

Mobiliteitstoets Structuurvisie Amsterdam 2040

Verkeer en vervoer in de stad van straks geprognosticeerd

Fokko Kuik

Gemeente Amsterdam, dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

f.kuik@ivv.amsterdam.nl

Jeroen Schrijver

Gemeente Amsterdam, dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

j.schrijver@ivv.amsterdam.nl

Jeroen Grooten

Gemeente Amsterdam, dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

j.grooten@ivv.amsterdam.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
25 en 26 november 2010, Roermond**

Samenvatting

Mobiliteitstoets Structuurvisie Amsterdam 2040, Verkeer en vervoer in de stad van straks geprognosticeerd

Amsterdam heeft onlangs in haar (ontwerp)Structuurvisie haar ambities ten aanzien van een verdere groei als kernstad van de Metropoolregio aangegeven. Deze groei zal naar verwachting gepaard gaan met een aanzienlijk groei in het aantal verplaatsingen. Reden genoeg om parallel aan het inspraakproces een Mobiliteitstoets uit voeren. In dit paper wordt ingegaan op de plek die de mobiliteitstoets heeft ingenomen in het proces van de totstandkoming van de Structuurvisie. Omdat er in de ambities in de Structuurvisie ten aanzien van het verkeers- en vervoerssysteem een sterk accent ligt op de rol van het openbaar vervoer krijgt dit aspect de meeste nadruk.

Een prognose over een periode van 30 jaar gaat uiteraard gepaard met een grote mate van onzekerheid. In de keuze van de indicatoren en het schaalniveau waarop uitspraken worden gedaan op basis van berekeningen met het Amsterdamse verkeers- en vervoermodel is hiermee rekening gehouden. Er is vooral gekozen voor een weergave van relatieve veranderingen in de tijd en tussen gebieden en deelnetwerken. Hiermee wordt het doen al te absolute uitspraken voorkomen en wordt ingespeeld op de doelstelling om vooral agenderende uitspraken te doen. Wat zijn aspecten en gebieden die nader aandacht vragen in de implementatie van de maatregelen in het kader van de Structuurvisie? En in hoeverre sluiten de gekozen richtingen in de Structuurvisie aan op de ambities om de stad economisch sterk en duurzaam verder te laten groeien?

De hoofdvraag van de Mobiliteitstoets: kan het OV de drager worden van de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen wordt wel positief beantwoord op basis van de uitkomsten van Mobiliteitstoets. Wel zal er nog geoptimaliseerd moeten worden in de samenhang tussen ruimtelijke programma's en bestaande en nieuwe OV-infrastructuur om de plannen haalbaar te maken.

Achteraf is het jammer dat de Mobiliteitstoets niet eerder in het proces is uitgevoerd. Want hoewel er heel voorzichtig moet worden omgesprongen met prognoses over zo'n lange tijdsperiode blijkt uit deze Mobiliteitstoets dat een prognosemodel, mits op de juiste manier toegepast, een goede rol kan vervullen in het interactieve beleidsproces dat hoort bij de totstandkoming van een Structuurvisie. Nu hebben de uitkomsten van de Mobiliteitstoets vooral een rol gespeeld bij de beantwoording van zienswijzen en een nadere prioritering van projecten in het kader van het uitvoeringsdeel. Ten slotte heeft de Mobiliteitstoets een kwantitatieve onderbouwing opgeleverd in de uitgevoerde Plan-MER die in een eerdere versie vooral kwalitatief van aard was.

1. Aanleiding Mobiliteitstoets Structuurvisie Amsterdam 2040

Amsterdam zal in 2040 verder gegroeid zijn tot de kernstad van de Metropoolregio Amsterdam, met minstens 70.000 woningen en 100.000 banen. Dat is de stip aan de horizon van de *“(Ontwerp-)Structuurvisie Amsterdam 2040, economisch sterk en duurzaam”*. De weg naar die stip is lang en de mate van onzekerheid over of en hoe dit punt gehaald zal worden is onzeker. Mobiliteitsontwikkelingen zijn daarbij cruciaal. Een goed functionerend verkeers- en vervoerssysteem kan gewenste ontwikkelingen mogelijk maken. Een vastlopend systeem kan de ambities ook frustreren. Mobiliteitsontwikkelingen prognosticeren over een periode van 30 jaar is een hachelijke zaak. Echter, geen kwantitatieve analyse maken van wat er zou kunnen gebeuren en hoe verschillende beleidsmaatregelen daarbij kunnen helpen is ook geen optie. Dat is de achtergrond van het project Mobiliteitstoets Structuurvisie Amsterdam, waar we in dit paper nader op ingaan.

