

NÚ DOORPAKKEN VOOR EEN AANTREKKELIJKE, DUURZAME EN BEREIKBARE METROPOOLREGIO!

AFREMMEN EN SPREIDEN VAN DE MOBILITEITSGROEI

STEM VERSTEDELIJING AF OP DE KWALITEIT VAN DE BEREIKBAARHEID EN NABIJHEID

ONTWIKKEL REGIONALE HUBS PER CORRIDOR, DICHTBIJ EN VERDER VAN DE STEDEN

REALISEER EEN SCHAALSPRONG OPENBAAR VERVOER DOOR STAPSGEWIJZE ONTVLECHTING

HOUD DE RINGEN DRAAIEND

VERBETER STEDELIJKE EN REGIONALE FIETSNETWERKEN

NEEM GOEDERENVERVOER INTEGRAAL MEE IN DE BEREIKBAARHEIDS- EN VERSTEDELIJINGSOPGAVE

MULTIMODAAL TOEKOMSTBEELD METROPOOLREGIO AMSTERDAM

SAMEN BOUWEN AAN BEREIKBAARHEID



HET GEBIEDSGERICHTE BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA METROPOOLREGIO AMSTERDAM



Bus Station

Bus Station

Bus Station

BURGER KING

HOME OF THE WHOPPER

385 Zuiden
rt-Nrd

R-NET

3218

conexxion

E

D

C

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING	5
NÚ DOORPAKKEN VOOR EEN AANTREKKELIJKE, DUURZAME EN BEREIKBARE METROPOOLREGIO!	
1. WAAROM EEN MULTIMODAAL TOEKOMSTBEELD?	9
MEER SAMENHANG IN BELEID OVER DE MODALITEITEN HEEN	
2. WAAR WILLEN WE NAARTOE?	13
BREDE WELVAART ALS UITGANGSPUNT VOOR MOBILITEITSBELEID	
3. WAT ZIJN ONZE OPGAVEN?	17
VERDERE VERSTEDELIJKING ZET BEREIKBAARHEID EN BREDE WELVAART ONDER DRUK	
4. WAT WORDT ONZE STRATEGIE?	31
ZEVEN SAMENHANGENDE STURINGSPRINCIPES VOOR INTEGRAAL MOBILITEITSBELEID MET AANDACHT VOOR VERSCHILLEN TUSSEN GEBIEDEN IN DE MRA	
5. WELKE STAPPEN MOETEN WE ZETTEN?	49
KOMENDE TIEN JAAR AL EEN FLINKE INSPANNING NODIG	
6. AAN DE SLAG	53



SAMENVATTING

NÚ DOORPAKKEN VOOR EEN AANTREKKELIJK, DUURZAME EN BEREIKBARE METROPOOLREGIO!

Het Multimodaal Toekomstbeeld MRA (MTB) geeft de belangrijkste keuzes voor mobiliteit weer waar Rijk en regio tussen nu en 2040 voor aan de lat staan. Het gaat daarbij zowel om keuzes in beleid als keuzes voor wat betreft investeringen in infrastructuur. Keuzes waarmee we met het mobiliteitsbeleid bijdragen aan het verbeteren van de brede welvaart in de MRA en een mobiliteitssysteem dat mede de forse verstedelijking mogelijk maakt.

Rijk en regio staan voor een grote opgave

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 procent minder CO₂ uit te stoten en in 2050 95 procent minder (de klimaatdoelen van de Europese Klimaatwet). Ook willen Rijk en regio bijdragen aan het verbeteren van de brede welvaart in de MRA.

Bij verder verstedelijken zonder aanvullend beleid zijn de negatieve gevolgen voor de brede welvaart groot (zie ook figuur 1):

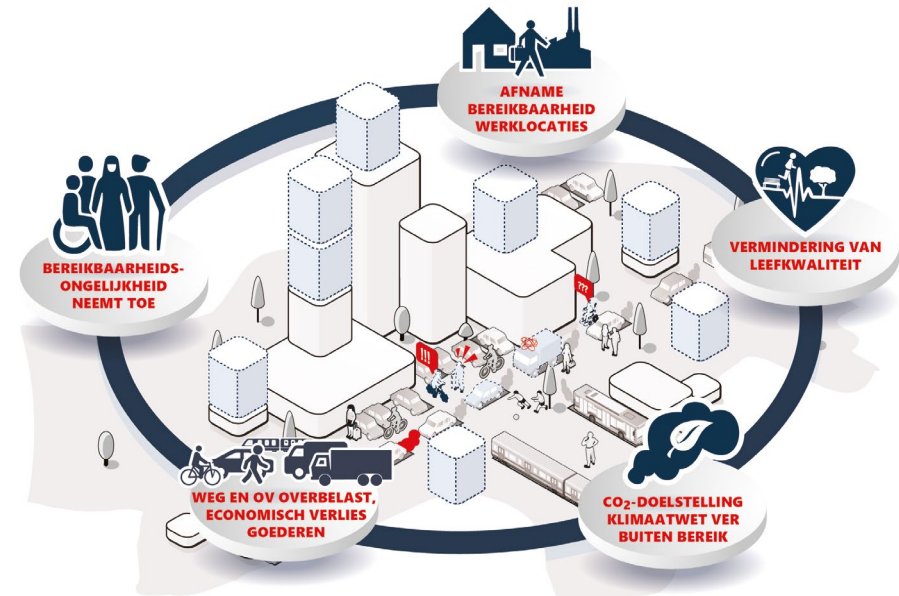
- De leefkwaliteit in de steden en de regio gaat er op achteruit.
- De duurzaamheids- en klimaatdoelen voor CO₂-reductie blijven buiten bereik.
- De ongelijkheid in bereikbaarheid tussen groepen mensen neemt verder toe.
- De bereikbaarheid van werklocaties met de auto en het OV neemt af.
- Het mobiliteitssysteem loopt vast en de economische verlieskosten voor het goederenvervoer nemen toe.

Brede welvaart gaat in essentie over het welzijn van mensen. Omdat het leven van mensen zich in belangrijke mate op regionaal niveau afspeelt, zijn de omstandigheden binnen de regio van grote invloed op hun welzijn. Brede welvaart omvat alles wat mensen van waarde vinden. Naast materiële welvaart gaat het ook om zaken als gezondheid, onderwijs, milieu en leefomgeving, sociale cohesie, persoonlijke ontplooiing en (on)veiligheid. Bovendien betreft het niet alleen de kwaliteit van leven in het 'hier en nu', maar ook de effecten van onze manier van leven op het welzijn van mensen 'elders' (buiten de regio) en 'later' (toekomstige generaties). (bron: Planbureau voor de Leefomgeving)

Scherpe keuzes zijn nu nodig

De ambitie is een aantrekkelijke Metropoolregio te zijn. Scherpe keuzes zijn nu nodig vanwege de sterke verstedelijking tot 2030, waardoor driekwart van de mobiliteitsgroei al in de komende tien jaar wordt verwacht. Tegelijkertijd kost het voorbereiden van nieuwe projecten en nieuw beleid vaak veel tijd. Bovendien gaan veel projecten – waar we in de regio al afspraken over hebben gemaakt – de komende tien tot vijftien jaar in uitvoering. We kunnen simpelweg niet alles tegelijkertijd aanpakken.

Dat betekent nu kiezen voor zaken die we de komende tien jaar wel kunnen oppakken, zoals gedragsmaatregelen en investeringen in (e-)fiets, HOV, hubs en benuttingsmaatregelen op de weg. Dit vraagt om een andere kijk op mobiliteit en maakt een mobiliteitstransitie noodzakelijk. Ook is een goede afstemming tussen waar en wanneer we bouwen en het mobiliteitsbeleid van groot belang. Ondertussen gaan we vol door met het voorbereiden van een schaa sprong in het regionaal openbaar vervoersysteem op de lange termijn.



Figuur 1: De mobiliteitsopgaven met betrekking tot brede welvaart in de MRA.

Zeven samenhangende sturingsprincipes als uitgangspunt voor beleid met aandacht voor verschillen tussen gebieden in de MRA

Het MTB is het uitgangspunt voor de te maken keuzes. Het omvat zeven sturingsprincipes voor beleid op het gebied van mobiliteit en de afstemming met ruimtelijke ontwikkeling. De sturingsprincipes versterken elkaar en zijn samen nodig zijn om de groei in de MRA op te vangen op een manier die ook bijdraagt aan het verbeteren van de brede welvaart (figuur 2). Ze vormen de basis voor het uitwerken van concrete maatregelen door Rijk en regio.

Principe 1: Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid

Het is van cruciaal belang om het tempo van de verstedelijking en bereikbaarheid en het moment waarop verschillende locaties ontwikkeld worden goed op elkaar af te stemmen. Essentieel is dat de groei van de werkgelegenheid beter gespreid wordt over de regio en dat we werken aan complete steden.

Principe 2: Afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei

Om doelstellingen op het gebied van duurzaamheid en leefkwaliteit te halen en om netwerken beter te laten functioneren, is het noodzakelijk de mobiliteitsgroei af te remmen en te spreiden (over de dag). Dit kan door de inzet van gedragsmaatregelen zoals een werkgevers- en onderwijsaanpak en het toepassen van prijsprikkels.

Principe 3: Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken

Investeren in het fietsnetwerk en stimuleren van fietsgebruik levert een belangrijke bijdrage aan een duurzame, aantrekkelijke en inclusieve MRA. De opkomst van de e-fiets biedt kansen om de fiets een veel belangrijker rol te geven in de regionale mobiliteit.

Principe 4: Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden

Hubs dragen bij aan het leefbaar houden van onze steden, aan reductie van het aantal autokilometers en daarmee aan lagere emissies en betere doorstroming op het wegennet. De mobiliteitstransitie (afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei) is een belangrijke voorwaarde voor een succesvolle hubstrategie. Daarmee ontstaat potentie voor grotere hublocaties dichtbij en verder van de steden.

Principe 5: Neem goederenvervoer integraal mee in de bereikbaarheid- en verstedelijkingsopgave

Een duurzaam, veilig, efficiënt en concurrerend logistiek systeem is een randvoorwaarde voor een goed functionerende Metropoolregio Amsterdam. Het is belangrijk om goederenvervoer aan de voorkant mee te nemen in verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgaven anders worden kansen gemist voor een integrale aanpak en bestaat het risico dat het hele logistieke systeem in de knel raakt.

Principe 6: Realiseer een schaa sprong in het openbaar vervoer door stapsgewijs ontvlechting

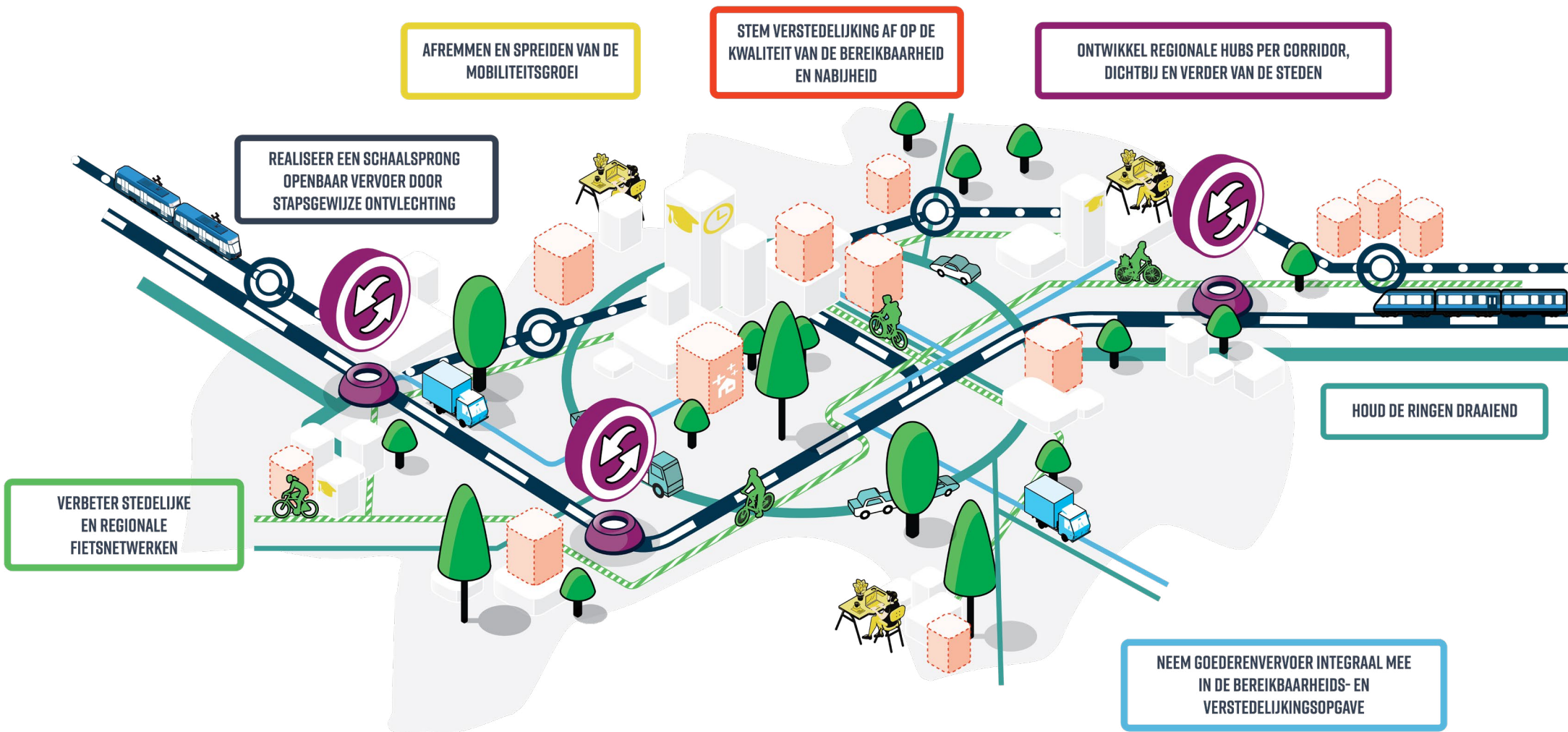
De verstedelijkingsopgave en het inzetten op mobiliteitstransitie betekent extra druk op het openbaar vervoer. Door zo veel mogelijk ontvlechten van lokale, regionale netwerken en het (inter)nationale netwerk ontstaat meer capaciteit. Dit kan door te investeren in het hoofdrailnet, HOV-netwerk (zoals snelle busverbindingen) en uitbreiden van het metronet van Amsterdam.

Principe 7: Houd de ringen draaiend

Voor de economische vitaliteit van de hele MRA- regio is het belangrijk dat het autoverkeer op de wegen rond Amsterdam niet vastloopt. Beide ringen (A10 en A5/ A9/A10-noord) zijn hierin cruciaal en moeten blijven draaien. Dat betekent ook terughoudend zijn met maatregelen die leiden tot meer verkeer richting de ringen en hier vooral in te zetten op alternatieven.

Maatwerk en samenwerking noodzakelijk

Wanneer we de sturingsprincipes gaan uitwerken en toepassen, is het belangrijk om met elkaar te bepalen wat de beste mix is van maatregelen. Vanwege de verschillen tussen gebieden in de MRA (type verstedelijking, opgaven, kwaliteit ontsluitingen, etc.) is maatwerk nodig in de toepassing van de principes. Tegelijkertijd laat de omvang van de opgave en de afhankelijkheid tussen maatregelen zien hoe belangrijk het is om als Rijk en regio samen op te trekken. De uitwerking van de principes kan niet te vrijblijvend zijn. Het is belangrijk om met elkaar af te spreken dat in vergelijkbare gebieden de sturingsprincipes op een vergelijkbare manier worden uitgevoerd. Nú doorpakken voor een aantrekkelijke, duurzame en bereikbare metropoolregio is daarom nodig.



Figuur 2: Toepassing 7 sturingsprincipes in de MRA.



I. WAAROM EEN MULTIMODAAL TOEKOMSTBEELD?

MEER SAMENHANG IN BELEID OVER DE MODALITEITEN HEEN

Groei MRA vraagt om nieuw mobiliteitsbeleid

De MRA ontwikkelt fors en groeit tot het jaar 2040 met 250.000 woningen. Hiervan worden al 175.000 woningen gebouwd in de periode tot 2030, conform de **Verstedelijkingsstrategie**¹. Ook het aantal arbeidsplaatsen groeit met ongeveer 230.000 arbeidsplaatsen tot 2040. Hiervan is meer dan de helft voorzien in Amsterdam. Deze groeiopgave moet samen gaan met het behalen van de klimaatdoelen, zoals vastgelegd in de Europese Klimaatwet: 55 procent minder CO₂-uitstoot in 2030 en 95 procent in 2050. Dat vraagt om een integraal verstedelijkings- en mobiliteitsbeleid waarmee de MRA zich toekomstig bestendig en evenwichtig ontwikkelt tot een regio met brede welvaart als centrale focus.

Rijk en regio hebben afgesproken een **Multimodaal Toekomstbeeld MRA** op te stellen als uitwerking van de Netwerkstrategie. Met als doel de samenhang tussen de modaliteiten, de gebiedsonderzoeken (Amsterdam-Zuidwest, Schiphol en Hoofddorp (ZWASH) en Amsterdam Bay Area (ABA)) en de transitie naar een slim, veilig en duurzaam mobiliteitssysteem verder uit te werken; passend bij de verstedelijkingsafspraken. In het MTB wordt doorgewerkt op het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (Tour de Force, 2021), worden multimodale hubs op stedelijk en regionaal niveau uitgewerkt en worden verbindingen gelegd met de vervolgstappen binnen ZWASH en ABA, met raakvlakken zoals de Verstedelijkingsstrategie MRA, Landelijk OV-Toekomstbeeld en projecten/studies van Rijk en regio. Binnen het MTB wordt ook gekeken naar regionale bereikbaarheid per auto, waarmee invulling wordt gegeven aan de BO-MIRT afspraak om een onderzoek te starten naar het (hoofd)wegennet, gericht op de doorstroming van het autoverkeer rond Amsterdam (A5, A9, A10-noord). Hiermee geven we inzicht in de optimale combinatie van maatregelen en beleidsinzet om het hoofdwegennet (HWN) en onderliggend wegennet (OWN) in de MRA in beweging te houden.

