



Q&A Multimodaal Toekomstbeeld 2040: opgaven en urgentie

Update 23 februari 2022

Deze Q&A hoort bij het document [korte versie van de opgaven en urgentie van het Multimodaal Toekomstbeeld 2040](#). Het is een levend document, dus kan regelmatig worden aangevuld.

1. Wat is het Multimodaal Toekomstbeeld 2040?

Het Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040 (MTB 2040) is een onderzoeksrapport dat is opgesteld binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). Het MTB schetst de bereikbaarheidsopgave en urgentie die voortkomt uit de grote verstedelijkingsopgave richting 2030 en 2040 én beschrijft sturingsprincipes om de opgave te beantwoorden. Het MTB 2040 is een vervolg op eerdere onderzoeken van SBaB naar de bereikbaarheid van, in en naar de MRA, zoals de Netwerkstrategie. Het MTB 2040 kijkt naast investeringen in de netwerken nadrukkelijk ook naar kansrijke beleidsmatige keuzes en oplossingen om de MRA bereikbaar te houden. Wat hebben de keuzes op het gebied van verstedelijking voor invloed op de netwerken van openbaar vervoer, wegen en fietspaden in de Metropoolregio Amsterdam (MRA)? Wat betekent dit voor de bereikbaarheid en leefkwaliteit? En wat zijn dan de oplossingsrichtingen, zodat mensen op een prettige manier van A naar B kunnen blijven reizen?

2. Er zijn nu toch al heel veel projecten om de infrastructuur te verbeteren? Zijn die dan niet genoeg?

Dat klopt. Denk aan projecten als ZuidasDok, Schiphol-Amsterdam-Almere en Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Op basis van de uitgevoerde analyses blijkt dat - mede door de grote verstedelijkingsopgave - de bereikbaarheid in de toekomst hiermee echter onvoldoende wordt/blijft. Er is meer nodig, ook op het gebied van beleid/gedrag. Daarbij: deze projecten worden pas binnen 10 tot 15 jaar gerealiseerd. We kunnen de capaciteit die deze projecten opleveren de komende jaren dus nog maar beperkt benutten terwijl de bouw van nieuwe woningen, kantoren en bedrijfsterreinen al in volle gang is. Het MTB brengt de (multimodale) opgave en urgentie in beeld, mede uitgaande van de lopende projecten en beschrijft vervolgens sturingsprincipes om om te gaan met de bereikbaarheidsopgave.

3. Waarom worden er niet gewoon meer wegen aangelegd of wordt er niet meer OV beschikbaar gesteld?

De oplossing voor de opgaven in de MRA is geen kwestie van simpelweg de capaciteit van de weg en het OV uitbreiden. In veel gevallen verschuift juist daardoor het probleem. Ook gaat dit in sommige gevallen ten koste van ruimte voor groen of recreatie, of is extra asfalt simpelweg niet inpasbaar. De opgaven moeten daarom worden aangepakt door bijvoorbeeld ander reisgedrag en door andere vervoersmiddelen te gebruiken.

4. Is er al een oplossing geformuleerd voor deze opgaven?

Het MTB 2040 bevat geen kant-en-klare oplossingen voor de opgaven. Uit het onderzoek zijn wel bepaalde denkrichtingen gekomen. Zoals dat enkel meer asfalt aanleggen geen oplossing is voor het probleem. Er moeten daarom andersoortige creatieve, slimme oplossingen worden bedacht. Het gaat om een combinatie van slimme investeringen, slimme beleidskeuzes en slim verstedelijken. De exacte uitwerking verschilt per regio. De komende tijd gaat het projectteam daarom in gesprek met de regio's en in 2023 worden er concrete oplossingen uitgewerkt. Rijk en regio werken hierbij samen. Ook wordt het MTB in 2022 op een aantal thema's verder verdiept en verrijkt.



5. Wat is de volgende stap binnen het MTB 2040?

Er moeten andersoortige creatieve, slimme oplossingen worden bedacht. We gaan met elkaar in gesprek om daar inhoud aan te geven. Samen moeten we vormgeven aan oplossingen die nodig zijn om de opgaven het hoofd te bieden. De uiteindelijke uitwerking van oplossingen verschilt per regio. Maatwerk per regio is cruciaal, maar de ene keuze beïnvloedt direct de ander. Bijvoorbeeld als de keuze voor de uitbreiding van een weg de lokale leefkwaliteit vermindert, maar de bereikbaarheid van de gehele MRA verbetert. Ook kunnen keuzes verschillend doorwerken op de verschillende opgaven. Een prijsmaatregel kan een positief effect hebben op de bereikbaarheid, maar een negatief effect op vervoersongelijkheid. Over dit soort dilemma's moeten we per regio het gesprek voeren. Het uitwerken van keuzes op maat staat op de agenda voor 2023. Waarbij we in gesprek gaan met de verschillende regio's binnen- en buiten de MRA. In 2022 wordt het MTB op een aantal thema's verder verdiept en verrijkt.

6. Welke plaats neemt de fiets in binnen het MTB 2040?

De fiets speelt een belangrijke rol in de mobiliteitstransitie. Meer fietsen is duurzaam, gezond, neemt weinig ruimte in en is klimaatvriendelijk. Investeren in fietsmaatregelen (routes, stallingen, stimuleringsacties), zowel binnenstedelijk als tussen steden/dorpen, biedt op sommige relaties een prima alternatief voor bijvoorbeeld de auto. De analyses en uitkomsten van het MTB bieden handvatten voor bestaande structuren om hier (verder) mee aan de slag te gaan.

7. Welke rol speelt goederenvervoer binnen het MTB 2040?

Logistiek en goederenvervoer zijn onder andere cruciaal voor het vestigingsklimaat, de bouwopgave, personen- en goederenvervoer en de bereikbaarheid van de regio. En voor ontwikkelingen naar een toekomstbestendige, slimme (data & technologie) duurzame (zero emission) en circulaire economie (zero waste). Deze ontwikkelingen zorgen voor een toename en verandering van het goederenvervoer en extra druk op de infrastructuur. Komend jaar wordt er binnen het MTB-onderzoek gedaan naar de opgaven rondom (verduurzaming van) goederenvervoer en mogelijke oplossingsrichtingen voor het goederenvervoer/stadslogistiek worden verkend.

8. Wat is vervoersongelijkheid?

Vervoersongelijkheid (of: vervoersarmoede) houdt in dat bepaalde (groepen) mensen minder goede toegang hebben tot goede en betaalbare mobiliteit. Ze hebben daardoor minder mogelijkheden om zich te verplaatsen, wat gevolgen kan hebben voor werk, zorg, onderwijs en recreatie. Zo is er vaak sprake van vervoersongelijkheid tussen autobezitters en autolozers, omdat de auto vaak sneller is dan het openbaar vervoer. In het onderzoek van MTB 2040 is per deelgebied de vervoersongelijkheid in beeld gebracht en is gekeken wat het effect is van bepaalde beleidskeuzes hierop.

9. Wat is een mobiliteitstransitie?

We willen dat onze regio ook in de toekomst een goed bereikbaar gebied is met hoge leefkwaliteit. Om dat te bereiken is er een mobiliteitstransitie nodig. Dat betekent dat we op een andere manier moeten kijken naar en omgaan met mobiliteit en ruimtelijke inrichting. Bijvoorbeeld door te kiezen voor meer OV, minder autoverkeer of door nieuwe woon-werklocaties af te stemmen op de bereikbaarheid van openbaar vervoer of door op andere momenten te reizen.

10. Is het onderzoeksrapport te raadplegen?

De programmaraad SBaB heeft aangegeven eerst het gesprek te willen aangaan over de opgaven en de urgentie rondom het Multimodaal Toekomstbeeld 2040. Om die reden is specifiek hierover een samenvatting gepubliceerd incl. deze Q&A. Deze samenvatting is bedoeld om de lezer te informeren en te laten nadenken over mogelijke oplossingen, in de context van de geschetste opgaven en urgentie. In het voorjaar zal er een samenvatting verschijnen van het gehele onderzoeksrapport, de Q&A zal hierop ook worden aangepast.

11. Wat wordt bedoeld met modaliteiten koppelen op hubs (regionaal en lokaal)?

Onderdeel van het MTB 2040 is de Regionale Hubstrategie. Hierin is opgenomen dat hubs bijdragen aan onder meer de leefkwaliteit, duurzaamheid en aan een betere doorstroming op het wegennet. De mobiliteitstransitie is een belangrijke voorwaarde voor een succesvolle hubstrategie. Een succesvolle hubstrategie zet per corridor in op twee locaties die kansrijk zijn: dichtbij en verder van de stad/steden. In de regionale werkgroep wordt dit opgepakt door de komende maanden voor de meest kansrijke locaties locatie-uitwerkingen op te stellen. Ook wordt een gezamenlijke aanvraag voor de Uitvoeringsagenda voorbereid.