In paragraaf 2 wordt een beeld geschetst van het proces en de inhoud van de Amsterdamse Structuurvisie en de plek die de Mobiliteitstoets daarin heeft gehad. In paragraaf 3 wordt ingegaan op de belangrijkste indicatoren waarover we in de Mobiliteitstoets uitspraken wilden doen. Paragraaf 4 gaat vervolgens in op de inhoudelijke uitkomsten van de verschillende analyses en de methodische aspecten die daarbij een rol hebben gespeeld. Paragraaf 5 besluit met een evaluatie over de rol die de Mobiliteitstoets in het wordingsproces heeft gespeeld en wat we daaruit kunnen leren voor een volgende keer.

2. Proces en inhoud van de (ontwerp)Structuurvisie

De totstandkoming van de Structuurvisie neemt in totaal ruim tweeënhalf jaar in beslag. Met tussenstappen als een verkenningsnotitie, waarin de belangrijkste issues zijn gedefinieerd, en een peilernotitie, waarin de ambities op hoofdlijnen zijn benoemd, is de basis gelegd voor de ontwerp-Structuurvisie, zoals die eind februari 2010 voor inspraak is vrijgegeven. Ook gedurende het gehele proces is er veel ruimte geweest voor inhoudelijke inbreng door belangenorganisaties, stadsdelen en individuele burgers.

In alle genoemde stukken, maar ook tijdens de vele workshops die zijn georganiseerd, is de wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkeling en verkeer en vervoer altijd een belangrijk onderwerp geweest. Met parallel lopende discussies over de Noord/Zuidlijn en het actieplan Voorrang voor een Gezonde Stad, waarin onder meer met verhogingen van de parkeertarieven het autogebruik zou worden teruggedrongen, wekt dit weinig verbazing. Ook los daarvan trekken infrastructurele projecten al snel veel aandacht omdat ze een heel fysieke impact op de ruimte hebben. Er mocht dan ook verwacht worden dat met name verkeersonderwerpen veel reacties in de vorm van zienswijzen zouden opleveren.

Tijdens het Structuurvisieproces is nooit direct gebruik gemaakt van kwantitatieve analyses, anders dan de kennis die reeds beschikbaar was uit eerdere of lopende projecten. In de Plan-MER is vooral een kwalitatieve invalshoek gekozen om de mogelijke effecten van verschillende keuzescenario's in te schatten. Hoewel eerder in het proces vanuit de sector verkeer en vervoer al wel aangeboden was om een kwantitatieve analyse te doen op de Structuurvisievoornemens is dat er tijdens de totstandkoming van de ontwerp-Structuurvisie niet van gekomen. Voornaamste hinderpaal daarbij was het gebrek aan duidelijkheid over ruimtelijke keuzes tot laat in het proces.

Met het oog op de verwachte aandacht in de zienswijzen voor het thema verkeer en vervoer, vragen die wellicht nog zouden komen vanuit de Commissie MER en de bestuurswisseling die aanstaande was zo kort voor de verkiezingen¹ is besloten om toch nog een Mobiliteitstoets uit te voeren. Daarmee heeft hij meer het karakter van een toets achteraf gekregen dan een ondersteunende rol tijdens het totstandkomingsproces. De ruimte om er mee bij te sturen is beperkt gebleven tot die punten waarover ook in de vele zienswijzen opmerkingen gemaakt zijn.

Wat de inhoud van de Structuurvisie betreft ligt het accent op het bouwen van 70.000 extra woningen, grotendeels binnen bestaand stedelijk gebied. Dit om een aantasting van open gebieden in de Metropoolregio zoveel mogelijk te voorkomen en om het wonen maximaal in de nabijheid van werkgebieden mogelijk te maken. Bij de keuze van locaties voor nieuwe woongebieden en naar woongebieden te transformeren werkgebieden, is steeds gezocht naar mogelijkheden om deze zoveel mogelijk in de nabijheid van bestaande OV-haltes en knooppunten te realiseren. Daarnaast zijn er ook nieuwe OV-lijnen voorgesteld die bestaande en nieuwe vervoersstromen zouden moeten accommoderen. Doelstelling is namelijk om het OV zoveel mogelijk als drager voor de ruimtelijke ordening te laten functioneren. De groei van het autoverkeer zou daarmee zoveel mogelijk beperkt moeten worden en de binnenstad zou zelfs nog autoluwer moeten worden. Of deze ambities realistisch zijn, is dan ook de hoofdvraag voor de Mobiliteitstoets. Daarnaast zou er uit geconcludeerd moeten worden waar de grootste knelpunten dreigen en welke projecten qua fasering prioriteit verdienen.