Resultaat is een MTB dat aangeeft hoe een integrale afweging gemaakt kan worden tussen de verschillende kansrijke bereikbaarheidsmaatregelen op systeemniveau (zowel fysiek als beleidsmatig). Zodanig dat we de mobiliteitsgroei in de MRA zo goed mogelijk opvangen en sturen en daarbij bijdragen aan de verbetering van de brede welvaart in de MRA.

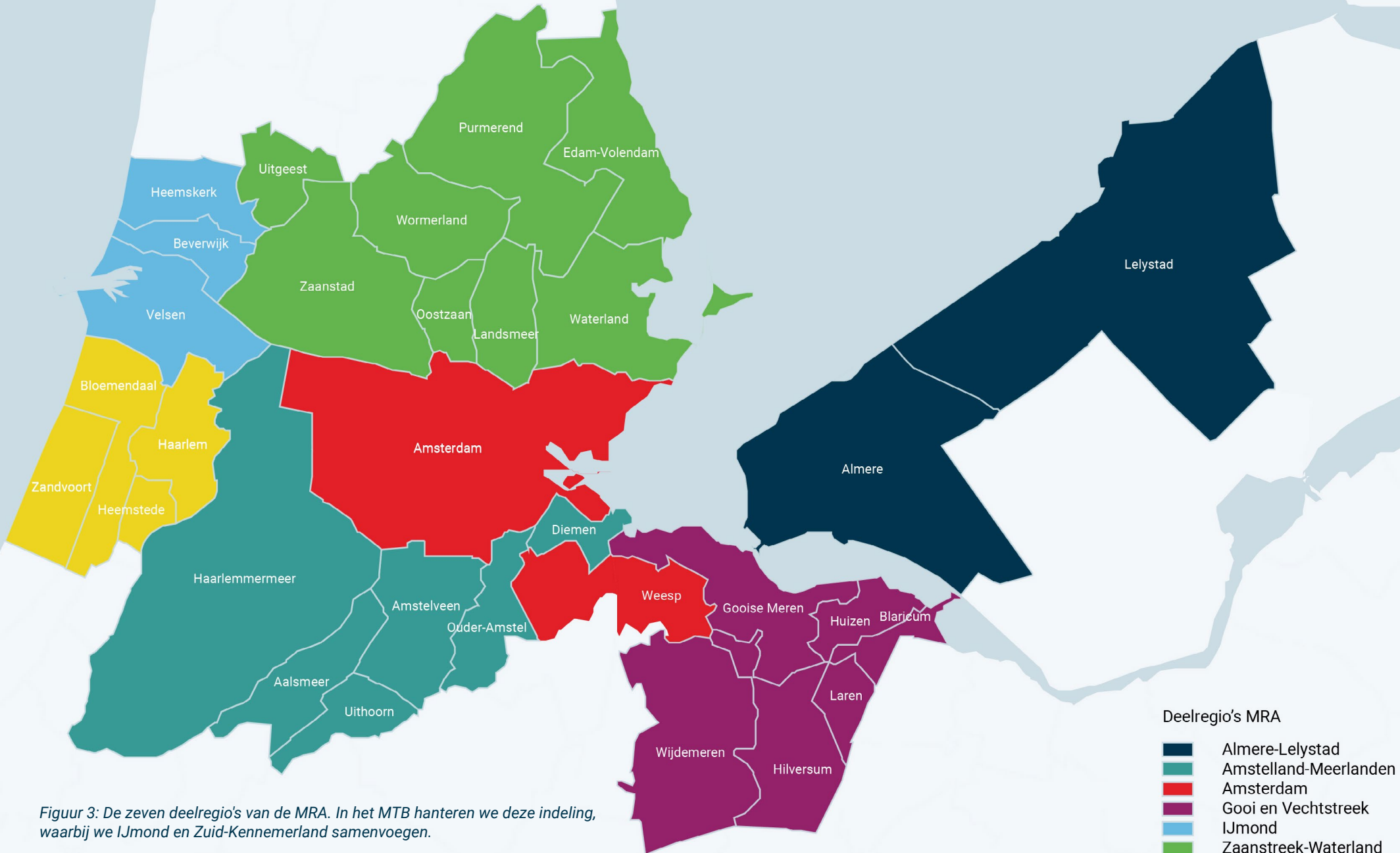
Mobiliteit en verstedelijking in samenhang beschouwen

Uitgangspunt voor de verstedelijking is het polycentrisch (meerkernige) verstedelijkingsmodel zoals dat in de verstedelijkingsstrategie is neergelegd. Ook vanuit mobiliteit is het inzetten op complete steden buiten Amsterdam de beste strategie, omdat dit mobiliteit over lange afstanden voorkomt en onevenwichtige verdeling van verkeer in de spits vermindert. Bij de uitwerkingen van de verstedelijkingsstrategie is het belangrijk om te kijken waar het mobiliteitssysteem gemakkelijker (dus op kortere termijn) en minder gemakkelijk (slechts op langere termijn) de gewenste verstedelijking kan faciliteren, rekening houdend met de verschillende kenmerken van de gebieden. Dit MTB geeft richting voor de (fasering van de) verstedelijking en de mate van functiemenging in de verschillende ontwikkelgebieden.

In het MTB doen wij uitspraken voor de Metropoolregio als geheel, maar ook voor de zeven deelregio's afzonderlijk (zie ook figuur 3 op de volgende pagina):

1. Almere en Lelystad;
2. Amstelland-Meerlanden;
3. Amsterdam;
4. Gooi- en Vechtstreek;
5. IJmond;
6. Zaanstreek-Waterland;
7. Zuid-Kennemerland.

1. [Verstedelijkingsstrategie](#)



Figuur 3: De zeven deelregio's van de MRA. In het MTB hanteren we deze indeling, waarbij we IJmond en Zuid-Kennemerland samenvoegen.

Deelregio's MRA

- Almere-Lelystad
- Amstelland-Meerlanden
- Amsterdam
- Gooi en Vechtstreek
- IJmond
- Zaanstreek-Waterland
- Zuid-Kennemerland

Proces en aanpak

Om invulling te geven aan de afspraak uit het BO-MIRT uit het najaar 2020 is vanaf april 2021 een proces doorlopen, waarbij Rijk en regio hebben samengewerkt om te komen tot een MTB voor de MRA. Daarbij zijn thematische analyses opgesteld over mobiliteitstransitie, (e-)fiets, openbaar vervoer, regionale hubs en de toekomst van het hoofdwegennet. Voor de uitwerking van deze analyses is gewerkt met werkgroepen bestaande uit diverse experts op de betreffende thema's vanuit het Rijk en de regio. Integratie van de verschillende mobiliteitsdomeinen heeft geleid tot het MTB. Hieruit volgen zeven samenhangende sturingsprincipes en essentiële beleidsafwegingen, die handelingsperspectief bieden om vanuit mobiliteit bij te dragen aan brede welvaart in de MRA. Met een breed veld van stakeholders uit gemeenten, bedrijfsleven, belangenorganisaties en de transportsector zijn meerdere brede sessies gehouden om de sturingsprincipes en beleidsafwegingen van het MTB te toetsen en aan te scherpen. Daarnaast is nauw samengewerkt met de Verstedelijkingsstrategie om tot een goede afstemming te komen tussen ruimte en mobiliteit.

In 2021 is een eerste versie van het Multimodaal Toekomstbeeld omarmd door de programmaraad SBaB. In 2022 heeft een aanvulling en verdieping op het MTB plaatsgevonden, waarbij aandacht is besteed aan twee nieuwe onderwerpen, te weten inclusieve mobiliteit en goederenvervoer. Ook zijn – vanuit het principe afremmen en spreiden – de mogelijkheden voor inzet van parkeermaatregelen onderzocht, is de regionale hubstrategie verder uitgewerkt en heeft een verdieping plaatsgevonden van het onderzoek naar de toekomst van het hoofdwegennet².

Modelberekeningen en verdiepende analyses van het MTB

Om zicht te krijgen op welke oplossingsrichtingen vanuit mobiliteit het meeste bijdragen aan het verbeteren van de brede welvaart van de Metropoolregio Amsterdam, zijn verschillende multimodale pakketten van maatregelen ontwikkeld en getoetst met behulp van het polycentrische verstedelijkingsmodel 2040. Hierbij is zowel gekeken naar fysieke ingrepen in de infrastructuur (twee netwerkvarianten) als een breed palet aan maatregelen voor gedragsbeïnvloeding inclusief prijsbeleid (twee beleidsvarianten). Daarmee is zichtbaar geworden in hoeverre beleidsmaatregelen en netwerkaanpassingen en -investeringen bijdragen aan de brede doelen van het MTB. In het analyserapport zijn de uitkomsten van deze analyses in meer detail terug te lezen.

Leeswijzer

In de hoofdstukken 2 en 3 geven we antwoord op twee vragen. Wat willen we bereiken? En wat zijn de opgaven? In hoofdstuk 4 komen we op basis van de analyses tot zeven sturingsprincipes en cruciale beleidsafwegingen. Vervolgens schetsen we in hoofdstuk 5 de stappen naar een beter bereikbare MRA. In hoofdstuk 6 sluiten we deze rapportage af met stappen voor vervolg.

2. In het analyserapport en in negen werkstroomrapporten is het MTB nader inhoudelijk uitgewerkt en onderbouwd.



2. WAAR WILLEN WE NAARTOE?

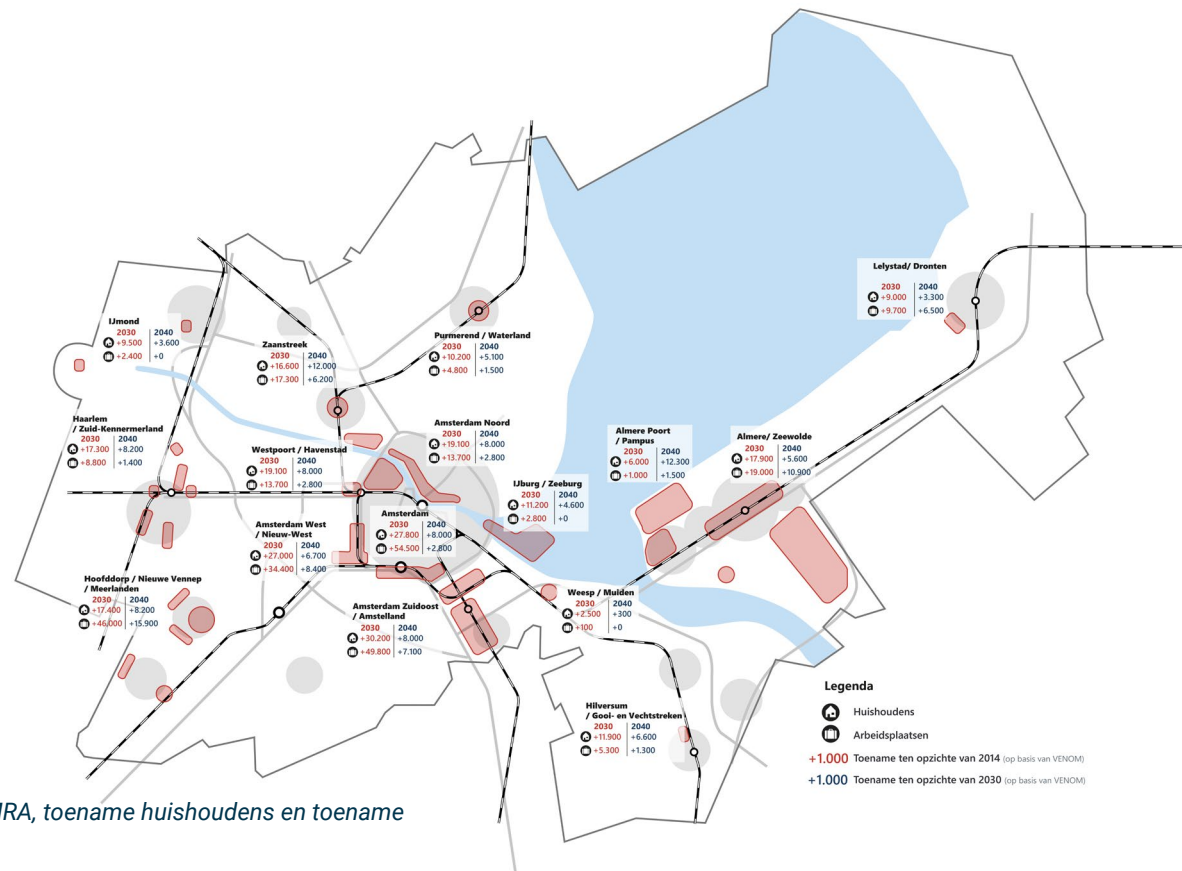
BREDE WELVAART ALS UITGANGSPUNT VOOR MOBILITEITSBELEID

Forse verstedelijking biedt kansen en uitdagingen

Rijk en regio werken aan een dynamische MRA die ook in 2040 wordt gekenmerkt door mooie historische steden, rustiek polderlandschap en een ruim werkaanbod: de MRA is in 2040 een aantrekkelijke en veelzijdige regio. Ruim 2,9 miljoen mensen wonen hier dan met veel plezier. Dat zijn er 500.000 meer dan nu.³

Met de inzet op meerkernige ontwikkeling (figuur 4) worden verschillende ambities gecombineerd, waaronder het verminderen van de druk op de woon- en werklocaties in de Amsterdamse agglomeratie en het beperken van de groei van het woonwerkverkeer richting Amsterdam. Ook vergroten we de kansengelijkheid door de

ontwikkeling van wonen en werken meer te spreiden over de MRA en ook buiten Amsterdam te werken aan complete steden. Tot slot draagt het polycentrische verstedelijgingsmodel ook bij aan het benutten van de kwaliteiten van iedere stad en de dorpen in de MRA en het tegemoetkomen aan de woningbehoeften per deelregio. Daarmee houden we de menselijke maat in stand en worden de open landschappen tussen de stedelijke gebieden zo veel mogelijk behouden. Tegelijkertijd worden zo gunstige ruimtelijke voorwaarden gecreëerd voor de grote duurzaamheidsopgaven van deze tijd: mobiliteitstransitie, klimaatadaptatie, waterhuishouding, vergroten van de biodiversiteit en schone energie.



Figuur 4: Fasering verstedelijking MRA, toename huishoudens en toename arbeidsplaatsen 2014-2030-2040⁴

3. Bron: Verstedelijgingsstrategie

4. Er is vergeleken met 2014, omdat dit het basisjaar is van het Regionaal Verkeersmodel

De verdere verstedelijking door verdichting nabij goed openbaar vervoer biedt kansen, maar brengt, door onder meer de scheve woon-werkbalans in de regio, ook uitdagingen met zich mee: de wegen en het openbaar vervoer hebben hun grenzen nu al bijna bereikt. De uitdaging is om in deze dynamiek een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat te behouden.

Vanuit mobiliteit werken aan brede welvaart in de MRA

Om te bereiken dat ook in de toekomst sprake is van een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat, willen we dat het MTB bijdraagt aan het gemeenschappelijke doel om de brede welvaart in de MRA te verbeteren (zie figuur 5).

Brede welvaart gaat in essentie over het welzijn van mensen. Omdat het leven van mensen zich in belangrijke mate op regionaal niveau afspeelt, zijn de omstandigheden binnen de regio van grote invloed op hun welzijn. Brede welvaart omvat alles wat mensen van waarde vinden. Naast materiële welvaart gaat het ook om zaken als gezondheid, onderwijs, milieu en leefomgeving, sociale cohesie, persoonlijke ontplooiing en (on)veiligheid. Bovendien betreft het niet alleen de kwaliteit van leven in het 'hier en nu', maar ook de effecten van onze manier van leven op het welzijn van mensen 'elders' (buiten de regio) en 'later' (toekomstige generaties). (bron: Planbureau voor de Leefomgeving)

Mobiliteitsbeleid kan op vijf manieren bijdragen aan brede welvaart

1. Aantrekkelijke en gezonde leefomgeving



Hier gaat het om gezondheid en verblijfskwaliteit, waarbij - vertaald naar mobiliteit - mensen in de MRA voor hun verplaatsingen zo veel mogelijk gezonde, en ruimte-efficiënte vervoerswijzen gebruiken, zoals lopen, (e)-fiets en OV. Daarnaast gaat het om een gezonde leefomgeving, waarbij er voor de inwoners en bezoekers voldoende ruimte is om te 'spelen' en te recreëren, er voldoende ruimte is voor groen, en er sprake is van een gezond milieu met weinig fijnstof, geluidsoverlast en verkeersongelukken.

2. Duurzame mobiliteit



Een duurzame ontwikkeling van de MRA betekent dat de regio in haar ontwikkeling tegemoetkomt aan de levensbehoeften van de huidige generatie, zonder die van de toekomstige generaties tekort te doen. Voor mobiliteit betekent dit inzetten op emissieloze mobiliteit en verminderen van het energieverbruik als gevolg van mobiliteit om op die manier bij te dragen aan de doelen uit de Klimaatwet dan wel van de Europese Unie voor het verminderen van de CO₂-uitstoot (zie kader).

Klimaatakkoord: Gezonde MRA

In 2019 is het Klimaatakkoord gesloten. Daarin worden de doelen van de VN-klimaatop 2015 concreet uitgewerkt. Doel van het akkoord is de opwarming van de aarde te beperken tot ruim onder de 2 graden Celsius, met duidelijke inspanningen om de stijging verder te beperken tot 1,5 graden Celsius.

In Nederland is personen- en goederenverkeer verantwoordelijk voor bijna een vijfde van de totale CO₂-uitstoot. Flevoland en Noord-Holland nemen hiervan 15 procent voor hun rekening. De komende jaren wordt het – gezien de verstedelijkingsambities - alleen maar drukker in onze regio. Om klimaatverandering tegen te gaan en de kwaliteit van onze leefomgeving te verbeteren, moet het verkeer flinke stappen zetten om slimmer, schoner en veiliger te worden. Het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) Noord-Holland en Flevoland geeft, naast het MTB, voor de mobiliteitssector mede invulling aan deze doelstelling.

