

Gezamenlijk reactie medeoverheden op de Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 van het ministerie van I&W



Introductie

De medeoverheden zijn blij met de uitnodiging van het ministerie om mee te denken over de Hoofdlijnennotitie van de Mobiliteitsvisie 2050 en waarderen dat wij actief worden betrokken in het proces van de totstandkoming.

We zijn verheugd dat de Hoofdlijnennotitie duidelijk een trendbreuk laat zien en constateren een enorme stap in de goede richting. We zien dat er in de visie wordt gekozen voor een bredere insteek en dat de samenhang wordt gezocht met bredere integrale welvaartsdoelen. Zo is er bijvoorbeeld duidelijk veel meer aandacht voor het thema duurzaamheid. Deze verandering ondersteunen wij van harte. Het gaat inderdaad niet alleen over mobiliteit en economische voorspoed, maar om o.a. gezondheid, duurzaamheid, veiligheid, inclusiviteit en verbetering van onze leefomgeving. De constatering dat 'niet alles meer kan' juichen wij toe. We zijn inderdaad op een punt dat er scherpe keuzes gemaakt moeten worden. U onderscheidt in de visie verschillende gebiedstypen. Hier zijn we blij mee, want de keuzes die we moeten maken verschillen namelijk per gebied. Met deze gezamenlijke reactie hopen wij het ministerie handvatten te geven om samen de Mobiliteitsvisie tot een nog krachtiger document te maken met een sterke eenduidige visie waarin deze keuzes ook daadwerkelijk gemaakt worden.

We benadrukken graag het belang van een door alle overheden gedragen visie. Dit betekent een duidelijk gezamenlijk proces (co-productie en een gesprek over gedeelde opgaven en randvoorwaarden) met de medeoverheden. Wij vragen ook na de verzending van de notitie aan de Kamer het proces met ons medeoverheden verder vorm te geven. Juist in tijd van beperkte middelen is het belangrijk samen met medeoverheden een gedragen toekomstbeeld te ontwikkelen, keuzes te maken dan hierop te sturen en te investeren. Wij vragen daarom expliciet ook ruimte om op basis van decentrale input bij te sturen en de koers te wijzigen.

Wij komen tot zes hoofdpunten die wij als medeoverheden willen benadrukken in onze gezamenlijke reactie:

Hoofdpunten reactie

1. Werk vanuit een heldere visie

De hoofdlijnennotitie is momenteel meer een beleidsstuk met een horizon van 2030. We missen een ambitieuze aantrekkelijke visie op de mobiliteit van 2050.

De hoofdlijnennotitie gaat nu nog veel uit van de bestaande situatie en het doortrekken van de ingezette lijn en geeft weinig inzicht in waar we naar toe willen. Een verbeeldende ambitie of visie helpt in het maken van keuzes en helpt in de gesprekken met andere beleidsterreinen. We missen dit nog te veel in de hoofdlijnennotitie. Het stuk ademt nog veel het economisch belang en zet erg op efficiëntie in, terwijl te maken hebben met een breder palet aan doelen waar mobiliteit en bereikbaarheid een onderdeel van zijn (zie hieronder).

In de notitie wordt terecht aangegeven dat niet alle mobiliteitsbehoeften meer kunnen worden gefaciliteerd. De groei aan de (auto)infrastructuur is bereikt. Nu is het tijd om keuzes te maken. U constateert het zelf: "Niet het middel, maar het brede doel van bereikbaarheid staat centraal. Dat vergroot ten eerste het potentieel aan oplossingsrichtingen en de flexibele inzet daarvan." Hier zijn wij het mee eens, maar dit stelt ook grenzen aan de mobiliteit.

2. Gebruik Brede Welvaart als basis voor de visie

Bereikbaarheid staat in de visie als grootste goed centraal. Wij pleiten voor het centraal stellen van de brede welvaart. Dit dwingt tot andere keuzes.

Bereikbaarheid is een belangrijk doel, maar niet meer het enige. In de hoofdlijnennotitie (p.4.) worden duurzaamheid, leefomgeving en veiligheid slechts als kader genoemd terwijl het belangrijke doelen zijn binnen de brede welvaart. Deze doelen zouden op zijn minst náást bereikbaarheid moeten staan, en niet ondergeschikt zijn hieraan (zie p. 23.). Bereikbaarheid is belangrijk, maar wanneer vinden we dat voldoende? Moet het alleen snel zijn, of is er ook ruimte voor de bredere doelen. Wij zien graag een definitie van bereikbaarheid die al deze aspecten in zich heeft.

Wij zijn ervan overtuigd dat het inzetten op de doelen van de bredere welvaart tot andere acties leidt. Dit betekent ook het maken van *scherpe keuzes*. Niet alles kan namelijk meer. We zullen daarvoor moeten verminderen, veranderen en verduurzamen. De inzet op en aandacht voor actieve modaliteiten, het OV en andere vormen van duurzame mobiliteit zijn essentieel om onze doelen te bereiken. Streef daarbij een aantrekkelijke(re) openbare ruimte na, waarin het mobiliteitssysteem minder prominent aanwezig is en je ruimte vrijspeelt voor andere nuttige functies. Deze mobiliteitstransitie is niet slechts een lokale of regionale aangelegenheid, maar moet vanuit het nationale herkend worden.

3. Inzet op Gedrag en Ruimtelijke Ordening zijn bepalend

Erken in de hoofdlijnennotitie dat het sturen op gedrag en een goede ruimtelijke ordening bepalend zijn voor hoe we bereikbaarheid vorm kunnen geven, waarbij onze brede welvaartsdoelen gediend worden.

We constateren dat I&W deze principes (h)erkent en hier graag meer op wil sturen. Nadrukkelijker wordt de samenwerking met andere departementen gezocht zoals wonen, onderwijs en zorg als het gaat over de gevolgen voor de bereikbaarheid waarbij niet alles gefaciliteerd kan worden. Dit mag in het stuk nadrukkelijker worden aangezet. Daarnaast vragen wij om concreet de verbinding met de NOVI te leggen. Alle overheidslagen (lokaal, regionaal, nationaal) zijn hierbij nodig. Gezamenlijk hebben wij de sleutel tot succesvol ruimtelijk beleid (en bereikbaarheid + mobiliteit daarbinnen) in handen.

Naast spitsmijden is het belangrijk dat we mobiliteitskeuzes van onze reizigers bevorderen die aansluiten bij de brede welvaartsdoelen en de mobiliteitstransitie. In de notitie wordt genoemd dat Nederland tweede scoort op infrastructuur. Echter, met de traditionele manier van alleen inzetten op infrastructurele investeringen alleen komen we er niet. Noch bij de doelen van de brede welvaart, noch bij onze traditionele bereikbaarheidsdoelen. Sturen op gedrag (modal shift) en het inzetten op een goede ruimtelijke ordening (nabijheid op verschillende niveaus) staan aan de basis van het instrumentarium en staan nu nog teveel aan de zijlijn in de hoofdlijnennotitie. Ook de intensivering van functies rondom HUBs is belangrijk in het sturen van de vraag naar mobiliteit. Dit vraagt om pro-actief HUB-beleid dat niet (alleen) vanuit de mobiliteit bedacht kan worden. Mobiliteit is geen gegeven maar kan door verschillende keuzes en doelen beïnvloed worden.

4. Ga uit van regionale verschillen en gebiedstypen in bereikbaarheid

We ondersteunen de invalshoek om gebiedsgericht te werken. Ga daarbij niet uit van 'one size fits all' maar maak gericht beleid voor stedelijk gebieden (Stedelijk Netwerk Nederland uit de NOVI, ofwel de G23), voor stedelijke regio's en voor landelijke regio's. Dit sluit aan op trends omdat de

mobilitetsvraag anders uitvalt in deze drie gebieden, en is daarmee duurzamer, effectiever én minder kostbaar. Bied bijvoorbeeld verschillende opties in het landelijk gebied, náást de auto. De mobiliteitsopgave is van álle overheidslagen en dit vraagt ook iets van het aanpassen van besluitvormings- en financieringsprocessen. Verlies de eigen verantwoordelijkheden die de verschillende overheidslagen hebben niet uit het oog.

Het is een goed idee om afhankelijk van het gebied op mobiliteitsoplossingen in te zetten binnen de randvoorwaardelijke keuzes die op nationaal niveau in de visie gemaakt moeten worden. Gebiedsgericht werken dwingt om keuzes te maken over de inzet van de verschillende modaliteiten waarbij je deze in hun kracht zet.

