



MULTIMODAAL TOEKOMSTBEELD 2040: OPGAVEN EN URGENTIE

WE MOETEN NÚ HANDELEN OM DE
MOBILITEITSGROEI IN GOEDE BANEN TE LEIDEN

INHOUDSOPGAVE

- | | |
|--|---|
| 1. Verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgaven MRA voor 2030 en 2040 | 2 |
| 2. Een forse mobiliteitstransitie | 4 |
| 3. Maatwerkafspraken | 5 |
| 4. Wat vragen we van u als lezer? | 5 |

Van de opgaven en urgentie van het Multimodaal Toekomstbeeld (MTB) 2040 hebben we een korte versie gemaakt. Hierin leest u wat dit betekent voor de toekomst, bijvoorbeeld voor ons mobiliteitssysteem en andere keuzes die we gaan maken om de forse mobiliteitsopgave aan te pakken. We vragen u de urgentie van deze opgaven te delen, zodat een groter besef ontstaat waarmee we aan de slag moeten. We moeten nú samen handelen om de mobiliteitsgroei in goede banen te leiden.

Contact

Het MTB 2040 is onderdeel van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Vragen of opmerkingen? [Neem contact](#) met ons op.

I. VERSTEDELIJKINGS- EN BEREIKBAARHEIDS- OPGAVEN MRA VOOR 2030 EN 2040

Het nieuwe kabinet heeft de ambitie om jaarlijks 100.000 nieuwe woningen te bouwen. Een groot deel wordt gebouwd in en rond de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Ook groeit het aantal arbeidsplaatsen flink. Hierdoor stijgt ook de vervoersvraag. De feiten liegen er alleen niet om: als we ons mobiliteitsgedrag niet aanpassen en de vervoersvraag blijven faciliteren, dan loopt het mobiliteitssysteem al in 2030 vast en missen we kansen om onze mobiliteit te verduurzamen. Hierdoor gaat de leefkwaliteit, bereikbaarheid en (internationale) concurrentiepositie van en naar de MRA sterk achteruit.

Dat blijkt uit het onderzoek Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040 (MTB 2040) van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). We moeten daarom anders omgaan met de groeiende vraag naar mobiliteit in relatie tot de verstedelijking en leefkwaliteit in de steden en dorpen. Om dit uit te voeren hebben we alle partijen hard nodig, ook u.

In 2030 is een groot deel van de 250.000 nieuwe woningen en 230.000 arbeidsplaatsen, die er tot 2040 in de MRA bijkomen, gerealiseerd. Deze sterke groei van woningen zien we ook buiten de MRA. Omdat het daily urban systeem groter is dan de MRA neemt de mobiliteit niet alleen binnen maar ook van en naar de MRA toe. Als we ons beleid én ons mobiliteitssysteem hier niet op aanpassen, zorgt dit voor files tot in de stad, overvol openbaar vervoer, volle fietspaden en allerlei logistieke problemen. Zélf na de realisatie van al geplande grote projecten die de capaciteit vergroten. Ook zal niet iedereen goede toegang hebben tot goede en betaalbare mobiliteit en zo minder mogelijkheden hebben om zich te verplaatsen. We noemen dit vervoersongelijkheid. En niet alleen de leefkwaliteit en bereikbaarheid gaan er sterk op achteruit: ook het klimaatdoel voor CO₂-vermindering wordt bij lange na niet gehaald.

Kortom, we staan voor heel grote opgaven, die we alleen samen en door scherpe en creatieve keuzes te maken kunnen vervullen.

DE OPGAVEN WAAR WE VOOR STAAN

De keuzes die we vanuit mobiliteit en verstedelijking de komende jaren maken moeten bijdragen aan de volgende opgaven.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van economische centra, bestaande en nieuw te ontwikkelen woongebieden staat onder druk, doordat reistijden over de weg sterk toenemen en het openbaar vervoer de groei van de mobiliteit niet kan verwerken. Ook de bereikbaarheid van economische centra voor het goederenvervoer neemt af.

Woningbouw en verstedelijking

Het realiseren van 250.000 nieuwe woningen en 230.000 arbeidsplaatsen in de MRA tot 2040. Een groot deel hiervan is al in de periode tot 2030 gerealiseerd. Verstedelijking en mobiliteit moeten daarbij hand in hand gaan.

Klimaat en duurzaamheid

Het behalen van de klimaatdoelen van de Europese Klimaatwet: 55% minder CO₂-uitstoot in 2030 en 95% in 2050. Snellere elektrificatie is nodig, maar ook minder autoverkeer over langere afstanden naar de MRA.

Leefkwaliteit

Het realiseren van de brede welvaartsdoelen op het gebied van leefkwaliteit, gezondheid en een duurzame, inclusieve en bereikbare regio. Een toename in autoverkeer staat haaks op de wens om de leefkwaliteit in de steden en

dorpen te verbeteren door meer ruimte vrij te maken voor verblijven, lopen en fietsen.

Vervoersongelijkheid

In alle delen van de regio is te zien dat mensen met lage inkomens het hardst getroffen worden als het gaat om bereikbaarheid en toegang tot mobiliteit. Vooral hogere inkomens profiteren van de opkomst van elektrisch rijden en dus lagere kosten in het gebruik. Groepen met lage inkomens wonen soms ver van werk, hebben geen auto en wonen niet in de buurt van goed en betaalbaar openbaar vervoer.

Deze opgaven kunnen we alleen aan door als Rijk en regio samen te werken en keuzes te maken: we moeten dus samen aan de slag. Rijk en regio zijn daarom georganiseerd binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) en de Verstedelijkingsstrategie van de Metropoolregio Amsterdam.

MOBILITEITSGROEI

De bestuurlijke druk om de woningbouw te versnellen is groot. Omdat we tot 2030 inzetten om 175.000 woningen en 170.000 arbeidsplaatsen in de Metropoolregio Amsterdam te realiseren, wordt het opvangen van deze groei een uitdaging. Al 75% van de voorziene mobiliteitsgroei is namelijk binnen 10 jaar te verwachten. En veel projecten waar we al afspraken over hebben gemaakt, worden pas de komende 10 tot 15 jaar gerealiseerd, zoals ZuidasDok, Schiphol-Amsterdam-Almere, Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en de onderhoudsprojecten in de MRA. Dat brengt extra hinder met zich mee. Bovendien kunnen we de extra capaciteit die deze projecten opleveren voor 2030 nog maar beperkt benutten.

SCHERPE KEUZES

Het opvangen van deze groei vraagt om creatieve oplossingen én om scherpe keuzes op het gebied van beleid en de inrichting van ons mobiliteitssysteem. Het is zeker niet alleen een kwestie van het uitbreiden van capaciteit van weg en openbaar vervoer. Sterker nog: het uitbreiden van die capaciteit verschuift juist vaak het probleem. Of het is in sommige situaties niet wenselijk, omdat dit ten koste gaat van openbare ruimte voor spelen, verblijven en groen.

WAAR KOMT HET MTB 2040 VANDAAN?

Het MTB 2040 is een vervolg op eerdere onderzoeken van SBaB naar de bereikbaarheid van, in en naar de MRA. Zo is in 2020 in de Netwerkstrategie uitgewerkt. Daarnaast wordt binnen het programma SBaB gewerkt aan de programmalijnen Uitvoeringsagenda 2020 - 2022, Zuidwest Amsterdam Schiphol Hoofddorp (ZWASH), Amsterdam Bay Area (ABA) en Ontwikkelpad MRA.

Het MTB 2040 geeft een verdere invulling aan de netwerkstrategie MRA door nadrukkelijk ook te kijken naar de beleidsmatige keuzes en oplossingen om de MRA bereikbaar te houden. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met de programmalijn Uitvoeringsagenda. Het MTB 2040 kijkt daarbij naar de (middel)lange termijn. De Uitvoeringsagenda en het daarbij behorende Bereikbare Steden richten zich op de korte termijn.



De belangrijkste opgaven tot 2040 in relatie tot de brede doelen in de MRA.

2. EEN FORSE MOBILITEITSTRANSITIE

We staan dus voor een enorme uitdaging, willen we onze ambities in de MRA waarmaken. Gelukkig is het nog niet te laat. Met een mix van slimme investeringen, slimme beleidskeuzes en slim verstedelijken kunnen we de opgaven grotendeels aan. De keuzes zijn niet altijd gemakkelijk, maar bieden tegelijkertijd ook kansen.

GROTE GEVOLGEN

Uit de analyses van het MTB 2040 blijkt dat als we niets doen – dat wil zeggen: ons mobiliteitsgedrag niet aanpassen en de vervoersvraag blijven faciliteren – de negatieve gevolgen groot zijn:

- De leefkwaliteit en gezondheid in de steden en regio gaan sterk achteruit.
- Duurzaamheids- en klimaatdoelen voor CO₂-vermindering worden bij lange na niet gehaald.
- De vervoersongelijkheid tussen groepen neemt verder toe.
- Het mobiliteitssysteem loopt vast, met meer files en een overvol openbaar vervoer.
- De economische verlieskosten voor het goederenvervoer nemen toe.

Het is niet alleen onwenselijk om deze groei in mobiliteit te faciliteren, het is zelfs onmogelijk. De investeringen die daarvoor nodig zijn, zijn niet allemaal fysiek inpasbaar of, vanuit het oogpunt van kwaliteit openbare ruimte, gewenst. Meer asfalt of meer openbaar vervoer is dus niet simpelweg de oplossing en zonder gedragsverandering kunnen we de opgaven niet aan.

ENORME OPGAVE

Samen willen we zorgen dat de MRA ook in 2040 nog goed bereikbaar is, met een prettig woon- en werkklimaat, waarbij iedereen slim, veilig en duurzaam van A naar B kan reizen. Hierdoor ligt er een enorme opgave om scherpe (beleids)keuzes te maken voor ons mobiliteitssysteem. Dit vraagt om een forse transitie binnen de mobiliteit. Een mobiliteitstransitie in de hele MRA, waar in de verschillende deelregio's met maatwerk invulling aan gegeven kan worden. Hierover meer in de volgende paragraaf.

MOBILITEITSGROEI AFREMME: 20% MINDER MOBILITEIT

Maar hoe kan zo'n mobiliteitstransitie eruitzien? Om te beginnen is het noodzakelijk dat we de mobiliteitsgroei afremmen. Ten opzichte van de verwachte groei tot 2040

is een afname van minimaal 20% van die groei nodig. Dat vraagt om een mobiliteitstransitie met forse beleidsmaatregelen. Met een mix van slimme investeringen, slimme beleidskeuzes en slim verstedelijken kunnen we deze afname realiseren.

Dat betekent waar mogelijk minder en anders reizen en meer thuiswerken, spreiden over de dag (buiten de spits), modaliteiten koppelen op hubs (regionaal en lokaal) en meer (e-)fietsen, wandelen of gebruikmaken van deelmobiliteit, zoals deelfietsen of -auto's. Een trend die in de stedelijke gebieden van de MRA al is ingezet en die tijdens de coronacrisis is versterkt. En die op korte termijn al ondersteund kan worden met uitvoeringsmaatregelen. Deze uitvoeringsmaatregelen worden onder meer opgenomen in de Uitvoeringsagenda 2022.

Kortom, bij andere mobiliteitskeuzes horen ook scherpe beleidskeuzes die mensen faciliteren in een ander reisgedrag. Daarnaast moeten we de ontwikkeling en keuze voor nieuwe woon-werklocaties nog meer afstemmen op nabijheid en de bereikbaarheid van (e-)fiets en openbaar vervoer, zoals is afgesproken in de verstedelijkingsstrategie voor de MRA. Ook moeten we meer gaan denken vanuit de verschillende vervoersmiddelen die we kunnen gebruiken om van A naar B te reizen. Om deze keuzevrijheid te vergroten moeten we blijven investeren in de (e-)fiets, het openbaar vervoer en de weg.

KANSEN VOOR DE BREDE WELVAART

Meer keuzemogelijkheden in mobiliteit is de rode draad in de ontwikkeling van de MRA, zodat er meer vrijheid ontstaat welk vervoermiddel we kiezen. Dat betekent dat bewoners straks meer keuzes hebben in hoe ze reizen, wanneer en óf ze reizen of dat ze bijvoorbeeld vaker thuiswerken. En daardoor ook minder afhankelijk worden van de eigen auto. Dit betekent dat we naast gedragsmaatregelen ook moeten blijven investeren in alternatieven. Door de grotere keuzevrijheid draagt de mobiliteitstransitie bovendien bij aan de brede welvaart.

3. MAATWERKAFSPRAKEN

Bij de uitwerking en toepassing van de eerdergenoemde scherpe systeem- en beleidskeuzes en creatieve oplossingen is het belangrijk om met elkaar te bepalen wat de meest gebalanceerde mix van oplossingsrichtingen is voor de verschillende gebieden in de MRA. Maatwerk per regio is hierbij cruciaal, maar de ene keuze beïnvloedt direct de ander.

Zo kan er spanning zijn tussen de keuzes op MRA-niveau en de keuzes op lokaal niveau. Bijvoorbeeld als de keuze voor 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 (zoals betalen naar gebruik) 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 binnen de deelregio's van de MRA staat op de agenda voor 2023.

4. WAT VRAGEN WE VAN U ALS LEZER?

Het MTB 2040 vraagt om een overgang in het omgaan met de groeiende vraag naar mobiliteit in relatie tot verstedelijking. Die overgang is nodig, want de traditionele oplossingen schieten te kort. Elke verandering vraagt inzet van iedereen, dus we vragen om uw hulp, creativiteit en feedback.

De mobiliteitstransitie die we in dit document beschrijven, is hard nodig om de opgaven aan te kunnen. De transitie is gericht op gedragsveranderingen door slimme investeringen, slimme beleidskeuzes en slim verstedelijken om daarmee de mobiliteit te beperken en te spreiden. Ons reisgedrag zal veel bewuster gaan worden: moeten we wel reizen of kunnen we thuiswerken? En kunnen we besluiten op andere tijdstippen te reizen om spitsdrukke te vermijden, of reizen met andere of verschillende vervoersmiddelen? Er zijn ook gerichte investeringen nodig in met name fietsverkeer, openbaar vervoer, hubs en voor het wegverkeer op enkele essentiële knelpunten. Ook zou de fasering van de verstedelijking nog beter afgestemd moeten worden op de mogelijkheden van het mobiliteitssysteem. Bijvoorbeeld door eerst te bouwen op locaties waar nog (enige) ruimte in het mobiliteitssysteem beschikbaar is.

ALLES UIT DE KAST: SCHERPE EN CREATIEVE KEUZES

Het markeren van de grote opgaven, het beschrijven van de noodzaak van een mobiliteitstransitie en een nog meer

integraal verstedelijkings- en mobiliteitsbeleid zijn erg belangrijk. Rijk en regio zullen nu alles uit de kast moeten halen om dat te realiseren. En er moeten lastige keuzes worden gemaakt. We kunnen namelijk niet meer alle mobiliteitsgroei faciliteren als we ook de klimaatdoelen willen halen en de leefkwaliteit in de steden en dorpen willen verbeteren. Die keuzes gaan we samen maken.

DENK MET ONS MEE

We vragen u met ons deze opgave aan te gaan. Maak scherpe keuzes, denk na over creatieve oplossingen en geef ons feedback over de toepassing in uw regio.

UW ROL IN HET UITDRAGEN VAN DIT VERHAAL

En tot slot: deel de urgentie van deze opgave, zodat een groter besef ontstaat waarmee we aan de slag moeten. Samen leiden we de mobiliteitstransitie in goede banen. Zo zorgen we dat mobiliteit en verstedelijking hand in hand gaan, en houden we de MRA bereikbaar en leefbaar.