



> Retouradres Postbus 20901 2500EX Den Haag

Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving
Rijnstraat 8
2515XP Den Haag
Nederland

Bestuurskern

Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Strategie

Rijnstraat 8
Den Haag
Postbus 20901
2500EX Den Haag
Nederland

Contactpersoon

N. De Graaf
*Coördinerend
Beleidsmedewerker*
M +31(0)6-15679856
nick.de.graaf@minienw.nl

Datum

Betreft Antwoordbrief Consultatie OFL Hoofdlijnennotitie
 Mobiliteitsvisie

Ons kenmerk

IENW /BSK-2023/164340

Geachte heer De Haas,

Op 13 maart jl. heeft u ons het OFL-rapport 'samen naar een verbindende mobiliteitsvisie' overhandigd en toegelicht. Hierin zijn de reflecties van veel verschillende partijen op het consultatiedocument van de Hoofdlijnennotitie mobiliteitsvisie 2050 overzichtelijk samengebracht. Wij willen u hartelijk danken voor uw heldere rapportage en de brede consultatie die heeft plaatsgevonden, met als hoogtepunt de bijna zeventig aanwezige partijen bij de formele maatschappelijke consultatiebijeenkomst op 31 januari jl. Het werk van het OFL heeft ons in staat gesteld de Hoofdlijnennotitie begrijpelijker te maken, in te korten en aan te scherpen.

Op 25 mei jl. is aan verschillende deelnemers aan de consultatie ambtelijk toegelicht hoe met de inbreng is omgegaan en is tevens een korte terugmelding gegeven van het gesprek met de Kamer over de Hoofdlijnennotitie op 31 maart (Commissiedebat Strategische Keuzes Bereikbaarheid) en 25 mei jl. (tweeminutendebat). In deze brief wordt kort ingegaan op de punten uit de consultatie die tot aanpassingen in de Hoofdlijnennotitie hebben geleid en wordt toegelicht op welke wijze met deze punten is omgegaan.

1. Het is nog geen visie

Veel deelnemers geven aan dat deze Hoofdlijnennotitie zeker nog geen visie is en geen zicht geeft op het gewenste toekomstbeeld. In uw inleiding geeft u al aan dat de behoefte aan een eindbeeld groot is, maar geeft u ook aan dat dit schuurt met de complexiteit van de opgave. Ook de uiteindelijke versie van de Hoofdlijnennotitie geeft geen eindbeeld van het mobiliteitssysteem in 2050. Het is vooral een bril waardoor dit kabinet naar het mobiliteits- en bereikbaarheidsbeleid wil kijken: vanuit een ambitie dat iedereen recht heeft op bereikbaarheid van vitale voorzieningen, en dat bereikbaarheidsdoelen scherp kunnen maken waar het toekomstige mobiliteitssysteem aan moet voldoen.

2. Expliciteren van de doorwerking van de mobiliteitsvisie op deelvisies

Deelnemers hebben terecht aangegeven dat de mobiliteitsvisie uiteindelijk ook door moet werken in nieuwe deelvisies en actualisatie van de deelvisies. Dit wordt één van de uitwerkingslijnen in het actieprogramma van de mobiliteitsvisie.

3. Goederenvervoer wordt onvoldoende belicht

Het OFL-rapport geeft aan dat er in het consultatiedocument veel aandacht uitgaat naar het personenvervoer, en minder naar het goederenvervoer. Daarbij komt dat er ook weinig aandacht is voor de diversiteit van het goederenvervoer. Dat punt is ter harte genomen. In de Hoofdlijnennotitie is het belang van het goederenvervoer krachtiger benoemd. Het gaat om onder meer om het belang van het kunnen verplaatsen van vitale goederen en het belang van leveringszekerheid. Zo hangt het goederenvervoer ook samen met het centraal zetten van het vervullen van maatschappelijk-economisch vitale functies voor de mens.

