

Vergaderjaar 2022–2023

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 388**

**BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRA-STRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 maart 2023

Deze brief gaat over de bereikbaarheid voor alle Nederlanders. Nu en in de toekomst. De bereikbaarheid van ons werk, van onze winkels, scholen en zorginstellingen, van onze natuur, en van onze internationale bestemmingen. Ook gaat deze brief over hoe belangrijk het is dat vitale goederen, waaronder voedsel en medicijnen, hun bestemming bereiken, of wij nu de afzender of de ontvanger daarvan zijn.

Bereikbaarheid raakt ons allemaal. Het meedoen in de samenleving en in de economie kan niet zonder in verbinding te staan met elkaar en met de vitale maatschappelijk-economische voorzieningen zoals onderwijs, zorg, wonen, werken, winkels en recreatie.

Iedereen in Nederland heeft recht op goede bereikbaarheid. Zowel in de stad, als op het platteland, én in de grote verstedelijkte gebieden daartussen. Alle vervoermiddelen zijn daarbij nodig: meer individuele vervoermiddelen, zoals auto en (motor)fiets; collectieve vervoermiddelen, zoals trein en bus; en daartussen deelsystemen zoals de deelauto of -fiets. En het vraagt iets van de keuzes voor de toegankelijkheid van de voorzieningen zelf.

Een goede bereikbaarheid werkt als de slagader van onze samenleving en economie. Dit willen we ook in de toekomst zo houden. Daarom werken we aan het mobiliteitsbeleid voor de toekomst. Met de Hoofdlijnennotitie bij deze brief bieden we u een eerste uitwerking aan van dit mobiliteitsbeleid.

We schetsen in deze brief de noodzaak en aanleiding van de Hoofdlijnennotitie en gaan in op de ambities die daaruit spreken. Tegelijk geven we daarmee een reactie op het 31 oktober 2022 verschenen rapport van het Planbureau van de Leefomgeving (PBL), «Toegang voor iedereen? Een analyse van de (on)bereikbaarheid van voorzieningen en banen in Nederland» (Bijlage bij Kamerstuk 36 200 A, nr. 9).

De Hoofdlijnennotitie is mede geïnspireerd en bouwt voort op de hoofdboodschap van het PBL-rapport. We delen de overtuiging dat iedereen in Nederland recht op bereikbaarheid heeft. Zowel in de stad, als op het platteland, én in de grote verstedelijkte gebieden daartussen. In hoofdstuk 2 van de Hoofdlijnennotitie staan de eerste stappen in de uitwerking van dit recht op bereikbaarheid. In deze brief gaan we vooral in op de uitwerking van de analyse van het PBL in ons beleid.

## **Noodzaak**

Onze uitgangspositie is goed. We beschikken over uitstekende infrastructurele netwerken en over internationale toegangspoorten waar we met recht trots op mogen zijn. Maar inmiddels lopen we steeds vaker tegen de grenzen van ons systeem aan. Dat stelt nadere eisen aan het beheer en onderhoud van onze infranetwerken (zie brief Basiskwaliteit Netwerken). Het noodzaakt ons ook om na te denken hoe we zorgen voor de naleving van de normen op gebieden als duurzaamheid, biodiversiteit en luchtkwaliteit. Bovendien moeten we ons buigen over de bereikbaarheid voor iedereen van vitale functies in ons land (zie het PBL-rapport).

Dit zijn voorbeelden van de wijze waarop ons huidige mobiliteitsbeleid en de uitvoering daarvan wordt uitgedaagd. Het zijn tegelijkertijd aansporingen voor een strategische reflectie op de houdbaarheid van de fundamenten van ons beleid voor de toekomst.

We zien dat de vraag naar mobiliteit toeneemt bij economische groei en bij een groeiende bevolking die tevens vergrijst. Ook de verwachtingen van de Nederlanders nemen toe. Zowel vanuit individuele behoeften, zoals het leveren van pakketjes aan huis, als vanuit maatschappelijke eisen (brede welvaart). Dat maakt de opgave voor beleid scherper, gegeven de schaarse ruimte en het belang van een duurzame en gezonde leefomgeving.

In de brief over de nationale regie in de ruimtelijke ordening<sup>1</sup> is er eerder op gewezen dat de ruimte in Nederland schaars is, terwijl de opgaven groot zijn. De urgente maatschappelijke opgaven zoals het woningtekort, klimaatadaptatie, circulariteit, natuurinclusiviteit, de transitie van de landbouw en de verduurzaming van de energievoorziening hebben allemaal grote ruimtelijke impact. De ruimtelijke puzzel is complex. Ook mobiliteit heeft ruimte nodig om een bijdrage te blijven leveren aan een mooier, gezonder, duurzamer, welvarender en aantrekkelijker Nederland. Het heeft tevens een structurerend effect op de ruimte en het gebruik ervan. Daar willen we in de toekomst meer op in zetten.

De schaarste laat zich ook voelen in de financiële ruimte (Mobiliteitsfonds) en in de beschikbaarheid van gekwalificeerd personeel, bijvoorbeeld in het beheer en onderhoud. Recente ontwikkelingen, zoals COVID-19, de Oekraïne-oorlog, de droogte van afgelopen zomer, gebrek aan arbeidskrachten en de energie-afhankelijkheid, maken de kwetsbaarheid zichtbaar van onze mobiliteit. Denk aan de leveringszekerheid van goederen en de beschikbaarheid van netwerken en vervoerssystemen.

Dat alles stelt de houdbaarheidsvraag centraal: hoe kan onze bereikbaarheid voor toekomstige generaties geborgd worden? De ruimte voor mobiliteit zullen we in de toekomst voor een belangrijk deel moeten verdienen. We zullen in geval van schaarste scherpere keuzes moeten maken over welke mobiliteit op welke plaats en tijd mogelijk is. Voor die

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 34 682, nr. 92.

situaties moeten we werken aan een robuuste basis waarop onderbouwde keuzes gemaakt kunnen worden.

In de voorliggende Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 heeft het kabinet een aantal principes geformuleerd om invulling aan die basis te geven. In onze aanpak richten we ons op samenhang, maatwerk, innovaties en het leren van elkaar, waarmee bijgedragen wordt aan het maken van slimme keuzes.

### **Status Hoofdlijnennotitie**

In de Contourennota die op 21 oktober jl. (Kamerstuk 31 305, nr. 366) aan uw Kamer is toegezonden, hebben wij de aanleiding, uitgangspunten en het proces aangegeven om te komen tot een Mobiliteitsvisie. Deze contourennota markeert de start van het proces om te komen tot een Mobiliteitsvisie. Daarbij hebben we toegelicht dat we voor die visie inhoudelijk starten bij de diverse deelvisies die recentelijk zijn verschenen of in ontwikkeling zijn.

De Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 die wij nu aanbieden, bouwt voort op de afspraken over bereikbaarheid in het Coalitieakkoord (Bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77) en verbindt de deelvisies voor de deeldomeinen van mobiliteit, zoals Toekomstperspectief Automobilititeit, Toekomstbeeld Openbaar Vervoer, Toekomstbeeld Fiets, Goederenvervoeragenda, Luchtvaartnota 2020–2050 en de Visie duurzame energiedragers in mobiliteit. De Hoofdlijnennotitie vormt de paraplu over deze deelvisies en zet een strategische koers uit in de vorm van richtinggevendende principes voor het toekomstige beleid.

Uw Kamer heeft in de afgelopen debatten de wenselijkheid van een strategische mobiliteitsvisie aangegeven. U wilt zo aan de voorkant meedenken over de strategische keuzes. Hiervoor is een strategisch debat geagendeerd op 30 maart (conform CD MIRT 30 juni jl. (Kamerstuk 35 925 A, nr. 81)). Met de Hoofdlijnennotitie geven wij de insteek van het kabinet voor de gevraagde visie.

Daarnaast is bij zowel het NO MIRT op 28 november jl. (Kamerstuk 36 200 A, nr. 60) als de begrotingsbehandeling op 30 november (Handelingen II 2022/23, nr. 29, item 3) en 1 december jl. (Handelingen II 2022/23, nr. 30, item 17) met uw Kamer gesproken over een Mobiliteitsvisie en het PBL-rapport over bereikbaarheid. Daarbij is:

- in de motie van leden De Hoop (PvdA) en Bouchallikh (GL) verzocht om een landelijke visie voor een basisniveau van bereikbaarheid en het invoeren van normen zoals het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) heeft aangedragen in haar rapport (Kamerstuk 36 200 XII, nr. 58).
- in de motie van leden Van Ginneken (D66) en Van der Graaf (CU) verzocht om een aanpak voor de slechtst bereikbare onderwijs-, zorg- en werkgelegenheidsclusters in Nederland (Kamerstuk 36 200 A, nr. 27).
- opgeroepen om regionale bereikbaarheid en spreiden, mijden en thuiswerken te betrekken in de visie.
- door het lid Bouchallikh gevraagd naar de link tussen de woningbouwopgave en de bereikbaarheid van voorzieningen.
- door het lid Van Ginneken gevraagd om een internationale vergelijking naar strategische vraagstukken rond mobiliteit.

Deze Hoofdlijnennotitie gaat in op de bereikbaarheidsdoelen, mede in relatie tot belangrijke voorzieningen, en de strategische sturingsprincipes van het beleid. Tevens bevat de Hoofdlijnennotitie enkele lessen uit de

internationale vergelijking die u hierbij ontvangt (zie rapport MuConsult/Panteia).

De voorliggende Hoofdlijnennotitie is een kabinetsstuk dat door IenW als systeemverantwoordelijke met de collega-departementen is opgesteld. Dat is gedaan in goed overleg met de medeoverheden en gehoord hebbend de maatschappelijke partners. Net als bij de Contourennota zijn zij in de gelegenheid gesteld hun zienswijze te formuleren op basis van een concept-versie van de Hoofdlijnennotitie.

### **Ambitie**

In de Hoofdlijnennotitie gaan we allereerst uit van de ambitie dat iedereen het recht heeft om zich te kunnen verplaatsen, over de weg en met het OV, door de lucht en over het water. Net zoals iedereen toegang heeft tot elektriciteit, water en riolering. Het voorzien in de vitale maatschappelijk-economische functies voor de mens staat daarbij centraal. Net als het voorzien in de leveringszekerheid van goederen en diensten die nodig zijn voor een goed functionerende maatschappij.

Dat doen we vanuit een breed burgerperspectief. Dat is een belangrijk accent dat we leggen: iedereen in Nederland telt mee in onze ambitie om verbindingen te leggen. Bereikbaarheid is een voorwaarde voor een inclusieve samenleving.

Daarbij is oog voor de impact van beleid voor de verschillende doelgroepen en hun mobiliteitsbehoeften in de samenleving. Dat vraagt bijzondere aandacht voor toegankelijkheid en betaalbaarheid, maar ook voor alternatieve mogelijkheden om verbinding te kunnen leggen, zoals digitale verbondenheid.

Onze tweede ambitie is het veel meer centraal stellen van de maatschappelijk-economische vitale functies. Infrastructuur, mobiliteit en ook bereikbaarheid zijn geen doelen op zichzelf. In de afgelopen jaren is de aandacht in ons beleid verschoven van een nadruk op infrastructuur, via nadruk op mobiliteit naar een focus op bereikbaarheid. Het heeft bijvoorbeeld geleid tot omvorming van het Infrastructuurfonds naar het Mobiliteitsfonds en van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse naar de Integrale Mobiliteitsanalyse. We zetten nu nog een stap verder door de kwaliteit van de bereikbaarheid te beoordelen in het kader van de bijdrage aan de maatschappelijk-economische vitale functies.

We verbreden daarmee ook het beleidsperspectief. Niet iedere bereikbaarheidsvraag vraagt om een mobiliteitsoplossing, en niet iedere mobiliteitsvraag vraagt om een infra-oplossing. Zo is er een grote samenhang met het ruimtelijke ordeningsbeleid waarmee de nabijheid van maatschappelijk-economische functies en daarmee de mobiliteitsbehoefte kan worden beïnvloed. We bouwen daarin voort op de bestuurlijke afspraken uit het BO MIRT van eind 2022 waarin belangrijke investeringskeuzes zijn gemaakt voor het mobiliteitssysteem dat onder andere voor de toekomstige woningbouw nodig is. Vanuit het ruimtelijk perspectief hebben we daarbij tevens oog voor de toenemende vervlechting van traditionele fysieke infrastructuur, energie-infrastructuur en digitale infrastructuur. Dit is bijvoorbeeld terug te zien in onze zeehavens.

Ook bij beleidskeuzes die we maken voor voorzieningen als zorg, onderwijs, wonen en werk, willen we de effecten op bereikbaarheid explicieter meenemen in beleidsafwegingen. Bereikbaarheid is hiermee meer dan voorheen een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de departementen.

Iedereen heeft recht op bereikbaarheid, maar vanwege schaarste kunnen niet alle bereikbaarheidsbehoeften op elk moment en op elke plaats worden vervuld. De genoemde ambities helpen ons bij de afwegingen die we moeten maken hoe we de vitale maatschappelijk-economische functies willen accommoderen. Bij schaarste zijn we genooddaakt daar steeds scherper op te focussen en te sturen. Het beleidskader netwerk-kwaliteit luchtvaart dat eind 2022 aan u is toegezonden, is een voorbeeld van de manier waarop we in tijden van schaarste de kwaliteit van ons netwerk kunnen vaststellen op basis van de maatschappelijk-economische functies.

### **Geen blauwdruk**

De in de Hoofdlijnennotitie neergelegde ambitie is allesbehalve een blauwdruk van bereikbaarheid in 2050. Er is nog veel beweging in de complexe ruimtelijke puzzels, transities en technologische ontwikkelingen. Dat vraagt om een dynamische ontwikkeling en uitwerking van de mobiliteitsvisie.

We bieden daarom geen blauwdruk maar geven wel richting aan met deze Hoofdlijnennotitie. Ze bevat strategische sturingsprincipes die bedoeld zijn als aangrijpingspunten voor de te maken keuzes. Daarbij houden we voldoende ruimte om bij te sturen als de wijzigende omstandigheden of nieuwe ontwikkelingen daar aanleiding toe geven.

### **Strategie**

Uniek aan Nederland is de polycentrische ruimtelijke structuur met een netwerk van compacte steden omringd door een omvangrijk sub-urbaan gebied en een landelijk gebied dat relatief dichtbevolkt is. Die specifieke structuur met uitwaaijende verstedelijking stelt twee belangrijke eisen aan de strategie:

1. Kwalitatief goede verbindingen tussen steden en omliggende bevolkingskernen
2. Een weloverwogen locatiekeuze en ontsluitingsstrategie van de vitale maatschappelijk-economische diensten en functies.

Dit bepaalt de wijze waarop we onze ambitie voor de bereikbaarheid van de maatschappelijk-economische functies willen invullen. Dat doen we langs de volgende vier strategische lijnen:

1. *Het formuleren van integrale doelen.*

We gaan werken aan meer integrale bereikbaarheidsdoelen, in samenhang met ruimtelijke ordening en voorzieningenbeleid (als zorg, onderwijs, werk). Dit is ook bedoeld als invulling van het verzoek van de Tweede Kamer om een bereikbaarheidsnorm van voorzieningen te verkennen. Vervolgstep daarbij is het uitwerken hoe (met welke indicatoren, streefwaarden, normen) en op welk niveau (nationaal, gebiedsgericht en/of per doelgroep) die doelen het best geformuleerd kunnen worden. Op die manier kunnen we beter aangeven wat de betekenis is van bereikbaarheidskeuzes voor bijvoorbeeld de brede welvaart van mensen.

Het rapport van PBL draagt bij aan het doordenken en uitwerken van integrale bereikbaarheidsdoelen. Met het centraal stellen van de vitale functies als doel van bereikbaarheid onderkent het PBL dat de bereikbaarheid wordt beïnvloed door zowel het vervoersbeleid als door ruimtelijke ordeningsmaatregelen of maatregelen in bijvoorbeeld de zorg, het onderwijs of de locatie van bedrijfsterrinen. De Hoofdlijnennotitie vraagt daarom om een integraal perspectief bij de beleidskeuzes die worden gemaakt over ruimtelijke ordening en maatschappelijke voorzieningen.

2. *Het inzetten van de juiste modaliteit op de juiste plaats en tijd.*

Hierdoor wordt de *kracht* van alle modaliteiten en *innovaties* optimaal benut om de gestelde doelen te bereiken, in zowel het personen- als goederenvervoer. We gaan meer denken en doen vanuit de gedachte van één mobiliteitssysteem. De verbinding van de modaliteiten zoals water, weg en spoor, komt centraler te staan. Dat biedt meer ruimte voor vragen over bijvoorbeeld een optimale verdeling (nu en in de toekomst) over de modaliteiten, het verbeteren van de aansluiting tussen modaliteiten en de noodzaak tot flexibilisering, zoals bij collectief vraagafhankelijk vervoer. En dus meer redeneren vanuit het principe «de juiste modaliteit op de juist plaats en tijd», waarbij, naast de auto die voor heel veel mensen belangrijk blijft, nieuwe en publieke vormen van vervoer worden ingezet. En mensen zelf de ruimte ervaren om een goede keuze te maken. Daarnaast blijven beheer en onderhoud van bestaande netwerken nodig, en zal uitbreiding van bestaande of aanleg van nieuwe infrastructuur gewenst zijn vanuit de maatschappelijke ontwikkelingen en doelen. Denk daarbij aan buisleidingen die zijn te beschouwen als een gelijkwaardige modaliteit voor het transport van goederen.

Ook kijken we nadrukkelijk naar de kansen voor de mobiliteit van de toekomst. Denk aan de mogelijkheden die digitalisering, automatisering, en elektrificatie of waterstofaandrijving bieden. We hebben daarbij ook oog voor de innovaties in de processen. Denk bijvoorbeeld aan het verbeteren van naadloze overstapmogelijkheden in personenvervoer of het verbeteren van de mogelijkheden om goederen gecombineerd te vervoeren. We laten ons daarbij inspireren door internationale voorbeelden (zie de internationale vergelijking).
3. *Het toetsen van de ontwikkeling van het integrale mobiliteitssysteem aan de wettelijke kaders voor veiligheid, gezonde leefomgeving, natuur en duurzaamheid.*

De afwegingen over mobiliteit en de ruimtelijke ontwikkeling in een gebied vinden idealiter steeds in samenhang plaats. Ruimtelijk structurerende uitgangspunten daarbij zijn de eisen die vanuit water en bodem gesteld worden aan de inrichting van de infranetwerken en het gebruik ervan.

Voor een houdbaar mobiliteitssysteem zullen we zorgen dat de prestaties van de netwerken en de modaliteiten op de omgevingseffecten (klimaat, milieu, veiligheid, leefbaarheid) omhoog gaan. De overheid heeft hierbij een sturende rol via regelgeving, gedragsbeïnvloeding en het stimuleren van innovaties. Daarbij hebben we oog voor de regionale concentraties van de omgevingseffecten.
4. *Het toepassen van integrale sturingsrelaties en -instrumenten.*

Het vervoer van A naar B van goederen en personen laat zich steeds minder vangen in één geografische schaal of onder één bevoegde autoriteit. Dat vraagt om een samenhangende benadering. Vanuit het bredere bereikbaarheidsdenken zetten we meer in op interdepartementale samenwerking, interbestuurlijke samenwerking en een goede afbakening tussen en verbinding van wat publiek en privaat is. Het is voor elk van deze «kolommen» van belang dat ze niet gescheiden zijn, maar onderscheiden én verbonden. Daarnaast zullen gebiedsgerichte oplossingen meer en meer noodzakelijk zijn, met bijzondere aandacht voor een naadloze overstap of overslag in knooppunten tussen modaliteiten en tussen hoofdinfrastructuurwerken en onderliggende infranetwerken. In het MIRT zal meer nadruk komen op een gebiedsgerichte en gedifferentieerde aanpak. Voor het goederenvervoer betekent dat een corridorgerichte aanpak. Ook het gedrag van mensen wordt meegewogen als factor van betekenis. Onze mobiliteit komt voort uit individuele keuzes. Daarbij wordt in belangrijke mate gekozen voor het gebruik van private vervoermiddelen, zoals auto, fiets en lopen. In de nationale distributie

domineert de vrachtauto. De voorkeuren van de gebruikers van personen- en goederenvervoer – burgers en bedrijven – worden dan ook meegewogen. Dat geldt ook voor omwonenden; denk bijvoorbeeld aan mensen die langs het spoor of bij een luchthaven wonen.

Met deze strategie willen we toe naar een meer inclusief en integraal mobiliteitssysteem. Hierbij zijn de verschillende modaliteiten en maatschappelijk-economische functies beter verbonden en kunnen de gebruikers betere keuzes maken. Op die manier willen we tot slimmere benutting van onze netwerken komen.

## **Uitwerking**

De uitwerking van de Hoofdlijnennotitie zal plaatsvinden na het strategisch debat met uw Kamer op 30 maart 2023. Het voornemen is voor de begrotingsbehandeling van najaar 2023 een actieprogramma te presenteren waarin inzichtelijk gemaakt wordt hoe de gepresenteerde hoofdlijnen doorwerken in het beleid van lenW en de andere departementen. Daarbij zal onderscheid gemaakt worden in:

1. Uitwerking van de **integrale bereikbaarheidsdoelen**. Onder regie van lenW zullen de departementen in overleg met de decentrale bestuurlijke partners en na consultatie van de maatschappelijke stakeholders aangeven hoe de integrale doelen worden uitgewerkt en welke varianten daarbij aan de orde zijn. Kernopgave bij deze uitwerking is de samenhang en de prioritering verder aan te scherpen.
2. Uitwerking van hoofdlijnen op **specifieke thema's**. Het voornemen is om daarbij concrete thema's en projecten te benoemen die de integrale benadering van het beleid uitdragen en daarbij een belangrijke bijdrage leveren aan de onder actielijn 1 te operationaliseren integrale bereikbaarheidsdoelen.

Denk aan de uitwerking van een interdepartementale aanpak van bereikbaarheid van vitale maatschappelijk-economische voorzieningen. Dat doen we als rijk samen met de medeoverheden, vervoerders en kennisinstituten. Op 6 maart jl. is hierover al een conferentie «Bereikbaarheid voor iedereen» gehouden op initiatief van lenW en de New Mobility Foundation. Doel van de conferentie was dit thema te agenderen en te verkennen hoe de toegang van burgers tot de maatschappelijk-economische voorzieningen en voorzieningen gezamenlijk geborgd kan worden. De komende tijd werken we hieraan interdepartementaal verder met de genoemde partijen.

Daarnaast kan gedacht worden aan: de uitwerking van de gebiedsgerichte aanpak; de ontwikkeling van multimodale hubs (personen en goederen); betaalbaar en innovatief collectief vervoer (integratie OV, collectief vraagafhankelijk vervoer, etc.); verdergaand samenhangend perspectief op de hoofdnetwerken en onderliggende netwerken; de modal shift naar spoor en binnenvaart van goederenvervoer en het versterken van leveringszekerheid van goederen, met meer accent op de versterking en verduurzaming van binnenvaart; de rol van buisleidingen bij het transport van nieuwe energiedragers zoals waterstof die nodig zijn voor de energietransitie; de rol van regionale luchthavens in de ontwikkeling van elektrisch vliegen, maatschappelijke functies (trauma- en politiehelikopters) en drones; integraal veiligheidsbeleid; innovaties als elektrificatie, digitalisering en automatisering; en het stimuleren van actieve mobiliteit: fiets en lopen. Bij deze uitwerking van de mobiliteitsvisie hebben we aandacht voor de samenhang met instandhouding, (schaarse) ruimte, verduurzaming en digitalisering. Dat vraagt om interactie met andere beleidsterreinen (RO, digitale infra, energieinfrastructuur etc.) en met burgers, bedrijven en maatschappelijk middenveld.

3. Verdere uitwerking van de integrale aanpak in **nieuwe (deel)visies** op het terrein van mobiliteit (zoals Toekomstperspectief Automobilititeit en de herijking van het Toekomstbeeld OV en spoorgoederen) of die het terrein van bereikbaarheid en mobiliteit raken, zoals de Nota Ruimte als nieuwe nationale omgevingsvisie waarin de verschillende ruimtevragende functies samenkomen. De Mobiliteitsvisie is daarbij het overkoepelende document: de sturingsprincipes van de Hoofdlijnennotitie zullen aan de uitwerking in de deelvisies richting geven.

Wij vertrouwen erop hiermee een basis te hebben gelegd voor een strategisch gesprek met uw Kamer over ons mobiliteitssysteem van de toekomst. Uiteindelijk gaat het erom dat we onze vitale maatschappelijke-economische voorzieningen, zoals werk, onderwijs, zorg en recreëren voor iedereen zo goed mogelijk bereikbaar kunnen maken. Nederland is van oudsher een land van logistiek en beweging, waarin mensen en goederen zich soepel, veilig en duurzaam kunnen verplaatsen van A naar B. Dat willen we zo houden en daar zetten we ons voor in.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
V.L.W.A. Heijnen