Hierbij is het belangrijk om niet teveel van het oude uit te gaan, en daarmee juist de auto-afhankelijkheid te vergroten (het netwerk voor de auto is grotendeels op orde, waardoor we nu kunnen investeren in andere mobiliteitsopties). Met de e-fiets worden bijvoorbeeld afstanden tot 15 kilometer overbrugd. Daar ligt ook in dunner bevolkte gebieden potentie. Benoem ook het belang van goed ov, wellicht vraagafhankelijk of in combinatie met deelvervoer, juist ook in landelijk gebied.

Kijk daarbij niet alleen naar de reizen die binnen gebieden worden gemaakt, maar ook nadrukkelijk naar de overstap. Veel provincies zijn bijvoorbeeld bezig met het ontwikkelen van een ambitieus knooppuntennetwerk waarin de knoop zelf functioneert als ontmoetingsplek of als plaats om boodschappen te doen en pakketten af te halen. Idem met de ambities van RWS om snelweghubs te bouwen om randwegen rond steden te ontlasten. Aanvullend is daar OV (bijvoorbeeld BRT) nodig om de reiziger op bestemming te krijgen.

5. Van keuzevrijheid naar het bieden van meer opties

Keuzevrijheid heeft een duidelijke plaats in de hoofdlijnennotitie. Echter, vrijheid komt met verantwoordelijkheid en helaas is niet alles mogelijk. Niet elke vervoersvraag kan worden geaccommodeerd.

Wij pleiten om te verschuiven van keuzevrijheid naar het bieden van meer opties. In aanvulling op het sturen op gedrag moeten er voldoende alternatieven voor de reiziger beschikbaar zijn, ook voor kwetsbare groepen. Begin bij de mens, bij gedrag en geef meer aandacht aan de behoeften van de verschillende doelgroepen. Netwerknormen zijn daarbij ondergeschikt. Dit vraagt om publieke regie op het geheel aan particulier, commercieel en publieke/collectieve mobiliteit.

In het landelijke gebied wordt de auto vaak als enige optie genoemd, terwijl we met een breder pakket aan opties de autoafhankelijkheid wel degelijk kunnen verminderen. Dit voorkomt in deze gebieden ook het uithollen van voorzieningen en winkels in de kleine kernen. Combineer het inzetten op gedragsverandering met het inzetten op goed ov, deelmobiliteit, de kracht van de (e-) fiets en de uitwisseling tussen de verschillende modaliteiten.

Bereikbaarheid van vitale functies wordt genoemd als recht, maar de ongelijke verdeling hiervan over het land en over de bevolking komt laat en beperkt in het stuk aan bod. Ga hier ook in de uitgangspositie en ambitie op in (mensen die geen auto hebben, kunnen in Nederland bijv. hun recht op bereikbaarheid veel minder intensief gebruiken dan mensen mét auto).

6. Breng het Fiscale stelsel in lijn met de doelen

Zorg dat het fiscale stelsel in lijn is met de bredere doelen die we onszelf stellen.

Dit is een potentieel zeer krachtig instrument voor de gewenste gedragsverandering en maakt het slim benutten en instandhouden van netwerken efficiënter en simpeler. Alternatieven voor de auto moeten attractiever en ook betaalbaar zijn. De auto wordt momenteel fiscaal bevoordeeld in bezit en gebruik boven ov en thuiswerken en de fiets helemaal niet – dat draagt niet bij aan klimaat en niet aan congestiedoelen. Hoewel politiek gevoelig zien wij ook graag aandacht voor ‘betalen naar gebruik’, zeker gezien de tijdschijf 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.

