



Overlegorgaan
Fysieke Leefomgeving

“ Rapport Samen naar een verbindende Mobiliteitsvisie



Consultatie conceptversie Hoofdlijnennotitie



Inhoudsopgave

1.	Woord van de voorzitter	3
2.	Inleiding	4
2.1	Stapsgewijze betrokkenheid	4
2.2	Brede consultatie	5
3.	Algemene reflecties deelnemers	7
3.1	Integraliteit	7
3.2	Nog geen visie	7
3.3	“Huh, wat bedoelt u?”	8
3.4	Hartenkreet aan de minister	9
4.	Op weg naar bereikbaarheid	10
4.1	Sturing door kansen voor versterking van samenhang?	10
4.2	Brede welvaart als kapstok	10
4.3	Samenhang overige functies evident	11
4.4	Aanvullende kansen	12
4.5	Suggesties bij verdere uitwerking doelen	13
5.	Visie in de praktijk	14
5.1	Sterker neerzetten huidige middelen	14
5.2	Veelbelovende ontwerpprincipes	15
5.3	Voorbeeldprojecten	15
6.	Samen verder: hoe?	17
7.	Tot slot	19
	Bijlage: deelnemende organisaties	20



1. Woord van de voorzitter

Deze brede maatschappelijke consultatie van de betrokken organisaties over de conceptversie van de hoofdlijnennotitie van de mobiliteitsvisie kende een ongekend hoge opkomst. De diversiteit aan organisaties - buiten wat ik maar even de kring noem van vanouds betrokken organisaties - benadrukt nog eens de opgave van integraliteit. Integraliteit niet alleen in relatie tot alle vervoersmodaliteiten, maar ook integraliteit met andere maatschappelijke opgaven die impact hebben op onze fysieke leefomgeving.

Meer dan 70 deelnemers hebben actief geparticipeerd in deze compacte raadpleging. Deze grote opkomst en actieve, enthousiaste houding is belangrijk, niet alleen voor deze stap, maar ook voor het vervolg. Ik permitteer me als voorzitter van het OFL daar ook voor te pleiten. Voor het geven van een actief vervolg van deze brede participatie en actief op zoek te gaan naar ontbrekende belangen. Om zo te komen tot dat integraal mobiliteitsbeleid voor de lange termijn.

Als achtergrond hebben we aan deelnemers meegegeven dat de middelen beperkt zijn. Niet alleen in euro's maar ook en vooral in de beschikbare fysieke ruimte, de milieuruimte zoals stikstof en CO2 en de forse beperkingen die de tekorten op de arbeidsmarkt met zich meebrengen. Eens te meer geldt daarom het belang van creativiteit, innovatie en maximale inzet van informatietechnologie om binnen de kaders van de beschikbare middelen er alles uit te halen. Ook daarom was het verheugend om zo'n brede groep van participanten te hebben.

Om ervoor te zorgen dat de vele deelnemers allemaal aan bod kwamen in de beschikbare tijd heeft het OFL een programma voor deze bijeenkomst ontworpen met afgebakende vragen en gelimiteerde onderlinge uitwisseling. Ondanks deze beperkte onderlinge dialoog, zijn we als OFL blij met de kwaliteit van de reflecties op de Hoofdlijnennotitie en de breed gedeelde inzichten die uit deze consultatie zijn voortgekomen. Binnen de genoemde beperkingen durf ik deze consultatie in deze fase ronduit geslaagd te noemen. Deze smaakt naar meer. Dat hebben de deelnemers duidelijk laten blijken.

Hoewel ik met elke poging tot samenvatting het risico loop de plank mis te slaan qua volledigheid, wil ik toch graag de volgende punten eruit lichten:

1. Alle deelnemers zijn blij met de integraliteit van de notitie. Deze integraliteitsopgave is dermate complex dat deze waarschijnlijk vooral gedurende het proces en door afstemming met andere belangen te realiseren is; participatie is daar hoeksteen van.
2. Er kwam regelmatig de behoefte op aan een blauwdruk of eindvisie; deze behoefte is begrijpelijk, maar schuurt met de complexiteit van de opgave; het risico bestaat dat daarom de blauwdruk onvoldoende reëel is en richtinggevend voor beleid; niettemin is de behoefte groot en manifest;
3. Er mag meer aandacht zijn voor goederenvervoer. We praten veel over personenvervoer, maar goederenvervoer wordt onvoldoende belicht.
4. Er ligt te veel focus op de dominante vervoersmiddelen van nu, met name de auto. Lopen en fietsen wordt onvoldoende meegenomen.
5. Deelnemers onderschrijven de belangrijke rol die technologie, digitalisering en elektrificatie spelen. Er is echter een duidelijke wens voor meer concrete toekomstbestendige voorbeelden.

Jeroen de Haas
Voorzitter OFL



2. Inleiding

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is bezig met het opstellen van een integrale mobiliteitsvisie 2050. In het recent uitgebrachte beleidsprogramma van IenW is deze Mobiliteitsvisie 2050 aangekondigd. Het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL) begeleidt de samenwerking met maatschappelijke partijen tijdens dit proces.

Het OFL betreft stapsgewijs een diversiteit aan belangen. Voor ruim de helft van de deelnemers was deze consultatie de eerste kennismaking met de Mobiliteitsvisie 2050. Meer dan een derde van de deelnemers was al eerder betrokken bij het proces richting een mobiliteitsvisie, via het OFL of direct via IenW. De verschillende stappen in het OFL-proces zijn hieronder toegelicht.