3. Vitale economie en verstedelijking



Hier gaat het om het faciliteren van de voorziene woningbouw (+250.000 woningen) volgens het polycentrische verstedelijkingsmodel en om de mate waarin economische toplocaties en arbeidsplaatsen (beter) bereikbaar zijn vanuit de bestaande en nieuw te ontwikkelen gebieden voor verschillende groepen in de samenleving. In het bijzonder wordt hierbij ook gekeken naar de bereikbaarheid voor het goederenvervoer en het verminderen van de economische verlieskosten voor de logistieke sector.

4. Mobiliteitssysteem voor iedereen



De Verstedelijkingsstrategie MRA wil de kansen en beperkingen die het ruimtelijke systeem biedt aan individuen en groepen eerlijk verdelen over de bevolking om op die manier de MRA inclusiever te maken (zie kader).

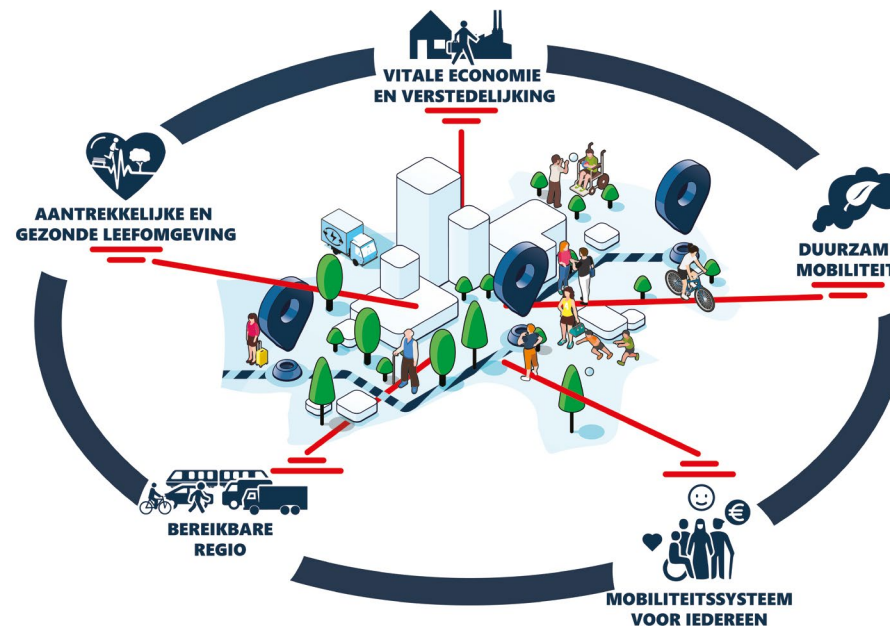
Vanuit een brede blik op kansengelijkheid is er daarbij speciale aandacht voor gelijke kansen voor sociaaleconomisch kwetsbaardere groepen. Voor het mobiliteitssysteem betekent dit dat we ervoor willen zorgen dat verschillende groepen in staat zijn om voor hen relevante activiteiten te bereiken binnen redelijke reistijd en tegen redelijke moeite en kosten.

Inclusie betekent de insluiting in de samenleving van achtergestelde groepen op basis van gelijkwaardige rechten en plichten. Vertaald naar de Verstedelijkingsstrategie betekent dit dat we ervoor proberen te zorgen dat de kansen en beperkingen die het ruimtelijke systeem biedt aan individuen en groepen eerlijk verdeeld zijn over de bevolking. Vanuit een brede blik op kansengelijkheid zorgen inrichtingskeuzes van de overheid voor oplossingen en gelijke kansen voor sociaaleconomisch kwetsbaardere groepen, met name in ruimtelijk kwetsbare gebieden maar ook daar buiten. Tenminste mogen inrichtingskeuzes en autonome ruimtelijke ontwikkeling er niet voor zorgen dat kwetsbaardere groepen extra hinder ondervinden en daardoor te maken krijgen met verscherping van de kansengelijkheid (bron: MRA Inclusief en Leefbaar, juli 2021).

5. Bereikbare regio



Naast de criteria die volgen uit brede welvaart, is voor de netwerken openbaar vervoer en weg ook specifiek gekeken waar knelpunten optreden. Hierbij wordt aangesloten bij de definitie van knelpunten zoals die door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ook gehanteerd wordt in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA). Streven is om het aantal knelpunten te verminderen.



Figuur 5: Vijf doelen om te werken aan brede welvaart in de MRA

Door verbeteren van de brede welvaart centraal te stellen, dragen we met ons mobiliteitsbeleid bij aan een MRA die zich toekomstbestendig en evenwichtig ontwikkelt tot een internationale topregio met een hoge leefkwaliteit. Een regio die kansen biedt voor iedereen en verduurzaamt om bij te dragen aan het behalen van de klimaatdoelstellingen.



onnexio



OV-fiets.nl

fiets

fiets

3. WAT ZIJN ONZE OPGAVEN?

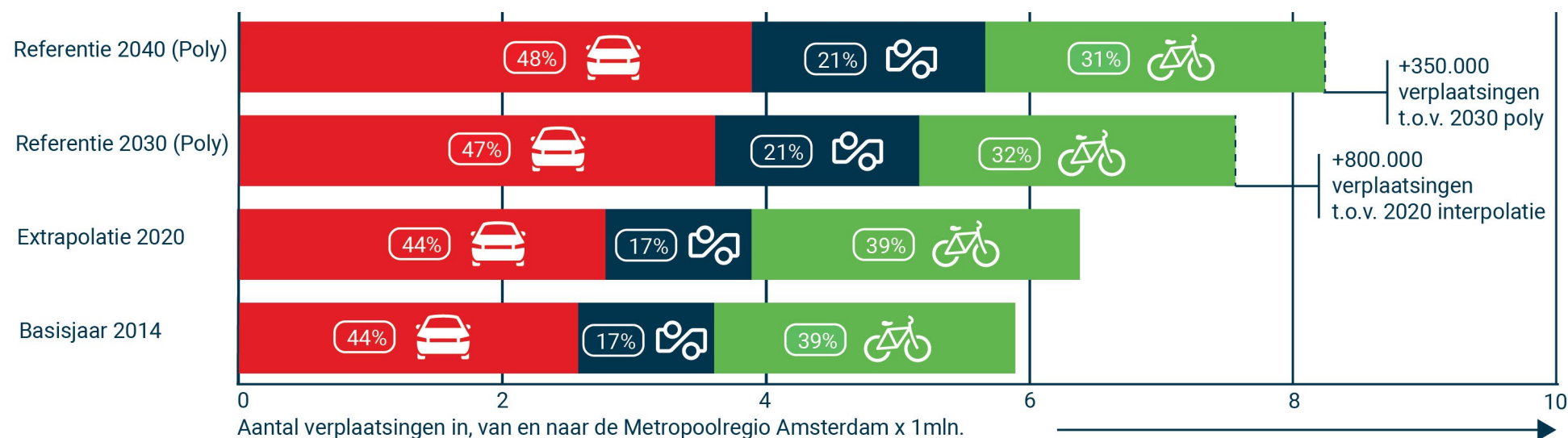
VERDERE VERSTEDELIJING ZET BEREIKBAARHEID EN BREDE WELVAART ONDER DRUK

Om te bepalen welke opgaven er zijn, is eerst gekeken hoe de regio zich de komende jaren ontwikkelt zonder aanvullend beleid op het gebied van bereikbaarheid. Welke ontwikkeling van de mobiliteit kunnen we verwachten en hoe pakt dat uit voor de brede welvaart in de MRA?

Zonder aanvullend beleid groeit de personenmobiliteit sterk

Zonder aanvullend beleid leidt de grote verstedelijkingsopgave zoals vastgesteld in de Verstedelijkings-strategie tot een sterke groei van de mobiliteit, met 50 procent groei van het openbaar vervoer en 40 procent meer autoverplaatsingen in 2040 ten opzichte van 2020 (zie figuur 6). Ondanks een polycentrische ontwikkeling van de werkgelegenheid, blijft er een sterke concentratie van arbeidsplaatsen in de agglomeratie Amsterdam. Hierdoor blijft er sprake van een sterke groei van de verplaatsingen van en naar Amsterdam. Deze sterke groei van de mobiliteit wordt niet alleen veroorzaakt, doordat de MRA zelf sterk groeit, maar ook de rest van de Randstad kent een sterke groei. Ook is er steeds meer woon-werkmobiliteit over langere afstanden naar de Randstad vanuit de rest van Nederland.

De flinke toename van het aantal verplaatsingen met de auto wordt mede veroorzaakt door de groei van inkomen en opleidingsniveau, in combinatie met lagere kosten voor het autogebruik. De lagere kosten van het autogebruik zijn vooral het gevolg van de toename van het aantal elektrische auto's. De verwachting is dat in 2040 bijna de helft van de auto's elektrisch is. Zonder wijziging in fiscaal beleid zijn elektrische auto's waarschijnlijk goedkoper in het gebruik, omdat over het gebruik van elektriciteit geen accijns betaald hoeft te worden. Deze lagere kosten maken het gebruik van de auto aantrekkelijker. De groei van de auto gaat bij ongewijzigd beleid voor een belangrijk deel ten koste van de fiets. Ook leidt het tot een toename van de ongelijkheid in de betaalbaarheid van mobiliteit tussen hoge en lage inkomens, doordat de elektrische auto eerder binnen bereik komt van hoge inkomens.



Figuur 6: Aantal verplaatsingen per modaliteit in 2014, 2020 (interpolatie), 2030 en 2040⁵.

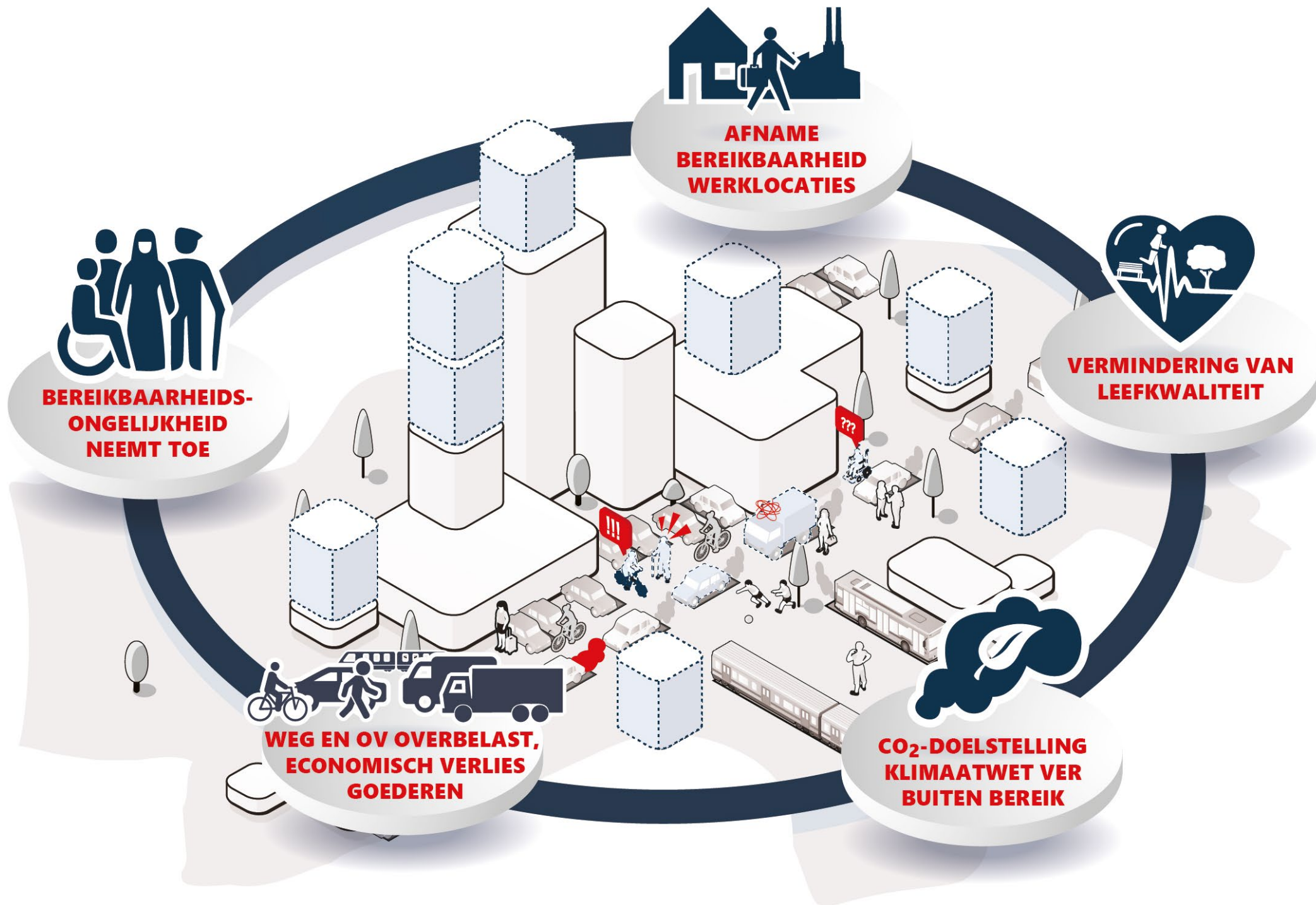
5. Op basis van de groei in de woningvoorraad in de MRA tussen 2014 (basisjaar van het Verkeersmodel) en 2020 is een interpolatie van het aantal verplaatsingen gemaakt. Vanaf 2020 zijn 250.000 woningen gepland. In de periode van 2014 tot 2020 zijn nog eens 68.000 woningen gerealiseerd, waarmee de aanname is dat het aantal verplaatsingen ook met 27% is gegroeid in deze periode. Voor het bepalen van de referentiesituatie 2040

is nog geen rekening gehouden met de voortzetting van stedelijk mobiliteitsbeleid gericht op het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer en minder ruimte voor de auto in stedelijke centra. In de referentiesituatie zijn infrastructuurprojecten waar reeds bestuurlijk afspraken zijn gemaakt opgenomen. In het analyserapport staat beschreven welke uitgangspunten precies zijn gehanteerd.



Niets doen leidt tot verslechtering van de brede welvaart in de MRA

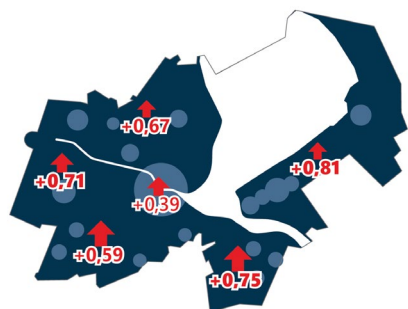
De sterke groei van de mobiliteit maakt dat belangrijke doelstellingen op het gebied van leefkwaliteit, duurzaamheid, inclusiviteit en de bereikbaarheid niet worden gehaald (zie figuur 7 op de volgende pagina). Niets doen is daarmee geen optie, zeker niet in deze tijd waarin snel elkaar opvolgende crisissen de brede welvaart in de MRA en daarbuiten nog verder onder druk zetten. Lange termijn infrastructuurmaatregelen die verlichting kunnen brengen zijn inmiddels niet zo zeker meer. Het is nu tijd om scherpe keuzes te maken voor maatregelen voor de komende tien jaar om met mobiliteitsbeleid bij te dragen aan de brede welvaart in een groeiende metropoolregio.



Figuur 7: De belangrijkste opgaven tot 2040 in relatie tot de brede doelen in de MRA, zonder aanvullend beleid.

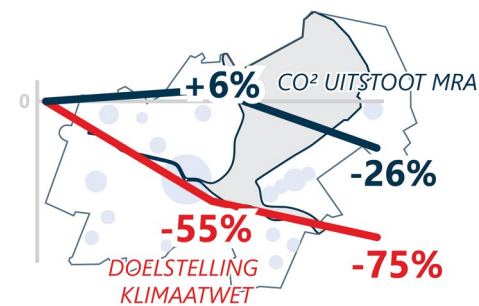
Ongelijkheid in bereikbaarheid neemt in alle delen van de regio toe

In alle delen van de regio is te zien dat lage inkomens er het minst op vooruit gaan in hun bereikbaarheid. Toenemende ongelijkheid in bereikbaarheid speelt met name voor lage en middeninkomens buiten Amsterdam die ver van werk wonen, geen auto hebben en niet in de buurt wonen van goed en betaalbaar openbaar vervoer. Vooral hogere inkomens profiteren van de opkomst van elektrisch rijden, doordat zij zich sneller een elektrische auto kunnen permitteren en daarmee profiteren van de lagere kosten in het gebruik.



Klimaatdoelen op het gebied van mobiliteit worden niet gehaald

Toename van het aandeel elektrische auto's draagt bij aan de afname van de CO₂-uitstoot, maar de sterke groei van het autoverkeer als geheel doet deze winst deels weer teniet en zorgt ervoor dat afname van CO₂-uitstoot als gevolg van mobiliteit niet in lijn is met de gewenste afname zoals vastgelegd in de klimaatdoelen. Snellere elektrificatie is nodig, maar ook minder autoverkeer over langere afstanden binnen en naar de MRA.



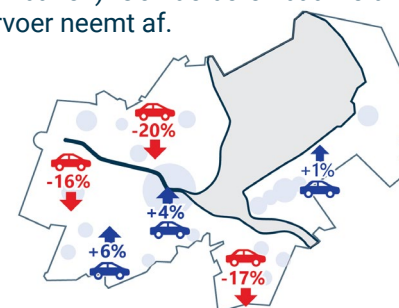
Leefkwaliteit in de steden onder druk

Zonder aanvullend beleid neemt het autoverkeer in steden en kernen toe, vooral op plekken waar veel nieuwe woningen worden toegevoegd. Dit staat haaks op de wens om de leefkwaliteit in de steden te verbeteren door meer ruimte vrij te maken voor verblijven, lopen en (e-)fietsen. Dat kan alleen worden gerealiseerd door het terugdringen van het ruimtegebruik van de auto. Specifiek aandachtspunt hierbij is ook de groei van de stads- en bouwlogistiek.



Bereikbaarheid van economische centra en werk neemt af

De bereikbaarheid van economische centra, bestaande en nieuw te ontwikkelen woongebieden staat onder druk, doordat reistijden over de weg flink toenemen en het openbaar vervoer de groei van de mobiliteit niet kan verwerken. Ondanks dat de regio sterk groeit kunnen de meeste mensen minder banen bereiken binnen 45 minuten reistijd dan op dit moment, doordat ze er langer over doen om die banen te bereiken (zie afbeelding hiernaast: afname (rood) of groei (blauw) van de bereikbaarheid van banen). Ook de bereikbaarheid van economische centra voor het goederenvervoer neemt af.



