



UITVOERINGSAGENDA 2020-2022: FOCUS OP STEDELIJKE KNOOPPUNTEN EN MAATWERK PER GEBIED

Het vizier van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid staat op 2040, maar dat betekent niet dat alle focus gericht is op de lange termijn. De Uitvoeringsagenda 2020-2022 bevat alle concrete projecten die de komende jaren zorgen voor een betere bereikbaarheid en een slimmere en schonere mobiliteit. Het zijn projecten in de fysieke omgeving (Stedelijke Bereikbaarheid), en 'zachtere' maatregelen voor een Slimme en Duurzame Mobiliteit, zoals spitsmijden en fietsstimulering.

De Uitvoeringsagenda zorgt voor bijna 10.000 spitsmijdingen per dag en een CO2-reductie van 12,5 kiloton uitstoot. Al snel werd duidelijk dat de Corona-situatie effect heeft op onze programmadoelstellingen. En hoe gek het ook klinkt, de situatie biedt ook kansen die we in het post-coronatijdperk optimaal willen benutten. We spelen hier dan ook vol op in. Deze tijd voelt wat dat betreft ook wel als een groot mobiliteits-gedragsexperiment.

Twee steden, dichtbij elkaar, omringd door natuur- en recreatiegebieden. De Bay Area rondom de Amerikaanse steden San Francisco en Oakland heeft een hoogstedelijk karakter waar water een belangrijke rol speelt. Amsterdam, Almere en het tussenliggende gebied rond de 'baai' van het IJmeer laat zich inspireren door internationale voorbeelden en heeft daarom de titel Amsterdam Bay Area gekregen.

Uitvoeringsagenda: samenvoeging van de Programmalijnen Slimme en Duurzame Mobiliteit en Stedelijke Bereikbaarheid

De activiteiten van de programmalijnen Slimme en Duurzame Mobiliteit en Stedelijke Bereikbaarheid zijn beide opgenomen in de Uitvoeringsagenda 2020-2022. De maatregelen in beide programmalijnen versterken elkaar: wanneer we een fietsenstalling verbeteren, kunnen we het effect versterken met bijvoorbeeld een e-bike probeeractie. In de Uitvoeringsagenda kunnen we al deze maatregelen nog beter op elkaar afstemmen.

Koers voor (middel)lange termijn

De komende decennia groeit de MRA verder. Uit onderzoeken blijkt dat de afgelopen trend van toenemende verstedelijking en binnenstedelijke verdichting ook doorzet na de coronacrisis en de woningbehoefte navenant hoog blijft. Het aantal arbeidsplaatsen



binnen de MRA groeit de komende jaren harder dan in de rest van het land en het belang van de economische toplocaties in de MRA blijft belangrijk. Dit zorgt in de toekomst voor een grotere woon-werkpencil, een bredere spitsperiode en een toenemende hyperspits. De coronacrisis zal deze woon-werkpencil mogelijk alleen maar versterken als bewoners naar de randen van de stad en MRA trekken, op zoek naar ruimte en groen.

Om het mobiliteitssysteem optimaal te blijven benutten, faciliteert het programma per gebied de voorkeursmodaliteiten: in en om de stad met name lopen, fietsen en (hoogwaardig) openbaar vervoer; nationaal en internationaal richten we ons meer en meer op ov. Autogebruik wordt afhankelijk van de herkomst of bestemming. Het is de voorkeursmodaliteit in landelijk gebied en zo veel mogelijk afgevangen langs de randen van de stad, onder andere met goede P+R-voorzieningen. Hetzelfde geldt voor logistieke stromen, die we meer gaan bundelen in logistieke hubs langs de snelwegen. Ook is het nodig om vloeiende overgangen te bevorderen tussen de verschillende modaliteiten.