2.1 Stapsgewijze betrokkenheid

Stap 1: consultatie contourennota (5 juli 2022)

In juli 2022 was de eerste formele consultatie met een selectie van de benoemde leden van het OFL onder leiding van OFL-voorzitter Jeroen de Haas. De consultatie ging over het ambtelijk concept van de contourennota van de Mobiliteitsvisie 2050. Deze contourennota vormde het publieke startschot van het visietraject en beschrijft op hoofdlijnen de uitgangspunten en de aanpak om te komen tot de visie. De reflecties van de OFL-leden zijn door de OFL-voorzitter en het OFL-secretariaat verwerkt in een rapport dat is aangeboden aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. IenW heeft de inzichten en adviezen betrokken in de definitieve versie van de contourennota die naar de Tweede Kamer is gestuurd. Eén van de aanbevelingen uit het rapport is het verbreden van het maatschappelijk veld; deelnemers gaven aan dat in het vervolg ook partijen uitgenodigd zouden moeten worden die belangen van groepen vertegenwoordigen die minder gehoord worden. Daar is opvolging aan gegeven in stap 2 en 3.

Stap 2: Benen-op-tafelsessie (17 november 2022)

In aanloop naar de mobiliteitsvisie werkt IenW aan een tussenstap, de zogenaamde Hoofdlijnennotitie. Op 17 november organiseerde het OFL-secretariaat een informele sessie om IenW te informeren over de inhoud van de Hoofdlijnennotitie. Bij de informele benen-op-tafelsessie van november was de groep al meer divers en waren bijvoorbeeld de leden van de Mobiliteitsalliantie en Logistiek Alliantie actief uitgenodigd. Met 18 deelnemers van diverse organisaties is in wisselende samenstellingen uitgewisseld over de vragen:

Hoe ziet een mobiel en bereikbaar Nederland er in 2050 uit? Wat is daarvoor nodig van anderen? En wat kunnen deelnemers zelf doen?

Onderstaand beeld toont een samenvatting van de uitkomst van de sessie. De tekening laat zien dat er onder deelnemers een gemeenschappelijk toekomstbeeld is van een schoon, veilig en gezond mobiliteitssysteem binnen de grenzen van het klimaat. Waarbij er sprake is van verbinding tussen mobiliteitspartijen en waarbij de overheid een actieve rol speelt.



Afbeelding: visuele notulen van de Benen-op-Tafel-sessie

Stap 3: Brede consultatie ambtelijk concept Hooflijnennotitie (31 januari 2023)

Om nog een bredere groep partijen te bereiken, volgde op 31 januari 2023 als derde stap een formele breed maatschappelijke consultatie onder leiding van OFL-voorzitter Jeroen de Haas. Tijdens deze bijeenkomst stond het ambtelijk concept van de Hooflijnennotitie centraal. Deze digitale bijeenkomst was vrij toegankelijk na aanmelding via een webformulier. Deelnemers werden actief geworven door het OFL via e-mail en social media (LinkedIn en Twitter).

2.2 Brede consultatie

Deelnemers

Bij deze formele consultatie was er een groep deelnemers met een grote diversiteit aan belangen. Aan de bijeenkomst deden 75 deelnemers mee die 65 verschillende organisaties vertegenwoordigden¹. De meeste deelnemers werken voor organisaties die actief zijn op het gebied van mobiliteit en logistiek. Daarnaast waren er deelnemers die zich bezighouden met ICT, advies & ontwerp, natuur & milieu, inclusiviteit en een aantal mede-overheden. Er waren toehoorders aanwezig van IenW die niet deelnamen aan de gesprekken, maar luisterden naar de reflecties van deelnemers.

Reflecties en inzichten

Het doel van de bijeenkomst was het ophalen van reflecties van een diverse groep belanghebbenden op de concept-Hooflijnennotitie, gestructureerd rond de volgende onderdelen:

1. Algemene indruk
2. Dieper ingaan op specifieke onderdelen:
 - a. Bereikbaarheidsdoelen -kansen voor versterking van samenhang (paragraaf 2.1)
 - b. Integrale, toekomstbestendige oplossingen in de praktijk (paragraaf 3.4)

¹ Op basis van het aantal deelnemers bij de start van de digitale bijeenkomst via Zoom.



De begeleiding van de gesprekken werd verzorgd door de voorzitter en secretarissen van het OFL. In deelgroepen werd aanwezigen gevraagd om feedback in de chatbox te zetten, gevolgd door korte gespreksrondes. De inzichten die in dit rapport nader toegelicht worden, zijn gebaseerd op deze input van deelnemers tijdens de consultatie. Deze inzichten kunnen ook gelezen worden als aanbevelingen aan de minister van IenW voor het vervolgtraject van de Mobiliteitsvisie 2050.



3. Algemene reflecties deelnemers

Deelnemers waarderen de integraliteit van de aanpak; de drive naar samenhang en de koppeling met maatschappelijke functies. Tegelijkertijd zijn er kritische vragen over in hoeverre deze notitie voorsorteert op een echte toekomstvisie voor mobiliteit. Deelnemers hebben behoefte aan keuzes: niet alles kan overal in de toekomst.

3.1 Integraliteit

Deelnemers worden blij van de integrale benadering. Positief is de drive naar samenhang tussen modaliteiten² en de koppeling van mobiliteit aan maatschappelijke functies (bijv. bereikbaarheid van nieuwe woonwijken en recreatie) en opgaven (bijv. verduurzaming). Tegelijkertijd is er de realisatie dat ervoor gewaakt moet worden dat integraliteit de uitvoering niet onnodig complex maakt. De integrale ambitie is goed, maar kan ook een valkuil zijn.

Koppeling met ruimtelijke ordening

Deelnemers waarderen het dat nabijheid tot voorzieningen expliciet genoemd wordt in relatie tot bereikbaarheid. Dit was een aanbeveling uit het vorige OFL-rapport over de contourennota. Op een aantal plekken in de Hoofdlijnennotitie wordt uitgelegd dat nabijheid evenals mobiliteit een sturingsinstrument is om de doelen te bereiken. Bereikbaarheid wordt gezien als een product van het aanbod van bestemmingen, de nabijheid hiervan en het gemak voor personen en goederen om bestemmingen te bereiken.

Goederenvervoer onderbelicht

Er is samenhang tussen personen- en goederenvervoer en het is goed om die te benoemen. Tegelijk merkt een aantal deelnemers op dat goederenvervoer onderbelicht is. Logistiek wordt vaak over het hoofd gezien, terwijl goederenvervoer en personenvervoer wel elk wel hun eigen karakter hebben. Daarnaast is goederenvervoer net als personenvervoer erg gedifferentieerd, en zal naar verwachting nog meer differentiëren. Nu wordt goederenvervoer te veel als één van de modaliteiten aangevlogen.

3.2 Nog geen visie

Veel deelnemers geven aan dat deze hoofdlijnennotitie zeker nog geen visie is, maar meer een strategiedocument gekoppeld aan een ambitie op basis van gestapelde uitdagingen in het heden. Deelnemers vragen zich af wat het gewenste toekomstbeeld is. Waar gaat het beleid nou echt anders worden? Wat is het overstijgende doel boven de modaliteiten?

1+1 ≠ 2

Deze hoofdlijnennotitie start met de analyse van de verschillende deelvisies. Deelnemers geven aan dat de optelsom van deelvisies nog geen overkoepelende visie maakt. De vraag is of bereikbaarheid echt centraal staat als er vanuit bestaande kaders gebouwd wordt.

² Een modaliteit is de wijze waarop personen of goederen vervoerd worden (trein, bus, (vracht)auto, te voet, etc).



Betekent agendering ook sturing?

Daarnaast leeft de vraag of de mobiliteitsvisie leidend is? Mochten de deelvisies niet passen in de uiteindelijke mobiliteitsvisie, kan er dan vanuit gegaan worden dat de deelvisies worden aangepast? In de Hoofdlijnennotitie staat uitgelegd dat de visie punten agendeert waarop beleid kan worden versterkt. Ook staat er dat van die agendering een sturing uitgaat, ook richting volgende deelvisies. Er is een roep om expliciet te maken wat keuzes in de mobiliteitsvisie betekenen voor keuzes in lopende deelvisies.

Business as usual of out of the box?

Deelnemers merken op dat er een grotere rol voor vernieuwing nodig is in een visie. Een visie mag ambitieus zijn, maar de voorliggende notitie is nog niet zo visionair. Er wordt vooral gedacht vanuit wat nu gangbaar is. Veel deelnemers merken op dat de focus te veel ligt op de dominante vervoersmiddelen van nu, met name de auto. Deelnemers maken zich zorgen dat we het met *business as usual* niet gaan redden, kijkend naar maatschappelijke ontwikkelingen zoals de grote sociale tweedeling en opgaven zoals de klimaattransitie. Er worden in de Hoofdlijnennotities suggesties gedaan om het huidige mobiliteitssysteem met aanpassingen in stand te houden. Toch vragen deelnemers zich af of de beschreven aanpassingen wel ingrijpend genoeg zijn?

Durf te kiezen!

Deelnemers geven aan dat het nog niet duidelijk genoeg is hoe deze notitie zich vertaalt naar de praktijk. Zolang er geen keuzes worden gemaakt, zal niemand het oneens zijn met de inhoud. De spanning mag best voelbaar zijn. Niet alles kan. Laat zien wat de dilemma's en moeilijke keuzes zijn en waar het pijn gaat doen. Maak daarbij inzichtelijk welke invloed de visie heeft op deze keuzes. Als voorbeeld wordt verkeersveiligheid genoemd; als in de visie staat dat het aantal verkeersdoden drastisch omlaag moet in 2050, wat betekent dat dan voor welke keuzes er gemaakt worden in de inrichting? Keuzes vragen ook investeringen.

3.3 “Huh, wat bedoelt u?”³

Deelnemers gaven terug dat de notitie een veel te lijvig document is en vol zit met abstract en ambtelijk taalgebruik. De roep om een beknopter, concreter document is duidelijk. Daarnaast kan een publiek-vriendelijke samenvatting met meer plaatjes behulpzaam zijn voor de lezer met minder tijd.

Duidelijke taal is één van de speerpunten van IenW. Duidelijk schrijven zorgt ervoor dat de degene tot wie je je richt je beter begrijpt en weet wat er van hem/haar/hen wordt verwacht. Het draagt bij aan het bereiken van doelen.

³ Slogan van het actieprogramma 'Huh? Wat bedoelt u', dat organisaties helpt om begrijpelijk te zijn voor iedereen. Kijk voor meer informatie op www.huhwatbedoeltu.nl.



4. Op weg naar bereikbaarheid

Bereikbaarheid wordt als hoofddoel van de mobiliteitsvisie neergezet; een goede bereikbaarheid van bedrijven, banen, boodschappen en voorzieningen als zorg, onderwijs, recreatieve ontspanning en sociale contacten. IenW wil graag integrale doelen formuleren die gekoppeld zijn aan het hoofddoel van bereikbaarheid. Deelnemers onderschrijven de samenhang tussen opgaven, maar zetten vraagtekens bij het sturen op versterken van samenhang.

4.1 Sturing door kansen voor versterking van samenhang?

IenW heeft vijf kansen voor versterking beschreven die relevant zijn als vertrekpunt bij het formuleren van sturende bereikbaarheidsdoelen:

1. Versterking van de samenhang van bereikbaarheid met de ruimtelijke opgaven
2. Versterking van de onderlinge samenhang in inzet tussen modaliteiten
3. Versterking van de samenhang van bereikbaarheid met vitale functies
4. Versterking van de samenhang met onderliggende en internationale netwerken
5. Versterking van de samenhang van bereikbaarheid met andere brede welvaartsdoelen

Gebrek aan concreetheid

In het algemeen vinden deelnemers de teksten over de bereikbaarheidsdoelen ingewikkeld en lastig te volgen. Daarnaast zijn sommige kansen concreter en beter uitgewerkt dan andere kansen. Daarom vinden deelnemers het lastig om aan te geven of ze het eens zijn met de voorgestelde kansen. "Je kan er niet voor of tegen zijn, omdat je niet weet wat het concreet betekent. Welke maatschappelijke opgaven staan we voor en draagt het stuk genoeg bij aan wat er nodig is, wat is het handelingsperspectief en wat wil je ermee bereiken?" Er worden diverse categorieën gemaakt en elementen genoemd, maar nog geen concrete doelen geformuleerd. Dit roept vragen op bij deelnemers: "Waarop gaat IenW sturen? Hoe komen concrete bereikbaarheidsdoelen tot stand die meetbaar zijn? In hoeverre sluiten doelen elkaar uit?"

Samenhang is een uitgangspunt, geen kans

De samenhang tussen mobiliteit en de vijf geïdentificeerde elementen worden vrijwel allemaal herkend, maar deelnemers begrijpen onvoldoende hoe gestuurd wordt op deze vijf kansen voor versterking. Deelnemers merken op dat er simpelweg een relatie tussen mobiliteit en andere domeinen is, die samenhang hoeft niet versterkt te worden. "Je kan toch niet werken aan bereikbaarheid zonder deze op te lossen binnen de realiteit van andere ruimtelijke opgaven en vitale functies?" Onderlinge samenhang is essentieel voor slagen op langere termijn. Een uitdaging is wel hoe mobiliteit bijdraagt aan andere domeinen, ook internationaal gezien.

4.2 Brede welvaart als kapstok

Uitgangspunt in de notitie is dat met mobiliteits- en bereikbaarheidsbeleid de brede welvaart voor alle inwoners in Nederland gediend wordt, zowel de gebruikers als de omwonenden van het infranetwerk, nu en in de toekomst. Beschreven is dat de visie zich richt 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 publieke belangen bij de invulling van het mobiliteitsbeleid. Deelnemers stellen voor om de brede welvaartsdoelen leidend te maken, omdat deze het meest integraal zijn. Zo kunnen deze dienen als kapstok voor alle doelen. Verder wordt opgemerkt dat buitenlandse bezoekers ook gebruik maken van ons mobiliteitsnetwerk en niet alleen inwoners van Nederland.

Ecosysteem centraal

Stel niet steeds de mens centraal, maar kijk ook naar de natuur en ecosystemen en de impact die de bereikbaarheidsdoelen daarop hebben. Dit is in lijn met het principe om water en bodem sturend te maken. Dit past ook bij de brede welvaartsdoelen.

Dimensies

In de notitie worden vier dimensies van brede welvaart in mobiliteit genoemd die in evenwicht moeten zijn: leefomgeving, bereikbaarheid, gezondheid en veiligheid. In deze dimensies komt duurzaamheid niet terug, een aspect dat wel veel genoemd wordt door deelnemers. Er zit ook een spanningsveld tussen deze dimensies. Bijvoorbeeld: de afweging tussen parkerende auto's en kinderen die op straat buiten spelen. Daarom is het goed om dimensies te combineren en uitspraken te doen over hoe de stad er uit moet zien, niet alleen over bereikbaarheid.

Gezondheid

Er wordt opgemerkt dat brede welvaart wel uitgewerkt mag worden in specifiekere doelen, zoals gezondheid. Het risico is dat de relatie tussen mobiliteit en gezondheid gemist wordt als deze niet expliciet wordt gemaakt. Eén van de grootste problemen in de samenleving is beweegarmoede. Een aantal deelnemers noemt dat de kans op koppeling tussen stimuleren van actieve mobiliteit (wandelen, fietsen) en gezondheid zeker verzilverd moet worden.

4.3 Samenhang overige functies evident

Samenhang met ruimtelijke opgaven is evident

Deelnemers geven aan dat er op het gebied van samenwerking tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit nog veel te winnen is, dit kwam ook terug in Hoofdstuk 3.1. Ruimtelijke opgaven kunnen alleen opgelost worden door bereikbaarheid te optimaliseren, zeker gezien de enorme verdichtingsopgave die er momenteel ligt. Belangrijk is om geleerde lessen op het gebied van stedelijke mobiliteit en bereikbaarheid mee worden genomen in de plannen voor de woningopgave. Het is goed om expliciet te zijn over de verschillende eigenschappen en oplossingen voor stedelijke, landelijke en suburbane gebieden, zoals het openbaar vervoer.

Samenhang modaliteiten.

Er wordt opgemerkt dat de samenhang tussen modaliteiten (kans 2) van een heel ander type dan de andere vier kansen voor versterking. Deelnemers onderschrijven dat het goed is om naar de samenhang van modaliteiten te kijken in plaats van modaliteit als aparte systemen te zien. Gelukkig gebeurt dit in de praktijk ook al. Daarbij moet ook voorgesorteerd worden op innovaties die we nog niet kennen. Voor de samenhang tussen personen- en goederenvervoer (zie Hoofdstuk 3.1) wordt het spoor genoemd als kans. Het is goed dat er onderscheid wordt gemaakt tussen de mobiliteitsbehoeften van inwoners van steden en platteland.

Vitale functies

Voor deelnemers lijkt het logisch mobiliteit op te lossen binnen de realiteit van vitale functies. Er wordt opgemerkt dat de échte oplossingen niet in het mobiliteitssysteem zitten, maar juist daarbuiten: waar we wonen, werken, ondernemen, recreëren, wat we consumeren etc.



Internationale netwerken

Deelnemers benadrukken dat het een belangrijke kans is om strategisch te kijken naar de rol van Nederland binnen internationale netwerken is in de logistieke sector. Er wordt opgemerkt dat de koppeling met Europees beleid sterker kan. Zo worden Trans-Europese Transportnetwerken beperkt genoemd en is er weinig aandacht voor verknoping met mobiliteitssystemen van onze buurlanden. Ook voor het spoor en scheepvaart is focus op compatibiliteit en harmonisatie in internationale context van belang. Ook voor de energietransitie geldt dat Nederland dat samen met andere (Europese) landen zal moeten oppakken.

4.4 Aanvullende kansen

Lopen en fietsen

Lopen en fietsen bieden belangrijke kansen voor bereikbaarheidsmoeilijkheden. Daarnaast bieden lopen en fietsen voordelen in relatie tot klimaat en gezondheid, terwijl beide modaliteiten lage investeringen vragen en de minste schadelijke effecten hebben. Daarnaast kan met name de fiets een oplossing bieden voor de zogenaamde *last mile* van station naar eindbestemming.

In de huidige notitie staat de auto nu nog te centraal. Dat kan als oorzaak hebben dat er geen deelvisie voor lopen is. Fietsen en lopen zouden apart benoemd moeten worden en voldoende aandacht moeten krijgen in het vervolg.

Digitale netwerken

Deelnemers geven aan dat bij digitalisering ook belangrijke kansen liggen, op het gebied van digitale toegankelijkheid, digitale bereikbaarheid en aansluiting van systemen. ICT-middelen kunnen andere doelen ondersteunen, bijvoorbeeld slim laden.

Regierol rijksoverheid voor gedragsverandering

Er zijn kansen op het gebied van gedragsverandering. Zo lukte het om massaal thuis te werken tijdens corona en nu staan er toch weer veel files. De overheid kan hier een belangrijke regierol pakken volgens deelnemers. Wetgeving en fiscale instrumenten, bijvoorbeeld 'betalen naar gebruik', moeten ondersteunend zijn aan mobiliteitsambities. Zo kunnen specifieke mobiliteitskeuzes gestimuleerd of juist afgeremd worden, zowel op het spoor als op de weg. Belangrijk is ook dat partijen in Nederland weten wat ze van de rijksoverheid kunnen verwachten in financiële zin, of qua ondersteuning. Het gaat dan om de spelregels wat je van elkaar kunt verwachten op lokaal, regionaal en rijksniveau.

Doelgroepen

Deelnemers missen nog een uitwerking van de doelgroepen. In de visie zou passen dat het streven is om zoveel mogelijk mensen de mogelijkheid te bieden om zelfstandig te kunnen reizen en zo min mogelijk afhankelijk zijn van maatwerkoplossingen zoals doelgroepenvervoer. Hier liggen kansen voor een meer integrale benadering van OV en doelgroepenvervoer, inclusief de financiering, vooral voor het landelijk gebied. Ook ontbreekt de ongelijkheid tussen groepen in de samenleving en de interactie met mobiliteit: mensen met mobiliteitsproblemen en vervoersarmoede.

Recreatieve bereikbaarheid

De bereikbaarheid van het landelijk gebied komt als een apart onderdeel aan de orde. In de mobiliteit gaat het niet alleen om het verplaatsen naar een bestemming (zoals woon-werkverkeer), maar ook wat men vervolgens bij de bestemming gaat doen. Recreatie speelt hier een belangrijke rol in. De recreatieve voorzieningen in Nederland zijn met het OV uitermate slecht bereikbaar, terwijl sociaal-recreatieve verplaatsingen ruim een derde van alle verplaatsingen inneemt. Hier valt dus enorme winst te behalen.



4.5 Suggesties bij verdere uitwerking doelen

Klimaatafspraken als begrenzing

Deelnemers vinden het belangrijk om de klimaatdoelen mee te nemen als begrenzing in de visie. Er zijn internationale afspraken gemaakt (in 2050 95% minder uitstoot t.o.v. 1990) die niet genoemd worden. Begrenzing betekent schaarste, wat betekent dat voor keuzes voor de toekomst op het gebied van mobiliteit?

Mobiliteit & energie

Mobiliteit hangt heel sterk samen met de opslag en het gebruik van energie. Dat geldt bijvoorbeeld voor de elektrificatie van het vervoer. Ook brengen nieuwe energiedragers andere risico's met zich mee dan fossiele brandstoffen. Er wordt daarom door deelnemers geadviseerd om de energietransitie nog meer in het document te betrekken dan nu gebeurt.

Dilemma's en scenario's

Alle elementen zich in principe relevant, maar het wordt interessant als tegenstrijdigheden en dilemma's goed in beeld zijn. Een aantal deelnemers doet de suggestie om in scenario's te denken. Zo kan er meer *out of the box* worden gedacht over bijvoorbeeld nieuwe vervoersmogelijkheden. Ook de klimaateffecten zouden in scenario's verwerkt kunnen worden.

Individu versus collectief centraal

Mobiliteit biedt kansen om collectieve mobiliteit te verbeteren ten op zichte van huidige individualiteit. Een van de dingen waar we tegenaan lopen is dat het individu centraal staat in plaats van het collectief. Dit gaat om bijvoorbeeld om kansen voor deelmobiliteit, maar ook aspecten zoals gezondheid en leefbaarheid. In de notitie wordt gesteld dat iedereen het recht heeft om zich binnen de geldende publieke kaders te kunnen verplaatsen, over de weg en met het OV, door de lucht en over het water, om haar/zijn bestemming te bereiken. Individuele keuzes hebben echter wel consequenties voor anderen. Een deelnemer zou graag zien dat hieraan een bepaalde verantwoordelijkheid voor gebruikers gekoppeld wordt.

Mag het ook minder?

Niet verplaatsen of vervoeren is ook een optie, soms moet je ook kiezen voor geen/minder mobiliteit en dus een levensstijl aanpassing. Mogen we de vraag stellen of iets nog wel nodig is?

Centraal versus decentraal

Differentiëren naar bereikbaarheid tussen verschillende gebieden biedt een kans. Verschillende regio's hebben echter verschillende eigenschappen. De visie zou een beeld moeten schetsen van hoe met deze verschillen om te gaan, en in welke mate de rijksoverheid hierin wel of niet ondersteuning kan bieden. De zorg wordt geuit dat een aanpak per regio een risico geeft op versnippering. Ook wordt de vraag gesteld of een mobiliteitsvisie niet mosterd na de maaltijd is? In processen als de NOVI/NOVEX⁴ zijn ze wellicht al verder qua proces en inhoud.

⁴ NOVI = Nationale omgevingsvisie / NOVEX = uitvoeringsprogramma van de NOVI.



5. Visie in de praktijk

Er is een duidelijke wens onder deelnemers om te begrijpen wat de visie in de praktijk betekent. Een manier om concreter te worden is door het sterker neerzetten van de toekomstbestendige voorbeelden. Innovatie speelt een belangrijke rol bij het behalen van bereikbaarheidsdoelen, voor zowel vervoer van goederen als personen. Deelnemers onderschrijven de belangrijke rol van technologie, digitalisering en elektrificatie hierbij. Daarnaast wijzen deelnemers op de inzet van geheel nieuwe modaliteiten om integraliteit te bewerkstelligen.

Inzetten op innovatie wordt gezien als instrumentaal om de bereikbaarheidsdoelen te behalen. Van belang is wel dat de inzet van middelen volgend zijn op de doelen die eerst uitgewerkt moeten worden. De doelstellingen moeten lokaal doorvertaald worden en bepalen dan de inzet van middelen, zoals hubs en collectief vervoer. Daarbij is het van belang op te merken dat innovatie meer is dan techniek, zoals ook in de notitie wordt uitgelegd. Bij de voorbeelden die nu worden beschreven is er veelal sprake van een technologische inslag, de maatschappelijke impact kan duidelijker worden gemaakt. Deelnemers pleiten er ook voor om te leren van andere landen.

5.1 Sterker neerzetten huidige middelen

Modal Shift

Deelnemers merken op dat er al heel lang wordt ingezet op de in de notitie beschreven Model Shift. Er wordt gestreefd naar een versterking van het spoor en water als reële alternatieven voor het traditionele wegtransport van goederen. Dat past binnen een beleid van duurzaam en veilig transport en bereikbaarheid. Maar de vraag is op welke manier dat verder kan worden gebracht? Als suggestie wordt gegeven om nog beter te kijken naar wat er al is geprobeerd en hiervan te leren voor de visie. In Parijs heeft een verschuiving plaatsgevonden van meer vervoer over het water.

Hubs

De focus op hubs voor goederen en personen wordt door deelnemers gezien als één van de pijlers voor een toekomstig integraal mobiliteitssysteem. Zo kunnen hubs als verbindende schakels bijdragen aan de oplossing van maatschappelijke problemen zoals klimaat en doorstroming. Daarbij is niet alleen aandacht nodig voor de locatie van de hubs, maar ook voor de verdeling van verantwoordelijkheden voor zaken als onderhoud, logistiek en reisinformatie.

Hyperloops

De ontwikkeling van hyperloops⁵ wordt beschreven in de notitie, maar de potentiële inzet ervan kan nog beter uitgewerkt worden. In vergelijking tot auto- en spoorwegen maken deze snelle collectieve verbindingen minder gebruik van land. Hyperloops bieden een kans om provincies sterker met elkaar te verbinden en bieden zo kansen om de woningopgave over een groter gebied te verspreiden. Daarnaast kunnen deze stimuleren dat mensen per fiets of te voet naar

⁵ De Hyperloop is het concept voor een autonome vacuümtrein. Het idee hierachter is dat een voertuig zich met laag energieverbruik en hoge snelheid frequent kan verplaatsen in een buis zonder luchtweerstand.



het station te gaan. Ook in het kader van internationale netwerken, kunnen hyperloops mogelijk luchtvaart en spoor ontlasten.

Collectief vervoer

Deelnemers vragen zich af welke rol de rijksoverheid neemt in de ontwikkeling van toekomstbestending collectief vervoer. Deelvervoer wordt in de Hoofdlijnennotitie ingedeeld onder collectief vervoer. Het is nuttig om nader uit te werken hoe collectief vervoer zich verhoudt tot privaat vervoer. Er wordt opgemerkt dat mobiliteit naast doelen op capaciteit en duurzaamheid, ook sociale doelen heeft op het gebied van inclusiviteit. Er wordt uitgelegd dat mensen met een beperking afhankelijk zijn van bepaald vervoer en minder flexibel zijn om daarvan af te wijken. Het doel van collectief vervoer is daarnaast ook het waarborgen van de verbinding tussen stad en platteland. De vraag wordt gesteld of er wel markt is voor het verzorgen van collectief vervoer in landelijke gebieden? Is het de rol van de rijksoverheid om ervoor te zorgen dat die mobiliteit geborgd blijft?

5.2 Veelbelovende ontwerpprincipes

Deelnemers suggereren het gebruik van een aantal ontwerpprincipes die kunnen helpen bij de uitwerking van de mobiliteitsvisie. Volgens deelnemers kunnen ontwerpprincipes uit de stedelijke ontwikkeling toegepast worden binnen mobiliteit.

15-minuten stad

In de 15-minuten stad zijn alle voorzieningen binnen 15 minuten bereikbaar zijn. Dit relateert aan het concept van nabijheid dat in de notitie genoemd wordt. Door de inrichting van steden en onze manier van werken hoeven we minder vaak en lang te reizen naar kantoor, scholen of ziekenhuizen. Dit principe kan ook geëxtrapoleerd worden naar nationale en internationale schaal: wat moet je binnen 15 minuten hebben? Wat moet je binnen twee uur hebben? En de vraag is dan ook; kun je dat bieden? Moet er gereisd worden of kan je ook een andere manier in de behoefte voorzien, bijvoorbeeld vliegvakanties versus vakanties dichterbij huis.

STOMP

Bij het STOMP-ontwerpprincipe staat de auto niet langer centraal bij de inrichting van de ruimte, maar wordt eerst uitgegaan van de voetganger (Stappen) en vervolgens de fietser (Trappen), vervolgens Openbaar vervoer en Mobility as a Service (MaaS)⁶, waarbij het gebruik van diverse vervoermiddelen tijdens een reis gestimuleerd wordt. Als laatste wordt de privéauto meegenomen in de inrichting. Het STOMP-principe is inmiddels uitgegroeid tot een belangrijk uitgangspunt waarin de mens centraal staat in gebiedsontwikkelingen en dat invulling geeft aan de leefbaarheid en bereikbaarheid. Deelnemers zien een rol voor de overheid om in het STOMP-principe de P onaantrekkelijker te maken en de andere manieren te stimuleren. Door een deelnemers wordt Barcelona als voorbeeld genoemd waarbij er succesvolle Superblocks geïntroduceerd zijn, bepaalde blokken waar je niet meer in kan met de auto, alleen voor noodvoorzieningen. Zo worden inwoners minder afhankelijk van een auto.

5.3 Voorbeeldprojecten

Deelnemers zouden graag meer projectvoorbeelden in de visie terugzien die een sterke overlap hebben met maatschappelijke opgaves om te illustreren hoe middelen in bepaalde situaties toegepast worden. Er mag daarbij ook aandacht zijn voor relatief eenvoudige mogelijkheden voor gedragsverandering, zoals afstemming dienstregeling en verschuiving naar rustiger uren met voldoende capaciteit. We kunnen daarbij leren van het buitenland, zoals het €49 euro

⁶ MaaS gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, trein, tram, of (water)taxi. En zelfs de eigen auto of fiets. Maar vooral ook combinaties van al deze soorten vervoer.



treinticket in Duitsland voor het openbaar vervoer dat mensen een betaalbaar alternatief voor de auto biedt.

Een grote opgave die geïdentificeerd wordt in de notitie is de samenhang met ruimtelijke ordening. Een deelnemer noemt een goed voorbeeld daarvan: het Merwedekanaal in Utrecht. Daar gaan ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid hand in hand en wordt bewust gekozen om voetgangers en fietsers ruim baan te geven, een strikte autoparkeernorm te hanteren en in te zetten op openbaar vervoer, deelauto's en deelfietsen. Een ander voorbeeld is het systeem van de snelbus in Haarlem die heeft gezorgd voor een afname in woon-werkverkeer.



6. Samen verder: hoe?

Hoewel het OFL al sinds de zomer van 2022 betrokken is bij de mobiliteitsvisie en meerdere partijen al mee hebben kunnen praten, was deze consultatie voor velen het eerste moment om te reflecteren. Deelnemers aan de raadpleging in januari zien deze consultatie niet als laatste moment van inspraak en geven aan in het vervolg betrokken te willen blijven. Dit is ook waar OFL-voorzitter Jeroen de Haas in zijn voorwoord voor pleit: geef actief vervolg aan brede participatie bij de verdere ontwikkeling van integraal en toekomstgericht mobiliteitsbeleid.

Helderheid over proces

Het is nodig om snel helderheid te geven over hoe het vervolgproces eruit gaat zien, en hoe stakeholders en het brede publiek daarbij betrokken worden. Als er een vervolg op de Hoofdlijnennotitie komt, dan is het voor participatie cruciaal om scherp af te bakenen waar het wel en niet over gaat. Deelnemers willen weten binnen welke kaders ze wat, wanneer en hoe in mogen brengen en wat er vervolgens met die inbreng gedaan wordt.

Analyse en participatieplan

Daarom luidt het advies om vanaf de start van het vervolg een goede issue- en stakeholderanalyse te maken om zo alle belangen en partijen in beeld te krijgen. Op basis daarvan kan een participatieplan worden opgesteld, waarin staat hoe deze partijen betrokken gaan worden. Stem dit participatieplan ook af met de buitenwereld. Deelnemers geven aan zelf ideeën te hebben over hun eigen betrokkenheid.

Unusual suspects betrekken

Daarnaast is het belangrijk om op zoek te gaan naar andere participatievormen om ook ruimte te bieden aan unusual suspects en hun ideeën en inspraak. Met unusual suspects wordt bedoeld partijen die nog niet automatisch worden uitgenodigd. Vaak zijn dit minder gevestigde belangen. Het kan bijvoorbeeld gaan om een minderheidsgroep, of nieuwe belangengroepen die nog niet bekend zijn. Dit in tegenstelling tot usual suspects, partijen die altijd aan tafel zitten.

Participatieparadox

Zoals eerder gezegd is er volop ingezet om bij deze consultatie een zo breed mogelijke groep stakeholders te krijgen. Tijdens deze bijeenkomst waren voor het eerst in dit proces belangen vertegenwoordigd van: personen met een beperking of chronische ziekte, jongeren, ICT en startups, advies- en ontwerpprofessionals. Het is een uitdaging gebleken om bepaalde belangen aan tafel te krijgen als een beleidsnotitie nog weinig concreet is. Dit levert een situatie op waarbij de beleidsmakers graag vroegtijdig input van de samenleving op willen nemen in hun beleid, maar sommige stakeholders zien dan de noodzaak van meedoen nog niet. Hun input komt dan pas op het moment dat het beleid al bijna af is. Dit wordt de participatieparadox genoemd.

Participatie meer dan vinkje

Tot slot gaven deelnemers aan te hopen dat deze consultatie zal worden gezien als meer dan een afvinkoefening voor participatie. Zeker gezien de beperkte ruimte voor reacties tijdens deze



consultatie, hopen deelnemers op meer ruimte in het vervolg van het proces. De toekomst van mobiliteit in Nederland verdient ook in het vervolg een goed participatieproces. Niet alleen met georganiseerde belangen, maar ook met de individuele gebruiker van mobiliteit (de burger). Invloed en zeggenschap is belangrijk om politieke ambities en beleidsdoelen voor grote maatschappelijke opgaven, zoals mobiliteit, te kunnen realiseren. Naast beter beleid dat uitvoerbaar, betaalbaar en passend is, is goede participatie een belangrijke bron van vertrouwen in de politiek.

Om in het vervolg de juiste partijen op het juiste moment mee te laten denken, is het dus belangrijk om goed na te denken welke participatievorm wordt ingezet. Denk bijvoorbeeld aan het inzetten van beelden en simulaties of het gebruik maken van digitale vormen van participatie.



7. Tot slot

Voor het vervolg wordt aangedrongen op een goed, breed en vooral zorgvuldig participatieproces, met duidelijk voor ogen welke partijen aan tafel gevraagd worden voor een goede balans van belangen. Het ontwerp van zo'n proces moet strategisch en op basis van goede analyses gedaan te worden, zowel voor bedrijven en maatschappelijke organisaties als burgers. Gezamenlijk keuzes maken voor de toekomst, voor toekomstige generaties, is belangrijk. Niet voor de losse onderdelen – deelvisies - maar voor het geheel, waarbij de mobiliteitsvisie leidend zou moeten zijn. Maak daarbij ook inzichtelijk wat de keuzes betekenen en waar het pijn gaat doen.

Om het concreter en de keuzes meer zichtbaar te maken, en dus ook eerlijk te zijn over de mogelijke consequenties van die keuzes, zouden exploratieve scenario's ontwikkeld kunnen worden. Daarmee probeer je trends, ontwikkelingen, innovaties en juist ook onzekerheden in kaart te brengen. Bijvoorbeeld nieuwe technieken of de opwarming van de aarde die sneller of langzamer gaat.

Maak straks nou een échte visie en blijf niet denken vanuit nu, vanuit de huidige modaliteiten en hun mogelijkheden. Met *business as usual* gaan we het niet redden. Durf visionair te zijn en zorg dat de visie binnen de klimaatdoelen en andere belangrijke grenzen past. Exploratieve scenario's kunnen daar ook bij helpen.

Tot slot, deze consultatie was een laatste stap in de eerste fase richting de Mobiliteitsvisie 2050, maar zou slechts een van de stappen moeten zijn in een langer proces. Mobiliteit is zo belangrijk, dat verdient goede participatie. Niet in de laatste plaats omdat dat kan leiden tot meer vertrouwen in de politiek en in de democratie.



Bijlage: deelnemende organisaties

Antea Group
ANWB
Arup
ASV
BOVAG

Capgemini
Conneqtech
DMI
Fietzersbond
Gemeente Amsterdam
Gemeente Enschede
Gemeente Heerenveen
Gemeente Helmond
Gemeente Zoetermeer
GEOTAB
Goudappel
GVB
Hardt Hyperloop
Havenbedrijf Rotterdam
Heijmans
HTM
Hyperloop Development Program
Iederin
Jongerenmilieuraad
KNAC
KNV
Koninklijke Binnenvaart Nederland
KPMG
KPN
Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders
Laboratorium Verantwoorde Mobiliteit
Logistieke Alliantie
Louwman

MaaS Alliance
MAPtm
Milieudefensie
Mobiliteitsalliantie
Mobycon
Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen
Nictiz
NMI Certin BV
NS
Okapi studio
Port of Amsterdam
ProRail
Provincie Limburg
RAI Vereniging
Resato
RET
RHDHV
Schiphol Group
SnappCar
Spoorglaren
SWARCO
TKI Dinalog
TNO
Transport en Logistiek Nederland
T-systems
Verbond van verzekeraars
ViNotion
VNA-lease
V-tron
VZR
Wandelnet
Warme Banden

Dit is een uitgave van:

Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving
Rijnstraat 8 | 2515 XP Den Haag
Postbus 20901 | 2500 ex Den Haag

E-mail: info@overlegorgaanfysiekeleefomgeving.nl

Kijk voor meer informatie op:
www.overlegorgaanfysiekeleefomgeving.nl

Uitgave Maart 2023

