige inzet op gedragsverandering, parkeerregulering en innovatieve mobiliteit nodig. In Spoorzone Hoofddorp wordt bijvoorbeeld de auto opgevangen in hubs, zodat een leefbaar en bereikbaar gebied voor de verschillende modaliteiten ontstaat.

Daarnaast bevat deze deelregio twee logistieke gebieden van formaat: Schiphol en Greenport Aalsmeer. Dit leidt tot grote goederenstromen. De woningbouwopgave in deze regio is erbij gebaat als deze stromen zo slim, veilig en duurzaam mogelijk plaatsvinden.

Woningbouw

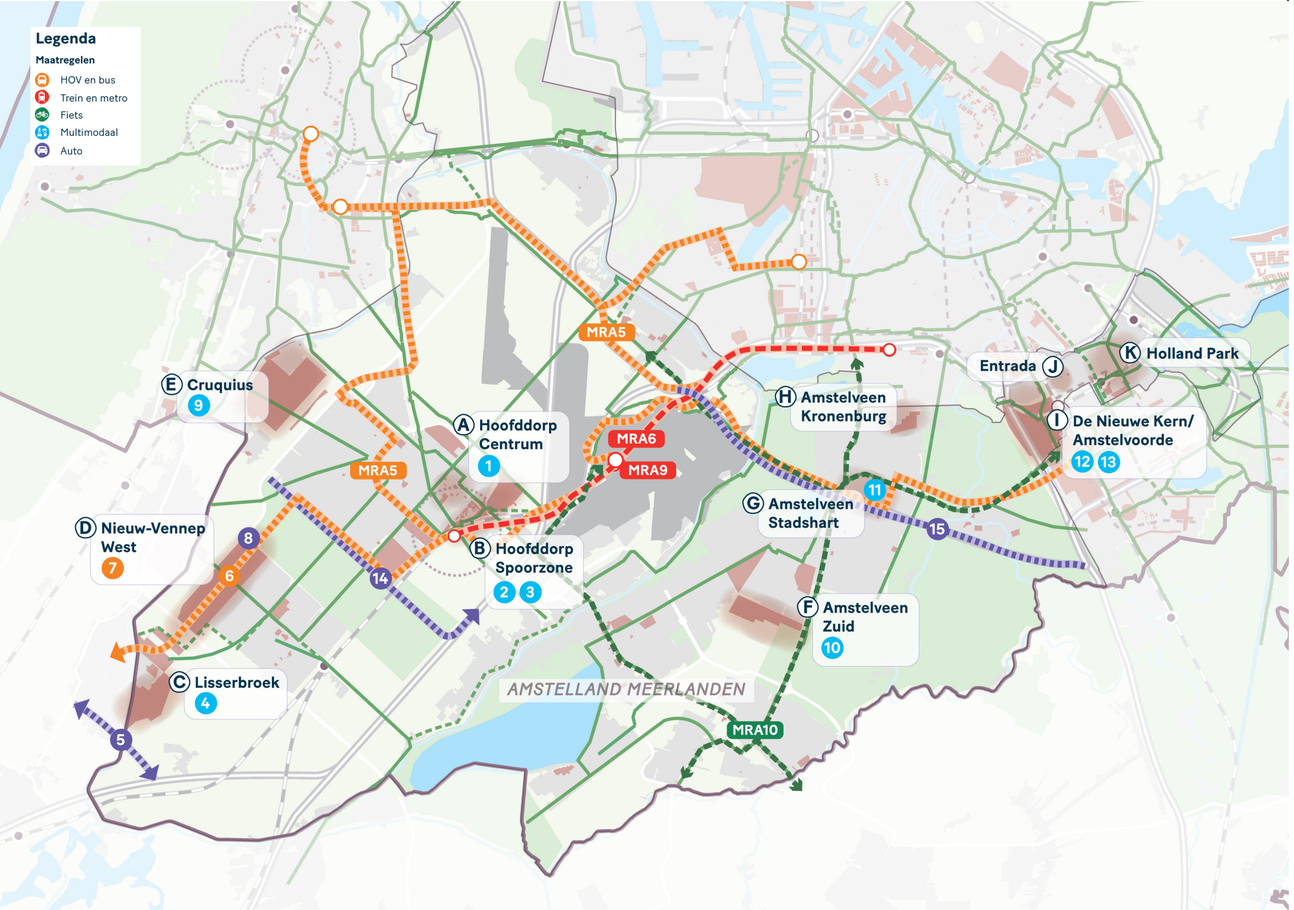
Ontwikkeling	Woningen
Hoofddorp Centrum	7.500 – 10.000
Hoofddorp Spoorzone	7.500 – 10.000
Lisserbroek	3.600
Nieuw-Vennep West	4.580 *
Cruquius	2.500
Amstelveen Zuid	4.500
Amstelveen Stadshart	1.200
Amstelveen Kronenburg	4.000
De Nieuwe Kern/Amstel-voorde	6.200
Entrada / Werkstad Over-amstel (Ouder-Amstel)	3.700
Holland Park (Diemen)	2.000
TOTAAL	**47.280- 52.280**

* *Voor deze ontwikkellocaties geldt dat volgens de huidige plannen een deel hiervan na 2036 wordt gerealiseerd.*

Economie

Amstelland-Meerlanden kent een sterke economische profilering. Naast de woningbouw in het steeds dichter bewoonde Haarlemmermeer en de 'Zuidlob' van de MRA (Amstelveen, Ouder-Amstel, Aalsmeer en Uithoorn) vindt hier ook nog steeds economische ontwikkeling plaats. 'Grote spelers' als Schiphol en Greenport groeien verder en ook lokaal ontwikkelt de economische activiteit zich, mede door de gunstige ligging van de regio. In Aalsmeer ontstaat bijvoorbeeld het nieuwe bedrijventerrein Schinkelpolder (4.400 banen). Dit alles betekent ook iets voor de druk op het mobiliteitssysteem. Met name de verwachte groei van landzijdige passagiers van en naar Schiphol (van 70 naar 100 miljoen landzijdige reisbewegingen per jaar) is in dat kader een urgent aandachtspunt. Om economische ontwikkeling en woningbouw in deze deelregio mogelijk te maken zonder dat het geheel vastloopt is een schaalsprong in bereikbaarheid nodig.

Zie bij Hoofdstuk 10 de grote ontwikkelingen in de MRA op het gebied van economie en bereikbaarheid



Bereikbaarheidsmaatregelen Amstelland-Meerlanden

PER GEBIEDSONTWIKKELING

A HOOFDDORP CENTRUM

7.500 - 10.000 woningen

Hoofddorp Centrum ontwikkelt zich naar een compacter stedelijk gebied. De focus ligt op woningbouw rond OV-knooppunten, verdichting, meer groen, minder bestemmingsverkeer en een mix van wonen, werken en voorzieningen.

1. Mobiliteitspakket Hoofddorp Centrum (S/U)

MIRT-afspraak uit 2022 waar 13 deelprojecten onder vallen. Het gaat om aanpassingen aan wegen, fiets- en OV-verbindingen in en rond het centrum. Een OV-verbinding tussen station Hoofddorp en Hoofddorp centrum is hier onderdeel van. Er zijn raakvlakken met Hoofddorp Spoorzone, maar betreft een ander mobiliteitspakket.

B HOOFDDORP SPOORZONE

7.500 - 10.000 woningen

Hoofddorp Spoorzone ontwikkelt zich tot een hoogstedelijk gebied met duizenden nieuwe woningen, kantoren en voorzieningen rond het station. De belangrijkste mobiliteitsopgaven zijn het versterken van de multimodale knoop en het verbeteren van OV- en fietsverbindingen.

2. Mobiliteitspakket Hoofddorp Spoorzone (S/U)

Onder dit pakket (MIRT, 2022) vallen een aantal maatregelen rondom het station. Het station zelf (MKH) valt hier niet onder.

3. Ontwikkeling Multimodale Knoop Hoofddorp (MKH) (S)

De ontwikkeling van Multimodale Knoop Hoofddorp (MKH) vormt de basis voor Spoorzone als hoogstedelijk woon- en werkgebied, met investeringen in trein, bus, fiets én (mogelijke) toekomstige metroverbindingen. Hiermee ontstaan ruimte voor duizenden nieuwe woningen. Tegelijkertijd genereert de Spoorzone extra reizigersstromen, waardoor de verdere ontwikkeling van de knoop wordt versterkt. Concrete maatregelen zijn het uitbreiden van fietsparkeren, het toevoegen van een busplatform en het aanleggen van een nieuwe reizigerspassage. De ontwikkeling van MKH kent een regionaal belang, mede als mogelijke eindhalte van schaalsprongproject OVAH.

C LISSERBROEK (HAARLEMMERMEER)

3.600 woningen

In Lisserbroek worden ongeveer 3.600 woningen gebouwd in combinatie met voorzieningen, groen, recreatie en het behoud van een landelijk karakter. De huidige infrastructuur (o.a. Lisserbrug en regionale wegen) hebben te beperkte capaciteit voor het opvangen van de extra verkeersstromen. Nieuwe ontsluitingswegen, betere fietsstructuren en versterking van HOV-verbindingen zijn noodzakelijk om bereikbaarheid en leefbaarheid in balans te houden.

4. Mobiliteitspakket Lisserbroek (S)

In dit afsprakenpakket (MIRT 2022) vallen onder meer de randwegen richting de provinciale weg (N207) en een fietsverbinding tussen Noordwijk en Schiphol.

5. Verbindingsweg A44-N208 (O)

Er is een bereikbaarheidsprobleem tussen Noordelijke Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer. Er wordt momenteel onderzocht of de verbinding N208-A44 of een alternatief hiervoor een oplossing kan bieden.

6. HOV Noordwijk-Schiphol (U)

In 2027 wordt gestart met de bouw van een nieuwe brug over de ringvaart om deze HOV-verbinding mogelijk te maken. De beoogde verbinding sluit aan op P+R Getsewoud Zuid.

Bereikbaarheidsmaatregelen Amstelland-Meerlanden

O = onderzoek
U = uitvoering
S = studie
maatregel = MIRT-afspraak

D NIEUW-VENNEP WEST

4.580 woningen*

De belangrijkste mobiliteitsopgaven voor deze grootschalige uitbreidingslocatie zijn het verbeteren van de bereikbaarheid en het beperken van autogroei, met name via een HOV-verbinding richting Hoofddorp en Schiphol, versterking van het fietsnetwerk en aanpassing van de lokale ontsluitingsstructuur. In recente doorbraakafspraken is de woningbouw expliciet gekoppeld aan deze bereikbaarheidsmaatregelen.

7. HOV Nieuw-Vennep West (S)

Zonder HOV-verbinding is woningbouw in Nieuw-Vennep West niet reëel. In 2026 zijn afspraken gemaakt tussen de regio en VRO waarbij de woningbouw en de HOV financieel en inhoudelijk aan elkaar zijn gekoppeld.

8. Auto-ontsluitingen (Noordelijke randweg) (O)

Naast de HOV-verbinding moet ook de auto-ontsluiting op orde worden gebracht. De wijze waarop wordt nog onderzocht, net als wat dit voor de N205 betekent.

E CRUQUIUS

2.500 woningen

Op de kortere termijn worden in Cruquius 1.500 woningen toegevoegd. Op de langere termijn zouden dit er maximaal 5.000 kunnen zijn (Cruquius Zwaanshoek), maar daar wordt in deze rapportage nog niet vanuit gegaan.

9. Mobiliteitspakket Cruquius (S)

Voor de transformatie van Cruquius wordt de interne structuur aangepast en wordt de aansluiting richting de N201 op de Spieringweg verdubbeld.

F AMSTELVEEN ZUID

4.500 woningen

In Amstelveen Zuid (Nieuw Legmeer, Bovenkerkerwegzone en De Scheg) ligt de grootste woningbouwopgave van de gemeente. Het bereikbaar houden van het zuidelijk deel van Amstelveen is een uitdaging. Omdat de bestaande infrastructuur slechts beperkt ruimte biedt voor extra autoverkeer, ligt de nadruk op versterking van OV en fietsverbindingen (zoals de doorfietsroute Uithoorn-Amstelveen-Amsterdam). De randvoorwaarden vanuit mobiliteit zijn op deze inbreidingslocatie verder goed. Naast woningbouw wordt in Amstelveen Zuid een nieuw bedrijventerrein ontwikkeld (zie hoofdstuk 4 over economische ontwikkelingen).

10. Mobiliteitshub en busverbinding Sacharovlaan (S)

De tram- en bushalte bij de Sacharovlaan moeten opgeknapt worden en op termijn dichterbij elkaar komen te liggen zodat een volwaardige mobiliteitshub ontstaat met ruimte voor kwalitatieve deelmobiliteit. Daarnaast wordt een extra of versterkte busverbinding van de Sacharovlaan via Aalsmeer (Noordoost) naar Schiphol onderzocht. Dit betreft een exploitatievraagstuk; de benodigde infrastructuur ligt er al. Ook vanuit de woningbouwopgave in Aalsmeer Buitenveen (850 woningen) bezien is deze busverbinding wenselijk.

* Voor deze ontwikkellocaties geldt dat de woningaantallen een langere horizon kennen dan de Woondealafspraken tot 2036.

G AMSTELVEEN STADSHART

1.200 woningen

Het Stadshart van Amstelveen ontwikkelt zich verder tot een gemengd stedelijk centrum met circa 2.000 nieuwe woningen, gecombineerd met voorzieningen, cultuur, horeca en werkfuncties. Er wordt ingezet op een nieuw busstation inclusief tramhalte, uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen, verbeterde OV-koppelingen en een aantrekkelijkere inrichting van de openbare ruimte, zodat het Stadshart ook bij verdere verdichting goed bereikbaar blijft.

11. OV-knoop busstation Amstelveen (S)

In 2025 ontving Amstelveen WoKT-subsidie voor de ontwikkeling van een nieuw busstation en 1.000 fietsparkeerplaatsen in het Stadshart. Ook de VRA en gemeente Amstelveen dragen financieel bij. De investering ondersteunt verdichting en duizenden extra woningen in het Stadshart én Amstelveen Zuid. Hiermee wordt Amstelveen beter bereikbaar per OV en fiets. Een verkenning wijst uit dat een aansluiting van tramlijn 5 op het nieuwe busstation op termijn kansrijk is.

H AMSTELVEEN KRONENBURG

4.000 woningen

Kronenburg betreft de transformatie van een verouderd kantorengebied naar een campusachtig woon- en verblijfsgebied naast Uilenstede. Het meest recente plan is het toevoegen van circa 438 studentenwoningen en ongeveer 3.600 short-stay units. Voor mobiliteit zijn geen bijzondere uitdagingen. Kronenburg profiteert van de bestaande hoogwaardige OV-bereikbaarheid van de omgeving, met de nabijheid van Uilenstede, de Amstelveenlijn en regionale fietsverbindingen.

I MOBILITEITSPAKKET DE NIEUWE KERN (AMSTELVOORDE)

6.200 woningen

Voor Amstelvoorde zijn WoMo-middelen gereserveerd voor fiets- en voetgangersverbindingen, een Smart Mobility Hub en de doorontwikkeling van station Duivendrecht. Noord-zuid fietsverbindingen ten westen van station Duivendrecht verdienen nog aandacht.

12. Mobiliteitspakket De Nieuwe Kern (Amstelvoorde) (S)

Voor Amstelvoorde zijn WoMo-middelen gereserveerd voor fiets- en voetgangersverbindingen, een Smart Mobility Hub en de doorontwikkeling van station Duivendrecht. Noord-zuid fietsverbindingen ten westen van station Duivendrecht verdienen nog aandacht.

13. Multimodale Knoop Duivendrecht (S)

Om de verwachte reizigersgroei op te vangen dient station Duivendrecht getransformeerd te worden van 'overstapstation' naar 'in- en uitstapstation'. Regionale en spoorse partijen werken samen aan dit project (onder meer aan een grotere stationshal en passende openbare ruimte) waarvoor ook Rijksmiddelen zijn gereserveerd.

J ENTRADA / WERKSTAD OVERAMSTEL (OUDER-AMSTEL)

3.700 woningen

Op dit moment is dit voornamelijk een kantorengebied waar mensen komen om te werken. De ligging biedt veel potentie voor de transformatie; dicht bij de voorzieningen van Duivendrecht, terwijl Amsterdam ook binnen handbereik ligt. Entrada is al goed ontsloten door metro, A10 en fietsverbindingen. Om dit woningaantal toe te voegen zijn vooral verbeteringen nodig voor fiets, lopen, stationsomgeving, parkeren en deelmobiliteit. De exacte verkeersmaatregelen en fasering zijn nog niet volledig vastgesteld.

K HOLLAND PARK (DIEMEN)

2.000 woningen

OV-knooppunt Diemen Zuid geldt als belangrijkste OV-ontsluiting voor Holland Park. Beoogd wordt om het stationsplein (westzijde) opnieuw in te richten zodat het groener, aantrekkelijker en beter verbonden wordt en het station beter functioneert als schakel tussen Diemen-Zuid, Holland Park en het regionale OV-netwerk. Daarnaast is er een opgave om de toegankelijkheid van het station aan de oostzijde te verbeteren.

Bereikbaarheidsmaatregelen Amstelland-Meerlanden

OVERKOEPELEND AMSTELLAND-MEERLANDEN

14. Weg om de Zuid (S)

De woningbouwopgave in Haarlemmermeer is in het kader van WoMo-afspraken gekoppeld aan forse investeringen in bereikbaarheid. De ontwikkeling van de Weg om de Zuid, waarbij de Nieuwe Bennebroekerweg als 'oost-west schakel' tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep wordt opgewaardeerd, is belangrijk om de nieuwe woongebieden te ontsluiten en de regionale verkeersdruk op te vangen. In de afspraken is voorzien in capaciteitsuitbreiding, verbeterde aansluitingen op het hoofdwegennet en inpassing van fiets- en ov-verbindingen. Daarnaast wordt ingezet op kleine verbeteringen in het autonetwerk om de doorstroming te verbeteren.

15. A9 Badhoevedorp - Holendrecht (onderdeel A9 SAA) (U)

Deze verbreding is onderdeel van programma A9 SAA (Schiphol, Amsterdam, Almere), een grootschalig wegenprogramma van Rijkswaterstaat waar ook aanpassingen en verbredingen op de A1, A6 en A10 onder vallen. De werkzaamheden tussen Badhoevedorp en Holendracht zijn in uitvoering.

MRA-BREDE INFRAMAATREGELEN

Deze MRA-brede inframaatregelen worden ook toegelicht in hoofdstuk 2.

MRA5 Metrobus (BRT) Haarlem-Schiphol-Amsterdam (S)

Het Metrobussysteem creëert een nieuwe OV-structuur tussen Zuid-Kennemerland, Amstelland-Meerlanden en Amsterdam, en is van belang voor een ov-schaalsprong in de MRA. Het verbindt (de omgeving van) Badhoevedorp met Amsterdam Zuid, Amsterdam Lelylaan en Haarlem.

MRA6 OV-Verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer (OVAH) (S)

Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Haarlemmermeer (OVAH) creëert ruimte op het regionale en nationale spoornetwerk en is daarom een cruciale schaalsprongmaatregel voor de MRA. Voor de regio zelf geldt het als belangrijke nieuwe ontsluiting voor de tienduizenden extra woningen die gebouwd worden. OVAH is ten slotte van groot belang voor de economische ontwikkeling in het gebied en om de mobiliteitsimpact van de reizigersgroei van Schiphol te mitigeren.

MRA9 Toekomstbestendige OV-knoop Schiphol (S)

Rijk, regio en spoorse partijen onderzoeken concrete oplossingen voor de knellende transfercapaciteit op station Schiphol Airport, zodat ook ruimte gecreëerd kan worden voor meer treinverkeer.

MRA10 MRA doorfietsroutes (S/U)

Het aanleggen en afronden van MRA-doorfietsroutes is cruciaal om de MRA bereikbaar te houden en schone, actieve mobiliteit te stimuleren en faciliteren. Voor Amstelland-Meerlanden zijn de volgende routes van belang om af te ronden:

- Uithoorn - Amstelveen – Amsterdam
- Amsterdam Zuidoost - Schiphol/Badhoevedorp (oost-west verbinding)
- Uithoorn - Mijdrecht - Schiphol
- Duivendrecht (Amstelvoorde) – Buitenveldert
- Amsterdam – Duivenrecht – Amsterdam Zuidoost – Abcoude



3.3 Zaanstreek-Waterland

De regio Zaanstreek-Waterland kenmerkt zich door een eenzijdige woon-werkbalans met Amsterdam. Daarom is voor deze regio de ontwikkeling van de corridor Amsterdam-Hoorn (Hoornse Lijn) en de daarbij behorende maatregelen van belang. De grootste woningbouwplannen focussen zich op diverse gebieden in Zaanstad, Purmerend en Edam-Volendam. Deze ontwikkelingen staan veelal in de startblokken waardoor de bereikbaarheidsmaatregelen op relatief korte termijn benodigd zijn.

Infrastructuurmaatregelen

Een belangrijke overkoepelende opgave is het realiseren van de HOV ZaanIJ verbinding. Deze loopt van Amsterdam Noord tot Zaanstad Kogerveld en zorgt voor een goede OV-ruggengraat waar verschillende ontwikkellocaties op aansluiten. Een andere belangrijke versterking van de OV-structuur is PHS Alkmaar – Amsterdam. Door deze frequentieverhoging (onderdeel van de vervoerconcessie NS tot en met 2033) gaan er meer sprinters en intercity's rijden en stoppen in Zaanstreek-Waterland. Gezien de beperkte afstand richting Amsterdam biedt daarnaast het realiseren van MRA-doorfietsroutes kansen voor een duurzame mobiliteitsverandering.

Voor Purmerend is in 2025 een verkeersstudie uitgevoerd (het Multimodaal Netwerkkader) die inzicht geeft in (toekomstige) knelpunten in de verschillende netwerken, het omliggende wegennetwerk en de wijze waarop ambities zoals een autoluw centrum gerealiseerd kunnen worden. De capaciteit van het omliggende wegennet is onvoldoende om de groei van Purmerend te faciliteren. Vooral ontbrekende noord-zuidverbindingen verdienen aandacht, net als het verder versterken van (directe) busverbindingen naar Amsterdam. De ontwikkeling van nieuwe woongebieden en de groei van de gemeente maken het noodzakelijk om tijdig na te denken over de bereikbaarheid op de langere termijn. Concreet liggen er daarnaast nog enkele opgaven bij het Waterlandkwartier na eerdere MIRT-afspraken (2022). Daarnaast is de grootste ontwikkeling voorzien in de Oostflank. Hier zijn aanpassingen in het wegennetwerk en OV-bereikbaarheid benodigd gezien de ligging aan de rand van de gemeente.

In Zaanstad wordt op veel locaties woningbouw ontwikkeld. Op de kaart en in de toelichting worden concrete bereikbaarheidsmaatregelen genoemd voor Kogerveld, Zaanstad Noord, Zaandam Centrum, Zaandam Oost, het Hembrugterrein, de Achtersluispolder en Zuiderhout-Noord. Ook in Zaandam Zaanse Schans wordt ondertussen al gewerkt aan plannen voor woningbouw. Voor OV-knooppunt Zaandijk Zaanse Schans wordt samen met partners gewerkt aan een handelingsperspectief, waarvan de resultaten worden meegenomen in de verdere uitwerking van de gebiedsontwikkeling.

Voor het hele MRA-deel boven het Noordzeekanaal geldt dat de bereikbaarheid en daarmee gepaarde leefbaarheid onder druk staat. Grote projecten zoals HOV ZaanIJ en de aanpak van de A7-A8 (die momenteel stilligt) zijn daarom wezenlijk van belang. De kwetsbare wegen- en OV-structuur blijft echter een aandachtspunt, net als ontbrekende regionale oost-westverbindingen. Een alternatief voor de directe verbinding A8-A9 geldt daarbij als prioritair dossier voor de regio. De bereikbaarheidsuitdagingen voor deze regio worden meegenomen in de update van het MTB, waar zowel de opgave als mogelijke oplossingsrichtingen worden verkend.

Deelregiospecifieke niet-inframaatregelen

Naast toepassing van de overkoepelende niet-inframaatregelen (waaronder spits mijden) vraagt in deze deelregio een specifieke doelgroep aandacht. Met onder meer de Zaanse Schans, Volendam en Marken kent Zaanstreek-Waterland grote toeristische trekkers. Inzet op slimme, duurzame alternatieven voor deze toeristen zorgt ervoor dat ook de nieuwbouw in de regio goed bereikbaar blijft. In dit licht is de komst van het Zaanstad Amsterdam Museum (ZAMU) interessant, wat een extra reden kan zijn om de pontverbinding tussen het Hembrugterrein en Amsterdam CS tot stand te brengen.

Woningbouw

Ontwikkeling	Woningen
Purmerend Waterland-kwartier	1.600
Purmerend De Koog	1.300
Purmerend Oostflank	3.500 – 5.800
Zaandam Kogerveld	2.300
Zaandam Noord	3.000
Zaandam Centrum	3.600
Zaandam Zuiderhout-Noord	n.t.b.
Zaandam Hembrugterrein	1.000
Zaandam Achtersluispolder	2.000
Zaandam Oost	3.000
De Lange Weeren (Edam-Volendam)	1.150
TOTAAL	**22.450 - 24.750**

Economie

Zaanstreek-Waterland kent een sterke regionale economie. Het economisch profiel van Zaanstad wordt gekenmerkt door een combinatie van maakindustrie, voedingsmiddelenindustrie, logistiek en havengebonden bedrijvigheid langs het Noordzeekanaal. Ook in de overige gemeenten speelt logistiek, industrie en bedrijvigheid een grote rol. Een aandachtspunt hierbij is het beperkte en daardoor kwetsbare wegennet in deze regio waar alles samenkomt – zowel personen- als goederenvervoer. Door de groei van economische activiteiten op bedrijventerreinen als De Purmer en Baanstee-Noord is een passende wegontsluiting van blijvend belang.

Ondanks de bedrijvigheid in Zaanstreek-Waterland veroorzaakt de eenzijdige woon-werkbalans met Amsterdam grote drukte op de weg en in het OV. De 15.600 verwachte extra banen in Zaanstad tot 2040 kunnen hier ten positieve aan bijdragen, maar zullen naar verwachting ook veel werknemers trekken die ten noorden van Zaandam wonen en daarmee bijdragen aan dezelfde eenzijdige noord-zuid pendel. Om dit structureel te verbeteren zijn investeringen en beleidskeuzes nodig van Rijk, provincie en andere partners. Provincie Noord-Holland, NS, Vervoerregio en de gemeenten Zaanstad, Purmerend, Hoorn en Edam-Volendam werken samen aan het versterken van de Hoornse Lijn. Het gaat om het spoortraject tussen station Zaandam Kogerveld en Hoorn Kersenboogerd. Doel van het ruimtelijk-economisch perspectief, dat momenteel wordt opgesteld, is het realiseren van een tegenspits voor de Hoornse Lijn. Met ontwikkeling van, bijvoorbeeld, de E-Sports Tech Campus in Purmerend kan de tegenspits gestimuleerd worden – hoewel dat de eenzijdige pendel niet direct oplost.

Zie bij Hoofdstuk 10 de grote ontwikkelingen in de MRA op het gebied van economie en bereikbaarheid



Bereikbaarheidsmaatregelen Zaanstreek-Waterland

PER GEBIEDSONTWIKKELING

A PURMEREND WATERLANDKWARTIER

1.600 woningen

Het Waterlandkwartier in Purmerend groeit uit tot een wijk met 1.800 woningen en ruimte voor werken en recreëren. Samen met de binnenstad vormt dit gebied tussen de Where, het spoor, de Gorslaan en het Beatrixplein straks het nieuwe stadscentrum. De wijk ligt vlak bij het station, en daarom verdienen goede fiets- en voetgangersverbindingen naar het station aandacht om OV en actieve mobiliteit te stimuleren.

1. Aanpak knelpunten HOV Purmerend (U)

In 2022 zijn afspraken gemaakt met het Rijk over het aanpakken van 4 prioritaire knelpunten voor HOV in Waterlandkwartier: HOV N235 (Jaagweg) – Verzetslaan, Gorslaan – Jaagweg, Gorslaan – Weteringstraat en Gorslaan – Waterlandlaan. Deze zijn nu in uitvoering. Daarnaast zijn er nog andere knelpunten voor deze HOV die op de middellange termijn opgelost dienen te worden voor een optimale OV-ontsluiting.

2. Herinrichten Waterlandlaan/ Purmersteenweg naar stadsboulevard (S/U)

Voor dit project is in 2022 geld gereserveerd, ook vanuit het Rijk. Het project omhelst onder meer een verkeersfilter en het verminderen van het aantal parkeerplaatsen, en gaat bijna in uitvoering.

3. Mobiliteitshub Waterlandkwartier (S)

Het Waterlandkwartier ligt centraal in Purmerend. Met het nabijgelegen station en goede busverbindingen (regionaal en binnen Purmerend) wordt ingezet op OV-gebruik en laag autobezit. De beoogde hub, waarvoor de stationsomgeving en ketenvoorzieningen heringericht worden, biedt ook ruimte voor elektrische deelauto's, -fietsen en -scooters. Auto's kunnen worden geparkeerd in een parkeerhub. In 2022 is hier financiering voor gereserveerd. Het project valt ook onder de samenwerking Corridor Amsterdam-Hoorn.

B PURMEREND DE KOOG

1.300 woningen

De Koog is een belangrijk ontwikkelgebied in Purmerend. Met de komst van de E-Sports Tech Campus wordt het een plek waar wonen, sport, onderwijs en werken samenkomen. De campus en het bedrijventerrein zorgen voor meer banen, innovatie, beter onderwijs en een sterke regionale economie. Het Campushart wordt een plek waar studenten leren en wonen. Qua bereikbaarheid ligt er met name een opgave om goede fietsverbindingen te creëren. Het betreft een transformatiegebied waar de hoofdinfra grotendeels op orde is. De Van IJssendijkstraat, een centrale as in het gebied, wordt door de gemeente heringericht (o.a. met vrij liggend fietspad).

4. Fiets- en voetgangerstunnel Trimpad de Koog (O)

Bij grootschalige ontwikkeling in de Koog moet de bereikbaarheid naar omliggende wijken en voorzieningen versterkt worden. De wenselijkheid en financiële haalbaarheid van een fiets- en voetgangerstunnel onder het spoor door, ter hoogte van het Trimpad, wordt daarom onderzocht.

C PURMEREND OOSTFLANK

3.500 - 5.800 woningen

Aan de oostkant van Purmerend (van de Baanstee Noord tot aan Vurige Staart) worden nieuwe wijken ontwikkeld op het terrein van de golfbaan en in Purmer-Zuid Zuid. Lopen, fietsen en het gebruik van de bus worden in de Oostflank gestimuleerd, maar er blijft ook ruimte voor de (deel)auto. Voor mobiliteit liggen hier veel opgaven. Mede daarom is dit gebied in 2025 aangewezen als nationale 'doorbraaklocatie'. Er zijn goede fietsroutes naar het station en centrum van Purmerend nodig. Daarnaast moet er een HOV-verbinding gerealiseerd worden en is auto-ontsluiting een puzzel. De benodigde bereikbaarheidsmaatregelen zijn mede afhankelijk van het definitieve aantal woningen dat in Purmerend Oostflank beoogd wordt.

5. (H)OV-ontsluiting Purmerend Oostflank

De nieuwe woonwijk moet straks goed bereikbaar zijn met openbaar vervoer. Onder andere via een goede busverbinding om drukte op omliggende wegen te beperken. Er worden nog verschillende varianten onderzocht voor het tracé van de (H)OV-ontsluiting.

6. Auto ontsluiting via Magneet/N244 (S)

Autoverkeer bereikt de locatie van de golfbaan via de N244. Momenteel wordt onderzocht hoe de auto-ontsluiting eruit komt te zien en wat de impact is op de A7.

Bereikbaarheidsmaatregelen Zaanstreek-Waterland

O = onderzoek
U = uitvoering
S = studie
maatregel = MIRT-afspraak

D ZAANDAM KOGERVELD

2.300 woningen

In de Kogerveldwijk vindt de komende jaren een grote transformatie plaats. Inmiddels wordt er volop gebouwd en worden de komende jaren nog zo'n 2.300 woningen en beter (H)OV toegevoegd. De laatste jaren is hier ook al veel woningbouw gerealiseerd. Het NS-station en de systeemsprong van HOV-ZaanIJ met inzet van de Metrobus (BRT) maakt dat deze wijk goede randvoorwaarden heeft voor het gebruik van openbaar vervoer. Ook aan de randvoorwaardelijke hoofdinfra wordt gewerkt. De Paltrokstraat, Dr. Scholtenstraat en Heijermanstraat worden voor 2030 heringericht door de gemeente in samenwerking met de VRA. WoKT-middelen voor het Prins Bernhardplein worden ingezet voor een toekomstperspectief en realisatie van kortetermijnmaatregelen. Het plein zal vanwege de autonome groei en het inpassen van HOV ZaanIJ vanaf 2035 een stevige ingreep nodig hebben waarbij nog geen zicht is op dekking.

7. Knooppuntontwikkeling station Zaandam Kogerveld (S)

Kogerveld wordt een HOV-knooppunt (mobiliteitshub) met fijne en sociaal veilige openbare ruimte en betere verbindingen midden in de wijk. Naast het aantrekkelijker maken van de stationsomgeving wordt de positie van de bus bij Kogerveld versterkt doordat de eindhalte van HOV ZaanIJ hier komt te liggen. Er dient ten slotte een hub voor onder andere het parkeren te worden gerealiseerd.

8. Stadsweg A7 (S/U)

Het weggedeelte tussen het Prins Bernhardplein en knooppunt Zaandam wordt omgebouwd van snelweg naar stadsweg om aan te sluiten bij de woningbouw en het stadse karakter van het gebied. Rijkswaterstaat werkt hieraan mee. De financiële reservering voor deze herinrichting, met ook kortetermijnmaatregelen op het Prins Bernhardplein, is door de gemeente gedaan. De eerste fase is inmiddels gerealiseerd. De tweede fase wordt naar verwachting rond de zomer 2027 afgerond.

E ZAANSTAD NOORD

3.000 woningen

In Zaanstad Noord (Krommenie, Assendelft, Wormerveen en West-Knollendam) worden duizenden woningen toegevoegd. Deze verdichting brengt opgaven voor mobiliteit en leefbaarheid met zich mee. Er wordt met name ingezet op lokale doorstroming en het beperken van de impact van niet-bestemmingsverkeer. De Variantenstudie N203 is belangrijk om de leefbaarheid en lokale bereikbaarheid te verbeteren.

9. Verbindingsweg Dorpsstraat – Communicatieweg (Assendelft) (U)

Deze nieuwe route zorgt ervoor dat verkeer niet langer door woonwijken hoeft te rijden, waardoor het rustiger en veiliger wordt in die buurten. Gemeente, provincie en Vervoerregio werken samen aan dit project om de as van het dorp te ontlasten. Deze weg creëert daarnaast een alternatief voor het sluipverkeer op de Dorpstraat en Communicatieweg in Assendelft.

10. Leefbaarheidsmaatregelen N203 (S/U)

De verkeersoverlast van de N203 zet de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft onder druk. Om de situatie op korte termijn te verbeteren, werken provincie, gemeente en Vervoerregio samen aan een aantal maatregelen. Het gaat om ingrepen op het gebied van ruimtelijke inrichting, verkeer, openbaar vervoer en fiets, en om een kwaliteitsimpuls voor de verschillende OV-knooppunten. De provinciale maatregelen zijn vooralsnog opgegaan in de variantenstudie voor herinrichting van de N203, nadat geen robuuste oplossing is gevonden voor de verbinding A8-A9 (zie onder 'Overkoepelend Zaanstreek-Waterland').

F ZAANDAM CENTRUM (INCLUSIEF CENTRUM-OOST)

3.600 woningen

In het centrum van Zaandam worden duizenden woningen toegevoegd. Naast woningbouw rondom het station wordt het centrum ook ontwikkeld in oostelijke richting aan de overzijde van de Zaan. Dat brengt mobiliteitsuitdagingen met zich mee. Naast aanpassingen aan het station zijn maatregelen nodig voor de grote hoeveelheid doorgaande autoverkeer dat geen alternatief heeft door de beperkte ontsluiting van Zaanstad op het rijkswegennetwerk.

11. OV-knooppunt stationsomgeving Zaandam (S)

Station Zaandam heeft de afgelopen jaren al belangrijke ontwikkelingen ondergaan. Een nieuwe fietsenstalling, K+R-strook en toegankelijkere openbare ruimte zijn in voorbereiding. Een ander onderdeel van het Ontwikkelkader Stationsomgeving Zaandam betreft de maaiveld omgeving van station Zaandam. Deze kenmerkt zich door intensief gebruikte verkeersruimte door voornamelijk gemotoriseerd verkeer. Zaanstad zet erop in om de toegankelijkheid en leefbaarheid van het station en de omgeving verbeteren, de gebruikswaarde van de openbare ruimte vergroten en de Provincialeweg een onderdeel van de stad laten zijn.

12. Peperstraat OV-hub en parkeergarage (S)

De ontwikkeling van een nieuwe OV-hub is nodig om de ontwikkeling van Centrum Oost (Sprong over de Zaan) goed te verbinden met zowel het centrum als (de stedelijke vernieuwing in) het oostelijke deel van Zaandam. De beoogde centrumhub takt aan op de HOV ZaanIJ en omvat ook een parkeergarage (o.a. voor deelmobiliteit en logistiek).

G ZAANDAM ZUIDERHOUT-NOORD

n.t.b. woningen

Naast de ontwikkelingen in oostelijke richting en in de directe omgeving van het station ontwikkelt het stadshart zich ook in zuidelijke richting. Zuiderhout ligt tussen het centrum en het Hembrugterrein, vlakbij bij station Zaandam. Het gebied vormt de schakel met de ontwikkelingen op het Hembrugterrein en de stationsomgeving Zaandam. Hier ligt een opgave rondom OV- en fietsbereikbaarheid om de beoogde gebiedsontwikkeling te kunnen ontsluiten. Omdat zowel fietsroutes als het spoor door deze gebieden lopen kan hier op deze corridors aangesloten worden.

H ZAANDAM HEMBRUGTERREIN

1.000 woningen

Op dit voormalig militair complex aan het Noordzeekanaal wordt een gemengd stedelijk gebied gerealiseerd waar woningbouw wordt gecombineerd met cultuur, erfgoed, creatieve bedrijvigheid, evenementen, horeca en voorzieningen. Het gebied geldt als onderdeel van het ZaanIJ gebied. Omdat het nog niet is ingericht op woningbouw is OV- en fietsbereikbaarheid hier nog een opgave. Dit is urgent omdat inmiddels begonnen is met de bouw van woningen in het noordelijk deel. Voor het zuidelijk deel wordt gewerkt aan een stedenbouwkundig plan.

I ZAANDAM ACHTERSLUISPOLDER - THORBECKEZONE

2.000 woningen

De Achtersluispolder is een bedrijventerrein op de grens van Zaanstad en Amsterdam met grote economische waarde voor de regio. Dit wordt de komende jaren gecombineerd met woningbouw. Voor mobiliteit liggen hier nog opgaven op het gebied van fiets, OV en auto. De gemeenteraad heeft in 2025 een perspectief vastgesteld waarbij het noordelijk deel wordt getransformeerd en het zuidelijk deel naar een toekomstvast bedrijventerrein wordt doorontwikkeld.

13. OV-ontsluiting (knoop De Vlinder) (O)

De aanwezigheid van OV-knoop de Vlinder biedt goede mogelijkheden voor OV-ontsluiting voor het Sluiskwartier in Achtersluispolder. Afhankelijk van de ontwikkeling van HOV ZaanIJ, waar de knoop mee verbonden kan worden, wordt de exacte locatie bij een doorontwikkeling ervan nog bepaald. Een centrale mobiliteitshub met parkeren en deelmobiliteit wordt onderzocht.

14. Thorbeckeweg (AVANT) (U)

De Thorbeckeweg (N516) is een belangrijke weg voor Zaandam Zuid, Poelenburg en Zaandam Centrum. Ook het verkeer van en naar bedrijventerreinen als Zuiderhout en Achtersluispolder maakt veel gebruik van deze weg. De Thorbeckeweg gaat momenteel op de schop omwille van een groeiend aantal auto's, verbeterde veiligheid van fietsers en het bevorderen van doorstroming van OV. Dit AVANT-project (Aanpak Verkeersdruk Ambacht N203 Thorbeckeweg) wordt door gemeente, regio en Rijk gezamenlijk opgepakt en loopt tot medio 2027. Voor de langere termijn is een verkenning voor een tweede ontsluiting van de Achtersluispolder (WoMo-afspraak) is nodig gezien de logistieke functie in de zuidkant en het toevoegen van woningen in de noord- en oostkant van het gebied.

J ZAANDAM OOST

3.000 woningen

In Zaandam Oost (Poelenburg, Peldersveld, Kleurenbuurt en Zaandam Zuid excl. Achtersluispolder) wordt verder verdicht. Gezien de toekomstige ontwikkelingen in dit gebied ligt hier op termijn een mobiliteitsopgave (zie o.a. AVANT 2 en HOV ZaanIJ).

K DE LANGE WEEREN (EDAM-VOLENDAM)

1.150 woningen

De Lange Weeren wordt een nieuwe woonwijk aan de rand van Volendam. Omdat het een uitbreidingslocatie betreft, liggen er voor de bereikbaarheid wel nog opgaven. Er is een MPvE opgesteld en er wordt ingezet op duurzame mobiliteit. De wijk krijgt een fijnmazig netwerk van wandel- en fietspaden, goed bereikbare overstaplocaties en sterke aansluitingen op het regionale openbaar vervoer, zoals de busverbindingen richting Amsterdam.

15. OV-ontsluiting De Lange Weeren (O)

Gezien ligging van de wijk wordt er gewerkt aan een OV-ontsluiting voor de woningbouw in de Lange Weeren door gemeente, VRA en vervoerder.

16. Fietstunnel Zeddeweg (S)

Voor de ontsluiting van de wijk is een fietstunnel naar de Zeddeweg van groot belang. Deze tunnel verbindt de nieuwe woonwijk met het andere regionale openbaar vervoer waaronder de R-net bushalte. Ook sluit de fietstunnel aan op de fietsroute richting Amsterdam en biedt een snelle, veilige en comfortabele verbinding met het centrum van Volendam. In 2025 is hiervoor een WoKT-aanvraag ingediend welke niet is gehonoreerd.

Bereikbaarheidsmaatregelen Zaanstreek-Waterland

OVERKOEPELEND ZAANSTREEK-WATERLAND

17. Variantenstudie N203 (O)

De Variantenstudie N203 Krommenie doet onderzoek naar een andere inrichting van de N203 in Krommenie met als doel het beperken van de overlast van het verkeer en het verbeteren van de lokale bereikbaarheid in Krommenie en Assendelft. De N203 staat in de investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) in de top 10 van knelpunten voor een gezonde leefomgeving (plek 2) én voor de doorstroming van wegverkeer (plek 10). Eerder werd onderzoek gedaan naar een robuuste oplossing voor de Verbinding A8-A9. Uit dit onderzoek is gebleken dat de Verbinding A8-A9 op zichzelf (evenals twee onderzochte alternatieven) geen robuuste oplossing is voor het verbeteren van de bereikbaarheid in de regio. Wel biedt een van de alternatieven (een andere inrichting van de N203 in Krommenie) aanknopingspunten om de situatie in Krommenie en Assendelft te verbeteren. Daar is de variantenstudie uit voortgekomen. Met de variantenstudie N203 Krommenie wordt de opgave voor de multimodale bereikbaarheid in de regio niet opgelost. Daar is meer voor nodig, waaronder een oost-west verbinding in de regio (zoals de Verbinding A8-A9) in samenhang met het versterken van het huidige wegennet.

18. Onderdoorgang Broek in Waterland (S)

Een ondertunneling in Broek in Waterland voor het doorgaand auto- en busverkeer verbetert volgens de regio de bereikbaarheid van Zaanstreek-Waterland en de leefbaarheid in Broek in Waterland. De onderdoorgang zou het kwetsbare autowegennet aanzienlijk robuuster maken omdat er een bottleneck wordt opgelost.

19. Guisweg (S)

De kruising van de Guisweg met het spoor bij station Zaandijk Zaanse Schans en met de Provincialeweg is al jaren een knelpunt op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en (verkeers)veiligheid. Het grote aantal treinen op het traject Amsterdam – Alkmaar zorgt voor lange wachttijden voor fietsers en automobilisten. De woningbouw in Zaanstad gaat leiden tot meer fiets- en autoverkeer, en er ontstaat fors meer treinverkeer wanneer het programma hoogfrequent spoor (PHS) in 2031 van start gaat. Zonder aanpassingen zal het flink meer gaan knellen op de Guisweg. Het opheffen van de gelijkvloerse spoorwegovergang bij de Guisweg en het realiseren van een ongelijkvloerse oplossing is zelfs randvoorwaardelijk voor PHS Alkmaar – Amsterdam. Rijk en Regio werken samen aan mogelijke oplossingen voor de situatie. Een 'Verdiepte kruising Guisweg' is als meest kansrijk uitgekomen. Dit wordt nu verder uitgewerkt. Eind 2026 nemen de partners een besluit voor de uitwerking in een definitief ontwerp, gericht op een definitief realisatiebesluit medio 2028.

MRA-BREDE INFRAMAATREGELEN

Deze MRA-brede inframaatregelen worden ook toegelicht in hoofdstuk 2.

MRA4 HOV ZaanIJ (S)

De komst van HOV ZaanIJ is voor Zaanstad van groot belang. Meerdere grote gebiedsontwikkelingen zijn afhankelijk van deze nieuwe corridor voor de OV-ontsluiting en zullen hierop aantakken.

MRA10 MRA doorfietsroutes (S/U)

Het inzetten op (door)fietsroutes is voor Zaanstreek-Waterland cruciaal. De nabijheid van Zaanstad bij Amsterdam en de overspanning op de regionale autonetwerken maken dat hier grote kansen liggen voor de (elektrische) fiets. Daarnaast ontbreken er nog een aantal cruciale fietsroutes bij verschillende gebiedsontwikkelingen. Een aantal routes die van belang zijn om af te ronden, zijn:

- Fietsroutes naar centrum Purmerend (station) vanaf Oostflank en Waterlandkwartier, en fietsverbindingen (en tunnel) vanaf De Koog
- Doorfietsroute Zaandam-Amsterdam
- Fietsroute vanaf de Lange Weeren
- Dam tot Dam fietsroute

MRA11 A7-A8 (S)

Het project A7/A8 (Amsterdam–Hoorn) hangt samen met de bereikbaarheid van deze regio waar de komende jaren tienduizenden woningen zijn gepland. Als het project stilvalt zullen alternatieve oplossingen gevonden moeten worden om het regionale mobiliteitssysteem – dat nu al regelmatig vastloopt – voor te bereiden op de komst van duizenden extra woningen.

MRA13 Programma Hoog-frequent Spoor (PHS) (U)

PHS is onder meer voor Zaanstad van groot belang, met hogere frequenties en betrouwbare dienstregelingen op het traject tussen Alkmaar en Amsterdam – waar station Zaandam een belangrijke stop is. Met de Guisweg ligt een belangrijk knelpunten voor dit traject in Zaanstad.



3.4 Zuid-Kennemerland

In Zuid-Kennemerland zijn de grootste ruimtelijke ontwikkelingen geconcentreerd rond de belangrijkste OV-knooppunten: stationsgebied Haarlem, de busknoop Spaarnepoort, station Oostpoort (Haarlem Spaarnwoude) en het station Heemstede-Aerdenhout. De keuze voor deze locaties sluit aan bij de ambitie om woningbouw en stedelijke ontwikkeling zoveel mogelijk te concentreren op goed bereikbare plekken en daarmee duurzame mobiliteit te stimuleren.

Naast woningbouw en bereikbaarheid zet Haarlem nadrukkelijk in op het versterken van de regionale werkgelegenheid. Door aantrekkelijke vestigingslocaties voor werkgevers te ontwikkelen, wordt beoogd de balans tussen wonen en werken in de regio te verbeteren. Dit kan bijdragen aan het verkorten van reisafstanden, het verminderen van het aantal verplaatsingen en het beperken van de dagelijkse pendelstromen richting Amsterdam.

Deze inzet is van belang, omdat Zuid-Kennemerland momenteel in belangrijke mate fungeert als woonregio. Dit leidt tot een relatief eenzijdige forensenstroom, waarbij veel inwoners voor werk afhankelijk zijn van bestemmingen buiten de regio – met name Amsterdam (Zuidas, Bijlmer ArenA) en Schiphol. Een betere balans tussen wonen, werken en mobiliteit is daarom een belangrijke randvoorwaarde voor een duurzame regionale ontwikkeling en een toekomstbestendig mobiliteitssysteem.

Infrastructuurmaatregelen

In het BO MIRT van 2022 en 2025 heeft de gemeente Haarlem samen met het Rijk afspraken gemaakt over de bereikbaarheid en ontsluiting van diverse woningbouwlocaties. Voor de korte termijn ligt een belangrijke opgave in de stapsgewijze realisatie van het MRA-doorfietsroutenetwerk. Op verschillende trajecten zijn inmiddels werkzaamheden gestart, terwijl voor andere routes wordt ingezet op een spoedige uitvoering.

Ook wordt gewerkt aan het metrobussysteem Haarlem–Schiphol–Amsterdam, inclusief uitwaaieringen richting Haarlem centrum, Heemstede, Zandvoort, IJmuiden en Velserbroek. Het systeem draagt bij aan een duurzame en toekomstbestendige bereikbaarheid van de regio. Dit systeem wordt (door)ontwikkeld vanuit huidige R-net lijnen met als kerntracé een busbaan langs de A9 waar bussen hoogfrequent en snel de benodigde capaciteit zullen bieden.

Rond de belangrijkste OV-knooppunten ligt de nadruk op het verbeteren van de duurzame bereikbaarheid. Dit gebeurt onder meer door investeringen in fietsparkeerfaciliteiten, de kwaliteit van het openbaar vervoer en de herinrichting van de openbare ruimte en wegstructuur. Een van de belangrijkste knooppunten in dit verband is Haarlem Spaarnepoort, waar bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling nadrukkelijk samenkomen. Regionaal OV-Knooppunt Spaarnepoort gaat een cruciale rol spelen in het toekomstige OV-netwerk, vanuit waar lijnen uitwaaieren binnen Zuid-Kennemerland en de IJmond.

Zowel Haarlem als buurgemeente Haarlemmermeer (met onder andere het gebied Cruquius–Zwaanshoek) staan voor een aanzienlijke uitbreiding van het aantal woningen. Deze ontwikkelingen hebben ook gevolgen voor de bereikbaarheid van omliggende gemeenten in Zuid-Kennemerland. Belangrijk aandachtspunt hierbij is het vastlopen van het regionale wegennet en het waterbedeffect op het rijkswegennet. Om deze toekomstige uitdagingen het hoofd te bieden, is samen met de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer onderzocht welke oplossingsrichtingen op lokaal en regionaal beschikbaar zijn om de bereikbaarheid te verbeteren en de verkeersdruk te verlichten. Ook op bovenregionaal niveau zijn ingrepen nodig om de groei van wonen, werken en mobiliteit in goede banen te leiden en de bereikbaarheid van de regio duurzaam te waarborgen.

Belangrijk in dit kader is de Velserverbinding, een verbetering bij het knooppunt Velsen tussen de A9 en de A22. Deze verbinding ontlast het overbelaste onderliggend wegennet, geeft daarmee ruimte voor OV en fiets en biedt bovendien een betere uitwisseling tussen Velser- en Wijkertunnel.

Ook het spoorwegnet staat onder druk. De spoorverbinding tussen Haarlem en Amsterdam heeft zijn maximale capaciteit bereikt. Met het oog op de groei van reizigersstromen en de verdere verstedelijking van de regio is een nieuwe configuratie van de railinfrastructuur nodig om het aantal in de hoofdconcessie opgenomen treinen te kunnen rijden. Dat kan nu niet. Deze investeringen zijn essentieel om de bereikbaarheid van de regio (en verderop de Oude Lijn richting Leiden en verder) op de lange termijn te waarborgen en de woningbouw- en economische ontwikkelingen te ondersteunen.

Deelregiospecifieke niet-inframaatregelen

In de nieuwe werkgeversaanpak van SBaB is de Waarderpolder, het grootste bedrijventerrein van de Metropoolregio Amsterdam, aangewezen als gebied dat prioriteit moet krijgen. Vanwege het actieve parkmanagement en het relatief hoge autogebruik is dit hier naar verwachting relatief snel uit te rollen.

In Zuid-Kennemerland vraagt, naast de doelgroepen die we overal in de regio zien, een specifieke doelgroep aandacht: de bezoeker van de kust. Dit zet de bereikbaarheid van de regio en daarmee van de nieuwe woningen regelmatig onder druk. De maatregelen in het kader van Bereikbaarheid Kust zijn bedoeld om dit in betere banen te leiden.

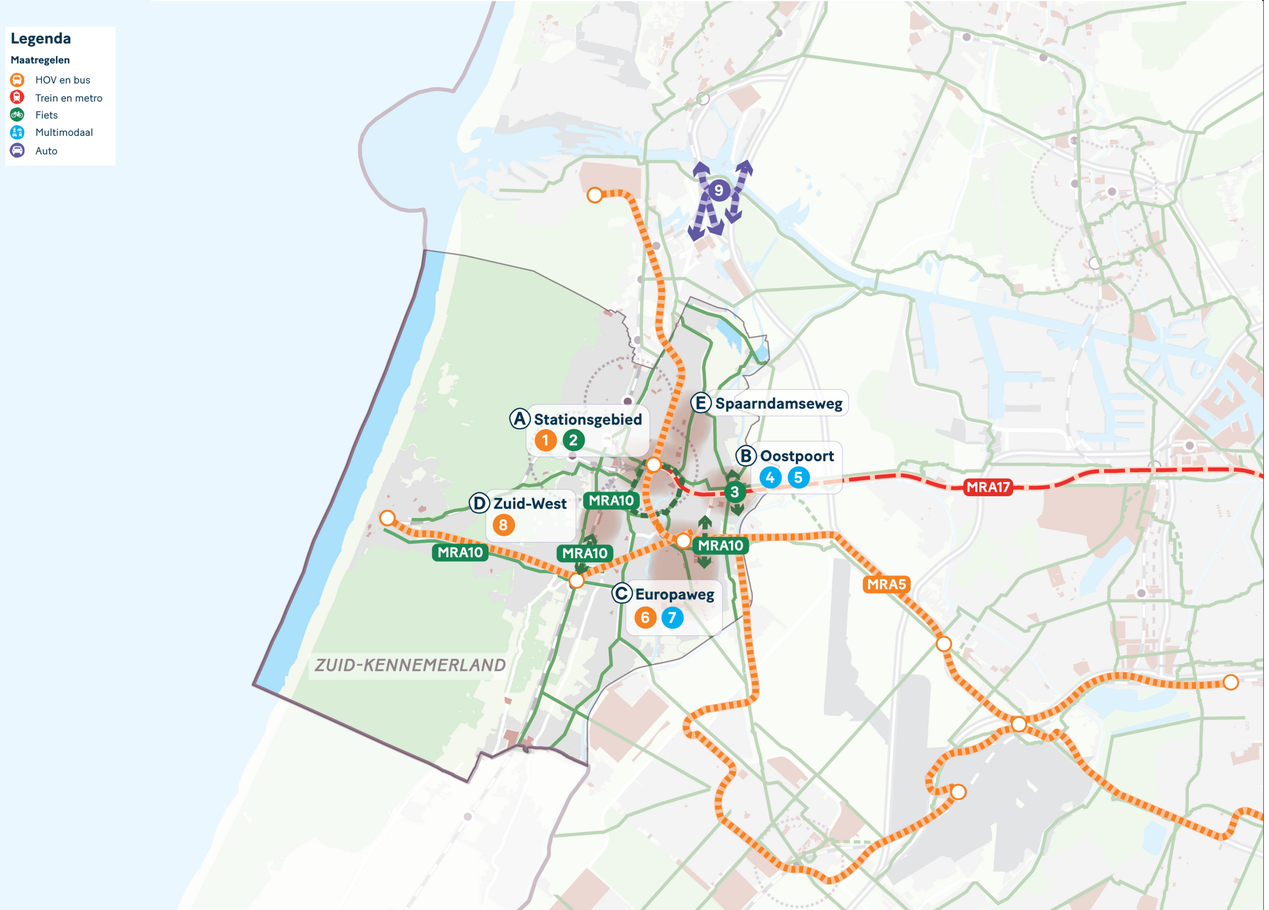
Woningbouw

Ontwikkeling	Woningen
Haarlem stationsgebied (centrum)	2.500
Haarlem Oostpoort	1.370
Haarlem Europaweg (Spaarnepoort)	3.000
Haarlem Zuid-West	1.500
TOTAAL	**8.370**

Economie

In de toekomstvisie voor het stationsgebied Haarlem wordt het bestaande kantoorgebouw tegenover het station vervangen door nieuwbouw met ruimte voor wonen en werken. Met dit kantorenprogramma krijgt het stationsgebied een sterkere economische functie. Ook wordt de zuidstrook van de Waarderpolder verder ontwikkeld. Hier worden veel extra arbeidsplaatsen gecreëerd. Beide ontwikkelingen zijn positief voor de eenzijdige woonwerk-balans tussen Haarlem en Amsterdam. Tenslotte is de Waarderpolder een belangrijk gebied in het MRA Innovatieprogramma, waarin de economische concurrentiekracht versterkt wordt door innovatieclusters beter met elkaar te verbinden. Goede bereikbaarheid is daarbij van belang.

Zie bij Hoofdstuk 10 de grote ontwikkelingen in de MRA op het gebied van economie en bereikbaarheid



Bereikbaarheidsmaatregelen Zuid-Kennemerland

PER GEBIEDSONTWIKKELING

A HAARLEM STATIONSGEBIED (CENTRUM)

2.500 woningen

Haarlem werkt aan een ingrijpende vernieuwing van het stationsgebied. Het Stationsplein en het busstation worden opnieuw ingericht, er komt extra ruimte voor ondergronds fietsparkeren, en het verouderde Beresteyncomplex maakt plaats voor nieuwbouw met woningen, werkplekken en voorzieningen. Het doel is een aantrekkelijker en beter functionerend OV-knooppunt dat klaar is voor de groei van woningen en arbeidsplaatsen. Voor de woningbouwontwikkelingen in het centrum is daarnaast een investering in de fietsring nodig.

1. Vernieuwen en verplaatsen busstation (S)

Het busstation wordt vernieuwd als onderdeel van de herontwikkeling van het stationsgebied. De herinrichting moet zorgen voor een beter functionerend OV-knooppunt, meer ruimte voor fietsers en een aantrekkelijker Stationsplein. Daarbij wordt het busverkeer anders georganiseerd. Voor deze ontwikkeling ontving Haarlem in 2022 WoMo-middelen.

2. Uitbreiding ondergronds fietsparkeren Stationsplein (U)

De grote uitbreiding van het ondergronds fietsparkeren aan de noord- en zuidkant van het station valt onder de herontwikkeling van het stationsgebied.

B HAARLEM OOSTPOORT

1.370 woningen

Haarlem Oostpoort wordt een nieuwe stadswijk rond station Spaarnwoude met ruimte voor wonen, werken en voorzieningen. Om dit stationsgebied voor woningbouw bereikbaar te maken, wordt geïnvesteerd in fietsverbindingen met omliggende wijken, betere routes voor voetgangers en het behouden en verplaatsen van de P+R-locatie. De herinrichting van de Prins Bernhardlaan als stadsstraat, een voorwaarde voor deze gebiedsontwikkeling, is onlangs afgerond. De doorontwikkeling van het OV-knooppunt is naast woningbouw ook van belang voor de intensivering van bedrijventerrein de Waarderpolder (Zuidstrook).

3. Noord/zuid fietsverbinding opwaarderen (S)

In 2025 heeft Haarlem €7,5 miljoen euro van het Rijk toegezegd gekregen voor Haarlem Oostpoort. Deze WoMo-middelen zijn onder meer bedoeld voor een nieuwe fietsbrug over het spoor. Deze brug maakt Oostpoort bereikbaar en verbindt twee belangrijke fietsroutes (F200 en F205). De brug over het spoor maakt de route compleet. Zo worden ook station Spaarnwoude en de Waarderpolder beter bereikbaar.

4. Verleggen Kegge-Stastokviaduct (S)

Een belangrijk onderdeel van het masterplan Oostpoort is het aanpassen van het Kegge-Stastokviaduct. Het krijgt een haakse bocht van de N200 naar de Amsterdamsevaart, waardoor ruimte vrijkomt voor woningen langs het spoor aan de kant van de wijk Zuiderpolder.

5. Herstructurering Oudeweg en aanpassing Prinsenbrug (S)

Nadat de Amsterdamsevaart in combinatie met de Gedempte Oostersingelgracht en de Papentorenvest sterk worden afgewaardeerd, wordt de Oudeweg dé ontsluitende route voor het autoverkeer aan deze kant van de stad. Hiervoor is een herstructurering van de Oudeweg nodig, in combinatie met een aanpassing van de Prinsenbrug (toevoegen linksafbeweging richting het centrum).

C HAARLEM EUROPAWEG (SPAARNEPOORT)

3.000 woningen

De gebiedsontwikkeling rond de Europaweg transformeert een verouderd kantorengebied tot een stedelijke woonomgeving met duizenden nieuwe woningen. Een belangrijke randvoorwaarde voor deze groei is het nieuwe OV-knooppunt Haarlem Spaarnepoort aan de Schipholweg, een busstation met snelle verbindingen richting Amsterdam en Schiphol en een grote fietsenstalling. Ook nieuwe fietsverbindingen zijn voorwaardelijk (zie ook MRA-doorfietsroutes).

6. Ontwikkeling regionaal busstation (knooppunt) Haarlem Spaarnepoort (U)

Busstation (OV-knooppunt) Haarlem Spaarnepoort wordt een nieuw regionaal OV-knooppunt aan de Schipholweg, met snelle busverbindingen naar Schiphol, Amsterdam en Haarlem, acht bushaltes en een grote ondergrondse fietsenstalling. Het busstation krijgt een centrale functie in de HSA-corridor (zie MRA-brede maatregel Metrobus). De financiering is rond via een samenwerking van gemeente, Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland, provincie, Vervoerregio Amsterdam en het Rijk. De voorbereidende werkzaamheden lopen, de bouw start in 2026 en het knooppunt moet in 2029 operationeel zijn.

7. Herinrichting Schipholweg (U)

De gebiedsontwikkeling vraagt ook om een herinrichting van de Schipholweg. Rond het nieuwe OV-knooppunt Spaarnepoort worden de weg en kruispunten aangepast, mede om de infrastructuur voor te bereiden op hoogwaardig openbaar vervoer.

Bereikbaarheidsmaatregelen Zuid-Kennemerland

O = onderzoek
U = uitvoering
S = studie
maatregel = MIRT-afspraak

D HAARLEM ZUID-WEST

1.500 woningen

Haarlem Zuid-West transformeert van bedrijventerrein naar een gemengde stadswijk. Belangrijke mobiliteitsopgaven zijn het stimuleren van lopen en fietsen, toegang tot HOV, het beperken van autoverkeer en parkeerdruk, en het verbeteren van de algehele bereikbaarheid. Fietsparkeren bij station Heemstede-Aerdenhout is van belang in relatie tot de woningbouw, net als een fietstunnel voor de doorfietsroute naar van het gebied naar het station (zie ook MRA-doorfietsroutes).

8. Aansluiting op Metrobus/BRT (O)

Om de woningbouwontwikkeling in deze ontwikkelzone mogelijk te maken is beter (H)OV nodig. Een aansluiting op de Metrobus/BRT HSA ligt voor de hand, via een lijn die aantakt op deze nieuwe ov-structuur.

OVERKOEPELEND ZUID-KENNEMERLAND

9. Velserverbinding (S)

De aanleg van een Velserverbinding is voor zowel de IJmond als voor Zuid-Kennemerland van belang. Voor Zuid-Kennemerland zou dit een extra verbinding betekenen die de verkeersdruk in Haarlem-Noord en bedrijventerrein Waarderpolder fors vermindert.

MRA-BREDE INFRAMAATREGELEN

Deze MRA-brede inframaatregelen worden ook toegelicht in hoofdstuk 2.

MRA5 Metrobus (BRT) Haarlem-Schiphol-Amsterdam (S)

Dit metrobussysteem creëert een nieuwe OV-structuur tussen Zuid-Kennemerland, Amstelland-Meerlanden en Amsterdam, en is van belang voor een ov-schaalsprong in de MRA. Deze verbinding van belang voor de intensivering van woningbouw en economie in Zuid-Kennemerland.

MRA10 MRA doorfietsroutes (S/U)

Het aanleggen en afronden van MRA-doorfietsroutes is cruciaal om de MRA bereikbaar te houden en schone, actieve mobiliteit te stimuleren en faciliteren. Voor Zuid-Kennemerland zijn de volgende routes van belang om af te ronden:

- Fietsring om centrum Haarlem
- Fietsverbinding tussen Europaweg/Spaarnepoort en Spaarnwoude/Oostpoort, waarvoor een fietstunnel onder de N205 nodig is
- Fietsverbinding tussen ontwikkelzone Zuid-West en station Heemstede-Aerdenhout, waarvoor een fietstunnel onder de N208 nodig is. Hier wordt op dit moment op gestudeerd.
- Fietsverbinding Haarlemmermeer-Heemstede-Bloemendaal-Zandvoort (F201 Oude trambaan)

MRA17 Capaciteitsverruiming spoor Haarlem-Amsterdam (S)

De capaciteit op het spoor tussen Haarlem en Amsterdam dient uitgebreid te worden. Dit spoor, onderdeel van de grotere corridor Amsterdam-Haarlem-Leiden, wordt naast personenvervoer intensief gebruikt voor goederenvervoer (o.a. staal). Met de duizenden nieuwe woningen in Haarlem en Amsterdam (o.a. Haven-Stad) en de economische ontwikkelingen in onder meer de Waarderpolder is capaciteitsuitbreiding voorwaardelijk voor de groei van de MRA. Dit is reeds opgenomen in de HRN-concessie. Naast aanpassingen bij de spoorknoop (emplacement) Haarlem zijn ook aanpassingen noodzakelijk bij overwegen, sporen en dijklichamen.



3.5 IJmond

Met het grootste sluizencomplex ter wereld en het Noordzeekanaalgebied als een van de vijf industriële clusters in Nederland (en als economisch kerngebied van de MRA) is de IJmond het logistieke knooppunt van Nederland en Europa – en daarmee een onmisbare schakel in het nationaal en internationaal goederentransport. De woningbouwopgaven van de drie IJmondgemeenten (Beverwijk, Heemskerk en Velsen) concentreert zich in de spoorzone Beverwijk en het project van Pont tot Park in IJmuiden. Beverwijk groeit daardoor van 40.000 naar ongeveer 50.000 inwoners. Gezondheid en leefbaarheid van woonomgeving staat hierbij centraal. Naast de 'IJmondiale' verplaatsingen pendelt een deel van de inwoners dagelijks naar Amsterdam of Haarlem. Sterke doorfietsroutes, een robuust wegennet en goed OV via Haarlem naar Amsterdam is daarom een substantiële behoefte.

Infrastructuurmaatregelen

Het realiseren van de Velserverbinding (N208-A22-A9) maakt de woningbouwopgaven in de regio's Zuid-Kennemerland en IJmond mogelijk en draagt direct bij aan de leefbaarheid in de regio. Het verbetert ook de vestigingsmogelijkheden van innovatieve bedrijven. In 2026 is een studie afgerond waaruit blijkt dat de Velserverbinding een positieve MKBA heeft. De Velserverbinding creëert een meer robuust wegennet voor verkeer van en naar de regio's Kennemerland en IJmond.

IJmond zet daarnaast in op een snelheidsreductieop de A22 om de stapeling van negatieve effecten op de leefomgeving, zoals geluidsoverlast en luchtverontreiniging, te verminderen. Dit draagt bij aan de gezonde leefomgeving. Ook wordt aan een extra aansluiting op de A22 bij de Broekpolder gewerkt.

Gezien de woningbouwopgave rondom station Beverwijk, en als onderdeel van de Kennemerlijn en de IJmond-corridor, is het van belang om station Beverwijk als regionaal knooppunt te versterken. Daarom wordt gewerkt aan de aantrekkelijkheid van het OV en aan sociale veiligheid rondom het (bus)station. Het HOV-project Velsertraverse verbetert de doorstroming en veiligheid van bus- en fietsverkeer; de werkzaamheden zijn in uitvoering en worden naar verwachting in 2026 afgerond.

Het doorfietsroutenetwerk in de IJmond vraagt investeringen ten noorden, zuiden én op het kanaal. Met het in de vaart gaan van de tweede (elektrische) veerpont begin 2027 – gefinancierd vanuit de Netten op Zee-gelden – verdubbelt de frequentie voor fietsers via de doorfietsroute over het Noordzeekanaal.

Niet-inframaatregelen

In IJmond werken, met ondersteuning van het Ministerie van I&W, de Omgevingsdienst IJmond, de gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen en het bedrijfsleven samen aan slimme en duurzame mobiliteit. Via het programma IJmond Bereikbaar (en binnenkort onder de werkgeversaanpak vanuit SBaB) worden werknemers gestimuleerd meer buiten de spits en met schoner vervoer te reizen. Momenteel wordt verkend hoe deze aanpak verdergaat na de uitrol van de provinciedekkende werkgeversaanpak. Naast de werkgeversaanpak zet IJmond zich in voor verduurzaming van goederenvervoer.

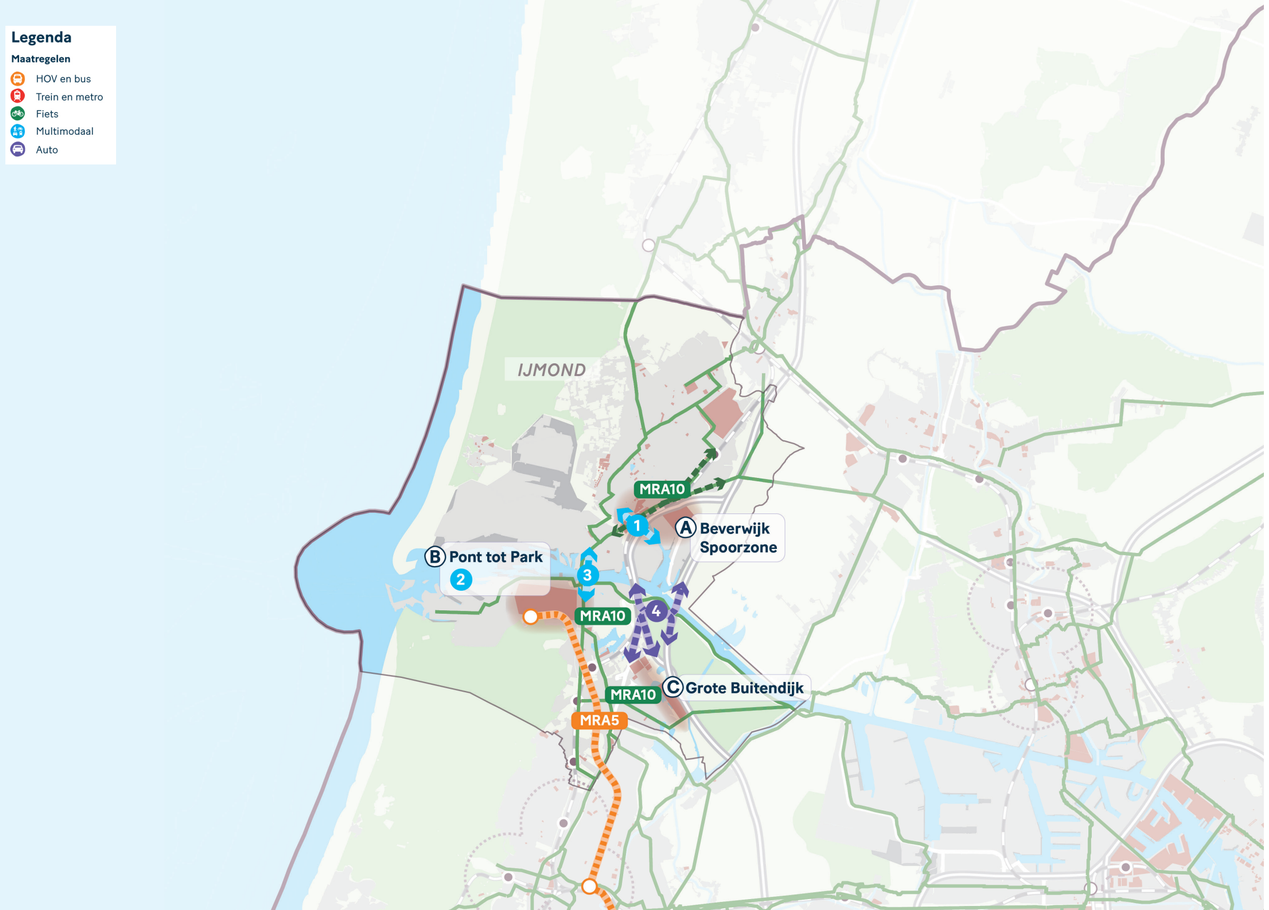
Woningbouw

Ontwikkeling	Woningen
Beverwijk spoorzone	2.700
Pont tot Park (IJmuiden, Velsen)	1.500
Grote Buitendijk (Velsen)	1.000
TOTAAL	**5.200**

Economie

Het Noordzeekanaalgebied is als een van de belangrijkste haven-, industrie- en logistieke clusters van Nederland een van de economische motoren van de MRA. Het gebied transformeert naar een circulaire en duurzamere industrie. Deze vergroening leidt tot zo'n 3.000 extra banen en daarmee tot een toenemende mobiliteitsvraag voor zowel werknemers als goederenstromen. Een multimodale bereikbaarheid, over weg, spoor en water, is daarom van belang voor de verdere ontwikkeling van het gebied. Vervoer over water verdient binnen de regio de voorkeur boven vervoer over de weg, zo groeit de logistiek over water in de haven van Beverwijk. De Spoorzone in Beverwijk leidt ten slotte tot aanzienlijke economische ontwikkelingen voor de regio, net als de ontwikkeling van bedrijventerrein IJmuider Delta. Daarmee wordt positie van de regio als economisch kerngebied van de MRA versterkt.

Zie bij Hoofdstuk 10 de grote ontwikkelingen in de MRA op het gebied van economie en bereikbaarheid



Bereikbaarheidsmaatregelen IJmond

O = onderzoek
U = uitvoering
S = studie
maatregel = MIRT-afspraak

PER GEBIEDSONTWIKKELING

A BEVERWIJK SPOORZONE

2.700 woningen

Beverwijk Spoorzone is een grootschalige binnenstedelijke transformatie rond het station en langs het spoor, met duizenden nieuwe woningen, werkgelegenheid en voorzieningen. Er zijn verschillende ontwikkelscenario's, met minimaal 2.700 woningen. De mobiliteitsopgaven richten zich vooral op betere loop- en fietsverbindingen, onder meer naar het station, om het openbaar vervoer te stimuleren. Bij hogere woningbouwaantallen kan een extra aansluiting op de A22 richting Broekpolder wenselijk zijn. Om de cumulatie van negatieve effecten op het gebied van geluid en luchtkwaliteit in Beverwijk te verminderen en de ontwikkeling van de Spoorzone Beverwijk mogelijk te maken is een snelheidsreductie van 100 naar 80 km/u op de A22 tussen knooppunt Beverwijk en de Velsertunnel volgens de regio nodig. Bestuurlijk besluit hierover is mede afhankelijk van de verwachte effecten op de A9. Er zijn door de regio al middelen gereserveerd om het asfalt te vervangen naar hoogwaardiger asfalt.

1. Passerelle tussen Parallelweg en Stationsplein (-)

Als ten oosten van het spoor woningbouw gerealiseerd wordt, is deze interwijkverbinding nodig. Deze woningbouwontwikkeling is nog niet gegarandeerd.

B PONT TOT PARK (IJMUIDEN, VELSEN)

1.500 woningen

Pont tot Park is de grootschalige herontwikkeling van het centrum van IJmuiden, tussen Pontplein en Stadspark. Het plan voorziet in 1.000–1.500 nieuwe en vernieuwde woningen, meer groen, voorzieningen en een kwaliteitsimpuls voor de openbare ruimte. De mobiliteitsopgave ligt in het accommoderen van extra bewoners met duurzame bereikbaarheid, volgens het STOMP-principe (lopen, fietsen, OV), terwijl autoverkeer, parkeren en leefbaarheid in balans blijven.

2. Wijziging verkeersstructuur IJmuiden (O)

Het Pontplein, de Stationsweg en de Parkweg worden binnenkort opgewaardeerd voor een vlotte en aantrekkelijke entree naar het gebied. Voor een aantrekkelijk verblijfsklimaat in het centrum van IJmuiden wordt een andere verkeersstructuur verkend.

C GROTE BUITENDIJK (VELSEN)

1.000 woningen

Voor dit nieuwe woongebied aan de Grote Buitendijk (aan de oostzijde van Velserbroek) zijn vanuit mobiliteit hoofdlijnen een extra auto-ontsluiting, versterking van de fiets- en wandelverbindingen, verbetering van het OV en een autoluw mobiliteits- en parkeerconcept benodigd.

