

Overlegorgaan
Fysieke Leefomgeving



Rapport

Consultatie

Contourennota

Ambtelijk Concept

Eerste stap op weg naar de Mobiliteitsvisie 2050





Inhoud

Voorwoord van de voorzitter	2
1. Inleiding	3
2. Reflecties deelnemers	5
3. Samen verder	8
4. Tot slot	9
Bijlage 1: Deelnemers consultatie	10



Voorwoord van de voorzitter

Binnen het participatieproces naar de Mobiliteitsvisie 2050 is het woord aan de participanten. Het is de taak van de voorzitter om een zo inhoudelijk rijk mogelijk participatieproces te bewerkstelligen. Met als doel dat het beleid wint aan inhoud, volledigheid, integraliteit en maatschappelijk draagvlak. Toch is er altijd ruimte voor mij, als voorzitter, om een persoonlijke reflectie te geven.

Een brede, integrale aanpak is noodzakelijk met het oog op de beleidsuitdagingen. Echter, dit brengt ook complexiteit met zich mee. De verleiding om terug te vallen op 'overzichtelijke' modaliteitsgewijze visies en plannen is begrijpelijk doch past niet bij het doel.

De mobiliteitsvisie moet een gemeenschappelijk verhaal worden. Kunnen de partijen met elkaar besluiten waar de prioriteiten liggen? Dit betekent dat er vaker met elkaar overleg gevoerd zal moeten worden. En het gaat ook om de evenwichtigheid van de participatie. Het is hierbij zeer de moeite waard om nieuwe instrumenten in te zetten, bijvoorbeeld digitale instrumenten om een goed beeld te vormen van wat er bij burgers leeft. Maar ook om bestaande beproefde instrumenten, bijvoorbeeld de milieueffectrapportage, toe te passen.

Hebben we nu al alle relevante partijen aan tafel? Het antwoord daarop moet zijn dat we, ondanks een zeer open en goed overleg, nog niet alle organisaties aan tafel hebben om het brede mobiliteitsveld te betrekken. Er komen ook spelers in het veld die relatief nieuw zijn in de mobiliteitssector. Bijvoorbeeld de netbeheerders, die een rol spelen bij de verdere elektrificatie van mobiliteit. We missen nu nog dergelijke randvoorwaardelijke organisaties die belangrijk zijn bij de ontwikkeling naar een nieuw mobiliteitssysteem. Ook partijen uit de arbeidsmarkt, zoals de vakbonden en werkgeversorganisaties, kunnen een ander perspectief geven op mobiliteit en bereikbaarheid en zijn nu vaak nog niet betrokken.

Los van de vraag 'met wie?' zal het in het vervolg gaan om het 'hoe?'. Mijn welwillende suggestie zou zijn om het vervolg gedurfd in te gaan. Durf open met organisaties en zelfs met burgers het gesprek aan te gaan. Deel dilemma's en wees eerlijk dat niet alle doelen vanuit de verschillende modaliteiten en behoeftes gehaald kunnen worden. Vraag waar dat kan ook om medeverantwoordelijkheid van organisaties om de uiteindelijke mobiliteitsvisie ook actief te steunen. Dit vergt van tijd tot tijd een strategisch overleg op eindverantwoordelijk niveau.

Jeroen de Haas

Voorzitter OFL



1. Inleiding

De ambitie voor Nederland is 'een duurzaam welvarend land voor de huidige en toekomstige generaties, waarin alle inwoners naar vermogen mee kunnen doen'. Mobiliteit en bereikbaarheid zijn daarin medebepalend. Het op peil houden van de kwaliteit, toegankelijkheid en betaalbaarheid van het mobiliteitssysteem is geen vanzelfsprekendheid. Bij een toename van de bevolking en het nastreven van zowel economische groei als betere leefkwaliteit is dat een uitdagende puzzel.

Met een Mobiliteitsvisie 2050 etaleert het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), in overleg met de collega-departementen, haar ambitie om mobiliteit en bereikbaarheid in te zetten voor een duurzaam en welvarend Nederland. Het doel van de Mobiliteitsvisie is om de basis te leggen voor een weloverwogen mobiliteitsbeleid. Waarbij de overheid vooruitkijkt, heldere doelen stelt, richting geeft, transparante afwegingen maakt en de burgers als gebruikers en omwonenden van het mobiliteitssysteem nadrukkelijk bij de formulering en uitwerking van dat beleid betreft. In het recent uitgebrachte beleidsprogramma van IenW is deze Mobiliteitsvisie 2050 aangekondigd. Hierbij is aangegeven dat als eerste stap een contourennota verschijnt in september 2022.

Consultatie contourennota

Omdat IenW maatschappelijke partijen wil betrekken bij de ontwikkeling van de mobiliteitsvisie heeft zij het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL-secretariaat) gevraagd om een consultatie te organiseren over de ambtelijke conceptversie van de contourennota (hierna genoemd 'contourennota'). Deze contourennota vormt het publieke startschot van het visietraject en beschrijft op hoofdlijnen de uitgangspunten. Onder voorzitterschap van OFL-voorzitter Jeroen de Haas hebben vertegenwoordigers van diverse organisaties gereflecteerd op de contourennota die de contouren schetst van de Mobiliteitsvisie 2050. In dit rapport kunt u lezen wat er aan reacties uit de consultatie is gekomen.

Aanbieding rapport

OFL-voorzitter Jeroen de Haas zal dit rapport aanbieden aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de minister daarbij vragen om een reactie op dit rapport. Tegelijkertijd wordt dit rapport door IenW als bijlage meegestuurd aan de Tweede Kamer bij de definitieve contourennota. Verder wordt het rapport gedeeld met alle deelnemers aan de consultatie en gepubliceerd op de openbare OFL-website.

Bijeenkomst

De consultatie was een online bijeenkomst op 5 juli 2022. Onderwerp van gesprek was:

- ieders perspectief op de contourennota, in het bijzonder de inhoudelijke aanpak en het voorgestelde vervolgproces;
- ideeën en wensen voor verdere betrokkenheid bij de uitvoering van het visietraject.



Deelnemers

Het OFL-secretariaat heeft voor deze consultatie relevante benoemde leden van het OFL met betrokkenheid bij het onderwerp uitgenodigd. Dit zijn vertegenwoordigers van organisaties op het gebied van transport, openbaar vervoer, verkeer, financiële dienstverlening en milieu. Tijdens de bijeenkomst waren 12 deelnemers aanwezig van 11 organisaties, aangevuld met twee beleidsmedewerkers van het ministerie van IenW. Een lijst van de deelnemende organisaties is opgenomen in bijlage 1.

Over het OFL

Het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL) brengt als onafhankelijk overlegplatform de verbinding en samenwerking verder tussen de rijksoverheid en burgers, bedrijven en andere maatschappelijke organisaties. De voorzitters zijn onafhankelijk, hebben geen belang bij een bepaalde uitkomst en waarborgen een neutraal proces. Zij brengen daarnaast veel bestuurlijke ervaring en kennis van maatschappelijke verhoudingen mee. De secretarissen van het OFL zijn op de hoogte van de inhoud van het rijksbeleid rond de inrichting van de fysieke leefomgeving én weten wat leeft in de samenleving. Zij verzorgen, samen met de voorzitter, de procesbegeleiding.



2. Reflecties deelnemers

Deelnemers waarderen het dat ze in deze vroege fase van het visietraject betrokken worden. Er wordt positief gereageerd op de contourennota als eerste aanzet voor een mobiliteitsvisie. Met name op de integraliteit van de aanpak. De visie beslaat in potentie meerdere beleidsterreinen en verbindt maatschappelijke uitdagingen. Daarnaast zijn er ook kritische opmerkingen ter aanscherping van de contourennota en het vervolg.

Consistenter en scherper

De contourennota kan nog scherper, vinden deelnemers, en is nog niet op alle punten consistent. Zo vertalen de inhoudelijke uitgangspunten en scope (paragraaf 3) zich niet in de inhoudelijke aanpak (paragraaf 4), in het bijzonder de beleidsscenario's. Ook kan de contourennota de richtinggevende vragen verbreden, zodat deze beter aansluiten bij de benadering van 'brede welvaart' (veiligheid, gezondheid en leefbaarheid) en de klimaatopgave.

