Gemeente Amsterdam

Initiatiefvoorstel voor de raadsvergadering van -

Nummer	--
Directie	--
Van	Van Munster, IJmker en Veenhoff
Datum	8 juli 2025
Portefeuille	Ruimtelijke Ordening
Agendapunt	--

Onderwerp

Instemmen met het initiatiefvoorstel Amsterdam 800: Elke dag Feest op de Ring van de leden Van Munster, IJmker en Veenhoff.

De gemeenteraad van Amsterdam besluit

1 In te stemmen met genoemd initiatiefvoorstel
2 het college van burgemeester en wethouders te verzoeken:
   1 Een onderzoek te starten naar een alternatieve inrichting van de Ring A10 West, met daarin de volgende onderzoeksfases:
      i) Korte termijn (1-3 jaar)
         (1) Een verkennende studie naar:
            (a) Maatregelen die bijdragen aan een verbeterde leefomgeving, met voordelen voor de luchtkwaliteit, geluidshinder en gezondheid van omwonenden van de Ring A10 West
            (b) Voorbeeldprojecten met ondertunneling of afwaardering van snelwegen naar bijvoorbeeld een stadsboulevard en de positieve effecten daarvan op de luchtkwaliteit, geluidhinder en gezondheid (zoals in Maastricht);
            (c) Verbetering van oversteekbaarheid en onderdoorgangen voor voetgangers en fietsers;
         (2) Het monitoren van de impact van de Omgevingsvisie op de A10 West en daarover te rapporteren aan de raad.
         (3) De uitkomsten hiervan te betrekken bij verdere verkenningen van het inrichtingsbeeld van de buitenring A5-A9, de A10 en de binnenstedelijke snelwegen en ook de uitkomsten van deze onderzoeken mee te nemen in het stedelijke dossier rond de A10.
         (4) Dit te doen in nauw overleg met de regionale partners waaronder Rijkswaterstaat;
      ii) Middellange termijn (3-5 jaar)

(1) Een studie naar de mogelijkheden voor verbetering van de ruimtelijke inpassing van de A10 West op kortere termijn dan 30 jaar, zonder de verkeersfunctie fundamenteel ter discussie te stellen, bijvoorbeeld gekoppeld aan noodzakelijke investeringen in de infrastructuur;

iii) Lange termijn (5+ jaar)
(1) Een studie naar hoeveel woningen, groen en andere functies er kunnen worden toegevoegd, in geval van:
(a) Afwaarderen door middel van snelheidsverlaging op de A10-West;
(b) Versmalling van de A10 West;

Wettelijke grondslag

Artikel 147a, lid 1 van de Gemeentewet

Initiatiefvoorstel

Inleiding: De Ruimte op de Ring

Op 21 juni kreeg Amsterdam de ruimte op de Ring cadeau. De plek die normaal wordt gedomineerd door razend verkeer, werd voor één dag vrijgemaakt voor Amsterdammers. Er was gezocht naar de grootste lege ruimte in de stad om mensen samen te brengen, en de Ring bleek met zijn 32 kilometer aan meerbaans asfalt de grootste onbebouwde oppervlakte van Amsterdam. De stad kreeg deze ruimte voor één dag terug.

De belangstelling was overweldigend. Want wie wil er niet eens over de snelweg lopen? Bezoekers konden ervaren hoe groot de Ring eigenlijk is. Hoe ver het is van afslag naar afslag. Hoe hoog het dijklichaam onder het asfalt.

We kregen te zien wat er allemaal mogelijk is met deze ruimte. Op de invoegstrook waar je normaal moppert op de brutale invoeger, bleek je ook vriendelijk te kunnen dineren met onbekenden. Waar je normaal verveeld achter het stuur zit, bleek je ook extatisch te kunnen dansen. Een plek van haast en tijdelijkheid, bleek ook de plek te kunnen zijn waar je je voor eeuwig aan je geliefde verbindt.

Het Bos op de Ring sprak nog wel het meest tot de verbeelding. Juist daar werd het contrast met de huidige werkelijkheid het duidelijkst. In de schaduw van de bomen ontstond rust en verkoeling. Mensen ontspanden, praatten met elkaar, of hielden fotoshoots in dit prachtige beeld. Het liet zien wat er mogelijk is als deze ruimte anders wordt ingericht.