OVERKOEPELEND IJMOND

3. Tweede pont IJmond (U)

De tweede elektrische veerpont gaat begin 2027 in de vaart en versterkt de fietsverbinding over het Noordzeekanaal. De exploitatiekosten zijn tijdelijk gedekt (tot ca 2037). Het is van belang dat op tijd zicht is op structurele kostendekking.

4. Velserverbinding (S)

De Velserverbinding vormt de ontbrekende schakel tussen de A208 en de A9. Het vervolmaken van dit incomplete knooppunt kan zorgen voor een lagere druk op het onderliggend wegennet in Velsen en Haarlem-Noord (waaronder Waarderpolder).

Het verlicht de A22 en Velsertunnel, draagt bij aan een robuuster functionerend hoofdwegennet en verbetert te leefbaarheid. Na een quickscan in 2025 is in 2026 een MKBA-analyse met groot positief saldo opgeleverd door een regionaal team. Twee varianten liggen op tafel bij dit project, dat nog geen MIRT-status kent.

UITGELICHTE MRA-BREDE INFRAMAATREGELEN

Deze MRA-brede schaalsprongmaatregel is ook voor de IJmond van belang: de buslijn bereikt de IJmond met een snelle verbinding vanuit Spaarnepoort.

MRA5 Metrobus (BRT) Haarlem–Schiphol –Amsterdam (S)

Deze MRA-brede schaalsprongmaatregel is ook voor de IJmond van belang: het metrobussysteem sluit aan op Velsen met een uitloper richting IJmuiden. De Metrobus biedt kansen om de IJmond – via Haarlem Spaarnepoort – direct te verbinden met bestemmingen in Haarlemmermeer en/of Amsterdam.

MRA10 MRA-doorfietsroutes

Het aanleggen en afronden van MRA-doorfietsroutes is cruciaal om de grote pendelstromen in de IJmond op een duurzame en gezonde manier te faciliteren. Van belang is een comfortabele fietsverbinding tussen station Beverwijk langs station Heemskerk en aansluitend op de westelijke doorfietsroute voor verdere verstedelijking. Ook wordt ingezet op het realiseren van de ontbrekende schakel langs de N208 en tussen Westzaan en Beverwijk over de Communicatieweg, het opwaarderen van de doorfietsroute tussen de pont en Haarlem, en aan de aansluiting van de doorfietsroute door de IJmond met de doorfietsroute langs de oostkant van Haarlem. In de hele IJmond ligt er een opgave om de doorfietsroutes kwalitatief verder te verbeteren en te verbinden.

3.6 Gooi en Vechtstreek

De Gooi en Vechtstreek is centraal gelegen ten opzichte van sterk verstedelijkte rand (Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht) en ligt letterlijk en figuurlijk ingeklemd tussen sterk groeiende agglomeraties. Binnen het gebied is er sprake van ruimtelijke expansie van wonen en werken en van een groeiende pendel naar de stedelijke randen. De druk op de ruimte op het (boven)regionale weg- en spoorsysteem neemt daarmee toe. De verwachting is dat de stapeling van de woningbouwontwikkelingen binnen én rondom de Gooi en Vechtstreek zal zorgen voor verder toenemende druk op het hoofdwegennet (A1, A6 en de A27). Tegelijkertijd is het onderliggende wegennet in de regio onvoldoende robuust om deze extra vraag op te vangen. Dit leidt tot verslechtering van de multimodale bereikbaarheid en verkeersveiligheid, boven op de bestaande urgente bereikbaarheidsproblemen. Een onderzoek en visie op de functiestapeling op het hoofdwegennet en specifiek de A1 is vanuit de regio bezien noodzakelijk om met een afgewogen maatregelenpakket te kunnen komen om de (boven)regionale bereikbaarheid op peil te houden. Hierbij kan gedacht worden aan fysieke ingrepen en een sterkere inzet op niet-inframaatregelen (zoals de werkgeversaanpak). Om de regionale bereikbaarheid te vergroten zijn frequente OV-verbindingen (waaronder regionaal HOV) en de start van de verkenning A27 belangrijke stappen. Ook het bouwen nabij (OV-)knooppunten en het inzetten op de gezamenlijke hubsstrategie zijn belangrijke uitgangspunten.

Infrastructuurmaatregelen

De woningbouwopgave in dit gebied ligt vooral bij Hilversum Stationsgebied, Hilversum Arenapark (rondom station Sportpark), Crailo en Bussum-Zuid. Hier worden tot 2036 circa 5.000 gebouwd. Daarnaast zijn er in de regio meerdere kleinere maar noemenswaardige ontwikkelingen, zoals Muiden Noordwest waarvoor in 2025 een WoKT-aanvraag voor een nieuwe brug over de Muidertrekvaart is gehonoreerd. Vooral (boven)regionaal zijn maatregelen nodig om de bereikbaarheid binnen en tussen deze ontwikkellocaties te kunnen blijven garanderen. De regio zet daarbij ook volop in op het realiseren van de doorfietsroutes én op het uitvoeren van de hubstrategie Gooicorridor.

De start van de MIRT-verkenning A27 Zeewolde–Eemnes is een belangrijke stap om oplossingen te verkennen voor de bereikbaarheidsopgave van de regio. Met name de situatie tussen Eemnes en Zeewolde (waaronder de Stichtse Brug) verdient daarbij aandacht. Op deze corridor richting Almere is OV (nog) geen aantrekkelijk alternatief. Het ontwikkelen van een regionaal ontwikkelperspectief op HOV kan hieraan bijdragen, waaronder specifiek de verbinding Almere–Huizen/Blaricum–Eemnes/Hilversum in de richting van Utrecht Science Park. De HOV-studie hierover is recent opgeleverd.

Mogelijk wordt de verbinding als strategisch aangemerkt in het Toekomstbeeld OV 2040.

Met de beoogde woningbouw rondom station Bussum-Zuid willen gemeente en regio investeren in een opgewaardeerd station. Hetzelfde geldt voor de OV-knooppunten Hilversum, Hilversum Sportpark en Hilversum Mediapark. De ingewikkelde knoop bij Crailo verdient daarnaast extra aandacht, waarbij een Samenwerkingsovereenkomst de volgende gezamenlijke stap kan realiseren. De WoKT-middelen die in 2025 zijn toegekend voor Crailo zijn hiervoor essentieel.

Onder het Toekomstvast Investeringspakket (TVIP, BO MIRT 2022) zijn enkele afritten/opritten opgenomen die gezien de woningbouwambities om realisatie vragen, dit betreft o.a. afslag Blaricum/Huizen en afslag Laren/Hilversum Noord.

Niet-inframaatregelen zijn daarnaast belangrijk voor deze regio, MRA-breed en regionaal, omdat de druk op de A1 en het onderliggende wegennet niet ten koste van de leefbaarheid en verkeersveiligheid mag gaan. Het ontbreekt echter nog aan een gericht Regionaal Bereikbaarheidspakket. Verschillende studies geven wel een stevige opmaat, waaronder de Impactstudie naar de A1 en A27.

Een aantal OV-schaalsprongmaatregelen zijn in het bijzonder belangrijk voor de Gooi en Vechtstreek. OV-SAAL betekent voor Hilversum en Naarden Bussum dat intercity's naar Amsterdam Zuid en Schiphol en snellere Sprinters naar Amsterdam Centraal mogelijk worden. Ook GNOE maakt extra reizigerstreinen mogelijk door het wegvallen van goederenpaden tussen Rotterdam en Bad Bentheim (o.a. via de Gooicorridor). Ten slotte is de capaciteitsverruiming tussen Hilversum en Utrecht (onderdeel lopende vervoerconcessie NS) belangrijk. Met (beperkte) infra-aanpassingen worden hiermee 6 in plaats van 4 sprinters per uur in beide richtingen mogelijk.

Deelregiospecifieke niet-inframaatregelen

In de regio wordt actief geïnvesteerd in deelmobiliteit en hubs. De hubstrategie Gooicorridor en het regionale deelfietsensysteem (gestart in april 2026) zijn hier concrete uitwerkingen van, die ook bijdragen aan de bereikbaarheid van de woningbouwlocaties.

Binnen de nieuwe werkgeversaanpak is Hilversum als prioritair gebied aangewezen. Het woon-werkverkeer van werkgevers in Hilversum, waaronder het Tergooi ziekenhuis, heeft grote impact op A1 en A27. Bovendien is geconstateerd dat er door de aanwezigheid van veel mediaorganisaties, zakelijke dienstverleners en overheidsorganisaties in Hilversum nog een grote potentie is voor meer spreiding.

Woningbouw

Hoewel de Gooi en Vechtstreek binnen de MRA niet de grootste woningbouwopgave heeft, zijn de ambities binnen de bestaande context substantieel. Daarnaast ondervindt deze regio met name de impact van woningbouwontwikkelingen in aangrenzende regio's, aangezien veel verkeer (onder meer via de A1, A6 en A27 en het spoor) door de regio moet en het provinciale wegennet beperkt is.

Ontwikkeling	Woningen
Hilversum stationsgebied	1.600
Hilversum Arenapark/Sportpark	1.000
Bussum-Zuid	1.000
Crailo	1.250
TOTAAL	**4.850**

Economie

De centrale ligging van de Gooi en Vechtstreek tussen Amsterdam, Utrecht en Amersfoort maakt de regio een belangrijk schakelpunt voor woon-werkverkeer en economische verbindingen, met de A1 als levensader. Economische ontwikkelingen en uitbreidingen buiten de regio hebben daarmee ook impact op het regionale mobiliteitssysteem.

Het economisch profiel van de Gooi en Vechtstreek wordt gekenmerkt door de media- en creatieve industrie, hoogwaardige zakelijke dienstverlening en kennisintensieve bedrijvigheid. De centrale ligging versterkt deze positie.

Binnen de regio wordt ingezet op werklocaties rondom OV-knooppunten. Hilversum Sportpark is en blijft een belangrijke kantorenlocatie (o.a. Europese hoofdkantoor Nike), met 70.000 extra m^2 in de plannen. Het Mediapark is van belang voor de gehele MRA, als ecosysteem waarin innovatie, talent, ruimte en verbindingen elkaar versterken – met goede bereikbaarheid als randvoorwaarde. Bedrijventerreinen in de Gooi en Vechtstreek zijn over het algemeen kleinschalig, maar het uitgangspunt is dat deze behouden dienen te blijven. In Eemnes (Zuidpolder) komt 2 hectare nieuw bedrijventerrein.

Zie bij Hoofdstuk 10 de grote ontwikkelingen in de MRA op het gebied van economie en bereikbaarheid



Bereikbaarheidsmaatregelen Gooi en Vechtstreek

PER GEBIEDSONTWIKKELING

A HILVERSUM STATIONSGEBIED

1.600 woningen

Rond station Hilversum worden 1.600 woningen, voorzieningen en werkplekken toegevoegd, in lijn met de wens om woningbouw te concentreren rond OV-knooppunten. De mobiliteitsopgave richt zich op het versterken van het station en het beter faciliteren van fietsers en voetgangers. De toerit fietstunnel, onderdeel van het Masterplan doorfietsroutes, is hierbij specifiek van belang. Begin 2026 is een belangrijke stap gezet met de oplevering van het nieuwe busstation. Ook aan de zijde van het bruisend hart, Oosterspoorplein en de directe omgeving gaat vernieuwing plaatsvinden om een groene en veilige plek te realiseren waar mensen graag wonen, werken en verblijven. Het krijgt een volwaardige station ingang inclusief gebouwde fietsenstalling.

1. Fietsenstalling station Hilversum (U)

Er worden 5.000 plekken toegevoegd aan de centrumzijde van het station en 2.000 plekken aan de oostzijde. Er blijft ook na deze toevoeging een restopgave bij de centrumzijde van 2.500 plekken.

2. Uitbreiding stationshal (S)

De verwachte reizigersgroei levert knelpunten op in de stationshal. Betrokken partijen verkennen het samenvoegen van twee reizigersdomeinen om dit op te lossen.

3. Centrumring (U)

De Centrumring wordt in 2028-2029 gedeeltelijk verlegd. De herinrichting van de Schapenkamp en een gedeeltelijke snelheidsreductie naar 30 km/u valt hieronder.

B BUSSUM-ZUID

1.000 woningen

Rond station Bussum-Zuid worden circa 1.000 woningen voorzien. De infrastructuur rondom Bussum-Zuid dient verbeterd te worden om de verkeersveiligheid en doorstroming te vergroten. Daarnaast speelt ook de ontwikkeling van station Bussum-Zuid en de aanpassing van de P+R voorziening. Dit betreft specifiek loop- en fietsroutes en uitdagingen ten aanzien van de verkeersafwikkeling en parkeren in dit gebied.

C HILVERSUM ARENAPARK/SPORTPARK

1.000 woningen

In Hilversum Arenapark, het gebied rondom station Hilversum Sportpark, worden 1.000 woningen en 70.000 m2 kantoorruimte toegevoegd. Het is en blijft daarmee een OV-knooppunt waar zowel wonen als werken een belangrijke rol spelen. De infrastructuur rondom Arenapark/Sportpark dient verbeterd te worden om de verkeersveiligheid en doorstroming te vergroten. Daarbij is specifiek ook de aansluiting van Sportpark op de N201 van belang (Diependaalselaan).

4. OV-knooppuntontwikkeling Hilversum Sportpark (O)

De ambitie is om de kwaliteit van OV-knoop Hilversum Sportpark op de huidige locatie te verbeteren. Delen van de openbare ruimte, zoals de verbinding met Arenapark (Sportpad), zijn al heringericht. Daarnaast wordt ingezet op een fietstunnel (maatregel 5). Mogelijke verplaatsing van perrons en een ongelijkvloerse kruising bij de Soestdijkerstraatweg zijn nog in onderzoek. Voor deze belangrijke hub in de Gooicorridor wordt momenteel een mobiliteitsplan uitgewerkt in samenhang met de gebiedsontwikkeling.

5. Fietstunnel Laapersveld-Arenapark (S)

De fietstunnel zorgt voor een veiligere en aantrekkelijkere verbinding en ondersteunt de ontwikkeling van Sportpark als OV-knooppunt. In 2025 is hiervoor een WoKT-aanvraag ingediend welke niet is gehonoreerd.

D CRAILO

1.250 woningen

Crailo is een mobiliteitsknooppunt waar vijf gemeenten samenkomen en waar de A1 doorheen loopt. Rondom Crailo worden 1.200-1.300 woningen toegevoegd. Een grote mobiliteitsopgave is de ontsluiting en aansluiting op de A1 die steeds meer verkeer te verwerken krijgt door woningbouw in eigen en met name omliggende regio's. Het drukker worden van de A1 en onderliggend wegennet geldt als bredere opgave voor de Gooi en Vechtstreek.

6. Hubontwikkeling Crailo (S)

Naast het verbeteren van verkeersveiligheid, doorstroming en langzaam verkeer, wordt bij Crailo ingezet op een aantrekkelijke mobiliteitshub met P+R. In de hubstrategie van de Gooicorridor is Crailo aangewezen als prioritaire hub waar auto, bus en fiets samenkomen op een goed ontsloten locatie langs de A1. De aansluitingen op en rond de A1 vragen gezien de ontwikkeling specifieke aandacht. Hierbij speelt ook de inpassing van een fietstunnel.

7. Verkeersveiligheid en doorstroming Crailo (S)

De infrastructuur bij Crailo dient verbeterd te worden om verkeersveiligheid en doorstroming te vergroten. Het kruispunt N526/N527 wordt aangepast zodat langzaam verkeer beter wordt gefaciliteerd. Daarnaast wordt geïnvesteerd in nieuwe fiets- en OV-verbindingen om de woningbouw goed bereikbaar te maken. In 2025 is een WoKT-aanvraag hiervoor gehonoreerd.

Bereikbaarheidsmaatregelen Gooi en Vechtstreek

O = onderzoek
U = uitvoering
S = studie
maatregel = MIRT-afspraak

OVERKOEPELEND GOOI EN VECHTSTREEK

8. Uitvoering geven aan hubstrategie Gooicorridor (S)

De hubstrategie voor de Gooicorridor omvat het optuigen van een dekkend netwerk van mobiliteitshubs dat de regio bereikbaar houdt binnen de context van verdere verstedelijking. De strategie wordt breed gedragen door de regio en partners, die gezamenlijk een intentieverklaring hebben getekend om hierop in te zetten. Dit betreft onder andere de Mobiliteitshub Sportpark, Crailo, P+R Muiden en P+R Eemnes en de hubs die gekoppeld zijn de gebiedsontwikkelingen zoals hierboven omschreven.

MRA-BREDE INFRAMAATREGELEN

MRA2 OV-SAAL (S)

OV-SAAL is belangrijk voor de Gooi en Vechtstreek omdat het zorgt voor meer capaciteit en betrouwbaarheid op het spoor richting Amsterdam en Schiphol. Dit ondersteunt woningbouw, verbetert de bereikbaarheid en helpt de druk op de A1 te verminderen.

MRA12 GNOE (S)

Het herrouteren van het spoorgoederenvervoer van de corridor Rotterdam-Hilversum-Oldenzaal naar de Betuweroute betekent minder hinder en een robuuster spoornet voor de drukke Gooicorridor, met meer ruimte voor betrouwbaar reizigersvervoer en groei.

MRA10 MRA doorfietsroutes (S/U)

Vanuit het Masterplan Doorfietsroutes worden de komende jaren prioritaire routes gerealiseerd.

MRA15 Verbetering doorstroming A27 Zeewolde-Eemnes (S)

De verbreding van de A27 verbetert de doorstroming en bereikbaarheid, terwijl het ook sluipverkeer door dorpen kan verminderen en de regionale economie ondersteunt.

MRA16 Opwaardering P+R Muiden (S)

Er wordt onderzocht op welke wijze de P+R bij Muiden opgewaardeerd kan worden, zowel in kwaliteit als capaciteit. Het afvangen van autoverkeer op de A1 sluit aan bij het draaiende houden van de ringen. Ook het verbeteren van fiets(parkeren) en OV wordt hier beoogd.

MRA18 OV-verbinding Almere-Gooi-Utrecht (O)

De beoogde versterking van de OV-verbinding tussen Almere en Utrecht loopt via het Gooi. In de eerste instantie wordt verkend hoe de verbinding met BRT (HOV) kan worden versterkt. De verbindingen vanuit het Gooi naar Almere en Utrecht worden hiermee verbeterd.



3.7 Almere-Lelystad

Almere en Lelystad zijn relatief jonge steden en vormen samen met de Gooi en Vechtstreek de Oostflank-regio van de MRA. Hier is het van groot belang dat de capaciteit van het mobiliteitssysteem meegroeit om bereikbaarheid te waarborgen. De voorziene groei in inwonersaantallen en economische prognoses leiden hier tot urgentie, omdat knelpunten ook nú al leiden tot dagelijkse filevorming. Naast behoefte aan structuurversterkende maatregelen op het wegennet, is de Oostflank gebaat bij een schaalsprong in het OV. Alleen zo kunnen verstedelijkingsdoelen duurzaam en toekomstbestendig worden gerealiseerd.

Almere biedt ruimte aan substantiële extra woningbouwontwikkelingen in een groene, gezonde omgeving met hoogstedelijke woonmilieus. Eén van de drie grote opgaven is om de komende jaren de binnenstad van Almere te transformeren met een evenwichtige mix van wonen, werken en recreëren. De ontwikkeling van Almere Pampus dient zich in het volgende decennium aan met een geplande eerste fase van 7.500 woningen. Wanneer de realisatie van de IJmeerverbinding in zicht komt, kan Almere met de verdere realisatie van Almere Pampus de komende decennia doorgroeien tot de vijfde stad van Nederland.

