

Inbreng voor Commissiedebat Strategische Keuzes bereikbaarheid

Op 30 maart debatteert u met de minister en staatssecretaris over de strategische keuzes met betrekking tot bereikbaarheid. Complimenten zijn op hun plaats dat er in korte tijd een veelomvattend hoofdlijnennotie Mobiliteitsvisie 2050 ligt waar we als medeoverheden een bijdrage aan hebben geleverd. Als medeoverheden werken we aan de grote 'ruimtelijke puzzel' en we zien dat het kabinet doorheeft dat er keuzes gemaakt moeten worden: niet alles kan overal gefaciliteerd worden.

De medeoverheden werken graag gezamenlijk met het rijk aan de uitwerking van een ambitieuze Mobiliteitsvisie 2050.

Hiervoor geven wij graag een aantal aandachtspunten mee om de effectiviteit van regionale investeringen en activiteiten te vergroten. Daarbij staat de mens centraal en is mobiliteit geen doel op zich maar juist een activiteit die bijdraagt aan verbondenheid, veiligheid, gezondheid en een gelukkig leven van onze inwoners.

1. Werk vanuit een heldere visie op mobiliteit in 2050

Een ambitieuze en scherpe integrale visie op mobiliteit in 2050 is nodig over de modaliteiten heen. De hoofdlijnennotitie redeneert vanuit het heden en gaat vooral over de samenhang der dingen. Hiermee bereiken wij niet onze doelen. Een visie is nodig, omdat simpelweg niet alle mobiliteit kan worden gefaciliteerd en omdat deze richting geeft aan toekomstige maatregelen en projecten. Het is onmogelijk om keuzes te maken, als er geen visie is.

Wat ons betreft moet de mobiliteitsvisie samenhangen met de actualisatie van de NOVI die dit jaar plaatsvindt. Wij gaan er vanuit dat de mobiliteitsvisie een van de bouwstenen is voor de NOVI en daar uiteindelijk integraal in op gaat, zoals onder de Omgevingswet ook verwacht wordt dat de relevante onderdelen uit het gemeentelijke verkeer- en vervoersplannen overgaan in de gemeentelijke en provinciale omgevingsvisies.

- Waarom maakt de minister gebruik van bestaande visies en gaat hij niet uit van een visie hoe mobiliteit er in 2050 uit kan zien?
- Hoe zien de bewindspersonen de samenhang tussen de mobiliteitsvisie en de NOVI?

2. Stel bij bereikbaarheid ook brede welvaart centraal

De mobiliteitsvisie 2050 moet gericht zijn op de grote uitdagingen op het gebied van gezondheid, klimaat, energie, inclusiviteit, verstedelijking en bereikbaarheid (brede welvaart). Het PBL schetst vier dimensies van brede welvaart (zie onderstaande figuur). Kijk niet alleen naar het functioneren van het mobiliteitsnetwerk (reistijden, reiskosten, I/C-verhoudingen, voertuigverliesuren en 'externe effecten' van mobiliteit), maar werk aan deze bredere doelen en zorg ervoor dat het instrumentarium zich daarop richt.

Er is meer aandacht nodig voor de bijdrage die mobiliteit kan leveren aan het welzijn van verschillende (kwetsbare) doelgroepen. Ga voor kwaliteit in plaats van kwantiteit. Medeoverheden willen kansongelijkheid tegengaan en het welzijn van kwetsbare inwoners verbeteren, juist ook met mobiliteitsbeleid.

Daarom vragen wij de doelen die door PBL/SCP en CPB genoemd worden (zie figuur) als concrete doelen op te nemen in de mobiliteitsvisie waarop gestuurd kan worden en ook als indicator en onderdeel van een afwegingskader bij investeringsbesluiten kunnen dienen.

- Wordt brede welvaart als uitgangspunt meegenomen voor de Mobiliteitsvisie 2050?

3. Inzet op gedrag en ruimtelijke ordening zijn bepalend

Erken in de hoofdlijnennotitie dat het sturen op gedrag en goede ruimtelijke ordening bepalend zijn voor hoe we bereikbaarheid vorm kunnen geven, waarbij onze brede welvaartsdoelen gediend worden. Dat sturen kan alleen in samenwerking met andere departementen en medeoverheden. De scenario's uit de Ruimtelijke Verkenning van PBL bieden goede handvatten. Deze scenario's variëren van een groter accent op het westen van het land tot een grotere spreiding over het hele land, en van grotere stedelijke verdichting tot verstedelijking in lagere dichtheden buiten het bestaand bebouwd gebied. Benoem in de hoofdlijnennotitie het belang om die vernieuwde samenwerking vorm te geven vanaf het vaststellen van de mobiliteitsvisie. De ervaringen uit de Gebiedsprogramma's kunnen daarbij helpen. Om dit concreet te maken werken medeoverheden graag samen met het rijk in cocreatie, dit moet expliciet onderdeel zijn van het verdere proces.

- Pak de uitwerking van de mobiliteitsvisie samen met medeoverheden op.
- Laat de mobiliteitsvisie sturend zijn voor de inrichting van Nederland.