Netwerken weg en openbaar vervoer raken overbelast

De toename van woon-werkverkeer als gevolg van de verdere verstedelijking zorgt ervoor dat het openbaar vervoer en de wegen overbelast raken. De sterke concentratie van werkgelegenheid in en om Amsterdam zorgt voor een eenzijdige belasting van de netwerken in de spits. In de spits kunnen de ringen rond Amsterdam het autoverkeer niet meer verwerken, waardoor op toeleidende wegen congestie sterk toeneemt; zelfs wanneer rekening wordt gehouden met nog geplande investeringen in het wegennet. Ook buiten de spits worden files op veel corridors eerder regel dan uitzondering, waardoor spreiden van verkeer geen optie meer is. Dit heeft ook gevolgen voor de regionale bussen en het goederenvervoer over deze wegen. Ook in het openbaar vervoer is sprake van toenemende drukte, waardoor op veel corridors niet aan de gewenste eisen kan worden voldaan. Al in 2030 kunnen zowel het wegennet als het openbaar vervoer netwerk de mobiliteit op veel plekken niet meer op een goede manier verwerken.

Toename economische verlieskosten goederenvervoer

Bij het doorzetten van de huidige economische ontwikkeling is de verwachting dat het goederenvervoer tot 2040 met 30 tot 40 procent zal toenemen. Door een toename van de pendel en het goederenvervoer raken de wegen- en waternetwerken overbelast en nemen de economische verlieskosten sterk toe. Een verschuiving naar meer goederenvervoer over het spoor wordt beperkt door de beschikbare ruimte op het spoor, waarbij personen en goederenvervoer elkaar in de weg zitten. In steden neemt de druk op de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid toe door de bouwlogistiek als gevolg van de verstedelijkingsopgave en de groei van de stadslogistiek vanwege de verschuiving naar online bestellen. Daarnaast zien we de verstedelijkingsdruk op de ruimte naast het spoor toenemen, waar juist grotere veiligheidscontouren nodig zijn, om gevaarlijke stoffen te kunnen blijven vervoeren.







Toekomst is onzeker, maar biedt ook kans om te sturen

Uiteraard is er ook een aantal onzekerheden die maken dat de hierboven gesignaleerde groei van de mobiliteit en de daarmee samenhangende opgaven zich sterker of minder sterk kunnen voordoen. Hieronder staan we daar kort bij stil. Tegelijkertijd bieden de geschetste ontwikkelingen ook kansen om dingen anders te doen dan we gewend zijn.

Structurele effecten COVID19-pandemie, een kans voor gedragsbeïnvloeding maar OV onder druk

De COVID-19-pandemie heeft ontegenzeggelijk blijvende impact op hoe we ons verplaatsen. We werken, winkelen en studeren meer vanuit huis dan eerder. Tegelijkertijd zien we meer verplaatsingen met een recreatief motief en groeide het aantal bestelbusjes als gevolg van online winkelen flink. Of deze trends doorzetten, moet de komende tijd blijken. Als gevolg van de pandemie is het landelijke OV-gebruik gedaald met circa 20 procent. In combinatie met het veranderde reisgedrag staat de exploitatie van het openbaar vervoer onder druk. Het is afwachten wanneer het openbaar vervoergebruik weer op het niveau is van voor de pandemie. Een teruggang in het aanbod om tekorten op de exploitatie te verminderen helpt niet mee in het herstel. Tegelijkertijd zien we dat het op de weg weer drukker wordt, op de dinsdag en donderdag is het zelfs drukker dan voor de pandemie, vooral ook buiten de spits. Hoe de mobiliteit zich ontwikkelt hangt ook af van de mate waarin we met beleid in staat zijn mensen te stimuleren om de gedragsverandering vast te houden.

Effect nieuwe technologische ontwikkelingen op mobiliteit onzeker

Het effect van nieuwe technologische ontwikkelingen op de mobiliteit is moeilijk te voorspellen. We verwachten dat mensen steeds minder uitgaan van bezit van een vervoermiddel voor hun mobiliteit. Groei van deelmobiliteit en nieuwe mobiliteitsdiensten, maken het gemakkelijker om gebruik te maken van een breed pakket aan mobiliteitsopties. De opmars van de e-fiets vergroot de rol van de fiets in de regionale mobiliteit. Deze ontwikkelingen passen goed in het verbeteren van de multimodale bereikbaarheid van de MRA, doordat het steeds makkelijker is om toegang te hebben tot verschillende vervoerwijzen. Deze ontwikkeling zal zich het sterkst voordoen in stedelijke gebieden. De meeste experts verwachten dat het effect van de zelfrijdende auto de komende auto de komende decennia nog beperkt zal zijn. In 2040 zal pas een deel van de auto's zelfstandig kunnen

rijden en dan nog vooral op de snelweg. In steden laat de zelfrijdende auto nog langer op zich wachten en het is het zeer de vraag of volledig autonoom rijden wellicht ooit mogelijk wordt. Het effect van de zelfrijdende auto is in dit onderzoek nog niet meegenomen, maar biedt op lange termijn wel kansen om de bestaande weginfrastructuur beter te benutten.

Bij een minder sterke ruimtelijk-economische ontwikkeling groeit de mobiliteit ook veel minder hard⁶

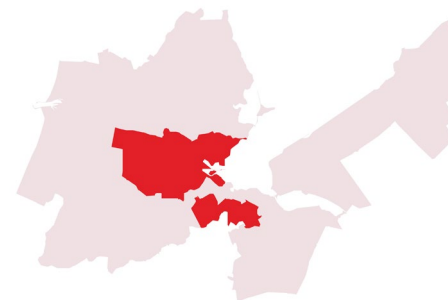
De toenemende impact van klimaatverandering op ons leven en de instabiele geopolitieke situatie in Europa door de oorlog in Oekraïne zorgen voor meer onzekerheid over de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Nederland en de MRA. Als tot 2040 nog maar de helft van het aantal woningen in de MRA wordt gebouwd en de kosten van energie en brandstof hoog blijven, zal de groei in mobiliteit bijna verdampen. In plaats van 30 procent meer mobiliteit ten opzichte van nu is er dan slechts sprake van minder dan 10 procent groei tot 2040. Dit scenario is niet als vertrekpunt genomen, omdat vooralsnog wordt uitgegaan van de ambitie om 250.000 woningen toe te voegen, maar het laat wel zien hoe sterk de ontwikkeling van de economie, de verstedelijking en de kosten van energie van invloed zijn op de ontwikkeling van de mobiliteit.

Opgaven spelen overal, maar verschillen wel tussen de deelregio's

De opgave is in de gehele MRA zichtbaar, wel zijn er verschillen tussen de deelregio's.

Amsterdam: goede uitgangspositie maar sterke achteruitgang zonder beleid

In vergelijking met de andere deelregio's doet Amsterdam het op een aantal doelstellingen beter. De ongelijkheid in bereikbaarheid in Amsterdam is minder groot, omdat de (e-)fiets en openbaar vervoer volwaardige alternatieven zijn en veel banen relatief dichtbij zijn. Ook is de CO₂-uitstoot door mobiliteit per inwoner lager dan in andere regio's, omdat de auto een kleinere rol speelt in de totale mobiliteit. Zonder aanvullend beleid zal de situatie in Amsterdam echter sterk verslechteren, omdat in Amsterdam de meeste woningen worden toegevoegd. Als de groei van de mobiliteit niet in goede banen wordt geleid, gaat de leefkwaliteit in de stad sterk achteruit. De netwerken in en om de stad lopen dan volledig vast. De verdere groei van Amsterdam staat ook op gespannen voet met de logistieke bereikbaarheid van de stad via spoor, weg en water met specifieke aandacht voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.



6. Het hier geschetste alternatieve ontwikkelscenario is afgeleid van het landelijke Welvaart en Leefomgevingsscenario (WLO) Laag, zoals dat door de Planbureaus is ontwikkeld. Het scenario wat uitgaat van 250.000 woningen en de basis voor het MTB is in lijn met het WLO-scenario Hoog.

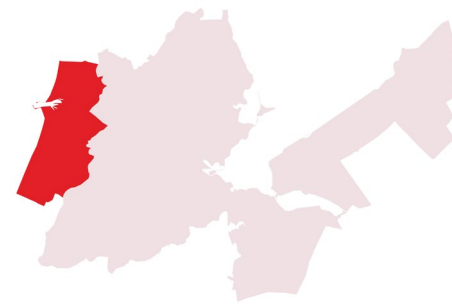
Amstelland-Meerlanden: veel autokilometers door een disbalans tussen wonen en werken

In vergelijking met andere regio's heeft Amstelland-Meerlanden veel banen op korte afstand, door de nabijheid van Schiphol en Amsterdam, maar niet al die banen zijn goed bereikbaar met de (e-)fiets en openbaar vervoer. Ondanks de nabijheid van werklocaties is er relatief veel autoverkeer van en naar de regio. Aan de ene kant reizen mensen vanuit de Haarlemmermeer naar hun werk elders en is er veel autoverkeer van buiten de regio naar de Haarlemmermeer. De CO₂-uitstoot als gevolg van mobiliteit is dan ook erg hoog. Daarnaast is Amstelland-Meerlanden in 2040 de regio met de meeste knelpunten op het gebied van openbaar vervoer, vooral als gevolg van het gebrek aan capaciteit op het spoor rondom Schiphol. Ook het wegennet kent knelpunten. Zo blijft de A4 tussen Burgerveen en De Hoek in de spits een knelpunt. Door het belang van de A4 als route voor het goederenvervoer brengt dit ook veel economische verlieskosten met zich mee.



Zuid-Kennemerland en IJmond: bereikbaarheid van werk neemt af

In vergelijking met andere regio's wordt er minder sterk verstedelijkt in Zuid-Kennemerland en IJmond, waardoor de ontwikkeling op de doelstellingen minder negatief is dan in andere regio's. Nu al wordt door mobiliteit in deze regio al de minste CO₂ uitgestoten, en procentueel gezien neemt dit ook het meeste af van heel de MRA. Deze daling is echter nog niet voldoende om te voldoen aan de doelstelling uit de Klimaatwet. De multimodale bereikbaarheid van werkgelegenheid is een aandachtspunt voor Zuid-Kennemerland en IJmond. De werkgelegenheidsconcentraties in Amsterdam en Schiphol zijn relatief dichtbij, maar zijn niet altijd goed met openbaar vervoer en de (e-)fiets te bereiken. Zeker voor de gebieden langs de kust is werkgelegenheid niet altijd even makkelijk te bereiken. Als gevolg daarvan is de ongelijkheid in bereikbaarheid in Zuid-Kennemerland en IJmond relatief hoog. Ook is de capaciteit op het spoor tussen Haarlem en Amsterdam op termijn onvoldoende en zorgt toename van de knelpunten op de weg richting Amsterdam en Schiphol (o.a. A9-corridor) voor een afname van het aantal bereikbare banen. Daarnaast zijn Zandvoort en IJmuiden risicogebieden voor ouderen die niet (meer) kunnen autorijden en fietsen door de grote afstand tot de zorg. Ook de afstand tot het MBO vormt een risico, zeker voor jongeren uit Zandvoort en Uitgeest die ver moeten reizen naar school.



Almere-Lelystad: grote vervoersongelijkheid en lange woon-werkafstanden

Ondanks de inzet op meer spreiding van werkgelegenheid, blijft de woon-werkbalans in Almere en Lelystad erg scheef, met veel meer inwoners dan banen. Als gevolg daarvan reizen bewoners van het gebied relatief lange afstanden naar werk. Een belangrijk deel van deze verplaatsingen wordt gemaakt met de auto, waardoor de CO₂-uitstoot door mobiliteit per inwoner relatief hoog is⁷. Ook kent het gebied de grootste ongelijkheid in bereikbaarheid van de MRA. Door de grote afstanden naar werk zijn de kosten van het bereiken van banen hoog, zowel met de auto als met het openbaar vervoer. Daarnaast zijn een deel van de werklocaties rond Amsterdam (Haven, Veiling, Schiphol-Oost) voor lage en middeninkomens vaak niet goed bereikbaar met het openbaar vervoer. De bereikbaarheid van banen voor inwoners van Lelystad is het laagste van de hele MRA, gevolgd door Almere. Ouderen en jongeren hebben in sommige delen van Almere en Lelystad te maken met een bereikbaarheidsrisico, omdat toegang tot zorg en onderwijs minder goed is. In vergelijking met andere deelregio's nemen de bereikbaarheidsknelpunten op de weg en in het openbaar vervoer niet toe, vooral als gevolg van investeringen in de infrastructuur. Bestaande knelpunten worden echter niet opgelost. Voor goederenvervoer over water vormen de Houtribsluizen een knelpunt, waar de wachttijden door toenemende volumes verder oplopen. Dit bemoeilijkt de modal shift van weg naar water. De grote woningbouwopgave in Almere betekent ook extra druk op de leefkwaliteit in de stad.



Zaanstreek-Waterland: sterke afname bereikbaarheid over de weg

Zonder aanvullend beleid neemt de ongelijkheid in bereikbaarheid in deze regio toe. Met name is aandacht nodig voor praktisch geschoolden in Edam, Volendam en Purmerend voor wie de bereikbaarheid van banen relatief slecht is. De regio Zaanstreek-Waterland kent de sterkste afname van de bereikbaarheid over de weg. Maatregelen om de doorstroming tijdens de spits in stand te houden hebben onvoldoende effect, waardoor de spits erg druk blijft, hetgeen ook voor het goederenvervoer zorgt voor een sterke stijging van de economische verlieskosten. Door de drukker wordende spitsen neemt de bereikbaarheid van banen fors af, omdat veel mensen er langer over doen om hun baan te bereiken. Ook schiet de capaciteit in het openbaar vervoer tekort om de verwachte groei op te vangen. Dit betreft ook de groei van reizigers vanuit de Kop van Noord-Holland naar Amsterdam.



7. In de WLO-scenario's van het Planbureau voor de leefomgeving is gerekend met een sterkere groei van de werkgelegenheid in Almere. Bij een betere balans tussen wonen en werken zijn de bereikbaarheidsknelpunten minder groot.

Gooi en Vechtstreek: minder sterke verstedelijking maar wel knelpunten in bereikbaarheid

Ondanks dat het aantal inwoners in de Gooi- en Vechtstreek minder sterk groeit dan andere gebieden in de MRA, is toch sprake van een sterke verslechtering op de doelstellingen uit het afweegkader. Zo nemen de files in het gebied sterk toe door groei van het verkeer van buiten de MRA richting Amsterdam. Door de dominante spitsrichting op de A1 blijven er ondanks de wisselstrook grote knelpunten. Door het hoge autogebruik en de lange woon-werkafstanden is de CO₂-uitstoot door mobiliteit per inwoner relatief hoog. Inwoners zijn sterk afhankelijk van de auto, waardoor aan afnemende bereikbaarheid op de weg de bereikbaarheid van werk vermindert. Dit vormt vooral een uitdaging voor de midden en lage inkomens in de Gooi en Vechtstreek. Huizen valt op als een gebied waar de bereikbaarheid van werk, zorg en onderwijs voor mensen met een laag inkomen minder goed is dan elders in de regio. Tot slot zit op het spoor goederen- en personenvervoer elkaar in de weg. Dit komt door het samenkomen in Weesp van het goederenvervoer naar Noord-Duitsland en Noord-Europa vanuit Amsterdam en Rotterdam.



SLIM VERSTEDELIJKEN, GEDRAGSBEÏNVLOEDING EN NIEUWE INFRASTRUCTUUR ALLEMAAL NODIG

Er is onderzocht wat er nodig is om verstedelijking in de MRA mogelijk te maken op een manier die ook bijdraagt aan de leefkwaliteit, duurzaamheid, inclusiviteit en economische vitaliteit van de Metropoolregio. Ook zien we de verstedelijking en de groei van het verkeer op het wegennet, de waterwegen en het spoor in de MRA een grote opgave vormen voor logistiek en goederenvervoer in de MRA.

Uit de onderzochte maatregelenpakketten blijkt dat voor het halen van de doelstellingen een combinatie van verschillende maatregelen noodzakelijk is. Het afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei is onontkoombaar. Uit het oogpunt van duurzaamheid en leefkwaliteit is het niet wenselijk om de hierboven geschetste groei van de mobiliteit te faciliteren. Daar komt bij dat, ook al zouden we het willen, het niet mogelijk is om alle groei van het verkeer op te vangen. De hiervoor benodigde investeringen in de netwerken zijn fysiek niet inpasbaar en/of vanuit verkeerskundig oogpunt niet gewenst. Zonder gedragsbeïnvloeding blijven de doelstellingen op het gebied van brede welvaart buiten bereik. De in de steden reeds ingezette mobiliteitstransitie dient daarom versterkt te worden doorgezet in de hele regio. Aandachtspunt daarbij is dat het afremmen van de mobiliteit ook negatieve gevolgen kan hebben voor de economische en sociale interactie in de regio. Bovendien kan, zeker wanneer prijsmaatregelen worden ingezet om de groei af te remmen, de ongelijkheid in bereikbaarheid toenemen. Het is dus belangrijk om te zoeken naar de juiste balans. Naast afremmen en spreiden is het cruciaal om de verstedelijking goed af te stemmen op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid. Veel mobiliteit kan voorkomen worden als wonen en werken beter in balans zijn. Dit draagt ook bij aan een vermindering van de ongelijkheid in bereikbaarheid. Verdere verstedelijking kan niet zonder groei van het goederenvervoer. Denk alleen al aan de bouwlogistiek. Omgekeerd verdringt verdere verstedelijking de ruimte voor bedrijven en logistiek en beperkt het de mogelijkheden voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook hier is een goede afstemming van groot belang.

