

Vergaderjaar 2021–2022

35 925 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2022

Nr. 65

BRIEF VAN DE MINISTERS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER-STAAT EN VOOR VOLKSHUISVESTING EN RUIMTELIJKE ORDENING EN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 april 2022

Hierbij bieden wij uw Kamer de eindrapportage van het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area aan¹. Deze rapportage wordt parallel ook aan provinciale staten van de provincie Flevoland en provincie Noord-Holland en aan de gemeenteraden van Amsterdam, Almere, regio Gooi en Vecht en de Regioraad van de Vervoerregio Amsterdam aangeboden.

Amsterdam Bay Area is pakweg het gebied tussen Amsterdam-Oost/IJburg en Almere, rondom het IJmeer. De ambities voor de Oostflank van de Metropoolregio Amsterdam (MRA), waar de Amsterdam Bay Area deel van uitmaakt, zijn in 2013 vastgelegd in de Rijksstructuurvisie Amsterdam Almere Markermeer (RRAAM) (Kamerstuk 31 089, nr. 21). Gezien de toenemende urgentie voor het bouwen van woningen in Nederland, is in het Bestuurlijk Overleg MIRT van november 2019 afgesproken te starten met een MIRT-onderzoek naar de haalbaarheid van de ontwikkeling van de Amsterdam Bay Area als woningbouw- en werkgelegenheidslocatie.

Het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area is uitgevoerd door de rijksoverheid, provincies Flevoland en Noord-Holland, Vervoerregio, regio Gooi en Vechtstreek en de gemeenten Amsterdam en Almere. Het is gericht op ruimtelijke-economische ontwikkeling, bereikbaarheid, natuur en ecologie, werelderfgoed, duurzaamheid, landschap, ruimte en haalbaarheid. Doel van het onderzoek is om gezamenlijk met alle relevante stakeholders de opgaven en mogelijke oplossingsrichtingen in het gebied in kaart te brengen en op hoofdlijnen op haalbaarheid te beoordelen.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Conclusies MIRT-onderzoek 2020–2021

- Het gehele gebied Amsterdam Bay Area biedt de fysieke ruimte om tot 2050 100.000 woningen en 40.000 arbeidsplaatsen te realiseren. Van vitaal belang is daarbij dat er arbeidsplaatsen bijkomen in Almere. Wanneer werk, recreatie en wonen bij elkaar komen, ontstaat er een betere mobiliteitsbalans in de regio.
- Ecologie en natuur vormen een belangrijke grondslag voor de gezonde ontwikkeling van woningbouw, infrastructuur en recreatie. Hiermee dragen we bij aan het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem in het Markermeer-IJmeer. Door vanaf de start circulair, klimaatadaptief, natuurinclusief en energieneutraal te ontwikkelen wordt de Amsterdam Bay Area een voorbeeldproject van duurzame gebiedsontwikkeling.
- Door de hierboven beschreven verstedelijkingsambitie in het gebied, nemen de bereikbaarheidsopgaven toe. Bij 25.000 extra woningen in Almere (ca. 2030) functioneert het OV-systeem in ABA redelijk goed, maar raakt de weg vol. Nieuwe investeringen in infrastructuur zijn dan nodig. Bij 35.000 woningen in Almere is een grotere stap, ook in het OV, nodig.
- Het MIRT-onderzoek toont aan dat binnen de drie onderzochte alternatieven een IJmeermetro of – in mindere mate – de uitbreiding van het hoofdspoor een oplossing kan zijn om de capaciteit van het OV-systeem sterk te verhogen en daarmee de OV-bereikbaarheid te verbeteren. Het onderzochte alternatief kan echter niet zondermeer aangesloten worden op het Amsterdamse metronetwerk.
- De onderzochte alternatieven bieden geen oplossing voor de knelpunten op het wegennet (A1 en A6). De IJmeerweg lost deze knelpunten niet op, waardoor zorgen blijven bestaan over de autobereikbaarheid. Daarom wordt dit jaar een aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de wegknelpunten en mogelijke oplossingen.

Vervolg

Het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area geeft aanleiding tot vervolgonderzoek. In 2022 wordt daarom verdiepend onderzoek uitgevoerd. De resultaten van deze onderzoeken worden besproken op het komende BO MIRT met daarbij het gesprek over het al dan niet starten van een verkenning. Duidelijk is dat voor de oplossingsrichtingen uit het MIRT-onderzoek momenteel geen financiële dekking is en dat de kosten voor financiering van de mogelijke wegmaatregelen nog onbekend zijn. Daarom zal samen met de regio, naast de IJmeerverbinding, ook naar alternatieven gekeken moeten worden die op korte termijn financieel haalbaar zijn.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

De Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening,
H.M. de Jonge

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen