

## **Het draait om de steden**

Bas Govers  
Goudappel Coffeng  
bgovers@goudappel.nl

Johannes Beuckens  
Beleidsadviseur  
J.Beuckens@Amsterdam.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk  
20 en 21 november 2014, Eindhoven**

## **Samenvatting**

De rol van de steden wordt steeds belangrijker als economische motor van Nederland. Dat maakt de vraag welke visie de steden hebben op de gewenste beleidsrichting op het gebied van mobiliteit steeds belangrijker. De G4 (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht) hebben deze uitdaging gezamenlijk opgepakt.

Mobiliteit en bereikbaarheid veranderen: de crisis leert dat groei niet langer vanzelfsprekend is. De ruimte voor investeringen is sterk afgenomen en maakt focus op beter benutten en beheren van bestaande ruimte en infrastructuur noodzakelijk. De verhoudingen tussen overheid, markt en burger veranderen snel en door de digitalisering ontwikkelen zich nieuwe mobiliteitsdiensten. Bestaande structuren, afspraken en regelgeving voldoen niet meer. Al deze ontwikkelingen vragen om een nieuw handelingsperspectief.

Conclusies:

- De economie trekt naar de steden.
- De mobiliteit in, van en naar de steden groeit sterk.
- Regionale en interregionale netwerken op orde.
- Focusverschuiving is nodig naar:
  - Internationale verbindingen.
  - Een betere aansluiting van de regio op de economische kerngebieden in de stad.
  - Een kwaliteitsslag in de openbare ruimte van de steden.

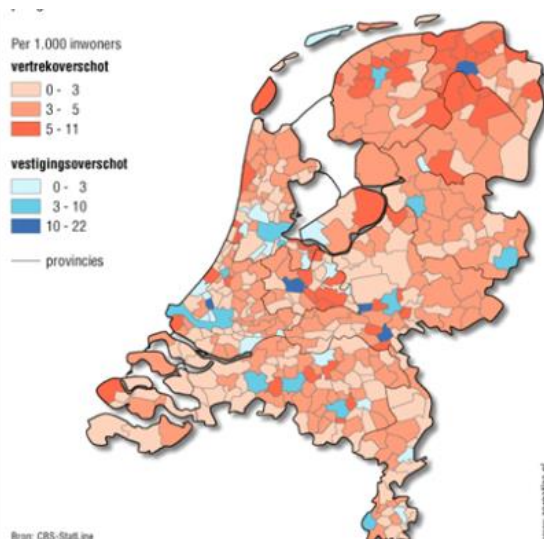
## 1 Waaron dit initiatief van de G4?

### Veranderingen in werkveld mobiliteit

Mobiliteit en bereikbaarheid veranderen: de crisis leert dat groei niet langer vanzelfsprekend is. De ruimte voor investeringen is sterk afgenomen en maakt focus op beter benutten en beheren van bestaande ruimte en infrastructuur noodzakelijk. De verhoudingen tussen overheid, markt en burger veranderen snel en door de digitalisering ontwikkelen zich nieuwe mobiliteitsdiensten. Bestaande structuren, afspraken en regelgeving voldoen niet meer. Al deze ontwikkelingen vragen om een nieuw handelingsperspectief.

### Het draait om aantrekkelijke en bereikbare steden

Het draait economisch de komende decennia om de steden en stedelijke regio's: 30 tot 40% van de groei van de Nederlandse bevolking vindt plaats in de G4. Deze steden moeten hierbij in mondiaal perspectief concurrerend zijn. Dit stelt hoge eisen aan de kwaliteit van de bereikbaarheid en aan de kwaliteit van leven. De druk op de openbare ruimte neemt toe. Tegelijkertijd nemen de financiële middelen om te investeren, exploiteren en beheren af. Dit vraagt om andere maatregelen om steden blijvend aantrekkelijk en bereikbaar te houden. Daar moet de beleidsfocus van de overheden in samenwerking met de markt op zijn gericht en moet de uitvoering op worden ingericht.



### G4-steden zoeken nieuw perspectief

In de gemeentelijke plannen hebben de G4-steden, rekening houdend met een deel van deze ontwikkelingen, hun visie op mobiliteit en bereikbaarheid geformuleerd. Het beeld dat hieruit naar voren komt is verrassend eenduidig en eensgezind. Het gaat in essentie om de focus op de combinatie van bereikbaarheid en aantrekkelijkheid, met in de uitwerking oog voor de verschillende karakteristieken van de steden zelf. Een helder toekomstperspectief dat vraagt om een nadere uitwerking en doorwerking richting realisatie van beleid.

## **Ambities bundelen**

De G4 wil de leidende principes die zich aftekenen in haar plannen door laten werken in het beleid van andere overheden, onder meer in de nieuwe mobiliteitsaanpak van het Rijk en het gezamenlijke gesprek over de gebiedsagenda's. In het verlengde wil de G4 een aantal fysieke en instrumentele sleutelinterventies agenderen die een 'vliegwieleffect' genereren richting de energieke samenleving. Dit document dient als een leidend kader en als basis voor nadere uitwerkingsafspraken in de Gebiedsagenda van het BO-MIRT. Doel is richting te geven, zowel inhoudelijk als procesmatig aan een adaptieve en gebiedsgerichte agendasetting tussen Rijk en gemeenten.

## 2 Opgaven

### **Opgave 1: Versterk de bereikbaarheid op verschillende schaalniveaus**

In 2050 woont 70% van de wereldbevolking in steden. De kenniseconomie heeft de stad als haar productiedomein. Nu al wordt 50% van de wereldwijde welvaart in de 600 grootste steden gerealiseerd. De internationale concurrentiestrijd is een strijd tussen stedelijke regio's. De internationale concurrentiestrijd is een strijd tussen stedelijke regio's. Binnen Noordwest Europa heeft de Randstad met Schiphol een sterke positie, maar deze positie wordt bedreigd door de relatief kleine schaal van de steden. Dit kan worden gecompenseerd door goede en snelle verbindingen met nabijgelegen stedelijke regio's: 'shared size'. De mobiliteit tussen deze stedelijke regio's groeit op mondiale schaal. Om voldoende aangehaakt te blijven bij de internationale economische dynamiek, is het daarom zaak de bereikbaarheid van de steden te waarborgen; op zowel regionaal, interregionaal en internationaal schaalniveau.

### **Opgave 2: Benut de toenemende druk op de binnensteden**

De genoemde trends zijn ook in de Nederlandse steden goed voelbaar. Ondanks de afnemende bevolkingsgroei is de prognose dat de steden blijven groeien. In Amsterdam neemt het aantal inwoners met 1000 per maand toe. Gezinnen blijven in de stad, ouderen trekken steeds meer naar de voorzieningen in de stad, jongeren studeren in de stad en zoeken daar beleving. Het zakelijk en recreatief toerisme groeit snel. In en rond de economische centra als Utrecht Centraal, de Uithof, de Zuidas, de Amsterdamse binnenstad, het Beatrixkwartier en de binnensteden van Rotterdam en Den Haag groeit de mobiliteit en lopen voorzieningen voor openbaar vervoer, fiets en auto tegen capaciteitsgrenzen aan.

### **Opgave 3: Versterk de ruimtelijke kwaliteit en identiteit van de binnenstad**

De manier waarop we werken verandert als gevolg van ICT-ontwikkelingen fundamenteel. Ontmoeten op goed bereikbare locaties wordt steeds belangrijker. In de internationale concurrentiestrijd om talentvolle kenniswerkers groeit daarbij het belang van 'quality of life' als vestigingsplaatsfactor. Op winkelgebied vervangt internet een deel van de doelaankopen. Beleving wordt dus steeds belangrijker, inclusief bereikbaarheid, parkeren, kwaliteit van de openbare ruimte en culturele evenementen. In een globaliserende wereld is identiteit en eigenheid van de binnenstad dus een sleutelfactor voor succes.

Trends als gezond leven, beschikbaarheid van groene ruimten en een groei van duurzame mobiliteit als fiets en trein passen hierin. De kern van de opgave is de groeiende mobiliteit in de stad op te vangen en tegelijkertijd de kwaliteit van de openbare ruimte naar een hoger plan te brengen. 'Making a great place' is de missie van de regionale vervoerautoriteit in Portland. Mobiliteit ten dienste van goed functionerende en kwalitatief hoogwaardige (economische) centra in de stad. Een goede ruimtelijke kwaliteit vertaalt zich daarbij in een hogere waarde van onroerend goed.

#### **Opgave 4: Waarborg de bereikbaarheid van economische centra**

Mobiliteit tussen en naar de G4 steden groeit in alle CPB-scenario's voor 2040: meer dan 65% van alle treinreizen heeft een bestemming in de Randstad. De NS vervoeren dagelijks 1,2 mln reizigers, de GVB, RET, HTM en GVVU vervoeren samen dagelijks 1,8 mln reizigers. Kortom: openbaar vervoer maakt economisch belangrijke concentraties in de Randstad bereikbaar. Met investeringen in het hoofdrailnet en het hoofdwegennet worden interstedelijke capaciteitsknelpunten opgelost.

De knelpunten verschuiven nu steeds meer naar de steden zelf. Voor- en natransportlijnen tussen hoofdstations en economische centra in de steden naderen hun maximale capaciteit (NMCA Regionaal OV, min I&M) en kampen mede daardoor met vertragingen. Op de aansluitingen vanuit de economische centra op het hoofdwegennet loopt het verkeer vast. Met name in de spitsperioden kost het veel tijd om economische centra te bereiken of te verlaten. Veel overlast en onbetrouwbaarheid zijn het gevolg.

#### **Opgave 5: Speel in op nieuwe mobiliteitswensen en -concepten**

Hoewel er belangrijke regionale verschillen zijn, lijkt in de westerse wereld de groei van de automobilititeit af te vlakken ('peak-car'). Dit effect was al zichtbaar vóór de economische crisis. De fiets groeit daarentegen snel in de steden. In Amsterdam nam in tien jaar tijd het aandeel van de fiets toe van 38% naar 49% van de verplaatsingen. In steden en gebieden waar veel gefietst wordt, neemt het fietsgebruik toe, op plaatsen waar de fiets minder dominant is, loopt het fietsgebruik terug (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2012).

Jongeren in steden hechten steeds meer aan waarden als ontplooiing en beleving en steeds minder aan (auto-) bezit. Dit wordt versterkt door steeds gemakkelijkere toegang tot deel- en huursystemen (Greenwheels, WeGo, Snappcar). Als gevolg van de snelle ontwikkelingen op het gebied van de informatietechnologie ontwikkelen dit soort mobiliteitsdiensten zich razendsnel en beïnvloeden het mobiliteitsgedrag met online informatie, gemak en beloningsystemen. Het gebruik van de fiets en de trein past in de duurzame mobiliteitsbehoefte van de stedeling die permanent online wil zijn.

#### **Opgave 6: Faciliteer initiatieven uit de samenleving**

Burgers nemen steeds vaker zelf initiatief en organiseren zich in netwerken. Bedrijven komen met nieuwe duurzame mobiliteitsconcepten, bijvoorbeeld aan de onderkant van de OV-markt (tuc-tuc in Rotterdam), in de parkeerwereld (Parkline) of in de vorm van deelsystemen (Car2Go, Greenwheels). Initiatieven uit de samenleving vragen een meer faciliterende overheid. Een overheid waarbij samenwerking met en ruimte voor burgers, bedrijven en instellingen centraal staat.

Wel blijft de overheid verantwoordelijk voor het maken van strategische keuzen voor de langere termijn. Bedrijven en instellingen vragen bovendien van de overheid om een dergelijke visie langjarig vast te houden om zo houvast te bieden en synergie te borgen. Dus duidelijke kaders voor de lange termijn, daarbinnen de samenleving ruimte geven en maximaal faciliteren.

### 3 Leidende principes

#### **Drie leidende principes**

Zowel op de inhoud als op de wijze van totstandkoming is vernieuwing noodzakelijk. Met focus op 3 leidende principes krijgt deze vernieuwing vorm. Deze principes omvatten zowel fysieke ingrepen ('wat') als instrumentele ingrepen ('hoe').

#### **Principe 1: Terug naar de bestaande stad**



**De voorbije decennia lag de focus op de ontwikkeling van suburbane gebieden (S). In deze gebieden verschuift de aandacht van ontwikkeling naar beheer en benutten. De komende periode zal de focus komen te liggen op de metropolitane zones (M) en het urbane gebied (U) daarom heen. In de G4 worden deze zones (M,U,S) herkenbaar ingevoerd, waaraan de beleidsinspanningen worden opgehangen. Het beter benutten van het bestaande is verder een leidend principe voor de beleidsinspanningen rond het vervoersnetwerk in de stedelijke regio.**

#### **Kwaliteitssprong openbare ruimte en intensivering metropolitane zones (M-gebieden)**

Centraal in het stedelijk gebied en in enkele subcentra liggen de metropolitane zones van de vier grote steden. Gebieden die op internationaal niveau moeten concurreren. Het gaat om levendige, multifunctionele gebieden met een hoge belevingswaarde. Hiervoor is een kwaliteitssprong in de openbare ruimte nodig bij een verdere intensivering van het gebruik. Om tegelijkertijd de bereikbaarheid te garanderen zijn extra investeringen in de infrastructuur noodzakelijk. Anders dan bij de interstedelijke infrastructuur gaat het hier niet om grootschalige uitbreidingen maar eerder om complexe en kostbare acupunctuur. Deze ingrepen fungeren als vliegwiel doordat hiermee ook investeringen vanuit marktpartijen worden uitgelokt en gestuurd.

#### **Focus op transformatie in het urbane gebied (U)**

De metropolitane zones zijn omgeven met urbaan gebied (U). In deze gebieden is een goede balans van auto, fiets en OV nodig. In de urbane zones liggen grote gebieden die functioneel verouderd zijn en om een omvangrijke transformatieopgave vragen. De samenhang in deze gebieden moet worden versterkt en barrièrewerking worden teruggebracht. Vanuit oogpunt van levendigheid en vitaliteit van de steden is een focus op deze gebieden noodzakelijk. Dit betekent dat verdere stedelijke uitbreidingen buiten het urbane gebied moeten worden voorkomen.

## **Van ontwikkeling naar beheer & benutten in suburbane gebied (S)**

In suburbane gebieden als de VINEX-locatie zijn in de afgelopen decennia omvangrijke stedelijke ontwikkelingen gerealiseerd. Deze ontwikkelingen moeten worden afgerond, waarna de focus, zowel in de nieuwe als in de bestaande suburbane gebieden verschuift naar de beheeropgave. Het gaat dan om het vitaal en op kwaliteit houden van deze gebieden, ook op langere termijn.

### **Principe 2: Beter verbonden**



**De internationale concurrentiestrijd is een strijd tussen stedelijke regio's. Binnen Noordwest Europa heeft de Randstad met Schiphol een sterke positie, maar deze positie wordt bedreigd door de relatief kleine schaal van de steden. Dit kan worden gecompenseerd door middel van frequente verbindingen binnen de stedelijke regio en snelle verbindingen met nabijgelegen stedelijke regio's: 'shared size'.**

### **Beter regionaal verbonden binnen de stedelijke regio**

Goede en frequente verbindingen tussen knooppunten in de stedelijke regio zorgen voor synergie tussen de economische centra en versterken de economische structuur. Een goed op elkaar afgestemd netwerk, van spoor, metro en sneltram vormt hierbij de economische draagstructuur voor de stedelijke regio.

### **Beter verbonden tussen stedelijke regio's**

Naast frequente verbindingen binnen de stedelijke regio zijn frequente en snelle verbindingen tussen de stedelijke regio's essentieel. Deze verbindingen worden verzorgd door de intercity. Binnen het Daily Urban System van de vier grote steden liggen andere stedelijke regio's als Arnhem Nijmegen en Brabantstad, waardoor dit deel van Nederland als één urbaan systeem met circa 10 miljoen inwoners functioneert.

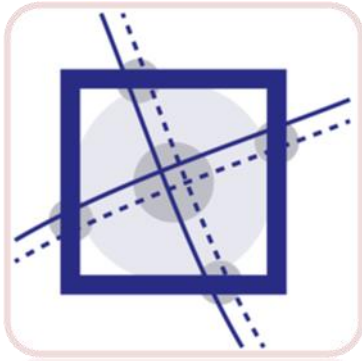
### **Beter internationaal verbonden**

Om als stedelijk netwerk te kunnen concurreren op globale schaal is ook een kwaliteitsprong noodzakelijk in de onderlinge hart-op-hartverbindingen op het spoor tussen de G4-steden en verder weg gelegen stedelijke regio's in binnen- en buitenland: België, Duitsland, Engeland en Frankrijk. Dit vormt het unieke karakter van Noordwest Europa waarbij grotere stedelijke regio's binnen 2 à 3 uur te bereizen zijn (dagrandverbinding). Dit vraagt wel om een kwaliteitsslag in de internationale verbindingen waarbij snelheid van belang is. De snelheid op het spoor moet daarvoor op een aantal corridors geleidelijk worden verhoogd naar 200 km/h. Schiphol vormt de intercontinentale hub in dit netwerk. De Intercity Direct zal in dit segment een belangrijke rol kunnen gaan spelen.

Daarnaast is de landzijdige bereikbaarheid van de vliegvelden een belangrijke factor. De internationalisering zet door en daarmee de groei van de luchtvaart. Een groeiende groep van kenniswerkers, zakenreizigers en toeristen moet snel en comfortabel van en naar de stedelijke centra kunnen reizen. De ontsluiting van de luchthavens per hoogwaardig openbaar vervoer is daarbij essentieel.



### Principe 3: Multimodale stadstoegang



In de internationale concurrentiestrijd om talentvolle kennis-werkers groeit het belang van 'quality of life' als vestigingsplaatsfactor. Succesvolle steden beschikken over veel groene ruimten. Ook groeit in deze steden het aandeel duurzame mobiliteit als fiets en OV. Bezoekers worden opgevangen in multimodale centra, de stadspoorten van de 21<sup>e</sup> eeuw. Van daaruit kunnen ze snel en comfortabel naar hun | eindbestemming in de stad reizen.

#### Aantrekkelijke multimodale centra aan de stadsrand

Treinstations aan de rand van het urbane gebied moeten zich ontwikkelen tot multifunctionele en multimodaal bereikbare centrumgebieden. De verblijfskwaliteit van deze centra vraagt om een kwaliteitssprong in de openbare ruimte. Parkeervoorzieningen zijn multifunctioneel te gebruiken en fungeren tevens als P+R-voorziening voor het metropolitane centrumgebied. Ook bij het plusnet van bus, tram en metro zijn P+R-voorzieningen mogelijk. De aansluitingen op het hoofdwegennet zijn betrouwbaar en snel.

#### Goede verbindingen tussen de stadsrand en het metropolitane centrum

Vanuit het hoofdwegennet zijn er een beperkt aantal invalswegen waar het verkeer van en naar het metropolitane gebied zich concentreert. Deze wegen moeten goed in het stedelijk gebied worden ingepast en aansluiten op parkeervoorzieningen. Fietssnelwegen lopen via de 'stadspoorten' vanuit het suburbane gebied naar het metropolitane centrumgebied. Binnen dit gebied is de fiets de hoofdgebruiker en ingepast in de openbare ruimte. Regionale railvoorzieningen penetreren vanuit de regio tot in het hart van het centraal stedelijke gebied.

## 4 Waar werken we al aan?

**Vanuit de drie leidende principes zijn sleutelinterventies nodig. Ingrepen die de gewenste vernieuwing op gang brengen of de inspanningen van derden richting geven. We zijn volop bezig om vorm en richting aan deze interventies te geven, de beschikbare structuren optimaal te benutten en financiële middelen efficiënt te besteden.**

### **Principe 1: Terug naar de bestaande stad**

In de G4-steden voeren we een zonering in met onderscheid naar drie typen met ieder een eigen opgave als het gaat om het raakvlak van ruimte en mobiliteit. Verder wordt via operationeel en dynamisch verkeersmanagement, de beïnvloeding van de vraag naar mobiliteit, het waar nodig dichtten van ontbrekende schakels in het netwerk en de vervoerketens gewerkt aan het optimaler benutten van het vervoersnetwerk

### **Metropolitane zones (M): kwaliteit van de openbare ruimte versterken**

De G4 werken al lange tijd aan het versterken van de ruimtelijke kwaliteit van de centrumgebieden. Mooie voorbeelden van sleutelinterventies uit het verleden zijn de tramtunnel in Den Haag en de Erasmusbrug in Rotterdam. Hierdoor zijn ook marktpartijen opnieuw in de centra gaan investeren. In Amsterdam zal de Noord-Zuidas een soortgelijk effect sorteren. De komende jaren werkt Amsterdam aan een verbetering van de openbare ruimte op de binnenstad-as (Rode Loper) samen met de ontwikkeling van plusnetwerken in de stad.

Rotterdam werkt aan de aantrekkelijkheid, intensivering en levendigheid van de binnenstad ('City Lounge') samen met de herontwikkeling van de Maasoever. Utrecht ontwikkelt het Stationsgebied verder, gekoppeld aan de herinrichting van het centrumgebied en de As van Kennis en Cultuur waarmee Stationszone, Binnenstad en Uithof met een tweede tramas aan elkaar worden gekoppeld. Den Haag werkt aan het opwaarderen van de Koningsas, inclusief Beatrixkwartier en de internationale zone.

### **Urbane zones (U): stedelijke transformatie en bereikbaarheid**

In de urbane zones (U) van de vier grote steden werken we aan de revitalisering van bestaande gebieden. Het gaat om omvangrijke transformatieopgaven, gekoppeld aan hoofdinfrastructuur. In Den Haag gaat het om een gebied als de Binckhorst gekoppeld aan de Rotterdamsebaan. In Utrecht is de transformatie van de Kanaalzone gekoppeld aan de ontwikkeling van de tweede tramas. Een omvangrijke transformatieopgave ligt in Amsterdam aan de Zaan- en IJ-oever in combinatie met de HOV-structuur in dit gebied, waarbij tevens extra aandacht voor de fietsinfrastructuur, zoals breedte van fietspaden, verbindingen met het regionale fietsnet en het fietsparkeren bij stations. Rotterdam heeft de wens te komen tot verbetering van de aansluiting van Zuid op de binnenstad in combinatie met de verbetering van de OV-ontsluiting op Zuid en de transformatie van Stadshavens en Maasoever.

## **Van ontwikkeling naar beheer & benutten in suburbane gebied (S)**

In het suburbane gebied verandert de opgave van ontwikkeling naar beheer. Het gaat daarbij zowel om de nieuwe VINEX-wijken zoals bijvoorbeeld Carnesselelande in Rotterdam en Leidschenveen en Ypenburg en Wateringseveld in Den Haag, om IJburg in Amsterdam en Leidsche Rijn en Overvecht in Utrecht. Het gaat ook om grote suburbane gebieden uit eerdere bouwperiodes, zoals Utrecht Overvecht, Amsterdam West, Rotterdam Ommoord/Zevenkamp en Den Haag Zuid West.

## **Principe 2: Beter verbonden**

### **Beter regionaal verbonden binnen de stedelijke regio**

Binnen de stedelijke regio's van de G4 wordt hard gewerkt aan een samenhangend netwerk van spoorverbindingen, metro en snelle trams. RandstadRail, de Noord-Zuidlijn en de tram naar de Uithof vormen er voorbeelden van. Op het spoor worden regionale frequenties verhoogd. De knooppunten kennen een kwaliteitsslag. Deze lijn moet krachtig worden doorgezet.

### **Beter verbonden tussen stedelijke regio's**

Ook aan de bereikbaarheid tussen de stedelijke regio's wordt gewerkt. Op dit niveau zijn de PHS-corridors met hogere frequenties van de intercityverbindingen van belang. Ook het aantal haltingen moet goed worden afgetemd met het onderliggende regionaal openbaar vervoer en liefst bij de economische centra in de centrale steden plaatsvinden.

### **Beter internationaal verbonden**

De treinverbindingen naar Brussel en Parijs hebben met de Thalys een schaa sprong gekregen. De infrastructuur kan verder worden benut door andere internationale treinverbindingen naar Brussel en London. De Intercity Direct voor binnenlandse treinen naar Eindhoven maakt eveneens van de verbeterde infrastructuur gebruik. Ook de Hanzelijn, Amsterdam - Utrecht - Arnhem en Amsterdam - Utrecht - Eindhoven zijn corridors waar verhoging van de snelheid gewenst is ten behoeve van internationale treinen en snellere intercity's: het topsegment.

Met OV Saal en de Noord-Zuidlijn werken we aan het verbeteren van de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol. De potentie van een groot zakencentrum (Zuidas), een internationaal toeristisch en cultureel centrum (binnenstad Amsterdam) en een intercontinentale hub op korte afstand moet optimaal worden benut. Dit betekent dat we de ontwikkeling van de corridor in relatie met een slimmere benutting van de capaciteit van het spoor en de knooppuntontwikkeling moeten bezien. In het verlengde start er een MIRT-studie naar de stationscapaciteit en -kwaliteit van Schiphol. Ook de mogelijkheden om de landzijdige OV-bereikbaarheid van Rotterdam The Hague Airport te verbeteren hoort in dit kader op de agenda te staan.

### **Principe 3: Multimodale toegangspoorten**

#### **Aantrekkelijke multimodale centra aan de stadsrand**

Aan de rand van de steden ontstaan multifunctionele centra en multimodale entrees naar de steden. Dit zijn de 'stadspoorten' van de 21e eeuw. Voorbeelden van multimodale centra in Amsterdam zijn Amstel, Bijlmer/Arena, Zuid, Schiphol en Sloterdijk (de BBROVA-knopen). In Rotterdam gaat het om Zuid, Alexander en Schiedam. In Den Haag zijn dat de Laan van NOI en op termijn Ypenburg. In Utrecht is dat Uithof en ontwikkelt Leidsche Rijn centrum zich tot tweede hoofdknoop in de stad. Met de metro en een verbeterd tram- en busnetwerk zijn de stad en de regio vanaf deze knopen ontsloten.

#### **Goede verbindingen tussen de stadsrand en het metropolitane centrum**

Vanuit de regio en de suburbane gebieden werken de steden aan multimodale netwerken die het stedelijk gebied en de economische centra in die gebieden bereikbaar maken. Naast fietssnelwegen werkt Den Haag aan zijn 'inprikkers' zoals de Rotterdamse Baan en het upgraden van enkele tramlijnen tot Randstadrail kwaliteit. Utrecht werkt naast de Uithoflijn en de Fly-in aan een tweede tramas. Amsterdam werkt aan de upgradering van het tramnetwerk (Plusnetten) en Rotterdam werkt aan de verbeterde ontsluiting van de binnenstad en Zuid middels OV op Zuid en op termijn een derde stadsbrug.

## **5 Wat hebben we nodig?**

**In aanvulling op de fysieke interventies waar we al aan werken zijn we op zoek naar een aantal instrumentele interventies (organisatorisch, financieel, juridisch, fiscaal) die de gewenste ontwikkelingen versnellen en de inspanningen van derden versneld richting geven.**

### **Stimuleren bottom-up initiatieven**

We zullen meer ruimte bieden aan initiatieven vanuit de samenleving door op hoofdlijnen te sturen en samenwerking van onderaf te stimuleren. Dit vraagt om helder te maken wat we als overheid willen en dit te verankeren in langjarige plannen (die kunnen abstracter van aard zijn dan de huidige bestemmingsplannen). Binnen deze langjarige kaders is het zaak de energie van de samenleving te benutten en met slimme ingrepen te stimuleren. Het gaat om het slechten van barrières in regelgeving en financiering, die er de oorzaak van zijn dat goede initiatieven van onderop onvoldoende kans krijgen. Bijvoorbeeld voor initiatieven op het gebied van OV ('last mile'), voor transformatie van gebieden en voor mobiliteitsmanagement.

### **Stimuleren benutten van het bestaande**

Beter benutten van bestaande ruimte én bestaande infrastructuur door gericht financieel, juridisch en fiscaal instrumentarium te ontwikkelen dat gewenst gedrag stimuleert en slecht gedrag ontmoedigt.

Dit kan bijvoorbeeld door reizen buiten de spits fiscaal aantrekkelijker te maken, maar ook door binnenstedelijk bouwen te stimuleren en 'buitenstedelijk' bouwen financieel te ontmoedigen. Het gaat bij de nadere vormgeving om maatregelen die bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en de aantrekkelijkheid van de steden.

### **Verruimen mogelijkheden voor ontschotten**

Er is winst te halen door financiële middelen sterker te bundelen en minder te redeneren vanuit sectorale budgetten. Het 'ontschotten' van budgetten, zowel horizontaal (tussen sectoren) als vertikaal (tussen overheidslagen), vergroot de mogelijkheden voor integrale projectfinanciering. Zo kunnen we stedelijke opgaven meer integraal benaderen.

Infrastructuuropgaven, zoals een HOV-as, een invalsweg of fietsnelweg, kunnen zo meer als onderdeel van een bredere gebiedsopgave worden gepositioneerd. Een infra- of OV-investering gaat daarmee niet alleen over bereikbaarheid, maar kan ook worden benut als kwaliteitsimpuls in de stedelijke omgeving. Een kwaliteitsimpuls die op haar beurt meer investeringen vanuit de markt uitlokt.

### **Meer ruimte voor eigen opbrengsten**

De steden zijn nu in hoge mate afhankelijk van Rijksbijdragen. Ook over de provinciale opcenten hebben zij geen zeggenschap. Met de teruglopende financiële ruimte bij Rijk en provincie is het nodig te bezien op welke wijze meer speelruimte kan worden gecreëerd om steden in staat te stellen om binnen nader te bepalen juridische kaders meer eigen opbrengsten kunnen genereren. Zowel in Frankrijk (versement transport) als in Engeland (congestion charge) heeft deze ruimte geleid tot innovatieve stedelijke oplossingen die de doelen naderbij kunnen brengen.

### **Stedelijk gebiedscontract**

Om de focus op de stad meer kracht bij te zetten zullen we op zoek moeten naar nieuwe arrangementen en instrumenten. Instrumenten waarmee we economische ontwikkeling stimuleren en verbinden met bereikbaarheid en leefbaarheid. Het gaat er bovendien om de krachten van de verschillende overheden te bundelen. Door financiële stromen te 'ontschotten' en meer 'integraal' in te zetten ontstaat er ruimte. Ruimte om te investeren in bereikbaarheid én kwaliteit van plekken. Wij pleiten voor een stedelijk gebiedsfonds waarin gemeente, regio en Rijk gezamenlijk investeren. Een fonds ook waarop gemeente, regio en Rijk samen sturen.

Vanuit dit fonds worden stedelijke gebiedscontracten gesloten met de publieke partners om concrete stedelijke opgaven op het gebied van infrastructuur, (openbare) ruimte en stedelijke transformatieopgaven te realiseren. Met deze stedelijke gebiedscontracten wordt de gebiedsagenda ten uitvoer gebracht. Voorwaarde is vanzelfsprekend een positieve maatschappelijke businesscase die bijdraagt aan de doelstelling van de betrokken partners.

## **6 Ons voorstel samengevat**

### **Aantrekkelijk en bereikbaar**

De grote steden in Nederland moeten zich in een wereldwijde concurrentiestrijd positioneren. Bereikbaarheid en aantrekkelijkheid vormen daarbij sleutelfactoren. Er is een verschuiving nodig van de focus op de nationale hoofdstructuur naar de regio, stedelijke netwerken en de stedelijke ontsluiting van de economische centra. Tegelijkertijd moet een kwaliteitsslag in de ruimtelijke kwaliteit van de steden worden gemaakt. Op een hoger schaalniveau blijft door de internationalisering ook een kwaliteitsslag nodig in de internationale verbindingen, enerzijds in de landzijdige bereikbaarheid van de vliegvelden, anderzijds in de kwaliteit van de (inter-)nationale spoorverbindingen.

### **Synergie zoeken binnen en buiten overheid**

Mobiliteit levert een bijdrage aan doelen als economische ontwikkeling, welzijn, duurzaamheid en ruimtelijk kwaliteit. Ruimte om budgetten te ontschotten is nodig. Synergie op langere termijn moet worden gegarandeerd. De overheid staat voor de taak om kaders te bepalen die duidelijk en ruim zijn. Kaders waarbinnen markt en samenleving antwoorden kunnen formuleren op de opgaven waar we voor staan. De overheid dient de aanwezige energie te benutten en initiatief te faciliteren.

### **Wat vragen we?**

Wij vragen om;

1. De geschetste opgaven en richtinggevende principes mede te ondersteunen.
2. Gezamenlijk te blijven werken aan de invulling daarvan.
3. Gezamenlijk instrumentarium te ontwikkelen zodat onze steden nog sneller aantrekkelijk en bereikbaar worden.
4. Samen een aantal experimenten te benoemen waarin we dit instrumentarium beproeven.
5. (Mede)zeggenschap op dossiers die van grote invloed zijn op de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van de G4, zoals Hoofdrailnetconcessie, verhogen snelheid op A10 West en A13 Overschie en het snorfietsdossier.