Alleen inzetten op gedragsbeïnvloeding en ruimtelijk beleid is niet genoeg. Ook investeringen in de netwerken zijn nodig om de bereikbaarheid van de MRA voor personen en goederen op peil te houden en doelen op het gebied van brede welvaart te behalen. Met in de eerste plaats aandacht voor de (e-)fiets. Meer inzetten op de (e-)fiets draagt sterk bij aan duurzaamheid, leefbaarheid en inclusiviteit. Om de gewenste groei van het (e-)fietsgebruik mogelijk te maken zijn investeringen

in de stedelijke en regionale fietsnetwerken nodig. De mobiliteitstransitie zorgt ervoor dat de problematiek op de weg weliswaar verbetert ten opzichte van een situatie waarin we niets doen, maar niet alle knelpunten worden opgelost. In het openbaar vervoer neemt de drukte juist verder toe door verschuiving van auto naar OV en bouwen nabij goed openbaar vervoer. Naast gedragsmaatregelen zijn dus ook investeringen in alle netwerken nodig (inclusief het verbeteren van de overstappunten/hubs) om verdere verstedelijking in de MRA mogelijk te maken. Voor de weg gaat het hierbij om hele gerichte investeringen, omdat, zeker in een zwaar belast systeem, het oplossen van het ene knelpunt al snel leidt tot een ander knelpunt elders.

Er is een sterke samenhang tussen verschillende maatregelen onderling. De ene keuze beïnvloedt direct de andere. Het succes van hubs hangt bijvoorbeeld direct samen met de kwaliteit van het openbaar vervoer en gedragsbeïnvloeding op het wegennet. Sturen op het autogebruik en goederenvervoer over de weg kan alleen als alternatieven ook voorhanden zijn. Het is dus zoeken naar een juiste mix van maatregelen gericht op afremmen van de mobiliteit aan de ene kant en faciliteren van de mobiliteit aan de andere kant. Alleen dan kan op alle doelstellingen vooruitgang worden geboekt. Het is daarom van groot belang om te komen tot een integrale strategie.





luxe en ontspannen te
gezichts- en
lichaamsbehandeling en
voor hem en haar



RITUALS...

HOME & BODY COSMETICS

NEW

Centre

DIXONS

OUTLEK

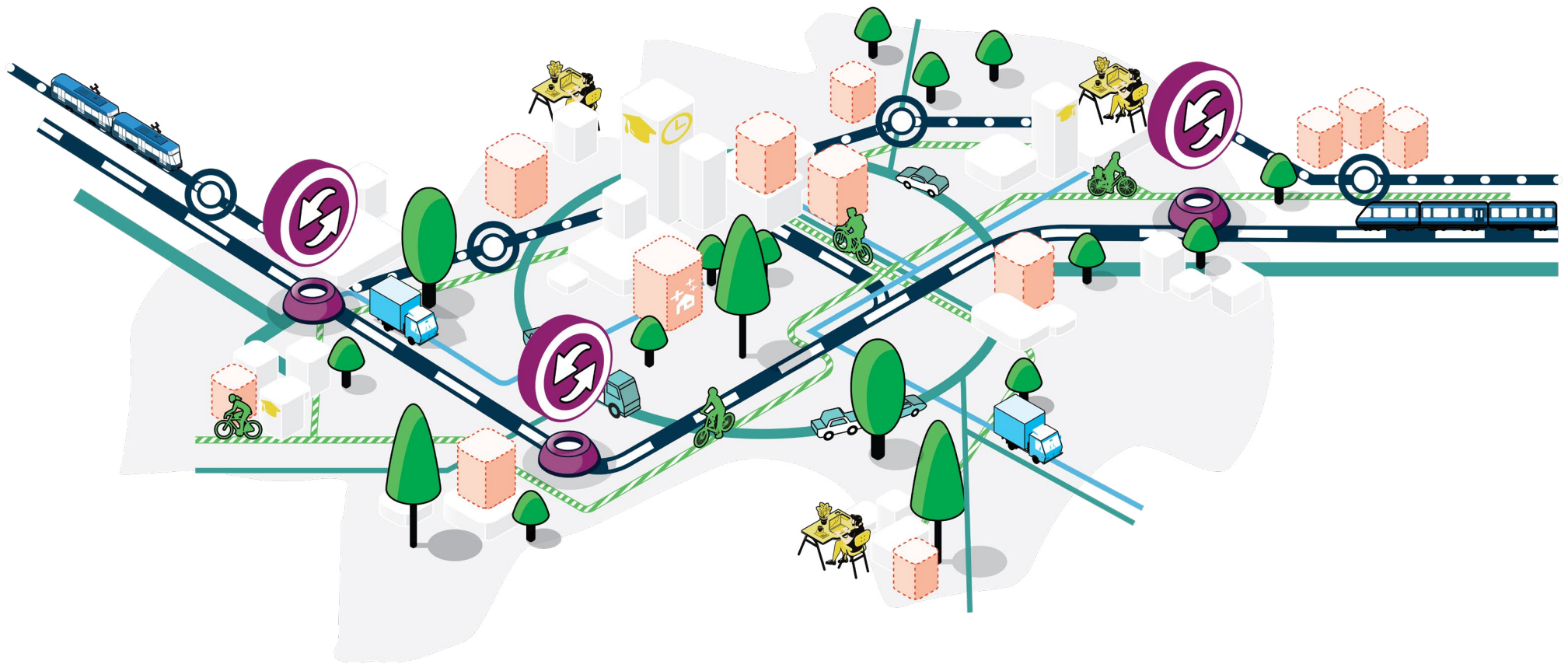
50%
KORTING

4. WAT WORDT ONZE STRATEGIE?

ZEVEN SAMENHANGENDE STURINGSPRINCIPES VOOR INTEGRAAL MOBILITEITSBELEID MET AANDACHT VOOR VERSCHILLEN TUSSEN GEBIEDEN IN DE MRA

Uit de analyse van de opgaven en maatregelen komt duidelijk naar voren dat een flinke beleidsinzet nodig is om de MRA aantrekkelijk en bereikbaar te houden en daarmee bij te dragen aan de brede welvaart in de Metropoolregio Amsterdam. Het MTB introduceert zeven sturingsprincipes voor uitwerking van beleid (figuur 8). Alleen door middel van een integrale aanpak waarbij alle zeven principes

in samenhang worden toegepast, komen doelstellingen binnen bereik. Het is geen optie om het ene principe wel te omarmen en het andere niet. Alleen een integrale aanpak over de verschillende modaliteiten heen, die begint bij een goede afstemming tussen verstedelijking en mobiliteit en volle inzet op gedragsbeïnvloeding, heeft kans van slagen.



Figuur 8: Toepassing 7 sturingsprincipes in de MRA.

Principe 1: Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid

Het is van cruciaal belang om het tempo van de totale verstedelijking en het specifieke moment waarop verschillende locaties ontwikkeld worden, goed af te stemmen op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid. De wens is om het grootste deel van de woningbouwopgave al vóór 2030 te realiseren. Investerings in verbetering van bereikbaarheid kunnen dat niet bijbenen, daarom zijn een aantal zaken van belang:



1. Begin met verstedelijken op plekken waar de bereikbaarheid nu al goed is en waar sprake is van voldoende nabijheid van voorzieningen en arbeidsplaatsen.

Dat zijn vooral plekken gelegen in Amsterdam (onder andere de Zuidoostflank en de Haarlemmermeer in de nabijheid van banen en (bestaand) hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)). Ook bouwen in gemengde stedelijke centra in de buurt van (intercity)stations in de rest van de MRA, zoals Hoofddorp, Weesp, Almere Centrum en Almere Poort, past bij het kiezen voor de nabijheid en de multimodale bereikbaarheid.

2. Zet maximaal in op economische structuurversterking in gebieden waar nu weinig werkgelegenheid is.

Veel van de capaciteitsproblemen in de netwerken worden veroorzaakt door de sterke spitsrichting. Veel mensen reizen dagelijks naar het hart van de regio om naar hun werk te gaan, waardoor de netwerken in de spits eenzijdig belast worden en er veel capaciteitsknelpunten zijn op het spoor en de weg. Maar niet alleen vanuit het beter benutten van onze netwerken is het verbeteren van de woon-werkbalans een opgave. Meer banen dichtbij vermindert de ongelijkheid in bereikbaarheid tussen groepen en draagt ook bij aan het verminderen van de CO₂-uitstoot als gevolg van mobiliteit. Het versterken van de economie in gebieden met relatief weinig arbeidsplaatsen, zoals Waterland, Gooi- en Vechtstreek en Flevoland, draagt bij aan de brede welvaart in de regio. Economie laat zich lastig sturen, maar er kan wel sterker gestuurd worden dan tot op heden gebeurt. Maak

als onderdeel van de Verstedelijkingsstrategie ook afspraken over de spreiding van werkgelegenheid en voorzieningen (o.a. zorg, winkels en onderwijs). Verbeteringen in de multimodale bereikbaarheid kunnen ook bijdragen aan de economische ontwikkeling buiten Amsterdam.

3. Breng in de fasering van de verstedelijking duidelijke voorwaarden aan vanuit bereikbaarheid.

Sommige ontwikkellocaties zijn alleen mogelijk als de bereikbaarheid eerst verbetert, waarbij nog onderscheid te maken is naar grotere en kleine ingrepen. Dat betekent dat deze locaties pas ontwikkeld kunnen worden wanneer duidelijk wordt dat investeringen in bereikbaarheid geregeld zijn. Zo lang dit niet duidelijk is, kan op deze locaties niet of veel minder verantwoord ontwikkeld worden. Omgekeerd zijn er misschien locaties waar gegeven de kwaliteit van de bereikbaarheid juist meer woningen ontwikkeld kunnen worden. Leg deze kansen en beperkingen vast in de verstedelijkings-afspraken. Een stap verder is om vanuit nabijheid nog eens kritisch te kijken naar de verhouding tussen het aantal woningen/bewoners en arbeidsplaatsen op de verschillende locaties in het polycentrische model. Wanneer toch gekozen wordt om woningbouw sneller te realiseren op plekken waar de bereikbaarheid nog niet op orde is, zal dat een negatieve impact hebben op de leefkwaliteit in die gebieden en de bereikbaarheid van de regio als geheel.

4. Zorg voor balans tussen verstedelijking en goederenvervoer.

Het forse tempo van de verstedelijking vraagt ook om het faciliteren van de groei van het goederenvervoer die de verstedelijking oproept. Soms zal de verstedelijking effect hebben op de huidige logistieke bedrijfslocaties, zoals de Haven van Amsterdam bij de ontwikkeling van Havenstad. Maak daarom als onderdeel van de Verstedelijkingsstrategie afspraken over waar groei kan plaatsvinden om het effect op de ruimte voor logistieke bedrijfslocaties te beperken. Verstedelijking heeft ook impact op waar gevaarlijke stoffen vervoerd worden, ook stoffen die belangrijk zijn voor energietransitie zoals waterstof. Dit vraagt om goed nadenken over de gewenste veiligheidscontouren om de veiligheid voor inwoners en de bereikbaarheid voor de logistieke sector te waarborgen.



Principe 2: Afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei

Afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei is noodzakelijk en draagt het sterkst bij aan verbeteren van leefkwaliteit en duurzaamheid. Het remmen van de groei van het autoverkeer met tenminste 20 procent ten opzichte van ontwikkeling die te verwachten is zonder beleid, is nodig om doelstellingen op het gebied van brede welvaart binnen bereik te brengen. Ook gaan investeringen in nieuwe infrastructuur pas echt renderen als eerst flink wordt ingezet op gedragsverandering.



Om maximaal bij te dragen aan de doelstellingen, dient de mobiliteitstransitie zich te richten op drie sporen:

1. Mobiliteitstoets bij verstedelijking

Bindende afspraken maken als MRA over hoe mobiliteit wordt meegenomen bij grotere ruimtelijke ontwikkelingen is een krachtig middel om groei van de mobiliteit in juiste banen te leiden. Denk onder meer aan lagere parkeernormen, in combinatie met goede loop-, fiets- en OV-verbindingen. Uiteraard moet hierbij rekening gehouden worden met de verschillen tussen gebieden. Maar het gaat bij een toets op de verstedelijking niet alleen om bereikbaarheid: ook een goede ruimtelijke inrichting en nabijheid zijn cruciaal om onnodige mobiliteit te voorkomen. Multimodale bereikbaarheid van grote ontwikkellocaties biedt bovendien meer keuze aan de bewoners, zodat mensen bij problemen of hinder een alternatief hebben. Tot slot is het ook belangrijk om stadsdistributie en bouwlogistiek aan de voorkant mee te nemen bij grootschalige gebiedsontwikkeling om onnodige vervoersbewegingen te voorkomen en nieuwe logistieke concepten een kans te geven.

2. Gedragsaanpak

Vanuit het beter laten functioneren van de hoofdinfrastructuur spoor en weg, het verminderen van het aantal kilometers op de weg om CO₂-doelstellingen te halen en het verbeteren van leefbaarheid en ruimtegebruik, is afremmen en spreiden cruciaal. Verschillende acties zijn hierbij van belang:

Op korte termijn moet door Rijk en regio worden doorgepakt op bestaande initiatieven met werkgevers en onderwijsinstellingen. Er ligt nu een kans om veranderende gedragspatronen als gevolg van de Coronapandemie te bestendigen. Er gebeurt al heel veel, maar veel van de bestaande programma's en initiatieven zijn nog op vrijwillige basis en hebben vaak een doorlooptijd van maximaal een jaar. Er zou toegewerkt moeten worden naar een door Rijk en Regio ondersteunde aanpak die meer bindend is en zich ook over meerdere jaren uitstrekt. Belangrijk om hierbij partijen uit het bedrijfsleven en het onderwijs te verbinden met de mobiliteitswereld. Daarmee worden de kansen voor structurele gedragsverandering sterk vergroot. De koppeling met andere maatregelen (o.a. parkeren, hubs, (e-) fiets, OV) is hierbij cruciaal, samen maakt dit de mobiliteitstransitie mogelijk. Het verminderen van de mogelijkheid om te parkeren op de bestemming draagt sterk bij aan het maken van een andere keuze. Tot slot bieden nieuwe technologieën en mobiliteitsdiensten allerlei mogelijkheden om gedrag veel gericht te sturen of mensen te verleiden van een andere optie gebruik te maken of op een ander tijdstip te gaan reizen.

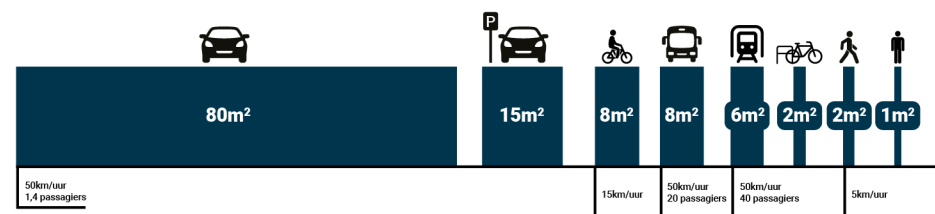
Op langere termijn kunnen betalen naar gebruik en een spitsheffing in het openbaar vervoer een belangrijke bijdrage leveren aan het dempen van de groei op de drukste momenten van de spits. Uit onderzoek blijkt dat heffingen die zich richten op de drukste momenten en trajecten het meest effectief zijn. De vrachtwagenheffing die naar verwachting binnenkort wordt ingevoerd stimuleert de goederensector om ritten te bundelen. Daarnaast kan de logistieke sector gestimuleerd worden om meer buiten de spits te rijden.

In het **regeerakkoord 2021-2025** staat dat het kabinet deze kabinetsperiode de wet voor betalen naar gebruik wil vaststellen en de invoering ervan zal voorbereiden. Vanaf 2030 gaat betalen naar gebruik in. Als alternatief op de motorrijtuigenbelasting betalen eigenaren van personen- en bestelauto's naar het aantal gereden kilometers in een jaar. Er komt een vast tarief per kilometer, waarbij het niet uitmaakt waar of wanneer iemand rijdt. Mogelijk gaat voor het tarief per kilometer wel uitmaken in wat voor soort voertuig iemand rijdt. Dit wordt nog onderzocht door het kabinet.

Bij het uitwerken van de gedragsmaatregelen is het belangrijk om rekening te houden met verdelingseffecten, om te voorkomen dat groepen die kwetsbaar zijn in hun bereikbaarheid er op achteruit gaan. Omgekeerd liggen er ook kansen om met behulp van een gedragsaanpak de bereikbaarheid voor groepen die mogelijk kwetsbaar zijn te verbeteren, bijvoorbeeld door het verbeteren van de reiskostenvergoeding voor deze specifieke groepen.

3. Autoluwe binnensteden en kernen

Om de leefkwaliteit in de steden en dorpen te verbeteren, moet het ruimtebeslag voor mobiliteit worden teruggedrongen. Dit kan alleen door in de openbare ruimte voldoende ruimte te reserveren voor voetganger, (e-)fiets, openbaar vervoer en deelauto, zodat het gebruik van de auto kan verminderen. De auto heeft immers het grootste ruimtebeslag per reiziger (figuur 9). Bovendien draagt deze vermindering bij aan de verkeersveiligheid en de luchtkwaliteit. Minder ruimtebeslag voor mobiliteit, betekent ook meer ruimte voor groen en water (klimaatadaptatie) in de stad. Afremmen van autoverkeer in de steden kan door een mix van parkeerbeleid, lagere snelheden en voorkomen van doorgaand verkeer. Afhankelijk van het type gebied kunnen de mate waarin ruimte wordt teruggewonnen en de maatregelen die worden ingezet verschillen. Ook schonere stadsdistributie door middel van Zero-emissiezones (Zez's) kan sterk bijdragen aan de leefkwaliteit in centra. Wel is het belangrijk om de invoering van Zez's regionaal af te stemmen, zodat vervoerders niet met allerlei verschillende regels worden geconfronteerd.



Figuur 9 Ruimtegebruik per modaliteit (bron: Amsterdam Autoluw)

Parkeren een krachtige knop om mee te sturen

Vanuit de doelstellingen ligt er een regionale opgave de niet-noodzakelijke verplaatsingen met de auto zo veel mogelijk te beperken. Waar men de keuzemogelijkheid heeft om de verplaatsing op een ander moment, met een andere vervoerswijze of niet maken, gaat het erom te stimuleren dat men deze keuze ook daadwerkelijk maakt. Alleen dan blijven verplaatsingen waarvoor de auto de enige (aantrekkelijke) optie is op een acceptabele manier mogelijk. Parkeren is een krachtige instrument om hier aan bij te dragen en komt ook binnen alle sporen van afremmen en spreiden terug. Het minder aantrekkelijk maken van parkeren op de bestemming zou een belangrijk onderdeel moeten zijn van iedere gedragsaanpak en vergroot ook de potentie voor ketenmobiliteit. Parkeerbeleid bij nieuwbouw bepaalt hoe de toekomstige mobiliteit van dat gebied er uit ziet en parkeerbeleid in de bestaande stad is een belangrijk middel om het ruimtebeslag voor mobiliteit te verminderen en de leefbaarheid te vergroten. Parkeerbeleid is in de eerste plaats een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Aanvullend heeft het meerwaarde om regionaal afspraken te maken over parkeren in relatie tot de verstedelijkingsopgave, vanwege het belang voor de regionale bereikbaarheid en om oneerlijke concurrentie of ongewenste verdelingseffecten te voorkomen.



Principe 3: Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken

Voor het behalen van de doelen rond de leefbaarheid en duurzaamheid is het investeren in het fietsnetwerk en het stimuleren van het fietsgebruik cruciaal. Fietsen is naast lopen de meest ruimte-efficiënte en duurzame vorm van mobiliteit is. De e-fiets en speed pedelec bieden een waardig alternatief voor verplaatsingen tot 20 kilometer, waarmee de fiets ook een steeds belangrijkere rol kan spelen in het woon-werkverkeer tussen de steden. De mobiliteitstransitie zorgt voor een sterke toename van het fietsgebruik op stedelijke en regionale fietsroutes. Daarnaast zijn kwalitatieve loop- en fietsroutes naar knooppunten en het bieden van voldoende stallingscapaciteit van belang om de groei van het openbaar vervoer mogelijk te maken. Het investeren in het regionale en stedelijke fietsnetwerk is daarmee een belangrijke voorwaarde voor een multimodale regio. Voor de fiets zijn vier stappen uitgewerkt, waarvan de eerste twee al op korte termijn moeten worden opgepakt.

1. Verbeteren regionale routes met de hoogste potentie

Het investeren in de regionale routes met veel potentie, met aansluiting op het stedelijke netwerk, zodat deze aantrekkelijk en e-fiets-waardig worden. Dit faciliteert de groei in fietsverplaatsingen en vergroot de fietspotentie op deze routes. Het gaat daarbij om de relaties Hoofddorp – Schiphol – Amsterdam-Zuid, Hoofddorp – Haarlem – Velsen, Hoofddorp – Sloterdijk, Edam – Volendam – Amsterdam (inclusief de Oostbrug over het IJ), Purmerend – Zaandam en Zaandam – Beverwijk – Haarlem. Dit zijn allemaal relaties tussen belangrijke woon- en werkgebieden die op fietsafstand van elkaar zijn gelegen, en hebben daarom veel potentie om het fietsgebruik in het woon-werkverkeer te vergroten.

2. Stedelijk netwerk op orde

Het aansluiten van nieuwe woningbouwlocaties op de stedelijke en regionale doorfietsroutes en op fietsroutes naar belangrijke knooppunten en hubs. Daarnaast is het van belang om missing links in het stedelijk netwerk op te lossen en routes te realiseren van voldoende kwaliteit.

3. Voldoende ruimte voor fietsparkeren in de openbare ruimte

Om de groei in fietsers naar knooppunten en centra te faciliteren, is het van belang om voldoende stallingscapaciteit te realiseren. Fietsparkeren is een belangrijke schakel in de keten en draagt zo bij aan het ontlasten van de druk op de openbare ruimte.

4. Realiseren overige regionale verbindingen en aansluitende routes

Op middellange termijn kan het regionale fietsnetwerk verder worden doorontwikkeld. Dan komen onder meer het realiseren van de Westbrug over het IJ en het compleet maken van de fietsring rondom de binnenstad van Amsterdam in beeld. Ook kunnen ontbrekende schakels in de rest van het netwerk worden aangepakt inclusief belangrijke pontverbindingen.

Een succesvolle aanpak op het gebied van de fiets gaat verder dan het verbeteren en uitbreiden van de netwerken. De koppeling met gedragsaanpak is evident. Ook kan de fiets een belangrijke bijdrage leveren aan het verminderen van de ongelijkheid in bereikbaarheid tussen groepen omdat het een relatief goedkoop vervoermiddel is. Daarbij is het belangrijk om drempels van specifieke doelgroepen (o.a. niet kunnen fietsen, sociale veiligheid, beschikbaarheid van een fiets) weg te nemen. Verbeteren van de fietsnetwerken in combinatie met stimuleren van gebruik van de fiets zorgt ervoor dat de fietsbereikbaarheid in de regio nog sterk kan toenemen. De fiets wordt hierdoor een volwaardig onderdeel van het regionale multimodale netwerk.



Principe 4: Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden

Hubs waar mensen overstappen van auto op openbaar vervoer dragen bij aan meerdere doelen. Ze zorgen om te beginnen voor minder autoverkeer in de steden. Hubs die wat verder van de stad liggen dragen ook bij aan duurzaamheid door minder autokilometers en een betere doorstroming op het wegennet. Op dit moment is het gebruik van hubs vooral aantrekkelijk voor verplaatsingen naar de binnenstad van Amsterdam. Doordat de kosten en de inspanning om naar de binnenstad met de auto te reizen groot zijn, wordt het aantrekkelijk om over te stappen.



Vanuit de doelstellingen geredeneerd, is het wenselijk dat ook meer forenzen gebruik gaan maken van hubs voor verplaatsingen naar gebieden rond de A10 en A9 en centra van andere steden in de MRA. Dit is alleen te realiseren door een combinatie van maatregelen. In de eerste plaats moet het minder aantrekkelijk worden om met de auto naar de bestemming door te rijden, door de beschikbaarheid van parkeren te verminderen of de kosten voor het gebruik van de auto te verhogen. Ook draagt het accepteren van een bepaalde mate van congestie op de toeleidende corridors bij aan de kansen voor hubs. Daarnaast is het belangrijk dat mensen op de hub kunnen overstappen op een hoogwaardige OV-verbinding die qua reistijd en tarief kan concurreren met de auto. De capaciteit van het openbaar vervoer is hierbij een aandachtspunt. Tot slot moet de hub zelf aantrekkelijk en herkenbaar zijn ingericht en moet het tarief passen bij de locatie.

Een succesvolle hub is dus afhankelijk van veel factoren. Daarom is het verstandig gericht in te zetten op minstens één regionale hub per corridor van enige omvang (tenminste 200 parkeerplaatsen), die echt kansrijk is (zie figuur 10 op de volgende pagina) dit biedt ook mogelijkheden om andere functies zoals deelmobiliteit aan de hub te koppelen. Voor de hubs wordt onderscheid gemaakt naar:

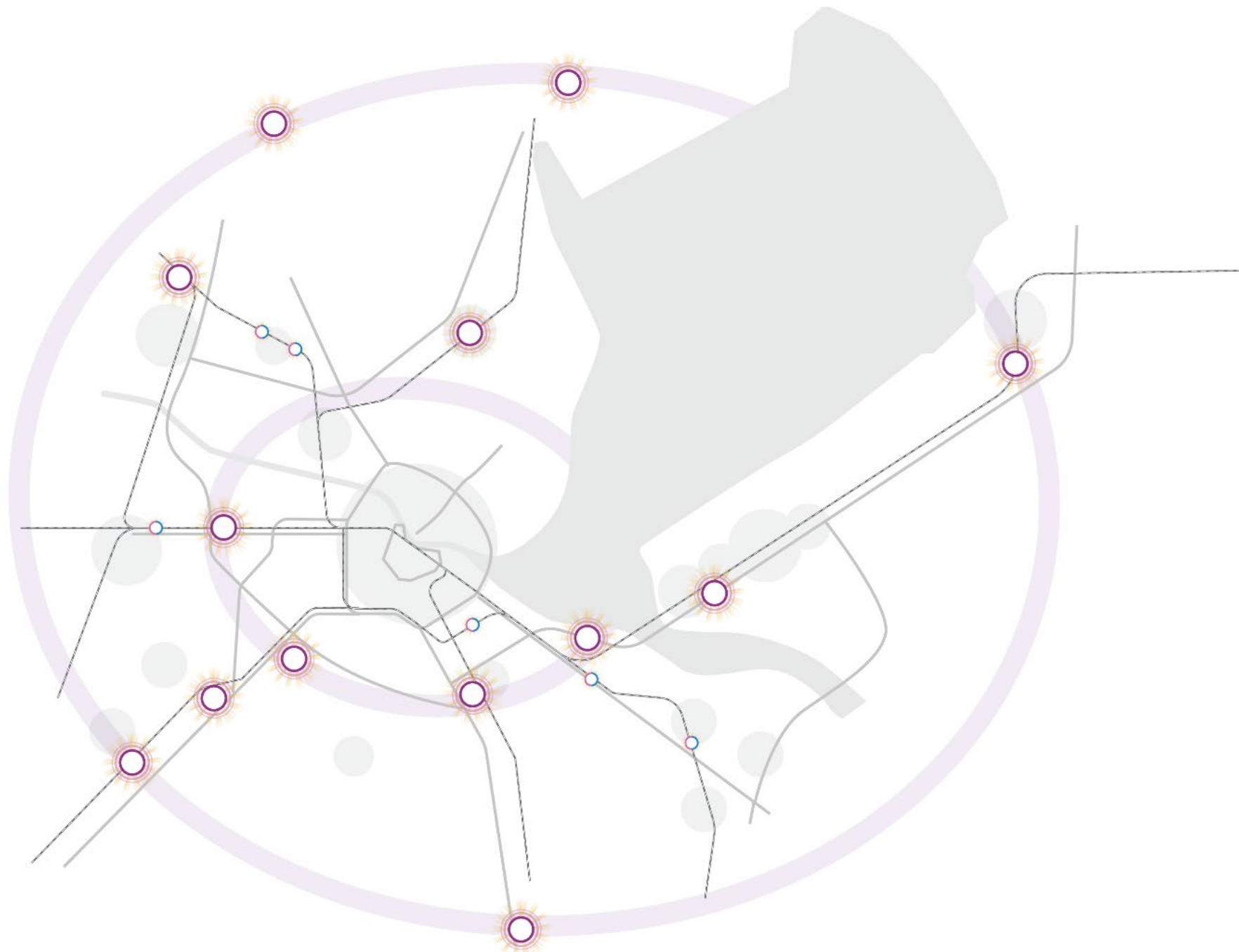
1. Hubs in de regio op korte afstand van een afslag van het hoofdwegennet, waar vandaan met een snelle treinverbinding richting het hart van de regio gereisd kan worden. Regionale hubs van dit type krijgen pas echt potentie als de congestie en/of kosten voor het gebruik van de auto toenemen en de tarieven voor het openbaar vervoer concurrerend zijn. Op de locatie zelf moet er voldoende ruimte zijn voor grootschalige parkeervoorzieningen.

2. Hubs net voor de grote ring gekoppeld aan het R-Net.

Voor een deel van de automobilisten is het aantrekkelijker om verder door te reizen naar de stad. Dit geldt zeker voor bezoekers van binnensteden die buiten de spits reizen en wanneer mensen met een grotere groep reizen. De aantrekkelijkheid van deze hubs hangt vooral af van de kosten en beschikbaarheid van parkeren op de eindbestemming. Ook is het belangrijk dat HOV mensen brengt naar de bestemming in de stad waar ze moeten zijn.

Naast deze twee typen regionale hubs is het goed om, waar gewenst, kleinschalige P+R's in bestaande en nieuw te ontwikkelen kernen te handhaven en te verbeteren. In principe heeft het de voorkeur dat mensen binnen een bestaande kern zo veel mogelijk op de (e-)fiets en met het openbaar vervoer komen, maar aanbieden van P+R biedt een aanvullende optie.

Succesvolle ontwikkeling van grotere hublocaties vraagt ook om regionale afstemming. Eenheid in tarief, uitstraling en comfort vergroten de herkenbaarheid en aantrekkelijkheid. Ook is het nodig om te komen tot een goede verdeling tussen kosten en baten, die vaak geografisch gezien niet op dezelfde plek vallen. Het is interessant om te kijken of de hub ook kan bijdragen aan lokale opgaven op het gebied van bereikbaarheid en gebiedsontwikkeling en daarmee aan verschillende belangen zijn te koppelen.



Figuur 10 Kansrijke hub locaties in de MRA, zowel grotere hubs als kleinere hubs en P+R locaties.

Principe 5: Neem goederenvervoer integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave

Goederenvervoer wordt niet of soms te laat aan de orde gesteld bij verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgaven waardoor kansen worden gemist voor een integrale aanpak en er een risico bestaat dat het hele logistieke systeem steeds meer in de knel raakt. Een schoon, efficiënt en concurrerend goederenvervoer systeem is randvoorwaardelijk voor een goed functionerende Metropoolregio Amsterdam.

Een integrale aanpak is vooral belangrijk bij:

- Afweging tussen personenvervoer en goederenvervoer om te zorgen dat maatregelen leiden tot een verbetering voor beide vormen van mobiliteit en ze elkaar niet in de weg zitten.
- Afstemming tussen verstedelijking en goederenvervoer zodat verstedelijking de mogelijkheden voor goederenvervoer niet onnodig op slot zet en er een gegarandeerd basisnetwerk blijft. Ook is het belangrijk om nieuwe vormen van schone stadsdistributie al aan de voorkant mee te nemen bij nieuwbouw. Gezien de omvang van de bouwlogistiek is het ook aan te bevelen hier een aparte strategie voor te ontwikkelen.
- Ontwikkeling van een multimodaal netwerk voor goederen bestaande uit robuuste netwerken voor spoor, water en weg, waartussen uitwisseling mogelijk is op logistieke overslaglocaties en goederenhubs en waarbij de overheid de juiste prikkels geeft om keuze voor duurzame, veilige en efficiënte vervoerwijzen te stimuleren.

Een integrale aanpak van deze aspecten is niet alleen een inhoudelijke opgave, maar zeker ook een procesopgave waarbij het van belang is om iedereen op tijd te betrekken. Daarbij is het zeker aan de kant van overheden belangrijk dat er voldoende capaciteit en kennis aanwezig is om beleid te ontwikkelen en uit te voeren op het gebied van goederenvervoer.

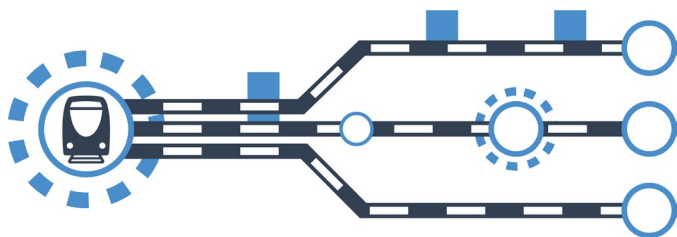




Principe 6: Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting

Betere bereikbaarheid per openbaar vervoer levert een belangrijke bijdrage aan doelstellingen op het gebied van leefkwaliteit, duurzaamheid en inclusiviteit. De verstedelijkingsopgave en het inzetten op de mobiliteitstransitie betekent veel extra druk op het openbaar vervoer. De beste manier om meer capaciteit te creëren in het openbaar vervoer, de betrouwbaarheid te verbeteren en de regio beter te verbinden, is het zoveel mogelijk ontvlechten van lokaal/regionale netwerken en het (inter)nationale netwerk. Een model waarbij kleinere OV-knopen rond bijvoorbeeld Haarlem en in Noord-Holland Noord (zoals Uitgeest) en middelgrote OV-knopen in Amsterdam (zoals Muiderpoort en Lelylaan) beter bediend worden, sluit beter aan bij de doelen dan een model waarbij de focus ligt op alleen de hoofdknopen in de MRA (Amsterdam Centraal, Schiphol en Amsterdam-Zuid). Wel is het belangrijk om in de uitwerking oog te hebben voor het belang van directe verbindingen en het waarborgen van de (inter)nationale connectiviteit. Ook voor het goederenvervoer is ontvlechten voordelig doordat dit meer capaciteit biedt op het spoor. Garanderen van bestaande goederenpaden blijven een vereiste en in lijn met de wens voor een modal shift van het goederenvervoer naar het spoor is er behoefte aan ruimte voor groei op het spoor.

Voor een inclusiever mobiliteitssysteem zijn maatregelen nodig om het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief te maken voor mensen met een lager inkomen. Meer differentiatie in de tarieven, rekening houdend met het inkomen, en aandacht voor de bereikbaarheid van concentraties van praktisch geschoold werk dragen hieraan bij.



Vanuit de bijdrage aan de doelstellingen en de koppeling met de verstedelijking is een stapsgewijze fasering denkbaar:

1. Bestaande plannen realiseren en aanbod snel terug op niveau

voor het openbaar vervoer is de eerste opgave om de lopende plannen zo snel mogelijk uit te voeren, zoals het Programma Hoogfrequent Spoor (ZuidasDok, PHS Amsterdam en Alkmaar -Amsterdam, OV SAAL, Multimodale knoop Schiphol en dergelijke) en invoering van het nieuwe beveiligingssysteem (ERTMS). Daarnaast is het zaak om te zorgen dat de terugval in het aanbod van openbaar vervoer, als gevolg van de nasleep van de COVID-19-pandemie, structurele personeelstekorten en oplopende kosten van energie, van tijdelijke aard is.

2. Versterken R-net en stedelijk OV

Tot 2030 moet een stap gezet worden in het ontwikkelen van HOV, parallel aan drukke corridors van weg en openbaar vervoer. Daarnaast moet bekeken worden hoe de bestaande regionale openbaar vervoerinfrastructuur intensiever benut kan worden. HOV ZaanIJ en HOV A9 zijn voorbeelden van projecten die zowel een bijdrage leveren aan het verminderen van de druk op het hoofdspoor als de verstedelijkingsopgave langs de Noordelijke IJ-oever en in Kennemerland. Een andere treinbediening op de bestaande infrastructuur kan ook zonder grote ingrepen al leiden tot meer capaciteit op een aantal corridors, zoals tussen Amsterdam en Haarlem. Vanwege de binnenstedelijke verdichting zijn er ook verbeteringen nodig in het stedelijke OV-netwerk, zoals verbetering van het bestaande tramnet en uitbreiding van het HOV in Amsterdam naar Havenstad Zuid en Strandeiland. Uit oogpunt van tegengaan van ongelijkheid in bereikbaarheid is bij het versterken het stedelijk en regionaal openbaar vervoer belangrijk oog te hebben voor de bereikbaarheid van bedrijventerreinen met het openbaar vervoer.

3. Doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol en verleggen goederenroute

De doortrekking van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol is een cruciale stap in de ontvlechting van regionaal en nationaal vervoer. Dit biedt de kans om op een van de drukste corridors regionaal en nationaal vervoer uit elkaar te trekken. Een andere goederenroutering door Oost-Nederland, GNOE (Goederen Noordoost-Europa), is een tweede belangrijke ingreep. Deze ingreep vindt weliswaar buiten de MRA plaats, maar zorgt er wel voor dat in de MRA en omliggende gebieden meer capaciteit vrijkomt op het spoor voor het verhogen van frequenties voor het personenvervoer. Daarnaast vermindert het de overlast van goederentreinen en geeft daarmee in de MRA ruimte voor woningbouw. Dit biedt ook mogelijkheden voor verdere doorgroei van het programma Hoogfrequent Spoor. In het HOV-netwerk zijn verdere frequentieverhogingen aan de orde om de groei te faciliteren en is het wenselijk een begin te maken met een snellere Oost-Westverbinding (tramplus) door Amsterdam van Lijnden via Lelylaan naar Muiderpoort en Sniep en/of Zeeburg.

4. Sluiten kleine ring en IJmeerlijn gekoppeld aan grote woningbouwlocaties

Sluiten kleine ring en IJmeerlijn gekoppeld aan grote woningbouwlocaties: Het sluiten van de kleine ring en de aanleg van de IJmeerlijn zijn gekoppeld aan de verstedelijking in respectievelijk Havenstad en Almere Pampus. Aanleg van deze metrolijnen draagt ook bij aan het verder ontvlechten van het openbaarvervoernetwerk. Afhankelijk van de uitwerking kan de IJmeerlijn ook een bijdrage leveren aan het oplossen van het knelpunt op de Gooilijn, door meer ruimte te creëren op het hoofdspoor voor snelle treinen naar het oosten. Dit versterkt ook de knooppuntfunctie van Almere, wat ook uit het oogpunt van de economische ontwikkeling van de stad belangrijk is. Het sluiten van de kleine ring komt in beeld als in Havenstad op de zuidoever 21.000 woningen zijn gebouwd (kantelpunt voor aanleg). Uit de verschillende doorrekeningen binnen het programma Amsterdam Bay Area blijkt dat bij 35.000 extra huishoudens in Almere (waarvan 10.000 in Pampus, een derde van de voorziene ontwikkeling) een grootschalige ingreep (zoals de IJmeerlijn) zeer gewenst is. Vanaf 52.000 extra huishoudens is een grootschalige ingreep noodzakelijk, dan gaat het om ca. 15.000 huishoudens in Pampus (de helft van de voorziene ontwikkeling).⁹

5. Verder optimaliseren ontvlechting openbaar vervoer

De vorige stappen zijn minimaal nodig om ervoor te zorgen dat de groei van de mobiliteit opgevangen kan worden zonder dat de drukte in het openbaar vervoer onaanvaardbare vormen aanneemt. Om echt tot een kwalitatief hoogwaardig netwerk en comfortniveau te komen, is verdere ontvlechting wenselijk. Hierbij kan gedacht worden aan het verder verbeteren, versnellen en verlengen van de tram-plus Oost-Westverbinding binnen Amsterdam, en het ontvlechten van bovenregionaal en regionaal vervoer op diverse regionale spoorcorridors (Amsterdam/Schiphol - Zaanstad, Amsterdam - Haarlem, Amsterdam - Hilversum). Het kan hierbij zowel gaan om spoorverdubbeling of ontwikkelen van HOV parallel aan bestaande spoorcorridors.

8. Bron: VMA-verkeersonderzoek, Amsterdam 2019.

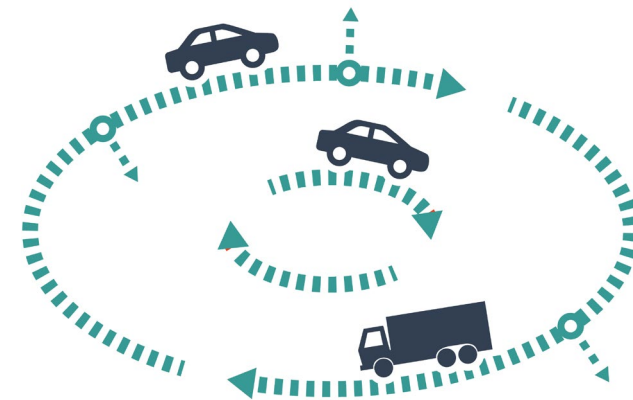
9. Bron: Amsterdam Bay Area – bereikbaarheid, hoofdrapportage, 2021

Principe 7: Houd de ringen draaiend¹⁰

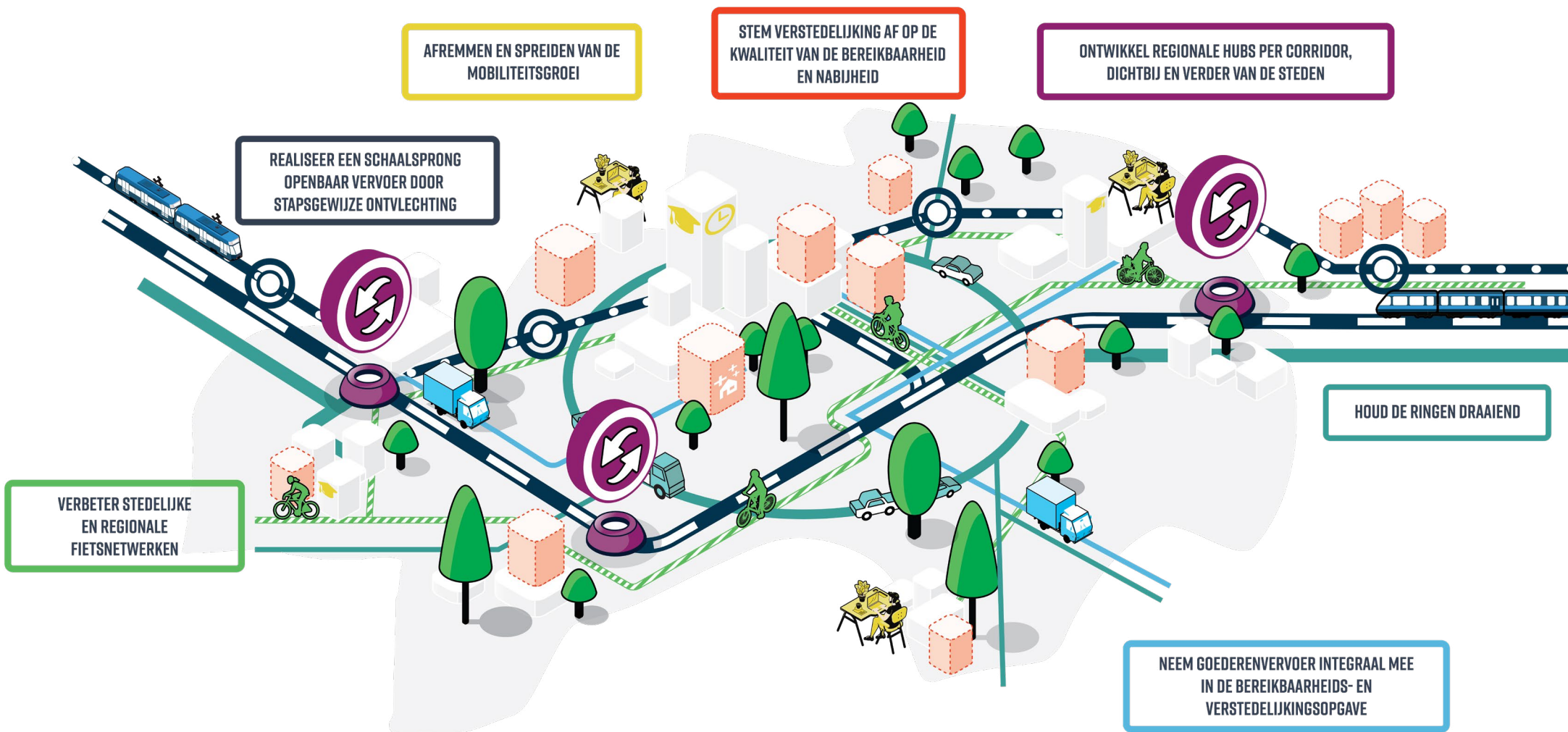
Voor het bereikbaar houden van de MRA met de auto is het belangrijk dat de 'ringen' van het hoofdwegennet rondom Amsterdam blijven draaien. Per saldo levert dit voor al het verkeer in de regio het meeste op. Als de ringen vaststaan dan staan ook de corridors naar de ringen vast. Voor het laten draaien van de ring is het niet opportuun om een keuze te maken tussen een grote ring (A5, A9, A10-noord en -oost) en een kleine ring (A10). Beide ringen zijn nodig voor een goede verkeersafwikkeling, anders kan het verkeer niet gestuurd worden bij incidenten en neemt de robuustheid van het systeem af. De belangrijkste stappen om de ringen te laten draaien, zijn:

- Begin bij gedragsmaatregelen gericht op afremmen en spreiden in combinatie met het stimuleren van de alternatieven op het gebied van (-e) fiets en openbaar vervoer. Door het volume van het autoverkeer in de spits met tenminste 20 procent te reduceren ten opzichte van de situatie zonder nieuw beleid ontstaat weer restcapaciteit buiten de spitsen.
- Zorg voor een evenwichtiger verdeling van het verkeer in de spits door werkgelegenheid beter over de regio te spreiden en terughoudend te zijn met woningbouw op plekken waar het netwerk al onder druk staat. Zorg dat de sterke verdichting in de stad en beleid om de stad verder autoluw te maken niet leidt tot extra druk op de ringen. Stel strikte eisen aan het opwaarderen van aansluitingen op de ringen.
- Zet dynamisch verkeersmanagement in om de doorstroming op de ringen te verbeteren en doe gerichte infrastructurele ingrepen in de ringen en knooppunten als deze kunnen bijdragen aan een betere doorstroming. Zorg met name dat reistijden op corridors met veel goederen op peil blijven of neem specifieke maatregelen voor het goederenvervoer. Doelgroepstroken zijn een middel om de bereikbaarheid van bepaalde groepen te verbeteren. Uit oogpunt van efficiënt benutten van de beschikbare capaciteit is het daarbij wel van belang meerdere doelgroepen te combineren (bijvoorbeeld OV en Logistiek).
- Voorkom toename van de druk op de knooppunten op de ringen door de capaciteit op toeleidende wegen niet verder uit te breiden voor personenvervoer. Accepteer dat niet alle capaciteitsknelpunten oplosbaar zijn. Maak hierbij onderscheid tussen de mate waarin alternatieven op de corridor op orde zijn en het belang van de corridor voor het goederenvervoer.

- Combinatie van bovengenoemde stappen brengt aanzienlijke verlichting in de situatie op de weg ten opzichte van niets doen, maar lost ook niet alle knelpunten op. Uitbreiden van de capaciteit op de grote ring en/of nog sterker inzetten op de mobiliteitstransitie bieden mogelijk meer oplossend vermogen. Het ontbreken van een 2e ring aan de noordkant van de MRA maakt het systeem aan die kant extra kwetsbaar voor verstoringen en daardoor minder robuust. Verdere capaciteitsuitbreiding heeft wel een negatieve impact op duurzaamheid en leefbaarheid.



10. In het analyserapport is een uitgebreidere versie van de redeneerlijn voor het wegennet terug te vinden.



Figuur 11: Toepassing 7 sturingsprincipes in de MRA.

Meer mogelijkheden voor de reiziger maar niet alles kan overal

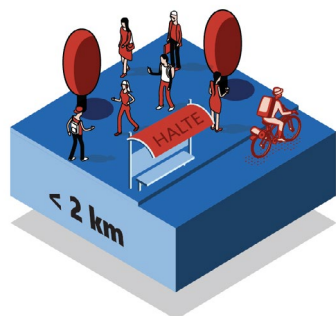
Deze zeven principes bieden het kader om de multimodale bereikbaarheid van de MRA te verbeteren. Toepassing van deze principes zorgt ervoor dat in elke corridor mensen meer mogelijkheden krijgen hoe ze willen reizen. Ook worden mensen geprikkeld om na te denken of ze een bepaalde verplaatsing wel willen maken en zo ja op welk moment. In figuur 12 is de invulling van multimodale bereikbaarheid verder uitgewerkt door voor verschillende gebieden en afstandsklassen aan te geven op welke vervoerwijzen of combinaties van vervoerwijzen vooral wordt ingezet. Dat betekent niet dat andere modaliteiten hier geen rol spelen, maar geeft wel richting aan welke vervoersopties gestimuleerd moeten worden en welke niet. Dat kan bijvoorbeeld betekenen dat we knelpunten op de weg accepteren als er voldoende alternatieven zijn.

Ruimte voor maatwerk, mits het bijdraagt aan verminderen van de opgave

Afhankelijk van het type gebied en type verplaatsing kan de toepassing van de principes verschillen. Tegelijkertijd laat de omvang van de opgave en de afhankelijkheid tussen maatregelen zien hoe belangrijk het is om als regio samen op te trekken. De uitwerking van de principes kan niet te vrijblijvend zijn. Het is belangrijk om met elkaar af te spreken dat in vergelijkbare gebieden de principes op dezelfde manier worden toegepast. Hierbij moet wel de flexibiliteit zijn om de type maatregelen af te stemmen op de lokale situatie als dit wel leidt tot het gewenste effect. Regionaal afspraken maken over moeilijke maatregelen, zoals parkeernormen bij nieuwbouw, heeft als voordeel dat er geen oneerlijke concurrentie ontstaat en er sprake is van een gedeelde verantwoordelijkheid.

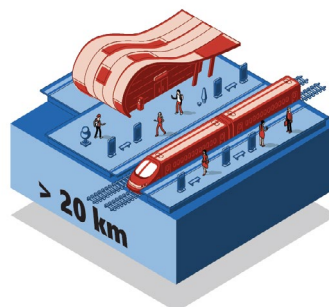
Lopen en fietsen op 1!

Op korte afstanden (inclusief voor- en natransport) zijn lopen en fietsen de primaire vervoermiddelen. Daarnaast moet in de stedelijke gebieden ook het OV op orde zijn.



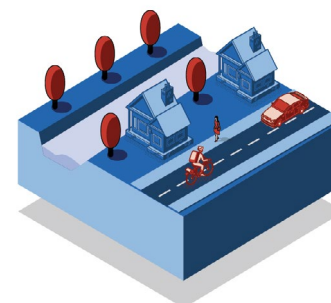
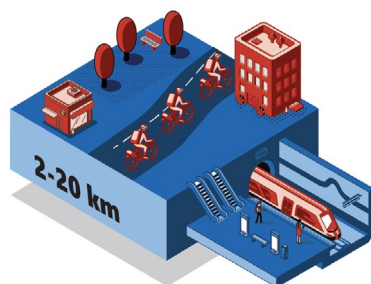
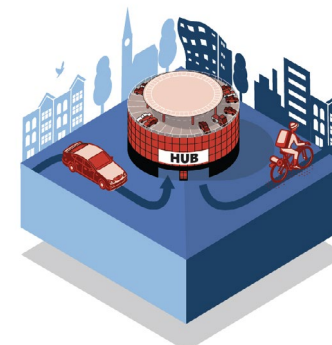
Intercity voor langere afstanden

Op langere afstanden wordt waar mogelijk het gebruik van de intercity gestimuleerd. Indien deze optie niet aanwezig is, is het gebruik van HOV gewenst.



Hubs voor een naadloze overstap

Hubs vervullen een belangrijke rol in de ketenreis voor het overstappen tussen gebieden en het voorzien in de mobiliteitsbehoefte voor de bewoners van de Metropoolregio. Zo zorgen hubs ervoor dat de stedelijke gebieden bereikbaar blijven voor automobilisten en landelijke gebieden bereikbaar blijven voor OV-gebruikers.



Fiets en HOV vormen de basis voor regionaal verkeer naar de stedelijke centra

Op relaties tussen de 2 en 20 km zetten we in op de (e-)fiets en HOV (sprinter, metro, HOV-bus, en -tram). Dit moet voor alle windrichtingen op orde zijn. Om ruimte te bieden voor fiets en HOV wordt de auto in het stedelijk gebied ontmoedigd.

Buiten de stad blijft de auto belangrijk

In de regionale gebieden met een lagere woon- en werkdichtheid blijft de auto een belangrijke vorm van verplaatsen. Daarnaast speelt de auto een rol in de randen van het stedelijk gebied. Om ook in deze gebieden iedereen in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien, wordt daarnaast het gebruik van deelauto's gestimuleerd.

Figuur 12: Invulling multimodale bereikbaarheid in de MRA.



5. WELKE STAPPEN MOETEN WE ZETTEN?

KOMENDE TIEN JAAR AL EEN FLINKE INSPANNING NODIG

Op basis van de zeven principes kunnen we een aantal stappen te schetsen om de multimodale bereikbaarheid van de MRA te verbeteren. Aan de verschillende stappen is geen harde tijdshorizon te koppelen, aangezien deze sterk afhankelijk is van de beschikbare middelen en het tempo van de verstedelijking. Wel geldt in het algemeen dat de stappen elkaar opvolgen in de tijd. In figuur 13 zijn deze verschillende stappen weergegeven. Uit de analyse blijkt dat de stappen nul tot en met drie in ieder geval nodig zijn om het polycentrische verstedelijkingsmodel mogelijk te maken en een positieve ontwikkeling op doelstellingen in gang te zetten. Stap vier zorgt voor een verdere kwaliteitssprong in de multimodale bereikbaarheid van de MRA.

Stap 0: Voorgenomen plannen realiseren

Er is nog een flink aantal grote infrastructurele ingrepen, waarvan de wens tot realisatie bestuurlijk is afgesproken, zoals bijvoorbeeld het Programma Hoogfrequent Spoor en het Zuidasdok, maar waarvoor zicht op realisatie nog niet definitief is vanwege onvoldoende financiële dekking en vertraging in de planvorming. Het is van groot belang om te zorgen dat deze dekking er komt en dat de planvorming verder kan. Deze projecten vormen de basis om verdere groei van de regio mogelijk te maken.

Stap 1: Morgen mee beginnen

Om aan te sluiten op het tempo van de verstedelijking is het belangrijk om gezamenlijk vol door te pakken op de drie sporen van afremmen en spreiden (mobiliteitsprogramma van eisen (MPvE) voor nieuwbouwlocaties, autoluwe steden en kernen, gedragsaanpak.

Naast het sturen op gedrag is het belangrijk om investeringen in de (e-)fiets en regionale HOV-corridors op te pakken die minder lange doorlooptijd kennen, maar wel een hoge toegevoegde waarde hebben, zoals HOV A9 en HOV ZaanIJ. Ook moet in deze stap worden ingezet op het verbeteren van de stedelijke en regionale fietsnetwerken, met name in de Zuidwestflank en in en rond Amsterdam. Voor de weg wordt ingezet op het beter benutten van bestaande infrastructuur door dynamisch verkeersmanagement, aanvullend op de mobiliteitstransitie. Voor hubs kan naast beter benutten van de bestaande P+R-locaties gestart worden met ontwikkeling van een eerste tranche van grotere regionale hubs.

Stap 2: Cruciale ingrepen

Doortrekking van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol/Hoofddorp en Goederencorridor Noordoost-Europa zijn essentiële stappen in de ontvlechting van stedelijk/regionaal openbaar vervoer, goederenvervoer en (inter)nationaal vervoer. Deze cruciale ingrepen maken verdere verstedelijking mogelijk, doordat ze ruimte bieden voor meer treinen in de regio voor zowel personen als goederen. Invoeren van een vorm van betalen naar gebruik of een vorm van regionaal prijsbeleid is een belangrijk onderdeel van het afremmen en spreiden van de mobiliteit. Afhankelijk van de precieze invulling hiervan wordt ook duidelijk welke grote of kleine investeringen nodig zijn om de ringen draaiende te houden, denk bijvoorbeeld aan de aanpak van knooppunten en aansluitingen en welke hubs naast de locaties uit stap 1 nu ook kansrijk zijn om te realiseren.

Maak gebruik van bestaande initiatieven

De maatregelen voor de korte termijn sluiten goed aan op de menukaart die is ontwikkeld in het kader van het regionale mobiliteitsprogramma (RMP) voor het verduurzamen van de mobiliteit. De leidraad gebiedsontwikkeling ontwikkeld door het platform Smart Mobility van de MRA biedt een goed vertrekpunt voor het maken van mobiliteitsplannen nieuwe stijl voor de gebiedsontwikkeling (MPvE).

Stap 3: Grote ontwikkellocaties mogelijk maken

Havenstad en Almere Pampus zijn samen goed voor bijna de helft van de woningbouwopgave in de MRA. Om verstedelijking op deze plekken mogelijk te maken, zijn de aanleg van de IJmeerlijn (Pampus) en het sluiten van de Kleine Ring (Havenstad) een voorwaarde. Aandachtspunt voor beide projecten is ook de mate waarin ze kunnen bijdragen aan het verder ontvlechten van vervoersstromen. Naast investeringen in de bereikbaarheid per openbaar vervoer is het ook belangrijk oog te hebben voor de inrichting van de locaties zelf en de mate waarin deze aansluit op de voor de MRA noodzakelijke mobiliteitstransitie. Wat betreft het functioneren van het hoofdwegennet is het belangrijk dat de ontwikkeling van Havenstad en Almere Pampus niet tot een sterke toename leidt op cruciale schakels van het hoofdwegennet (A10 en Hollandse Brug). Mogelijk is verdere sturing met tijd- en plaatsgebonden gedragsmaatregelen op deze specifieke locaties nodig, bovenop de generieke maatregelen die al in stap 1 en 2 zijn besproken.

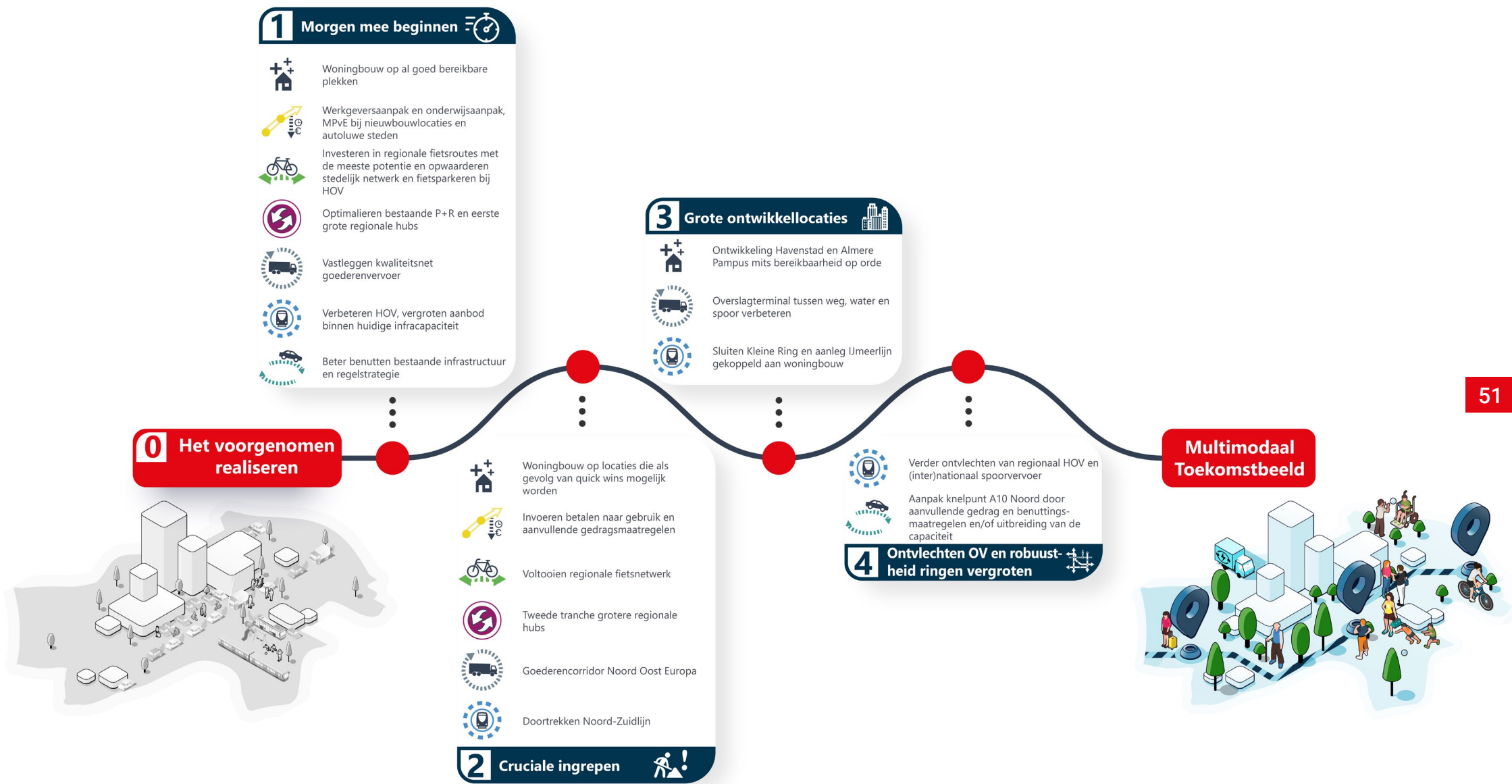
Stap 4: Verder ontvlechten OV en robuustheid ringen vergroten

Afhankelijk van het tempo van de verstedelijking en de impact van mobiliteitstransitie kan het nodig zijn om de capaciteit van het openbaar vervoer netwerk verder te vergroten. Hiervoor zijn verschillende opties denkbaar: uitbreiding van hoofdspoor- of extra HOV-capaciteit. Ook kan gekozen worden voor het verder ontvlechten van systemen, waarbij het alleen laten rijden van sprinters of intercity's op een baanvak hogere frequenties mogelijk maakt. Corridors die hiervoor mogelijk in beeld zijn, zijn Amsterdam-Haarlem, Amsterdam-'t Gooi en Schiphol/Amsterdam-Zaanstad. Bekeken moet worden welke bediening op het spoor en daarmee samenhangende investeringen en/of maatregelen op het gebied van HOV het spoor kan ontlasten en het beste passen bij de opgave in die corridors.

Voor het hoofdwegennet is de A10-noord een zeer kwetsbaar deel van het netwerk. De druk op dit deel van het netwerk neemt toe, terwijl er in vergelijking met het netwerk aan de zuid- en westkant van Amsterdam geen sprake is van een dubbele ring, waardoor er minder flexibiliteit is om verkeer te sturen in geval van calamiteiten. Tegelijkertijd is uitbreiding van de A10-noord zeer ingrijpend. Bekeken moet worden welke opties er zijn om met investeringen en/of gericht mobiliteitsbeleid de robuustheid van deze schakel te vergroten.

Nu al een forse inspanning nodig

Er is rekenkundig onderzocht of het mogelijk is een positieve ontwikkeling te zien op de doelstellingen bij de bouw van 175.000 woningen tot 2030 in combinatie met stap 0 (voorgenomen plannen realiseren), stap 1 (morgen mee beginnen) en stap 2 (cruciale ingrepen). Hierbij moet worden aangetekend dat een deel van de infrastructurele ingrepen in genoemde stappen nog niet in 2030 gereed zal zijn, maar pas later. De berekeningen laten zien dat er weliswaar een positieve ontwikkeling te zien is op de doelstellingen voor leefkwaliteit, duurzaamheid en ruimte en economie, maar dat het afgezet tegen de ambitie nog onvoldoende is. Een groot deel van de knelpunten op de weg is dan ook nog niet opgelost en de knelpunten voor het openbaar vervoer blijven bestaan, ondanks doortrekken van de Noord-Zuidlijn, investeren in HOV-corridors en beter benutten van bestaande regionale infrastructuur. Dit komt doordat de sterke inzet op mobiliteitstransitie de opgaven voor het openbaar vervoer vergroot. Voor de bouw van 175.000 woningen zijn zeer waarschijnlijk al delen van stap 3 of 4 nodig. Of er moet nog sterker gestuurd worden op het voorkomen van mobiliteit op drukke momenten of wachten met bouwen van woningen op plekken die nog niet goed bereikbaar zijn. Dit benadrukt nogmaals het belang van een goede afstemming tussen de Verstedelijkingstrategie en het MTB.



Figuur 13: Faseringsstappen voor het Multimodaal Toekomstbeeld.

autodate
wegsleepregeling
van kracht



een auto voor iedereen
greenwheels.nl



UP!

greenwheels

NL NK-420-P

6. AAN DE SLAG

De beschreven stappen vragen om lastige keuzes en een grote inzet (in geld en durf) van Rijk en regio. We kunnen namelijk niet meer alle mobiliteitsgroei faciliteren als we ook de klimaatdoelen willen halen, een leefbare, gezonde, vitale en bereikbare regio willen en een regio willen waar de kansenongelijkheid afneemt. Het Multimodaal Toekomstbeeld biedt een aanzet voor een integrale aanpak om daarmee aan de slag te gaan.

Urgentie is groot

De enorme verstedelijking in de MRA zet de brede welvaartsdoelen ernstig onder druk. Als de regio groeit met 500.000 inwoners en met een navenant aantal arbeidsplaatsen gaat de kwaliteit van leven, als gevolg van de fors groeiende mobiliteit, erop achteruit in de MRA. Het Multimodaal Toekomstbeeld markeert een overgang in het omgaan met deze groeiende vraag naar mobiliteit in relatie tot verstedelijking. We moeten ons realiseren dat we niet meer alle groei kunnen faciliteren en soms de drukte op de weg en in het openbaar vervoer moeten accepteren¹¹. Om de groei als gevolg van de grote verstedelijking af te remmen en te spreiden, is een stevige en innovatieve aanpak nodig. Ook is het belangrijk om alle partijen goed bij het proces te betrekken en te communiceren over het hoe en het waarom van het Multimodaal Toekomstbeeld.

Sturingsprincipes als uitgangspunt voor toekomstig beleid

De opgave is complex en kan alleen worden opgepakt door een mix van maatregelen die elkaar versterken. De sturingsprincipes vormen daarbij het uitgangspunt, waarbij het belangrijk is over de modaliteiten heen te kijken en verstedelijking en mobiliteit goed op elkaar af te stemmen. Nieuw beleid dient getoetst te worden aan de sturingsprincipes om te zorgen dat het bijdraagt aan de multimodale bereikbaarheid en het verbeteren van de brede welvaart in de Metropoolregio Amsterdam. De principes kunnen gebruikt worden om elkaar aan te spreken op de gewenste aanpak.

Focus op de komende tien jaar

Veel aandacht gaat uit naar grote investeringen met name op het gebied van openbaar vervoer die nodig zijn om de verstedelijking in de MRA mogelijk te maken. Tegelijkertijd weten we dat de middelen om te investeren niet onbeperkt zijn en de realisatie van deze projecten nog een lange doorlooptijd kent. Bovendien zien we dat lopende trajecten vertragen door de stikstofaanpak of oplopende kosten. De regio kan hier niet op wachten. Dat betekent dat er nog meer nadruk gelegd moet worden op zaken die wel snel opgepakt kunnen worden met extra veel aandacht voor gedragsmaatregelen. De gedragsaanpak moet een sturender en structureler karakter krijgen met een strategie voor meerdere jaren. Voor de (e-) fiets ligt er een, door Rijk en Regio ontwikkeld, Toekomstbeeld Fiets. Waarbij het nu zaak is gewenste investeringen in de netwerken voortvarend op te pakken. Ook op het gebied van verbeteren van het regionaal openbaar vervoer, verbeteren bestaande hub locaties en benuttingsmaatregelen op de weg is er genoeg wat op korte termijn wel gerealiseerd kan worden.

Strategie voor regionale hubs, goederenvervoer en hoofdwegennet verder uitwerken

Naast verbeteren van bestaande kleinere hublocatie moeten we nu starten met het verkennen van de mogelijkheden voor grotere hublocaties die door de sterke inzet op gedragsmaatregelen een belangrijke rol kunnen spelen in het bieden van meer alternatieven aan reizigers. Hierbij gaat het om het uitwerken van behoefte aan plekken, exploitatie en investeringen die nodig zijn als onderdeel van een regionale hubstrategie.

Een goede logistieke bereikbaarheid is van cruciaal belang voor een vitale Metropoolregio. Verdere verstedelijking zet de bereikbaarheid voor goederen juist onder druk, maar biedt ook kansen om nieuwe logistieke concepten aan de voorkant mee te nemen. Voorgesteld wordt een vervolgonderzoek te starten naar de impact van de verstedelijkingsopgave op het multimodaal netwerk voor goederenvervoer en logistiek, inclusief overslaglocaties/goederenhubs. We maken dan ook een actualisatie van het kwaliteitsnet goederenvervoer voor de weg dat 15 jaar geleden is opgesteld en breiden deze uit naar water en spoor. Andere onderzoeken, zoals de netwerkvisie duurzame logistieke hubs, integreren we ook in dit vervolgonderzoek wat moet leiden tot concrete aanbevelingen hoe goederenvervoer een plek te geven in ons ruimtelijk en mobiliteitsbeleid.

11. Uitgaande van de groei in een scenario met hoge economische groei en de bouw van 250.000 woningen, bij een minder sterke ruimtelijk-economische ontwikkeling is ook een minder sterke beleidsinzet nodig.

Het draaiend houden van de Ringen van de MRA (A10 en A9/A5) is cruciaal om de gehele regio over de weg bereikbaar te houden. Er is behoefte om nog meer duidelijkheid te krijgen over de mogelijke (no regret) maatregelen op korte en middellange termijn (2030), zoals gecoördineerd netwerkbreed verkeersmanagement op de grote ring (A5, A9, A10-Noord), optimaliseren knooppunten en aansluitingen HWN/OWN op beide ringen en de bijdrage van gedragsmaatregelen. Daarnaast ontwikkelen van een lange termijn strategie om de ringen van de MRA (A10, A5 en A9) draaiend te houden, waarbij vastgesteld moet worden of en waar capaciteitsuitbreidingen op de ringen noodzakelijk zijn (zoals A10-Noord, A5).

Uitwerken integrale aanpak per deelgebied

Om de uitwerking van het Multimodaal Toekomstbeeld meer handen en voeten te geven en de toepassing en samenhang tussen de principes te concretiseren is het belangrijk om het Multimodaal Toekomstbeeld uit te werken in een integrale aanpak per corridor. Waarbij begonnen wordt bij de plannen en voornemens die er liggen en gekeken wordt hoe aan de hand van de zeven principes lokale en regionale opgaven gekoppeld kunnen worden. Resultaat hiervan is een integrale aanpak per deelgebied met gebied specifieke gedragsmaatregelen en bijbehorende investeringen voor de korte en middellange termijn. Daarbij sluiten we aan bij regionale uitvoeringsprogramma's en beleidskaders van Provincies en Vervoerregio.

Titel rapport	Multimodaal Toekomstbeeld MRA
Datum publicatie	4 november 2022
Projectleiders SBaB	Ivo Frantzen (gemeente Amsterdam) en Jeroen Laro (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat)
Projectteam SBaB	Johannes Beuckens (gemeente Amsterdam), Yvonne de Boer (Rijkswaterstaat), Joris Feis (Vervoerregio Amsterdam), Ton Geuzendam (Vervoerregio Amsterdam), Frans Hasselaar (Vervoerregio Amsterdam), David Quarles van Ufford (provincie Noord-Holland), Tom Remijn (Vervoerregio Amsterdam), Barry Rijnbeek (provincie Flevoland), Alexandre Vanhoutte (ProRail) en Koos Weits (Rijkswaterstaat)
Projectteam consortium	<p>Goudappel BV: Thomas Straatemeier, Themis Marfoglia, Soren Bigalke, Lennert Bonnier, Gerben Dorenbos, Erik Geerdes, Ruben Hanterink, Aart de Koning, Marjolein Terpstra, Rianne Roeleveld, Leon Rook</p> <p>APPM: Erik van der Kooij, Michiel Rouschop, Bernice den Haan, Pepijn van Wijmen</p> <p>De Zwarte Hond: Daan Zandbelt</p> <p>Een Nieuwe Kijk: Hans Voerknecht</p>
Status	Definitief

