

Vergaderjaar 2023–2024

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 439

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 december 2023

Op 17 maart 2023 heeft u de Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 ontvangen (Kamerstuk 31 305, nr. 388). De Hoofdlijnennotitie gaat in op bereikbaarheidsdoelen, mede in relatie tot de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen. Dit in lijn met de besprekingen in het NO MIRT op 28 november 2022 en de begrotingsbehandeling op 30 november en 1 december 2022.

In het Commissiedebat op 30 maart 2023 (Kamerstuk 36 200 A, nr. 71) waarin deze Hoofdlijnennotitie is besproken, en op meerdere momenten daarna, is door de Kamer aandacht gevraagd voor de uitwerking van bereikbaarheidsdoelen.¹ In reactie daarop hebben wij aangegeven de verzoeken van de Kamer als steun te ervaren voor de benadering die in de Hoofdlijnennotitie is neergelegd en u voor het begrotingsdebat 2023 te informeren over de wijze waarop daaraan uitwerking wordt gegeven. Met het bijgevoegde Uitwerkingsdocument wordt invulling aan deze toezegging gegeven.

Doelen en prioriteiten stellen is belangrijk. We lopen steeds vaker aan tegen de grenzen van ons systeem. De financiële ruimte is beperkt, net als de fysieke ruimte en de ruimte binnen de leefbaarheidskaders en er is krapte aan personeel. In deze schaarste moet soms scherp gekozen worden welke mobiliteit op welke tijd en plaats wenselijk is. We moeten op zoek naar slimme en efficiënte oplossingen die minder druk leggen op ruimte en leefomgeving. Gelukkig vraagt niet ieder bereikbaarheidspro-

¹ Motie van lid Van der Graaf c.s. (Kamerstuk 29 385, nr. 126) en motie van lid Krul c.s. (kst-29385–130) over invulling bereikbaarheidsnormen; motie van leden Krul en Van der Graaf over hoe IMA en MKBA te schoeien op bereikbaarheidsnormen (Kamerstuk 29 398, nr. 1047); motie van lid Temmink over de afstand van woonlocaties tot OV-haltes (Kamerstuk 29 697, nr. 132); en motie van lid Van der Graaf over de beschikbaarheid van voorzieningen (Kamerstuk 29 697, nr. 122).

bleem om een mobiliteitsoplossing, en niet ieder mobiliteitsprobleem om een infrastructurele oplossing.

In het rapport «Toegang voor iedereen?» heeft het PBL onderkend dat het introduceren van doelen «een flinke verandering» zou zijn ten opzichte van de huidige praktijk en dat het daarom wenselijk is dit in een aantal stappen te doen. Ook het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft de complexiteit van de te maken afwegingen bij het formuleren van bereikbaarheidsdoelen inzichtelijk gemaakt² en in de bijlage bij deze uitwerking onderstreept.

Qua complexiteit wordt gewezen op diverse inhoudelijke vraagstukken zoals de verschillende doelgroepen, verschillende vormen van bereikbaarheid (ook digitaal), typen gebieden, vervoersvormen (als personen- en goederenvervoer), bestemmingen (als lokaal, nationaal, internationaal). Daarnaast gaat het om methodologische kwesties als het operationaliseren van doelen met behulp van indicatoren en het voorhanden zijn van de geschikte databronnen voor deze indicatoren.

Ook vanuit de consultatie van maatschappelijke partijen via het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving en ambtelijk overleg met de koepels van medeoverheden wordt het belang voor het zorgvuldig uitwerken van deze varianten aangegeven.

Het Uitwerkingsdocument bevat een concreet stappenplan om bereikbaarheidsdoelstellingen voor personenvervoer binnen Nederland, goederenvervoer en internationaal personenvervoer uit te werken. Er is gestart met het onderscheiden van enkele inhoudelijke varianten voor nationaal personenvervoer:

1. Basisniveau van bereikbaarheid;
2. Maximaliseren van bereikbaarheid binnen brede welvaart;
3. Verkleinen van verschillen in bereikbaarheid.

In het document met uitwerking worden deze nader beschreven.

In aanvulling daarop is parallel voor internationaal personenvervoer en goederenvervoer een allereerste stap gezet om te verkennen of en hoe bereikbaarheidsdoelen daar ingevuld zouden kunnen worden. Omdat bereikbaarheid niet alleen gaat over mobiliteit, zal ook worden verkend hoe op andere wijze bereikbaarheidsdoelen ingevuld kunnen worden (bijvoorbeeld door digitale bereikbaarheid).

Het stappenplan voor het vervolg dat in het Uitwerkingsdocument is opgenomen, is gericht op:

- Nadere kwantitatieve analyse van effecten van de verschillende onderscheiden varianten op nationaal niveau ten opzichte van de huidige situatie;
- Nadere uitwerking van de betekenis van het werken met bereikbaarheidsdoelen op regionaal niveau voor zowel inhoud als proces;
- Het nader in kaart brengen van uitruilen, op welke wijze gaat het ene doel ten koste van een andere doel;
- Inbreng van het burgerperspectief.

Met het bijeenbrengen van deze informatie worden belangrijke stappen gezet, zonder dat nu politieke keuzes worden gemaakt. Die zijn aan het volgende kabinet. Daarbij is ook een belangrijke vervolgvraag welke rol een beleidsdoelstelling uiteindelijk kan krijgen in de beleids- en

² Zie bijlage «Op weg naar bereikbaarheidsdoelen in mobiliteitsbeleid» bij Hoofdlijnnotitie Mobiliteitsvisie 2050.

investeringsbesluitvorming. Dit in aanvulling op het waardevolle bestaande instrumentarium, zoals de IMA en de MKBA, die zich ook steeds verder ontwikkelen, bijvoorbeeld op het vlak van brede welvaart. Het kan daarmee in elk geval een mooi aanvullend perspectief bieden op de ontwikkeling van mobiliteit en bereikbaarheid in de toekomst.

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

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