

PUBLIEKSSAMENVATTING

MULTIMODAAL TOEKOMSTBEELD MRA 2040



SAMEN BOUWEN AAN
BEREIKBAARHEID



HET GEBIEDSGERICHTE
BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA
METROPOOLREGIO AMSTERDAM

metropool
regioamsterdam



Rijksoverheid

OVER

Nederland en de Metropoolregio Amsterdam (MRA) verstedelijken de komende decennia in rap tempo. In het regeerakkoord is opgenomen dat er jaarlijks 100.000 woningen gebouwd moeten worden.

Het Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040 (MTB 2040) onderzocht welke opgave voor mobiliteit deze verstedelijking met zich meebrengt. Uit deze analyse blijkt dat Rijk en regio scherpe keuzes moeten maken, willen we de MRA aantrekkelijk en bereikbaar houden en doelen op het gebied van duurzaamheid en brede welvaart behalen. Scherpe keuzes op het gebied van beleid en op het gebied van investeringen in infrastructuur. Het MTB 2040 is opgesteld als aanzet voor de te maken keuzes. Het omvat zes sturingsprincipes, enkele essentiële afwegingen daarbij en een globaal faseringsplan met een aantal stappen.

INHOUDSOPGAVE

1. Rijk en regio staan voor een grote opgave	3
2. Scherpe keuzes nu nodig	3
3. Verstedelijkingsambitie vraagt om mobiliteitstransitie	3
4. Zes sturingsprincipes	4
5. Maatwerk noodzakelijk	5

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% minder CO2 uit te stoten en in 2050 95% (de klimaatdoelen van de Europese Klimaatwet). Tevens willen Rijk en regio brede welvaartsdoelen behalen.

In 2020 is een Netwerkstrategie voor de MRA opgesteld. Op basis van dit onderzoek is in het BO MIRT besloten om te gaan werken aan een schaa sprong in het openbaar vervoer, de doorstroming op het wegennet en het aangrijpen van de kansen voor de (e-)fiets. Ook is besloten om een Multimodaal Toekomstbeeld uit te werken.

Een eerste versie van dit Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040 (MTB 2040) is in 2021 opgesteld en 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 brede welvaartsdoelen voor de leefkwaliteit, gezondheid en een duurzame, inclusieve en bereikbare regio binnen bereik komen. En met een mobiliteitssysteem dat mede de forse verstedelijking mogelijk maakt.

1. RIJK EN REGIO STAAN VOOR EEN GROTE OPGAVE

Om de opgave waar we voor staan op het gebied van mobiliteit helder te krijgen, analyseerden we hoe de regio zich ontwikkelt tot 2040 zonder aanvullend beleid op het gebied van bereikbaarheid. Uit deze analyse volgt dat als we op het gebied van mobiliteit niets aanvullends doen en de toenemende vraag naar vervoer mogelijk blijven maken, de negatieve gevolgen enorm groot zijn:

- De leefkwaliteit en gezondheid in de steden en de regio gaat sterk achteruit.
- De duurzaamheids- en klimaatdoelen voor CO2-reductie worden bij lange na niet gehaald.
- De vervoersongelijkheid tussen groepen mensen neemt verder toe.
- Het mobiliteitssysteem loopt vast (meer files en een overvol openbaar vervoer). De economische verlieskosten voor het goederenvervoer nemen toe.



2. SCHERPE KEUZES NU NODIG

Vanwege de sterke groei tot 2030 (175.000 woningen) zal voor 2030 al 75 procent van de mobiliteitsgroei gerealiseerd zijn. Het opvangen van deze groei wordt een uitdaging. Zo kost het voorbereiden van nieuwe projecten en nieuw beleid vaak jaren. Bovendien gaan veel projecten – waar we in de regio al afspraken over hebben gemaakt – de komende 10-15 jaar in uitvoering. Voorbeelden van dergelijke projecten zijn de ZuidasDok, Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA), Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en de onderhoudsprojecten. We kunnen simpelweg niet alles tegelijkertijd aanpakken.

Daarbij komt dat deze groei niet alleen geldt voor het personenvervoer. De verstedelijking leidt ook tot een groei- en duurzaamheidsopgave voor het goederenvervoer op de weg, het spoor en het water en voor de stadslogistiek. Dit maakt de aanpak extra complex.

3. VERSTEDELIJKINGSAMBITIE VRAAGT OM MOBILITEITSTRANSITIE

Kortom, als we uitgaan van de verstedelijkingsambitie van de MRA en willen bijdragen aan duurzaamheids- en brede welvaartsdoelen, is het van groot belang om scherpe keuzes te maken op het gebied van mobiliteit. Daarbij gaat het om keuzes in beleid en om keuzes over investeringen in infrastructuur. Dat vraagt om een andere kijk op mobiliteit. Een mobiliteitstransitie – waar in de zes deelregio's van de Metropoolregio Amsterdam op verschillende manieren invulling aan gegeven kan worden – is nodig.

Het MTB 2040 is opgesteld als aanzet voor de te maken keuzes. Het omvat zes sturingsprincipes, enkele essentiële afwegingen daarbij en een globaal faseringsplan met een aantal stappen.

4. ZES STURINGSPRINCIPES

Om de groei op te kunnen vangen is een mix van maatregelen nodig. Maatregelen die bestaan uit slimme beleidsinterventies, slim investeren en slim verstedelijken. Deze zijn uitgewerkt in zes samenhangende sturingsprincipes. Sturingsprincipes die elkaar niet alleen beïnvloeden, maar ook allemaal nodig zijn om de regio bereikbaar te houden. Tezamen vormen ze een belangrijke basis voor concrete maatregelen die Rijk en regio de komende jaren gaan uitwerken.

PRINCIPE 1

Afremmen en spreiden 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). Zo zal de groei ten opzichte van een situatie waarin we ‘niets aanvullends doen’ in 2040 met 20% moeten afnemen. Dit vraagt om een mobiliteitstransitie met forse beleidsmaatregelen, een werkgevers- en onderwijsaanpak en het toepassen van prijsprikkels.

PRINCIPE 2

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 gaan worden goed op elkaar af te stemmen. Essentieel is dat de groei van de werkgelegenheid beter gespreid wordt over de regio.

PRINCIPE 3

Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken

Om doelen rond goede en gezonde leefkwaliteit en duurzaamheid te behalen, is investeren in het fietsnetwerk en -gebruik cruciaal. Fietsen is immers naast lopen de meest ruimte-efficiënte en duurzame vorm van mobiliteit. De E-bike en speed pedelec bieden een mooi alternatief voor verplaatsingen tot 20 kilometer met de auto en het openbaar vervoer.

PRINCIPE 4

Schaalsprong OV door stapsgewijs ontvlechten van openbaar vervoer

De verstedelijkingsopgave en het inzetten op stevige beleidsmaatregelen betekent extra druk op het openbaar vervoer. De beste manier om veel meer capaciteit te creëren in het openbaar vervoer en de betrouwbaarheid te verbeteren, is het zo veel mogelijk ontvlechten van lokale, regionale netwerken en het (inter)nationale netwerk. Dit kan worden bereikt door te investeren in het hoofdrailnet, HOV-netwerk (o.a. bus rapid transport) en metronet.

PRINCIPE 5

Ringen draaiende houden

Ook in de toekomst blijft het belangrijk de ringen te laten draaien, zodat we het autoverkeer in de MRA kunnen blijven sturen. Beide ringen (A10 en A5/A9/A10-noord) zijn nodig voor een goede verkeersafwikkeling en moeten blijven draaien.

PRINCIPE 6

Ontwikkel één of twee regionale hubs per corridor

Hubs dragen bij aan het leefbaar houden van onze steden en aan een afname van het aantal autokilometers. Dat betekent lagere emissies en betere doorstroming op het wegennet. De mobiliteitstransitie (afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei) is een belangrijke voorwaarde voor een succesvolle hub-strategie (principe 1). Een succesvolle hub-strategie zet per corridor in op twee locaties die kansrijk zijn; dichtbij en verder van de stad/steden. Het gaat om vijf corridors van de A9, A7, A1, A2 en A4.

5. MAATWERK NOODZAKELIJK

Wanneer we de sturingsprincipes gaan uitwerken en toepassen, is het belangrijk om met elkaar te bepalen wat de beste mix is van maatregelen. Noodzakelijk hierbij is maatwerk.

Afhankelijk van het type gebied en type verplaatsing kunnen de principes op verschillende manieren worden toegepast. 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 daarom 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. Hierbij moet wel de flexibiliteit zijn om de type maatregelen af te stemmen op de lokale situatie als dit leidt tot het gewenste effect.

HOE NU VERDER?

In 2022 gaat het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) de zes sturingsprincipes verder aanscherpen en aanvullen. Om vervolgens draagvlak voor de principes te krijgen en op zoek te gaan naar (deel)regionaal maatwerk, gaan we met de deelregio's van de MRA in gesprek. In dit gesprek staan de opgave en onderzoeksvragen per deelregio centraal. Deze informatie gebruiken we voor de deelregionale plannen van aanpak die we mogelijk in 2023 opstellen en uitvoeren.

MEER INFORMATIE

Bezoek onze website voor meer informatie:

[Samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/programmaliijnen/multimodaaltoekomstbeeld](https://samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/programmaliijnen/multimodaaltoekomstbeeld)

Of download direct het volledige rapport:

[‘Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040’](#) (PDF, 25 MB)

CONTACT

Het MTB 2040 is onderdeel van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid.

Vragen of opmerkingen? Neem contact met ons op via:

SamenBouwenaanBereikbaarheid@rws.nl

**SAMEN BOUWEN AAN
BEREIKBAARHEID**



HET GEBIEDSGERICHTE
BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA
METROPOOLREGIO AMSTERDAM

**metropool
regio****amsterdam**



Rijksoverheid