



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving
Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag

DG Mobiliteit

Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Strategie

Rijnstraat 8
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Ons kenmerk

IENW/BSK-2025/63768

Datum

Betreft Reactie op consultatie 'Bereikbaarheid op Peil'

Geachte heer De Haas,

Op 10 februari heeft u ons per brief uw belangrijkste inzichten gestuurd uit de consultatiebijeenkomst van het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL) met betrekking tot het kabinetsstandpunt 'Bereikbaarheid op Peil'. Parallel hebben wij verschillende informele ambtelijke reacties op het consultatiedocument ontvangen vanuit medeoverheden. Ook hebben enkele maatschappelijke partijen apart van het OFL nog aanvullende reacties gestuurd. De verschillende punten versterken elkaar en vullen elkaar aan. Om integraal inzicht te bieden, willen wij in deze toelichtende brief aangeven hoe we de door u aangereikte punten én de verschillende andere reacties hebben verwerkt in het definitieve kabinetsstandpunt of meenemen in het vervolg hierop. Zo bieden wij voor alle partijen die een reactie hebben gegeven overzicht op de wijze van verwerking van de reacties.

Naast uw brief vanuit het OFL zijn er reacties binnengekomen van de Bereikbaarheidscoalitie, EVO/Fenedex, het InterProvinciaal Overleg (IPO), de Metropoolregio Amsterdam (MRA), de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), provincie Noord-Brabant, Port of Amsterdam, Transport en Logistiek Nederland (TLN), de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en de provincie Zeeland.

Gezien de hoeveelheid reacties, waarvoor wij alle partijen zeer erkentelijk zijn, ontkomen we er niet aan ons op hoofdlijnen te concentreren in deze brief. Graag geven wij aan dat het betrokken projectteam van het ministerie van IenW altijd tot verdere uitleg bereid is, mochten er vragen over de verwerking van de consultatie resteren.

Algemeen

U geeft aan dat deelnemers de richting van 'Bereikbaarheid op Peil' een verbetering vinden in vergelijking met de traditionele sturing enkel op modaliteiten en knelpunten. Deelnemers zijn wel kritisch dat 'Bereikbaarheid op peil' nog conceptueel overkomt en te vrijblijvend is. Ook geeft u aan dat deelnemers behoud van bereikbaarheid een pragmatisch doel vinden, maar te beperkt voor een visie.

Ook door verschillende andere partijen zijn er zeer positieve signalen afgegeven over de richting die we met 'bereikbaarheid op peil' nastreven, en enkele kanttekeningen geplaatst bij het doel 'behoud van bereikbaarheid'. Het leggen van

DG Mobiliteit

Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Strategie

Ons kenmerk

IENW/BSK-2025/63768

*Algemene voorwaarden indien
van toepassing*

de relatie met de domeinen van voorzieningenbeleid en ruimtelijke ordening wordt als een grote stap vooruit gezien, en de decompositie van bereikbaarheid naar achterliggende ontwikkelingen van mobiliteits-, voorzieningen- en ruimtelijke ordeningsbeleid en -ontwikkelingen wordt van grote waarde geacht om tot juiste beleidsinzichten te komen. Hoewel het nog verdere uitwerking en invulling behoeft worden de drie stappen (signaleren, adresseren en acteren) omarmd.

Reactie en verwerking in het kabinetsstandpunt:

Wij voelen ons gesteund dat er veel positieve reacties op de in het kabinetsstandpunt ingeslagen richting komen. We beseffen daarbij dat het bereikbaarheidspeil nog conceptueel of theoretisch kan overkomen, maar we vinden het nodig de manier waarop we bereikbaarheid in kaart brengen zorgvuldig te onderbouwen en vast te leggen. Ervaring uit de afgelopen periode leert ons dat elke partij net wat anders verstaat onder bereikbaarheid, en dat maakt noodzakelijk dat er een gemeenschappelijke basis wordt gecreëerd en toegelicht: het bereikbaarheidspeil. Hiermee ontwikkelen we een standaard, die als start en referentie kan dienen voor het spreken over bereikbaarheid, en beleid te voeren ten aanzien van bereikbaarheid.

De drie stappen (signaleren, adresseren en acteren) moeten komende tijd verder worden uitgewerkt, samen met de partijen die bij die stappen een rol hebben. Dat gaat om kennisinstellingen, medeoverheden, mededepartementen en maatschappelijke partijen. Daarmee ontstaat een manier van werken ten aanzien van bereikbaarheid van essentiële voorzieningen en goederen, in regio's en voor doelgroepen. Geen nationale visie op mobiliteit, maar concrete handelingsperspectieven voor het gezamenlijk behouden en waar mogelijk versterken van het systeem van mobiliteit, voorzieningen en ruimtelijk ordening.

