



## SAMEN BOUWEN AAN BEREIKBAARHEID

### Samen Bouwen aan Bereikbaarheid in de Metropoolregio Amsterdam

Mooie historische steden, rustiek polderlandschap en een ruim werkaanbod: de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is een aantrekkelijke en veelzijdige regio. Ruim 2,4 miljoen mensen wonen hier met veel plezier. De economie groeit flink en dat trekt nóg meer bedrijven en mensen aan. Tussen 2017 en 2040 komen er zelfs nog 250.000 woningen bij. Die verdere verstedelijking biedt kansen, maar heeft ook een schaduwzijde. De wegen en het openbaar vervoer hebben hun grenzen al bijna bereikt. De uitdaging is om in deze dynamiek een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat te behouden. Dat lukt alleen door goed samen te werken. Daarom slaan Rijk en regio met het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid de handen ineen.

#### Werken aan een gezamenlijk beeld

In het ambitieuze, gebiedsgerichte programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid werkt een flink aantal overheden, belanghebbenden en het bedrijfsleven intensief samen. Allereerst aan een gemeenschappelijk beeld van de opgave. Hierbij komen vraagstukken aan de orde als: waar zijn al nieuwe woningen en bedrijven gepland en hoe zit het met de bereikbaarheid van die gebieden? Waar is nog ruimte om te bouwen nabij infrastructuur met voldoende capaciteit? Hoe kunnen nieuwe vervoersconcepten bijdragen aan de bereikbaarheid van nieuwe bestemmingen? Kan daar ook de parkeernorm omlaag? Welke nieuwe infrastructuur is er daarnaast nog nodig? Hoe dragen de keuzes bij aan de leefbaarheid van de MRA en aan de klimaatdoelstellingen?

Door de focus op het gehele gebied worden alle ontwikkelingen aan elkaar geknoopt en alle oplossingsrichtingen verkend. Zo wordt de functie van de ringwegen en het metro- en spoornetwerk onder de loep genomen. Daarbij wordt gekeken hoe het netwerk van metro, tram en bus in de stad functioneert en kan bijdragen aan het oplossen van knelpunten. Ook de rol van de auto, fiets en nieuwe vervoersconcepten horen daarbij. Verder wordt ingezoomd op bepaalde projecten, zoals de as AmsterdamZuid-Schiphol-Hoofddorp, Havenstad en het Rottepolderplein. Ook is er oog voor gedragsverandering bij reizigers en vervoerders door het vergroten van hun keuzemogelijkheden, de werkgeversaanpak en smart mobility.



## Naar een adaptief stappenplan

Als er een gedeeld beeld is ontstaan van de opgave, kunnen er eind 2019 samenhangende keuzes gemaakt worden op het vlak van infrastructuur, mobiliteit en verstedelijking. Het programma bepaalt zo de ambities voor de bereikbaarheid op middellange termijn (tot 2040) en werkt deze uit in een stappenplan. Met duidelijke prioriteiten, maatregelen en een heldere taakverdeling, zodat precies duidelijk is langs welke weg de komende jaren vooruitgang wordt geboekt. Het stappenplan is adaptief, zodat voortdurend kan worden ingespeeld op de actualiteit.

## Een toekomstbestendig mobiliteitsnetwerk

Kortom, waar de huidige corridorstudies en projecten inzoomen op lokaal en regionaal niveau, vragen de urgente en complexe MRA-opgaven om een groter perspectief. Er wordt daarom niet langer naar een project, modaliteit of corridor alleen gekeken, maar naar het gehele MRA-netwerk. Ook wordt op deze manier voorkomen dat het oplossen van een knelpunt op de ene locatie, leidt tot een nieuw probleem op een andere plek. De keuzes die gezamenlijk gemaakt worden borgen de bereikbaarheid van nieuwe woningen, economische toplocaties én het functioneren van het mobiliteitsnetwerk als geheel.

## Vier programmalijnen die elkaar versterken

Het programma is ingedeeld in vier samenhangende programmalijnen. Twee daarvan werken in 2019 toe naar ontwikkelpaden, vanuit een gedeeld beeld op de langere termijn, te weten Zuidwest Amsterdam/Schiphol/Hoofddorp en Netwerken, Ringen en de Stad. De andere twee zijn actieprogramma's met concrete maatregelen die al geïmplementeerd worden: Stedelijke Bereikbaarheid, en Slimme en Duurzame Mobiliteit. De maatregelen in de actieprogramma's geven nú al verlichting. Maar ze zijn ook bedoeld als kweekvijver voor de langetermijnsporen. Wat goed werkt, wordt ook daarin doorgevoerd. De vier programmalijnen passen als tandwielen in elkaar:

**Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (ZWASH).** Rijk en regio transformeren de as Hoofddorp – Schiphol – Amsterdam Zuid om tot internationale entree van Nederland met een goede balans tussen wonen, werken en bereikbaarheid. In deze programmalijn wordt hiervoor een ontwikkelstrategie opgesteld.

**Netwerken, Ringen en de Stad.** Deze programmalijn onderzoekt de werking van het mobiliteitsnetwerk in de MRA (personen en goederen) in samenhang met de verstedelijkingsopgave. De focus ligt in eerste instantie op het functioneren en de samenhang van de wegen- en OV-netwerken in en rond Amsterdam. Het onderzoek vormt de basis voor de besluiten rond bereikbaarheidsknelpunten van alle modaliteiten en keuzes op het gebied van verstedelijking en mobiliteit die van belang zijn voor het brede, metropolitaanse netwerk.

**Stedelijke Bereikbaarheid.** Deze lijn richt zich op het verbeteren van het eerste en laatste deel van de reis in stedelijk gebied. Het gaat om het aanpakken van fietsverbindingen, stations, toe- en afritten en bereikbaarheid van openbaar vervoer. Hierdoor verbetert de bereikbaarheid op stedelijk, regionaal en nationaal niveau.

**Slimme en Duurzame Mobiliteit.** De transitie naar een slimmer en duurzamer mobiliteitssysteem staat in deze programmalijn op de agenda. Flexibeler reisgedrag wordt gestimuleerd door reizigers en vervoerders meer keuze te bieden, zoals spitsmijden door thuis te werken. Denk verder aan het stimuleren van de fiets, slimme logistiek, experimenten met smart mobility en samenwerkingsverbanden met werkgevers.

## Slimmer en innovatiever samenwerken

De samenwerking in Samen Bouwen aan Bereikbaarheid bestaat uit een groot aantal partijen: twee ministeries (IenW en BZK), twee provincies (Noord-Holland en Flevoland), de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten in de Metropoolregio Amsterdam, Rijkswaterstaat, ProRail, NS en Schiphol. Daarnaast is er op veel onderdelen intensieve samenwerking met het bedrijfsleven en wordt er op projectniveau samengewerkt met de directe omgeving.

Al deze partijen zijn nodig, want de opgaven in de MRA zijn urgent, complex en ze overstijgen beleidsterreinen en verantwoordelijkheden van de verschillende overheidslagen. Bestuurlijk commitment is daarom cruciaal. Partijen worden uitgedaagd om slimmer en innovatiever te werken en mee te bewegen met de (technologische) ontwikkelingen. De flexibele structuur van het programma maakt daarbij voortdurende afstemming tussen koers, strategie, ontwikkel- en actieagenda mogelijk. Want alleen door samen te bouwen aan bereikbaarheid blijft de MRA de topregio om in te wonen en te werken.

## Planning

Het jaar 2019 wordt het richtinggevende jaar voor het programma. Want dan worden de modellen uitgewerkt hoe auto, ov, spoor, netwerken en ringen er in de toekomst uit kunnen zien. Daarbij worden de ervaringen met spitsmijden en slimme deelconcepten uiteraard meegenomen. Ook wordt gewerkt aan de langetermijnopgaven die voortkomen uit de MIRT-verkenning Multimodale Knoop Schiphol. In 2019 vindt naar verwachting ook besluitvorming plaats over de Airportsprinter en komt er een onderzoek naar de quick wins voor de A27 tussen Almere en Eemnes.

## Meer informatie

Op [www.samenbouwenaanbereikbaarheid.nl](http://www.samenbouwenaanbereikbaarheid.nl) is alle informatie over het programma te vinden. Hier kunt u ook het programma-plan downloaden. Voor vragen of opmerkingen kunt u terecht bij het programmateam. Dit kan via [programmaMRA@minienm.nl](mailto:programmaMRA@minienm.nl).