Zorg voor financiële middelen

Deelnemers vinden dat IenW moet voorkomen dat er straks geen financiering is voor de uitvoering van de mobiliteitsvisie. Zij geven aan dat er enorm veel achterstallig onderhoud is in de infrastructuur. Wegwerken hiervan zorgt lange tijd voor hinder en beperkingen. Verschillende modaliteiten vragen om investeringen. Volgens een deelnemer moet daarom de daad bij het woord gevoegd worden: "Put your money where your mouth is".

Voortbouwen op al opgedane kennis en ervaring

De suggestie wordt gedaan om expliciet in de mobiliteitsvisie aan te geven wat we hebben geleerd over hoe het wel en niet kan. Grote steden hebben al keuzes gemaakt en daarvan kan geleerd worden in de rest van Nederland.

Focus op zowel personen als goederen

Er wordt opgemerkt door deelnemers dat het goederenvervoer inhoudelijk onderbelicht is in deze nota, o.a. de rol van goederencorridors en logistieke knooppunten. Er dient rekening mee gehouden te worden dat de bevolkingsgroei leidt tot groei van goederenstromen.

Visie op bereikbaarheid?

Deelnemers wijzen erop dat mobiliteit en bereikbaarheid niet hetzelfde is. In de contourennota wordt vooral in termen van bereikbaarheid gesproken, terwijl er een mobiliteitsvisie wordt gemaakt. Deelnemers stellen voor om te spreken over een bereikbaarheidsvisie, omdat investeringen in mobiliteit niet automatisch leiden tot betere bereikbaarheid. Het is volgens deelnemers belangrijk duidelijk te zijn over wat bereikbaarheid voor iedereen betekent.

In de contourennota wordt verwezen naar de Integrale Mobiliteits-analyse 2021 (IMA) waarin bereikbaarheid gedefinieerd wordt als 'de hoeveelheid bestemmingen die vanuit een specifieke locatie bereikt kunnen worden binnen een bepaalde reistijd'. Mobiliteit wordt daarin beschreven als: 'het totaal aantal verplaatsingen of totaal aantal kilometers dat gemaakt wordt op een gemiddelde werkdag (personenvervoer) of het aantal kilometers dat per vervoerde ton wordt afgelegd (goederenvervoer)'.



Een deelnemer stelt voor de definitie van Karel Martens, auteur van *Transport Justice: Designing Fair Transportation Systems* (2017), voor bereikbaarheid te gebruiken, omdat deze ook expliciet het aspect toegankelijkheid meeneemt: 'bereikbaarheid is de set van bestemmingen (zoals voorzieningen, werk, natuur) die een persoon kan bereiken binnen bepaalde tijd, kosten en moeite. Bij het meten van bereikbaarheid moet worden uitgegaan van de woonlocatie van een persoon en de vervoerswijzen waarvan de persoon gebruik kan maken, waarbij rekening moet worden gehouden met de financiële, fysieke, cognitieve en andere mogelijkheden en beperkingen van een persoon.'

Rechtvaardige verdeling

Lang niet iedereen heeft toegang tot het huidige systeem en profiteert van de investeringen daarin. Deelnemers vinden dat dat in de toekomst wel het geval zou moeten zijn. In de nota worden kansengelijkheid en basisnormen niet als expliciete keuze genoemd.

Bredere kijk reistijd

Daarnaast wordt meegegeven dat niet alleen reistijd, maar ook reistijdwaardering invloed heeft op de aantrekkelijkheid van mobiliteitskeuzes. Hoe breed wordt bereikbaarheid getrokken en worden andere factoren dan reistijd hierin meegenomen?

Relatie met ruimtelijke ordening

Deelnemers merken op dat de afhankelijkheid tussen mobiliteit en planologie ontbreekt in deze contourennota. Een deelnemer licht toe dat als er veel meer functionaliteiten gecombineerd worden op een locatie, dit leidt tot minder mobiliteitsbehoefte en minder bereikbaarheidsproblemen.

Agendeer kansen voor koppeling

Deelnemers zijn kritisch over het monomaan aanvliegen van opgaven. Reserveringen in het huidige coalitieakkoord voor de woningbouwopgave worden niet gekoppeld aan andere functies (zoals recreatie en bedrijvigheid).

Spreiding versus concentratie

Een deelnemer geeft aan dat de gevolgen van de ontwikkeling om steeds meer thuis te werken – gestuwd door de coronacrisis – explicieter meegenomen kunnen worden. Deze trend beïnvloedt de afstand tussen woonomgeving en werkgever van Nederlanders. Als deze trend zich voortzet kan verstedelijking zich meer over Nederland verspreiden.

Ontwikkelingen lange termijn

Deelnemers zoomen in op de Integrale Mobiliteits-analyse 2021 (IMA) die in de contourennota wordt aangehaald. In de IMA is de belangrijke stap van de verbreding van mobiliteit naar bereikbaarheid gemaakt. Een aantal deelnemers steunt het nemen van IMA als uitgangspunt in de mobiliteitsvisie. Een deelnemer vraagt zich echter af of IMA wel zo centraal moet staan in de mobiliteitsvisie.

Als je doet wat je deed, krijg je wat je kreeg

Een aantal deelnemers plaatst kanttekeningen bij de gebruikte aannames in het model. De zorg is dat modelleren met aannames uit het 'oude denken' opnieuw leidt tot oud denken. Het is belangrijk expliciet te zijn over welke aannames en definities overeind blijven.

Beleidsscenario's als instrument

De inhoud en het gebruik van de vier beleidsscenario's in de contourennota roepen veel reacties op bij de deelnemers.



Toegevoegde waarde instrument?

Een aantal deelnemers ziet de scenario's eerder als belemmering dan toegevoegde waarde voor de mobiliteitsvisie, omdat de beleidskeuzes helder zouden moeten worden in de visie. De deelnemers geven alternatieven mee:

- Werk met bouwstenen;
- Formuleer doelen en keuzes en vraag daar reactie op.

Inhoud scenario's

Een punt van zorg is dat niet alle vier de geschetste scenario's aansluiten bij de eerder uiteengezette uitgangspunten. De scenario's richten zich met name op bereikbaarheid en minder op andere dimensies die binnen het brede welvaart-perspectief worden gehanteerd: leefomgeving, veiligheid en gezondheid. Daarnaast lijken in de scenario's bereikbaarheid en duurzaamheid neergezet te worden als tegenstellingen, terwijl dat niet het geval hoeft te zijn. Er worden suggesties voor aanscherping gedaan:

- Formuleer scherpere ambities;
- Zet in elke scenario een ander doel (zoals economie, werkgelegenheid, leefbaarheid, klimaat en kansengelijkheid) centraal in plaats van alleen bereikbaarheid en vul aan met toenemende ambities op de andere dimensies.



3. Samen verder

Deelnemers aan de consultatie blijven graag betrokken bij de ontwikkeling van de Mobiliteitsvisie 2050 en geven suggesties voor andere te betrekken partijen. Het is wel van belang dat het duidelijk is op welke manier en op welke onderdelen participanten worden betrokken.

In de contourennota staat dat IenW vanuit de aangegeven uitgangspunten het gesprek aangaat met de bestuurlijke en maatschappelijke partners, en dat gebruikers van het mobiliteitssysteem en burgers actief worden meegenomen in het proces om tot een mobiliteitsvisie te komen. Voor deze consultatie is er bewust voor gekozen om alleen relevante benoemde leden van het OFL uit te nodigen, omdat het een allereerste stap is in een langer proces.

IenW heeft een aantal relevante koepels expliciet in de gelegenheid gesteld om op de ambtelijke conceptversie van de contourennota te reageren. De Mobiliteitsalliantie, de Logistieke Alliantie, de Metropoolregio's (Amsterdam, Rotterdam – Den Haag, Eindhoven, Utrecht, Arnhem-Nijmegen), het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) zijn gevraagd te reageren en hebben daar allen gebruik van gemaakt. Deze koepels worden ook in het vervolgproces meegenomen.

