

BEREIKBAARHEIDSMATREGELEN NOVEX MRA

DEFINITIEF | 11 OKTOBER 2024

SAMEN BOUWEN AAN
BEREIKBAARHEID



HET GEBIEDSGERICHTE
BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA
METROPOOLREGIO AMSTERDAM

Nick Roos
Ellen Kuikman
Sara Pilić

Inhoud

1.	Inleiding en leeswijzer	3
2.	Mobiliteitssysteem Metropoolregio Amsterdam	5
3.	Amsterdam	8
4.	Amstelland-Meerlanden	12
5.	Zaanstreek-Waterland	16
6.	Zuid-Kennemerland	20
7.	IJmond	24
8.	Gooi en Vechtstreek	28
9.	Oostflank	32
10.	Conclusies en aanbevelingen	36

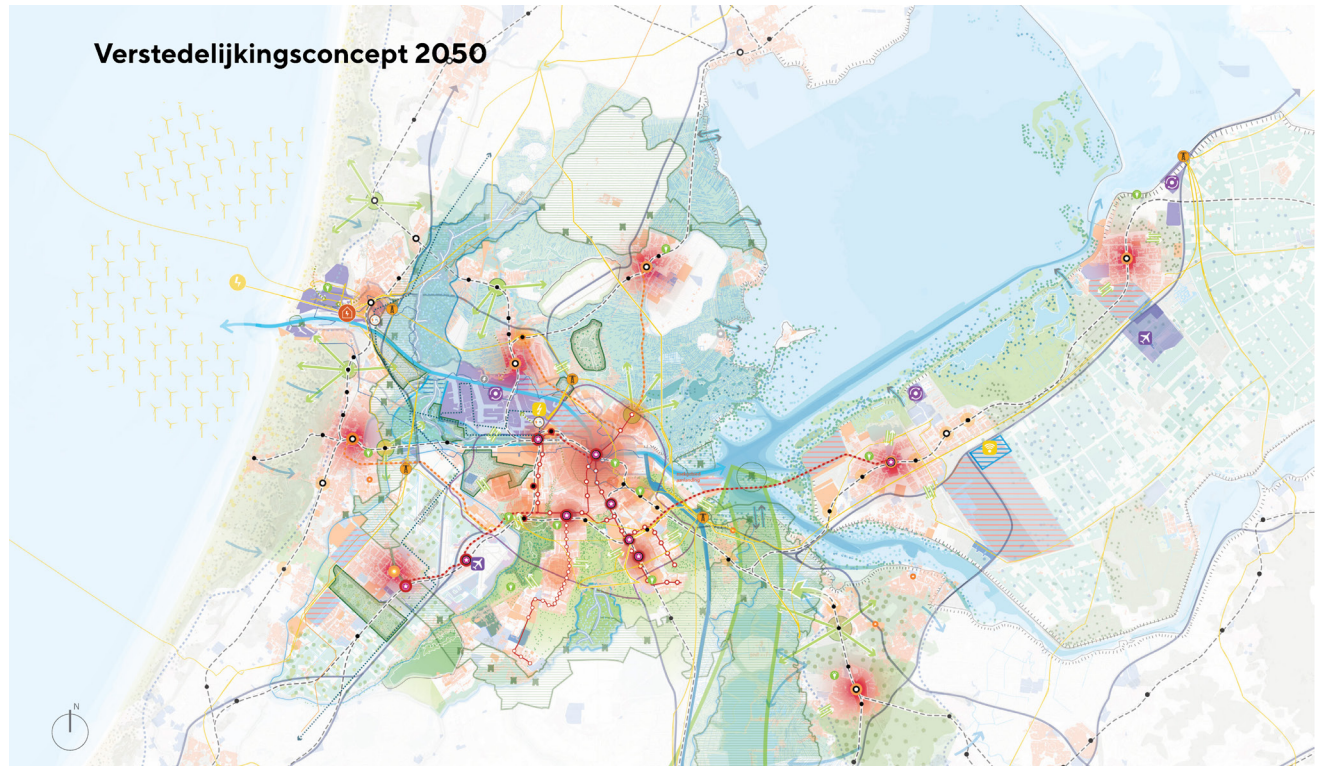
1. Inleiding en leeswijzer

1.1 MRA Verstedelijkingsconcept

In 2022 is door rijk en regio het MRA Verstedelijkingsconcept onderschreven. Dit verstedelijkingsconcept laat zien hoe de gezamenlijke overheden in de Metropoolregio Amsterdam de meerkernige ontwikkeling in een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving willen vormgeven. We bouwen niet alleen woningen maar werken aan complete steden en dorpen waar mensen wonen, werken, bewegen, leven en elkaar ontmoeten.

In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) komen er tot 2040 250.000 woningen bij en groeit de werkgelegenheid met 230.000 arbeidsplaatsen. Hiervan worden al 175.000 woningen tot 2030 gerealiseerd. Naast deze groeiopgave staat de MRA voor de uitdaging om in 2030 55% minder CO2 uit te stoten en in 2050 95% minder (de klimaatdoelen van de Europese Klimaatwet).

Het verstedelijkingsconcept stelt de MRA in staat om samen met het Rijk keuzes te maken rondom de woningbouwopgave en benodigde transitie op het gebied van mobiliteit, economie, energie, klimaat, water en groen. Hiervoor is de gezamenlijke inzet van zowel de regio als het rijk nodig. Er wordt nu gewerkt aan het vervolg hiervan: de NOVEX Uitvoeringsagenda, deze maakt voor de korte (2030), de middellange (2040) en de lange termijn (2050) inzichtelijk welke maatregelen noodzakelijk zijn om het ontwikkelperspectief te realiseren, wat we wanneer en met wie gaan doen, inclusief de randvoorwaarden en afhankelijkheden en verzorgt de samenhang tussen de sectorale opgaven en programma's.



De verschillende thema's zoals woonwerkbalans, bedrijventerreinenstrategie, groen/blauw, energie en mobiliteit worden momenteel separaat uitgewerkt om vervolgens als input te dienen voor de NOVEX Uitvoeringsagenda waar de integrale afweging plaats gaat vinden. Voor mobiliteit worden de bereikbaarheidsmaatregelen die nodig zijn om de MRA verstedelijkingsopgave te realiseren in beeld gebracht door het rijk-regio programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB).

Het is van groot belang dat de verstedelijkingsopgaven worden gerealiseerd in lijn met de zeven sturingsprincipes van het Multimodaal Toekomstbeeld MRA. Zonder dergelijk beleid zullen negatieve gevolgen ontstaan voor de brede welvaart, klimaat en bereikbaarheid. Diverse onderzoeken laten zien dat het mobiliteitssysteem in de MRA na 2030 vastloopt. Zodoende kan de leefbaarheid in de steden en regio er op achteruit gaan en kan de ongelijkheid in bereikbaarheid tussen groepen mensen toenemen.

1.2 Leeswijzer






Deze rapportage laat zien welke bereikbaarheidsmaatregelen nodig zijn om de MRA verstedelijkingsopgave te realiseren. Om het geheel overzichtelijk te houden zijn alle ontwikkelloccaties met meer dan 1.000 woningen in beeld gebracht. Op basis van de monitor plancapaciteit en de MRA woondeal is vervolgens onderscheid gemaakt in woningbouwplannen tot 2030, 2040 en 2050. Deze aantallen en planning zijn als uitgangspunt genomen met de disclaimer dat deze plannen niet altijd 'hard' zijn. Dit betekent ook dat 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 (S) en uitvoering (U). Als er nog geen concrete actie plaatsvindt staat er (-) achter de maatregel.

De maatregelen gerelateerd aan MIRT afspraken zijn onderstreept. Ook is zoals in het MTB geconcludeerd een combinatie nodig van infrastructuurmaatregelen en beleidsmaatregelen. Dit onderscheid is dan ook gemaakt bij de bereikbaarheidsmaatregelen.

Bij de beleidsmaatregelen zijn 5 mogelijke maatregelen uitgelicht: werkgeversaanpak, parkeerregulering, deelmobiliteit, MpvE en pilot nieuwe bewoners. Op een schaal van 0 tot 5 is vervolgens door desbetreffende regio aangegeven wat de ambitie bij deze maatregelen is.

Dit rapport start met een introductie op het mobiliteitssysteem van de metropoolregio Amsterdam. Vervolgens worden de overkoepelende MRA opgaven in beeld gebracht en toegelicht. Tot slot zal er ingezoomd worden per MRA deelregio.

Legenda kaarten

	Ontwikkeldzone
	Plan capaciteit woningbouw binnen ontwikkelzones
	Plan capaciteit woningbouw overig
	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
	Bestaand metrolijn
	Snelweg
	Grens MRA
	Metropolitaan Fietsnetwerk
	Ontbrekend tracé Metropolitaan Fietsnetwerk



HET MULTIMODAAL TOEKOMSTBEELD

NÚ DOORPAKKEN VOOR EEN AANTREKKELIJKE, DUURZAME EN BEREIKBARE METROPOOLREGIO!

FORSE VERSTEDELIJING IN METROPOOLREGIO AMSTERDAM >

Zo **groeit** de Metropoolregio Amsterdam (MRA) met...

+ 250.000 woningen in 2040

+ 230.000 arbeidsplaatsen in 2040

..en daarbij moeten we **minder CO₂** uitstoten.

-55% CO₂ in 2030

-95% CO₂ in 2050



IMPACT

Bij verder verstedelijken zonder aanvullend beleid zijn de negatieve gevolgen voor de **brede welvaart** groot.



Verminderen van leefkwaliteit



CO₂-doelstelling klimaatwet buiten bereik



Bereikbaarheidsongelijkheid neemt toe

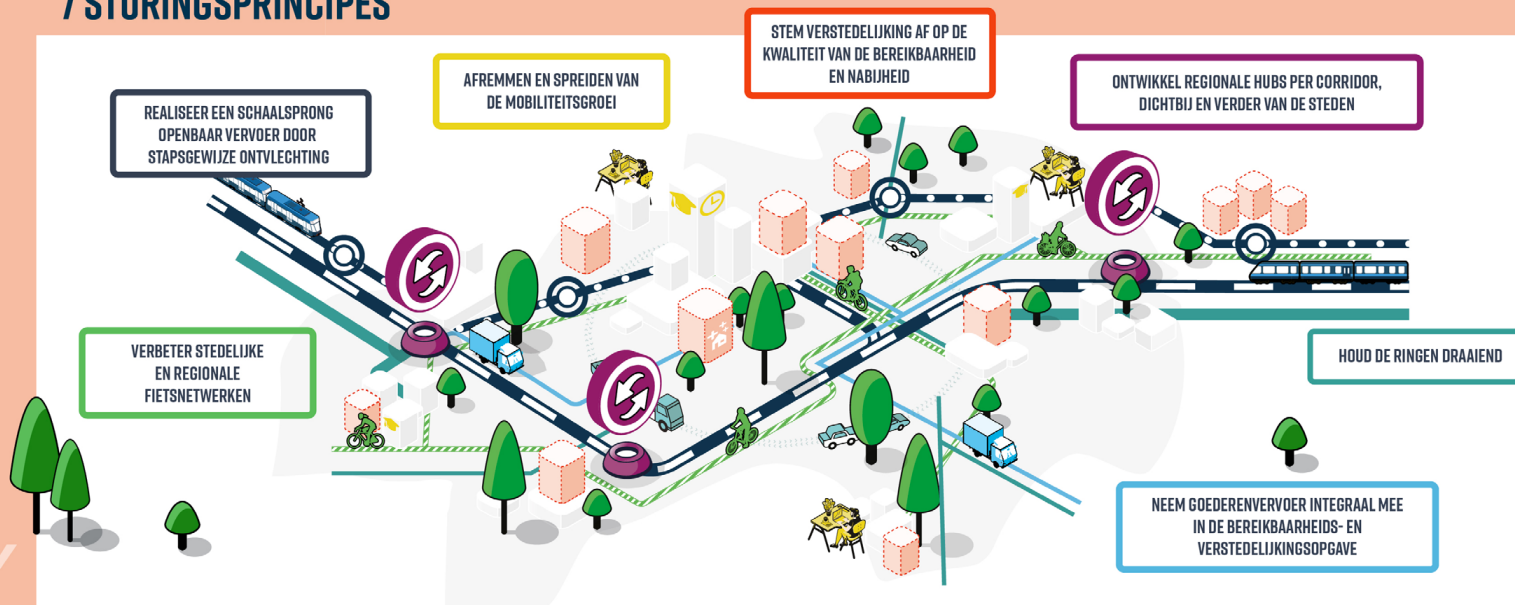


Afname bereikbaarheid werklocaties



Weg en OV overbelast en economisch verlies goederen

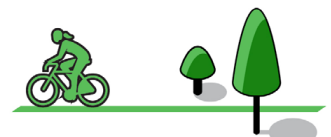
7 STURINGSPRINCIPES



NU AAN DE SLAG!

Daarom moeten we nu de **7 sturingsprincipes** uit het Multimodaal Toekomstbeeld (MTB) toepassen in de praktijk.

De forse verstedelijking biedt mogelijkheden om dingen anders te doen dan we gewend zijn. Rijk en regio moeten hier samen met overige (maatschappelijke) partijen mee aan de slag.



ONS DOEL

De 7 sturingsprincipes zijn een leidraad voor **toekomstig beleid**. Dit moet zorgen voor een:



Aantrekkelijke en gezonde leefomgeving



Duurzame mobiliteit



Mobiliteitsstelsel voor iedereen



Vitale economie en verstedelijking



Bereikbare regio

MEER INFORMATIE

In het samenwerkingsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid hebben Rijk en regio het Multimodaal Toekomstbeeld ontwikkeld. Benieuwd naar de 7 sturingsprincipes en hoe deze bijdragen aan een toekomstbestendige brede welvaart in de Metropoolregio Amsterdam? [Download de samenvatting](#) van het rapport 'Multimodaal Toekomstbeeld MRA' of [download het hele rapport](#).

SAMEN BOUWEN AAN
BEREIKBAARHEID



2. Mobiliteitssysteem Metropoolregio Amsterdam

2.1 Multimodaal Toekomstbeeld 2040

In 2022 is ook door SBaB het Multimodaal Toekomstbeeld 2040 (MTB) opgesteld. Het MTB geeft zeven samenhangende sturingsprincipes voor beleid en investeringen in de infrastructuur. Rijk en regio moeten hier samen met overige (maatschappelijke) partijen mee aan de slag.

De ambitie is dat de verstedelijkingsopgaven worden gerealiseerd in lijn met de zeven sturingsprincipes van het Multimodaal Toekomstbeeld MRA. Dat is van groot belang omdat er bij verstedelijken zonder aanvullend beleid negatieve gevolgen zijn voor de brede welvaart, klimaat en bereikbaarheid. Het mobiliteitssysteem loopt anders namelijk vast na 2030. Daarnaast gaat de leefkwaliteit in de steden en regio er op achteruit en neemt de ongelijkheid in bereikbaarheid tussen groepen mensen alleen maar verder toe. Hieronder toegelicht in de afbeelding.

2.2 Overkoepelende MRA maatregelen

De ontsluiting van de in beeld gebrachte ontwikkellocaties in alle MRA deelregio's samen (zie hfd 3 t/m 9) 'tellen bij elkaar op' en zorgen ook voor grote impact op het overkoepelende MRA schaalniveau. Daarom zijn op het MRA bereikbaarheidsmaatregelen kaartbeeld de grotere MRA opgaven in beeld gebracht. Dit gaat om de grote schaal-spronginvesteringen zoals onder andere Zuidasdok, OV verbinding Amsterdam- Haarlemmermeer, OV verbinding Amsterdam Sloterdijk- Amsterdam Centrum, Programma Hoogfrequent Spoor en de IJmeerverbinding. Deze maatregelen, zoals eerder ook al door rijk en regio in het OV Toekomstbeeld vastgesteld én al (gedeeltelijk) in het MIRT afspraken over studies of uitvoering gemaakt. Deze

maatregelen moeten samen zorgen voor onder andere ruimte op het nationaal spoornetwerk. Om dit netwerk te realiseren zijn forse investeringen nodig. Niet alles kan tegelijk opgepakt worden, daarom dient in afstemming met de verstedelijkingsopgave een fasering plaats te vinden.

Naast de grotere schaal-sprongprojecten zijn er ook overkoepelende maatregelen gericht op bijvoorbeeld fiets, Metrobus en logistiek. Zo liggen er nog grote opgaven in het uitvoeren van het MRA doorfietsroute netwerk wat kan helpen in de mobiliteitstransitie. Ook wordt er in de MRA gewerkt aan de metrobus Haarlem-Amsterdam (inclusief uitwaaieringen richting Velsen, en Zandvoort). Daarnaast zorgt het bouwverkeer voor een extra druk op de capaciteit van de wegen. Het vinden van de juiste locaties voor bouw hubs is van belang. Het is belangrijk om de bevoorrading van bouwprojecten zo efficiënt mogelijk te laten verlopen.

2.3 Overkoepelende MRA beleidsmaatregelen

Om de groei aan inwoners en woningen op te vangen is een mobiliteitstransitie noodzakelijk. Met alleen infrastructurele maatregelen gaat dit niet lukken. In het MTB is al inzichtelijk gemaakt welke niet-fysieke maatregelen mogelijk zijn. Zo kan er met fiscale/prijismaatregelen door zowel rijk, regio en gemeente gestuurd worden. Denk daarbij aan het verhogen van parkeertarieven, een spitsheffing in het OV of een herziening van de motorrijtuigenbelasting – die kunnen bijdragen aan meer wenselijk mobiliteitsgedrag. Dergelijke initiatieven zijn om diverse redenen politiek gevoelig.

Ook door afspraken te maken over de invulling van mobiliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen kan er nog veel winst behaald worden. Een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MpvE) kan hier een belangrijk hulpmiddel in bieden.

Door het beter benutten van het huidige multimodale netwerk is er in de MRA ook nog winst te behalen. Zo wordt door SBaB de werkgeversaanpak uitgevoerd en wordt verkend wat mogelijkheden zijn voor uitbreiding zoals een bewonersaanpak en onderwijsaanpak. Binnen zowel rijk als regio wordt er ook gewerkt aan het stimuleren van deelmobiliteit en de realisatie van hubs.

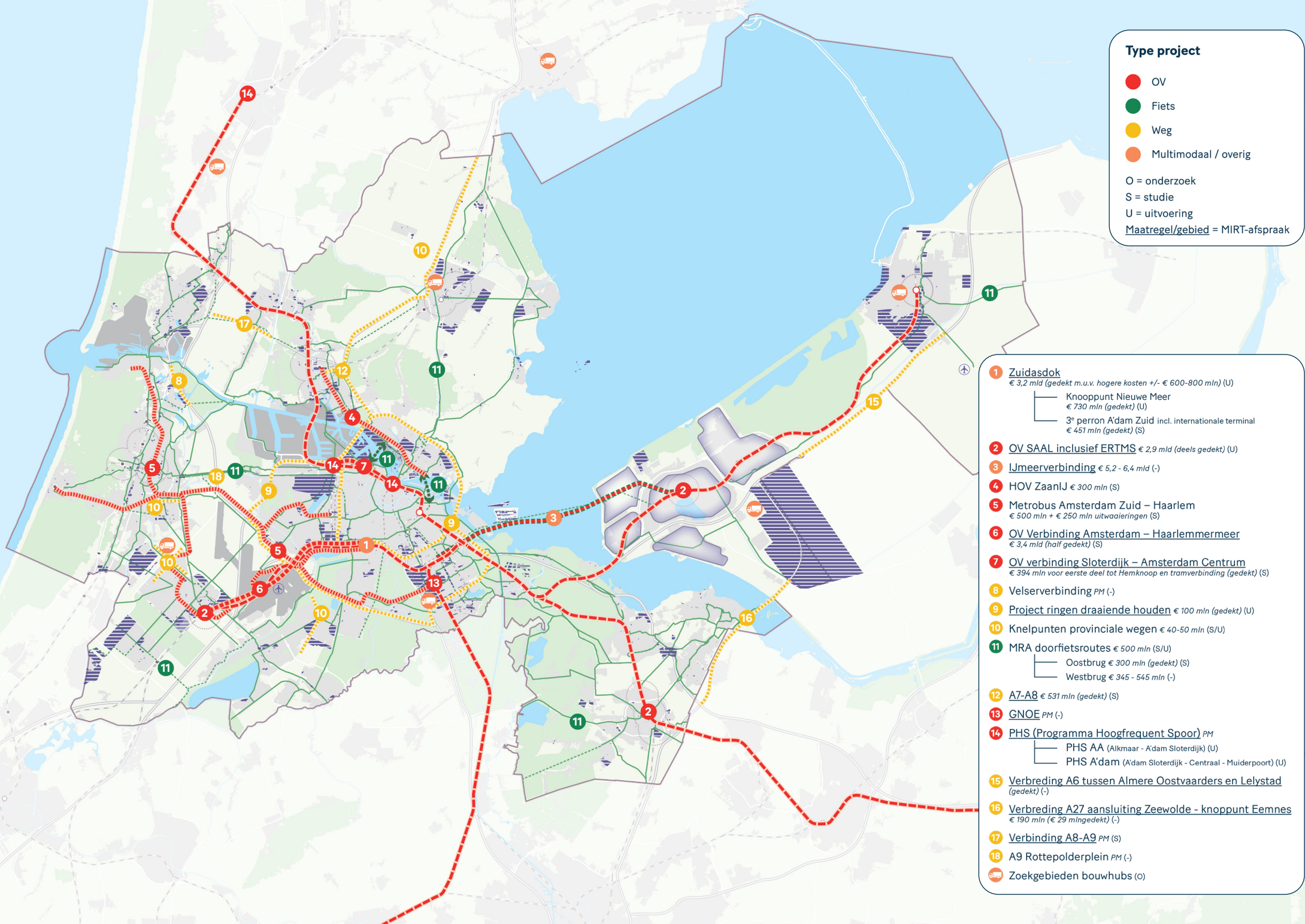


Type project

- OV
- Fiets
- Weg
- Multimodaal / overig

O = onderzoek
 S = studie
 U = uitvoering

Maatregel/gebied = MIRT-afpraak



- 1 Zuidasdok**
 € 3,2 mld (gedekt m.u.v. hogere kosten +/- € 600-800 mln) (U)
 — Knooppunt Nieuwe Meer € 730 mln (gedekt) (U)
 — 3^e perron Adam Zuid incl. internationale terminal € 451 mln (gedekt) (S)
- 2 OV SAAL inclusief ERTMS** € 2,9 mld (deels gedekt) (U)
- 3 IJmeerverbinding** € 5,2 - 6,4 mld (-)
- 4 HOV ZaanIJ** € 300 mln (S)
- 5 Metrobus Amsterdam Zuid – Haarlem**
 € 500 mln + € 250 mln uitwaaieringen (S)
- 6 OV Verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer**
 € 3,4 mld (half gedekt) (S)
- 7 OV verbinding Sloterdijk – Amsterdam Centrum**
 € 394 mln voor eerste deel tot Hemknoop en tramverbinding (gedekt) (S)
- 8 Velserversbinding** PM (-)
- 9 Project ringen draaiende houden** € 100 mln (gedekt) (U)
- 10 Knelpunten provinciale wegen** € 40-50 mln (S/U)
- 11 MRA doorfietsroutes** € 500 mln (S/U)
 — Oostbrug € 300 mln (gedekt) (S)
 — Westbrug € 345 - 545 mln (-)
- 12 A7-A8** € 531 mln (gedekt) (S)
- 13 GNQE** PM (-)
- 14 PHS (Programma Hoogfrequent Spoor) PM**
 — PHS AA (Alkmaar - Adam Sloterdijk) (U)
 — PHS Adam (Adam Sloterdijk - Centraal - Muiderpoort) (U)
- 15 Verbreding A6 tussen Almere Oostvaarders en Lelystad**
 (gedekt) (-)
- 16 Verbreding A27 aansluiting Zeewolde - knoppunt Eemnes**
 € 190 mln (€ 29 mln gedekt) (-)
- 17 Verbinding A8-A9** PM (S)
- 18 A9 Rottepolderplein** PM (-)
- o Zoekgebieden bouwhubs** (O)

3. Amsterdam

Amsterdam heeft een woningambitie van 150.000 woningen tot 2040/2050. De jaarlijkse ambitie is het bouwen van 7.500 woningen. Dit gebeurt in woningbouwgebieden als IJburg en Zeeburgereiland, Amsterdam-Noord, Haven-Stad, Amsterdam Zuidoost en op de Zuidas.

Binnen Amsterdam ligt de focus, conform omgevingsvisie 2050 en ontwikkelstrategie 2035 op verdichten in de bestaande gebieden. In de ontwikkelstrategie 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. In het kaartbeeld is een selectie van deze maatregelen uitgelicht.

3.1 Infrastructuurmaatregelen

Eind 2022 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 Amsterdam zijn de woningbouwplannen alleen haalbaar met een schaa sprong in het mobiliteitssysteem. Daarom werkt de regio aan projecten als de Sprong over het IJ, waartoe medio 2024 gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam uitvoeringsafspraken heeft gemaakt, en werken Rijk en regio aan de OV schaa sprong met het projecten als de OV verbinding Amsterdam - Hoofddorp, Zuidasdok, het Sluiten van de Kleine Ring en afspraken gemaakt over de Oostbrug. Wel zijn hier nog veel onzekerheden over omtrent financiën.

Hiernaast pakken samenwerkende partijen in Amsterdam Zuidoost multimodale knooppunten aan bij Station Duivendrecht en Station Bijlmer Arena. Ook volgt er een aanpak voor de fietsroutes en metrostations. Op Zeeburgereiland is de Cruciale Mijl 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. In de Zuidflank zijn Zuidasdok en uitbreiding van het busstation bij Amsterdam Zuid bij de Zuidas belangrijke opgaven. Deze maatregelen zijn allen randvoorwaardelijk gezien de grote woningbouwopgave in Amsterdam en de beperkte ruimte.

3.2 Beleidsmaatregelen

Binnen de MRA heeft Amsterdam het meest ambitieuze en duurzame mobiliteitsbeleid ('Amsterdam Maakt Ruimte'). Hierin is naast mobiliteit aandacht voor onder ande-

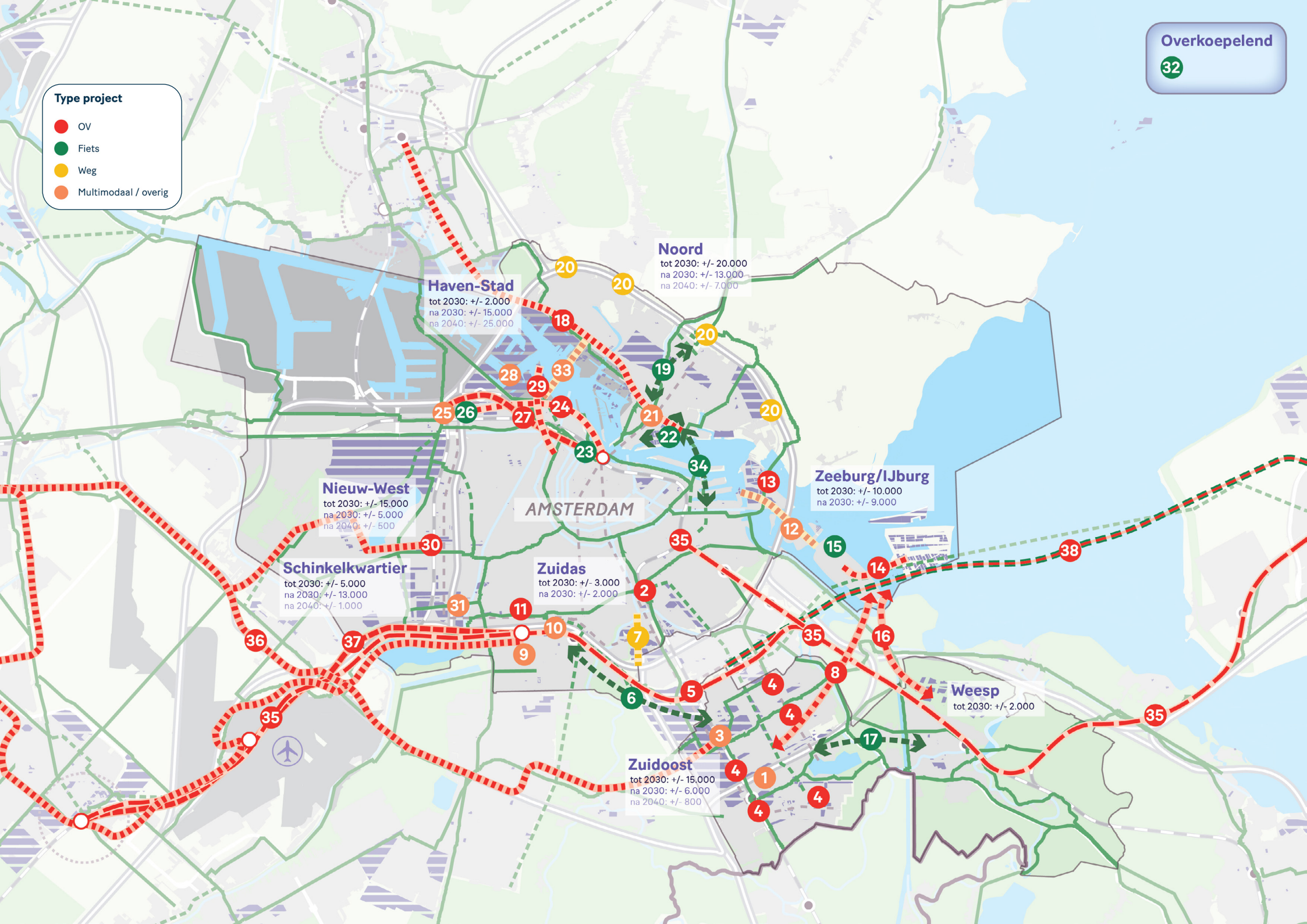
re brede welvaart, leefbaarheid, schone lucht, duurzaamheid en ruimte voor ontmoeten. Ook heeft Amsterdam in 2023 het beleid rondom deelvervoer vastgesteld en zijn de meerjarenplannen fiets, verkeersveiligheid, 30 km/u en voetganger samengevoegd in één gezamenlijk uitvoeringsplan.

Amsterdam is rondom deze onderwerpen dus vaak een proeflocatie waar als eerste in de regio maatregelen worden uitgetoet. Denk aan deelfietsen- en scooters, werkgeversaanpak, lage parkeernormen bij nieuwbouwalocaties en de invoering van 30 km/u snelheidslimiet in de bebouwde kom. Met de geleerde lessen kan dit straks ook in de rest van de regio worden toegepast.



Type project

- OV
- Fiets
- Weg
- Multimodaal / overig



Overzicht maatregelen

ZUIDOOST

- 1 [Mobiliteitspakket Amsterdam Zuidoost \(MIRT 2022\)](#) (s/u)
- 2 Station Amstel (s/u)
- 3 Integrale aanpak knooppunt Amsterdam Bijlmer Arena (s)
- 4 Aanpak metrostations Amsterdam Zuidoost (s)
- 5 Knooppuntontwikkeling station Duivendrecht (s)
- 6 Fietsroute Amsterdam Zuidoost-Zuidas (-)
- 7 A2-Entree (s)
- 8 [HOV Bijlmer – IJburg](#) (u)

ZUIDAS

- 9 [Zuidasdok](#) (u)
└─ 3^e perron A'dam Zuid incl.
internationale terminal (s)
- 10 Eénrichtingscarre Zuidas (s)
- 11 Uitbreiden busstation Amsterdam Zuid (s)

O = onderzoek
S = studie
U = uitvoering
Maatregel/gebied = MIRT-afspraken

ZEEBURG/IJBURG

- 12 [Cruciale Mijl](#) (s)
- 13 IJtramstalling (s)
- 14 Verlenging IJtram (s)
- 15 Optimaliseren hoofdfietsroutes IJburg (s)

WEESP

- 16 [HOV IJburg- Weesp](#) (u)
- 17 Fietsroute Amsterdam Zuidoost (Gaasperplas)- Weesp (s)

NOORD

- 18 HOV ZaanIJ (s)
- 19 Fietsroute Elzenhagen (-)
- 20 Aansluitingen A10 (s)
- 21 Johan van Hasselt knoop (s)
- 22 Fietsroute IJplein- Hamerkwartier (s)
- 23 Voettunnel CS (onderdeel sprong over het IJ)

HAVEN-STAD

- 24 [HOV verbinding Sloterdijk - Amsterdam Centraal](#) (s)
- 25 Knooppuntontwikkeling station Sloterdijk (s/u)
- 26 [Fietsparkeren station Sloterdijk](#) (s/u)
- 27 [OV Verbinding Amsterdam Sloterdijk - Amsterdam Centrum](#) (s)
- 28 Mobiliteithubs Haven-Stad (station Sloterdijk, Hemknoop, Coen-en Vlothaven en contactweg) (-)
- 29 Aanleg HOV-verbinding/Tram 5 naar Minervahaven (-)

NIEUW-WEST

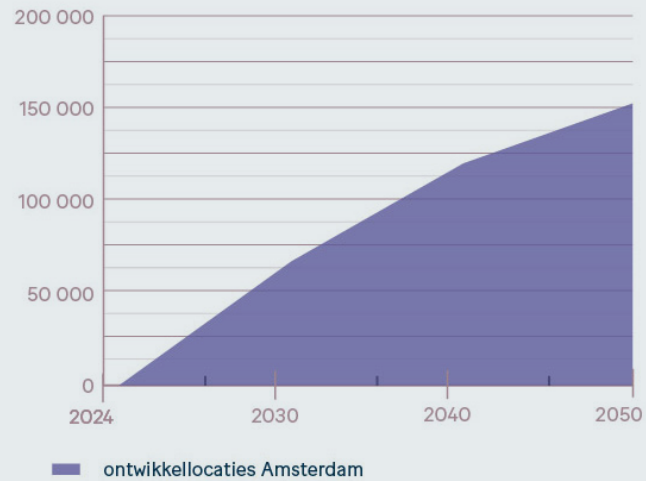
- 30 [Station Lelylaan](#) (u)
- 31 Verlengde Sloterweg incl. nieuwe bruggen Schinkel (s)

OVERKOEPELEND

- 32 MRA doorfietsroutes (s/u)
- 33 Westbrug (-)
- 34 Oostbrug (s)
- 35 [OV SAAL](#) (s/u)
- 36 BRT/metrobus Haarlem - Amsterdam (s)
- 37 [OV verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer](#) (s)
- 38 IJmeerlijn (-)



Woningbouw



Financiering

GROTE INVESTERINGEN	WONINGBOUW	INVESTERINGSBEHOEFTE
Amsterdam		
Zuidoost	+/- 21.000	€ 840 mln
Zuidas	+/- 5.000	€ 175 mln
Zeeburg/IJburg	+/- 19.000	€ 855 mln
Weesp	+/- 2.000	€ 70 mln
Noord (incl. HOV ZaanIJ, excl. Sprong)	+/- 39.000	€ 580 mln
Haven-Stad (excl. metro)	+/- 42.000	€ 1165 mln
Nieuw-West	+/- 21.000	€ 750 mln

Beleidsmaatregelen



4. Amstelland-Meerlanden

De regio Amstelland Meerlanden groeit de komende jaren hard. In totaal is hier ruimte voor zo'n 60.000 woningen. Op talloze locaties zijn gebiedsontwikkelingen voorzien. Enerzijds nabij OV knooppunten zoals Duivendrecht, Diemen- Zuid, Hoofddorp spoorzone/centrum en langs de Amsteltram in Amstelveen. Aan de andere kant ook, voornamelijk in de Haarlemmermeer, grote uitbreidingslocaties. Hiermee wordt een substantieel deel van de regionale ontwikkelingsambitie gerealiseerd. Deze groei zorgt, samen met de toenemende werkgelegenheid in het gebied, aanwezigheid van Schiphol en de autonome ontwikkelingen voor de nodige uitdagingen op het gebied van mobiliteit.

4.1 Infrastructuurmaatregelen

In het BO MIRT van 2022 zijn er afspraken gemaakt over mobiliteitsmaatregelen bij de woningbouwopgaven in Hoofddorp Spoorzone en centrum. Aanvullende opgaven in dit gebied liggen rondom de multimodale knoop station Hoofddorp en de financiële onzekerheid rondom de OV verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer. Deze maatregelen zijn randvoorwaardelijk voor de woningbouw in Haarlemmermeer.

In de Westflank van Haarlemmermeer zijn 3 grote ontwikkelingen (Lisserbroek, Nieuw-Vennep West en Cruquius-Zwaanshoek) voorzien. Het afgelopen jaar is in de 'versnellingsaanpak gebiedsontwikkeling Haarlemmermeer West' onder opdracht van ministerie van BZK onder-

zoek gedaan naar de benodigde mobiliteitsmaatregelen. Deze gebieden vergen grote aanvullende infrastructurele maatregelen richting én op het bovenliggende (provinciale) verkeersnetwerk én uitbreidingen in het OV netwerk.

In Amstelveen zijn de ontwikkelingen gepland in het stadshart en rondom haltes van de Amsteltram. Hierdoor wordt de huidige infrastructuur die er ligt, goed benut waardoor er beperkte regionale mobiliteitsopgaven zijn. Een grote opgave in het stadshart is het herinrichten van het busstation en de fietsbereikbaarheid en parkeergelegenheid. Opgaven liggen verder voornamelijk in het realiseren van het MRA doorfietsroute netwerk en de OV bereikbaarheid naar werklocaties zoals Schiphol.

Daarnaast zorgen alle overkoepelende woningbouwopgave in Amstelland Meerlanden voor druk op het provinciale wegennet. Daarom wordt er gestart met een verkennend onderzoek naar het wegennet in de 'Amstelveense' Zuidlob, waarbij de knelpunten als gevolg van ruimtelijke en economische ontwikkelingen inzichtelijk worden gemaakt.

4.2 Beleidsmaatregelen

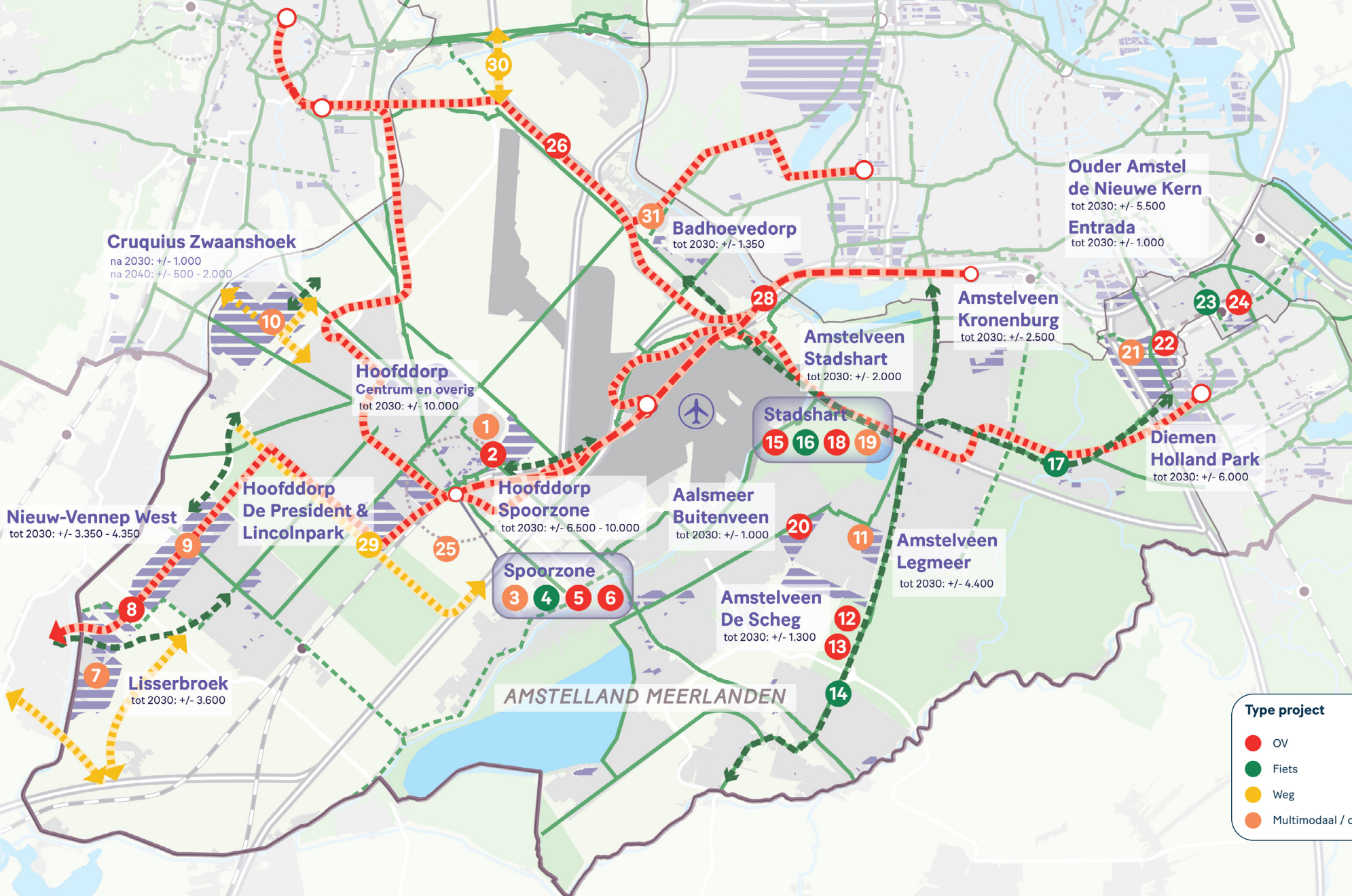
Binnen Amstelveen en Haarlemmermeer wordt sinds enkele jaren het Mobiliteitsprogramma van Eisen (MpvE) toegepast bij gebiedsontwikkelingen. Het MpvE is een manier om mobiliteit op een toekomstbestendige wijze vroegtijdig te verankeren in de ruimtelijke planvorming. Zo is dit bij Amstelveen Legmeer, Hoofddorp Centrum, Nieuw-Vennep West en Cruquius-Zwaanshoek al toegepast.

In Spoorzone Hoofddorp wordt het autoverkeer en parkeren (hubs) naar de randen verplaatst en wordt ingezet op lopen, fiets en OV.

Net als in andere MRA deelregio's wordt er binnen Amstelland-Meerlanden ook gewerkt aan de werkgevers-aanpak om werknemers op een duurzame manier te laten reizen maar ook de spits te mijden en te 'spreiden'. Op deze manier wordt de bestaande infrastructuur optimaal benut.

Gezien de grote regionale mobiliteitsopgaven in deze deelregio is het noodzakelijk om ook steviger aan andere beleidsknoppen te draaien zoals gedragsverandering en parkeerregulering. Er liggen kansen om dit regionaal beter te benutten.





Cruquius Zwaanshoek
na 2030: +/- 1.000
na 2040: +/- 500 - 2.000

**Hoofddorp
Centrum en overig**
tot 2030: +/- 10.000

Nieuw-Vennep West
tot 2030: +/- 3.350 - 4.350

**Hoofddorp
De President &
Lincolnpark**

**Hoofddorp
Spoorzone**
tot 2030: +/- 6.500 - 10.000

**Aalsmeer
Buitenveen**
tot 2030: +/- 1.000

**Amstelveen
De Scheg**
tot 2030: +/- 1.300

**Amstelveen
Legmeer**
tot 2030: +/- 4.400

Badhoevedorp
tot 2030: +/- 1.350

**Amstelveen
Stadshart**
tot 2030: +/- 2.000

**Amstelveen
Kronenburg**
tot 2030: +/- 2.500

**Ouder Amstel
de Nieuwe Kern**
tot 2030: +/- 5.500
Entrada
tot 2030: +/- 1.000

**Diemen
Holland Park**
tot 2030: +/- 6.000

AMSTELLAND MEERLANDEN

Type project

- OV
- Fiets
- Weg
- Multimodaal / overig

Overzicht maatregelen

HOOFDDORP CENTRUM

- 1 Mobiliteitspakket Hoofddorp centrum (s/u)
- 2 OV verbinding station Hoofddorp – Hoofddorp centrum (-)

HOOFDDORP SPOORZONE

- 3 Mobiliteitspakket Hoofddorp spoorzone (s/u)
- 4 Fietsparkeren station Hoofddorp (s)
- 5 Nieuw busplatform station Hoofddorp (s)
- 6 Nieuwe reizigerspassage station Hoofddorp (s)

HOOFDDORP DE PRESIDENT EN LINCOLNPARK

Geen specifieke maatregelen

HAARLEMMERMEER LISSERBROEK

- 7 Mobiliteitspakket Lisserbroek (s)
- 8 HOV Noordwijk – Schiphol (u)

HAARLEMMERMEER NIEUW-VENNEP WEST

- 9 Mobiliteitspakket Nieuw-Vennep West (s)

HAARLEMMERMEER CRUQUIUS ZWAANSHOEK

- 10 Mobiliteitspakket Cruquius Zwaanshoek (-)

BADHOEVEDORP

Geen specifieke maatregelen

AMSTELVEEN ZUID (NIEUW) LEGMEER

- 11 Mobiliteitshub Sacharovlaan (s)

AMSTELVEEN ZUID BOVENKERKERWEGZONE

- 12 Versterken busverbinding Sacharovlaan – Aalsmeer – Schiphol (-)
- 13 Halte Bedrijventerrein Amstelveen Zuid (BTAZ) (s)
- 14 MRA doorfietsroute Uithoorn – Amstelveen – Amsterdam (s)

AMSTELVEEN ZUID DE SCHEG

Geen regionale opgaven

AMSTELVEEN STADSHART

- 15 Herinrichting Busstation Amstelveen (s)
- 16 Verbetering fietsparkeren Stadshart (s)
- 17 MRA fietsroute oost-west (deel van de route Amsterdam Zuidoost - Schiphol/ Badhoevedorp) (s)
- 18 Herinrichting eindhalte tramlijn 5 Handelsplein (-)
- 19 Logistieke Hub (o)

AMSTELVEEN NOORD KRONENBURG

Geen specifieke maatregelen

AALSMEER BUITENVEEN

- 20 Versterken OV verbinding van en naar Schiphol (-)

OUDER AMSTEL DE NIEUWE KERN

- 21 Mobiliteitspakket de Nieuwe Kern (s)
- 22 Knooppuntontwikkeling station Duivendrecht (s)

DIEMEN HOLLAND PARK

- 23 Herinrichting voorplein Station Diemen Zuid (west) (-)
- 24 Verbetering toegankelijkheid station Diemen Zuid (oost) (-)

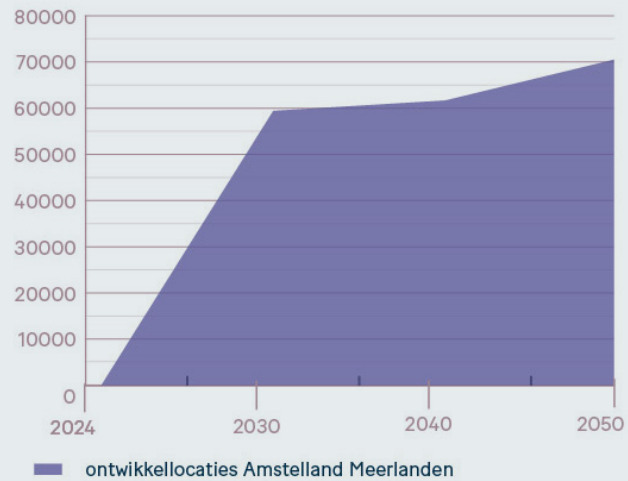
OVERKOEPELEND

- 25 Hub Schiphol Trade Park (-)
- 26 Metrobus Haarlem – Amsterdam Zuid (s)
- 27 MRA doorfietsroutes Amstelland Meerlanden (s/u)
- 28 OV Verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer (s)
- 29 Weg om de Zuid (s)
- 30 A9 Rottepolderplein (s)
- 31 Hub Lijnden (-)

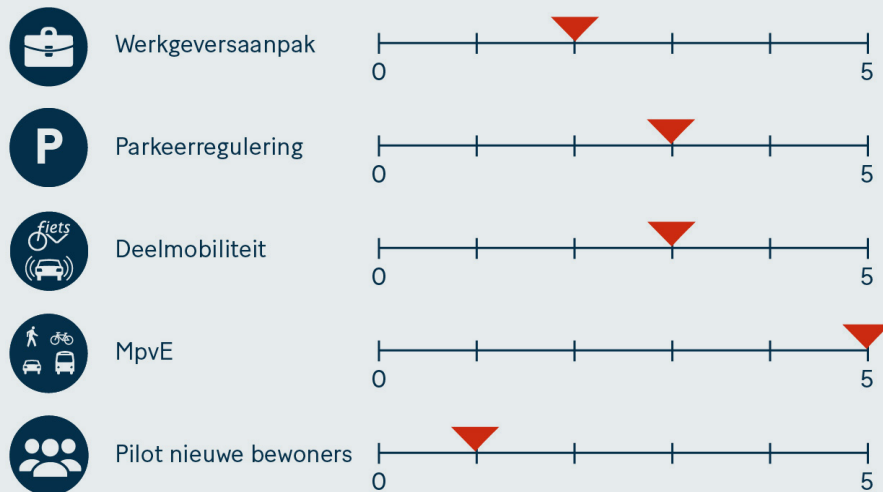
O = onderzoek
S = studie
U = uitvoering
Maatregel/gebied = MIRT-afspraken



Woningbouw



Beleidsmaatregelen



Financiering

GROTE INVESTERINGEN	WONINGBOUW	INVESTERINGSBEHOEFTE
Haarlemmermeer		
Hoofddorp Centrum en overig	+/- 10.000	€ 300 mln (deels gedekt)
Hoofddorp Spoorzone	+/- 6.500 - 10.000	€ 300 mln (deels gedekt)
Lisserbroek	+/- 3.600	€ 258 mln (€ 156 mln gedekt)
Nieuw-Vennep West	+/- 3.350 - 4.350	€ 419 mln (€ 226 mln gedekt)
Cruquius Zwaanshoek	+/- 1.500 - 3.500	€ 608,6 mln (€ 56,5 mln gedekt)
Badhoevedorp		
• Centrum	+/- 800	-
• Schuifhoeve	+/- 550	-
Amstelveen		
Kronenburg	+/- 2.500	€ 1 mln
Nieuw Legmeer	+/- 4.400	€ 10 mln
Bovenkerkerwegzone / de Scheg	+/- 1.300	€ 1 mln
Stadshart	+/- 2.000	€ 7,9 mln (€ 0,1 mln gedekt)
Aalsmeer		
Buitenveen	+/- 1.000	€ 1 mln
Ouder Amstel		
de Nieuwe Kern	+/- 5.500	PM
Diemen		
Holland Park	+/- 6.000	€ 7 - 11 mln



5. Zaanstreek-Waterland

De regio Zaanstreek-Waterland kenmerkt zich door grote en eenzijdige pendelstromen richting Amsterdam. Daarom is voor Zaanstreek-Waterland de ontwikkeling van de corridor Amsterdam-Hoorn van belang en de daarbij toe behorende maatregelen. De woningbouwplannen focussen zich op diverse gebieden in Zaanstad (onder andere Achtersluispolder, Centrum Oost en Kogerveld), Purmerend (onder andere Waterlandkwartier en de Oostflank) en Edam-Volendam (de Lange Weeren). Deze ontwikkelingen zijn grotendeels voorzien t/m 2030 waardoor de bereikbaarheidsmaatregelen op relatief korte termijn voorzien zijn.

5.1 Infrastructuurmaatregelen

Een belangrijke overkoepelende opgave is het realiseren van de HOV ZaanIJ verbinding. Deze verbinding loopt van Amsterdam Noord tot Zaanstad Kogerveld en zorgt daarvoor voor een goede OV verbinding voor verschillende ontwikkellocaties met Amsterdam. Gezien de beperkte afstand richting Amsterdam zorgt het realiseren van het MRA doorfietsroute netwerk voor een duurzame mobiliteitsverandering.

Voor het Waterlandkwartier in Purmerend zijn in MIRT 2022 afspraken gemaakt over enkele infrastructuurmaatregelen. Hier liggen nog enkele restopgaven. Daarnaast is een grote ontwikkeling voorzien in de Oostflank. Hier zijn aanpassingen in het wegen en OV bereikbaarheid nood-

zakelijk gezien de locatie aan de rand van de gemeente. Dit wordt in 2024 verder uitgewerkt in een MpvE.

5.2 Beleidsmaatregelen

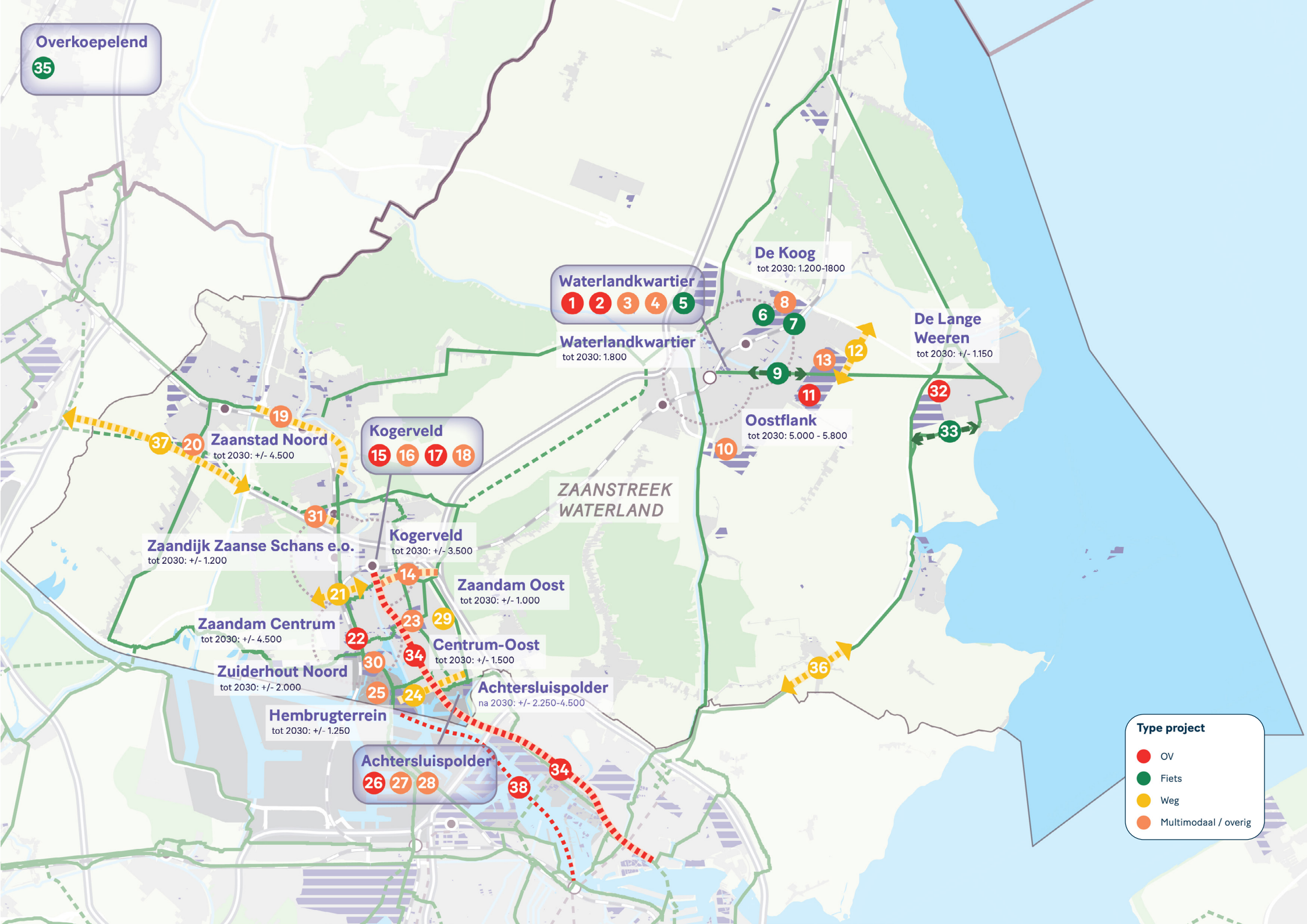
In Zaanstad vindt er momenteel een pilot bewoners-aanpak Kogerveld plaats om een groep nieuwe bewoners te stimuleren om (meer) gebruik te maken van het openbaar vervoer. Deze bewoners krijgen een tijdelijk NS-abonnement en een probeeraanbod van het busvervoer. Hiermee wordt beoogd om bewoners van start af om een duurzame manier te laten reizen en het autogebruik af te laten nemen. Indien succesvol, kan deze pilot ook bij andere gebiedsontwikkelingen en andere deelregio's worden uitgerold.

Ook wordt er actief gewerkt met het opstellen van MpvE om mobiliteit vroegtijdig een plek te geven in het ruimtelijke planproces. Voor onder andere Purmerend stationsgebied, de Koog en Oostflank (lopend) en de Lange Weeren in Edam-Volendam. In Zaanstad heeft de raad zelfs ingestemd om voor elke 30 woningen een MpvE op te stellen. De afgelopen jaren is deze tool dus al veelvuldig gebruikt in Zaanstreek-Waterland.



Overkoepelend

35



Waterlandkwartier

1 2 3 4 5

Waterlandkwartier

tot 2030: 1.800

De Koog

tot 2030: 1.200-1800

De Lange Weeren

tot 2030: +/- 1.150

Oostflank

tot 2030: 5.000 - 5.800

Kogerveld

15 16 17 18

Zaandijk Zaanse Schans e.o.

tot 2030: +/- 1.200

Kogerveld

tot 2030: +/- 3.500

ZAANSTREEK WATERLAND

Zaandam Oost

tot 2030: +/- 1.000

Zaandam Centrum

tot 2030: +/- 4.500

Centrum-Oost

tot 2030: +/- 1.500

Zuiderhout Noord

tot 2030: +/- 2.000

Achtersluispolder

na 2030: +/- 2.250-4.500

Hembrugterrein

tot 2030: +/- 1.250

Achtersluispolder

26 27 28

Type project

- OV
- Fiets
- Weg
- Multimodaal / overig

Overzicht maatregelen

PURMEREND WATERLANDKWARTIER

- 1 Aanpak 4 knelpunten HOV Purmerend (u)
- 2 Aanpak overige knelpunten HOV Purmerend (s)
- 3 Herinrichten Waterlandlaan/Purmersteenweg naar stadsboulevard (s)
- 4 Mobiliteitshub Waterlandkwartier (s)
- 5 Verbeteren loop en fietsroutes naar het station Purmerend (s)

PURMEREND DE KOOG

- 6 Fietsverbindingen de Koog (s)
- 7 Fiets/voetgangerstunnel Trimpad de Koog (s)
- 8 Van IJssendijkstraat herinrichten (s)

PURMEREND OOSTFLANK

- 9 Fietsroutes naar het station en centrum (-)
- 10 Hub Purmerend de Vurige Staart (s)
- 11 OV ontsluiting Oostflank Purmerend (s)
- 12 Auto ontsluiting via Magneet/N244 (s)
- 13 Reconstructie Grotenhuysweg (s)

O = onderzoek
S = studie
U = uitvoering
Maatregel/gebied = MIRT-afspraken

ZAANSTAD KOGERVELD

- 14 Stadsweg A7. Snelweg A7 tussen Prins Bernhardplein en knooppunt Zaandam wordt stadsweg incl. korte termijn maatregelen Prins Bernhardplein (s)
- 15 Herinrichting omgeving station inclusief toegankelijk maken vanaf twee zijden (s)
- 16 Mobiliteitshub (s)
- 17 Station upgraden en ontwikkelen van halteplaats naar HOV knooppunt (s)
- 18 Hoofdinfra Kogerveldwijk (s)
 - a. Herinrichting Paltrokstraat incl. rotonde
 - b. Dr. Scholtenstraat
 - c. Heijermanstraat

ZAANSTAD NOORD

- 19 Leefbaarheidsmaatregelen N203 (u)
- 20 Verbindingsweg Dorpsstraat-Communicatieweg (s)

ZAANDAM CENTRUM

- 21 Derde ontsluiting Westerwatering (-)
- 22 OV-knooppunt stationsomgeving Zaandam (u)

ZAANDAM CENTRUM-OOST

- 23 Peperstraat HUB OV en parkeergarage (s)

ZAANDAM HEMBRUGTERREIN

- 24 Aanpassen kruispunt den Uylweg/provinciale weg (-)
- 25 Opgave OV/fietsbereikbaarheid (-)

ZAANDAM ACHTERSLUISPOLDER

- 26 OV knoop de Vlinder (s)
- 27 Ontsluiting Achtersluispolder (AVANT 2) (-)
- 28 Thorbeckeweg (AVANT) (u)

ZAANDAM OOST

- 29 Ontsluiting Poelenburg (-)

ZAANDAM ZUIDERHOUT NOORD

- 30 Opgave OV/fietsbereikbaarheid (-)

ZAANDIJK ZAAANSE SCHANS

- 31 Project Guisweg (s)

EDAM-VOLENDAM DE LANGE WEEREN

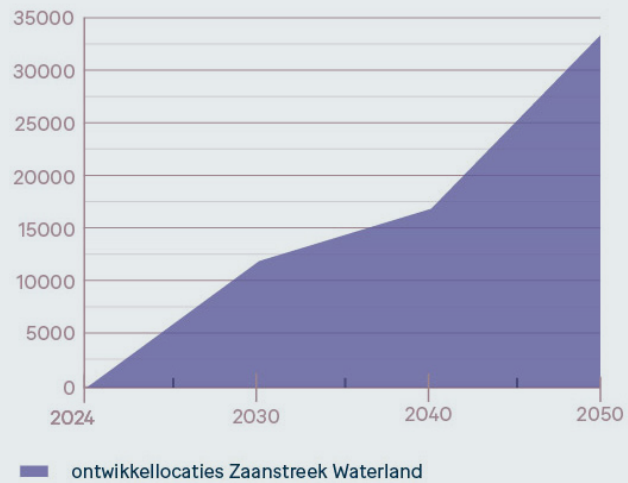
- 32 OV ontsluiting door de Lange Weeren (s)
- 33 Fietstunnel Zeddeweg (s)

OVERKOEPELEND

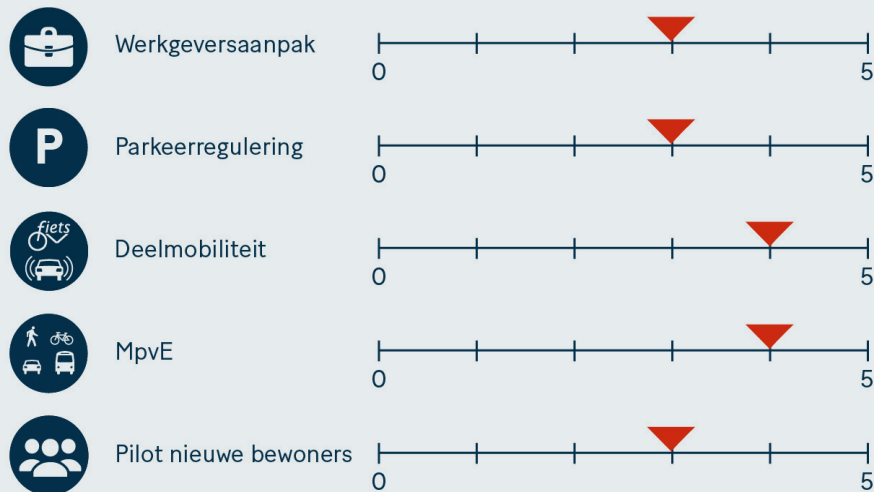
- 34 HOV ZaanIJ (s)
- 35 MRA doorfietsroutes (s/u)
- 36 Onderdoorgang Broek in Waterland (s)
- 37 Verbinding A8-A9 (s)
- 38 Pontverbinding tussen Hembrugterrein en Amsterdam CS (-)



Woningbouw



Beleidsmaatregelen



Financiering

GROTE INVESTERINGEN	WONINGBOUW	INVESTERINGSBEHOEFTE
Purmerend		
Waterlandkwartier	+/- 1.800	€ 40 mln (€ 28 mln gedekt)
De Koog	+/- 1.500	€ 11 mln
Oostflank	+/- 6.000	PM
Zaanstad		
Kogerveld	+/- 3.500	€ 24 mln
Zaanstad Noord	+/- 4.500	€ 90 mln
Zaandam Oost	+/- 1.000	PM
Zaandam Centrum	+/- 4.500	PM
Zaandam Centrum-Oost	+/- 1.500	PM
Hembrugterrein	+/- 1.250	PM
Achtersluispolder	+/- 2.250-4.500	€ 190 mln
Zuiderhout Noord	+/- 2.000	PM
Zaandijk Zaanse schans	+/- 1.200	PM
Edam-Volendam		
De Lange Weeren	+/- 1.150	PM
Overkoepelend		
• HOV ZaanIJ		• € 300 mln
• Onderdoorgang Broek in Waterland		• PM
• Verbinding A8-A9		• PM



6. Zuid-Kennemerland

In de deelregio Zuid-Kennemerland bevinden de grote ontwikkellocaties zich in Haarlem rondom de OV-knooppunten (stationsgebied, Haarlem Nieuw-Zuid en Oostpoort, station Heemstede-Aerdenhout). Ook ligt er in Haarlem een focus om te zorgen voor aantrekkelijke locaties voor werkgevers om zich te vestigen om ook te zorgen voor minder en korte reizenbewegingen én pendel richting Amsterdam. Haarlem is namelijk een echte woonstad met een eenzijdige spits richting Amsterdam.

6.1 Infrastructuurmaatregelen

In het MIRT 2022 heeft de gemeente Haarlem al afspraken gemaakt over de ontsluiting van enkele woningbouwlocaties. Een belangrijke opgave voor de korte termijn is het realiseren van het MRA doorfietsroute netwerk. Aan sommige trajecten wordt al gewerkt en voor andere is het de ambitie om hier snel mee aan te slag te gaan. Voor de lange termijn wordt er gewerkt aan de Metrobus Amsterdam-Haarlem (inclusief uitwaaieringen via Heemstede, Zandvoort en Velsen).

Rondom de OV knooppunten wordt er vooral gefocust op het duurzaam bereikbaar maken van deze locaties door te investeren in bijvoorbeeld fietsparkeren, OV en het herinrichten van wegen. Een belangrijk knooppunt is Haarlem Nieuw-Zuid.

Daarnaast kent zowel Haarlem als gemeente Haarlemmermeer (o.a. Cruquius-Zwaanshoek) een zeer grote woningbouwopgave. Dit heeft ook gevolgen voor om-

liggende gemeenten in Zuid-Kennemerland. Zo loopt de N201 in Heemstede in de toekomst vast. De gemeenten in Zuid-Kennemerland starten daarom samen met de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer een onderzoek op naar verkeersdruk en knelpunten op het regionaal wegennet.

6.2 Beleidsmaatregelen

De gemeente Haarlem zet met het mobiliteitsbeleid actief in op duurzame mobiliteit. Waarbij het autoverkeer zoveel mogelijk via de hoofdwegen gaat en het openbaar vervoer wordt gestimuleerd. Door de lage parkeernormen in nieuwe woningbouwlocaties en het extra inzetten op de fiets en voetganger wordt er actief ingezet op de mobiliteitstransitie.



Type project

- OV
- Fiets
- Weg
- Multimodaal / overig



ZUID KENNEMERLAND

Overkoepelend
20

Overzicht maatregelen

HAARLEM CENTRUM/STATIONSGBIED

- 1 Fietsparkeren centrum (U)
- 2 Herontwikkeling Stationsgebied Haarlem (U)
- 3 Vernieuwen/verplaatsen busstation (S)
- 4 Fietsring (U)
- 5 Uitbreiding fietsparkeren ondergronds onder stationsplein (S)

HAARLEM OOSTPOORT

- 6 Herontwikkeling stationsgebied Oostpoort (S)
- 7 Verleggen Kegge- en Stastokviaduct (S)
- 8 Herstructureren Oudeweg en aanpassen Prinsenbrug (S)
- 9 Verplaatsen P+R station Spaarnwoude (S)
- 10 Stadsstraat Prins Bernhardlaan (S)

SPAARNDAMSEWEG

Geen specifieke maatregelen

EUROPAWEG/NIEUW-ZUID

- 11 Ontwikkelen regionaal busstation/knooppunt Haarlem Nieuw Zuid (S)
- 12 Afwaarderen Europaweg tot 2x1 rijkstrook (S)
- 13 Fietstunnel N205 - Richting Haarlem Spaarnwoude (S)
- 14 Herinrichting N205/Schipholweg (U)
- 15 Aanpassen Schipholweg en kruispunt Amerikaweg (U)

ONTWIKKELZONE ZUID-WEST

- 16 Toegang tot HOV (-)
- 17 Goede fietsverbinding naar station Aerdenhout-Heemstede (-)

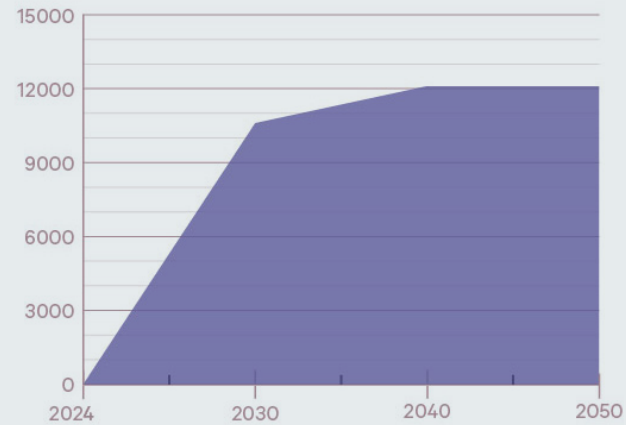
OVERKOEPELEND

- 18 Capaciteitsverruiming spoor Haarlem – Amsterdam (Sloterdijk) (-)
- 19 BRT/metrobus Haarlem - Amsterdam (S)
- 20 MRA doorfietsroutes (o.a. Haarlem – Amsterdam) (S/U)

O = onderzoek
S = studie
U = uitvoering
Maatregel/gebied = MIRT-afspraken



Woningbouw

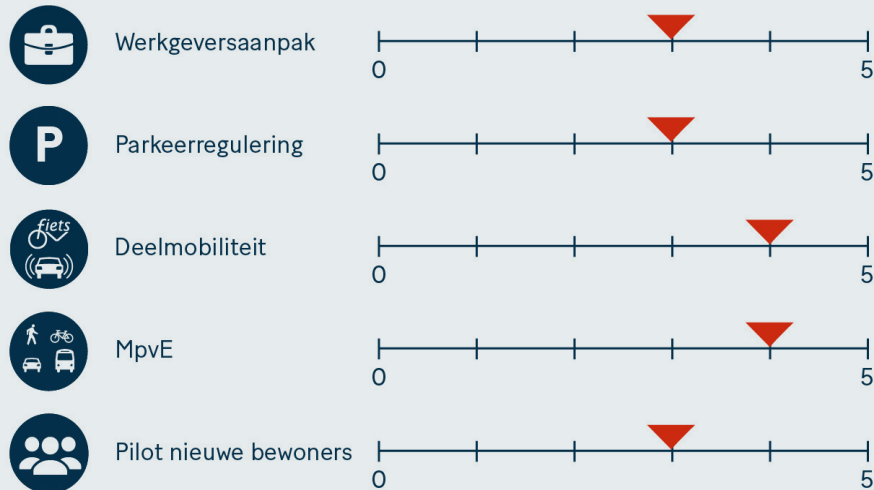


ontwikkellocaties Zuid Kennemerland

Financiering

GROTE INVESTERINGEN	WONINGBOUW	INVESTERINGSBEHOEFTE
Haarlem		€ 420 mln (€ 180 mln gedekt)
Centrum/Stationsgebied	+/- 2.500	
Oostpoort	+/- 1.000	
Europaweg/Nieuw-Zuid	+/- 6.000	
Zuid-West	+/- 1.500	
Spaarndamseweg	+/- 1.100	

Beleidsmaatregelen



7. IJmond

De deelregio IJmond bestaat uit de gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen. De grootste opgave qua woningbouw ligt in het ontwikkelgebied Spoorzone Beverwijk. Dit wordt een duurzaam en prettig leefbaar gebied, waar gewoond en gewerkt wordt met voldoende voorzieningen. In de Spoorzone wordt de komende decennia 7.000 woningen gerealiseerd. Beverwijk groeit daardoor van 40.000 naar ongeveer 50.000 inwoners. In het zuiden van de deelregio worden woningen gebouwd bij Velsen Pont tot Park. Hier komen circa 1600 woningen tot 2030 bij. Om de goede verbinding met het noorden aan de andere kant van het water te houden, is een pontverbinding belangrijk voor IJmond.

7.1 Infrastructuurmaatregelen

Een belangrijke overkoepelende opgave voor deze deelregio is het realiseren van de velserverbinding. Een verbinding van de A22 met de A9 zal de bereikbaarheid van (nieuwe) bewoners en bedrijven doen laten toenemen. Daarbij zet de deelregio IJmond in op een snelheidsaanpassing van de A22 en een extra aansluiting op de A22 bij Broekpolder. Door de grote woningbouwopgave bij het station Beverwijk dient de bereikbaarheid maar ook de sociale veiligheid van het station verbeterd te worden. Bij Pont tot Park wordt het pontplein heringericht

Daarnaast maakt de regio zich hard voor het behoud van de pontverbinding bij de oversteek van Velsen/Beverwijk.

7.2 Beleidsmaatregelen

In IJmond werken de Omgevingsdienst IJmond, de gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen en het bedrijfsleven samen aan slimme en duurzame mobiliteit. Via het programma IJmond Bereikbaar worden via de werkgevers gestimuleerd medewerkers meer buiten de spits en schoner vervoer te reizen. Naast de werkgeversaanpak zet IJmond zich in voor verduurzaming van goederenvervoer.





Type project

- OV
- Fiets
- Weg
- Multimodaal / overig

Overzicht maatregelen

BEVERWIJK SPOORZONE

- 1 Snelheidsaanpassing A22 (van 100 naar 70 km/uur) (-)
- 2 Extra aansluiting A22 bij Broekpolder (-)
- 3 Verbeteren bereikbaarheid station Beverwijk (interwijkverbinding tussen Parallelweg en Stationsplein) (s)
- 4 Sociale veiligheid busstation Beverwijk (s)
- 5 MRA doorfietsroute langs het station (-)

VELSEN PONT TOT PARK

- 6 Pontplein (s)

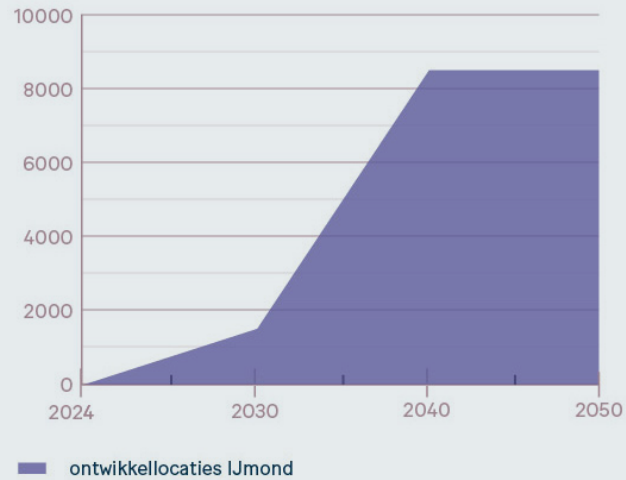
OVERKOEPELENDE OPGAVEN

- 7 Pontverbindingen (s)
- 8 Velserversbinding (-)
- 9 MRA doorfietsroutes (s/u)
- 10 Verbinding A8-A9 (s)

O = onderzoek
S = studie
U = uitvoering
Maatregel/gebied = MIRT-afspraken



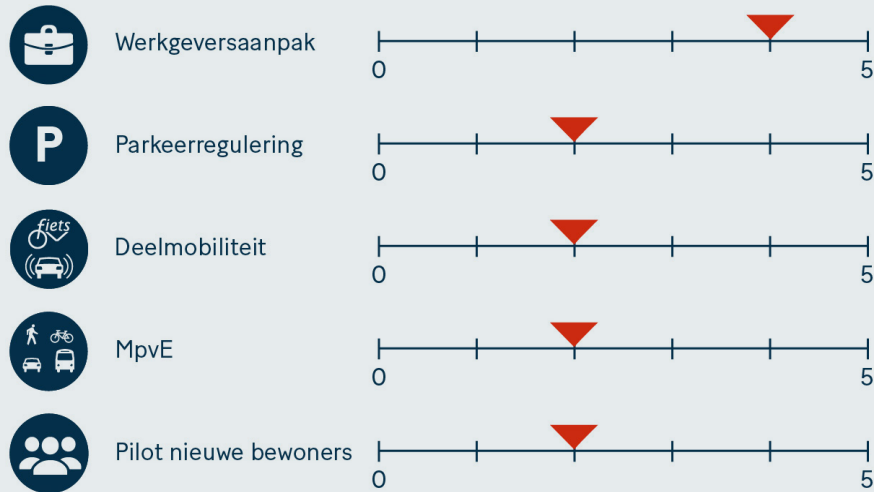
Woningbouw



Financiering

GROTE INVESTERINGEN	WONINGBOUW	INVESTERINGSBEHOEFTE
Beverwijk		
Spoorzona	+/- 7.000	PM
Velsen		
Pont tot park	+/- 1.600	PM

Beleidsmaatregelen



8. Gooi- en Vechtstreek

In Gooi- en Vechtstreek is er sprake van een ruimtelijke spreiding van wonen, werken en een groeiende pendel. De druk neemt daarmee toe op de weg en het spoor. Binnen de regio zijn er meerdere ontwikkellocaties voor woningbouw. Dit zijn o.a. Crailo, Bussem-Zuid en Hilversum.

De verwachting is dat de stapeling van de woningbouwontwikkelingen rond de Gooi en Vechtstreek zal zorgen voor nog grotere druk op de A27/A1 met als gevolg druk op de regionale en lokale wegen in regio Gooi en Vechtstreek. Dit leidt tot verdere verslechtering van de bereikbaarheid van de regio, boven op de reeds bestaande urgente bereikbaarheidsproblemen.

8.1 Infrastructuurmaatregelen

De opgaven gerelateerd aan de woningbouwopgave in dit gebied liggen bij het Hilversum Stationsgebied, Crailo, Arena Park en Bussem-Zuid. Binnen de genoemde gebieden worden tot +- 2030 een riant aantal woningen gebouwd. Vooral regionaal zullen er maatregelen moeten worden getroffen om de goede bereikbaarheid in- en tussen de ontwikkellocaties in dit gebied te kunnen blijven garanderen. De deelregio wil daarbij ook volop inzetten om het realiseren van de MRA doorfietsroutes.

Een belangrijke overkoepelde opgave is de start van een MIRT onderzoek naar de capaciteitsuitbreiding van de A27. Momenteel is hier geen toezegging voor, echter is

het evident dat de verkeerssituatie met name rondom het knooppunt Eemnes – Zeewolde verslechterd. In het BO MIRT 2022 is afgesproken dat de situatie wordt gemonitord. Jaarlijks volgt er een update van deze monitoring.

Met de beoogde nieuwe woningne rondom het station Bussem-Zuid wil de gemeenten en regio investeren in een opgewaarderd station. Met betere voorzieningen en capaciteitsuitbreiding van de P+R.

Onder Toekomstvast Investeringspakket (TVIP, BO MIRT 2022) zijn enkele afritten/opritten opgenomen die de regio gezien de woningbouwambities graag gerealiseerd ziet. Echter is voor niet alle maatregelen financiering gevonden. Twee van deze maatregelen liggen in deze regio, namelijk bij Crailo afslag Blaricum/ Huizen en afslag Laren/ Hilversum Noord.

8.2 Beleidsmaatregelen

De regio probeert zich in te zetten voor het aanbieden van alternatieven voor de auto. Zo wordt er actief geïnvesteerd in het vinden van deelmobiliteit en hubs locaties. Ook wordt er volop gebouwd rondom OV knooppunten om duurzame mobiliteit te stimuleren.





Crailo
 12 13 14
 15 16

Crailo
 tot 2030: +/- 1.200

Bussum-Zuid
 tot 2030: +/- 1.000

GOOI & VECHTSTREEK

Stationsgebied
 1 2 3 4 5

Hilversum Stationsgebied
 tot 2030: +/- 1.600

Hilversum Arenapark
 tot 2030: +/- 1.000

Arenapark
 7 9 10

Type project

- OV
- Fiets
- Weg
- Multimodaal / overig

Overkoepelend
 19

Overzicht maatregelen

HILVERSUM STATIONSGBIED

- 1 Fietsenstalling station Hilversum (totaal 7.000 plekken) (u)
- 2 Toerit fietstunnel (u)
- 3 Herinrichting schapenkamp (u)
- 4 Uitbreiding stationshal Hilversum (u)
- 5 Nieuw busstation (u)
- 6 Centrumring (u)

HILVERSUM ARENAPARK

- 7 OV knoop Sportpark (s)
- 8 Fietstunnel Laapersveld-Arenapark (s)
- 9 Openbare ruimte Sportpark en omgeving (s)
- 10 Mobiliteitshub Sportpark (s)
- 11 Aansluiting Sportpark op N201 (s)

BUSSUM-ZUID

Geen specifieke maatregelen

GOOISE MEREN CRAILO

- 12 Knooppuntontwikkeling Crailo (s)
- 13 Betere ontsluiting Bussum zuid/Crailo op de A1 (-)
- 14 Ontwikkeling P+R Crailo en aanpassing aansluitingen op de A1 (s)
- 15 Fietstunnel (s)
- 16 N526/527 verkeersveiligheid en doorstroom (s)

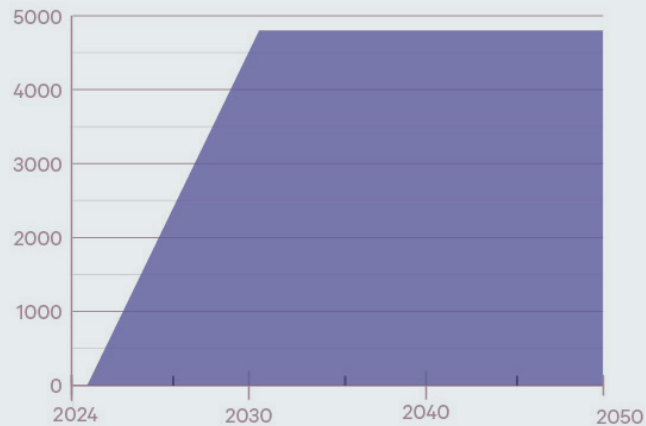
OVERKOEPELEND

- 17 Bereikbaarheid Gooicorridor (GNOE en OV SAAL) (s)
- 18 Verbreiding A27 (s)
- 19 MRA doorfietsroutes (s/u)
- 20 Opwaardering P+R Muiden (s)
- 21 Ontwikkeling station Bussum Zuid, aanpassing P+R voorziening (s)
- 22 Aanpassen brug Muiden Noordwest ivm doorfietsroute (-)
- 23 A1 afslag Laren Hilversum Noord (afslag 9) (-)

O = onderzoek
S = studie
U = uitvoering
Maatregel/gebied = MIRT-afpraak



Woningbouw

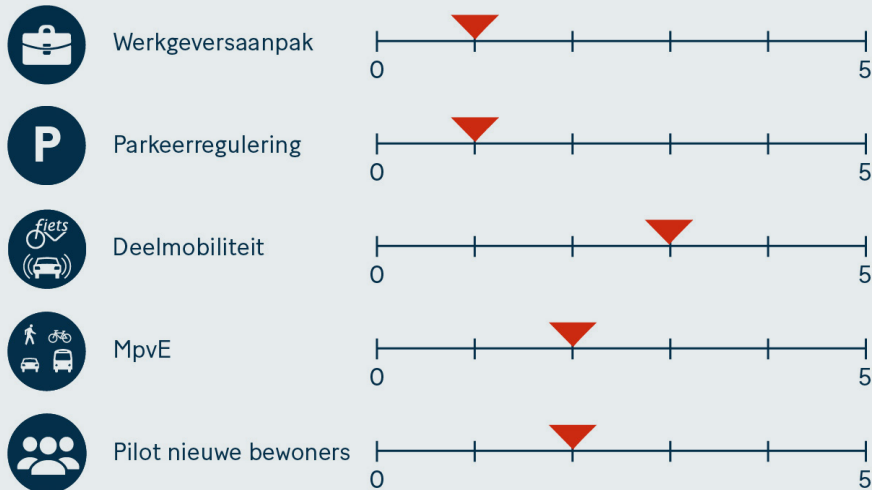


ontwikkellocaties Gooi en Vechtstreek

Financiering

GROTE INVESTERINGEN	WONINGBOUW	INVESTERINGSBEHOEFTE
Hilversum		
Stationsgebied	+/- 1.600	€ 54 mln (€ 54 mln gedekt)
Arenapark/Sportpark	+/- 1.000	€ 91,2 mln (€ 5,5 mln gedekt)
Gooise Meren		
Crailo	+/- 1.200	PM
Bussum		
Bussum-Zuid	+/- 1.000	
Overkoepelend		
• MRA doorfietsroutes		€ 35 mln (excl. fietstunnels)
• Aanpassen brug Muiden Noordwest		€ 10-15 mln

Beleidsmaatregelen



9. Oostflank

Almere en Lelystad zijn de grote steden aan de Oostflank van de MRA die al decennia voor een relatief grote groei aan inwoners zorgen. Daarmee is deze deelregio één van de snelst groeiende regio's van Nederland. Hierbij is het van groot belang dat de capaciteit van het mobiliteitssysteem meegroeit. Bij de huidige inwoneraantallen is er voornamelijk behoefte aan een schaa sprong voor de OV-bereikbaarheid.

Almere biedt ruimte aan substantiële extra woningbouwontwikkelingen in een groene, gezonde omgeving met hoogstedelijk-, tot landelijke woonmilieus. Eén van de drie grote opgaven is om de komende jaren Almere Centrum te doorontwikkelen met een evenwichtige mix van wonen, werken en recreëren. Daarnaast wordt verkend hoeveel en welk typen woningen er in Oosterwold bij komen. De Ruimtelijke Strategische Verkenning voor Almere Pampus onderzoekt of de eerste 7500 duurzaam met HOV kan worden ontsloten zonder negatieve gevolgen voor de landelijke netwerken. Een hoogstedelijk Almere Pampus kan alleen ontwikkeld worden met een IJmeerverbinding.

In Lelystad wordt de woningbouwproductie versneld naar ca. 1.000 woningen per jaar voor de periode 2024-2030 en worden de groeimogelijkheden voor de periode 2030-2050 naar in totaal 40.000 woningen verkend. Lelystad versterkt haar stadshart en bestaande stad,

verzilverd de kansen aan de kust met natuurontwikkeling, recreatie en hoge kwaliteit woningbouw in ZuiderC.

9.1 Infrastructuurmaatregelen

Bij het BO MIRT van 2022 zijn met het toekomst vast investeringspakket (TVIP) afspraken gemaakt over maatregelen die de regio helpen beter te ontsluiten. Om meer forenzen, werk- en logistiek vervoer op te vangen van en naar Noord-Nederland, maar ook binnen Flevoland is het nodig om de A6 tussen Almere Oostvaarders en Lelystad te verbreden.

Verder is de flinke groei in woningbouwaantallen in Flevoland alleen mogelijk als er ook uitbreiding van de infrastructuur plaatsvindt. Een schaa sprong in het OV is benodigd om de bereikbaarheid van Almere en Lelystad met Amsterdam en Utrecht te borgen. Zo is de realisatie van de IJmeerverbinding randvoorwaardelijk voor de grote woningbouwopgave in Almere Pampus. Maar Almere ontwikkelt zich op meerdere plekken; zo is veel al in uitvoering in het centrumgebied en wordt er onderzoek gedaan naar meer woningen en wat daar aan bereikbaarheid voor nodig is in Oosterwold. Zodoende is het van groot belang om OV-SAAL te realiseren en moet er passend OV komen om onder meer Oosterwold richting de A27 te ontsluiten. Dit kan de ruimtelijke reservering van de Stichtselijn volgen.

In Lelystad is de grootste ontwikkellocatie Lelystad ZuiderC. Ontwikkeling van deze sterke locatie is sterk afhankelijk van de omgeving. Denk hierbij aan Lelystad Airport.

De ontwikkeling van een extra station Lelystad Zuid behoort tot de ideeën om de bereikbaarheid van i.i.g. het zuidelijk deel van Lelystad te verbeteren. Momenteel loopt er een verkennend (multimodaal) bereikbaarheidsonderzoek in opdracht van SBaB voor Lelystad-Zuid.

Overkoepelend gelden de maatregelen zoals de realisatie van de Lelylijn en het als regio investeren in MRA doorfietsroutes als meest impactvolle en duurzame bereikbaarheidsmaatregelen in de bereikbaarheid met de Randstad en het noorden.

9.2 Beleidsmaatregelen

In de Oostflank wordt er op verschillende manieren getracht meer met beleidsmaatregelen te bereiken. Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen krijgt de auto minder ruimte. Dit zie je onder andere terug in het masterplan van Almere Pampus en de huidige plannen voor ZuiderC, maar ook de verdichting van het centrumgebied van Almere en Lelystad vindt plaats met lagere parkeernormen. Hier moet het toevoegen van deelmobiliteit een belangrijke rol spelen bij de first/last mile. De beleidsmaatregel waar in deze deelregio actief op wordt ingezet is het opstellen van MPvE om mobiliteit vroegtijdig een plek te geven in het ruimtelijke planproces. Het meest recente voorbeeld is de Ruimtelijke Strategische Verkenning Almere Pampus.



Type project

- OV
- Fiets
- Weg
- Multimodaal / overig



Overzicht maatregelen

ALMERE STEDELIJKE MAATREGELLEN

- 1 Hogering: Verbreden tussen Hollandsedreef en Markerdreef (U)
- 2 Verbreden en opwaarderen hoofd fietsroutes (U)

ALMERE PAMPUS

- 3 IJmeerverbinding: metro en fiets (-)
- 4 HOV Pampus eerste fase (S)

ALMERE HOUT/ OOSTERWOLD

- 5 Doorfietsroute Almere - Zeewolde (S)
- 6 Doorfietsroute Almere - Huizen (S)

ALMERE BUITEN

- 7 Buitenring: Rotondes aanpassen (-)
- 8 Verbeteren doorstroom Evenaar (S)

ALMERE POORT

- 9 OV Hub Poort (S)
- 10 Godendreef: realisatie 2x bus/fietstunnels (-)

ALMERE HAVEN

- 11 Verbinden stadscentrum Almere - Haven (S)

ALMERE STAD (+CENTRUM)

- 12 Mobiliteitspakket Almere Centrum (U)
- 13 Weren doorgaand verkeer stadscentrum en ombouwen naar stadsstraten (U)
- 14 Verbeteren doorstroming auto op centrumring (U)

STADSHART LELYSTAD

- 15 Verleggen entree parkeergarage Theaterkwartier 1 + aanpassen rotonde Rigastraat (U)
- 16 Aanpassingen centrumring (busbanen, kruispunten opwaarderen) (U)
- 17 Buseiland aan centrumzijde station/ Stationsgebied Oost (U)
- 18 Uitbreiding capaciteit fietsenstalling station Lelystad Centrum tot 3.250 in 2030 en 4.000 in 2040 (U)
- 19 Fietsparkeren Theaterkwartier (U)

LELYSTAD ZUIDERC

- 20 MIRT Bereikbaarheidsonderzoek Lelystad Zuid (PM Q4 - 2024) (O)
- 21 HOV-verbinding station Lelystad Centrum met ZuiderC/Lelystad Airport (inclusief passage aansluiting A6 Lelystad) (S)
- 22 Station Lelystad Zuid (-)
- 23 Rondweg Lelystad Zuid (A6-Laan van Nieuwland-Westerdreef) (-)
- 24 Uitbreiden halve naar hele afslag 9 A6 voor ontsluiting ZuiderC en Nationaal Park Nieuw Land (-)

LELYSTAD WATERFRONT

- 25 Opwaarderen verbinding fiets en openbaar vervoer Waterfront - Lelystad centrum, HOV bus verbinding met Waterfront/kust (S)

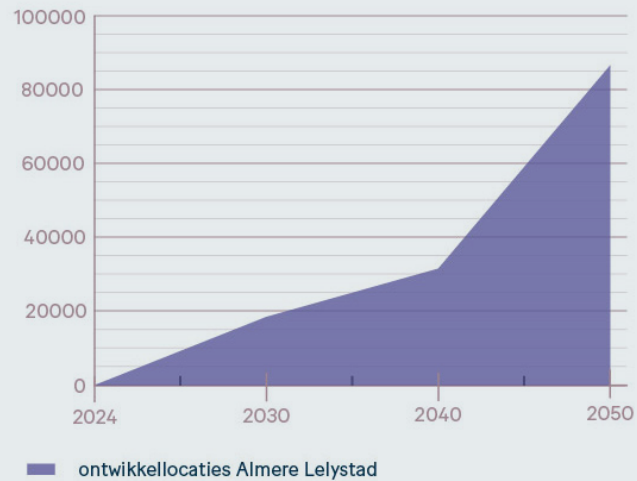
REGIONALE FLEVOLANDSE MAATREGELLEN

- 26 Verbreding A6 tussen Almere Oostvaarders en Lelystad naar 2x3 rijstroken (S)
- 27 OV SAAL (U)
- 28 Verbreding A27 aansluiting Zeewolde - knoppunt Eemnes (S)
- 29 Bochtafsnijding van N307 Lelystad (Baai van Van Eesteren) (-)
- 30 OV verbinding Stichtse lijn (-)
- 31 Multimodale HUB 'T Oor (S)
- 32 Multimodale HUB kruising A6/ A27 (-)
- 33 BRT Almere Utrecht (S)
- 34 MRA doorfietsroutes tussen Lelystad, Almere en Amsterdam (S/U)
- 35 Lelylijn (S)

O = onderzoek
S = studie
U = uitvoering
Maatregel/gebied = MIRT-afpraak



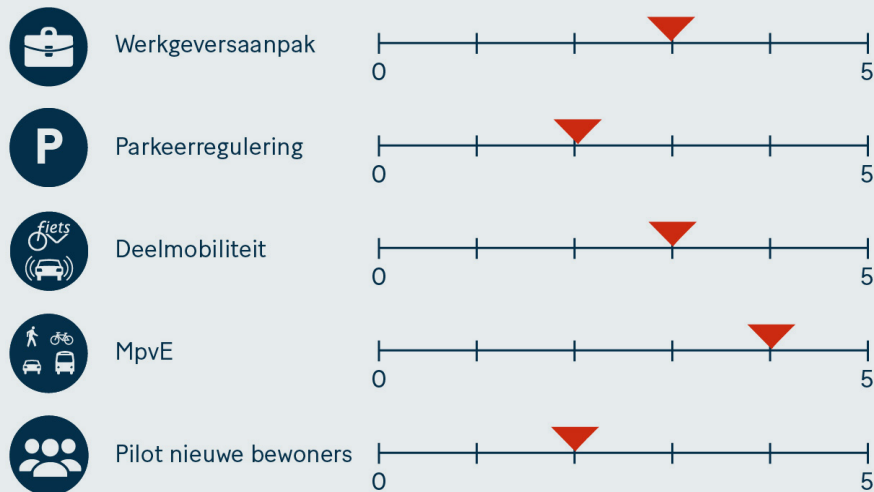
Woningbouw



Financiering

GROTE INVESTERINGEN	WONINGBOUW	INVESTERINGSBEHOEFTE
Almere		
Pampus	+/- 32.500	PM
Hout/Oosterwold	+/- 15.000	€ 24 mln
Buiten	PM	€ 11,9 mln
Poort	PM	€ 13 mln
Haven	PM	€ 26 mln
Centrum	+/- 15.000	€ 84 mln
Overkoepelend		€ 53 mln
Lelystad		
Stadshart Lelystad	+/- 3.800	€ 23,5 mln (deels gedekt)
ZuiderC	+/- 13.500	€ 68 mln (deels gedekt)
Waterfront	+/- 3.000	€ 7,5 mln (deels gedekt)
Overkoepelend		€ 202 mln (deels gedekt)

Beleidsmaatregelen



10. Conclusies en aanbevelingen

10.1 Conclusies

Met het opleveren van deze rapportage is er vanuit mobiliteitsdomein inzichtelijk gemaakt wat er nodig is voor het realiseren van de MRA woningbouwopgave. De MRA kent een zeer grote woningbouwopgave, waarbij veel van de woningbouw al gepland staat tot 2030. Daarnaast zijn er ook enkele grootschalige locaties ‘verder weg’ in de tijd voorzien. Dit zorgt ervoor dat de hard/zachtheid van de woningbouwplannen natuurlijk ook gevolgen heeft voor de status, relevantie en fasering van de bereikbaarheidsmaatregelen. Zeker voor een aantal van de locaties richting 2040/2050 is nog veel onzeker en dient nog veel onderzocht te worden. Dit overzicht is nadrukkelijk een momentopname, het voorstel is om gezien de ontwikkelingen dit overzicht jaarlijks via SBaB te actualiseren.

Infrastructuurmaatregelen

In het MIRT 2022 zijn al afspraken gemaakt over de ontsluiting van enkele woningbouwlocaties tot 2030. In verschillende deelregio's lopen projecten (zowel woningbouw als mobiliteit) vertraging op en zijn er door prijsstijgingen tekorten. Zowel voor de maatregelen die voorzien zijn tot 2030 als verder in de tijd zijn er, als we op deze manier doorgaan, aanvullende infrastructuurmaatregelen nodig om de woningbouw te faciliteren. De vraag is of we als rijk en regio wel op deze manier willen verstedelijken. Veel infrastructuur en/of wegwitbreidingen dragen namelijk niet bij aan de leefbare, complete en duurzame steden zoals beschreven in het verstedelijkingsconcept. Niet alle voorgestelde locaties en maatregelen sluiten dan ook goed aan bij het Multimodaal Toekomstbeeld 2040. Zo wordt

principe 1: ‘stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid’ nog niet altijd goed toegepast. Daarnaast is er helder onderscheid te maken in maatregelen voor de ontsluiting van specifieke woningbouwlocaties maar moeten ook de overkoepelende MRA maatregelen niet uit het oog verloren worden. Juist alle aparte locaties gezamenlijk zorgen voor grote mobiliteitsstromen en overkoepelende MRA opgaven (zie ook pagina 6-7).

Beleidsmaatregelen

In het MTB zijn verschillende beleids-, en gedragsmaatregelen geïnventariseerd, waarvan niet alle maatregelen overal al zijn toegepast. Op sommige vlakken hebben zowel rijk als regio wel een gezamenlijke ambitie maar ontbreekt het soms aan kennis en capaciteit over de uitvoering. In de MRA dragen MpvE's al bij aan de vroegtijdige verankering van duurzame mobiliteit bij gebiedsontwikkelingen en het dus vroegtijdig betrokken zijn in gebiedsontwikkeling om duurzame mobiliteit te verankeren. Zeker bij het toepassen van parkeernormen/regulering ten behoeve van gedragsverandering is er nog veel meer mogelijk én ook noodzakelijk want de realiteit is dat niet alle geïnventariseerde infrastructuurmaatregelen uitgevoerd kunnen worden vanwege financiën, beperkte ruimte en capaciteit. Of dat deze wenselijk zijn omdat we toe willen werken naar leefbare en duurzame steden én brede welvaart. Dat betekent wel dat er steviger gedraaid dient te worden aan de overige beleidsknoppen geformuleerd in het MTB. Daarbij zijn er ook sturende maatregelen nodig zoals bijvoorbeeld parkeerbeleid en fiscaliteit.

10.2 Aanbevelingen

Deze rapportage laat zien dat de opgaven in het mobiliteitsdomein zeer groot zijn. Niet alles kan tegelijk en daarom dienen er keuzes gemaakt te worden. Vanuit mobiliteit kunnen we op basis van dit rapport (puur vanuit mobiliteitsoogpunt) een voorstel doen voor een fasering (met randvoorwaarden) op basis van een score per ontwikkellocatie. Bij sommige woningbouwlocaties is de mobiliteit al goed op orde/ is er nog beschikbare ruimte op de huidige netwerken die daardoor beter benut worden. Hier kan je dan vanuit mobiliteitsoogpunt direct aan de slag met het bouwen van woningen. Bij andere locaties in de regio zijn er nog forse investeringen in de infrastructuur nodig wat niet bijdraagt aan de doelen van het Multimodaal Toekomstbeeld. Naast de opgaven uit het mobiliteitsdomein zijn er voor de andere thema's; woonwerk balans, groen/blauw, energie, bedrijventerreinen natuurlijk ook grote opgaven en nader in te vullen randvoorwaarden. De NOVEX Uitvoeringsagenda is dé plek waar de integrale afweging tussen de verschillende thema's gemaakt moet gaan worden.



**SAMEN BOUWEN AAN
BEREIKBAARHEID**



HET GEBIEDSGERICHTE
BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA
METROPOOLREGIO AMSTERDAM