



Overlegorgaan
Fysieke Leefomgeving

T.a.v.
Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
De heer Madlener
En
Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
De heer Jansen

Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL)
Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
www.overlegorgaanfysiekeleefomgeving.nl

Contactpersoon
Annelies van Velden
secretaris

M 06-13902524
annelies.van.velden@ofl.nl

Kenmerk
IENW/BSK-2025/35071

Datum 10 februari 2025
Betreft Inzichten OFL-betrokkenheid Mobiliteitsvisie
2050 en bereikbaarheidsdoelen

Geachte heer Madlener en heer Jansen,

Graag informeer ik u over de betrokkenheid van maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven in het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving bij de totstandkoming van de Mobiliteitsvisie 2050 en de bereikbaarheidsdoelen. De afgelopen twee-en-een-half jaar zijn onder mijn voorzitterschap een aantal overleggen gevoerd.

OFL-betrokkenheid 2022 - 2025

Deelnemers aan die overleggen zijn een aantal OFL-leden en andere maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven. Allen actief op het terrein van mobiliteit en bereikbaarheid. Een groot deel van deze groep is al langer betrokken bij het traject van de Mobiliteitsvisie 2050. Bij ieder overleg waren ook betrokkenen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aanwezig.

Centraal stond in de overleggen de ontwikkeling van een Mobiliteitsvisie 2050. Daarbij is in de laatste anderhalf jaar vooral aandacht gegaan naar een bereikbaarheidsaanpak met daarin bereikbaarheidsdoelen.

Sinds 2022 zijn er de volgende overleggen geweest:

- *Consultatie contourennota Mobiliteitsvisie, 5 juli 2022*
- *Benen-op-tafelsessie Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie, 17 november 2022*
- *Consultatie concept-hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie, 31 januari 2023*
- *Werksessie bereikbaarheidsdoelen, 3 juli 2023*
- *Consultatie concept-Actieprogramma bereikbaarheidsdoelen, 4 december 2023*
- *Consultatie Bereikbaarheid op peil, 23 januari 2025*

Reflecties 'Bereikbaarheid op peil'

Tijdens het meest recente overleg op 23 januari jongstleden hebben de deelnemers gereflecteerd op de laatste beleidsontwikkelingen. 'Bereikbaarheid op peil' stond daarbij centraal. Zoals ook bleek in eerdere overleggen, waarderen deelnemers de nadruk op bereikbaarheid. Deelnemers vinden dat een verbetering in vergelijking met de traditionele sturing enkel op modaliteiten en knelpunten. Deelnemers zijn wel kritisch over dat 'Bereikbaarheid op peil' nog conceptueel overkomt en te vrijblijvend is. Een bereikbaarheidspeil is een middel; het doel is een goede basisbereikbaarheid van essentiële voorzieningen en goederen.

Bereikbaarheidspeil voor personenvervoer

Het bereikbaarheidspeil voor personenvervoer kan een gedegen instrument worden om inzicht te krijgen in de bereikbaarheid van voorzieningen in Nederland. Het roept bij deelnemers wel vragen op over de operationalisering ervan, ook in de gepresenteerde vervolgstappen van regionaal adresseren en acteren in samenhang met andere opgaven. Daarnaast noemen deelnemers een aantal punten, die zij van belang vinden om een plek te geven in het peil.

1. Balans voorzieningen opgenomen in bereikbaarheidspeil

De essentiële voorzieningen zijn gebaseerd op de uitkomsten van een participatieve waardenevaluatie en onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Doordat vijf van de acht voorzieningen binnen het peil onderwijsinstellingen zijn, vinden deelnemers dat onderwijs is oververtegenwoordigd in het gepresenteerde bereikbaarheidspeil. Deelnemers geven aan dat juist dagelijkse verplaatsingen naar zaken als werk groen-, recreatie en sociaal-culturele voorzieningen belangrijk zijn en deze ontbreken nog.

2. Kwetsbare groepen in beeld

Deelnemers missen een differentiatie naar specifieke (meer kwetsbare) groepen in het bereikbaarheidspeil. Deelnemers zouden graag zien dat in beeld wordt gebracht hoe de bereikbaarheid voor kwetsbare groepen is die zich om diverse redenen minder makkelijk verplaatsen.

3. Regio's in beeld

Deelnemers zien graag aanvullend op de landelijke cijfers, informatie over de bereikbaarheid per regio. Deelnemers benadrukken dat het belangrijk is dat de geformuleerde bereikbaarheidsdoelen verder per regio worden uitgewerkt, zoals de genoemde gewenste bereikbaarheidsprofielen. Het risico is dat minder goed bereikbare regio's anders buiten de boot vallen.



Bereikbaarheidspeil voor goederenvervoer

Voor het goederenvervoer is het IenW nog niet gelukt om een bereikbaarheidspeil te realiseren. Deelnemers steunen het streven om ook het peil voor goederenvervoer te ontwikkelen, waarbij het doel is om op de juiste momenten over de juiste goederen te kunnen beschikken. Zij geven voor de ontwikkeling van een goed hanteerbaar bereikbaarheidspeil mee:

1. Eigenheid goederenvervoer

Goederenvervoer en personenvervoer verschillen van elkaar. Deelnemers benadrukken daarom bij het ontwikkelen van een bereikbaarheidspeil voor goederenvervoer niet persé hetzelfde te willen doen als bij personenvervoer.

2. Differentiatie binnen goederenvervoer

Deelnemers geven aan dat er verschil is tussen (inter)nationaal lange afstandsvervoer over corridors en stedelijke distributie. Dit zijn twee verschillende takken van goederenvervoer die andere punten van aandacht nodig hebben.

Vervoersstromen in beeld

Deelnemers zouden graag zien dat het bereikbaarheidspeil vervoersstromen in beeld brengt. Het is van belang te kijken naar het geheel van logistieke knooppunten en knelpunten op een corridor, niet naar de afzonderlijke kwetsbaarheden en knelpunten.

Stedelijke distributie

Winkels en ziekenhuizen moeten worden bevoorrad en afval vanaf die locaties moet worden afgevoerd (circulariteit). Goederenvervoer is daarom van belang voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van stedelijke gebieden. Dit alles hangt nauw samen met de Nota Ruimte.

3. Essentiële goederen

Een mogelijkheid is om in het bereikbaarheidspeil 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 vraagt deze keuze een publiek-maatschappelijke weging vraagt.



Datum

10 februari 2025

Toekomstvisie

Behoud van bereikbaarheid vinden deelnemers een pragmatisch doel, maar te beperkt voor een visie. De OFL-deelnemers vinden de vorming van een visie wel van belang voor het toekomstperspectief. Tijdens het overleg komen verschillende aandachtspunten aan bod die volgens deelnemers onderdeel zijn van deze visie. Deze sluiten aan bij inzichten die eerder werden meegegeven tijdens sessies georganiseerd door het OFL.

- Verbetering van bereikbaarheid voor specifieke groepen en regio's.
- Incorporeren van (technologische) ontwikkelingen, zoals nieuwe modaliteiten.
- De invloed van mobiliteit op de brede welvaartsindicatoren veiligheid, gezondheid, leefomgeving, milieu en klimaat.
- Interregionale en internationale bereikbaarheid van Nederland.
- Goede verbinding tussen personen- en goederenvervoer.
- Minder focus op het dominante vervoersmiddel van nu; de auto. Extra aandacht voor modaliteiten zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer.

Vooruitblik betrokkenheid maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven

Ik hoor door alle gesprekken heen dat het toevoegen van bereikbaarheid wordt gezien als waardevolle component, ten opzichte van de traditionele benadering vanuit het systeem zelf. De vraag naar de visie 2050 komt naar boven drijven: 'naar welk perspectief roeien we'. Het bereikbaarheidspeil is gepresenteerd als een hulpmiddel om een politieke visie te ontwikkelen. Visie en operatie kunnen niet zonder elkaar.

Bij de verdere uitwerking van de bereikbaarheidsaanpak is het onverminderd belangrijk om het opgebouwde netwerk van maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven te blijven betrekken. Het OFL heeft het vertrouwen dat IenW deze interactie zelf op een goede manier kan voortzetten.

Deelnemers geven aan graag betrokken te blijven bij het ontwikkelen van de visie. Centraal daarbij staat gezamenlijke gedachtenvorming, verkennen van het beleidsterrein en het leren kennen van elkaars perspectieven. Bij langere periodes tussen de overleggen raad ik aan om alert te zijn op wat nodig is om in verbinding te blijven met de betrokkenen.



Datum

10 februari 2025

Als voorzitter wil ik de noodzaak benadrukken om spoedig tot een beleidskader te komen voor goederenvervoer. Dat is zoals ik eerder in deze brief opmerk niet per definitie dezelfde als bij personenvervoer. Dit is niet alleen belangrijk voor het goederenvervoer zelf maar ook voor het personenvervoer, vanwege het gezamenlijk gebruik van meerdere vervoersmodaliteiten.

Daarbij is het raadzaam om aandacht te hebben voor het feit dat het tijdspad en uitwerkingsniveau voor personenvervoer en goederenvervoer niet gelijk lopen. Dit maakt dat er enerzijds specifieke gesprekken nodig zijn voor de verschillende soorten vervoer, maar er anderzijds sterke aandacht nodig blijft voor de samenhang.

Ik vertrouw erop dat de aandachtspunten van de OFL-leden en de overige deelnemers aan de OFL-overleggen betrokken worden bij de verdere uitwerking van de bereikbaarheidsdoelen en de totstandkoming van de Mobiliteitsvisie 2050. Ik zie graag uw reactie op deze brief tegemoet.

Hoogachtend,

A handwritten signature in brown ink, appearing to read 'Jeroen de Haas', with a large, sweeping arch over the first part of the name.

Jeroen de Haas
Voorzitter OFL