Ook de omgeving van de snelweg onderging een transformatie. De bewoners van de flats pal naast de A10 West gaven op AT5 aan dat dit de allereerste keer was dat ze van hun balkon konden genieten. Niet alleen door de festiviteiten op de dag zelf, maar ook door de rust tijdens de

opbouwwerkzaamheden. "Het was een heerlijke nacht slaap. Voor het eerst in twee jaar dat ik zo goed geslapen heb", zei een van hen.[1]

21 juni 2025 liet zien wat de stad kan winnen als de ruimte van de Ring anders wordt ingezet. Vooral op het traject Ring-West, waar de snelweg woonwijken doorsnijdt, is dat een veelbelovende gedachte. Voor regionaal verkeer bestaat immers al een goed alternatief via de A5 en A9. Daarom willen wij met dit initiatiefvoorstel onderzoeken hoe de snelweg kan worden getransformeerd tot iets dat beter past tussen de woonwijken, en wat daarvan de voordelen zouden zijn.

Natuurlijk, dit is toekomstmuziek. Ironisch genoeg haal je een snelweg niet bepaald snel weg. Maar goede politiek kijkt vooruit. Om een stad te bouwen met genoeg woningen, groen en voorzieningen, ook voor de toekomst, moeten we nu keuzes maken. Het afwaarderen van de Ring-West is een dusdanig grote ingreep dat de voorbereidingen decennia kosten. De manier waarop we investeren in het wegennetwerk, de openbare ruimte en woningbouw zijn allemaal verbonden aan zo'n beslissing. Bovendien valt de snelweg onder Rijkswaterstaat, waardoor we ook bij hen de wens al vroeg op tafel zullen moeten leggen.

Geen tijd te verliezen dus! Dit jaar gaven we Amsterdam de ruimte op de Ring voor één dag cadeau. Laten we onze stad deze ruimte voor haar 800ste verjaardag weer cadeau doen. Maar deze keer niet voor één dag, maar voor altijd. Dan is het daarna elke dag Feest op de Ring.

Dit voorstel bouwt in grote mate voort op het voorstel 'Geen snelweg, maar huizen', dat in de vorige collegeperiode door onze voorgangers Van Renssen en Ernsting is ingediend,[2] en de bestuurlijke reactie daarop.[3] We gaan eerst in op de grote impact van een snelweg in je stad en leggen daarna uit wat voor verkeerskundige overwegingen er spelen bij het transformeren van de Ring-West.

Een snelweg in de stad

Een snelweg verdeelt je stad, neemt veel ruimte in en is ongezond. Als je tegenwoordig naast een snelweg wil bouwen, houdt de rechter het tegen. Toch accepteren we nu dat er gigantische wijken aan de snelweg liggen. Wat zijn de voordelen voor de stad als we dit niet meer accepteren? Wat als we de ruimte die deze zes banen innemen konden gebruiken voor woningbouw? Voor groen of voor levendige straten? Wat zou het betekenen voor de verbinding tussen stadsdelen West en Nieuw-West, die nu sterk gescheiden worden? We gaan hier in op de kansen die het transformeren van de Ring-West biedt.

<u>Ongedeelde stad</u>

Het afwaarderen van de ring A10 West zal de scheidingslijn tussen grote delen van West en Nieuw-West opheffen. Zes rijbanen, geluidsschermen en het bijbehorend weglichaam splitsen de stad op. Ook al zijn er tunnels om de snelweg te doorkruisen, De snelweg vormt een fysieke en

[1] https://www.at5.nl/nieuws/233179/bewoners-max-havelaarflat-tijdens-ringfeest-wel-blij-met-balkon-aan-a10-heb-het-volledig-benut

[2] Initiatiefvoorstel 'Geen snelweg, maar huizen' https://amsterdam.raadsinformatie.nl/document/11802196/2

[3] Bestuurlijke reactie initiatiefvoorstel 'Geen snelweg, maar huizen' https://amsterdam.raadsinformatie.nl/document/11802195/2

psychologische barrière, die van grote invloed is op de 'geleefde stad'. Niet voor niets gaat het vaak over wonen 'binnen de ring' en 'buiten de ring'. Deze barrière is nooit voorzien bij het opstellen van het Algemene Uitbreidingsplan. Het gebruikmaken van voorzieningen, werklocaties en scholen aan weerszijden van de Ring is veel makkelijker indien er geen fysieke scheiding is. Bovendien zorgt het voor betere sociale en economische menging van de buurten aan beide zijden. Deze scheiding moet nu nog worden overbrugd met viaducten en fietstunnels. Door de ring A10 te transformeren in een nieuw deel van de stad met woningen, groen en ontsluitingswegen kunnen de verschillende wijken van de stad worden geheeld en een geheel worden.