Figuur 1:
Visiekaart
Ontwerp-
Structuurvisie
Amsterdam,
februari '10

¹ De terinzagelegging was op 25 februari 2010, de verkiezingen waren op 3 maart 2010.

3. Opzet en keuze belangrijkste indicatoren voor de Mobiliteitstoets

De grootste uitdaging bij het opzetten van deze Mobiliteitstoets is hoe om te gaan met onzekerheden die spelen tussen nu en 2040. Hoe verder in de toekomst voorspeld moet worden, hoe onzekerder de prognoses worden. Om een idee te krijgen hoe ver weg 2040 nog is, helpt terugkijken naar 30 jaar geleden: 1980 (toen niemand nog een e-mailadres of mobiele telefoon had, TomTom nog niet bedacht was en het betaald parkeren in Amsterdam alleen in delen van de binnenstad was ingevoerd en nog 1 gulden per uur kostte²).

Het maken van de prognoses gaat echter geheel traditioneel: met een vervoerprognosemodel (in dit geval het Amsterdamse model Genmod) wordt de situatie zoals beschreven in de Structuurvisie doorgerekend, en komen gedetailleerde resultaten beschikbaar. Het is daarmee mogelijk de verkeersintensiteit in de avondspits op de Spiegelgracht in 2040 als modelresultaat te presenteren.

De onzekerheid op zo'n resultaat is echter enorm groot. Deze wordt veroorzaakt door tal van factoren, zoals onzekerheid over aantallen inwoners en arbeidsplaatsen, onzekerheid over het reisgedrag in 2040, onzekerheid over de netwerken en genomen beleidsmaatregelen, etc.

Om toch zinnige uitspraken te kunnen doen over zo'n lange periode is ervoor gekozen steeds te kiezen voor een hoog aggregatieniveau. De volgende beperkingen in de resultaten hebben we doorgevoerd:

- Op gebiedsniveau zijn we niet gedetailleerder gegaan dan stadsdeelniveau. Alle mobiliteitsanalyses zijn tussen stadsdelen als kleinste eenheid uitgevoerd.
- Op netwerkniveau hebben we ons beperkt tot gegevens over de zogenaamde hoofdnetten³.
- Er worden geen absolute waarden gebruikt, alleen relatieve waarden (verschillen in 2040 tussen verschillende varianten en groei 2008-2040). Binnen de studie is met het basisjaar 2008 gerekend.
- Verkeersdrukke wordt uitgedrukt in equivalenten, om een gevoel te krijgen van het belang van bepaalde routes. Drukke op wegverbindingen wordt bijvoorbeeld uitgedrukt in Wibautstraatequivalenten: een weg van 1,5 Wibautstraatequivalenten is 1,5 zo druk als de Wibautstraat. Vergelijkbaar bij de metro in Oostlijnequivalenten.
- Knooppunten in het openbaar vervoer zijn op aantal overstappers gerangschikt in een top 15 (zonder de absolute waarde van het aantal overstappers te noemen). Het verschil in top 15 tussen 2008 en 2040 levert interessante analyse-informatie op.
- Binnen de modelsystematiek worden verplaatsingen waarbij het voor- of natransport per fiets wordt afgelegd geheel als OV-verplaatsing aangeduid. Vanwege dit

² Parkeren in het centrum van Amsterdam is dus netto (zonder inflatie) ongeveer 4,5 keer zo duur geworden tussen 1980 en 2010.

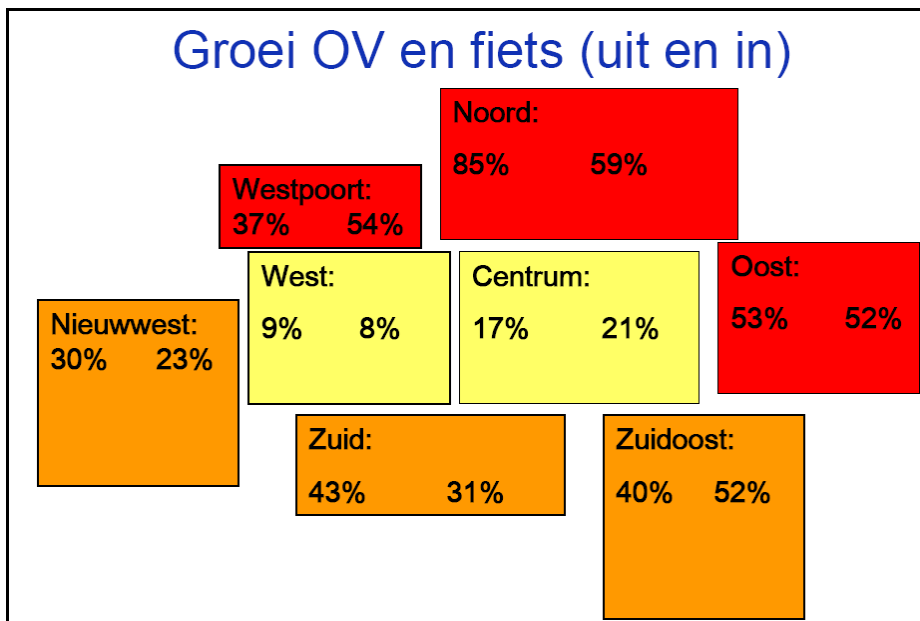
³ In Amsterdam zijn hoofdnetten auto, fiets en openbaar vervoer vastgesteld. Deze hoofdnetten zijn de dragende deelnetwerken in het totale netwerk, en hebben een doorstroomfunctie.

gegevens zijn tijdens de analyse van de resultaten van de Mobiliteitstoets alle OV- en fietsverplaatsingen samengevoegd.

4. Belangrijkste uitkomsten van de toets en aanbevelingen

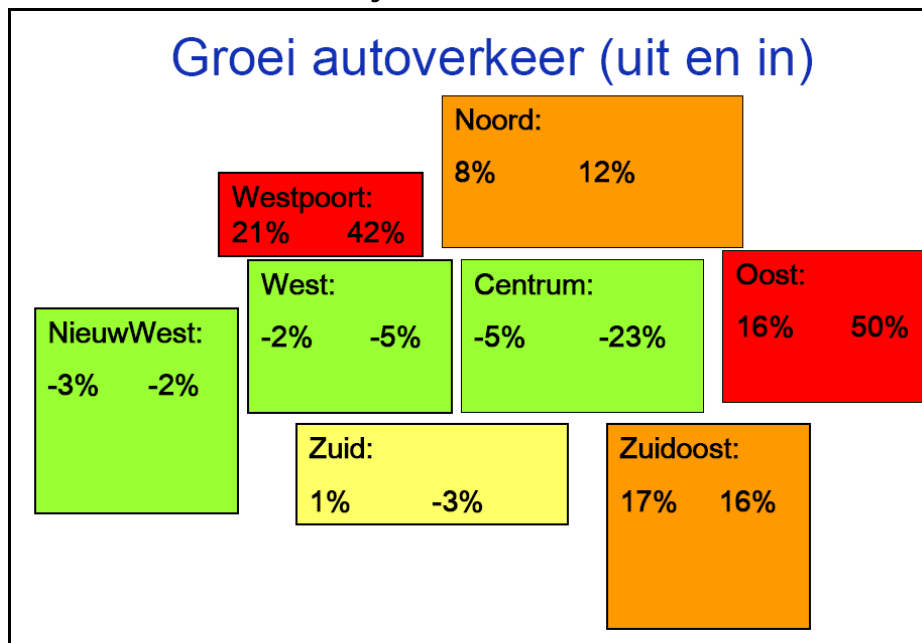
De mobiliteit in en rond Amsterdam zal naar verwachting blijven groeien. Vanwege alle ruimtelijke plannen die zijn opgenomen in de Structuurvisie is dat niet verwonderlijk. Het aantal verplaatsingen met een herkomst en/of bestemming in Amsterdam is in 2040 met ruim een kwart gestegen ten opzichte van 2008. Deze groei is niet gelijkmatig over de stad verdeeld. De grootste groei komt tot stand in de stadsdelen Oost (onder andere als gevolg van de plannen van IJburg) en Noord. De kleinste mobiliteitsgroei zal plaatsvinden in de stadsdelen Centrum, West en Nieuw-West. Het verschil in groei in mobiliteit tussen de stadsdelen is voor een groot deel te verklaren met de verwachte ontwikkelingen in het aantal inwoners en arbeidsplaatsen tussen nu en 2040 in de diverse gebieden.

De hoofdvraag van de Mobiliteitstoets is of de ambitie van de Structuurvisie om het OV, en niet de auto, als drager van de mobiliteitsgroei in de regio te laten fungeren realistisch is. De resultaten van de Mobiliteitstoets wijzen in deze richting. Waar de geprognosticeerde groei van het aantal autoverplaatsingen met een herkomst en/of bestemming circa een tiende is, realiseren het OV en de fiets gezamenlijk een verwachte groei van ruim een derde. Het aantal verplaatsingen van, naar en in het centrum van Amsterdam per auto neemt zelfs af. Hiermee wordt de wens tot meer autoluwheid in de binnenstad, zoals beschreven in de Structuurvisie, ondersteund door de resultaten van de Mobiliteitstoets.



Figuur 2 Groei uitgaand en inkomend OV/fietsverkeer per stadsdeel (avondspits, 2040 t.o.v. 2008)

Zoals blijkt uit figuur 2 vindt de grootste groei van het OV- en fietsgebruik naar verwachting plaats in stadsdeel Noord. Ook in stadsdelen Oost en Westpoort zal dit volgens de raming flink toenemen. Het autoverkeer (zie figuur 3) zal tijdens de avondspits vooral meer druk geven op stadsdeel Oost. Al deze ontwikkelingen en vooral het verschil in de mobiliteitsgroei tussen de verschillende gebieden in Amsterdam kunnen tot knelpunten in het verkeers- en vervoerssysteem leiden.



Figuur 3 Groei uitgaand en inkomend autoverkeer per stadsdeel (avondspits, 2040 t.o.v. 2008)

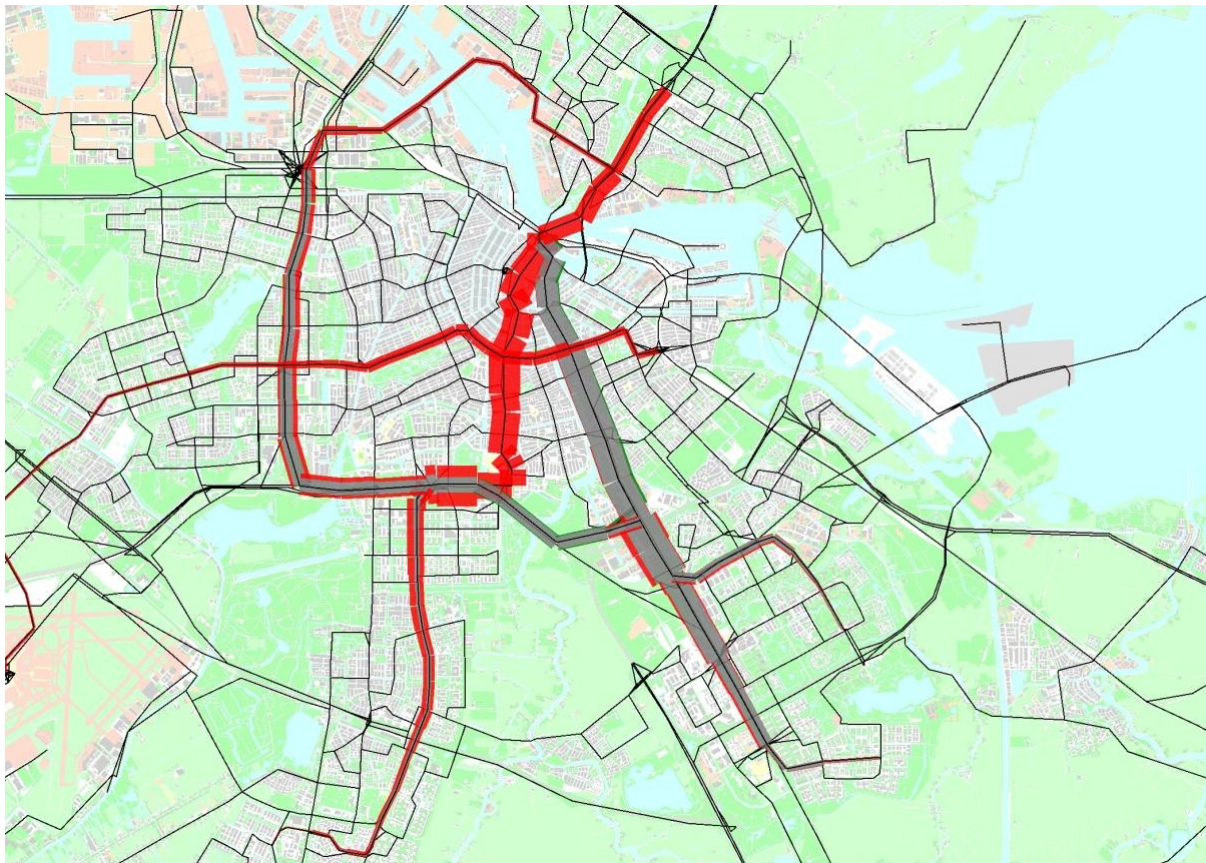
Een indicator waarmee knelpunten in het OV-systeem zichtbaar gemaakt kunnen worden is het aantal overstappers per OV-knooppunt. In onderstaande tabel is de top 15 in de Amsterdamse agglomeratie weergegeven voor het jaar 2040. Ook zijn voor elk OV-knooppunt de huidige positie in deze top 15 en een index die de groei tussen nu en 2040 beschrijft weergegeven.

Figuur 4: Top 15 overstappers per OV-knooppunt in 2040

positie 2040	positie 2008	OV-knooppunt	index t.o.v. 2008
1	1	Centraal Station	120
2	5	Station Zuid	317
3	2	Station Sloterdijk	126
4	3	Station Lelylaan	99
5	-	Metrostation Buikslotermeerplein	-
6	6	Station Duivendrecht	143
7	7	Metrostation Weesperplein	154
8	4	Station Amstel	82
9	8	Station Bijlmer Arena	131
10	18	Metrostation Weteringcircuit	515
11	10	Metrostation Van der Madeweg	318
12	-	Metrostation Vijzelgracht	-
13	-	Metrostation Van Hasseltweg	-
14	16	Station Holendrecht	301
15	14	Station Diemen-zuid	262

Figuur 4 laat overduidelijk het effect van de Noord/Zuidlijn op het OV-systeem in Amsterdam zien. Centraal Station blijft koploper, maar wordt op de hielen gezeten door station Zuid. De groei van het aantal overstappers op dit station is enorm. Dit houdt verband met de ontwikkelingen aan de Zuidas. Ook het noordelijke eindpunt van de Noord/Zuidlijn bij het Buikslotermeerplein ondergaat een grote transformatie in het aantal overstappers dat daar dagelijks zal zijn.

Nu de groei van het aantal overstappers inzichtelijk is gemaakt, biedt onderstaande afbeelding met daarop verschuivingen in het gebruik van de verschillende metrolijnen een completer beeld van het OV-landschap in Amsterdam in 2040.

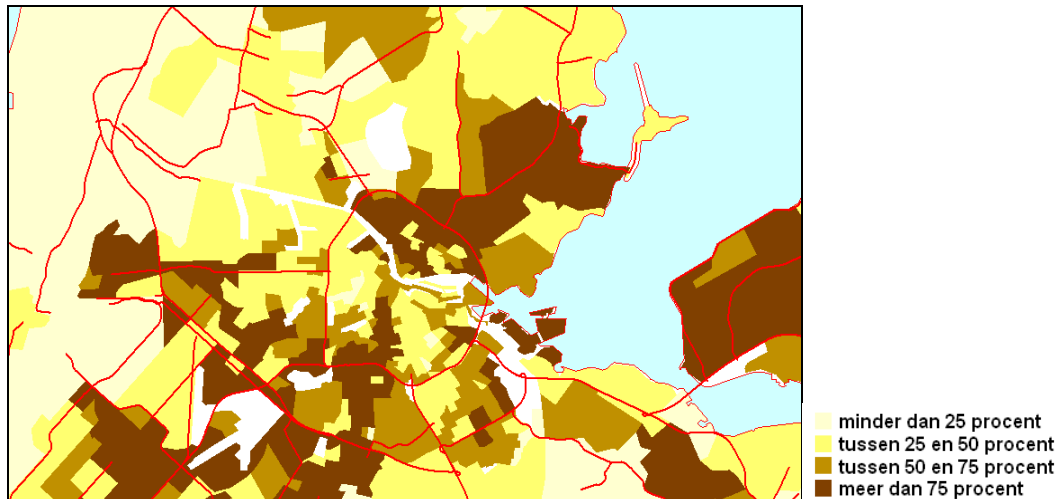


Figuur 5: relatieve toename metrogebruik tussen 2008 en 2040 (rood is toename in verhouding tot het bestaande metrogebruik dat in grijs is weergegeven)

Op deze afbeelding van de voorspelde verschuivingen in het gebruik van de Amsterdamse metro is het effect van de Noord/Zuidlijn onmiskenbaar zichtbaar. Het aantal reizigers op deze nieuwe lijn is berekend in relatie tot het huidige gebruik van de Oostlijn (ter hoogte van de halte Wibautstraat). Het aantal passagiers in de Noord/Zuidlijn ter hoogte van de halte Vijzelgracht in 2040 betreft voor beide richtingen samen 1,0 'Oostlijnequivalenten'. In de Structuurvisie zijn, naast de reeds in aanbouw zijnde Noord/Zuidlijn, nog twee nieuwe metrolijnen bedacht. Een eerste mogelijkheid betreft een Oost/Westlijn van station Muiderpoort naar Schiphol. Een tweede optie is het doortrekken van de Ringlijn naar Amsterdam Noord. Het gebruik van de Oost/Westlijn ter hoogte van de Overtoom in 2040 is ingeschat op 0,4 Oostlijnequivalenten. De doorgetrokken Ringlijn heeft in 2040 ter hoogte van de halte NDSM een voorspeld gebruik dat ook gelijk is aan 0,4 Oostlijnequivalenten. Het verwachte gebruik van beide nieuwe lijnen valt in het niet bij het ge-

bruik van de Noord/Zuidlijn. Dit wordt onder andere veroorzaakt door de afwezigheid van grote ruimtelijke ontwikkelingen langs deze nieuwe tracés.

De vraag is in hoeverre alle OV-plannen die in de Structuurvisie zijn opgenomen effect hebben op de bereikbaarheid, een van de belangrijke voorwaarden om als stad economisch sterk te kunnen zijn. In onderstaande afbeelding is voor de Metropoolregio Amsterdam te zien in hoeverre de bereikbaarheid per openbaar vervoer verschuift. Voor de bereikbaarheid is hierbij per gebied gerekend met het aantal inwoners en arbeidsplaatsen die vanuit dit gebied binnen 45 minuten bereikt kunnen worden.



Afbeelding 2: toename bereikbaarheid per OV tussen 2008 en 2040

In bovenstaande afbeelding zijn de effecten van de Noord/Zuidlijn goed zichtbaar. Zowel ten noorden van Amsterdam (Waterland) als ten zuiden van Amsterdam (Amstelveen) neemt de bereikbaarheid per OV enorm toe. De nieuwe treinverbinding OV-SAAL zorgt voor een grotere bereikbaarheid van de gordel ten zuiden van Amsterdam. Ondanks het relatief lage gebruik van de nieuwe metroverbindingen (Oost/Westlijn en doortrekking Ringlijn), wordt nu duidelijk dat deze nieuwe lijnen de bereikbaarheid per OV van gebieden in Nieuw-West en bij de westelijke IJ-oeveren wel degelijk behoorlijk vergroten.

Een les die kan worden getrokken uit de resultaten van de Mobiliteitstoets is dat ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele toevoegingen beter op elkaar zouden moeten worden aangesloten. Extra infrastructuur vergroot de bereikbaarheid van gebieden, maar wordt pas in voldoende mate gebruikt wanneer er ook daadwerkelijk meer inwoners en arbeidsplaatsen rondom deze infrastructuur aanwezig zijn. De komende jaren is er veel minder geld beschikbaar. Het aanleggen van openbaar vervoer is bovendien zeer kostbaar. Hiermee komt vanuit de Mobiliteitstoets de aanbeveling naar voren dat het ruimtelijk programma beter langs bestaande OV-lijnen gerealiseerd kan worden dan rond nog zeer onzekere nieuwe lijnen. Op die manier kan de potentie van het bestaande OV ook beter benut worden.

In dit kader zijn voor het zichtjaar 2040 twee alternatieve scenario's doorgerekend. Voor beide varianten zijn de woningbouwplannen tussen 2030 en 2040 zoals beschreven in de Structuurvisie gewijzigd. In de eerste variant zijn de geplande extra woningen in Noord, Oost/Zuidoost en Zuid verschoven naar gebieden in de nabijheid van de bestaande Ring-

lijn in Nieuw-West. In de tweede variant is de volledige extra woningbouwambitie tussen 2030 en 2040 in Amsterdam verschoven naar gebieden buiten Amsterdam. Uit een analyse van de resultaten blijkt dat de eerste variant een meer gelijkmatige spreiding van de mobiliteitsgroei in Amsterdam laat zien. Hierdoor ontstaat minder druk op de verschillende netwerken. In de variant waarin de extra woningen buiten Amsterdam gerealiseerd worden neemt ook de druk op het verkeerssysteem in Noord en Oost wat af. De extra woningen buiten Amsterdam lijken echter tot iets langere verplaatsingsafstanden te leiden dan wanneer deze woningen in Amsterdam worden gerealiseerd.

5. De invloed van de toets op de verdere discussie

Zoals verwacht mocht worden hebben sommige betrokkenen aangegeven dat het jammer is dat de toets pas achteraf is uitgevoerd. Hoewel er in de Nota van Beantwoording nog ruimte is om bij te sturen - waarbij de toets gebruikt kan worden als onderbouwing - is het voor politici toch lastig om van eenmaal ingenomen standpunten af te stappen.

Daarnaast is er uiteraard ook kritiek gegeven over de geschiktheid van het middel om over een periode van 30 jaar uitspraken te doen. Ondanks de voorzichtige formuleringen en 'disclaimers' worden kwantitatieve uitkomsten toch al gauw gezien als 'voorspelling' terwijl nu al zeker is dat deze nooit zo zal uitkomen.

Wat wel door velen als nuttig wordt beschouwd is de agenderende functie die zo'n toets heeft. Immers met het vaststellen van de Structuurvisie aan het eind van 2010 is het werk nog niet gedaan. De Mobiliteitstoets legt de vinger op gebieden, aspecten, netwerken waar nog nader naar gekeken zal moeten worden om het geformuleerde toekomstbeeld daadwerkelijk vorm te geven.

Waar toekomstige OV-lijnen in de toets nog onvoldoende 'draagvlak' lijken te hebben is een nadere uitwerking van vervoertechniek, tracés en ruimtelijk programma's op zijn plaats. Waar een ingreep in een netwerk onbedoelde neveneffecten elders in het netwerk kan veroorzaken zal breder moeten worden gekeken naar de randvoorwaarden waaronder de ingreep gedaan kan worden. En waar een deelgebied te maken krijgt met een onevenredige verkeersdruk kan ofwel het ruimtelijk programma heroverwogen worden of kan gekeken worden hoe deze met aanvullende maatregelen voorkomen kunnen worden.

Het resultaat van de Mobiliteitstoets van de Structuurvisie is vooral geweest dat er geschoven wordt met faseringen. OV-lijnen met minder perspectief zijn naar achter geschoven. Ingrepen in autonetwerken die omstreden zijn worden nader onderzocht of geoptimaliseerd. De bereidheid om ook met ruimtelijke programma's zelf te gaan schuiven bleek minder aanwezig. In die zin wordt de afzender (de verkeersplanoloog) vooral verzocht om bij zijn eigen leest te blijven: welke maatregelen kun je in het verkeers- en vervoerdomein nemen om gewenste ruimtelijke ontwikkelingen toch mogelijk te maken. Dit bevestigt het idee dat het toch beter was geweest als de Mobiliteitstoets eerder in het proces was ingezet: meer als middel tot een dialoog tussen de sectoren Ruimtelijk Ordening en Verkeer&Vervoer en minder als 'rapportcijfer' achteraf van de V&V-sector naar de RO-sector.

Desondanks heeft de Mobiliteitstoets een welkome aanvulling opgeleverd voor de PlanMER, die aanvankelijk vooral kwalitatief van aard was. Uiteindelijk zijn de gemaakte keuzes toch wat beter te onderbouwen op basis van de kwantitatieve toets.

De belangrijkste uitkomst is echter dat de mobiliteitstoets helpt bij het bepalen van de onderwerpen waar in de uitvoering nog nader aandacht voor nodig zal zijn. Het gaat dan om kwesties als het autoluwer maken van delen van de stad, de prioriteitsverdeling op de verschillende (hoofd)netten en het groeiende ruimtebeslag van de fiets. In de MobiliteitsAanpak Amsterdam, dat het komend jaar invulling zal krijgen, zullen deze onderwerpen nader aandacht krijgen.

Referenties

Gemeente Amsterdam (2010). *Ontwerp Structuurvisie Amsterdam 2040 Economisch Sterk en Duurzaam*. Amsterdam: dienst Ruimtelijke Ordening.

http://www.dro.amsterdam.nl/over_dro/dro_werkt_aan/bijzondere_projecten/structuurvisie

Kuik, F.C. (2010). *Mobiliteitstoets (ontwerp)Structuurvisie Amsterdam*. Amsterdam: dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer.