



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

# Meer bereiken

Door een brede, gezamenlijke  
aanpak van bereikbaarheidsopgaven

Anders kijken, anders denken, anders doen





# Meer bereiken

Door een brede, gezamenlijke  
aanpak van bereikbaarheidsopgaven

Anders kijken, anders denken, anders doen



# Inhoud

Een gezamenlijke uitdaging 5

Ontwikkelingen en trends 9

Het speelveld 13

Kenmerken van de nieuwe, brede aanpak 17

De aanpak in praktijk: acht brede MIRT-onderzoeken 21

Meer Bereiken: ondersteuning bij de verandering 25

De samenhang met andere programma's 27





# Een gezamenlijke uitdaging

“Wat mij betreft staan we op de grens van een grote verandering. Een trendbreuk. Er is een andere manier van kijken, denken en handelen nodig. (...) Als we Nederland bereikbaar willen houden, moeten we niet alleen uitgaan van ‘meer’ van hetzelfde maar ook open staan voor ‘anders’. Dus mobiliteitsvraagstukken niet alleen oplossen met meer infrastructuur, maar infrastructuur bijvoorbeeld ook beter benutten en meer gebruik maken van nieuwe technologie. Er liggen veel kansen om mobiliteitsvraagstukken anders op te lossen. En daarvoor nodig ik alle partijen – gebruikelijke en ongebruikelijke – van harte uit om hierover mee te denken.”



Melanie Schultz van Haegen  
*oktober 2013, kort voor de behandeling  
van de begroting van IenM*

Willen we Nederland in de toekomst goed bereikbaar, leefbaar en veilig houden, dan is een andere manier van kijken, denken en doen nodig. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) is gestart met een andere, brede aanpak van mobiliteits- en bereikbaarheidsproblemen. Deze aanpak is onderdeel van de vernieuwing van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) die rijk en regio hebben ingezet. In de loop van 2014 gaan we acht brede MIRT-onderzoeken beginnen waarbij deze aanpak in praktijk wordt gebracht.

Bij deze nieuwe aanpak gaan we nadrukkelijk uit van samenwerking. In Den Haag bedachte oplossingen en maatregelen volstaan niet meer. Het gaat erom beleidsissues gezamenlijk te benaderen, op basis van een gelijkwaardige samenwerking tussen het rijk, mede-overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke partijen.

Alleen door elkaar te zien als partners, komen we tot vruchtbare allianties en oplossingen die aansluiten bij de gebruiker. Daarom nodigen wij u uit deze uitdaging met ons aan te gaan.

In deze brochure leest u meer over de aanleiding en de eerste ideeën voor de brede aanpak van MIRT-onderzoeken en verkenningen. Eerst staan we stil bij de ontwikkelingen en trends die hier aanleiding toe geven. Vervolgens wordt de beleidsmatige context geschetst. Ook beschrijven we de toepassing van de brede aanpak in de acht nieuwe MIRT-onderzoeken waaraan het programma Meer Bereiken ondersteuning zal bieden. Tot slot gaan we in op de samenhang met gedeeltelijk parallel lopende programma's, zoals de vernieuwing van het MIRT, het vervolprogramma Beter Benutten, en de Topsector Logistiek.







# Ontwikkelingen en trends

Maatschappelijke en technologische ontwikkelingen maken een andere aanpak van bereikbaarheidsopgaven nodig én mogelijk. We noemen de belangrijkste.

## Verstedelijking

Driekwart van de bevolkingstoename in Nederland vindt de komende decennia plaats in de steden. De meeste economische activiteiten vinden plaats in de stedelijke gebieden. Steden bieden de meeste werkgelegenheid en een scala aan activiteiten en voorzieningen. Ze vormen daarmee de motor van de economie, waarvoor Nederland internationaal sterk concurrerend is. Maar juist in stedelijke agglomeraties en economische centra komen problemen samen rondom bereikbaarheid, milieu en ruimte. Denk aan lange files de stad in en uit, luchtvervuiling en gebrek aan parkeerruimte. Grootchalige aanleg van infrastructuur is vaak geen oplossing. Daar is niet eens ruimte voor. Tegelijk bieden stedelijke gebieden door

de “dikke” vervoerstromen en de nabijheid van functies meer mogelijkheden om gebruik te maken van alternatieven voor de auto, zoals openbaar vervoer, fiets en lopen.