Ruimte voor woningbouw

Ruimtegebrek is het terugkerende thema in onze gemeenteraad. Onze stad is erg vol, en we moeten vaak kiezen tussen onze ambities omdat er simpelweg geen ruimte is om dingen te huisvesten. Door de snelweg ring A10 West volledig te verwijderen kan er ruimte ontstaan voor zo'n 3000 woningen op de plek van de huidige snelweg. Bovendien zal de verdichtingsopgave langs de snelweg én in de omliggende buurten veel eenvoudiger zijn. Ook is transformatie van de vele verouderde kantoorgebouwen naar permanente woningen mogelijk. Juist ook voor kwetsbare groepen. Transformatie van kantoorgebouwen is nu alleen maar mogelijk naar studentenwoningen of tijdelijke woonunits, onder andere vanwege de hoge geluidsbelasting door het verkeer. Afwaardering van de A10 betekent dus een substantiële vergroting van de potentiële woningvoorraad.

Het uitgangspunt van Amsterdam is om te verdichten rondom stations en openbaar vervoer knooppunten. De gebieden ten oosten en westen van de ring A10 liggen allemaal op korte afstand van de verschillende metrohaltes van de bestaande metrolijn ringlijn 50. Ook andere bestaande OV-verbindingen en bestaande oost-west wegen zorgen voor een goede ontsluiting in het gebied. Daarom past verdichting hier juist bij uitstek. Verdere uitbreiding van de metroverbinding ten westen van het Centraal Station naar Sloterdijk zal de ontsluiting van het gebied nog verbeteren en is essentieel. Bovendien sluit de ontwikkeling aan op de plannen voor Haven-Stad.

Luchtkwaliteit en gezondheid

Gemiddeld leven Nederlanders door luchtverontreiniging negen maanden korter en jaarlijks overlijden circa 11.000 mensen vroegtijdig als gevolg van blootstelling aan luchtverontreiniging. Blootstelling aan luchtverontreiniging is verantwoordelijk voor 3,5% van de totale ziektelast in Nederland en op een hoog belaste plek als Amsterdam ligt dit percentage nog iets hoger.[1] Wonen of naar school gaan vlakbij drukke wegen, tot 1.000 meter vanaf een snelweg of 50 meter vanaf een drukke stadsweg, is in verband gebracht met effecten op vervroegde sterfte, longkanker en luchtwegaandoeningen bij kinderen en volwassen.[4] Uit onderzoek blijkt bovendien dat de schade door luchtvervuiling in Amsterdam boven de 1 miljard euro per jaar komt.[5] Autoverkeer draagt voor een groot deel bij aan deze luchtvervuiling (circa eenderde deel van alle luchtvervuiling). In het jaar 2020 is de luchtkwaliteit in Amsterdam verbeterd ten gevolge van de coronamaatregelen.[6] Dit

[4] Grigg, J. 2009. Particulate matter exposure in children. Relevance to chronic obstructivepulmary disease. Proc. Am.Thorac.Society. Vol.6, p.564-568

[5] CE Delft. 2020. Health costs of air pollution in European cities and the linkage with transport

[6] Brief van de wethouder van Verkeer & Vervoer, Water en Luchtkwaliteit van 28 januari 2020 https://amsterdam.raadsinformatie.nl/document/9696335/1/Brief%20wethouder%20aan%20commissie%20over%20jaargemiddelde%20NO2%20concentraties%202020%20def%20ondertekend

alles toont aan wat de invloed van verkeer op de luchtkwaliteit is en op de gezondheid van Amsterdammers .

Het afwaarderen van de ringweg A10 West zal leiden tot een aanzienlijke verbetering van de lokale luchtkwaliteit en algehele luchtkwaliteit in Amsterdam, met de positieve gezondheidseffecten voor volwassenen en kinderen. Bovendien zorgt het voor een verbeterde verkeersveiligheid.

Geluidbeleid

Het Nederlandse geluidbeleid heeft als doel schadelijke gezondheidseffecten te voorkomen door preventie en sanering. Toch hebben mensen ernstige hinder van geluid van wegverkeer (ruim 970.000 personen, waaronder circa 800.000 vanwege verkeer in steden).[7]

Volgens een oudere rapportage zijn er 800 tot 1600 woningen langs de ring A10 West hoogbelast. De meeste hoogbelaste woningen in Nederland staan langs de A10-West in Amsterdam, langs de A2 in Maastricht en ten zuiden van Eindhoven langs de N69 in Valkenswaard. De A2 in Maastricht is inmiddels ondergronds gebracht.[8]

Sinds invoering van de Wet geluidhinder in 1986 geldt een saneringsverplichting voor woningen die meer geluidsoverlast ondervinden dan toegestaan. Vele woningen langs de ring A10 West ondervinden echter tot de dag van vandaag veel te hoge geluidsbelasting, tot 70 of 72 dB op de gevel (bijvoorbeeld op de Jan Voermanstraat en de Charles Leickertstraat).

De rol van de Ringweg nu en straks

Het heeft dus vele voordelen voor de stad om de Ring-West te transformeren. In de toekomst zal het ook verkeerstechnisch haalbaar zijn. De Ringweg heeft namelijk twee functies: het verdeelt Amsterdams verkeer en functioneert als normale doorgaande snelweg voor bovenregionaal vervoer. In het geval van de Ring-West kan die doorgaande functie goed worden overgenomen door de combinatie A5-A9, hetgeen nu in de spits al vaak gebeurt. Deze verbinding wordt in de volksmond dan ook vaak de "A11" genoemd.

Voor het verdelen van Amsterdams verkeer is de A10 nu echter nog hard nodig, en dat blijft nog wel even het geval. Het Amsterdamse beleid is erop gericht om de auto ruimte te laten maken voor fietsers en openbaar vervoer. Dat is binnen de Omgevingsvisie en de Agenda Autoluw uitgewerkt door het autoverkeer in de rest van de stad juist steeds meer naar de A10 terug te dringen. In plaats van binnenstedelijke verplaatsingen, worden auto's via de Ring naar andere plekken in de stad geleid. Dat betekent dat de ring de komende jaren nog nodig is om in de rest van de stad ruimte te maken voor andere vormen van vervoer.

Maar naarmate de auto meer en meer uit Amsterdam verdwijnt, is dit steeds minder nodig. In de bestuurlijke reactie op *Geen snelweg maar huizen* staat dat er op termijn "*een verschuiving van de*

[7] Motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018) Het doel heiligt de middelen, RIVM, 5 juni 2020, https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2019-0227.pdf

[8] Geluid en bronbeleid op rijkswegen, RIVM/MNP-DWW notitie 1049/04, bijlage 6 en p.l 15. https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/geluidenbronbeleid.pdf

hoofdfunctie als verdeelring voor stedelijk en regionaal autoverkeer van de Ring A10 naar de 'buitenring' (A9/A5/A10) [wordt] voorzien. De A10 West en A10 Zuid krijgen dan steeds meer het karakter van een binnenstedelijke (snel)weg, wat vraagt om een andere stedenbouwkundige inpassing. Afhankelijk van de toekomstige rol van de A10 West in het stedelijke en regionale systeem voor autoverkeer kan bijvoorbeeld ook gedacht worden aan een variant waarbij een zware verkeersfunctie wordt gecombineerd met (gedeeltelijke) overkluizingen of ondertunneling."

Wat ons betreft is het belangrijk om vroeg te beginnen met nadenken over de mogelijkheden bij de verschillende gradaties van afwaarderen, zodat we op tijd aan de inpassing van de nieuwe realiteit kunnen beginnen. Het is tijd dat Amsterdam zich uitspreekt tegen rijkswegen met een bovenregionale functie midden in het stedelijk gebied en tegen het opdelen van de stad.

We willen benadrukken dat we ook op korte termijn al stappen kunnen zetten om de leefbaarheid rondom de ring te verbeteren. Maatregelen wat betreft de ruimtelijke inpassing van de snelweg, tijdelijke vergroening of andere geluidsschermen kunnen we vandaag al in gang zetten.

Inspirerende voorbeelden

Sinds de aanleg van de snelweg 1959 ging Maastricht steeds meer gebukt onder verkeershinder en ongezonde lucht en geluidsoverlast langs de A2. De snelweg kliefde de stad in tweeën. Sinds de voltooiing van het project Groene Loper en de aanleg van de Koning Willem Alexandertunnel in 2016 is de luchtkwaliteit sterk verbeterd, ook in de verdere omgeving. De geluidsoverlast is sterk afgenomen.[9] De komende jaren wordt er ook gebouwd aan 1000 woningen.

Vergelijkbare voorbeelden zijn te vinden in Groningen en in ons eigen Zuidoost. Daar zijn delen van de snelweg ondertunneld. Daarbovenop zijn prachtige stadsparken gemaakt. Maar de snelwegen worden soms ook gewoon opgeheven. In Parijs liep er bijvoorbeeld een snelweg langs de Seine. Die is opgeheven, waardoor er nu elke zomer ruimte is om stadsstranden aan de rivier aan te leggen.

Conclusie

Laten we Amsterdam de ruimte van de Ring A10 West cadeau geven voor haar 800ste verjaardag. Door nu al concreet na te denken over het anders inrichten van de A10 West, kan Amsterdam zich voorbereiden op een toekomst met schonere lucht, ruimte voor woningen en voorzieningen, en een leefbare, gezonde stad voor iedereen. De stad van de toekomst bouwen we nu. Tijd om aan de slag te gaan.

[9] Atlas voor de leefomgeving, Geluid en luchtkwaliteit sterk verbeterd in Maastricht na inrichting Groene Loper, 28 november 2019, https://www.atlasleefomgeving.nl/nieuws/geluid-en-luchtkwaliteit-sterk-verbeterd-in-maastricht-na-inrichting-groene-loper