



Concept Eindrapport Quick-scan Westkant Amsterdam

Bart Heinz, projectleider

Concept- versie 5 maart 2020



Inhoud

1. Samenvatting	3
2. Inleiding, context en doel	3
A. Doel en opgaven Quick-scan.....	4
B. Onderzoeksvragen en verduidelijkingsvragen.....	6
C. Samenhang binnen programma SBAB	7
3. Opzet en organisatie.	7
4. Conclusie.	8
5. Uitsluiting.	10
Bijlage 1: Project- en werkgroepen, Wetenschappelijk Kennisteam. Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.	
Bijlage 2: Literatuurlijst gerelateerd aan de onderzoeksvragen. Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.	
Gepubliceerde onderzoeken per onderzoeksvraag	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
Nog te publiceren onderzoeken	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
Achtergrondinformatie per onderzoeksvraag	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
Achtergrondinformatie algemeen	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
Contactpersonen	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
Bijlage 3: Verduidelijkingsvragen.....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
Bijlage 4: Beoordelingsschema's onderzoeksvragen.....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
.....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

1. Samenvatting

De Quick-scan is een uitvoering van het besluit van de programmaraad SBAB d.d. 16 oktober 2019. Doel van deze scan is om na te gaan of de beschikbare informatie in het gebied qua hoeveelheid en diepgang op het niveau van een MIRT-onderzoek ligt. De hoofdconclusie is, dat de beschikbare informatie op dit moment grotendeels op het niveau van een MIRT-onderzoek verkeert. Hierbij wordt wel aangetekend dat er geen formele criteria gelden voor een MIRT-onderzoek (= vorm-vrij). Om die reden heeft de projectgroep een aantal onderzoeksvragen geformuleerd. De beschikbare onderzoeken zijn door de projectgroep aan deze vragen getoetst. Voor een aantal onderdelen lopen nog onderzoeken (ZWASH-onderzoek en Netwerkstrategie) die respectievelijk in het tweede en eind derde kwartaal van 2020 worden opgeleverd. Vanaf dat moment is de verwachting dat het geheel aan onderzoeken zoals beschreven in de literatuurlijst (bijlage 2) gelijkwaardig is aan de diepgang van een afgerond MIRT-onderzoek en dat op alle gestelde onderzoeksvragen een antwoord kan worden gegeven. De uitkomst van de Quick-scan is beslisinformatie voor de programmaraad over een eventueel vervolg voor de westkant Amsterdam (bijvoorbeeld een MIRT-verkenning). Het vervolg zal in samenhang met de andere programmaonderdelen van SBaB worden beoordeeld. De aanpak moet aansluiten bij de brede opgaven die spelen in de MRA. Ruimtelijke en infrastructurele keuzes aan de Westkant hebben impact op de knelpunten en het functioneren van het hele wegen- en OV-netwerk in de MRA.

Inleiding, context en doel

In het voorjaar van 2018 hebben het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en een aantal regiogemeenten gesproken over het mobiliteitssysteem binnen Amsterdam. Dit gesprek werd georganiseerd vanuit het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Daarbij zijn de volgende punten geconstateerd:

1. Binnen de Metropoolregio wordt een sterke groei van woningen, banen en toeristen gezien.
 - a. 40% van deze forensen komt niet uit de metropoolregio.
 - b. De komende jaren worden circa 250.000 woningen gebouwd in de regio, waarvan een groot gedeelte in Amsterdam.
 - c. Het banenpotentieel voor Amsterdam en Haarlemmermeer is hoog. De laatste jaren zijn er circa 20.000 banen bijgekomen. Ook hier wordt nog groei verwacht.
 - d. Het Daily Urban System van Amsterdam en Schiphol breidt zich uit. Men reist van (steeds verder) naar Amsterdam/Schiphol om er te werken, aangezien in de periode 2008-2016 bijna 90% van de groei van de werkgelegenheid in de MRA zich daar manifesteerde.
 - e. Het aantal internationale treinreizigers is met 17% gegroeid. De ambitie is om deze groei door te zetten (substitutie van luchtverkeer naar treinverkeer).
2. Het mobiliteitssysteem loopt tegen haar grenzen aan. De keuze en verdeling van de woningbouwlocaties en de werkgelegenheid binnen de MRA zijn medebepalend voor de inrichting van een toekomstvast mobiliteitssysteem dat nu al tegen haar grenzen aanloopt. De verstedelijking biedt kansen, maar heeft ook een schaduwzijde. De wegen en het openbaar vervoer hebben hun grenzen al bijna bereikt. De uitdaging is om in deze dynamiek een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat te behouden. Dat lukt alleen door goed samen te werken. Daarom hebben Rijk en MRA-regio samen programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid gestart. In het ontwikkelpad wordt richting gegeven aan de samenhang tussen de ruimtelijke en bereikbaarheidsontwikkeling tot 2040, zodat er een programmabrede afweging kan worden gemaakt.

3. Het mobiliteitssysteem van de Metropoolregio Amsterdam loopt tegen de grenzen aan. Dit geldt zowel voor het ov, wegen en vaarwegen. Specifiek voor het ov spelen de volgende opgaven:
 - a. De transfercapaciteit op onder andere de stations Schiphol, Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid is maximaal benut.
 - b. De Schipholtunnel heeft nog beperkte ruimte voor groei van het aantal treinen die daar kunnen halteren. De verwachting is dat het benodigde aantal treinen in 2040 hoger is dan de capaciteit van de tunnel.
 - c. Ook het metronet van Amsterdam bereikt de maximale capaciteit, omdat metro's nu op Amsterdam Centraal moeten keren. Het maximale aantal metro's is daardoor gelimiteerd op 15 per uur per richting.

Er is sprake van een concentratie samenhangende NMCA knelpunten op (delen van) de A10 en aanleidende wegen. Ruimtelijke en infrastructurele keuzes aan de Westkant hebben impact op de knelpunten en het functioneren van het hele wegennet in de MRA. Specifiek voor de wegen spelen de volgende opgaven:

- a. Het verbeteren robuustheid en doorstroming van het wegennet rond Amsterdam.
- b. Het functioneren van (delen van de) A10.
- c. Het versterken van de tweede Ring in samenhang met de sterke verstedelijking aldaar.

A. Doel en opgaven Quick-scan.

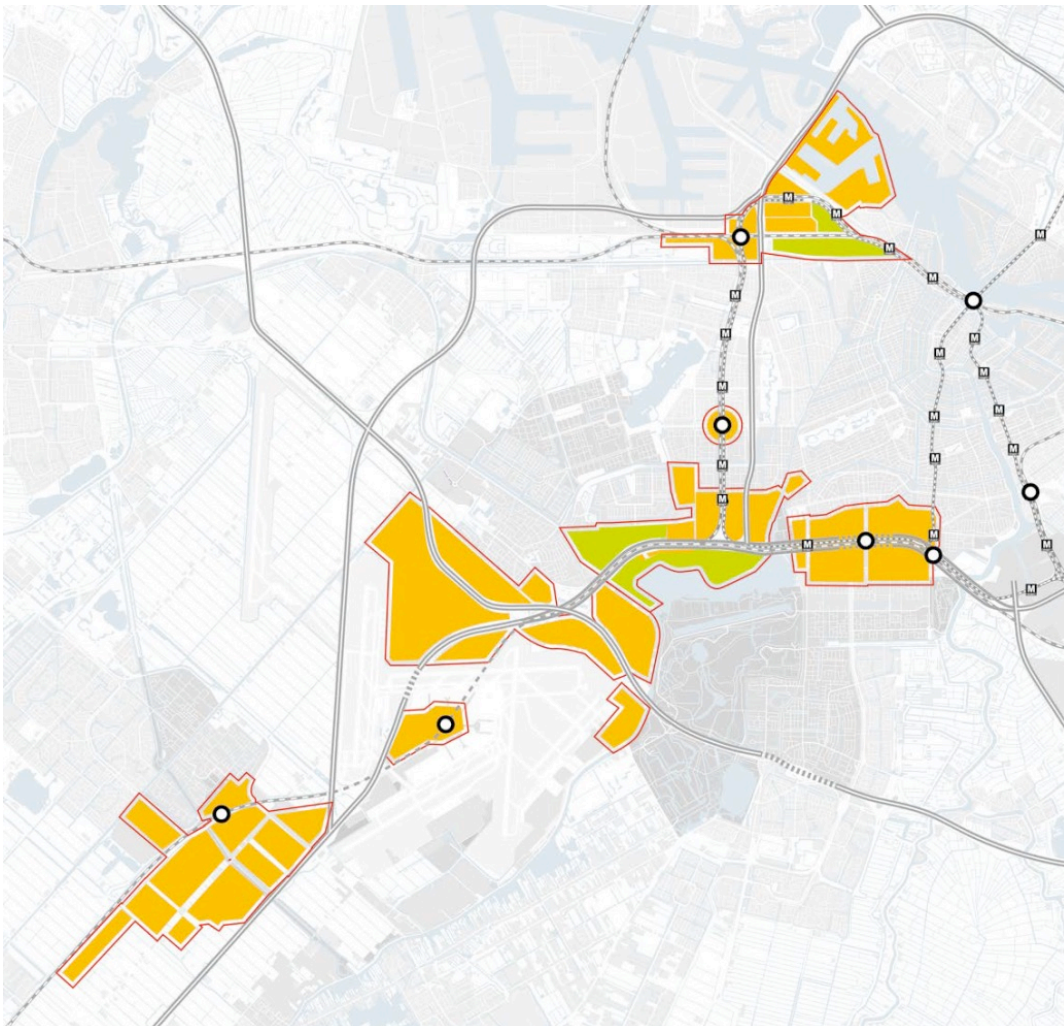
Op dit moment lopen er verschillende trajecten die zich buigen over de vraag op welke wijze deze opgaven voor alle netwerken opgepakt moeten worden. Binnen SBAB wordt onder andere het Rijk-regio MIRT-onderzoek Zuidwestkant Amsterdam – Schiphol – Hoofddorp (ZWASH) uitgevoerd. Daarnaast loopt parallel het regionale project Toekomstbestendig Mobiliteitssysteem Amsterdam – Schiphol - Hoofddorp (MASH). Op dit moment lopen er verschillende trajecten die zich buigen over de vraag op welke wijze deze opgaven voor alle netwerken opgepakt moeten worden. Gezien de urgentie en noodzaak van goede verbindingen aan en bereikbaarheid van de (zuid)westkant van Amsterdam is het nodig dat rijk en regio de verschillende trajecten in samenhang en met elkaar oppakken. In het BO MIRT najaar 2019 is daarom besloten om deze twee trajecten als volgt bij elkaar te brengen:

1. *Gezien de impact van gebiedsgerichte keuzes op het totale mobiliteitsnetwerk zo snel mogelijk te starten met het opstellen van een netwerkstrategie voor de gehele regio binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid.*
2. *De trajecten van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (waaronder programmalijn ZWASH) en MASH zo snel als mogelijk bij elkaar te brengen.*
3. *Gezamenlijk via joint fact finding samenhangende beslisinformatie te verzamelen op het gebied van:*
 - a. *Gedragen opgaven voor het mobiliteitssysteem;*
 - b. *De woningbouwopgave in de regio, voornamelijk rondom Haven-Stad, de Westtak en het Schinkelkwartier.*
 - c. *Internationaal treinverkeer, waaronder substitutiemogelijkheden voor vliegtuig naar trein;*
 - d. *Inzichten in oplossend vermogen van:*
 - i. *Airportsprinter fase 2;*
 - ii. *Metroverbindingen, waaronder het doortrekken van de Noord-zuidlijn naar Schiphol of Hoofddorp en Sluiten Kleine Ring ;*
 - iii. *Oplossingen in het treinsysteem, waaronder de Schipholtunnel en stationsoplossingen*

- voor Schiphol en Amsterdam Zuid, inclusief het accommoderen van het internationale treinverkeer;
- iv. alternatieve keuze op het hoofdwegennet, (bijvoorbeeld westzijde van de ring A10 en de tweede ring), het hoofdvaarwegennet (bijvoorbeeld het belang van de haven bij ontwikkeling van Haven-Stad) en gedragsmaatregelen (bijvoorbeeld parkeernormen, mobiliteitshubs, MaaS etc.).
 - e. Inzichten op de impact van de verschillende alternatieven op keuzes van verdichting op het totale mobiliteitsnetwerk, waaronder het (vaar)wegennet en het ov-systeem.
 - f. Samenhang van keuzes met oog voor fasering.

Hierbij wordt uitsluitend gebruik gemaakt van bestaande informatie. Met als doel dat we op een nog te organiseren Bestuurlijk Overleg/Programmaraad Samen Bouwen aan Bereikbaarheid in het eerste kwartaal van 2020 overeenstemming hebben over de hoofdkeuze en het eindbeeld voor het mobiliteitssysteem, zodat gezamenlijk gericht stappen gezet kunnen worden. De benodigde informatie wordt binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid verzameld, zowel aan Rijk als aan regiozijde.

De scope van de Quick- scan heeft betrekking op het bepaalde onder 3 a t/m f. In de laatste alinea van het besluit heeft de Programmaraad bepaald dat in het eerste kwartaal van 2020 "overeenstemming moet zijn bereikt over de hoofdkeuze en het eindbeeld voor het mobiliteitssysteem, zodat gezamenlijk gericht stappen gezet kunnen worden". Deze overeenstemming valt niet onder de scope van de Quick- scan, maar is onderdeel van de resultaten uit het MIRT-onderzoek ZWASH.



Kaart: Begrenzing van het plangebied van de Quick-scan.

B. Onderzoeksvragen en verduidelijkingsvragen.

Op de programmaraad SBAB van het voorjaar 2020 zal er een besluit worden genomen over het vervolg van de Quick-scan. De programmaraad heeft op 16 oktober echter geen beoordelingskader gegeven voor de beantwoording van de vraag of de beschikbare informatie voldoende is om naar een volgende fase te gaan. Het programmateam SBAB heeft hiervoor aanvullende onderzoeksvragen opgesteld. In het kader van de Quick-scan zal worden nagegaan of de beschikbare informatie voldoende is om de antwoorden op de onderzoeksvragen in de vervolgfase (bijvoorbeeld een MIRT-verkenning) te kunnen formuleren. De Quick-scan zelf geeft dus geen antwoord op de vragen.

1. Wat is het oplossend vermogen van het gekoppeld uitbreiden van het metronetwerk door het verlengen van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol/Hoofddorp en het sluiten van de kleine metroring voor de capaciteitsproblemen in het treinsysteem rond Amsterdam, in vergelijking met de alternatieven onder 3d;
2. Is de bereikbaarheidsopgave met betrekking tot Haven-Stad op netwerkniveau gekoppeld aan de bereikbaarheidsopgave voor de ZWASH-corridor?
3. Is er voldoende informatie om een effectinventarisatie te hebben op de prestatie van regionale & nationale ov-verbindingen in en rond Amsterdam bij doortrekken van de NZ-lijn & Sluiten Kleine Ring, in vergelijking met alternatieven onder 3d;
4. Is er voldoende informatie over de effecten van de stappen met betrekking tot de ZWASH-corridor op het vervoersnetwerk in de MRA;
5. Is er voldoende informatie om te concluderen welke andere oplossingen en/of fasering dan de twee metrolijnen mogelijk zijn om de capaciteitsknelpunten m.b.t. spoor/metro op te lossen, die passen bij de fasering van de gebiedsontwikkelingen in Havens-Stad, Amsterdam-West en ZWASH-corridor en passen in de bredere netwerkstrategie voor de regio?
6. In hoeverre is de ambitie om te verdichten in de praktijk haalbaar waar het gaat om de stedenbouwkundige inpassing en functiemenging; de haalbaarheid van de parkeernorm, milieubeperkingen; de functionaliteit van de haven, de fasering, het tijdspad van de transitie van de haven, milieuproblematiek en risico's van de bodem?
7. Is er voldoende informatie om te kunnen concluderen welke mobiliteitsoplossingen in Amsterdam West het beste passen bij de gebiedsopgave en de netwerkstrategie. Is het doortrekken van de kleine metroring de meest juiste keuze of zijn er alternatieven?
8. Wat is de invloed van de gebiedsontwikkeling op de netwerkstrategie?
9. De mogelijke financiering en bekostiging (globaal).

De beschikbare literatuur geeft op een aantal punten nog geen volledig beeld. Om die reden zijn door de leden van de projectgroep zogenaamde "verduidelijkingsvragen" gesteld. Deze vragen zijn in bijlage 3 door de gemeente Amsterdam beantwoord.

C. Samenhang binnen programma SBAB

Ontwikkelpad SBAB

Voor de MRA is vanuit het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid een Ontwikkelpad voor de gehele regio opgesteld. Het ontwikkelpad is mede- uitgangspunt voor de toetsing van de onderzoeken. In fase 3 brengt het programmateam SBAB een eindadvies uit voor het DO/BO- MIRT van het voorjaar 2020.

MIRT-Onderzoek Zuidwest Amsterdam – Schiphol – Hoofddorp (ZWASH)

In het MIRT-onderzoek ZWASH wordt onderzocht op welke wijze de corridor Amsterdam Zuid via Schiphol naar Hoofddorp zich door kan ontwikkelen tot de Internationale Entree van Nederland. De ontwikkelstrategie die wordt opgesteld zal de richting hiervoor bepalen. In deze strategie zit een stappenplan, waarin eerste stappen worden beschreven en kantelpunten en vervolgstappen voor de middellange en lange termijn opgenomen. In het gebied zullen er circa 20.000 woningen en 50.000 – 75.000 internationaal werkplekken bijkomen. Samen met een uitstekende bereikbaarheid op de diverse schaalniveaus wordt de Internationale Entree verder versterkt. De maatregelen die nodig zijn voor deze uitstekende bereikbaarheid worden in ZWASH onderzocht.

Het onderzoek MASH heeft binnen ZWASH bijgedragen door het leveren van de metrobouwstenen voor de pakketten die in ZWASH worden onderzocht en beoordeeld. MASH levert ook input voor de kosteninschattingen van de verschillende Metrobouwstenen.

Netwerkstrategie

Daarnaast wordt binnen het programma gewerkt aan een netwerkstrategie. Het plan van aanpak voor dit onderzoek is behandeld in het programmateam en Directeurenoverleg van SBAB. Daarin is afgesproken dat de netwerkstrategie in drie stappen naar het eindresultaat in het BO MIRT 2020 werkt:

1. In april 2020 wordt een outline van de netwerkstrategie opgeleverd. De gezamenlijke uitgangspunten worden bepaald. Dit tezamen met netwerkvarianten die in fase 2 worden uitgewerkt, met het vast te stellen RO/EZ-kader.
2. In juni/juli wordt een integraal netwerkconcept bepaald met bijbehorende systeemkeuzes en een heldere samenhang met de Verstedelijkingsstrategie en lopende projecten.
3. Najaar 2020 wordt het netwerkconcept verder uitgewerkt naar een strategie met uitgewerkt eindbeeld, fasering en kostenindicatie. Dit als basis voor besluitvorming in het BO MIRT 2020.

De informatie die de Quick- scan heeft verzameld wordt benut bij het opstellen van de netwerkstrategie.

2. Opzet en organisatie.

Voor het inventariseren en beoordeling van de onderzoeksgegevens zijn er diverse project- en werkgroepen ingesteld. De samenstelling van de projectgroepen, werkgroepen en wetenschappelijk kennisteam SBAB staan in bijlage 1. Het proces is geheel volgens de onderstaande planning uit het plan van aanpak verlopen:

		okt-19	nov-19	dec-19	jan-20	feb-20	mrt-20	apr-20
Fase 1	Inventarisatie onderzoeken en inhoudelijke vragen.	[blauw]						
Fase 2	Beoordeling volledigheid onderzoeken en beantwoording verduidelijkingsvragen		[geel]					
Fase 3	Inhoudelijke beoordeling onderzoeken, aan de hand van de onderzoeksvragen inwinnen extern advies en uitbrengen				[roze]			
	Wetenschappelijk Kennisteam				6-feb	24-feb		
	Projectgroepvergadering		21-nov		16-jan	27-feb		
	Directeurenoverleg			11-dec	10-jan	28-feb		
	Verzending stukken programmaraad						4-mrt	
	Werkessie programmaraad						11-mrt	
	Verwerking signalen programmaraad						27-mrt	
	Hoog bestuurlijk expertpanel							
	Bestuurlijk opverleg/programmaraad							9-apr

In de periode oktober 2019/januari 2020 hebbende werkgroepen de relevante literatuur verzameld en gerelateerd aan de onderzoeksvragen (zie bijlage 2). Deze is besproken in de bijeenkomsten van de werkgroepen en de projectgroepen. Op 6 januari is er een excursie naar Haven-Stad georganiseerd. De definitieve literatuurlijst is vastgesteld in de bijeenkomst van de projectgroep van 16 januari 2020. In de periode januari/februari hebben de werkgroepen de literatuur beoordeeld. De vraag die hierbij is gesteld is of de beschikbare literatuur voldoende is om de onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden. De resultaten per onderzoeksvraag zijn verwerkt in de beoordelingsschema's in bijlage 3 en 4. Op 27 januari is er een werksessie voor Haven-Stad georganiseerd, waarin de laatste overblijvende vragen zijn beantwoord.

In februari is over deze onderzoeksvraag tevens advies ingewonnen bij het wetenschappelijke kennisteam SBAB. Dit advies wordt separaat uitgebracht en voorzien van een reactie daarop van de projectgroep.

3. Conclusie.

De uitkomst van de Quick- scan is als volgt:

Openbaar vervoer.

Voor het onderdeel openbaar vervoer is er een werkgroep samengesteld. Het advies van de werkgroep is in bijlage 1 opgenomen. Voor wat betreft Havenstad is er op dit moment al voldoende informatie om antwoord te kunnen geven op de onderzoeksvragen. Voor Zuidwest Amsterdam – Schiphol - Hoofddorp (ZWASH) loopt er op dit moment nog een MIRT- onderzoek dat in Q2 zal worden opgeleverd. Conclusie is, dat de beschikbare informatie in het gebied van de Quick- scan naar verwachting vanaf Q2 op het niveau van een MIRT- onderzoek zal zijn.

Wegverkeer.

Voor het onderdeel wegverkeer is er een werkgroep samengesteld. Het advies van de werkgroep is in bijlage 1 opgenomen. Voor zowel Havenstad als de kerncorridor Zuidwest Amsterdam – Schiphol – Hoofddorp is het effect van de ontwikkelingen met betrekking tot het wegennet op lokaal niveau voldoende onderzocht. Voor ZWASH loopt er op dit moment nog een MIRT- onderzoek dat in Q2 zal worden opgeleverd. Voor het onderzoek voor Havenstad is gebruik gemaakt van het Verkeersmodel Amsterdam (VMA). Dit model is echter niet goed geschikt om uitspraken te doen over het HWN en verdere netwerkeffecten. De effecten op het HWN en regionale schaal zijn nog onvoldoende bekend.

In de netwerkstrategie zullen de netwerkeffecten van Havenstad (RO en infra) en andere gebiedsontwikkelingen inzichtelijk gemaakt worden. Hiervoor zal gebruik worden gemaakt van een daartoe passend verkeersmodel (NRM/VENOM). Dit onderzoek wordt in Q3 opgeleverd.