Vier dimensies van brede welvaart in relatie tot mobiliteit



Bron: PBL

4. Ga uit van regionale verschillen en gebiedstypen in bereikbaarheid

We ondersteunen het uitgangspunt gebiedsgericht te werken. Ga daarbij niet uit van 'one size fits all', maar maak gericht beleid voor stedelijk gebieden, voor stedelijke regio's en voor landelijke regio's. Dit sluit aan op trends die laten zien dat de mobiliteitsontwikkelingen en -vraagstukken verschillen per type gebied en gebiedsgericht werken maakt het effectiever, duurzamer en minder kostbaar. Bovendien draagt zo'n aanpak bij aan doelstellingen op het gebied van woningbouw en klimaat, biedt het ruimte voor maatwerk en structureert het politieke debat. Heb daarbij aandacht voor de mobiliteitstransitie in de verschillende gebieden, reizen tussen deze verschillende gebiedstypen en het versterken van ketenmobiliteit en multimodale hubs.

- Hoe gaan de bewindspersonen regionale verschillen en behoeften verwerken in de uitwerking van de mobiliteitsvisie?

5. Van keuzevrijheid naar het bieden van meer opties

Keuzevrijheid heeft een duidelijke plaats in de hoofdlijnennotitie "... de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd ...". Echter, niet alles kan overal. Er is simpelweg een tekort aan ruimte en geld om overal altijd iedere vorm van mobiliteit te faciliteren. Om te kunnen sturen op gedrag, de ontwikkeling van vervoersbewegingen en voertuigbezit en ruimtelijke ontwikkeling moeten er voldoende alternatieven voor de reiziger beschikbaar zijn, ook voor kwetsbare groepen. Dit vraagt om publieke regie op het geheel aan particulier, commercieel en publiek/collectief vervoer.

- Hoe gaan de bewindspersonen werken aan "de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd..." in een tijdsgewricht waar niet alles kan?

6. Breng het fiscale stelsel in lijn met de doelen

Fiscaliteit is een krachtig instrument voor de gewenste gedragsverandering en maakt het slim benutten en in stand houden van netwerken efficiënter en simpeler. Alternatieven voor de auto moeten aantrekkelijker en ook betaalbaar zijn. Hier zien wij ook graag aandacht voor 'betalen naar gebruik' in de visie, zeker gezien de tijdshorizon van 2050 die wordt gehanteerd. Daarbij is het van belang dat het systeem nu al wordt ingericht voor een uitbouw naar heffing naar tijd en plaats in 2050. Daarnaast vragen wij om ook de alternatieven voor de auto zoals fiets en OV belastingtechnisch aantrekkelijker te maken waarbij we een heffing op voertuigbezit niet uit het oog moeten verliezen. Dit blijft immers een belangrijk sturingsinstrument, zowel fiscaal als beleidsmatig.

- Welke fiscale instrumenten worden gebruikt om alternatieven voor de auto aantrekkelijker te maken?
- Wordt ook gekeken naar de thuiswerkvergoeding op dagen dat er meer verkeer is?

Focus toekomstbeeld auto sluit niet aan bij inzet voor hele mobiliteitssysteem

Minister Harbers presenteerde op 17 maart het Toekomstbeeld Automobilititeit. Hoewel de auto een essentieel onderdeel is en blijft van ons mobiliteitssysteem, willen medeoverheden het STOMP (Stappen, Trappen, OV, MaaS en Personenauto) principe leidend laten zijn voor toekomstige ontwikkelingen. Dit mede gezien de verschillende transitieën waar we aan werken. Zoals hierboven al staat: niet alles kan overal. Het uitbreiden van keuzemogelijkheden voor mobiliteit is cruciaal om de bereikbaarheid van dorpen, steden en regio's in stand te houden.

Onderhoud infrastructuur loopt ook op decentraal niveau achter

Een andere brief die de minister heeft gestuurd over 'Basiskwaliteitsniveau RWS-netwerken' baart de medeoverheden zorgen. Niet alles kan overal en de schaarse middelen die we hebben moeten efficiënt en effectief worden ingezet, ook om de kosten voor beheer en onderhoud te verminderen. De problematiek op het hoofdwegennet geldt ook voor het onderliggend wegennet.

Het onderhoud van het onderliggend wegennet verdient evenveel aandacht als de nationale infrastructuur. In dit kader herhalen gemeenten en provincies hier de oproep om vaart te maken met de nieuwe financieringssystematiek voor het gemeente- en het provinciefonds vanaf 2026. Daarnaast moet er eindelijk werk worden gemaakt van de evaluatie van de BDU. Gemeenten en provincies hebben snel behoefte aan duidelijkheid over hun financiën. Wanneer deze systematiek niet aansluit bij de structurele financiële noden van gemeenten en provincies en niet op tijd is geregeld heeft dit gevolgen voor het gehele mobiliteitssysteem (investeringen, beheer en onderhoud en OV).

Ten aanzien van investeringen informeren de bewindspersonen de kamer over de 'Voortgang MIRT 2023' proces. In dit kader brengen we graag de inbreng van het afgelopen najaar van het IPO en van de VNG nogmaals onder uw aandacht, de punten ten aanzien van zicht op financiering en drempelbedragen zijn nog steeds actueel.

- Vraag de bewindspersonen de fondsbeheerders vaart te maken met de nieuwe financieringssystematiek van het gemeente- en provinciefonds.
- Hoe past dit toekomstbeeld in de trend van de mobiliteitstransitie die de afgelopen jaren is ingezet?

Voor meer informatie:

[Jesse de Jong-Paalvast](#), Adviseur Public Affairs VNG, 06-3984 6437
[Susan Cohen Jehoram](#), Strateeg Public Affairs IPO, 06-4190 0345