

Op 3 juli jl. vond de werksessie MoVi plaats. In dit document is een selectie van aandachtspunten per tafel opgenomen als impressie van het gesprek aan deze tafels. De inhoud van de gesprekken en onderstaande aandachtspunten daaruit worden gebruikt voor de verdere uitwerking van de Bereikbaarheidsdoelen.

Nationaal goederenvervoer:

- Voor bereikbaarheidsdoelen voor goederenvervoer is behoefte aan maatwerk: laat bedrijven zelf hun benodigde logistiek organiseren, daarvoor is flexibiliteit nodig
- Logistiek is sterk kostengedreven: zorg dus voor goede financiële prikkels
- Zorg voor systeemoptimalisatie: voor bedrijven is leveringszekerheid en betrouwbaarheid heel belangrijk (heeft relatie met eerste punt 'maatwerk'); betrek ook buisleidingen in het systeem.
- Paradox: ondanks kostengedrevenheid, is 'logistiek' bij veel bedrijven geen prioriteit ('it works, why change')

Internationaal goederenvervoer:

- Bij Internationaal Goederenvervoer zit het dilemma op (strategische) autonomie versus level playing field.
- Belangrijk daarbij is een concurrerend netwerk (onderhoudsopgave/robuuste infra).
- T.a.v. vitale goederen werd het gesprek nog niet erg concreet, dat werd aan de tafels vooral afgedaan als een politieke keuze. Wel werden de topcorridors en topsectoren genoemd. Wat niet vitaal is blijft abstract, kennis en aandacht ontbreekt, en er is risico op blauwdruk (economie).
- Integraliteit was een terugkerend thema, met daarbij vooral de focus op ruimtelijke ontwikkeling en het meenemen van logistiek aan de 'voorkant' van die ruimtelijke ontwikkeling: expliciete keuzes over ruimte en op- en overslag.

Nationaal personenvervoer:

- Inclusie en gebiedsgerichte benadering zijn grote voordelen van de bereikbaarheidsblik
- Je kunt een combinatie maken van levensfasen en voorzieningen-/transportbehoefte
- Let daarbij goed op de bevolkingsontwikkeling. De nu grote vergrijzende groep kan een aantal zaken minder dan anderen.
- Er is een spanning tussen landelijke uniformiteit van bereikbaarheidsdoelen tegenover maatwerk: uniformiteit geeft duidelijkheid, maar houdt geen rekening met de aanwezige regionale verschillen.
- Blijf bij de uitwerking pingpongen tussen bereikbaarheidsdoelen en beschikbare middelen: in hoeverre kan je met de beschikbare middelen (financieel en beleidsmatig) het doel bereiken, en welke invloed heeft dat op de realiteitszin van de doelen?
- Formuleer vanuit de mens, niet vanuit de modaliteit/vervoerswijze, en werk vanuit voorbeeldsituaties ('s avonds laat, geen auto, maar wel vanuit Middelkoop naar de film: wat dan? Wat vinden we daarvan?').
- Codificatie van 'wat vinden we belangrijk' is bij bereikbaarheid nooit echt uitgewerkt. In de zorg (basisverzekering) en in huisvesting (sociale huur(grens)) wel. Bij mobiliteit is dit lange tijd platgeslagen naar knelpuntenbeleid, en niet naar welke bereikbaarheidskwaliteit we vinden dat men recht op heeft.
- Personenvervoer en goederenvervoer hebben ook een onderlinge spanning: bijvoorbeeld tussen het organiseren van nabijheid, en ruimte voor bevoorrading binnen de georganiseerde dichtheid van wonen, werken en voorzieningen.

Internationaal personenvervoer:

- Grote vraag is: hoe hou je invulling van behoefte aan vrijheid in stand terwijl je tegelijkertijd verduurzaamt?
- Inzicht in emissies en eerlijke prijzen is daarbij relevant voor transparantie
- Bij het formuleren van doelstellingen kan de status quo als vertrekpunt worden genomen en op basis daarvan een reductiedoelstelling voor de toekomst worden geformuleerd qua emissie en geluid en in standhouden van bereikbaarheid
- Het in stand houden van de bestaande bereikbaarheid kan nagestreefd worden door in te zetten op meer duurzame alternatieven: internationale treinverbindingen, internationaal busvervoer, (deel)auto, MAAS. Benoem die duurzaamheid ook: 'x keer zo duurzaam als het vliegtuig.'