Gezien de reactie van verschillende partijen hebben we toegevoegd dat we ons bewust zijn van het feit dat het complex is om de bereikbaarheid op deze manier te meten en op peil te houden. Dit komt onder meer door de samenhang tussen verschillende beleidsdomeinen en door de verschillende bestuurlijke schaalniveaus. We presenteren 'Bereikbaarheid op Peil' daarom nadrukkelijk als een aanpak waarbij we tijdens de uitvoering met elkaar leren in plaats van een traject van een omvattende beleidsvisie.

Het Bereikbaarheidspeil

U geeft aan dat deelnemende partijen vinden dat er verder gekeken moet worden dan de voorzieningen die vanuit de Participatieve Waardenevaluatie (PWE) als meest essentieel naar boven komen. Verder vinden partijen het belangrijk dat het bereikbaarheidspeil ook de verschillen tussen groepen in beeld brengt (met aandacht voor de kwetsbare groepen), en aanvullend op de nationale cijfers ook regionale cijfers worden gepresenteerd.

Verschillende andere partijen onderstrepen het belang van de mogelijkheid het bereikbaarheidspeil verder uit te diepen: problemen en opgaven kunnen wegvallen in het gemiddelde peil. Zij roepen op het peil zo vorm te geven dat verdere differentiatie naar doelgroep en regio mogelijk is: het aandeel inwoners dat een voorziening binnen acceptabele reistijd kan bereiken is weliswaar interessant,

DG Mobiliteit

Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Strategie

Ons kenmerk

IENW/BSK-2025/63768

*Algemene voorwaarden indien
van toepassing*

maar nog interessanter is de spreiding van de reistijden over de inwoners. Voor hoeveel mensen is in welke mate sprake van overschrijding en wat betekent dit voor hen?

Er wordt door enkele partijen om extra aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van banen. Dat blijft in het consultatiedocument nog wat onderbelicht. Hierbij is het belangrijk ook te kijken naar welke banen voor wie bereikbaar zijn: zij vragen om differentiatie in banen voor praktisch en theoretisch opgeleiden. Ander aandachtspunt is de grensoverschrijdende bereikbaarheid, hoe worden voorzieningen over de grens meegenomen in gebieden waar die een grote rol spelen, zoals in Zeeland en Zuid Limburg.

Reactie en verwerking in het kabinetsstandpunt:

Er is voor gekozen om in nationale peil dicht bij de uitkomsten van de uitgevoerde onderzoeken te blijven: wat vinden burgers essentiële voorzieningen, en wat vindt men daarbij belangrijke vervoerswijzen en acceptabele reistijden. Dit is echter de referentie en niet per definitie een doel dat aanvullingen uitsluit. Per regio kunnen immers belangrijk geachte voorzieningen verschillen gezien de demografische, sociale of ruimtelijke opbouw van een gebied. We zien dat spreiding van acceptabele reistijden over verschillende regio's klein is, maar ook de nagestreefde bereikbaarheidskwaliteit kan per regio, of misschien per doelgroep verschillen. Dit is de ruimte die we regionaal in de stap van het adresseren willen bieden. Het bereikbaarheidspeil en de monitor zijn de voeding van het gesprek vanuit IenW en de mededepartementen, per regio kan hier verschillend naar gekeken worden.

Per regio kan ook een andere focus van uitdieping plaatsvinden. Ook het in kaart brengen van verschillen op gebiedsniveau en doelgroepen is voorzien voor de tweede stap: het adresseren. Daar is passage in het kabinetsstandpunt over opgenomen verwijzend naar een hiervoor ontwikkeld analysekader dat hiervoor recent regionaal is toegepast. Deze inventarisatie van bereikbaarheidsrisico's is een nuttige aanvulling op het ontwikkelde bereikbaarheidspeil.

De bereikbaarheid van banen krijgt ook een plek in het nationaal bereikbaarheidspeil. Dit is opgenomen in de definitieve versie van het kabinetsstandpunt. Het kent een iets andere benaderingswijze, omdat een ondergrens voor een minimaal aantal te bereiken banen nog nergens onderbouwd is. Hierin zullen we dus het aantal te bereiken banen binnen de uit het KiM-onderzoek gekomen gemiddelde acceptabele reistijd nemen en de ontwikkeling daarvan in kaart brengen. De ambitie is om in de monitor, en de latere uitdieping in de regio's, ook de relevante voorzieningen en functies over de grens mee te nemen. Hiervoor wordt gezocht naar een manier hoe hieraan tegemoet gekomen kan worden bij de vormgeving van de monitor.

Naast reacties op het bereikbaarheidspeil, zijn er ook specifieke reacties op de drie stappen van het signaleren, adresseren en acteren:

Signaleren

DG Mobiliteit

Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Strategie

Ons kenmerk

IENW/BSK-2025/63768

*Algemene voorwaarden indien
van toepassing*

Verschillende partijen onderschrijven de stap om met het bereikbaarheidspeil een monitor vorm te geven. Zodoende kan langjarig inzicht verkregen worden in de ontwikkeling van de bereikbaarheid. Daarbij wordt de wens aangegeven om de kosten van bereikbaarheid mee te nemen in de monitor, omdat dit voor veel mensen een belangrijke factor is bij het kunnen consumeren van die bereikbaarheid. Een ander punt dat gemaakt wordt, is de forse instandhoudingsopgave: gemeend wordt dat de reële bereikbaarheid hierdoor lager zal liggen dan de papieren werkelijkheid.

Reactie en verwerking in het kabinetsstandpunt:

Het belang van de kosten (van mobiliteit) onderschrijven wij ten volle. In het kabinetsstandpunt is als voorbeeld een studie in de regio Noordoost Brabant aangehaald. Hierin zijn met succes factoren als kosten en comfort meegenomen in het in kaart brengen van bereikbaarheid. Deze elementen zullen we daarom toevoegen bij het verder regionaal uitdiepen: in de regionale bereikbaarheidsanalyses onder de tweede stap 'adresseren'.

Bij de onderhoudsopgave gaat het om tijdelijke verstoringen. De monitoring richt zich op de lange lijnen. Wel kan na het tot stand brengen van de monitor overwogen worden om de methodiek van het bereikbaarheidspeil ook te benutten voor het in beeld brengen van potentiële effecten van de inrichting van werkzaamheden aan onderhoud.

Adresseren

Medeoverheden waarschuwen dat het risico van een regionaal bereikbaarheidsprofiel is dat dit gezien gaat worden als een regionale verantwoordelijkheid. Verschillende partijen roepen op om de komende tijd zorgvuldig tot een gezamenlijk Plan van Aanpak te komen voor regionale bereikbaarheidsanalyses en regionale bereikbaarheidsprofielen. Het MIRT lijkt een logische plek om dat te doen, maar kent enkele aandachtspunten:

- De gesprekken in het MIRT moeten worden verbreed en verdiept. Het is logisch om daarbij zowel gebruik te maken van het Bereikbaarheidspeil én van de bestaande systematiek van de integrale mobiliteitsanalyse (IMA). Om daarop vervolgens uitvoerbare afspraken te maken, is het tot slot verstandig breed te verkennen hoe alle bestuurslagen op een goede en consistente manier vertegenwoordigd kunnen zijn in het MIRT proces. Hiervoor loopt ook al het traject 'vernieuwing MIRT'.
- Daarnaast lijkt het denken in termen van Bereikbaarheid te vragen om differentiatie binnen de huidige MIRT-landsdelen. Provincies en ook de MIRT-landsdelen zijn immers verschillend en hebben ook binnen hun grenzen gebieden met zeer uiteenlopende karakteristieken. Het is belangrijk hiermee rekening te houden en bestaande overlegstructuren op gebiedsniveau te benutten.
- Oproep is om in de samenwerking de verschillende partners (medeoverheden, mede-departementen en maatschappelijke partners) als gelijkwaardig te zien.

Reactie en verwerking in het kabinetsstandpunt:

De inhoudelijke aansluiting op de vernieuwing van het MIRT zien wij eveneens, en is nu in het kabinetsstandpunt opgenomen. Het MIRT wordt gezien als het juiste

DG Mobiliteit

Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Strategie

Ons kenmerk

IENW/BSK-2025/63768

*Algemene voorwaarden indien
van toepassing*

gremium om afspraken te maken met de medeoverheden over het komen tot regionale bereikbaarheidsanalyses en bereikbaarheidsprofielen. Zoals nu in het kabinetsstandpunt staat geschreven wordt beoogd om per MIRT-landsdeel bereikbaarheidsanalyses te maken. In het gesprek over bereikbaarheidsprofielen wordt oog gehouden voor regionale verschillen. Op welk schaalniveau bereikbaarheidsprofielen worden vormgegeven is een vraag die gezamenlijk moet worden beantwoord: wat is de juiste afbakening van 'regio'? Deze vraag en de beantwoording daarvan zal in het aangekondigde plan van aanpak om te komen tot bereikbaarheidsanalyses en -profielen meegenomen worden.

Acteren

Met betrekking tot de laatste stap 'acteren' zijn er twee belangrijke noties meegegeven door geconsulteerde partijen:

- Zorg voor doorwerking van dit bereikbaarheidsdenken in de nota ruimte.
- Naast de domeinen van mobiliteit, voorzieningen en ruimtelijke ordening is ook het fiscale instrument een belangrijk sturingsmiddel, dat noodzakelijk is een grote rol te geven in dit verband.

Reactie en verwerking in het kabinetsstandpunt:

In het kabinetsstandpunt is expliciet aandacht besteed aan de doorwerking in de nota ruimte. Daarin wordt beoogd vast te leggen dat bereikbaarheid van essentiële voorzieningen onderdeel van de afweging wordt bij ruimtelijke keuzes. Zoals onder 'adresseren' opgenomen, nemen we de kosten van mobiliteit mee in regionale bereikbaarheidsanalyses. De omvang van deze kosten wordt mede bepaald door de fiscale component in de opbouw van de prijs van mobiliteit.

Goederenvervoer

In uw brief op basis van de OFL-consultatie benadrukt u dat het noodzakelijk is spoedig tot een beleidskader te komen voor goederenvervoer, zowel vanwege het belang van het goederenvervoer als vanwege het risico op verdringing daar waar personen- en goederenvervoer van dezelfde netwerken gebruik maken. U geeft aan dat deelnemers van de OFL sessie benadrukken dat bij het ontwikkelen van een bereikbaarheidsspeil voor goederenvervoer niet persé hetzelfde gedaan hoeft te worden als bij personenvervoer, gezien de verschillen in aard. Binnen het goederenvervoer kan er volgens deelnemers ook apart worden gekeken naar de (lange) vervoersstromen en de stedelijke distributie.

U benoemt de mogelijkheid om in het bereikbaarheidsspeil specifiek te kijken naar essentiële goederen. Deelnemers menen dat de vraag wat essentiële goederen zijn een lastige is die ook het domein van het ministerie van EZ en de EU raakt. Daarom kan de vervoer- en logistieksector die weging niet maken en geeft aan dat deze keuze een publiek-maatschappelijke weging vraagt.

Verschillende maatschappelijke partijen hebben apart van het OFL nogmaals benadrukt dat de uitwerking voor het goederenvervoer zo snel mogelijk dient te gebeuren. Zij erkennen ook de complexiteit ervan, maar zien als risico dat de samenhang tussen goederen- en personenvervoer ontbreekt. Verschillende partijen waarschuwen dat het benoemen van essentiële goederen een moeilijke weg is. Het zoeken in de richting van leveringszekerheid wordt voor een deel

DG Mobiliteit

Dir. Innovatie en Strategie v.
Mobiliteit
Strategie

Ons kenmerk

IENW/BSK-2025/63768

*Algemene voorwaarden indien
van toepassing*

ondersteund, maar niet door alle partijen. De netwerkgerichte benadering: 'waar zitten de zwakke punten voor de levering (szekerheid) van goederen?' wordt door diverse partijen positief beoordeeld.

Reactie en verwerking in het kabinetsstandpunt:

Wij realiseren ons dat het goederenvervoer nog niet zo ver is uitgewerkt als het personenvervoer. Daar zijn verschillende redenen voor. Data om analyses vorm te geven zijn moeilijker te verzamelen, omdat marktgevoeligheid en internationale context een grotere rol spelen dan bij personenvervoer. Daarnaast is het systeem van goederenvervoer complexer dan dat van het personenvervoer.

Bij de term essentiële goederen gaat het om goederen die voor mensen, bedrijven en voorzieningen van belang zijn. De ambitie van het behouden en verbeteren van leveringszekerheid van die goederen blijft staan. Deze vindt u nu door het hele document heen naast het doel voor personenvervoer. De operationalisering ontbreekt echter nog, zoals u en andere partijen terecht aangaven. Het is goed te lezen dat de richting van knelpunten op het netwerk voor die leveringszekerheid, als aanvulling op de bestaande blik van de integrale mobiliteitsanalyse (IMA), wordt ondersteund. De oproep om de analyse niet in te richten per knelpunt, maar op corridor-niveau te beschouwen, zien wij als een waardevolle reactie. Evenals het onderscheid tussen stedelijke distributie en vervoersstromen. Deze opmerkingen nemen wij mee in de verdere operationalisering van een bereikbaarheidspeil voor het goederenvervoer.

Tot slot

U geeft aan dat het OFL het vertrouwen heeft dat IenW in het vervolg deze interactie zelf op een goede manier kan voortzetten. Wij willen u via deze brief bedanken voor uw inzet de afgelopen jaren. We nemen een uitgebreid netwerk van betrokken maatschappelijke partijen van u over, een netwerk dat de afgelopen jaren een zeer relevante inbreng heeft geleverd in de opeenvolgende stappen die zijn gezet. Wij zullen onze uiterste best doen deze betrokkenheid en opgebouwde relaties eer aan te doen bij de verdere uitwerking.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,



Barry Madlener

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT - OPENBAAR
VERVOER EN MILIEU,



C.A. Jansen