Bestuurskern

Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Strategie

Ons kenmerk

IENW /BSK-2023/164340

4. Te veel *business as usual*, en 'nieuwe' vervoerswijzen onderbelicht

In het OFL-rapport wordt opgemerkt dat er een grotere rol voor vernieuwing nodig is in een visie. Het staat buiten kijf dat innovatie in vervoerswijzen, digitalisering en diensten nodig is om binnen de schaarse ruimte voor mobiliteit onze doelen te kunnen bereiken. Het uitgangspunt 'de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd' betekent ook dat innovatie in bestaande én nieuwe modaliteiten nodig is om het mobiliteitssysteem toekomstbestendig te maken. In de Hoofdlijnennotitie zijn voorbeelden genoemd en is aangegeven wanneer we bij dergelijke innovaties ook voor de Rijksoverheid een rol zien weggelegd.

5. Durf te kiezen

Het OFL-rapport geeft aan dat nog niet duidelijk is hoe de Hoofdlijnennotitie zich vertaalt in de praktijk: zolang er geen keuzes gemaakt worden zal niemand het oneens zijn met de inhoud van de mobiliteitsvisie. Wij begrijpen dat de behoefte aan een eindbeeld met bijbehorende concrete keuzes groot is. Tegelijkertijd willen we benadrukken dat er met de Hoofdlijnennotitie een zeer betekenisvolle stap wordt gezet: het centraal stellen van de bereikbaarheid van vitale maatschappelijk-economische functies in het mobiliteitsbeleid en daaraan gekoppeld de ambitie om dit ook zo concreet mogelijk te vertalen naar integrale bereikbaarheidsdoelen. Die uitwerking wordt komende periode opgepakt en dit uitkomsten hiervan zullen richting geven aan de concrete beleidskeuzes die in de toekomst zullen moeten worden gemaakt.

6. Brede welvaart als kapstok

Er wordt in het OFL-rapport voorgesteld om de bredewelvaartsdoelen leidend te maken, omdat deze het meest integraal zijn. Zo zouden deze doelen kunnen dienen als kapstok voor alle doelen. Hierin dient ook duurzaamheid een plek te krijgen, dat lijkt nu niet terug te komen in de in het consultatiedocument genoemde vier dimensies van brede welvaart: leefomgeving, bereikbaarheid, gezondheid en veiligheid.

In de Hoofdlijnennotitie is de door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) uitgewerkte model voor brede welvaart voor mobiliteit gehanteerd. Duurzaamheid valt hier onder leefomgeving. Tijdens de totstandkoming van de visie is geconstateerd dat mobiliteit binnen de publieke kaders van gezondheid, leefomgeving en veiligheid plaats moet vinden, maar dat kaders en doelen met betrekking tot bereikbaarheid ontbreken. De uitwerking van integrale bereikbaarheidsdoelen vormt daarom één van de belangrijkste sporen van de Mobiliteitsvisie, waarbij de sociale dimensie nadrukkelijk wordt meegenomen. Zo komt de nadruk van de Hoofdlijnennotitie meer op bereikbaarheid te liggen dan op de andere aspecten van de brede welvaart. Bereikbaarheid wordt hiermee niet boven andere bredewelvaartsdoelen gesteld. De ambitie is om bereikbaarheidsdoelen uit te werken om bij keuzes met betrekking tot het

mobiliteitssysteem integrale afweging aan de hand van alle bredewelvaartsaspecten mogelijk te maken.

Bestuurskern
Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Strategie

7. Integrale bereikbaarheidsdoelen

Het OFL-rapport geeft terecht aan dat de passages over integrale bereikbaarheidsdoelen erg onduidelijk waren. Daarom is besloten dit sterk in te korten, en aansluitend het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) te vragen de complexiteit van het komen tot bereikbaarheidsdoelen uiteen te zetten in een rapport dat nu als bijlage bij de Hoofdlijnennotitie is meegestuurd. Hiermee is in de Hoofdlijnennotitie de intentie (het komen tot bereikbaarheidsdoelen) scherp beschreven, en tegelijkertijd is met het KiM-rapport een eerste denkkader ontwikkeld waarmee we in de uitwerking aan de slag kunnen.

Ons kenmerk
IENW /BSK-2023/164340

8. Sterker neerzetten van de huidige middelen en aandacht voor veelbelovende ontwerpprincipes

Er is in de Hoofdlijnennotitie veel ruimte genomen voor kaders met voorbeelden van nu al werkende nieuwe concepten. Ook in de lopende tekst wordt veel gesproken over hubs, *modal shift* en innovatief collectief vervoer (of publiek vervoer). Hoewel niet expliciet aangehaald, werken ook in het OFL-rapport aangehaalde concepten als de 15-minutenstad en STOMP (Stappen; Trappen; OV; MaaS; Privéauto) door in de gebiedsgerichte blik op het bereikbaarheidsbeleid. In deze Hoofdlijnennotitie uit zich dat in de nadrukkelijke verbinding tussen bereikbaarheid en maatschappelijk-economisch vitale functies, en 'de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd'.

9. Duidelijkere taal en beknopter document

De Hoofdlijnennotitie is volgens het OFL-rapport een veel te lijvig document vol met abstract en ambtelijk taalgebruik: het kan beknopter en concreter. Het omschrijven naar begrijpelijker taal is na dit advies als extra stap in het proces doorlopen, nadat het document in tekst met de helft is teruggebracht. De hoop is dat er hiermee een duidelijker en prettiger leesbaar document is ontstaan.

10. Samen verder

De deelnemers aan de raadpleging in januari jl. zien de consultatie niet als laatst moment van inspraak en willen in het vervolg betrokken blijven. In het OFL-rapport wordt aangegeven dat duidelijkheid over het vervolgproces daarbij belangrijk is. Participatie moet uiteindelijk meer dan een vinkje zijn: de deelnemers hopen op meer ruimte voor reactie in het vervolg van het proces. In de aanbiedingsbrief van de Hoofdlijnennotitie is aangegeven dat komende tijd langs drie lijnen verder wordt gewerkt en dat het voornemen is voor de IenW-begrotingsbehandeling van het najaar 2023 een actieprogramma te presenteren. Daarin wordt inzichtelijk gemaakt hoe de gepresenteerde hoofdlijnen doorwerken in het beleid van IenW en de andere departementen. Dit verschaft duidelijkheid over de lijnen waarlangs we het vervolg vormgeven. We zijn al met u in overleg wat de logische momenten voor betrokkenheid van het OFL en aangesloten partijen zijn. Ook is gezamenlijk geconstateerd dat dit proces van de mobiliteitsvisie vraagt om iets anders dan alleen afstemming bij elke volgende stap en bijbehorend document (contourennota, Hoofdlijnennotitie, actieprogramma). Daartoe onderzoeken wij samen met u de mogelijkheid om een lerend netwerk voor de mobiliteitsvisie op te gaan zetten.

Vervolg na de consultatie

Op 17 maart jl. is deze aangepaste Hoofdpijnennotitie Mobiliteitsvisie naar de Tweede Kamer verstuurd. Op 30 maart jl. is deze onderwerp van gesprek geweest in het commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid en op 25 mei jl. is hiervoor nog een tweeminutendebat gevoerd. Hierin zijn moties ingediend (en later aangenomen) die steun geven aan de ambitie om voortvarend met de uitwerking van de Hoofdpijnennotitie en specifiek de bereikbaarheidsdoelen aan de slag te gaan.

Met de adviezen uit het OFL-rapport, de adviezen van medeoverheden en de punten die in het commissiedebat naar voren zijn gekomen scherp in het vizier is begonnen met de uitwerking van de hoofdpijnen. Omdat de bijdrage vanuit de maatschappelijke partijen tot nu toe zeer waardevol is geweest, willen wij in het vervolgtraject graag met het OFL en met u als voorzitter samenwerken aan de betrokkenheid van de grote groep belanghebbende partijen. Daarover is inmiddels goed onderling contact.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W .A. Heijnen

Bestuurskern

Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Strategie

Ons kenmerk

IENW /BSK-2023/164340