Overige aandachtspunten

- We adviseren het stuk korter en krachtiger neer te zetten en laat de visie over mensen gaan, niet over systemen. Daarmee wordt het stuk ook toegankelijker;
- De kracht van de (elektrische) fiets (goed geformuleerd in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets) is in de Hoofdlijnennotitie onderbelicht, zowel in de keten als hoofdtransportmiddel;
- Het STOMP principe is niet genoemd in deze hoofdlijnennotitie, terwijl het wel een simpele duidelijke methode is om meer aandacht te hebben voor actieve mobiliteit. Goede loop- en fietsnetwerken zijn cruciaal voor bereikbare en aantrekkelijke steden en dorpen en draagt bij aan de gezondheid van mensen. De auto is en blijft een essentieel onderdeel van ons mobiliteitssysteem. Er is hierbij verschil tussen grote afstanden die overbrugd moeten worden en binnenstedelijke mobiliteit. Hierin zou de auto een veel minder essentiële rol hoeven te spelen;
- Zet in op een nationaal Multimodaal Toekomstbeeld: op een nationale multimodale hoofdstructuur als drager van duurzame verstedelijking. Dus niet vrijblijvend per modaliteit naast elkaar de ‘kracht van modaliteiten’ benutten in oude beelden die leiden tot versnippering en meer files. Zo’n hoofdstructuur met modaliteiten die elkaar aanvullen en versterken zou input moeten zijn voor het NOVI, drager van een nationale en duurzame verstedelijkingsstrategie. NB: de auto biedt slechts tot op zeker hoogte vrijheid, kan niet iedereen betalen of rijden en vraagt dus op zijn minst om een volwaardig alternatief (KiM onderzoek 2-’22). Ook OV draait niet alleen om ruimte-efficiency; het openbare, het ‘publieke’ deel is minstens evenzo belangrijk ten dienste van mobiliteit voor iedereen.
- Verkeersveiligheid gaat niet alleen om voertuigverliesuren, maar is een groot maatschappelijk probleem en verdient een prominentere plek. Ook is de informatie niet geheel juist. Op pagina 8 wordt gesteld dat er geen significante daling is te zien in het aantal dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers. Dit moet scherper gesteld worden: er is niet alleen geen significante daling, maar de voorlopige cijfers over 2022 voorziet zelfs een stijging. De Integrale Mobiliteit Analyse voorspelt een verdubbeling van het aantal ernstige verkeersslachtoffers (met name onder fietsers) in 2040. Zonder aanvullende maatregelen zal het aantal slachtoffers in 2030 stijgen, terwijl de tussendoelstelling voor 2030 een halvering was;
- Er wordt niet of nauwelijks ingegaan op de clash tussen functies van het netwerk (denk o.a. ook aan personen versus goederen). Het Toekomstbeeld OV 2040 wordt wel genoemd, maar niet de (integrale) corridoruitwerkingen (en daarin al geconstateerde dilemma’s tussen bv personen- en goederenvervoer en goederenvervoer en verstedelijking langs het spoor);
- De groei en de betaalbaarheid van het OV staat op (middel)lange termijn onder druk en de doelen van het TBOV 2040 dreigen niet gehaald te worden. Bijvoorbeeld door de oorlog in

Oekraïne, stijgende brandstofprijzen, personeelstekorten, afnemende reizigers door de coronapandemie en de bijbehorende afschaling van het ov;

- Paragraaf 2.1.3 'versterken internationaal netwerk': Hier wordt alleen ingegaan op het goederennetwerk, niet/nauwelijks op het internationale personennetwerk. Dit is een gemiste kans. We willen graag inzet zien op duurzame bereikbaarheid aan beide kanten van de grens in de grensregio's;
- We missende potentie van internationale treinreizen om minder vluchten mogelijk te maken. Juist als je vanuit die hogere doelen werkt zijn dit keuzes die naar voren gaan komen. De Actieagenda Trein-Luchtvaart bevat maatregelen om de internationale trein in plaats van en in aansluiting op luchtvaart te bevorderen;
- Zet in op een nationaal Multimodaal Toekomstbeeld, met een nationale multimodale hoofdstructuur als drager van verstedelijking. Dus niet vrijblijvend per modaliteit naast elkaar de 'kracht van modaliteiten' benutten wat leidt tot versnippering en meer files. Net als in de MRA zou zo'n hoofdstructuur input moeten zijn voor het NOVI/verstedelijkingsstrategie;
- Het klopt dat elektrificatie van het vervoer voordelen heeft, maar een aantal nadelen van autogebruik zijn hier net zo goed van toepassing (bijvoorbeeld ruimtegebruik, congestie, maar ook fijnstof en geluid). Bovendien vergen de accu's veel schaarse grondstoffen en natuurlijk energie, die nog niet altijd groen is opgewerkt. We zien hier ook graag aandacht voor.