Betrek 'unusual suspects'

Deelnemers geven aan dat in het vervolg ook andere partijen uitgenodigd moeten worden, zoals bijvoorbeeld Stedennetwerk G40, de plattelandsgemeenten en regionale vervoerders. Daarnaast zijn er partijen die belangen van groepen vertegenwoordigen die wellicht minder gehoord worden, zoals Nibud en Netwerk voor mensen met een beperking of chronische ziekte Ieder(in). Ook wordt de 'silent majority' genoemd, een grote groep die vaak helemaal niet gehoord wordt.

Maak duidelijk onderscheid tussen bereikbaarheid en mobiliteit

Het blijkt van belang om bewust om te gaan met de termen mobiliteit en bereikbaarheid, omdat deze verschillende beelden oproepen bij doelgroepen. Daarom is het goed – ook voor het vervolg van het participatieproces – om helder te zijn over het gebruik van beide begrippen.

Vervolg

Alle deelnemers van deze consultatie geven aan ook in het vervolg betrokken te willen worden, waarbij veel deelnemers de voorkeur hebben voor fysieke bijeenkomsten. Toch kunnen online bijeenkomsten nuttig zijn om frequenter met elkaar te overleggen. De deelnemers geven mee dat het bij participatie cruciaal is om scherp af te bakenen waar het wel en vooral ook waar het niet overgaat.



4. Tot slot

Deelnemers zijn positief gestemd over hun deelname aan het proces om te komen tot de mobiliteitsvisie. Suggesties tot aanscherping komen voort uit het belang van bereikbaarheid voor iedereen, de nadruk tot koppeling met ruimtelijke ontwikkeling, het vasthouden van een brede aanpak en de zorg om te voorkomen dat 'je blijft doen wat je al deed'.

Dit rapport wordt op 25 augustus door OFL-voorzitter Jeroen de Haas aangeboden aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Daarnaast wordt dit rapport binnenkort op de OFL-website geplaatst. De opmerkingen uit dit rapport worden door IenW gebruikt om de contourennota aan te scherpen. Dit rapport wordt daarom ook door IenW als bijlage bij de definitieve contourennota meegestuurd aan de Tweede Kamer.

Een brede, integrale aanpak op mobiliteit wordt noodzakelijk geacht door deelnemers. In de contourennota wordt beschreven dat de Mobiliteitsvisie 2050 de deelvisies op modaliteiten 'verbindt' en 'richt'. Zo kunnen keuzes in de Mobiliteitsvisie leiden tot bijstelling van de keuzes, prioriteiten en instrumenten in deelvisies. Hierbij is het van belang ervoor te zorgen dat strategische keuzes daadwerkelijk doorsijpelen en dat er niet wordt teruggevallen op losstaande modaliteitsgewijze visies.

Deze consultatie was een eerste stap binnen een langer proces. Alle deelnemers hebben aangegeven ook in het vervolg betrokken te willen blijven. Er is door de deelnemers een aantal partijen genoemd die in het vervolg betrokken zou moeten worden. Het OFL gaat bezien welke bijdrage zij kan leveren in de vervolgstappen van het participatieproces.

Er dient op gelet te worden dat er verbinding gemaakt wordt tussen de verschillende overleg- en participatiesporen. Een groot deel van de OFL-leden die deelnemen aan deze consultatie maakt ook deel uit van de Mobiliteitsalliantie en/of de Logistieke Alliantie en worden ook via die wijze betrokken bij de mobiliteitsvisie. Wellicht zijn er mogelijkheden deze sporen te combineren in het vervolg.

Het is van belang bij het inrichten van het participatieproces niet alleen de vraag te stellen 'met wie?', maar ook 'hoe?'. De wens van het OFL is om het vervolg gedurfd en open in te gaan. Deel dilemma's en vraag waar dat kan om medeverantwoordelijkheid van organisaties om de uiteindelijke mobiliteitsvisie actief te steunen.



Bijlage 1: Deelnemers consultatie

Organisatie
ANWB
BOVAG
Fietzersbond
Koninklijke Binnenvaart Nederland (KBN)
Milieudefensie
Natuur en Milieu
Nederlandse Spoorwegen (NS)
Rover
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)
Transport en Logistiek Nederland (TLN)
Verbond van Verzekeraars

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 augustus 2022