Conclusie is, dat de beschikbare informatie in het gebied van de Quick scan t.a.v. effecten op het wegverkeer naar verwachting vanaf Q3 op het niveau van een MIRT- onderzoek zal zijn.

Maritiem/havens.

De werkgroep Maritiem/Havens concludeert dat er voldoende informatie beschikbaar is op het niveau van een MIRT- onderzoek.

De meest essentiële informatie staat voor dit onderdeel in de MER Haven-Stad en dan met name de conclusie ten aanzien van "externe veiligheid" op pagina 83 van het hoofdrapport van de MER en bijlage 7 van de MER "Achtergrondrapport externe veiligheid". De werkgroep "Maritiem/Havens" is van mening dat deze conclusies uitgangspunt zouden moeten zijn voor de vervolgfase van de Quick- scan.

Als kanttekening signaleert de werkgroep dat er zich in het havengebied nieuwe ontwikkelingen aan het voltrekken zijn. Hierbij wordt met name gedoeld op de discussie rond de cruiseterminal en de Nuon/Vattenfall centrale die in transitie is. Deze ontwikkelingen hebben invloed op de conclusies van de MER en moeten derhalve meegenomen worden in het vervolg van de Quick- scan en de toekomstige actualisering van de MER. Goederenvervoer is voorts in alle onderzoeken voldoende meegewogen, voor spoor goederenvervoer is PHS leidend. Het is belangrijk om te blijven voldoen aan huidige en toekomstige wet- en regelgeving waaronder basisnet. Wel daarbij gesignaleerd dat dit een knelpunt is bij toekomstige ontwikkelingen en dat dit in eventuele vervolgstudies voldoende moet worden meegenomen.

Ruimtelijke ordening stedenbouw.

De werkgroep RO concludeert dat de beschikbare informatie op het niveau van een MIRT- onderzoek verkeert. De werkgroep RO heeft verder geen opmerkingen.

Hoofdconclusie:

De hoofdconclusie is, dat de beschikbare informatie op dit moment grotendeels op het niveau van een MIRT- onderzoek verkeert. Hierbij wordt wel aangetekend dat er geen formele criteria gelden voor een MIRT- onderzoek (= vorm- vrij). Om die reden heeft de projectgroep een aantal onderzoeksvragen geformuleerd. De beschikbare onderzoeken zijn door de projectgroep aan deze vragen getoetst. Voor een aantal onderdelen lopen nog onderzoeken (ZWASH- onderzoek en Netwerkstrategie) die respectievelijk in het tweede en derde kwartaal van 2020 worden opgeleverd. Vanaf dat moment is de verwachting dat het geheel aan onderzoeken zoals beschreven in de literatuurlijst (bijlage 2) gelijkwaardig is aan de diepgang van een afgerond MIRT- onderzoek en dat op alle gestelde onderzoeksvragen een antwoord kan worden gegeven. De hoofdconclusie wordt door de projectgroep unaniem onderschreven. Hierbij is op een aantal onderdelen nog wel een aantal kanttekeningen en voorbehouden gemaakt (zie hoofdstuk 4). Deze doen echter niets af aan de hoofdconclusie.

4. Uitsluiting.

De Quick- scan bepaalt uitsluitend of de beschikbare informatie op MIRT_ niveau is en voldoende is om de onderzoeksvragen in een vervolgfase te kunnen beantwoorden. De Quick- scan maakt geen inhoudelijke keuzes en doet ook geen richtinggevende uitspraken met betrekking tot de inhoud. Reeds genomen besluiten zijn niet inhoudelijk ter discussie gesteld.

De volgende onderdelen zijn **niet** meegenomen in de Quick- scan:

- Zaken die buiten de kaart vallen van het onderzoeksgebied, in het bijzonder ZaanIJ.
- Toetsing van de kosten van infrastructuur
- Technische toetsing van bestaande rapporten, technisch onderzoek wordt “niet overgedaan”.
- Nieuwe modelberekeningen.
- Adviezen over het vervolg op de Quick- scan.