## Ander gedrag

Het mobiliteitsgedrag in de steden verandert. Vooral jonge mensen die in steden wonen, hebben een ander mobiliteitsgedrag dan mensen buiten de steden. Ze gebruiken minder vaak een auto, hoewel nog onduidelijk is of deze trend zich zal doorzetten. Stadsinwoners kiezen vaker voor het openbaar vervoer, de fiets of lopen. Door de sterkere concentratie in steden zullen ook de goederenstromen wijzigen. Mensen bestellen steeds meer goederen via internet. Het aandeel vracht- en bestelverkeer in



steden zal daardoor zeer waarschijnlijk fors toenemen.

### Meer informatietechnologie

Door de ontwikkelingen van mobiele informatietechnologie krijgen mobiliteit en bereikbaarheid een andere betekenis. Iedereen is onderweg bereikbaar. Ook is de vraag steeds vaker: 'Moet je wel op weg?' Als je thuis kunt inloggen, waarom dan bijvoorbeeld niet eerst thuis je mail afwerken? Reizigers beschikken voor en tijdens de reis steeds vaker over actuele reisinformatie waar ze hun reisplannen op afstem-

men. En de mogelijkheden zijn nog lang niet uitgeput. Smartphones en navigatie- en communicatiesystemen tussen voertuig en infrastructuur bieden enorme kansen om het wegennet beter te benutten. Voertuigen kunnen straks onderling communiceren dankzij nieuwe 'in-car'-technologie en weggebruikers zijn beter en sneller geïnformeerd over de verkeerssituatie.

### Duurzaamheid

Voor burgers en bedrijven is duurzaamheid een belangrijke drijfveer om in beweging te komen. Bedrijven denken na over kosten



en imago. Voor stedelijke distributie gaan ze bijvoorbeeld lading bundelen met andere bedrijven. Aandacht voor duurzaamheid leidt tot nieuwe initiatieven, zoals 'auto-delen'. Ook de auto-industrie is in beweging. Er komen steeds meer elektrische auto's. Een andere belangrijke ontwikkeling is de opmars van de elektrische fiets. Er zijn er inmiddels meer dan 1,4 miljoen verkocht!

### **Een grotere rol voor decentrale en private partijen**

De rol van de rijksoverheid verandert. De regio wordt steeds belangrijker. Niet alleen doordat de opgaven steeds meer op het stedelijke vlak en altijd in de regio liggen, maar ook doordat het ruimtelijk instrumentarium voor een belangrijk deel is gedecentraliseerd. Daarnaast is sprake van meer interactie tussen burgers, bedrijven en overheden. Er ontstaan van onderop nieuwe netwerken en initiatieven rond thema's die mensen raken. Traditionele hiërarchische patronen maken plaats voor meer gelijkwaardige verhoudingen, waarbij gezag een ondergeschikte rol speelt.

Kortom: de samenleving verandert in rap tempo. De overheid staat voor de uitdaging hierop aan te sluiten.



# Het speelveld

Deze paragraaf beschrijft het beleidsmatige speelveld voor de brede, gezamenlijke aanpak van bereikbaarheidsopgaven. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de nationale doelen en opgaven van het rijk op een rij. In de Gebiedsagenda's zijn de belangrijkste gezamenlijke opgaven van rijk en regio beschreven. Het MIRT is het lange termijn investeringsprogramma voor infrastructuur en milieu.

## De SVIR

Met het samengaan in 2011 van de voormalige ministeries van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer ontstond een kans om ruimtelijk beleid en infrastructuurbeleid in één visiedocument weer te geven. Dat werd de SVIR. De SVIR is hét kader dat de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven voor Nederland richting 2040 benoemt en de focus bepaalt voor mobiliteitsinvesteringen. In de SVIR zijn de nationale doelen, belangen en opgaven gedefinieerd, zoals het verbeteren van de bereikbaarheid van de gebieden met de grootste economische verdien capaciteit voor Nederland. Weg, spoor, regionaal openbaar vervoer en vaarwegen worden bekeken in samenhang met ruimtelijke en economische ontwikkeling.

Op die manier krijgen bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid tegelijkertijd aandacht. In de SVIR is ook het internationaal kernnet logistiek opgenomen. Het kernnet bevat de belangrijkste grensoverschrijdende achterlandverbindingen voor het goederenvervoer. Vanuit de SVIR geeft het rijk in het Infrastructuurfonds prioriteit aan gebieden met de grootste bereikbaarheidsopgaven en de hoogste economische verdien capaciteit voor Nederland en hun respectievelijke achterlandverbindingen.

## De Gebiedsagenda's

In de Gebiedsagenda's zijn de uitgangspunten van de SVIR regionaal vertaald. Ze geven per regio een beeld van de opgaven die door rijk en regio samen zijn onderkend.



Bereikbaarheidsopgaven zijn daar een onderdeel van, naast bijvoorbeeld opgaven op het gebied van water, economische structuurversterking, woningbouw of duurzame energie.

## Het MIRT

Het MIRT is een investeringsprogramma en beslaat het hele ruimtelijk-fysieke domein. Het is de plek waar allerlei thema's met een ruimtelijke component samenkomen: water (m.n. veiligheid), economie, woningbouw, bereikbaarheid, natuur en (duurzame) energie. Onder het MIRT vallen het opstellen van Gebiedsagenda's, het uitvoeren van onderzoeken, verkenningen, planuitwerking, realisatie en beheer en onderhoud, de MIRT app (voorheen Projectenboek), de MIRT spelregels en de bestuurlijke overleggen MIRT.

In de bestuurlijke overleggen MIRT besluiten rijk en regio in samenspraak welke opgaven worden uitgewerkt en welke oplossingen gekozen worden. In 2013 zijn de visies en opgaven uit de Gebiedsagenda's aangenomen als uitgangspunt. Alleen voor Noord-Nederland wordt nog aan een Gebiedsagenda gewerkt.





# Kenmerken van de nieuwe, brede aanpak

De brede aanpak van bereikbaarheidsopgaven maakt onderdeel uit van de vernieuwing van het MIRT. Centraal in deze Vernieuwing van het MIRT staat een benadering die start vanuit opgaven en kansen, in plaats van vanuit oplossingen (projecten).

Voor een goede bereikbaarheid is het essentieel dat de afgesproken projecten en investeringen in het huidige MIRT-programma met kracht worden uitgevoerd. Maar dat is niet genoeg! De Mobiliteitsbalans 2013 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) laat zien dat de mobiliteit de komende tijd blijft groeien, zowel voor personen als voor goederen. In het kader van het huidige MIRT-programma investeert het rijk tot 2028 €88 miljard in aanleg en beheer en onderhoud van infrastructuur (weg, spoor, binnenvaart). Ook na de voltooiing van de geplande omvangrijke investeringen is de bereikbaarheid nog niet op het niveau dat nodig is voor de gewenste concurrentiekracht van stedelijke gebieden. Tegelijkertijd neemt de dynamiek toe, met alle onzekerheden van dien. Dit vraagt om een brede

aanpak van bereikbaarheidsvraagstukken, die van alle betrokkenen een omslag in kijken, denken en doen vereist.

## Wat betekent de nieuwe aanpak in praktijk?

De brede, gezamenlijke aanpak betekent kortweg dat we bereikbaarheidsproblemen in samenhang met andere opgaven bekijken, dat we nadenken over andere dan de geijkte (infra)oplossingen, en dat het rijk op een gelijkwaardige manier samen wil optrekken met regio en bedrijfsleven. Deze principes worden hier nader toegelicht.

## Met een brede blik kijken naar bereikbaarheidsopgaven

De nieuwe aanpak gaat uit van een diepere en waar relevant bredere analyse van de

problemen, bijvoorbeeld op het gebied van bereikbaarheid en duurzaamheid. Daarbij is er meer aandacht voor samenhang en synergie met andere ruimtelijke opgaven, zoals op het gebied van woningbouw, ruimte, leefbaarheid, duurzaamheid, en natuur. De focus is multimodaal: openbaar vervoer, water en wegen worden in samenhang bekeken. De analyse kijkt niet alleen vanuit het nu naar de verre toekomst (2030), maar ook naar zichtjaren op de middellange termijn (2025). Zo krijgen we zicht op hoe het probleem zich in de tijd ontwikkelt.

### **Maatwerk bieden door slimme oplossingen**

De nieuwe bereikbaarheidsopgaven vergen een andere manier van – meer vraaggericht – denken: van technische oriëntatie op infrastructuur naar gedrag van de reiziger en verlader, van uniforme aanpak naar maatwerkoplossingen, van infrastructuurgericht naar gebiedsgericht, van openbaar vervoer, spoor, water en weg naar één samenhangend bereikbaarheidssysteem. Daarnaast wordt er gezocht naar maatwerk met behulp van de zogeheten vijf i's. Bij de actualisering van de Gebiedsagenda's heeft de minister de regio's voorgesteld de bereikbaarheidsopgaven gezamenlijk aan te pakken met concrete maatregelen langs vijf sporen of oplossingsrichtingen, inmiddels bekend als de vijf i's. 'Innoveren', 'infrastructuur' en 'in stand houden' waren al bekend uit de SVIR. Hieraan zijn later 'informereren' en 'inrichten' toegevoegd. Deze vijf sporen benadering tezamen met een meer vraag-

gerichte oriëntatie komt in plaats van de "reflex" om infrastructuur uit te breiden.

Tenslotte komen we door oog te hebben voor de veranderende omstandigheden en het voortschrijden van de kennis en de techniek, tot besluiten die uitgaan van meer flexibiliteit en stapsgewijze oplossingen (adaptief beleid).

De vijf i's op een rij:

**Innoveren:** beter inspelen op veranderingen in (reis)gedrag van personen en veranderingen in productieprocessen en logistiek, rekening houden met de verschillende doelgroepen en andere manieren van samenwerken met andere partijen (bijvoorbeeld werkgevers).

**Informereren:** slimmer toepassen van beschikbare informatie waardoor gebruikers van infrastructuur zo efficiënt mogelijk kunnen reizen en vervoeren, kansen creëren voor het bedrijfsleven op basis van technologische ontwikkelingen.

**In stand houden:** efficiënt beheer en onderhoud, bijvoorbeeld door een betere afstemming tussen rijk en regio of een combinatie met ruimtelijke ingrepen. Dit moet bijdragen aan de bereikbaarheid.

**Inrichten:** beter afstemmen van mobiliteitsmaatregelen en ruimtelijke keuzes. Flexibel werken combineren met een hoog voorzieningenniveau en knooppuntontwikkeling.



**Infrastructuur:** investeringen in infrastructuur behoren uiteraard tot het pakket van oplossingen. Gegeven de voorziene maatschappelijke en technologische ontwikkelingen is de verwachting dat de hierboven genoemde sporen een prominente rol zullen spelen bij het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen van de toekomst. Wanneer deze maatregelen het probleem onvoldoende oplossen, kan uitbreiding van infrastructuur aan de orde komen. Dan eerst kleine maatregelen nemen, en alleen infrastructuur aanleggen waar het rendement het grootst is.

### Samenwerken vanuit gelijkwaardigheid

Bij het aanpakken van bereikbaarheidsopgaven ligt de verantwoordelijkheid niet alleen bij het rijk, gemeente en provincie. Ook andere partijen zoals het bedrijfsleven en kennis- en onderwijsinstellingen hebben een belangrijke rol. De brede aanpak is gericht op het samenwerken met overheden

en andere partijen nieuwe eigentijdse oplossingen te vinden. Juist op regionaal niveau is er goed zicht op de problematiek en de daarvoor meest geëigende oplossing. Bovendien liggen de bevoegdheden voor het oplossen van stedelijke bereikbaarheidsvraagstukken ook vaak op lokaal of regionaal niveau.

Het heeft meerwaarde om verschillende belangen bij elkaar te brengen. Overheden, de markt en de samenleving kunnen gezamenlijk komen tot creatieve en innovatieve initiatieven die een bijdrage leveren aan het oplossen van bereikbaarheidsopgaven in samenhang met andere opgaven. In veel gevallen zullen meerdere partijen iets willen en kunnen doen. Vaak blijkt dat één overheidslaag alleen de complexe problemen niet kan oplossen. In het Programma Beter Benutten zijn bijvoorbeeld goede ervaringen opgedaan met afspraken of slimme deals met decentrale overheden en/of nieuwe verdienmodellen voor bedrijven.

28 november 2013, minister Schultz van Haagen, lokale en regionale bestuurders en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven uit de regio Twente bezegelen afspraken over de verdieping en het gebruik van de Twentekanaal. Foto: Marcel Vogel







# De aanpak in praktijk: acht brede MIRT-onderzoeken

Na afloop van de bestuurlijke overleggen MIRT van november 2013 heeft de minister de Tweede Kamer laten weten in de loop van 2014 acht brede MIRT-onderzoeken te starten. Het rijk nodigt de decentrale overheden, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven uit om de aanpak van deze brede MIRT-onderzoeken gezamenlijk vorm te geven.

Bij de actualisatie van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) en in de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) is gekeken naar concrete bereikbaarheidsknelpunten. Op plekken waar zowel sprake is van een nationale opgave, een met de regio gedeelde bereikbaarheidsopgave als een concreet knelpunt, heeft de minister van IenM het initiatief genomen voor een 'breed MIRT-onderzoek'. Daarin wil het rijk samen met decentrale overheden en het bedrijfsleven de brede aanpak tegelijkertijd ontwikkelen én toepassen.

De onderzoeken starten in zes regio's en op twee corridors:

- Noordwestkant Amsterdam (Q1)
- Verkenning Noordkant Amsterdam (Q1)
- Goederenvervoercorridor Oost (Q2)

- Goederenvervoercorridor Zuid (Q3)
- Verkenning Bereikbaarheid Lelystad Airport (Q3)
- Oostkant Amsterdam (Q3)
- Kennisas Utrecht–Eindhoven (Q4)
- Bereikbaarheid Den Haag–Rotterdam (Q4)

## Uitgangspunten voor de brede MIRT-onderzoeken

De volgende ideeën gelden als vertrekpunt bij de aanpak van deze brede MIRT-onderzoeken:

**Scope:** de breedte van de scope is maatwerk: het spectrum loopt van 'sectoraal' tot 'integraal'. Het doel is de bereikbaarheidsproblematiek beter te doorgronden en te komen tot betere oplossingen. Daarvoor wordt het bereikbaarheidsprobleem onderzocht in

samenhang met andere ruimtelijke opgaven in het gebied, bijvoorbeeld woningbouw, economische bedrijvigheid, duurzaamheid, leefbaarheid en veiligheid. De gebruiker en zijn gedrag komen daarbij meer centraal te staan.

**Duur:** de looptijd van een breed MIRT-onderzoek is maximaal twee jaar.

**Vorm:** het onderzoek bestaat uit een proces met herkenbare fasen: 'kwartier maken', probleemanalyse, oplossingsrichtingen en besluiten over het vervoltraject (zie figuur 1). Op initiatief van het rijk start een kwartiermaker met een analyse van stakeholders en belangen. Doel hiervan is om tot een gezamenlijke opdracht voor het MIRT-onderzoek te komen. In een open proces gaat de kwartiermaker in gesprek met rijk, regio, bedrijfsleven en andere relevante partners over de afbakening van het onderzoeksgebied, de opgaven in dit gebied en de samenhang tussen die opgaven. De kwartiermaker levert een breed gedragen plan van aanpak op. De betrokken partners beslissen vervolgens in overleg wie optreedt als 'trekker' en wie benoemd wordt tot projectleider.

**Horizon:** in een MIRT-onderzoek wordt naar verschillende punten in de toekomst gekeken, zowel bij de analyse van de opgaven als het formuleren van oplossingsrichtingen. Er zijn meerdere zichtjaren op korte termijn (ca. 2020), middellange termijn (ca. 2025) en lange termijn (ca. 2030). Dit stimuleert een stapsgewijze aanpak

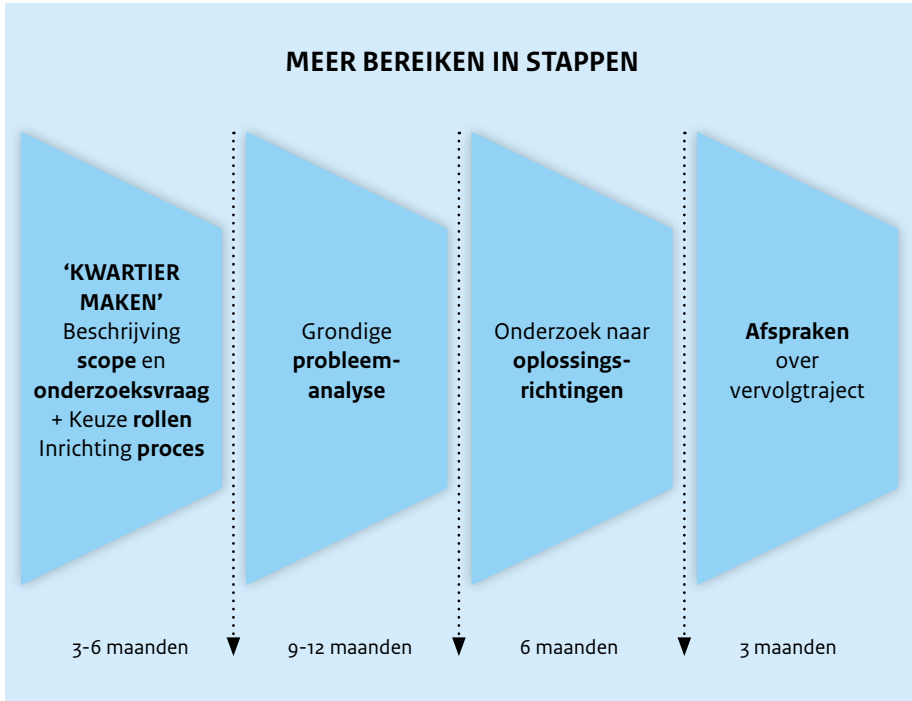
(adaptief, incrementeel), zoals die ook onderdeel is van de vernieuwing van het MIRT.

**Besluitvorming:** elke fase van het proces wordt afgerond in goed overleg tussen rijk, regio, bedrijfsleven en andere partners (bijvoorbeeld zorg- en onderwijsinstellingen, maatschappelijke organisaties). De voortgang van de MIRT-onderzoeken staat op de agenda van het jaarlijkse bestuurs-overleg.

**Werkwijze:** in de brede MIRT-onderzoeken wordt gewerkt volgens de principes van Beter Benutten, zoals die zijn beschreven op [www.beterbenutten.nl](http://www.beterbenutten.nl). De werkwijze omvat een brede probleemanalyse, ontwikkeling van kosteneffectieve oplossingen waarbij kennis over gedrag van reizigers het vertrekpunt vormt, samenwerking met andere partijen en 'meten is weten'.

In het kader van de vernieuwing van het MIRT wordt gezien of deze uitgangspunten ook voor MIRT-onderzoek rond andere thema's (bijvoorbeeld water, ruimte) wenselijk en toepasbaar zijn.

**Figuur 1** De fasen van het brede MIRT-onderzoek





# Meer Bereiken: ondersteuning bij de verandering

In de brede MIRT-onderzoeken wordt de nieuwe aanpak uitgewerkt en toegepast. Dit betekent een leerproces en een cultuuromslag voor alle betrokken partijen. Het vraagt ook durf om nieuwe dingen te proberen. Om dit proces te faciliteren en te structureren, heeft IenM in 2014 het Programma Meer Bereiken in het leven geroepen.

Het Programma Meer Bereiken ondersteunt de opdrachtgevers en projectleiders van de MIRT-onderzoeken bij het toepassen van de brede aanpak van bereikbaarheidsopgaven. Meer Bereiken loopt mee in het primaire proces van de brede MIRT-onderzoeken om te ervaren wat nodig is om de bredere aanpak vorm te geven. Het ondersteunt de kwartiermakers/projectleiders bij het ontwerpen en vormgeven van processen rond samenwerking, draagvlak en besluitvorming (arrangementen). Daarnaast faciliteert Meer Bereiken leerprocessen en het delen van kennis en ervaring. Daartoe ontwikkelt het communicatiemiddelen, op maat gesneden opleidingen en trainingen, structurerende hulpmiddelen, werkwijzers, handreikingen en een agenda voor onderzoek en kennisontwikkeling. Tenslotte spant

Meer Bereiken zich in om binnen en buiten IenM draagvlak te verwerven om (lange termijn) bereikbaarheidsopgaven te onderzoeken in een bredere context.

Meer Bereiken zorgt ook voor samenhang en afstemming met andere ontwikkelingen in en rond het MIRT, zoals de bredere vernieuwing van het MIRT. Daartoe onderhoudt het Meer Bereiken contacten met relevante onderdelen van de rijksoverheid (vooral IenM, EZ, BZK), bij decentrale overheden, het bedrijfsleven en kennisinstellingen.





10:28  
4 Borsseleplein  
23 Borsseleplein  
8 Spangn  
2  
3, 6, 7, 7, 7, 7, 8 en 17, 18

A

Rotterdam Centraal  
10:28  
4 Borsseleplein  
23 Borsseleplein  
8 Spangn  
2  
3, 6, 7, 7, 7, 7, 8 en 17, 18

Rotterdam Centraal

STATION



# De samenhang met andere programma's

De aanpak van de nieuwe brede MIRT-onderzoeken heeft raakvlakken met diverse andere programma's, zoals de vernieuwing van het MIRT, Beter Benutten en de Topsector Logistiek.

## Vernieuwing MIRT

De nieuwe aanpak van bereikbaarheidsvraagstukken is onderdeel van de Vernieuwing van het MIRT. Vernieuwing MIRT is een programma van twee jaar waar rijk en regio samen het MIRT gereed maken voor de toekomst. Enerzijds om in te spelen op de maatschappelijke en technologische ontwikkelingen en de veranderde bestuurlijke verhoudingen, zoals die eerder in deze brochure zijn beschreven. Anderzijds omdat de R van Ruimte en de gewenste samenhang (integrale benadering) in de uitwerking van de opgaven in het MIRT nog onvoldoende uit de verf is gekomen. Het programma is opgebouwd aan de hand van drie pijlers:

1. *Brede blik*: vraagstukken benaderen vanuit de opgaven in plaats van de oplossingen (projecten) en uitgaan van een gebiedsgerichte benadering daar waar dat nodig is.
2. *Maatwerk* bieden in besluitvorming, spelregels en procedures om in te spelen op veranderende omstandigheden en kansen. "Op maat" besluiten door korte termijn beslissingen te verbinden aan lange termijn opgaven (adaptief programmeren) en slim om te gaan met onzekerheden, kansen en veranderende omstandigheden.
3. *Samenwerken*: het gebruik van beproefde en nieuwe vormen van samenwerking tussen overheden op basis van gelijkwaardigheid en van overheden met maatschappelijke partners en marktpartijen.



## Programma Beter Benutten

Rijk, regio's en bedrijfsleven hebben in de afgelopen periode gewerkt aan de ambitie, kaders en criteria van het Beter Benutten vervolgp programma (2015-2017). Op 6 maart 2014 zijn daarover in zogeheten Trioverband de eerste bestuurlijke procesafspraken gemaakt in de Bereikbaarheidsverklaring.

In een aantal regio's start een breed MIRT-onderzoek terwijl hier ook het vervolgp programma Beter Benutten in gang is gezet. Dat vergt uiteraard afstemming en maatwerk. Inhoudelijk gezien wordt in zowel de aanpak van Beter Benutten als de aanpak van de MIRT-onderzoeken een brede probleemanalyse uitgevoerd. In deze analyse staat de reiziger en zijn/haar gedrag centraal. Beide maken bij de probleemanalyse gebruik van hetzelfde meetinstrument: de mobiliteitsscan met daarin de bereikbaarheidsindicator. Beter Benutten richt zich bij de probleemanalyse op de bereikbaarheidsproblemen en ontwikkeling van maatregelen voor de korte termijn en de MIRT-onderzoeken kijken vanuit het nu naar de (middel)lange termijn (2020 – 2025 – 2030). De (voorlopige) maatregelpakketten, effecten en leerervaringen van het Beter Benutten vervolgp programma fungeren als input voor de probleemanalyse in het kader van de MIRT-onderzoeken. Ook hier geldt dat de analyse van het gedrag van de reiziger centraal staat.

## Topsector Logistiek

Met het topsectorenbeleid wil het rijk de BV Nederland sterker maken. Een van de negen Nederlandse topsectoren is de logistiek. De Topsector Logistiek heeft de ambitie neergezet dat Nederland in 2020 een internationale toppositie heeft bij de afwikkeling van goederenstromen, als ketenregisseur van (inter)nationale logistieke activiteiten, en als land met een aantrekkelijk innovatie- en vestigingsklimaat voor het verladende en logistieke bedrijfsleven. Om deze ambitie waar te maken is een actieprogramma opgezet.

De MIRT-onderzoeken naar de goederenvervoercorridors komen voort uit de agenda van de Topsector en de Gebiedsagenda's. De Topsector Logistiek heeft ook raakvlakken met de eerdergenoemde vijf i's, zoals de ontwikkeling van een Neutraal Logistiek Informatieplatform (informereren) en slimme maatregelen om goederenstromen te bundelen of te verplaatsen van weg naar spoor of binnenvaart (innoveren).

## Colofon

Dit is een uitgave van het

PROGRAMMA MEER BEREIKEN

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

### *Tekst*

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Karin Lassche, Klassetekst

### *Ontwerp en realisatie*

VormVijf, Den Haag

### *Fotografie*

Omslag Tineke Dijkstra *Den Haag, Utrechtse baan, rijbaan onder het gebouw Nationale Nederlanden.*

Pagina 2 Tineke Dijkstra *Zevenhuizen A12, onderdoorgang spoor.*

Pagina 4 Tineke Dijkstra *Den Haag, snel- en langzaam verkeer en OV.*

Pagina 8 Hollandse Hoogte - Michel de Groot *Laden en lossen binnenstad Dordrecht.*

Pagina 10 Tineke Dijkstra *In car technogie.*

Pagina 12 Theo Bos *A2 en spoorbrug over de Waal bij Zaltbommel.*

Pagina 15 Siebe Swart *Leidsche Rijn, spoorlijn Utrecht – Gouda, richting A2 en Leidsche Rijntunnel (landtunnel) en skyline binnenstad Utrecht.*

Pagina 16 Tineke Dijkstra *Nootdorp, P&R-locatie station Ypenburg; parkeerplaatsen en fietsenstallingen, aansluiting op Randstadrail, trams en bussen.*

Pagina 20 Tineke Dijkstra *Amsterdam, Zuidas, toplocatie voor bedrijven met groene zone met natuur en moes- en groentetuinen.*

Pagina 24 Siebe Swart *Kantoren en woningen langs de Ring A10-West richting Coentunnel.*

Pagina 26 Riesjard Schropp *Voorzijde van het vernieuwde station Rotterdam Centraal.*

### *Druk*

Telstar Media, Pijnacker Juli 2014 (tweede druk)

Voor nadere informatie kunt u zicht wenden tot:

Programma Meer Bereiken: [info@meer-bereiken.nl](mailto:info@meer-bereiken.nl)

## Meer Bereiken

*Anders kijken, anders denken, anders doen.*

Nederland verandert. Steeds meer mensen trekken naar de stad, waardoor de druk op de ruimte toeneemt. Informatietechnologie heeft meer invloed op het dagelijks leven; we zijn overal en altijd bereikbaar. Hierdoor ontstaan nieuwe mobiliteitsvraagstukken. Willen we ons land in de toekomst goed bereikbaar houden dan is een andere manier van kijken, denken en doen nodig. We zullen verder moeten kijken dan nieuwe infrastructuur alleen. De sleutel tot oplossingen voor veel vraagstukken hebben het Rijk, de medeoverheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties vaak zelf in handen. Gezamenlijk gaan we de bestaande infrastructuur beter benutten, de beschikbare ruimte slimmer inrichten, staan we open voor innovatie en maken we nieuwe initiatieven mogelijk. De basis hiervoor is gelijkwaardige samenwerking. Samen hebben we alles in huis om Nederland goed bereikbaar te houden.

Dit is een uitgave van het

PROGRAMMA MEER BEREIKEN

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag  
[www.meer-bereiken.nl](http://www.meer-bereiken.nl)

Juli 2014