Concrete projecten voor de korte termijn

We willen de druk op het systeem verlichten en onze mobiliteit verduurzamen. Zo zorgen we ervoor dat het prettig wonen en werken blijft in de MRA. Daarom zetten we al op korte termijn in op *minder en schonere mobiliteit*. Dat doen we op drie manieren:

1. Minder (auto)kilometers. Onder andere door werkgevers te stimuleren de forenzen in hun organisatie minder te laten reizen. En door logistiek te bundelen, zodat het aantal logistieke bewegingen afneemt. Maar ook door bijvoorbeeld nieuwe ov-knoppen te creëren.
2. Meer spreiden. Dit bereiken we onder andere door het spreiden van forenzen en scholieren tijdens de spits, in de auto en het openbaar vervoer. Maar ook door bewegingen naar andere plekken te verplaatsen. Bijvoorbeeld met transferia buiten de stad. Zo spreid je de drukte.
3. Meer ruimte om te leven. Onze mobiliteit neemt veel ruimte in, terwijl onze leefruimte beperkt is. We maken alternatieven als de fiets, het (auto)delen en het OV aantrekkelijker, want daardoor ontstaat ruimte. Maar ook kijken we of we bijvoorbeeld stallingen slim kunnen inrichten.

Inspelen op de kansen van de Corona-situatie voor mobiliteit

De coronacrisis heeft onze mobiliteit al sterk beïnvloed. Ongeveer 40% van de Nederlanders werkte plotseling thuis en zowel de automobilititeit als het ov-gebruik namen drastisch af. Sommige (gedrags)veranderingen uit het coronatijdperk dragen positief bij aan de programmaopgaven, zoals het spreiden van forenzen en scholieren. Deze willen we graag vasthouden voor de toekomst. Dit doen we met onze werkgeversaanpak en scholenaanpak.

Het is de kunst om werkgevers, werknemers en scholieren zó te faciliteren en te reguleren, dat de crisis een positieve, blijvende gedragsverandering met zich meebrengt die leidt tot minder woon-werkpencil en woon-schooldencil in de spits. De inzicht-

ten die we tijdens de coronacrisis hebben opgedaan, krijgen in de loop van dit jaar een plek in de Uitvoeringsagenda 2020-2022.

Gebiedsgerichte aanpak: internationale as, verdichtingsgebieden en stedelijke knooppunten

De uitvoering organiseren we gebiedsgericht, namelijk de internationale as (Groot Schiphol, Amsterdam Zuidoost en de Zuidas), verdichtingsgebieden (Havenstad en Amsterdam Bay Area) en stedelijke knooppunten in de MRA (Amsterdam, Lelystad, Hilversum, Haarlem, Purmerend, Zaanstad).

Samen met lokale partners stellen we per gebied een mobiliteitsaanpak op waarin we bepalen wat er de komende jaren nodig is om verdere verstedelijking mogelijk te maken. Zoals maatregelen op vlak van openbaar vervoer (spoor/metro), wegen, stedelijke bereikbaarheid en slimme en duurzame mobiliteit. Ook de sleutelgebieden worden hierbij nadrukkelijk betrokken.

Elk gebied heeft een eigen profiel dat de activiteiten in de Uitvoeringsagenda bepaalt. Zo zijn de Zuidas en Groot Schiphol gebieden met vooral veel werkgelegenheid. Werkgeversaanpakken voeren in deze gebieden de boventoon. In gebieden waar veel mensen wonen, zoals Almere, richten we ons juist meer op het verbeteren van de ketenreis. Zo ontstaat een samenhangend programma met voldoende maatwerk per gebied.

Gebiedsoverstijgende activiteiten

Naast gebiedsgerichte activiteiten maken ook enkele gebiedsoverstijgende activiteiten deel uit van het Uitvoeringsprogramma. Zoals de dienstverlening van Breikers, die werkgevers in de Metropoolregio Amsterdam begeleidt in de transitie naar slimme en duurzame mobiliteit. De regionale uitwerking van het onderdeel mobiliteit uit het Klimaatakkoord (het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP), de landelijke krachtenbundeling Smart Mobility en de aanpak Minder Hinder en Hyperspits).

Samen Bouwen aan Bereikbaarheid

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. Om de bereikbaarheid van de MRA te borgen - ook na de bouw van 250.000 woningen tussen 2017 en 2040 - werken het Rijk en de MRA samen in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Zo kunnen slimme samenhangende keuzes gemaakt worden op het vlak van infrastructuur, mobiliteit en verstedelijking. Ook stimuleert het programma een slimmere en duurzamere manier van reizen en speelt in op de kansen voor mobiliteit die de Corona-situatie met zich meebrengt. Slimme en Duurzame Mobiliteit en Stedelijke Bereikbaarheid zijn onderdeel van de Uitvoeringsagenda 2020-2022 van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid.