Van: Frank Menger

Onderwerp: MIRT / TEN-T / Deltaplan en Contouren nationale visie mobiliteit 2050
Datum: zaterdag 22 oktober 2022 10:30:42
Bijlagen: contourennota-mobiliteitsvisie.pdf
bijlage-contourennota-mobiliteitsvisie.pdf
bijlage-onderliggende-beslisnota-contourennota-mobiliteitsvisie-2050.pdf

---

Geachte leden van Staten en raden,

Op 21 oktober 2022 publiceerde het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat haar contourennota mobiliteit 2050:

- https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2022/10/21/contourennota-mobiliteitsvisie
- https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/rapporten/2022/10/21/bijlage-contourennota-mobiliteitsvisie
- https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/beleidsnotas/2022/10/21/bijlage-onderliggende-beslisnota-contourennota-mobiliteitsvisie-2050

Dit is een uiterst belangrijk document want het gaat over de verdeling van wat nu nog het MIRT is. Op termijn komt hier ook een uitvoeringsagenda bij en u zal toch niet weer willen dat Noord-Nederland helemaal onderaan komt te staan bij de verdeling van deze middelen. Dus hoe gaan uw colleges ermee om? Betrekken ze u wel vanwege uw kaderstellende functie?

Hoe zit het met de staten van Groningen die op 2 november aanstaande hun visie mobiliteit gaan bespreken? Aangezien het geld hoofdzakelijk via het het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zal moeten komen. Voor de realisatie van de grote noodzakelijke projecten. Iets wat niet op geld gezet is door het college.

Hoop dat deze informatie nuttig is.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/244523

Bijlagen(n)
2

Datum 21 oktober 2022
Betreft Contourennota Mobiliteitsvisie

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de Contourennota met betrekking tot de Mobiliteitsvisie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Met een Mobiliteitsvisie presenteert het ministerie haar ambitie om mobiliteit en bereikbaarheid in te zetten voor een duurzaam en welvarend Nederland nu en in de toekomst.

In het beleidsprogramma Infrastructuur en Waterstaat van 17 mei jl. (Kamerstuk 35 925 XII, nr. 106) hebben wij aangekondigd als eerste stap naar een mobiliteitsvisie, een contourennota te sturen. Deze contourennota markeert de start van het proces om te komen tot een mobiliteitsvisie. De volgende stap is om begin 2023 een hoofdlijnennotitie te publiceren, mede met het oog op het strategische debat over bereikbaarheid dat uw Kamer op 30 maart 2023 heeft ingepland.

Verschillende partijen zoals de VNG, het IPO, de Metropoolregio's, de Mobiliteitsalliantie, de Logistieke Alliantie en het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL) hebben gelegenheid gekregen tot het geven van mondeling en schriftelijk commentaar op een eerder concept van de nu voorliggende contourennota. Deze partijen worden geïnformeerd hoe hun commentaar is verwerkt. Deze reacties zijn terug te vinden op de website van het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL)[1]. Tevens zullen deze partijen in de gelegenheid worden gesteld om in het vervolgproces hun inbreng te leveren.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen

[1] https://www.overlegorgaanfysiekeleefomgeving.nl/publicaties/2293026.aspx?t=OFL-rapport-Consultatie-Contourennota-Ambtelijk-Concept

Contourennota Mobiliteitsvisie

Keuzes op basis van kracht, kansen en kaders

4 oktober 2022

1. Inleiding

1.1 Doel en aanleiding van de mobiliteitsvisie

De ambitie voor Nederland is "een duurzaam welvarend land voor de huidige en toekomstige generaties, waarin alle inwoners naar vermogen mee kunnen doen".[1] Mobiliteit en bereikbaarheid spelen een cruciale rol in het meedoen aan de maatschappij en het verdienvermogen van Nederland. Iedereen ervaart en beleeft dat dagelijks: jongeren om hun school te bezoeken, ouderen om actief te kunnen participeren in de samenleving, de dienstensector voor hun rechtstreekse intercontinentale bestemmingen, de werknemer om van huis naar het werk te komen (en weer terug), de ambulance op weg naar het ziekenhuis, de ondernemers om hun producten van over de hele wereld in de winkel te krijgen, de toerist om te recreëren. Voorbeelden die illustreren hoezeer bereikbaarheid en mobiliteit een essentiële bijdrage leveren aan welvaart en welzijn in Nederland.

Met een Mobiliteitsvisie presenteert het ministerie van IenW, in overleg met de collega-departementen, haar ambitie om mobiliteit en bereikbaarheid in te zetten voor een duurzaam en welvarend Nederland van de toekomst.
Deze contourennota markeert de start van het proces om te komen tot bovengenoemde mobiliteitsvisie. Daarvoor zal een begin 2023 een hoofdlijnennotitie worden gepubliceerd, om het politieke en maatschappelijke debat over de gekozen richtingen te kunnen voeren.

Doel Mobiliteitsvisie
Het doel van de Mobiliteitsvisie is om keuzes in het mobiliteitsbeleid te onderbouwen op basis van de krachten van de modaliteiten, de kansen van innovaties en internationalisering en de maatschappelijke kaders van het mobiliteitssysteem.

Kracht
De mobiliteitsvisie start bij de kracht van de bestaande modaliteiten. Vandaaruit zoeken we naar **versterking door verbinding** van de modaliteiten tot één samenhangend mobiliteitssysteem waarin de kracht van elk van de modaliteiten optimaal wordt benut en intermodale afwegingen kunnen worden gemaakt.

Kansen
Naast de belangrijke opgave van **instandhouding** kijken we vooruit naar de mogelijkheden die **innovatie** en **internationalisering** met zich brengen voor de versterking van ons mobiliteitssysteem in termen van kwaliteit, betaalbaarheid en toegankelijkheid.

Kaders
De kracht en kansen willen we optimaal benutten voor een versterking van de integrale prestaties van ons mobiliteitssysteem (**brede welvaart**) qua bereikbaarheid en ook qua economische bijdrage, veiligheid, leefkwaliteit (gezondheid), klimaat en ruimtelijke kwaliteit.

We kijken daarbij nadrukkelijk naar de belangen van de gebruikers van personen- en goederenvervoer – reizigers en ondernemers – als naar die van de omwonenden van het mobiliteitssysteem.

Aanleiding
Het is van belang het nationale mobiliteitsbeleid in samenhang te beschrijven, en de afzonderlijke modaliteiten nadrukkelijker te verbinden tot één mobiliteitssysteem in een Nationale Mobiliteitsvisie 2050 omdat:

1. **De beleidsopgaven in het mobiliteitsbeleid zijn verbreed.** Zoals blijkt uit de scope van de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA-2021) en het Mobiliteitsfonds. Naast het faciliteren van de vraag en veiligheid zijn bijvoorbeeld klimaatbestendigheid, toegankelijkheid en circulariteit belangrijker geworden. Opgaven hebben een meer multidimensionaal karakter: er moet veel, op vele terreinen tegelijk, en het moet betaalbaar blijven. De verbreding van opgaven vereist

[1] Coalitieakkoord 'Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst', 15 december 2021.

een overkoepelende visie over de modaliteiten heen. Zo kan nog bewuster gestuurd worden op de kracht van de verschillende modaliteiten, de juiste modaliteit op de juiste plek en een betere integratie van de ketenreis en multimodale goederenketens. Dit kan bijvoorbeeld door basiskwaliteiten of afwegingscriteria gericht op een integrale beoordeling en afweging over de modaliteiten heen te definiëren, met nadrukkelijk aandacht voor instandhouding (beheer en onderhoud) en innovatie over de grenzen van de modaliteiten heen.

2. Daarnaast vragen **uitdagingen van buiten het mobiliteitssysteem** (stikstof, Oekraïne, corona, weersomstandigheden als gevolg van klimaatverandering), **veranderende leefpatronen evenals fysieke en juridische kaders** om een aanpak die nadrukkelijk over de modaliteiten heen kijkt naar de meest efficiënte benadering en keuzes. Alle creativiteit moet worden benut om de groeiende vraag naar mobiliteit op een kwalitatief hoog, betaalbaar en maatschappelijk gedragen niveau te voorzien binnen deze kaders en andere uitdagingen die op ons afkomen. Maatschappelijke partijen vragen om een visie en actieve rol van overheid om te zorgen dat het mobiliteitssysteem goed blijft functioneren. Ook met het oog op de uitwerking van de NOVI/NOVEX waarin ruimtelijke functies in onderlinge samenhang worden geschetst.

3. **Steden zetten in op herinrichting van hun mobiliteitssystemen**, vanwege ruimtegebrek en leefkwaliteit. Het zal naar verwachting de komende decennia leiden tot grote logistieke en ruimtelijke verschuivingen in onze stedelijke netwerken, een mobiliteitstransitie in de steden en een vraag naar nieuwe overstap- en overslagpunten aan de randen van de steden. Dit heeft grote gevolgen voor de nationale netwerken. De bereikbaarheid in het landelijk gebied en in grensregio's vraagt om een adequaat aanbod dat niet automatisch door de markt zal worden geleverd.

4. De beleidsstrategie van de **EU buurlanden en internationale organisaties** zijn eveneens aanleiding voor een integrale nationale beleidsvisie op mobiliteit. Zo heeft de Europese Commissie eind 2020 een mobiliteitsvisie neergelegd die wordt uitgewerkt in een Europese mobiliteitsstrategie.[2] De Sustainable Development Goals van de VN, waaraan Nederland zich heeft verbonden, vragen om een doorvertaling op het gebied van mobiliteit. Vanuit de grensregio's wordt ingezet op het verbeteren van de grensoverschrijdende verbindingen. Aan de Kamer is onlangs toegezegd om de aanpak in buurlanden te verkennen. De Mobiliteitsvisie biedt de gelegenheid om de inzichten hieruit mee te nemen in de Nederlandse aanpak voor de toekomst.

5. Om de sterke kwaliteit van Nederlands mobiliteitsnetwerk in stand te houden bij toenemende schaarste, moet op grote en complexe uitdagingen op het gebied van klimaat, voertuig- en informatietechnologie, energiedragers, et cetera een samenhangend mobiliteitsantwoord gevonden worden. Hierbij zal de kracht van alle modaliteiten benut moeten worden. Juist vanwege de grote bijdrage van mobiliteit aan een mooi en sterk Nederland. Een Mobiliteitsvisie kan richting geven aan die **kansen door innovaties en internationalisering van ons mobiliteitssysteem** en richting geven aan de partners in het mobiliteitsdomein die nodig is om te komen tot een duurzaam mobiliteitssysteem voor de huidige en toekomstige generaties.

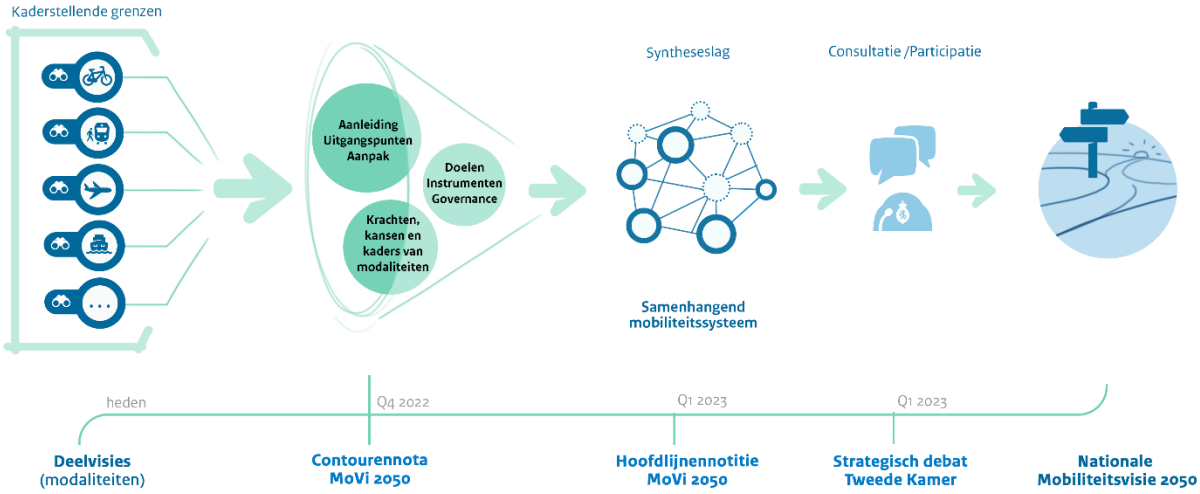
Met de Nationale Mobiliteitsvisie 2050 wordt beoogd een visie te schetsen die de beleidsmatige keuzes voor mobiliteit én bereikbaarheid transparant kan onderbouwen op basis van de kracht van de modaliteiten, de kansen van innovatie en internationalisering, en de kaders van het mobiliteitssysteem. Met mobiliteit wordt in de Mobiliteitsvisie de verplaatsing van A naar B bedoeld. Bereikbaarheid is breder en gaat over de inspanning die moet worden gepleegd om relevante bestemmingen te bereiken, zoals een school, kantoor, bedrijventerrein, buitenlands knooppunt, of familie, vrienden en recreatie. Daarbij spelen ook factoren als nabijheid, kosten en comfort een rol. De mobiliteitsvisie gaat over deze brede opgave. De mobiliteitsvisie zal daarmee dus ook een bereikbaarheidsvisie zijn.

1.2 Van deelvisies via Hoofdlijnennotitie naar Nationale Mobiliteitsvisie 2050

Deze **Contourennota** vormt het politieke startdocument van het integrale visietraject en beschrijft de aanleiding, de uitgangspunten, de aanpak en het proces om te komen tot een

[2] Europese Commissie, 'Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future', 9 december 2020.

inhoudelijke visie, over de modaliteiten heen, op het integrale mobiliteitssysteem. Met het uitbrengen van deze Contourennota kunnen in de beginfase van het traject reflecties verzameld en ingepast worden in de inhoudelijke vervolgstappen.



Deelvisies
Inhoudelijk start het integrale visietraject bij de diverse deelvisies die recentelijk zijn verschenen of nog verschijnen. De Mobiliteitsvisie benut en verbindt de deelvisies die er liggen voor de deeldomeinen van mobiliteit, zoals Luchtvaartnota, Toekomstbeeld Openbaar Vervoer, Toekomstperspectief Automobiliteit, Toekomstbeeld Fiets, Brandstofvisie en Goederenvervoeragenda. De Mobiliteitsvisie vormt de paraplu over deze deelvisies, levert ook een integraal perspectief op de ontwikkelingen op de langere termijn en zet een strategische koers uit. Hieraan kunnen richtinggevende principes voor het toekomstige beleid worden ontleend.

In de verschillende deelvisies op de modaliteiten die recentelijk zijn opgesteld en nog worden opgesteld, wordt vanuit de modaliteiten de bijdrage van die betreffende modaliteiten aan het mobiliteitssysteem en aan welvaart en welzijn uiteen gezet (auto, OV, fiets, goederenvervoer, luchtvaart). Of wordt op een specifiek aspect van brede welvaart ingezoomd in relatie tot mobiliteit (het Klimaatakkoord, Brandstofvisie, verkeersveiligheid).

De Nationale Mobiliteitsvisie zal expliciet een verbinding leggen tussen de afzonderlijke deelvisies. De focus zal erop gericht zijn om, op basis van de deelvisies te schetsen:
- Wat de kracht of bijdrage is van elk van de modaliteiten aan het totale mobiliteitssysteem;
- Welke bijdrage de modaliteiten elk voor zich én in samenhang leveren aan de brede welvaart.
- Hoe zij kunnen bijdragen aan het integrale mobiliteitssysteem van de toekomst.

Het doel is dat de Mobiliteitsvisie de visies op modaliteiten en deelgebieden van beleid 'verbindt' en 'richt' op overkoepelende doelen en geïntegreerde beleidsinzet.

Hoofdlijnennotitie
De grote uitdaging voor het toekomstige mobiliteits- en bereikbaarheidsbeleid is om bij toenemende schaarste - aan fysieke ruimte, milieuruimte, infracapaciteit en financiële middelen – op een efficiënte manier te voorzien in een basiskwaliteit aan bereikbaarheid. Nu niet altijd alles overal kan vraagt dit om:
- Het benutten van de bestaande krachten en capaciteiten van elk van de modaliteiten;
- Het benutten van de kansen die innovaties brengen, in de modaliteiten, modaliteitsoverstijgend, of in de vorm van nieuwe vervoersmodaliteiten;
- Het benutten van kansen die internationalisering biedt voor grensoverschrijdende verbindingen en internationale (goederen)ketens (TEN-T, HSL);
- Het borgen van de naleving van de gestelde kaders in de fysieke leefomgeving;
- Het maken van heldere keuzes, over de personen- en goederenmodaliteiten heen, waarbij de basiskwaliteit kan verschillen per gebied, modaliteit, goederenketen of soort reiziger;

- Samenhang met ruimtelijke strategie;
- Samenhang met transities, zoals op het gebied van energievoorziening.

Dat vraagt allereerst om het definiëren van heldere beleidsdoelstellingen om in die basiskwaliteit van bereikbaarheid te voorzien. En daarnaast om een instrumentkeuze die deze doelstellingen dichterbij brengt.

Als belangrijke vervolgstap op de deelvisies stellen we daarom een integrale Hoofdlijnennotitie op. Daarin zullen we de voorgestelde doelstellingen en instrumentkeuzes in de mobiliteitsvisie transparant maken. Dit doen we voorafgaand aan het strategisch debat dat de Tweede Kamer in het voorjaar van 2023 wil voeren (conform CD MIRT 30 juni j.l.). Deze hoofdlijnennotitie zullen we met de collega-departementen opstellen, in samenwerking met de medeoverheden en de maatschappelijke partners. De medeoverheden en maatschappelijke partners zullen – net als bij de Contourennota – in de gelegenheid worden gesteld hun zienswijze te formuleren op basis van een concept-versie van de hoofdlijnennotitie.

Naar een Nationale Mobiliteitsvisie
De Hoofdlijnennotitie zal, met inachtneming van het strategisch debat met de Kamer hierover, de basis vormen voor de uitwerking naar een Mobiliteitsvisie. Hierin vindt mogelijk een verdieping op thema's plaats, waarbij gedacht kan worden aan specifieke doelen, ruimtelijke doorwerking, etc. De wijze en intensiteit van (burger)participatie en de verdieping op thema's zal mede afhankelijk zijn van het karakter van de in de Hoofdlijnennotitie gepresenteerde mobiliteitsstrategie. In de hoofdlijnennotitie zal dus voor het vervolgtraject een voorstel worden gepresenteerd. De doelstelling daarbij is met deze Contourennota wel gegeven: het verbinden van de kracht van elk van de modaliteiten tot één samenhangend mobiliteitssysteem.

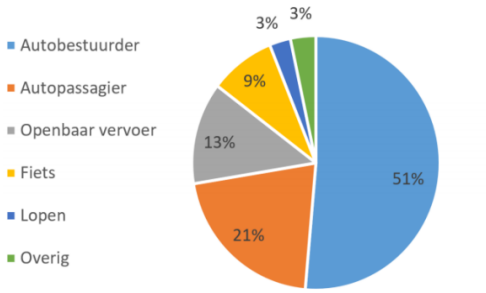
Op grond van de Omgevingswet geldt een plan-mer-plicht voor omgevingsvisies en programma's die kaderstellend zijn voor mer-plichtige of mer-beoordelingsplichtige besluiten. In de Hoofdlijnennotitie zal worden aangegeven of hiervan sprake is in de voorgestelde mobiliteitsstrategie en zo ja, hoe aan deze beoordeling invulling zal worden gegeven.

2. Kracht van modaliteiten binnen het mobiliteitssysteem én in hun bijdrage aan brede welvaart

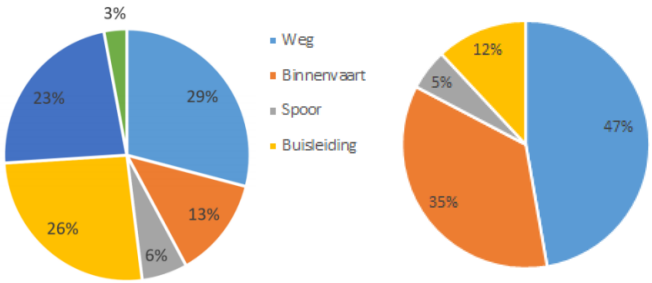
Het centrale vertrekpunt in de strategiebepaling voor het toekomstig mobiliteitsbeleid is de kracht van elk van de modaliteiten in het mobiliteitssysteem. Vanuit die kracht – in de deelvisies omschreven – starten we onze verkenning. Met als centrale vraag: hoe kunnen we die kracht behouden en versterken? En vooral: hoe kunnen we door een verbinding van al die krachten het mobiliteitssysteem van de toekomst naar een hoger niveau tillen in het perspectief van brede welvaart? De veronderstelling daarbij is dat we de krachten van al die modaliteiten én de kansen die zich daarbij voordoen hard nodig zullen hebben om de verworvenheden van ons huidige mobiliteitssysteem aan de volgende generatie door te kunnen geven binnen de kaders van veiligheid, leefkwaliteit, ruimtelijke kwaliteit en klimaat.

2.1 Kracht van modaliteiten

Iedere modaliteit heeft in het mobiliteitssysteem haar eigen rol en kracht, dat geldt zowel voor personen- als goederenvervoer. Gemiddeld legden de inwoners van Nederland binnen de eigen landsgrenzen in 2019 bijna 10.000 km per persoon af, waarvan bijna driekwart met de auto. In het aantal verplaatsingen is dat beduidend minder (zie figuur 1). Voor het goederenvervoer geldt dat de vrachtwagen bijna de helft van alle transporten voor zijn rekening neemt, gevolgd door binnenvaart en, met grotere afstand, spoor en de buisleidingen (zie figuur 2).



Figuur 1: personenvervoer naar vervoerwijze in reizigers-kilometers (l) en verplaatsingen (r) (bron: KiM)



Figuur 2 goederenvervoer op Nederlands grondgebied naar vervoerwijze in tonnage (bron: KiM)

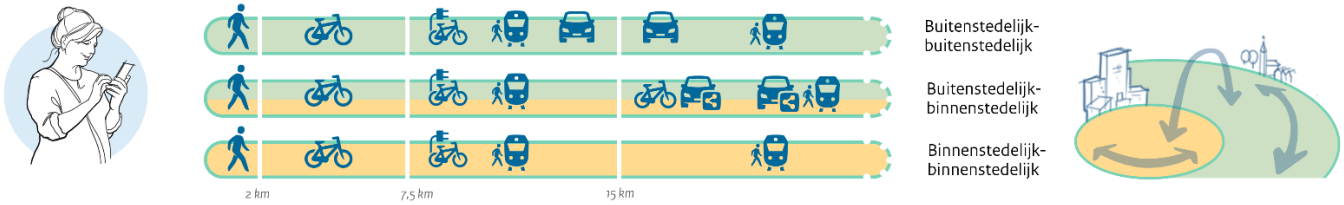
De eigen rol en kracht van de modaliteiten in het **personenvervoer** nationaal en internationaal kan – in zijn algemeenheid - als volgt gekenschetst worden:

- De auto is een comfortabel en snel vervoermiddel dat door zijn flexibiliteit een grote diversiteit aan type verplaatsingen (van deur tot deur) mogelijk maakt en vrijheid geeft; autoverplaatsingen zijn en blijven belangrijk voor de mobiliteit van veel mensen, zeker in landelijk gebied, maar ook in (sub)urbane gebieden;
- Openbaar vervoer is sterk in het op duurzame wijze en met beperkt ruimtegebruik vervoeren van grote groepen reizigers (tot circa 6 uur reistijd). Openbaar vervoer heeft daarom een belangrijke rol in, tussen en naar steden;
- De (elektrische) fiets is een goedkope, gezonde en duurzame modaliteit voor afstanden tot 15 kilometer, een belangrijke schakel in de ketenreis en neemt sterk toe in aandeel;
- Het vliegtuig is geschikt voor lange afstandsverplaatsingen, voor bestemmingen op meer dan 6 uur reistijd.
- Lopen is een nagenoeg gratis, gezonde en duurzame wijze van verplaatsen voor afstanden tot 2 km.

Tot dusver wordt bij het maken van beleidsbeslissingen nog teveel van de afzonderlijke modaliteiten gekeken en nog te weinig vanuit het totale mobiliteitssysteem voor heel Nederland. We willen in de Mobiliteitsvisie schetsen welke mix van modaliteiten optimaal de krachten per modaliteit benut, per gebied maar ook voor het systeem als geheel en hoe de overheid daarin de goede oplossingen kan versnellen door innovaties te stimuleren en door keuzes van reizigers,

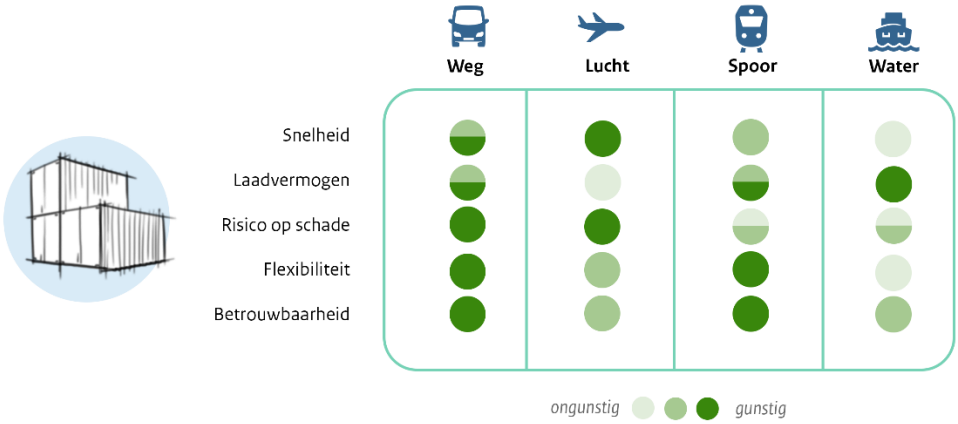
verladers en vervoerders te vergemakkelijken. Met ondersteuning van nieuwe vervoersconcepten als Mobility as a Service en koppeling van netwerken via hubs. Daarbij spelen, naast de kracht van de modaliteit zelf, ook gebiedstypen (zie tabel 1) en ruimtelijke en juridische beperkingen een rol. Inzet is te komen tot een toekomstbestendig mobiliteitssysteem waarin de reiziger keuzevrijheid heeft en tegelijkertijd de ketens een lage impact op de leefomgeving hebben.

Voor **personenmobiliteit** kan dat vertaald worden naar logische voorkeurskeuzes per gebiedstype en type verplaatsing:



Tabel 1: Voorkeursvervoerwijzen personenmobiliteit per type verplaatsing en afstandsklasse

Ook bij **goederenvervoer** is de kracht van de modaliteiten uitgangspunt. Kort samengevat is op dit moment de krachtsverdeling op basis van marktfactoren (tabel 2):



Tabel 2: Kracht goederenmodaliteiten[3]

In een bredere afweging spelen beperkingen van ruimte, leefomgeving, veiligheid en investeringsmiddelen een rol, maar ook de veranderingen van wereldwijde goederenstromen door veranderende globale verhoudingen (afhankelijkheid van Rusland en China), energietransitie en circulariteit. In de mobiliteitsvisie zullen we onderzoeken hoe de kracht van de modaliteiten daardoor beïnvloed wordt, en wat er voor nodig is te komen tot optimale ketens, van globaal tot stadslogistiek.

De mobiliteitssystemen voor personen en goederen bestaan uit verschillende netwerken die door verschillende bestuurslagen worden beheerd: lokaal, regionaal, nationaal, grensoverschrijdend en internationaal (TEN-T, HSL). De ambitie is de verschillende netwerken met elkaar vanuit hun kracht steeds beter te integreren en daarmee efficiënter en beter te benutten.

2.2 Brede welvaart

Bij het bepalen van de doelen wordt een brede-welvaartsbenadering gehanteerd: de visie richt zich op het borgen van verschillende nationale publieke belangen – als bereikbaarheid, toegankelijkheid, betaalbaarheid, duurzaamheid, betrouwbaarheid, leefbaarheid, gezondheid en veiligheid – en het vinden van een balans tussen deze nationale publieke belangen bij de invulling van het mobiliteitsbeleid. Uitgangspunt is dat met mobiliteits- en bereikbaarheidsbeleid de brede welvaart voor alle inwoners in Nederland gediend wordt, zowel de gebruikers als de omwonenden

[3] Freight and Logistics in a Multimodal Context, CEDR, 2017. Buisleidingen ontbreekt hier nog.

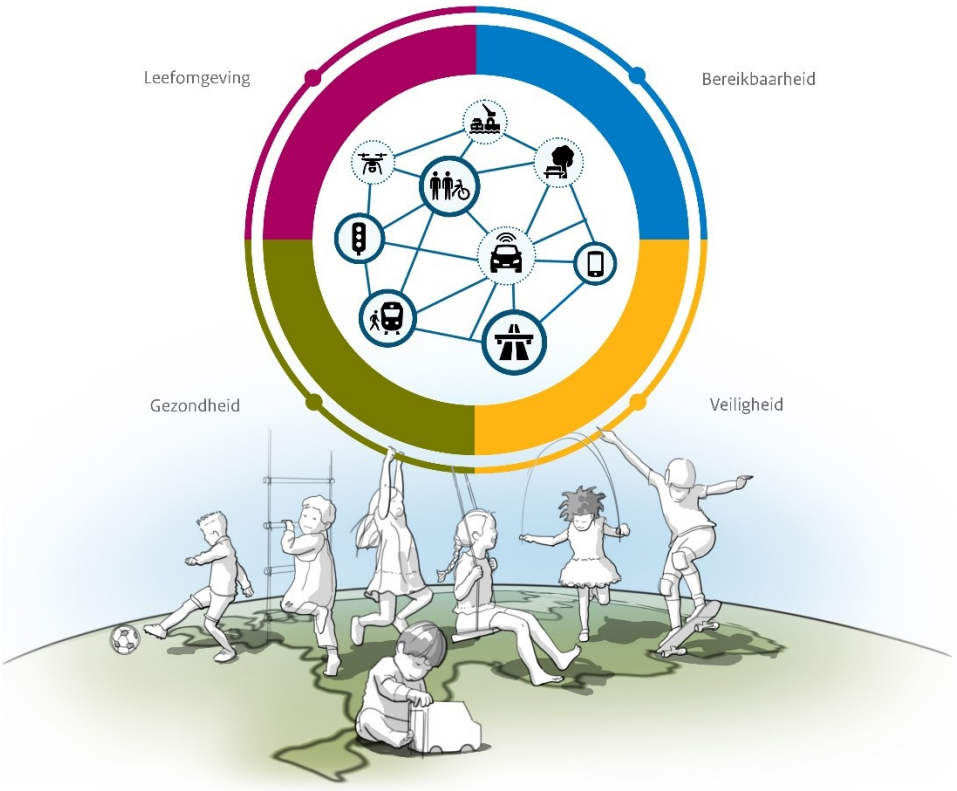
van het infranetwerk, nu en in de toekomst. Dan gaat het om het vervoer van goederen én personen, binnenlands én internationaal. Een brede-welvaartsbenadering gaat over:

1. **Mobiliteit is ook 'drager' van bredere opgaven**
   Mobiliteitsbeleid draagt bij aan de bereikbaarheid van mensen en goederen, maar ook aan andere grote opgaven in de leefomgeving, zoals het bouwen van nieuwe woningen en de ontsluiting daarvan, het creëren van goede openbare ruimte, het verbeteren van de leefbaarheid van de biodiversiteit.

2. **Bereikbaarheid is in balans met andere dimensies van brede welvaart**
   Mobiliteitsbeleid heeft positieve effecten op het psychisch en fysiek welzijn van mensen, door contacten te faciliteren en bewegen (lopen en fietsen) te stimuleren. Er zijn ook negatieve effecten van mobiliteit op welzijn, door schadelijke uitstoot of onveilige (verkeers)situaties. De vier dimensies van brede welvaart in mobiliteit (zie figuur 3, PBL) moeten in evenwicht zijn. In maatschappelijke kosten-baten afwegingen (mkba's) komen die dimensies ook terug.

3. **Mobiliteitsbeleid stuurt op verdelingseffecten**
   Mobiliteitsbeleid heeft verschillende effecten voor verschillende groepen mensen of gebieden. Voor sommige mensen is het moeilijk om gebruik te maken van mobiliteit, sommigen gebieden kennen weinig tot geen niet-private mobiliteit, waardoor vervoersongelijkheid kan ontstaan en ongelijkheid in de kwaliteit van de leefomgeving. Verdergaande digitalisering kan leiden tot uitsluiting van digitaal laaggeletterden. Inzicht in verdelingseffecten c.q. de toegankelijkheid tot mobiliteit kan aanleiding vormen voor een gebiedsgerichte benadering of een doelgroepen-aanpak.

4. **Mobiliteitsbeleid houdt rekening met toekomstige generaties**
   De mobiliteitstransitie heeft, in het licht van de klimaattransitie, gevolgen voor huidige generaties, maar ook voor toekomstige. In de analyse en formulering van het mobiliteitsbeleid wordt daarom rekening gehouden met de effecten van (voorgenomen) beleid op toekomstige generaties. Deze effecten worden inzichtelijk gemaakt, zodat ze meegewogen kunnen worden in de beleidsformulering.



Figuur 3: Vier dimensies van brede welvaart in relatie tot mobiliteit (bron: PBL, 2021)

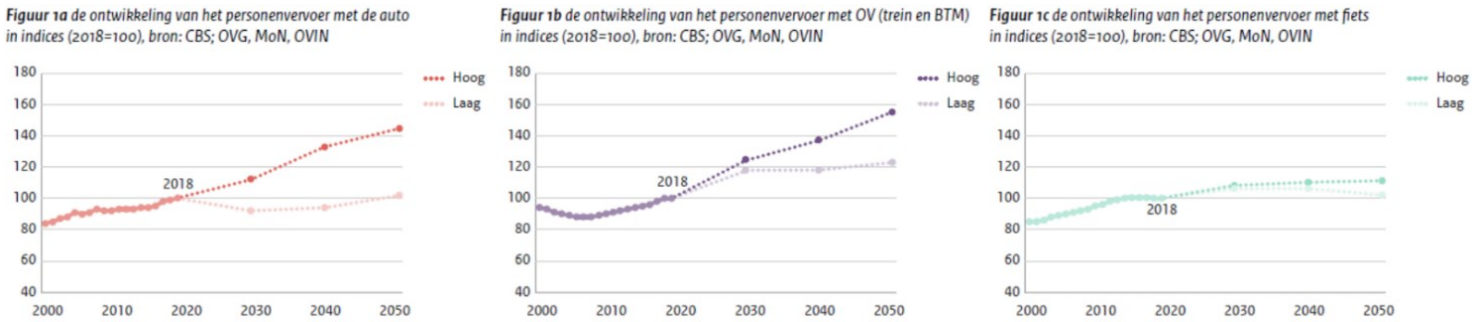
De visie zet in op het benutten van de kracht van elk van de modaliteiten en de kansen van innovaties om in de keuzes van het beleid voor de toekomst een kwaliteitssprong in termen van brede welvaart te maken.

3. Hoofdlijnen van relevante trends en ontwikkelingen

3.1 Ontwikkelingen in mobiliteit

De toekomst is altijd onzeker. Prognoses op basis van trends doen een onderbouwde poging de toekomst te schetsen vanuit huidige perspectieven en uitgangspunten. Voor de inzichten in de voorziene ontwikkelingen zullen we in de Hoofdlijnennotitie de deelvisies benutten. En tevens maken we gebruik van inzichten uit het rapport 'Kansrijk mobiliteitsbeleid' van de planbureaus CPB en PBL uit 2020 en de brede maatschappelijke heroverweging 'Toekomstbestendige mobiliteit', eveneens uit 2020. Daarnaast zullen we inzichten van planbureaus en bijvoorbeeld International Transport Forum benutten.
De inzichten uit de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA-2021) geven hieronder een indicatie van potentiële mobiliteits- en bereikbaarheidsontwikkelingen op basis van het staande beleid zoals dat voor het huidige coalitieakkoord was.

Mobiliteit
Met dit staande beleid neemt de personenmobiliteit, uitgedrukt in verplaatsingskilometers in Nederland, ondanks een toename van het thuiswerken voor veel van de modaliteiten in zowel het lage als hoge groeiscenario naar verwachting toe door de groei van de bevolking en welvaart (zie figuur 4). Een groot deel van deze groei vindt plaats binnen, tussen, van en naar de steden van het Stedelijk Netwerk Nederland zoals geformuleerd in de NOVI.



Figuur 4: Langetermijnprognoses personenmobiliteit (bron: IMA-2021)

De groei van de luchtvaart is in het voorbije decennium zeer sterk geweest: meer dan 100.000 extra vliegbewegingen en van ruim 40 miljoen passagiers naar ruim 70 miljoen passagiers in de periode 2009 tot 2019. Het overgrote deel daarvan reist via Schiphol. Recent is besloten het maximum aantal vliegbewegingen van en naar Schiphol te begrenzen op 440.000 per jaar.

Figuur 5: Langetermijnprognoses goederenvervoer (bron: IMA-2021)

Het goederenvervoer groeit in termen van vervoerd gewicht in beide scenario's bij alle modaliteiten (zie figuur 5). De toenemende vraag van het vrachtvervoer over weg en spoor leidt tot nog intensiever gebruik van de netwerken.

Naast de klassieke modaliteiten ontstaat er steeds meer diversiteit in de voertuigen en mobiliteitsdiensten zoals light electric vehicles (LEV's), drones, buisleidingen, deelauto's en -taxi's etc. Deze innovaties bieden in potentie veel kansen om de bereikbaarheid te verbeteren.

Bereikbaarheid
De bereikbaarheid van banen en voorzieningen in regio's als Noord- en Oost-Nederland, de kop van Noord-Holland en Limburg daalt. Dit is met name gedreven door een verwachte afname en clustering van banen en voorzieningen in die regio's. In de stedelijke gebieden is er een verdere verdichting, met een positief effect op de bereikbaarheid. door een aantrekkende werking van die groeiende steden daalt in het hoge groeiscenario de bereikbaarheid tussen en om de steden.

De internationale bereikbaarheid is sterk. Allereerst door circa 270 directe verbindingen vanaf Schiphol met internationale en intercontinentale bestemmingen. Het aantal internationale treinverbindingen neemt toe. De Nederlandse zeehavens zijn centraal gepositioneerd en bieden met het TEN-T netwerk en de goederencorridors een sterke uitgangspositie in Noordwest Europa.

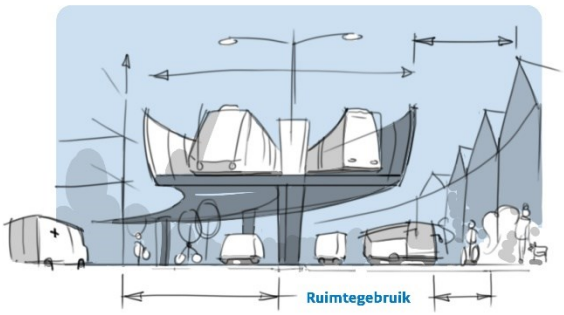
Kansen
De verdergaande digitalisering van de maatschappij heeft grote en deels onbekende gevolgen voor de vraag naar en het aanbod van mobiliteit en brengt ook nieuwe vragen met zich (als security en privacy). Digitaal werken, ontmoeten en beleven beïnvloeden de omvang van de vraag, data en digitale middelen het aanbod van dienstverleners en de keuzes van reizigers, verladers en vervoerders. De technologische en digitale innovaties bieden tevens kansen om mobiliteitsvraag en -aanbod beter af te stemmen, keuzevrijheid en efficiëntie te vergroten.

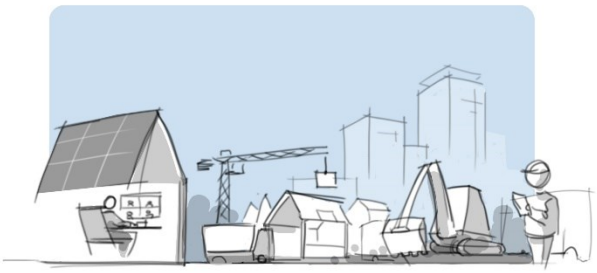
3.2 Externe ontwikkelingen en kaders

Externe ontwikkelingen
Bereikbaarheid en mobiliteit hangen samen met veel verschillende thema's, zoals:

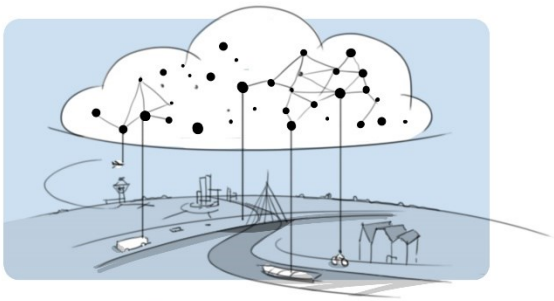
Energie

Kansenongelijkheid


Ruimtegebruik


Wonen en werken

Gezonde leefomgeving, natuur


Digitalisering en innovatie

Klimaat

Daarnaast is het goed om ons bewust te zijn van mogelijke trendbreuken. Denk aan een pandemie als COVID-19, natuurrampen of geopolitieke ontwikkelingen als de oorlog in Oekraïne die belangrijke consequenties hebben voor de personen- en goederenstromen.

Kaders
Publieke belangen als gezondheid, veiligheid, leefkwaliteit, biodiversiteit en klimaat raken de mobiliteit. Die publieke belangen zijn in de afgelopen decennia steeds explicieter geborgd op nationaal of internationaal niveau in publieke kaders. Deze kaders hebben hun weerslag op de ruimte die er nu en in de toekomst is voor mobiliteit en zijn derhalve van belang om in de beschouwing voor het toekomstbeleid mee te nemen. We zullen de kaders en de voorziene

aanpassingen daarin inventariseren om goed zicht te krijgen op wat er nodig is voor een toekomstbestendig mobiliteitssysteem.

- Veiligheid

Het aantal ernstig verkeersgewonden zal de komende jaren naar verwachting blijven stijgen. Met name de fietsers vormen een kwetsbare groep. In het beleidsprogramma is deze ontwikkeling gesignaleerd en aangegeven dat de komende jaren het verbeteren van de verkeersveiligheid prioriteit blijft. Nog dit jaar proberen we een beeld te krijgen of een pakket extra maatregelen kan leiden tot een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030.[4] Naast verkeersveiligheid is ook externe veiligheid een aandachtspunt. Met toenemend goederenvervoer staat op sommige plekken de externe veiligheid onder druk.

- Leefkwaliteit en klimaat

De uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door mobiliteit daalt relatief snel, met als gevolg dat de luchtkwaliteit verbetert en de bijdrage aan de stikstofdepositie vermindert. De uitstoot van fijnstof is in de periode 2000 tot 2018 bijvoorbeeld meer dan gehalveerd.[5] Ook de uitstoot van broeikasgassen daalt. De opgave op dit terrein voor mobiliteit is echter groter dan de daling die is ingezet. Dat maakt bijvoorbeeld dat de stikstofopgave voor de toekomstige groei in mobiliteit op dit moment een belangrijke beperkende factor is.

- Ruimtelijke kwaliteit

Het mobiliteitssysteem heeft in het ruimtelijk domein een belangrijke ordenende functie. Tegelijk is de kracht van het mobiliteitssysteem afhankelijk van de verhouding tot andere ruimtelijke functies. Op dit moment zijn grote transities voorzien als het gaat om energievoorziening, woningbouw, klimaatadaptatie en circulaire economie die in potentie een majeure impact hebben op het mobiliteitssysteem als geheel.

Kansen

Tegelijkertijd zien we innovaties in technologie die ervoor zorgen dat de (negatieve) impact van infranetwerken en voer- en vaartuigen gestaag afneemt of verandert. Dat biedt kansen voor het mobiliteitssysteem, bijvoorbeeld door het beter kunnen benutten van de capaciteit in het systeem, door het beperken van de ecologische voetafdruk van de modaliteiten of het beter aansluiten bij de behoeften van de gebruiker.

[4] Kamerstuk 29 398, nr. 998.
[5] RIVM

4. Inhoudelijke aanpak en proces

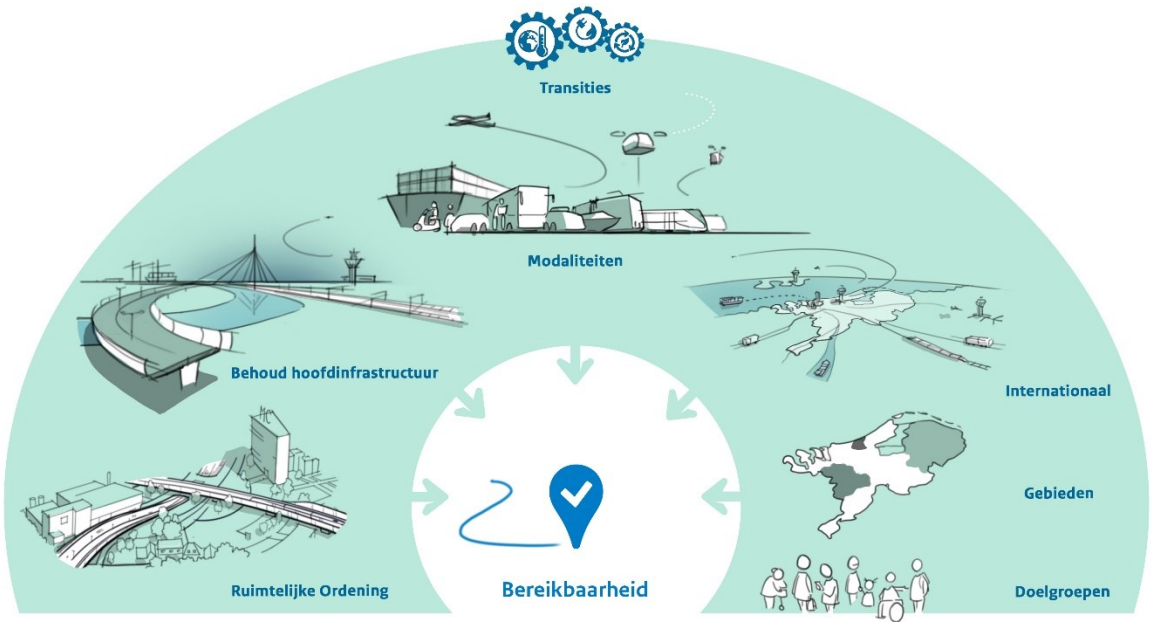
4.1 Doelen en opgaven in breed perspectief

Het ministerie van IenW heeft de publieke taak en verantwoordelijkheid om de publieke waarde van verplaatsing en de publieke waarde van een gezonde en veilige leefomgeving op een kwalitatief hoogstaand niveau te borgen en op een gebalanceerde manier aan elkaar te verbinden. De Mobiliteitsvisie kijkt wat vanuit een (middel)langtermijn perspectief nodig is om die publieke taak invulling te geven.

Hierboven is het centrale vertrekpunt van de Mobiliteitsvisie geschetst, zoals die de komende maanden in de Hoofdlijnennotitie zal worden uitgewerkt: 1) het benutten van de **kracht** van de modaliteiten in hun bijdrage aan brede welvaart. We schetsen die kracht van de modaliteiten op basis van de deelvisies 2) inzicht in de **kaders** waarbinnen dat mobiliteitsnetwerk zich kan ontwikkelen. 3) Verkenning van de **kansen** om het mobiliteitssysteem als totaal te versterken door de krachten van de modaliteiten te verbinden met elkaar en te voorzien van helder geformuleerde kwaliteitsambities voor het integrale mobiliteitsnetwerk.

Naast dit centrale vertrekpunt is er een aantal aandachtspunten bij het opstellen van de Hoofdlijnennotitie:

- Integrale afweging van bereikbaarheidsopgaven en -oplossingen, zoals eerder in het beleidsprogramma Infrastructuur en Waterstaat uiteengezet[6]:
  - Instandhouding van hoofdinfrastructuurnetwerken heeft prioriteit.
  - Niet elk bereikbaarheidsvraagstuk vraagt om een mobiliteitsoplossing; soms is het beter om andere, ruimtelijke, keuzes te maken. IenW zoekt samen met andere departementen en decentrale overheden oplossingen en kansen op het gebied van nabijheid en digitale infrastructuur.
  - De start is het beter benutten van de infrastructuur, via gedragsmaatregelen, normering, beprijzen en kansen rond data en innovaties.
  - Gebiedsgerichte programma's staan centraal. Per gebied zullen we maatwerk moeten leveren: zo is de keuze in hoogstedelijk gebied eerder een oplossing met OV en de fiets, terwijl op andere plekken ook het vervoer over de weg de beste oplossing kan zijn. Het effect van gebieden op het totale netwerk blijft hierbij altijd een aandachtspunt.
  - We beoordelen mogelijke maatregelen vanuit het perspectief van de burger en brede welvaart.



[6] Beleidsprogramma Infrastructuur en Waterstaat, bijlage bij Kamerbrief xxx. Het laatste uitgangspunt over ontsluiting woningbouw is niet overgenomen omdat dat mikt op de korte termijn.

- Grensoverschrijdende mobiliteit: het verkeer en vervoer van reizigers en goederen houdt niet op bij de landsgrenzen.
- Doelgroepen in het beleid: goederen- en personenvervoer, maar bijv. ook werknemers, scholieren, gehandicapten, ouderen; allen met hun specifieke behoeften aan mobiliteit.
- Samenhang met de grote transities in energie, klimaat (adaptatie en mitigatie) en circulair, en grote opgaven als woningbouw.

4.2 Inhoudelijke richtingsvragen voor de toekomst

De centrale vraag van de visie (hoofdstuk 2) en de mobiliteitstrends in combinatie met de kaders en kansen (hoofdstuk 3), geven aanleiding tot concrete richtingsvragen. Deze richtingsvragen behoeven een weging en beantwoording in een visie op de toekomst van mobiliteit. Kernvraag is hoe de confrontatie van de trends en ontwikkelingen met de krachten, kaders en kansen uitpakt en tot welke aangrijpingspunten voor (aanvullend) beleid dit leidt ten behoeve van een toekomstvaste mobiliteitsstrategie richting 2050.

Om deze algemene kernvraag wat verder in te kleuren worden hieronder enkele vragen kort aangestipt. Dit is nadrukkelijk geen uitputtende opsomming.

- Hoe kunnen de verschillende modaliteiten elkaar concreet versterken –gegeven de toenemende vraag, de bestaande kaders en brede welvaartsdoelen– en welke rol heeft de rijksoverheid hierin?
- Wat is de verhouding tussen gebiedsgerichte mobiliteitsoplossingen en de kwaliteit van het totale mobiliteitssysteem?
- Zullen de relatieve prestaties van de modaliteiten op de doelen bereikbaarheid, duurzaamheid en veiligheid gaan verschuiven in de komende decennia? Wat betekent een dergelijke verschuiving voor het beleid (bijv modal shift) in het goederen- en personenvervoer? Welke invloed heeft de klimaatverandering (droogte, overstromingen) op beheer en onderhoud van bestaande een aanleg van nieuwe mobiliteitsnetwerken?
- Hoe kunnen we het gebruik van infra en vervoer zodanig flexibiliseren dat dit bijdraagt aan de optimalisering van capaciteitsbenutting voor de groeiende vraag én van het welbevinden van de gebruikers van het mobiliteitssysteem?
- Kan ruimtelijke verdichting bijdragen aan de doelmatigheid van het mobiliteitssysteem, en op welke wijze gaan we daarbij om met de diversiteit in stedelijk en landelijk gebied?
- Hoe kunnen we omgaan in het beleid met groepen in de samenleving die 'immobiel' zijn doordat de vervoersvorm waarvan ze afhankelijk zijn voor hen niet toegankelijk is?
- Hoe ontwikkelen goederenstromen de toegevoegde waarde als gevolg van de overslag-, hub- of doorvoerfunctie van de beide mainports Rotterdam en Schiphol en de overige zee- en luchthavens in de komende decennia?
- Tot welke aanpassingen in de goederencorridor/-keten leiden voorziene innovaties en betekent dat voor het beleid (bijv modal shift)?
- Welke ontwikkelingen in de keten van personenvervoer zijn relevant (bijvoorbeeld innovatieve voertuig- en vervoersconcepten als deelmobiliteit) en heeft de overheid hierin een rol?
- Hoe kunnen we zorgen dat de toenemende mogelijkheden tot het delen van data leiden tot optimalisering van het gebruik van het vervoerssysteem en 'drempelloze' vervoersketens?
- Kan autonoom vervoer leiden tot een win-win-win-strategie op de doelen capaciteit, duurzaamheid en veiligheid? Welk faciliterend beleid kan de rijksoverheid hierin voeren?
- Is de huidige verhouding tussen collectieve en individuele mobiliteit toekomstvast? Welke rol heeft de rijksoverheid passief of actief in het in stand houden of transformeren van deze verhouding?
- Hoe kunnen mobiliteits- en/of bereikbaarheidsdoelen (10-minuten-stad, zitplaatskans, Intensiteit/Capaciteit-verhouding, etc) voor personen- en goederenvervoer expliciet gemaakt en

onderbouwd worden zodat deze geformuleerde doelstellingen bijdragen aan een transparante afweging en prioritering van maatregelen?
- Wat zijn de meest efficiënte investeringskeuzes met het oog op de grote transities (klimaat, energie en circulair) en een veilige en gezonde leefomgeving?

We willen dit type inhoudelijke issues in de mobiliteitsvisie van een handelingsperspectief voorzien. Om daartoe te komen, geven we als eerste stap in een Hoofdlijnennotitie aan wat op basis van de kracht en de kansen van elk van de modaliteiten – zoals weergegeven in de deelvisies – de voorgestelde beleidsstrategie voor de toekomst is. Dat is de lijn van waaruit we beleid ontwerpen en voorstellen afwegen. In de vervolgstappen na de presentatie van de Hoofdlijnennotitie zullen we deze beleidsstrategie verder onderbouwen, aanvullen en aanscherpen.

4.3 Eind- en tussendoelen: van 2050 naar 2040 en 2030

De Mobiliteitsvisie is gericht op de horizon van 2050: hoe willen we dat het mobiliteitssysteem richting 2050 functioneert? Aan welke kwaliteitseisen moet het voldoen? Aan welke brede maatschappelijke doelen draagt het bij? Op het moment dat de richting en hoofddoelen voor 2050 zijn bepaald, verkennen we mogelijkheid en wenselijkheid om deze terug te vertalen naar een ontwikkelpad met tussendoelen in 2030 en 2040. Daarbij worden de doelen – waar mogelijk – onderscheiden in basiskwaliteiten en streefwaarden.

Beleidsdoelen die relevant zijn voor mobiliteit, worden deels bepaald of beïnvloed door andere, aanpalende beleidsdomeinen. Voor dimensies als gezondheid en leefomgeving, en ook voor transitie naar klimaatadaptief en circulair, zijn ambities bepaald die dienen te worden doorvertaald naar mobiliteitsbeleid. In de mobiliteitsvisie zal daar invulling aan worden gegeven. In het traject van de mobiliteitsvisie wordt verkend welke mogelijkheden er zijn voor invulling van zelfstandige bereikbaarheidsdoelstellingen en welke rol deze zouden kunnen hebben.

4.4 Inhoudelijke aanpak

Bij het formuleren van de Hoofdlijnennotitie Mobiliteit gebruiken we een aantal inhoudelijke bouwstenen:
- We benutten de deelvisies die voor de verschillende modaliteiten zijn of worden opgesteld.
- We verkennen de samenhang en implicaties van decentrale mobiliteitsvisies die invloed hebben op en afhankelijk zijn van de nationale Mobiliteitsvisie.
- We maken een internationale vergelijking om te kunnen leren welke visies andere landen op de toekomst hebben, welke keuzes zij maken en hoe ze die keuzes onderbouwen. Mede naar aanleiding van de toezegging aan het Kamerlid Van Ginneken maken we een internationale vergelijking met als scope de buurlanden en enkele OESO-landen.[7] Doel is deze vergelijking in Q1 2023 mee te sturen met de Mobiliteitsvisie.
- We benutten de beschikbare beleidsarme mobiliteits- en bereikbaarheidsprognoses van de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA), inclusief de eerdere onzekerheidsverkenningen die dat kader zijn gemaakt. Ook relevante inzichten uit toekomstverkenningen van KiM, planbureaus, College van Rijksadviseurs en anderen zullen worden meegenomen. Deze vormen startpunt van het gesprek over de gewenste werking van het mobiliteitssysteem in 2050.
- We benutten de inzichten van andere visietrajecten bij de rijksoverheid, zoals visies op de Nederlands economie (toekomstvisie EZK), ruimte (NOVI/NOVEX), milieu (NMP) en op water en bodem.

[7] Commissiedebat Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, 30 juni 2022.

4.5 Procesaanpak

De Mobiliteitsvisie wordt door het ministerie van IenW samen met de collega-departementen ingevuld vanwege de vele dwarsverbanden met aanpalende beleidsdomeinen.

- *Samen als bevoegde partijen werken aan bereikbaarheid*

De bereikbaarheidsopgave van de toekomst verdient ook een aanpak waarin het Rijk met medeoverheden (provincies, gemeenten, gemeentelijke samenwerkingsverbanden en waterschappen) en uitvoeringsorganisaties in dialoog zoekt naar een antwoord op de uitdagingen van het mobiliteitssysteem van morgen. Met de medeoverheden gegeven hun rollen en bevoegdheden bij het onderliggende wegennet en OV, stedelijke toegang en ruimtelijke ordening en rol als concessieverlener. Zo kan het traject ook input opleveren voor de ruimtelijke puzzel die de provincies de komende tijd gaan leggen m.b.t. de NOVEX. Met de uitvoerende partijen gegeven hun grote operationele expertise en inzicht in zowel de technische mogelijkheden als de gebruikerswensen. En met de luchthaven- en havenbeheerders gezien hun rol en bevoegdheden in het mobiliteitssysteem. In die dialoog worden ieders bevoegdheden gerespecteerd en benut.

- *Maatschappelijke partijen*

Vele mobiliteitspartijen geven invulling aan het mobiliteitssysteem en bepalen mede hoe dat systeem werkt en bijdraagt aan maatschappelijke doelen. De Mobiliteitsalliantie en de Logistieke Alliantie bundelen vele partijen in het mobiliteits- en logistieke domein en vormen daarmee belangrijker partners voor IenW. Zij hebben visies en zienswijzen neergelegd die een goede basis bieden voor het gesprek over de Mobiliteitsvisie: het Deltaplan 2030 en de Visie Handel en Logistiek in 2040. In de Overlegorganen Fysieke Leefomgeving (OFL) zijn naast de partijen uit het mobiliteitsdomein ook andere partijen vertegenwoordigd die opkomen vanuit andere publieke belangen. Daarmee bieden de overlegorganen een interessante plek voor de dialoog vanuit een breed welvaartsperspectief die we in het visietraject graag gevoerd zien. Daarnaast zijn er nieuwe partijen in het mobiliteitsveld, vanuit nieuwe communicatie- en mobiliteitstechnologieën (denk aan drones, platforms, nieuwe brandstoffen). Deze zullen uitdrukkelijk in de gelegenheid worden gesteld hun inbreng op de mobiliteitsvisie te leveren. In samenspraak met de Overlegorganen zal bezien worden welke rol zij kunnen vervullen om dit te faciliteren.

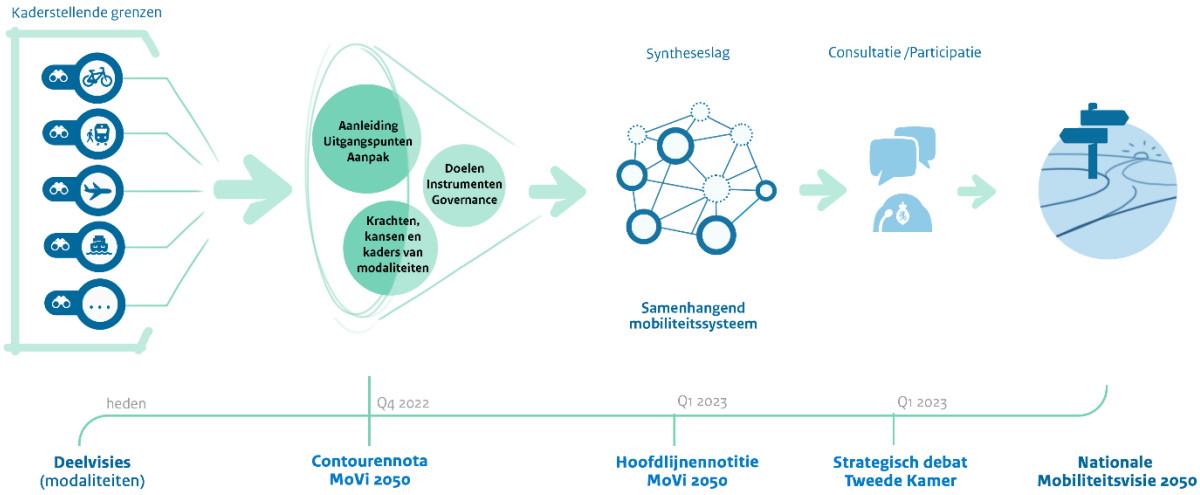
- *Publieke participatie*

Omdat de burger belanghebbende is bij de (beleids)ontwikkeling, is het nuttig inzicht te krijgen in de houdingen van burgers en doelgroepen ten opzichte van de mobiliteitsstrategie. Om deze participatie inhoudelijk adequaat te voeden zal het Rijk eerst de Hoofdlijnennotitie presenteren en

daarin een voorstel doen hoe de publieke participatie vervolgens op basis daarvan zal worden ingevuld.

4.6 Planning

Op basis van de contouren die in dit document staan omschreven, is het traject van de mobiliteitsvisie samen te vatten in het volgende stappenplan:



Het werk aan de uitvoering van de afspraken uit het Coalitieakkoord gaat door terwijl we de Mobiliteitsvisie opstellen. De Mobiliteitsvisie legt tussentijds genomen besluiten vast, borgt de samenhang en verbindt deze tot één integrale mobiliteitsstrategie voor de toekomst.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
13 oktober 2022

Onze referentie
IENW/BSK-2022/13016

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Innovatie en Strategie v. Mobiliteit
Strategie

Beslistermijn
17 oktober 2022

Bijlage(n)
3

Aan Minister en Staatssecretaris

nota

verzending oplegbrief en contourennota mobiliteitsvisie

Aanleiding

Het verzenden van de 'Contourennota mobiliteitsvisie' aan de Kamer na akkoord van de MR d.d. 14 oktober in de week van 17 oktober met bijgevoegde aanbiedingsbrief.
Met deze nota wordt u gevraagd akkoord te gaan met inhoud en verzending van deze kamerbrief en de hierbij gevoegde inhoudelijke reactie op de inbreng van de stakeholders in het doorlopen consultatieproces.

Geadviseerd besluit

Akkoord te gaan met:
- inhoud en verzending van de Kamerbrief (en de definitieve versie van de contourennota mobiliteitsvisie als bijlage), en
- het publiceren van het antwoord aan de stakeholders op hun inbreng in de consultatie.

Kernpunten

- U heeft eerder (IENW/BSK-2022/203671) akkoord gegeven op verzending van de contourennota aan de Kamer via de route van Commissie voor de Leefomgeving (CFL), Raad voor de leefomgeving (RFL) en de Ministerraad (MR).
- Omdat meer tijd nodig was voor de Contourennota dan aanvankelijk gepland, heeft u eerder een uitstelbrief aan de Kamer gestuurd. De thans voorgestelde toezending van de Contourennota valt ruimschoots binnen de uitstelbrief aangekondigde termijn van uitstel.
- Besluitvorming in de MR heeft niet tot inhoudelijke aanpassingen van de Contourennota geleid.
- Wel wordt u bij deze nog akkoord gevraagd op:
  - de inhoud van de aanbiedingsbrief aan de Kamer (zie bijlage); en
  - de inhoud van de reactie aan de stakeholders (zie bijlage en toelichting hieronder).
- De oplegbrief aan de Kamer is afgestemd met het ministerie van Algemene Zaken.
- Er is van de bestuurlijke en maatschappelijke stakeholders reactie gevraagd en ontvangen op een ambtelijke versie van de Contourennota. De reactie van het wettelijke Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL) is op hun website kenbaar gemaakt. Om transparant te zijn over de wijze waarop met deze input is omgegaan, ontvangen de stakeholders een antwoord op hun inbreng

met toelichting hoe hiermee is omgegaan. De OFL publiceert de antwoorden op hun website. Om ook de Kamer de gelegenheid te geven hiervan kennis te nemen, wordt in de aanbiedingsbrief van de Contourennota aan de Kamer een link naar de website van de OFL opgenomen. Dit is met het OFL en de Directie Participatie zo afgestemd.

Krachtenveld

- De vervolgstap is het opstellen van een integrale Hoofdlijnennotitie. Daarin zullen de voorgestelde doelstellingen en instrumentkeuzes in de mobiliteitsvisie transparant worden gemaakt. Doel is de Hoofdlijnennotitie voorafgaand aan het door de Kamer geplande strategische debat over bereikbaarheid (maart 2023) af te ronden en aan de Kamer te verzenden.
- Bestuurlijk hebben IPO en VNG de wens uitgesproken om gezamenlijk de mobiliteitsvisie op te stellen. De inhoudelijke reactie op deze wens wordt aangehouden tot op het moment van vaststelling van de aangekondigde Hoofdlijnennotitie;
- De bestuurlijke en maatschappelijke partners (IPO, VNG, metropoolregio's, Mobiliteitsalliantie, Logistieke Alliantie en Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving) zijn actief betrokken geweest bij het opstellen van de Contourennota en zullen ook betrokken worden bij het opstellen van de Hoofdlijnennotitie. Er is breed draagvlak bij deze partijen om te komen tot een integrale mobiliteitsvisie.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Kamerbrief bij Contourennota Mobiliteitsvisie	Met deze brief wordt de contourennota mobiliteitsvisie aan de Kamer aangeboden.
2	Contourennota Mobiliteitsvisie	De contourennota Mobiliteitsvisie beschrijft de beoogde inhoudelijke scope en proces van totstandkoming van de Mobiliteitsvisie.
3	Reactie consultatie contourennota	Dit document beschrijft hoe de reactie van verschillende partijen uit de consultatieronde is verwerkt in de nieuwe versie van de Contourennota Mobiliteitsvisie.

Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's

Datum	Naam beslisnota	Toelichting
3 oktober 2022	Aanbieding Contourennota Mobiliteitsvisie 2050 aan RFL	Vraag om akkoord te gaan met aanbieden van

		aanbiedingsformulier en Contourennota aan de RFL van 11 oktober (en Ministerraad van 14 oktober)
3 oktober 2022	Adviesnota Minister Contourennota Mobiliteitsvisie 2050	Betreft mogelijke spreekpunten bij bespreking van de contourennota in de RFL
19 september 2022	Beslisnota verzending uitstelbrief en contourennota Mobiliteitsvisie	Vraag om akkoord te gaan met latere verzending van de contourennota aan de Kamer dan eerder toegezegd, en akkoord te gaan met verzending van nieuwe contourennota aan de Commissie Fysieke Leefomgeving (CFL). Deze beslisnota is al openbaar gemaakt met verzending van de uitstelbrief op 26 september 2022.

Datum
13 oktober 2022

Onze referentie
IENW/BSK-2022/13016

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Innovatie en Strategie v. Mobiliteit
Strategie

Aan
Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)
3

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
3 oktober 2022

Onze referentie
IENW/BSK-2022/228050

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Beleid en Omgeving
T

Beslistermijn
3 oktober

Bijlage(n)
Vul hier het aantal bijlagen in

Aan Minister
Van dg Mo en dg LM

nota

Aanbieding Contourennota Mobiliteitsvisie 2050 aan RFL

Aanleiding
Agendering Contourennota Mobiliteitsvisie 2050 in RFL van 11 oktober 2022.

Geadviseerd besluit
Bijgaand aanbiedingsformulier en Contourennota aan te bieden voor de RFL van 11 oktober (en Minsterraad van 14 oktober), met als doel het direct na goedkeuring te versturen naar de Tweede Kamer.

Kernpunten
U heeft gevraagd de Contourennota in de RFL/MR te bespreken alvorens het naar de Kamer te geleiden.

Krachtenveld
In de CFL van 27 september 2022 is en beperkt aantal aandachtspunten meegegeven, die zijn verwerkt. Zie verder Adviesnota.

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Aanbiedingsformulier RFL	
03	Adviesnota	
04	Contourennota Mobiliteitsvisie 2050	

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en
Spoor
Beleid en Omgeving

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

1 [redacted]

Datum
29 september 2022

Kenmerk
IENW/BSK-2022/228018

Bijlage(n)
1

advies MR / OR / VP

Onderraad
Contourennota Mobiliteitsvisie 2050
Agendapunt x

Inleiding
Op verzoek van de Minister (overleg 16 augustus jl.) wordt de Contourennota Mobiliteitsvisie, alvorens naar de Tweede Kamer te worden gestuurd, langs de Ministerraad geleid, om daarmee de interdepartementale steun aan de voorkant te verzekeren. De Mobiliteitsvisie raakt ook direct aan andere beleidsterreinen – klimaat, energie, ruimte, economie, gezondheid, etc.

Samenvatting van het voorstel
Voorstel is bijgaande Contourennota Mobiliteitsvisie 2050 (bijlage 04) naar de Tweede Kamer te sturen, conform de toezegging in het Beleidsprogramma IenW. In de Contourennota wordt een Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 toegezegd, als mogelijk eindpunt of tussenpunt naar een Mobiliteitsvisie 2050.

Politieke context
Naar onze inschatting zou de Tweede Kamer mogelijk meer inhoudelijke richting van de Contourennota verwachten. We werken toe naar een inhoudelijk document -de Hoofdlijnennotitie- in januari/februari 2023 dat een belangrijke inbreng kan vormen voor het strategisch debat met de Tweede Kamer in maart 2023.

Advies
1. Aangeven dat de inhoudelijke aandachtspunten die in de CFL zijn meegegeven, zijn verwerkt in de Contourennota;
2. Aangeven dat de uitvoering van het Coalitieakkoord en Beleidsprogramma uiteraard onverkort voortgang vinden, en dat de Mobiliteitsvisie daarop voortbouwt;
3. Collega's verzoeken akkoord te gaan met verzending van de Contourennota naar de Tweede Kamer.

Argumentatie
De inhoudelijke punten zoals gemaakt in de CFL zijn benoemd in de

Overzicht van opmerkingen bij 05 bijlage 4 onderliggende beslisnota s.PDF

Pagina: 2

Nummer: 1 Auteur: NGraaf Onderwerp: Redigeren Datum: 14-10-2022 13:43:11
Overlaytekst: Persoonlijke gegevens

Contourennota, de inhoudelijke uitwerking komt in de Hoofdlijnennotitie. De zorgen van ambtelijk MinAZ over de verhouding tussen Coalitieakkoord en Beleidsprogramma enerzijds, en Mobiliteitsvisie anderzijds, zijn door de dg Mo in de CFL helder uiteengezet en ook verwerkt in de Contourennota. Daarmee zijn in onze visie de aandachtspunten van de andere departementen goed geadresseerd.

Met opmerkingen [IYP1]: hoe is dit nu verwerkt in het stuk? even bellen met opsteller

Spreektekst

1. We willen een Mobiliteitsvisie maken die op basis van bestaande deelvisies in het mobiliteitsdomein inzet op één samenhangend mobiliteitssysteem dat toekomstbestendig is;
2. Mobiliteit en bereikbaarheid dienen op zichzelf al publieke doelen (welzijn/welvaart) maar dragen ook bij aan de grote opgaven die ons allen raken zoals de woningbouw, de energietransitie etc. Daarom zijn voorliggende stukken in samenwerking met alle betrokken departementen gemaakt. Dat zullen we ook bij de uitwerking doen.
3. We werken aan 1 meer geïntegreerd mobiliteitssysteem. Daarbij is sprake van kaders (zoals geluid, water & bodem etc) maar ook van grote kansen door bijvoorbeeld digitalisering. Ook de internationalisering zal een belangrijke rol in de uit te werken visie krijgen.
4. De visie zal dienen als “afweegkader” voor beslissingen. De aandachtspunten die u in de CFL heeft meegegeven, zijn verwerkt in de Contourennota;
5. Ik wil benadrukken dat de uitvoering van het Coalitieakkoord en Beleidsprogramma onverkort voortgang vinden, en dat de Mobiliteitsvisie daarop voortbouwt;
6. Ik wil u vragen akkoord te gaan met verzending van de Contourennota naar de Tweede Kamer;
7. U zult via de interdepartementale klankbordgroep goed worden betrokken bij de totstandkoming van de Hoofdlijnennotitie.

Kader

In de Beleidsprogramma IenW is aangekondigd Q3 de Contourennota naar de Tweede Kamer te sturen. Door het MR-traject wordt dat enkele weken later, hiervoor is inmiddels een uitstelbrief naar de Tweede Kamer gestuurd.
In de Contourennota is, conform de toezegging aan het Kamerlid Van Ginneken, een internationale vergelijking van mobiliteitsvisies aangekondigd.

Krachtenveld, afstemming, financiële en juridische implicaties, communicatie

Interdepartementaal

In de CFL is door de collega’s gevraagd om aandacht voor MKBA’s mede in relatie tot Brede Welvaart, internationale verbindingen (HSL), veranderende leefpatronen (waaronder corona), verkeershandhaving en digitalisering/ cybersecurity. MinAZ vroeg naar de verhouding tussen Coalitieakkoord/Beleidsprogramma IenW en Contourennota/Hoofdlijnennotitie. Al deze punten zijn kort benoemd in deze versie van de Contourennota.

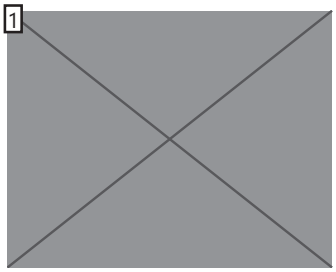
Pagina: 3

Nummer: 1 Auteur: Harbers, Mark Datum: 3-10-2022 22:48:27

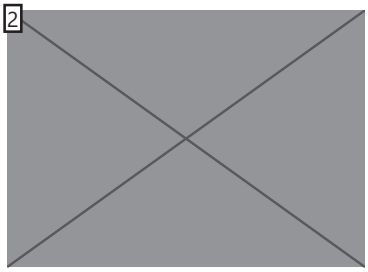
Ik kan dit niet beoordelen maar ik ga ervan uit dat het goed verwerkt is.

Stakeholders
Een eerdere versie van de Contourennota is besproken met stakeholders. Naast veel steun voor een Mobiliteitsvisie hebben zij zeer uiteenlopende inhoudelijke aandachtspunten meegegeven. Deels konden die worden verwerkt in deze Contourennota, veel daarvan zal aan bod komen in de Hoofdlijnennotitie. Daarover zullen de stakeholders, na verzending van de Contourennota naar de Tweede Kamer, inhoudelijk terugmelding ontvangen.

1



2



Pagina: 4

Nummer: 1 Auteur: NGraaf Onderwerp: Redigeren Datum: 14-10-2022 13:43:34
Overlaytekst: Persoonlijke gegevens

Nummer: 2 Auteur: NGraaf Onderwerp: Redigeren Datum: 14-10-2022 13:43:38
Overlaytekst: Persoonlijke gegevens