Lelystad is gestart met een nieuwe fase in haar ontwikkeling. Met de beschikbare ruimte, natuur en een centrale ligging heeft Lelystad alles in huis om de komende 30 jaar uit te groeien tot een prachtige aantrekkelijke plek om te wonen, werken en leven. De voornaamste groei vindt plaats op drie fronten. Ten eerste de verdichting in het centrum waarmee het stadshart en de bestaande stad wordt versterkt. Daarnaast het nieuwe stadsdeel Zuiderhage die wordt ingebed in uitlopers van het Nationaal Park Nieuwland. Tenslotte de ontwikkeling van Waterfront langs de kustlijn. De doorontwikkeling van het leisurecluster rondom Bataviastad wordt hiermee ook gerealiseerd. In het raadsakkoord van de gemeente Lelystad 2026-2029 is een bouwtempo van 1.000 woningen per jaar opgenomen.

Infrastructuurmaatregelen

De verstedelijking van Almere en Lelystad vraagt om groei in bereikbaarheid. Zo dient de A6 tussen Almere Oostvaarders en Lelystad te worden verbreed. Hiermee blijft de baanbereikbaarheid op orde en kan de groei van forenzen, werk- en logistiek vervoer worden opgevangen tussen Randstad en Noord-Nederland. Verbetering van de doorstroming is eveneens nodig op de A27 tussen Almere/Zeewolde en Eemnes, hetgeen slim gecombineerd kan worden met de beheer en onderhoudsopgave van de Stichtse Brug. Verder is voor de verwachte groei in woningbouwaantallen in Flevoland een schaalsprong in het OV noodzakelijk om de bereikbaarheid van Almere en Lelystad met Amsterdam, Utrecht, Zwolle en Noord-Nederland te borgen. Zo is de realisatie van OV SAAL een belangrijk uitgangspunt voor de transformatie van de binnensteden van Almere en Lelystad naar hoogstedelijke woonmilieus en het mogelijk maken van een kennisintensieve diensteneconomie (bijvoorbeeld realisatie van de High Tech Campus in Almere). Op de langere termijn is een IJmeerverbinding noodzakelijk om de ontwikkeling van de MRA Oostflank mogelijk te maken, en de ontwikkeling van Almere Pampus te vervolmaken. Deze zal tevens bijdragen aan een betere inpassing van de Lelylijn in het hoofdrailnet.

Almere ontwikkelt zich niet alleen in het stadshart en in Almere Pampus; zo is veel al in uitvoering in het centrumgebied, stadsdelen Poort en Buiten en wordt er onderzoek gedaan naar verdere ontwikkeling van de wijk Oosterwold (deels gemeente Zeewolde). Als onderdeel van een bredere mobiliteitstransitie zijn daarom naast investeringen in het wegennet, spoor (zoals trein en metro), ook investeringen nodig in fietsinfrastructuur en hoogwaardig openbaar vervoer passend bij het hoogwaardige Almeerse metrobussysteem. Naast wegverkeer is het zaak om komende jaren te werken aan de doorontwikkeling van het openbaar vervoer tussen Almere en Metropoolregio Utrecht (MRU).

In Lelystad is de grootste ontwikkellocatie Lelystad Zuiderhage. Ontwikkeling van dit stadsdeel vraagt om een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoerssysteem. Uit het multimodaal bereikbaarheidsonderzoek Lelystad Zuid kwam een treinstation als mogelijke oplossing naar voren die het ook mogelijk maakt om in grote dichtheden rondom dit station te bouwen. Om een goede (OV) bereikbaarheid van de woningen in fase 1 te waarborgen wordt er met steun van het Rijk HOV businfrastructuur gerealiseerd en worden kruispunten op de Larserdreef opgewaardeerd. De komende jaren zullen er keuzes gemaakt moeten worden over de OV-ontsluiting van fase 2 en wat dit betekent voor de te bebouwen dichtheden in deze fase.

Daarnaast maken Almere en Lelystad onderdeel uit van het netwerk doorfietsroutes van de MRA. De fietsverbinding tussen Lelystad en het vliegveld is gerealiseerd en de fietsverbinding tussen Almere en Lelystad is in uitvoering.

Deelregiospecifieke niet-inframaatregelen

In Almere en Lelystad worden hoogstedelijke woonmilieus toegevoegd. Dit is alleen mogelijk als de auto minder ruimte krijgt en lagere parkeernormen worden gehanteerd. Dit komt ook terug in nieuwe plannen voor Almere Pampus en Zuiderhage.

Almere is in de nieuwe werkgeversaanpak van SBaB aangewezen als prioritaire locatie. Er is hier veel potentie voor de overstap van auto naar fiets. Een inzet primair op fietsstimulering en daarnaast spreidingsmaatregelen bij grote werkgevers en dienstverlenende organisaties is gewenst. Dit levert ook positieve effecten op voor de woningbouw in Almere. Door aan te sluiten op Skip de Spits en andere bestaande initiatieven ontstaat een herkenbare aanpak.

Woningbouw

Ontwikkeling	Woningen
Almere Pampus	7.500-35.000**
Almere Hout/Oosterwold (deel 1)	9.300
Almere Buiten	1.300
Almere Poort	3.400
Almere Hortus/HTC/Haven	7.000
Almere Stad (Centrum)	13.000
Lelystad Centrum	3.700
Lelystad Zuiderhage	9.000 – 16.000
Lelystad Waterfront	1.600
TOTAAL	**55.800 – 90.300**

** *7.500 woningen worden volgens de huidige afspraken ontwikkeld in de eerste fase. Afhankelijk van toekomstige afspraken over bereikbaarheid ligt de totale potentie van Almere Pampus hoger*

Economie

De komende jaren wordt veel economische ontwikkeling in de Oostflank verwacht. Zo wordt ingezet op de ontwikkeling van meerdere bedrijventerreinen en Flevokust Haven in Lelystad. In Almere wordt gewerkt aan de ruimtelijke programmering van de economie. Daarbij wordt gezocht naar ruimte voor bedrijventerreinen, innovatieplekken, kantoorlocaties en gemengde werkmilieus. Almere heeft bovendien de ambitie om minimaal 55.000 arbeidsplaatsen toe te voegen, waarvan minimaal 16.000 in de te ontwikkelen wijk Pampus. Om, met de voorgenomen groei van de stad de woonwerkbalans niet verder te laten verslechteren, is het vinden van voldoende ruimte randvoorwaardelijk voor de doorontwikkeling van de stad.

Met de ontwikkeling van High Tech Campus Almere (HTC) en het Industry for Advanced Material Metrology (IAMM) zetten Rijk, provincie, gemeente en regionale partners in op de verdere versterking van het Nederlandse halfgeleider- en hightech-ecosysteem. HTC Almere maakt onderdeel uit van een grotere gebiedsontwikkeling op Zuidoever Weerwater, waarin ook de woningbouwopgave (de Hortuswijk, met een verwachte 900–1.600 woningen), de mobiliteitsopgave (busontsluiting via de Arboretum West-brug, A6-aansluiting) en de energieopgave (netcongestie-oplossing) samenkomen. Rondom de brede gebiedsontwikkeling van de HTC-campus komt ruimte voor verschillende vormen van werken, waaronder kantoren, bedrijventerrein en diverse voorzieningen.

Rondom Lelystad Airport wordt het Lelystad Airport Businesspark verder ontwikkeld als vestigingslocatie voor logistiek en bedrijvigheid, waarbij de uiteindelijke ontwikkeling mede afhankelijk is van de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven.

Zie bij Hoofdstuk 10 de grote ontwikkelingen in de MRA op het gebied van economie en bereikbaarheid



Bereikbaarheidsmaatregelen Almere-Lelystad

PER GEBIEDSONTWIKKELING

A ALMERE PAMPUS

7.500-35.000 woningen **

Almere Pampus is een nieuw te ontwikkelen stadsdeel waar ruimte is voor 35.000 woningen en minimaal 16.000 arbeidsplaatsen. Almere Pampus kan alleen volledig worden ontwikkeld met een IJmeerverbinding. Voor de eerste fase met 7.500 woningen wordt als onderdeel van het bredere mobiliteitsconcept een HOV-netwerk ontwikkeld. Dit systeem wordt op termijn versterkt door regionale lijnen die Almere Pampus rechtstreeks verbinden met Amsterdam.

1. HOV-systeem Pampus (S)

Vanaf de eerste bewoners in Pampus (fase 1 kent uiteindelijk 7.500 woningen) is goed openbaar vervoer noodzakelijk. Bij het BO MIRT van 2024 is afgesproken te onderzoeken op welke manier een HOV-systeem kan worden gerealiseerd. Onderdeel van de opgave in het gebied is ook het op termijn realiseren van een ongelijkvloerse kruising met de Godendreef.

B ALMERE HOUT/OOSTERWOLD

9.300 woningen

In Oosterwold wordt via een uitnodigingsfilosofie gebiedsontwikkeling vormgegeven. Bewoners richten op eigen initiatief hun leefomgeving in, waarbij eigenaarschap centraal staat en woningbouw gecombineerd wordt met stadslandbouw. Nu de eerste percelen zijn gerealiseerd, groeit de urgentie voor voorzieningen en maatregelen rondom bereikbaarheid. Ook is ten noorden van de A27 (gemeente Zeewolde) gebiedsontwikkeling voorzien. Elders in het gebied worden ook woningen toegevoegd in Nobelhorst en Overgooi. De ontwikkeling van bedrijventerrein Stichtsekant biedt potentie voor 10.000 arbeidsplaatsen maar vraagt ook om inpassing van logistieke bewegingen en goed OV.

2. Mobiliteitspakket Oosterwold deel 1 (S)

In deel 1 van Oosterwold is een groot deel van de woningen al gerealiseerd en is voor het volledig realiseren van de gebiedsopgave behoefte aan versterking van hoofdinfrastructuur en fietsinfrastructuur binnen het gebied. Dit betreft onder meer het opwaarderen van de Vogeldreef tot een turborotonde en aanleggen van fietstunnels voor het verbinden van de toekomstig te realiseren gebieden in Oosterwold deel 2 en vraagt een investering van 28,1 miljoen. Uit een bereikbaarheidsonderzoek voor ontwikkeling van Almere Hout volgen aanvullende maatregelen die noodzakelijk zijn om goede bereikbaarheid bij verdere ontwikkeling van het gebied te borgen.

C ALMERE BUITEN

1.300 woningen

Stedelijke vernieuwing van het centrum van het stadsdeel Buiten is voorzien met toevoeging van tenminste 1.300 woningen, werkgelegenheid, winkelvoorzieningen, culturele en recreatieve functies.

3. Verbeteren doorstroming Koppeldreef en Buitenring (S/U)

De Koppeldreef heeft een belangrijke functie in het gebied maar zal moeten worden aangepast om de oversteekbaarheid van voetganger en begeleiding van doorgaande fietsroutes te verbeteren. Onderdeel van deze maatregel is het omvormen van een rotonde naar een VRI die transformaties en ruimtelijke kwaliteit mogelijk maakt. Dit maakt onderdeel uit van een breder mobiliteitsplan voor het gebied met daarbij ook oog voor de kwaliteit van het treinstation, wandelroutes en fietsvoorzieningen.

** 7.500 woningen worden volgens de huidige afspraken ontwikkeld in de eerste fase. Afhankelijk van toekomstige afspraken over bereikbaarheid ligt de totale potentie van Almere Pampus hoger

Bereikbaarheidsmaatregelen Almere-Lelystad

O = onderzoek
U = uitvoering
S = studie
maatregel = MIRT-afspraak

D ALMERE POORT

3.400 woningen

In Almere Poort wordt volop gebouwd. Terwijl de realisatie van Almere Duin bijna is afgerond, worden in Europakwartier en Olympiakwartier veel woningen gerealiseerd. Waar dit gebied zowel goed verbonden is met de snelweg, een regionaal bussysteem als het spoor zijn de juiste maatregelen cruciaal om een passend mobiliteitsconcept te realiseren. Poort is op termijn ook een belangrijk voorzieningsgebied voor Pampus Fase 1 en bestemming voor verschillende evenementen.

4. OV-knooppuntontwikkeling Almere Poort (O)

Almere Poort is het tweede station van Almere en groeit snel in aantal reizigers, maar doet als knooppunt onder aan beleving en kwaliteit. Voor station Poort is een handelingsperspectief opgesteld dat de groei moet faciliteren en de transfer verbetert om een aantrekkelijke en veilige deur-deurreis te bieden. Een P+R functie terugbrengen, de perrons verbeteren (overkapping, transferveiligheid, overige voorzieningen) en de busterminal aanpassen moeten o.a. worden gerealiseerd om beter aan te sluiten op voorzieningen en doorfietsroutes. Wanneer de 1e fase van Almere Pampus wordt gerealiseerd zijn aanvullende maatregelen voor de overstap van fiets(parkeren) benodigd.

E ALMERE HORTUS/HIGH TECH CAMPUS /HAVEN

7.000 woningen

Aan de Zuidoever van het Weerwater worden een High Tech Campus en een nieuwe woonwijk (Almere Hortus) gerealiseerd. Om de bereikbaarheid van Almere Hortus, Almere Haven en het vestigingsklimaat voor de High Tech Campus goed in te richten, is metrobus- en fietsinfrastructuur nodig – naast een ondersteunend wegennet. Een OV-knooppunt in het hart van het gebied is van groot belang. Om de reistijd tussen Almere Haven, waar ook een woningbouwopgave is, en Almere Centrum beperkt te houden zijn er aanpassingen nodig aan het metrobusnetwerk. Naast deze inframaatregelen voor de bus zijn er ook maatregelen nodig om het wegennet rond de op- en afritten 4 (Haven) bij de A6 aan te passen.

F ALMERE STAD (CENTRUM)

13.000 woningen

Het verdichten van het Hart van de Stad is cruciaal voor de schaalsprong van Almere. Hier zal herontwikkeling bijdragen aan de realisatie van 15.000 woningen van hoogstedelijk karakter. De transformatie van het Centrum zal ook de economische vitaliteit versterken, voorzieningen toevoegen en de openbare ruimte aantrekkelijker en groener te maken.

5. Mobiliteitspakket Almere Stad (U)

Het centrum wordt verder verdicht, daarom worden de hoofdfietsroutes (bijvoorbeeld Spoorbaanpad) opgewaardeerd. Aanvullende maatregelen rondom station Almere Centrum betreffen een herinrichting van het busplein en aanpassingen tussen de Bankier- en Wijsgeerbaan. Er komen onder meer fietsroutes bij op de Bankierbaan.

6. Verbeteren verkeerscirculatie stadscentrum en centrumring (U)

Dit betreft het aanpassen van de dreven in het winkelhart tot stadsstraten. Dit volgt na het verbeteren van de doorstroming van de centrumring, die randvoorwaardelijk is om de doorstroom van doorgaand verkeer te waarborgen.

G LELYSTAD CENTRUM

3.700 woningen

Het centrum van Lelystad wordt verder verdicht. Dit draagt bij aan de centrumfunctie, leefbaarheid en verblijfskwaliteit. Hierdoor moet de verkeersstructuur in en rondom het centrum worden opgewaardeerd en deels geherstructureerd om de afwikkeling en verkeersveiligheid van al het verkeer te kunnen waarborgen.

7. Maatregelen fietsroutes en fietsparkeren (S/U)

Betreft opwaardering van fietsroutes in het centrum en rondom het stadshart en (gebouwde) fietsparkeervoorziening in het stadshart om de toenemende vraag naar fietsparkeerplaatsen op te vangen. Fietspakhuis als onderdeel van de Trommel. De Fietsparkeerstrategie is opgesteld voor het stadshart: Aan de zijde van het treinstation is er een relatie met de opwaardering van het station.

8. Doorstromingsmaatregelen Centrumring (O/S/U)

Maatregelen om het toegenomen verkeersaanbod op de centrumring af te wikkelen omvatten de ombouw van de rotonde Middendreef–Ziekenhuisweg naar een VRI en de aanleg van een meerstrooksrotonde op de Zuigerplasdreef–Ziekenhuisweg. Daarnaast wordt aan de noordoostzijde van de centrumring een nieuwe parkeervoorziening (incl. deelmobiliteit) gerealiseerd voor bezoekers en bewoners. Een tijdelijk parkeerterrein op het Arcusterrein is benodigd. Tot slot wordt onderzocht of de Ziekenhuisweg kan worden afgewaardeerd van autoweg naar busbaan om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren.

H LELYSTAD ZUIDERHAGE

9.000-16.000 woningen

Zuiderhage wordt een nieuw stadsdeel met aandacht voor de grote maatschappelijke uitdagingen zoals woningnood, klimaatadaptatie, energietransitie en circulaire economie. In 2024 is het MIRT-bereikbaarheidsonderzoek Lelystad Zuid gedaan. Uit de resultaten bleek dat aanpassingen aan kruispunten op corridor (Larserdreef) naar de A6 en aanpassingen van rotondes naar VRI's nodig zijn, deze worden gerealiseerd. Uit het bereikbaarheidsonderzoek blijkt ook dat een treinstationde oplossing met de hoogste vervoerwaarde is voor een hoogwaardige ontsluiting van het stadsdeel Zuiderhage. Het is bovendien randvoorwaardelijk voor verdere verdichting incl. centrumfunctie. Inpasbaarheid van dit station op de dienstregeling op de Flevolijn is echter een grote uitdaging, zeker aangezien de haalbaarheid van de bediening van OV-SAAL vooralsnog niet is aangetoond. De komende jaren moeten keuzes gemaakt worden over de definitieve OV-ontsluiting van fase 2 en wat dit betekent voor de haalbaarheid van de dichtheden in deze fase.

9. HOV-verbinding station Lelystad - Lelystad Zuiderhage/Lelystad Airport, inclusief passage aansluiting A6 (S/U)

Met WOMO-middelen wordt HOV-businfrastructuur gerealiseerd tussen station Lelystad Centrum en de eerste fase van Lelystad Zuiderhage.

10. Rondweg Lelystad Zuid (A6 – Laan van Nieuwland-Westerdreef) (S)

Deze nieuwe weg bestaande uit de Laan van Nieuw Land en een verlengde Westerdreef komt aan de zuidkant van Lelystad. De rondweg loopt vanaf aansluiting 9 op de A6 tot aan de rotonde Westerdreef/Larserdreef. De nieuwe weg zorgt voor een betere bereikbaarheid van Lelystad Zuiderhage en Nationaal Park Nieuw Land, minder drukte op de bestaande wegen, betere verkeersveiligheid en minder verkeer bij de aansluiting Lelystad Centrum en de wegen richting het Stadshart.

I LELYSTAD WATERFRONT

1.600 woningen

Ontwikkeling van Waterfront langs de kustlijn is een strategische investering in ruimtelijke kwaliteit, aantrekkingskracht en economische ontwikkeling van de stad en die naast woningbouw ook de ontwikkeling van het leisurecluster rondom Bataviastad inhoudt. Opwaarderen verbindingen fiets en OV tussen Waterfront en centrum is de voornaamste opgave.

OVERKOEPELEND OOSTFLANK

11. Doorstroming en verkeersveiligheid op- en afritten A6 bij Lelystad (O)

Met het budget dat het Rijk beschikbaar stelt in het kader van 'verbeteren doorstroming kleine weginfra' kunnen Provincie en gemeenten de meest urgente problematiek m.b.t. de overgang van het hoofdwegennet naar het regionale wegennet in Flevoland versneld oplossen. Dit heeft betrekking op de veiligheid-, en doorstromingsproblematiek bij Emmeloord (afrit 14 en 15) en Lelystad (afrit 11 en Rondweg Lelystad-Zuid bij afrit 9). Rijk en regio blijven zoeken naar oplossingen voor resterende knelpunten, zoals bij Lelystad (afrit 10) en Almere (afrit 7/8).

12. Bochtafsnijding van N307 Lelystad (Baai van Van Eesteren) (O)

De afsnijding van de bocht zorgt ervoor dat in Lelystad het doorgaande regionale verkeer en lokale verkeer worden gescheiden waardoor doorgaand verkeer door het stadshart wordt voorkomen. Ook is dit onderdeel van het versnellen van de oost-west verbinding richting Noord- Holland en Zwolle.

Bereikbaarheidsmaatregelen Almere-Lelystad

MRA-BREDE INFRAMAATREGELEN

13. Multimodale hub IJmeerverbinding ('t Oor) (-)

De kruising A6/A27 is één van de beoogde locaties voor een opstelterrein voor de IJmeermetro. Deze zou in combinatie met een metrohalte en andere modaliteiten (BRT, P+R, fiets) een belangrijke functie kunnen krijgen voor het verbeteren van doorstroming op de A6 en de ontsluiting van Almere Hout.

14. Lelylijn (S)

De Lelylijn vormt een snelle spoorverbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland en draagt bij aan de economische structuurversterking van deze corridor. Ambitie is om de lijn te verbinden met Bremen en Hamburg. Daarom is de Lelylijn onderdeel van het TEN-T netwerk van Europa. De Lelylijn levert een bijdrage aan de woningbouwopgave van Nederland en vergroot de brede welvaart van met name noordelijk Nederland.

MRA2 OV-SAAL (S)

Op de verbinding Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad maakt OV SAAL het mogelijk een beoogde dienstregeling te realiseren waarbij tot wel 16 treinen per uur over de Hollandse Brug kunnen rijden. Dit draagt bij aan een hogere frequentie van bijvoorbeeld intercity-verbindingen en draagt aanzienlijk bij aan verstedelijking en economie van knooppunten langs de Flevolijn. Voorwaardelijk is de realisatie van ERTMS op het traject, een Europees treinbeveiligingssysteem.

MRA3 IJmeerverbinding (O)

Volgend uit MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area volgt de noodzaak voor de realisatie van een IJmeerverbinding om de ov-bereikbaarheid van een volledig ontwikkeld Almere Pampus te garanderen. Deze verbinding verbindt het Amsterdamse metronetwerk met Diemen, IJburg, Almere Pampus en Almere Centrum met de mogelijkheid om ook Oosterwold te verbinden. De beoogde metroverbinding ontlast het spoor en draagt bij aan het optimaliseren van het regionaal en landelijk spoor. Rijk en regio onderzoeken nu gezamenlijk de mogelijkheden naar (alternatieve) bekostiging en financiering van de IJmeerverbinding.

MRA10 MRA doorfietsroutes (S/U)

Het aanleggen en afronden van MRA-doorfietsroutes is cruciaal om de MRA bereikbaar te houden en schone, actieve mobiliteit te stimuleren en faciliteren. Voor Almere en Lelystad zijn de volgende routes onder meer van belang:

- Doorfietsroute Almere – Zeewolde
- Doorfietsroute Almere - Huizen
- Doorfietsroute Lelystad / Almere / Amsterdam (deels uitgevoerd en deels in uitvoering)

MRA14 Verbreding A6 (S)

Door toenemende woningbouw en bedrijvigheid in Almere en Lelystad neemt de verkeersdruk op de A6 steeds verder toe. Met de opening van Lelystad Airport als nationale luchthaven zal de noodzaak om dit knelpunt op het hoofdwegennet op te lossen toenemen. Doorstroming, verkeersveiligheid en op- en afritten zijn de grootste vraagstukken op de A6.

MRA15 Verbetering doorstroming A27 Zeewolde-Eemnes (S)

Het traject tussen Knooppunt Eemnes en Zeewolde verbindt en ontsluit Flevoland met Midden-Nederland. Daarmee is dit deeltraject een belangrijke schakel in de bereikbaarheid van de MRA en de rest van Nederland. De woningbouwopgave in Flevoland, nieuwe defensie-kazerne in Zeewolde, opening van Lelystad Airport, en instandhoudingsopgave van de Stichtse Brug maken dat dit project moet worden doorgezet.

MRA18 OV-verbinding Almere-Gooi-Utrecht (O)

Om Almere en Flevoland beter te verbinden met de Metropoolregio Utrecht (MRU) wordt op korte en middellange termijn onderzocht op welke manier met BRT de verbinding tussen Almere-Utrecht (Science Park) geleidelijk kan worden verbeterd.



4. Economische ontwikkelingen en bereikbaarheid MRA

Deze rapportage richtte zich tot nu toe, net als de vorige versie van 2024, op benodigde bereikbaarheidsmaatregelen in het licht van grote woningbouwlocaties in de MRA. Maar woningbouw en inwonersgroei is niet de enige aanjager van toenemende mobiliteitsvraag. Ook andere ontwikkelingen, zoals grote economische uitbreidingen of veranderingen, vragen iets (aanvullends) van ons mobiliteitssysteem. In dit hoofdstuk wordt daarom, naar analogie van de eerdere hoofdstukken, gekeken naar grote of opvallende economische ontwikkellocaties die op de rol staan en iets vragen van (of betekenen voor) mobiliteit en bereikbaarheid.

In de hierop volgende alinea's wordt eerst op hoofdlijnen geschetst hoe economie en bereikbaarheid in de MRA op elkaar inwerken en van elkaar afhankelijk zijn. Er worden een aantal algemenere noties, ontwikkelingen, projecten en oplossingen benoemd. Dit is nadrukkelijk niet uitputtend. Concrete logistieke projecten, zoals MIRT-afspraken over de Goederenvervoercorridor Zuid of benodigde maatregelen rondom truckparking en ligplaatsen, vallen buiten de scope van deze rapportage. Hiervoor zijn andere documenten en trajecten binnen de MRA, zoals het Multimodaal Netwerk Goederenvervoer (MNG) van SBaB waarin drie 'pijlers' en 80 concrete maatregelen rondom goederenvervoer zijn uitgewerkt. Ook de update van het MTB geeft het sturingsprincipe 'neem goederenvervoer integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave' meer inhoudelijk handen en voeten.

Deze rapportage kijkt dus, na de beschouwende inleiding, door de oogharen naar 16 concrete economische ontwikkelingen in de MRA. Het zijn locaties waarvan we weten dat er 'iets significants' gaat gebeuren. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar de directe ontsluiting, maar ook naar de invloed op het netwerk als geheel. In de meeste gevallen is dit nog niet concreet of voorspelbaar genoeg om bereikbaarheidsmaatregelen aan te verbinden. Daarmee vormt deze rapportage nadrukkelijk een eerste verkenning: het verbinden van concrete bereikbaarheidsmaatregelen aan verwachte economische ontwikkelingen is iets wat meer aandacht behoeft – zoals ook in hoofdstuk 5 (Vervolg) wordt toegelicht.

Bereikbaarheid als fundament voor een sterke economie

De MRA staat de komende decennia voor de opgave om ruimte te bieden aan woningbouw en economische ontwikkeling, en tegelijkertijd de bereikbaarheid van de regio op peil te houden. Deze ontwikkelingen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Zonder een goed functionerend mobiliteitssysteem kunnen bedrijven niet groeien, vinden werkgevers moeilijker personeel en neemt de aantrekkelijkheid van de regio als vestigingsplaats af. Tegelijkertijd zorgt inwonersgroei en economische ontwikkeling voor nieuwe mobiliteitsstromen, waardoor de druk op het bestaande netwerk verder toeneemt.[1]

Bereikbaarheid vormt een essentiële randvoorwaarde voor het economisch verdienvermogen van de MRA, als regio goed voor ruim 21% van het bbp. Een goed functionerend mobiliteitssysteem ondersteunt de ontwikkeling van economische clusters, versterkt het vestigingsklimaat en maakt het mogelijk om talent, kennis en bedrijvigheid met elkaar te verbinden. Bereikbaarheid is daarmee een bepalende economische vestigingsfactor. Te midden van een verstedelijking waarbij 250.000 woningen worden toegevoegd moeten daarom zowel bestaande als nieuwe economische locaties en strategische innovatieclusters in de MRA bereikbaar blijven.

Daarnaast heeft mobiliteit een direct effect op de economie. In het hoge groeiscenario uit de Referentie-prognoses 2025 van Rijkswaterstaat verviervoudigt de verliestijd op het wegennet van West-Nederland in 2050, wat kan leiden tot een maatschappelijke schade van ca €1,7 miljard per jaar.Een groot deel hiervan kan worden toegerekend aan de MRA, gezien de concentratie van bevolking, werkgelegenheid, economische activiteit en internationale functies.

1 Volgend uit de reistijdwaarderingskengetallen van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

De werkelijke economische schade van onvoldoende investeringen in bereikbaarheid ligt naar verwachting hoger: effecten op arbeidsproductiviteit, logistieke ketens, internationale concurrentiekracht en vestigingsklimaat zijn nog niet meegenomen.Economische mobiliteit bestaat uit mobiliteit van mensen (werknemers, studenten, zakelijke bezoekers, recreanten) en goederenstromen (internationaal goederenvervoer, havenlogistiek, bouwlogistiek, stadsdistributie, last-milevervoer en het transport van grondstoffen en reststromen). Beide stromen – mensen en goederen – zijn onmisbaar voor een goed functionerende economie, maar doen tegelijkertijd een beroep op dezelfde, steeds drukkere infrastructuur.

Investeringen in mobiliteit bepalen mede waar werklocaties en economische clusters zich kunnen ontwikkelen en hoe aantrekkelijk ze zijn voor bedrijven en werknemers. Omgekeerd leiden economische ontwikkelingen tot veranderende mobiliteitsstromen. Economische ontwikkeling en bereikbaarheid beïnvloeden elkaar daarmee wederzijds en moeten in samenhang worden beschouwd.

Een robuust mobiliteitssysteem voor mensen en goederen

De MRA blijft economisch groeien. Naar verwachting komen er de komende decennia ca. 230.000 arbeidsplaatsen bij. Waar deze banen terechtkomen, heeft grote invloed op het functioneren van het mobiliteitssysteem. Een goede afstemming tussen het woon- en werkprogramma is essentieel binnen het polycentrische verstedelijkingsconcept van de MRA. Door nieuwe werkgelegenheid meer buiten Amsterdam te realiseren, ontstaat een betere balans tussen wonen en werken. Dit verkleint eenzijdige pendelstromen en vergroot de mogelijkheden om bestaande infrastructuur efficiënter te benutten. In het regionale document Handelingsperspectief Woonwerkbalans MRA 2025 zijn zowel probleemanalyses en oplossingsrichtingen uitgewerkt.

Naast ruimtelijke spreiding liggen er kansen voor betere spreiding over tijd. Zo kan er ingezet worden op afspraken met grote werkgevers om de spits te mijden of modaliteitskeuzes aan te passen. De structurele toename van thuiswerken heeft geleid tot andere pendelpatronen waarbij dinsdagen en donderdagen bij uitstek piekdagen zijn. Het beter spreiden van economisch personenverkeer gedurende de week zou verlichting bieden zonder dat daarvoor extra spoor of weg aangelegd hoeft te worden. Behalve personenmobiliteit vraagt ook de logistiek nadrukkelijk aandacht. Onze economie is in belangrijke mate afhankelijk van robuuste logistieke ketens en goed functionerende goederenverbindingen. Een betrouwbaar logistiek netwerk is essentieel voor het verdienvermogen, de weerbaarheid en de strategische autonomie van Nederland.

Het zijn juist de doorgaande logistieke corridors en structuurverbindingen die in dit licht aandacht verdienen. De ontsluiting van bedrijventerreinen en woningbouw wordt veelal lokaal beschouwd, terwijl de mobiliteitseffecten zich óók manifesteren op de regionale corridors waarop alles samenkomt. Deze verbindingen lopen steeds vaker tegen hun capaciteitsgrenzen aan, terwijl ze cruciaal zijn voor het functioneren van de economie.

Het MNG van SBaB stelt dat de A4 en de A5/A9 binnen de MRA de belangrijkste corridors voor doorgaand goederenvervoer vormen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen langs deze corridor zouden de belangen van het goederenvervoer nadrukkelijk moeten meewegen en wellicht voorrang krijgen. Een concrete mogelijkheid is het aanwijzen van een doelgroepenstrook voor goederenvervoer en bus op een gedeelte van de A9, waar momenteel een haalbaarheidsonderzoek voor loopt in het kader van de metrobus Haarlem-Schiphol-Amsterdam. Het Rijk werkt momenteel aan een Toekomstperspectief Hoofdwegennet, waarin dit soort afwegingen mogelijk een plek krijgen.

Ook op locatieniveau is het van belang om logistiek en mobiliteit (vroegtijdig) mee te nemen. De MRA en RWS hebben hiervoor gezamenlijk een Leidraad voor MPvE's voor bedrijventerreinen opgesteld. Waar mogelijk moeten logistieke functies geconcentreerd worden op locaties aan water en spoor. De provincie Noord-Holland beschikt over mobiliteitsmakelaars die meedenken over kansen voor vervoer over water, en vanuit SBaB en RWS worden de mogelijkheden voor multimodale bereikbaarheid van werklocaties proactief in beeld gebracht.

Vervoer over water biedt kansen om de druk op doorgaande wegcorridors te verlichten en de

betrouwbaarheid van goederenvervoer te verhogen. Zowel voor de grote overslag als voor stadslogistiek kan een modal shift naar de binnenvaart hieraan bijdragen. Door klimaatverandering moet echter ook rekening gehouden worden met een toenemende reverse modal shift (van water naar weg) – in elk geval in de drogere periodes van het jaar.

Op het spoor kan (MRA-brede maatregel) GNOE een belangrijke bijdrage leveren aan een robuuster spoorsysteem in West-Nederland met meer capaciteit, waarvan zowel het goederen- als personenvervoer profiteren. Ook het vastleggen van twee goederenpaden per uur en per richting op het spoor tussen Tata Steel en de Haven van Amsterdam (en verder oostelijk) kan goederenvervoer per trein verder bevorderen. In algemene zin is het van belang dat er voldoende ruimte op gemengde net is voor spoorgoederenvervoer – ook voor het vervoer van alternatieve brandstoffen in het kader van de energietransitie.

Ook logistieke hubs en bouwhubs kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het efficiënter benutten van het bestaande mobiliteitssysteem. Door goederenstromen en bouwlogistiek aan de randen van stedelijke gebieden te bundelen, nemen vervoersbewegingen in de stad af en vermindert de druk op het hoofdwegennet. Omdat bouwlogistiek de grootste logistieke stroom in de regio vormt, biedt dit een belangrijke kans. Vanuit het MNG (SBaB) wordt momenteel gestudeerd op mogelijke locaties voor bouwhubs en logistieke hubs. De zoeklocaties zijn weergegeven op de overzichtskaart hieronder.

De uitdagingen die gepaard gaan met verdere verstedelijking maakt dus dat we moeten denken in oplossingen voor economie. Die zijn nog niet altijd gevonden. Verdichting en autoluwe inrichting zet ruimte voor stadslogistiek en stadsverzorgende bedrijvigheid onder druk – terwijl dit essentieel is voor het functioneren van de stad.

Zo blijven er altijd aanpassingen benodigd aan de continu veranderende realiteit van de MRA. De economie is daarnaast dynamisch en lastig stuurbaar – het is niet altijd op voorhand duidelijk hoe die zich ontwikkelt. De vrachtwagenheffing die in 2026 is ingevoerd kan bijvoorbeeld onvoorziene effecten teweegbrengen op het (onderliggend) wegennet. Daarnaast gaan laadinfra en alternatieve brandstoffen voor logistiek een grote impact hebben. In het algemeen geldt dat majeure economische krachten, zoals toenemende inzet op circulaire goederenstromen, de hernieuwde nadruk op strategische weerbaarheid en andere economische schommelingen impact hebben op het mobiliteitssysteem – op talloze manieren.

Samen bouwen aan een toekomstbestending economisch mobiliteitssysteem

De samenhang tussen economie en bereikbaarheid vraagt om een integrale benadering: goede keuzes kunnen bijdragen aan een economisch sterke, toekomstbestendige en internationaal concurrerende metropoolregio. Grote schaalspronginvesteringen, zoals OVAH en Zuidasdok, zijn essentieel om ook op lange termijn een aantrekkelijk internationaal vestigingsklimaat en een goed functionerende arbeidsmarkt te behouden. Ook recente analyses over het Nederlandse vestigingsklimaat, waaronder het rapport Wennink (december 2025), benadrukken dat tijdige investeringen in bereikbaarheid noodzakelijk zijn om de concurrentiepositie en het verdienvermogen van Nederland te behouden.

Binnen SBaB komt deze samenhang steeds nadrukkelijker in beeld. In de update van het Multimodaal Toekomstbeeld wordt economische mobiliteit (mensen en goederen) integraal meegenomen. Daarmee ontstaat een completer beeld en kunnen economische ontwikkelingen, bereikbaarheidsmaatregelen en ruimtelijke keuzes beter in samenhang worden afgewogen.

De kaart

De kaart op de volgende pagina levert een verkennende bouwsteen en laat zien welke economische ontwikkelingen de komende jaren (mede) bepalend zullen zijn voor het mobiliteitssysteem van de MRA. Er wordt veelal ingezet op verdere intensivering van bestaande economische concentraties (in lijn met de Ruimtelijk Economische Visie van het Rijk), waarmee grotendeels aangesloten wordt op het bestaande mobiliteitsnetwerk. Daarnaast is er een handvol nieuwe grote bedrijven- en kantorenlocaties voorzien.





ECONOMISCHE ONTWIKKELINGEN

1. Noordzeekanaalgebied, waaronder Tata Steel en Zeehaven IJmuiden
2. Schiphol / Amsterdam Airport City (Schiphol Trade Park, Schiphol Logistics Park en Schiphol CBD) + groei landzijdige passagiers
3. Haven van Amsterdam (en gemengd woon-werkgebied Haven-Stad)
4. Greenport Aalsmeer
5. Almere High Tech Campus (en eventueel hoger onderwijs)
6. Lelystad Airport Businesspark (fase 2)
7. Zuidas en Schinkel (Amsterdam)
8. Flevokust Haven (Lelystad)
9. Bedrijventerreinen regio Almere: Oosterwold, Stichtsekant en De Vaart
10. Uitbreidingslocaties defensie (Kazerne Zeewolde, Lelystad Airport)
11. Nieuwe bedrijventerreinen in Zaanstreek-Waterland: De Purmer (Edam-Volendam) en Baanstee Noord (Purmerend)
12. Grote bedrijventerreinen uitbreidingen ten noorden van de MRA: Boekelermeer (Alkmaar) en De Vaandel (Heerhugowaard)
13. Werkprogramma rondom OV-knooppunten (locaties indicatief)
14. Waarderpolder (Haarlem)
15. Zuidoostflank Amsterdam

Kaartlegenda

- Zoeklocatie bouw- en/of logistieke hub
- Economische ontwikkeling met voornamelijk goederen-mobiliti
- Economische ontwikkeling met voornamelijk personen-mobilite
- Defensie
- Woningbouw in economische zone
- Nieuwe ontwikkeling
- Kernnetwerk water
- Kernnetwerk spoor
- Kernnetwerk weg

Economische ontwikkelingen

1. Noordzeekanaalgebied

Het Noordzeekanaalgebied omvat de havens en industrie rond IJmuiden, Zaanstad, Beverwijk en Velsen, met de Haven van Amsterdam (zie ook 3) als logistieke hart. De havens maken gezamenlijk onderdeel uit van de Europese TEN-T corridors North Sea-Rhine en North Sea-Baltic. Daarmee vormt het Noordzeekanaalgebied een cruciale schakel voor internationale handel, industrie, energievoorziening en logistiek. Het gebied kenmerkt zich door een combinatie van havenactiviteiten, maakindustrie, logistiek en energie, met grote spelers zoals Tata Steel. De ontwikkeling van de Averijhaven (Energiehaven) moet de positie als logistieke hub voor de Noordzee nog verder versterken. De ambities voor een transformatie naar circulaire economie vragen (grotendeels onbekende) aanpassingen aan het logistieke systeem om grootschalige uitwisseling van grondstoffen te faciliteren.

Voor de verdere ontwikkeling van de havenregio is een optimale ontsluiting aan zowel zee- als landzijde essentieel, waarbij zowel de bestaande modaliteiten binnenvaart, spoor en wegvervoer een rol spelen maar ook buisleiding als nieuw te ontwikkelen modaliteit. Vervoer over water heeft in dit gebied voorrang, maar juist voor kleiner transport kan hierop nog sterker ingezet worden om overbelaste regionale wegen te ontlasten. Investeringen in sluizencomplexen IJmuiden, Oranjesluizen en Houtrib zijn van belang voor de robuustheid van het achterlandvervoer. Als 'haven van nationaal belang' heeft het gebied een strategische positie en is continue bereikbaarheid cruciaal – bijvoorbeeld via de beschikbaarheid van de A9 en A5 voor goederenvervoer, maar ook de spoorlijnen richting het zuiden en het oosten van Nederland.

2. Schiphol (Amsterdam Airport City)

Het luchthavencluster Schiphol, een economisch kerngebied van de MRA, groeit de komende jaren verder door. Schiphol Trade Park, gericht op logistiek en innovatie, breidt met ongeveer 40 hectare uit. Dat betekent meer toe- en afrijdend verkeer. Ook voor Schiphol Logistics Park (aan de andere kant van de A4) zal het volume aan goederenvervoer naar alle waarschijnlijkheid groeien, mede als gevolg van grotere vliegtuigen. Voor kantorenhart Schiphol CBD wordt een toename in m2's kantoorruimte verwacht. Verkeer van goederen en mensen rondom 'Amsterdam Airport City' neemt dus toe. De grootste toename komt waarschijnlijk van de luchthaven zelf: door grotere vliegtuigen en een veranderende ratio tussen in-/uitstappers en overstappers wordt een groei verwacht in mensen die 'landzijdig' (lees: OV en auto) van en naar de luchthaven reizen. Dit aantal groeit van 70 miljoen naar 90-100 miljoen in de komende decennia. Daarnaast bestaat de ambitie om internationaal treinverkeer vanaf Schiphol te versterken. De bereikbaarheid van de regio rondom Schiphol zal de komende jaren verslechteren door economische verdichting, meer passagiers en grootschalige woningbouw. Investeringen in openbaar vervoer (OVAH, Multimodale Knoop Schiphol) en weg (provinciale wegen, Rijkswegen) lijken noodzakelijk om de bereikbaarheid van deze cruciale regio niet vast te laten lopen.

3. Haven van Amsterdam (en gemengd woon-werkgebied Haven-Stad)

Samen met het gehele Noordzeekanaalgebied vormt de Amsterdamse haven (en HoogTij in Zaanstad) een cruciaal economisch gebied van nationaal belang. De ligging biedt strategische voordelen maar creëert ook ruimtelijke spanningen. Amsterdam breidt de komende decennia uit richting het noordwesten met het grote transformatiegebied Haven-Stad. Dit beoogde gemengde woon-werkgebied brengt uitdagingen mee voor mobiliteit: het gebied moet bereikbaar blijven voor zowel economisch en industrieel verkeer als voor bewoners. Deze opgave komt vaker voor bij transformatielocaties, maar verdient hier door de grote schaal extra aandacht. Een concreet voorbeeld is de situatie bij station Sloterdijk, waar ruimte voor transport van gevaarlijke stoffen (onder meer ten behoeve van de energietransitie) door verdichting en woningbouw onder druk komt te staan. Ook het onderzoek naar de landzijdige ontsluiting van de Coen- en Vlothaven richt zich hierop en moet onder meer oplossingen bieden voor de 'tussenfase' waarin zwaar industrieel vrachtverkeer veilig gescheiden moet worden van oprukkend stedelijk verkeer en de eerste woningbouwprojecten in de flanken van het gebied.

4. Greenport Aalsmeer

Greenport Aalsmeer vormt een sterk sierteeltcluster en geldt als motor voor de regionale economie. In dit gebied dat al bereikbaarheidsuitdagingen kent wordt een uitbreiding van 23 hectare verwacht, verdeeld over FloraHolland (13 ha) en Green Park (10 ha). Er wordt ingezet op schaalvergroting en verduurzaming. De groei vergroot vooral de logistieke en personele mobiliteitsvraag: meer goederenstromen, vrachtverkeer en woon-werkverkeer. Daarom zijn betere ontsluiting via N201/N231, slimmere logistiek en sterker openbaar vervoer cruciaal voor de bereikbaarheid en economische groei.

Economische ontwikkelingen

5. Almere High Tech Campus

De High Tech Campus (HTC) in Almere is een terrein waar onderzoek, onderwijs en bedrijvigheid samenkomen. De ontwikkeling van de HTC en het Intitute for Advanced Materials & Metrology (IAMM) past bij de positie van de MRA binnen de bredere Nederlandse Tech Corridor en positioneert Almere als techbrandpunt. De Zuidoever Weerwater maakt onderdeel uit van een grotere gebiedsontwikkeling op het voormalige Floriade-terrein, met ook een woningbouwopgave tot 1.700 woningen in de Hortuswijk. Al deze ontwikkelingen vragen om een goede ontsluiting. Voorzien is een HOV-busontsluiting via de Arboretum West-brug naar Almere Centrum voor een goede verbinding met omliggende wijken en regionaal richting Amsterdam en Utrecht/Eindhoven. Ook wordt nagedacht over de wegontsluiting op de A6. Hiernaast wordt een fijnmazig fiets- en wandelnetwerk voorzien. Het creëren van arbeidsplaatsen in Almere draagt bij aan een betere woonwerk-balans in de MRA.

6. Lelystad Airport Businesspark (fase 2)

Het bedrijventerrein bij Lelystad Airport groeit door de ontwikkeling van 'LAB 2' met 130 hectare. Met gemiddeld 40 arbeidsplaatsen per hectare zorgt dit voor veel vervoersbewegingen van zowel personen als logistiek. LAB 2 wordt gecreëerd ongeacht de opening van Lelystad Airport als luchthaven voor commerciële vluchten, maar indien het vliegveld met deze functie wordt uitgebreid dan zal de bereikbaarheid onder druk komen te staan. Bovendien wordt ook gekeken naar een defensiefunctie voor Lelystad Airport. Daarom is een verbeterde wegontsluiting, ontwikkeling van OV-knooppunten en OV-ontsluiting tussen station Lelystad en de luchthaven nodig. Dichtbij in Lelystad wordt ook bedrijventerrein Zuiderpark (35 ha) nog ontwikkeld.

7. Zuidas en Schinkel (Amsterdam)

De Zuidas geldt als voornaamste kantorenlocatie van Nederland en vertegenwoordigt een grote economische waarde. De uitstekende (internationale) bereikbaarheid van het gebied is hierin een cruciale factor. Zuidasdok verbetert deze positie van de Zuidas, en is ook essentieel in het licht van een verdere groei van het kantorengebied. Relatief dicht bij de Zuidas ligt het Schinkelkwartier, waar duizenden woningen én 1 miljoen m2 kantoorruimte voorzien zijn. OVAH is van groot belang voor de bereikbaarheid van beide gebieden, waarbij een metrostation in het Schinkelkwartier de economische doorontwikkeling daar faciliteert.

8. Flevokust Haven (Lelystad)

Flevokust Haven, aan de noordzijde van Lelystad, groeit als multimodale binnenhaven en bedrijventerrein met ruimte voor ca. 75 hectare havengerelateerde en 2 hectare kadegebonden bedrijvigheid. Transport over water, weg en spoor komen hier samen. Ook is er op dit bedrijventerrein uitbreidingsruimte voor logistiek, overslag, productie en maakindustrie. Deze uitbreiding heeft effect op de A6 en biedt mogelijkheden voor (meer) transport via water.

9. Bedrijventerreinen Almere: Oosterwold, Stichtsekant en De Vaart

Rondom Almere zijn veel groeiambities op bedrijventerreinen: Oosterwold met ca. 16 ha zachte plancapaciteit en 14ha hard, Stichtse Kant met ca. 37 ha in bestemmingsplan, Twentse Kant met ca. 20 ha en De Vaart (IV-VI) met ca. 30 ha. Daarnaast is Trekkersveld in Zeewolde met ca. 35 ha nog noemenswaardig in dit kader. Ook bij Almere Pampus worden veel nieuwe arbeidsplaatsen voorzien. Deze ontwikkelingen zijn goed voor de woonwerk-balans in de MRA en zorgen voor een pendel richting Almere / Zeewolde, maar leveren ook druk op voor de A6 en A27.

10. Uitbreidingslocaties defensie

In Flevoland zijn drie uitbreidingslocaties van het ministerie van Defensie voorzien. Het gaat onder meer om een zoeklocatie van ca. 60-90 ha bij Lelystad Airport (hetzelfde terrein als LAB 2) en om een grote kazerne bij Zeewolde. Deze uitbreidingen hebben impact op het wegennet, verkeer en bereikbaarheid, mede door de verplaatsing van zwaar materieel. De OV-bereikbaarheid van deze defensielocaties verdient daarnaast aandacht.

11. Nieuwe bedrijventerreinen in Zaanstreek-Waterland: De Purmer en Baanstee-Noord

In Zaanstreek-Waterland ontstaan twee nieuwe grootschalige bedrijventerreinen. De Purmer (Edam-Volendam) wordt een gebied van 30 hectare voor lokale en regionale bedrijven. Met de komst van De Purmer hoeft zwaarder vrachtverkeer mogelijk minder door de woonkernen heen. Tegelijk zorgt een nieuw bedrijventerreinen uiteraard voor extra verkeer van werknemers en goederen. Om in beeld te brengen welke mobiliteitsoplossingen nodig zijn, werkt De Purmer met een MPvE voor bedrijventerreinen. Ook in Purmerend ontstaat een nieuw bedrijventerrein: Baanstee-Noord (80 hectare uitgeefbaar terrein). Het ligt direct aan de N244. Een goede aansluiting op het regionale wegennet is randvoorwaardelijk voor beide terreinen. Het wegennet in Zaanstreek-Waterland is al drukbezet, dus waar slimme oplossingen mogelijk zijn (zoals vervoer over water of spoor) moet dat onderzocht worden.

Economische ontwikkelingen

12. Grote uitbreidingen ten noorden van de MRA: Boekelermeer (Alkmaar) en De Vaandel (Heerhugowaard)

Economische ontwikkelingen buiten de MRA kunnen alsnog impact hebben op het mobiliteitssysteem. Ten noorden van de MRA worden bedrijventerreinen in Alkmaar (Boekelermeer) en Heerhugowaard (De Vaandel) uitgebreid met respectievelijk 45 en 55 hectare. Het economisch verkeer vanuit Noord-Holland gaat in veruit de meeste gevallen van, naar of door de MRA heen – bijvoorbeeld via de A5, A9 en A10 – waar de druk op het wegennet dus toeneemt. Ook hier biedt vervoer over water een kans: bij Boekelermeer komt een nieuwe insteekhaven om dit te stimuleren.

13. Werkprogramma rondom OV-knooppunten

Rondom meerdere OV-knooppunten in de MRA wordt verder verdicht met woon- én werkprogramma. Duivendrecht, Haarlem, Hilversum, Zaandam en Beverwijk zijn voorbeelden van stationsgebieden waar werkgelegenheid in toenemende mate een rol speelt. Zo is er 70.000 m2 kantoorruimte voorzien rondom Hilversum Sportpark, en voorziet de gemeente Beverwijk een toename van 5.000 goed bereikbare banen in het stationsgebied. Dit wordt van harte aangemoedigd: het bestaande mobiliteitssysteem wordt beter benut, duurzaam (openbaar) vervoer wordt gestimuleerd en werkgelegenheid bij knooppunten buiten Amsterdam bevordert de tegenspits.

14. Waarderpolder (Haarlem)

Als grootste bedrijventerrein in de regio geldt de Waarderpolder als banenmotor van Zuid-Kennemerland. Het gebied wordt economisch uitgebreid, met naar verwachting 4.500 nieuwe arbeidsplaatsen tot gevolg. Dit zit met name in de zuidstrook van het gebied, waar geïnvesteerd wordt in het innovatiecluster. Het gebied wordt nu al gekenmerkt door kennisintensieve en biomedische bedrijvigheid met veel toegevoegde waarde voor de MRA, maar met slechte ontsluitingen. Om de nabijheid van station Haarlem Spaarnwoude beter te benutten moet hier actief op ingezet worden, bijvoorbeeld via de werkgeversaanpak, en moet deze verbinding goed meegenomen worden in de gebiedsontwikkeling Oostpoort. Om het doorgaand (niet-bestemming) autoverkeer in de Waarderpolder te verminderen zou het aanleggen van de Velserverbinding ontlastend werken.

15. Zuidoostflank Amsterdam

In de Zuidoostflank van Amsterdam worden de komende jaren tienduizenden woningen toegevoegd. Tegelijkertijd blijft dit gebied de sterke werk- en evenementenfunctie behouden, met grote (hoofd)kantoren en evenementenlocaties. Deze transformatie naar een levendige en gemengde stadswijk brengt een opgave met zich mee voor mobiliteit. Zowel voor bewoners, werknemers en bezoekers moet de bereikbaarheid worden geborgd. Dat knelt ook nu al soms, zeker rond station Bijlmer ArenA tijdens piekmomenten waarop alle grote evenementenlocaties op hetzelfde moment in gebruik zijn. Tijdens deze zogenaamde 'triples' zijn er tot 100.000 bezoekers die het gebied (per auto en OV) 's avonds gelijktijdig weer verlaten. In de toekomst wordt dit naar verwachting nog drukker.

16. Bedrijventerrein Amstelveen-Zuid (BTAZ)

In Amstelveen-Zuid komt een fors bedrijventerrein van 42 hectare. Dit nieuwe bedrijventerrein krijgt een gemengde lokale en regionale functie. Het biedt in de eerste plaats ruimte voor bedrijven die nu gevestigd zijn op Legmeer, waardoor daar woningbouw kan plaatsvinden. BTAZ is goed gelegen ten opzichte van meerdere uitvalswegen. Om te stimuleren dat werknemers met OV kunnen reizen wordt het toevoegen van een halte voor de Amsteltram onderzocht.



5. Vervolg

In deze rapportage is inzichtelijk gemaakt wat er vanuit mobiliteit nodig is om de woningbouwopgave van de MRA (het Verstedelijkingsconcept MRA 2022) te realiseren. Twee trajecten zijn belangrijk om het verband mee te leggen. De **update van het Multimodaal Toekomstbeeld (MTB)** geeft de belangrijkste opgaven en keuzes voor mobiliteit weer waar Rijk en regio voor staan. Een mobiliteitstransitie is daarvoor nodig en om die te bereiken heeft het MTB zeven sturingsprincipes. Sinds het opstellen van het MTB in 2022 is er veel veranderd. Bij de update worden de principes en keuzes geplaatst in het licht van de situatie zoals die in 2026-2027 is. Tegelijkertijd wordt binnen NOVEX MRA door Rijk en regio gewerkt aan de **Uitvoeringsagenda 2.0**, die integraal voor de verschillende ruimtelijke domeinen aangeeft hoe het Verstedelijkingsconcept tot uitvoering gebracht kan worden. Deze SBaB-rapportage bereikbaarheidsmaatregelen geeft dit weer voor het mobiliteitssysteem en vormt daarmee een ingrediënt voor NOVEX MRA.

Hoofdstuk 4 van deze rapportage betreft een eerste verkenning naar nieuwe grote **economische ontwikkelingen** binnen de MRA die gevolgen voor of een veranderende vraag naar bereikbaarheid hebben. Logistiek en goederenvervoer an sich krijgen in deze rapportage daarmee niet de aandacht die het verdient. Dit krijgt een plek in onder meer de update van het MTB, waar goederenvervoer als volwaardig sturingsprincipe zal worden uitgewerkt. Bovendien zijn de gevolgen voor bereikbaarheid van de genoemde economische ontwikkelingen en vice versa nog onvoldoende concreet. Uit de gevoerde gesprekken blijkt dat dit ingewikkeld is, en dat de werelden van economie en mobiliteit elkaar vaker zouden moeten treffen.

Op dit moment speelt op rijksniveau een grote **prioritering van het Mobiliteitsfonds.** Niet alle geïnventariseerde bereikbaarheidsmaatregelen kunnen (nu) uitgevoerd worden vanwege de beperkte financiële ruimte. Deze rapportage beperkt zich daarom op dit moment grotendeels tot de actualisatie van de bestaande maatregelenlijst uit 2024. Niet voor alle regio's is dit voldoende. Denk aan de bereikbaarheid ten noorden van het Noordzeekanaal en de bereikbaarheid van de Gooi en Vechtstreek (Impactstudie A1). In de update van het MTB wordt in beeld gebracht wat de consequenties zijn van de prioritering en wat verder nodig is voor de verstedelijking van de MRA met behoud van brede welvaart. Pas bij een volgende actualisatie, ná de update van het MTB, kan dit verwerkt worden in de rapportage bereikbaarheidsmaatregelen.

In een volgende versie kan gekeken worden naar de fasering met mogelijk onderscheid tussen 'noodzakelijke' maatregelen en 'kansen', en naar afhankelijkheden tussen woningbouw, economie en mobiliteit. Hoeveel woningen kunnen we niet (fatsoenlijk) bouwen als bepaalde maatregelen uitblijven? Wat kost het onze economie als de bereikbaarheid verslechtert? Door het in cijfers uit te drukken ontstaat een volledig beeld van de urgentie van de voorgestelde investeringen en de risico's voor de concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam. Daarmee komen ook de stevige vragen op tafel: kunnen we wel zo sterk verstedelijken als bereikbaarheid structureel verslechtert? Welke investeringen of systeemsprongen moeten we prioriteit geven om bepaalde ontwikkelingen mogelijk te maken?

Tenslotte lopen momenteel de trajecten voor Toekomstperspectief Hoofdwegennet, de evaluatie van de Hoofdrailnet-concessie en Bereikbaarheid op Peil van IenW. In deze rapportage is niet uitgebreid ingegaan op de samenhang en afhankelijkheden. Dit zal wel gebeuren in het MTB.

Colofon

7 oktober 2026

versie 2

Auteurs
Claar Muller
Thijs Huiberts

Vormgeving en kaarten
PosadMaxwan:
Siene Swinkels
Bram Terwogt
Vincent Babes
Anežka Vonášková

Bron beelden: Vervoerregio Amsterdam

SAMEN BOUWEN AAN BEREIKBAARHEID
HET GEBIEDSGERICHTE BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA METROPOOLREGIO AMSTERDAM



SAMEN BOUWEN AAN BEREIKBAARHEID

HET GEBIEDSGERICHTE
BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA
METROPOOLREGIO AMSTERDAM