

Vergaderjaar 2018–2019

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 290

BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRA-STRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 juni 2019

Mensen willen veilig, snel en gemakkelijk van deur tot deur kunnen reizen. Bedrijven willen dat hun goederen snel en betrouwbaar op de plaats van bestemming komen. Dát verandert niet in 2040, wel de manier waarop.

Om van A naar B te komen maken we in 2040 veel meer gebruik van verschillende vervoersmiddelen die elkaar aanvullen: (deel)auto, trein, vliegtuig, bus, metro, fiets, tram of nieuwe vervoermiddelen die we nu nog niet kennen. Steeds kiezen we de beste mogelijkheid. Met één app kunnen we onze volledige (multimodale) reis plannen, boeken, reizen en betalen. Aan de hand van realtime informatiediensten bepalen we steeds wat op dat moment het beste is. Dat geldt ook voor de verladers die steeds voor de beste mogelijkheid kiezen om vracht te vervoeren – via weg, water, buisleiding, lucht, spoor en/of een combinatie hiervan. Het (binnenlands) vervoer is in 2040 voor een groot deel emissieloos, de verkeersveiligheid is sterk verbeterd en de wegen, bruggen en sluizen zijn energieneutraal of leveren zelfs energie op.

Dit zijn schetsen van hoe we verwachten dat onze mobiliteit er in 2040 uitziet. Voorspellen is lastig, wel kunnen we richting geven aan het denken en handelen en kansen verkennen om met grote of kleine stappen onze ambitie te realiseren: een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem, waarbij de gebruiker en diens deur-tot-deur-reis centraal staan en de impact op de leefomgeving minimaal is.

Op verschillende deelterreinen zijn we hier al volop mee bezig, samen met andere betrokken partijen. Ook op andere plekken, bijvoorbeeld in gemeenten of provincies, wordt gewerkt aan het mobiliteitssysteem van de toekomst. Vaak in onderlinge samenwerking of met bedrijven, maatschappelijke organisaties en burgers.

Deze *Schets Mobiliteit naar 2041*¹ heeft als doel om integraal richting te geven aan het mobiliteitsbeleid en samenhang aan te geven in de (toekomst)ambities op de verschillende deelterreinen, in aansluiting op andere beleidsinstrumenten op het gebied van mobiliteit². De Schets is een uitnodiging om gezamenlijk de verandering verder vorm te geven. Hierbij staat centraal:

- Een gebiedsgerichte, integrale blik op mobiliteitsvraagstukken, in samenhang met opgaven op andere beleidsterreinen, zoals de woningbouwopgave.
- Focus op de gehele mobiliteitsketen, vanuit gebruikersperspectief.
- Samenwerking met medeoverheden, vervoerders en andere stakeholders.

Deze Schets geeft richting aan het mobiliteitsbeleid door de ambities aan de hand van acht speerpunten in samenhang te schetsen. We zien de vraag naar mobiliteit veranderen en de mogelijkheden toenemen om vervoer veiliger, efficiënter en schoner te organiseren. Willen we hieraan tegemoetkomen, dan zullen we ook de aanbodkant moeten veranderen. Dat kan alleen als we met alle partijen samenwerken en steeds minder denken in termen van modaliteit en meer in termen van mobiliteit. Hoe bereiden we ons voor op trends en ontwikkelingen die we zien op de lange termijn? We brengen in de Schets de verschillende beleidsambities op mobiliteitsgebied samen en geven in hoofdlijn aan met welke oplossingsrichtingen we onder andere aan de slag gaan³. Op basis van trends en ontwikkelingen schetsen we een (verwacht) beeld van hoe de reiziger zich in 2040 verplaatst over de korte, middellange en lange afstand. Ook geven we een schets van ons goederenvervoer.

Complexe opgave

Nederland is een klein en druk land met 139.000 km aan wegen, 7.000 km spoor en 3.000 km waterwegen. Als handelsland zijn we goed verbonden met de belangrijkste economische centra in onze buurlanden en met de rest van de wereld. Nederland heeft een van de drukst bereden wegen-netten en het meest intensief gebruikte spoornet van Europa. Alleen al onze treinen reden in 2018 per dag 440.000 km – 11 keer de wereld rond. De komende jaren zal het gebruik van onze infrastructuur nog intensiever worden; de verwachting is dat het huidige mobiliteitssysteem tegen de grenzen van zijn capaciteit aanloopt.

Tegelijkertijd hebben we vanwege onze klimaatopgave de ambitie om het wegverkeer, het openbaar vervoer en de binnenvaart emissieloos te maken. Ook voor de zeevaart en de luchtvaart zijn er afspraken gemaakt om de CO₂-uitstoot te reduceren. We willen dus meer mensen en goederen vervoeren met veel minder CO₂-uitstoot.

Het realiseren van deze ambitie vraagt om een nieuwe manier van denken over het veilig, efficiënt en duurzaam organiseren van mobiliteit. De opgaven worden complexer en grijpen meer op elkaar in; naast de aanleg van infrastructuur is extra inzet nodig op het in stand houden en het beter benutten van de bestaande netwerken. Het accent zal meer en meer liggen op een vraaggestuurde en gebiedsgerichte benadering: wat zijn de opgaven in het gebied? Wat is de behoefte van de gebruiker? Daarbij

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Hiermee wordt voldaan aan de toezegging in de recente MIRT-brief om de Kamer separaat te informeren over de overkoepelende ambitie op het terrein van mobiliteitsbeleid (Kamerstuk 35 000 A, nr. 94).

³ De Schets beschrijft de mobiliteitsambities in samenhang, ze vervangt de afzonderlijke beleidsnota's uiteraard niet.

kijken we naar de hele keten of goederenvervoercorridor. In afstemming en samenhang met andere opgaven in de fysieke leefomgeving, zoals die opgenomen zijn in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI).

Uitgangspunten voor alle schaalniveaus zijn:

- We zorgen voor optimale verbindingen tussen de economische kerngebieden in Nederland en met belangrijke economische centra in onze buurlanden en de rest van de wereld.
- We streven naar een geïntegreerd mobiliteitssysteem, waarbij we de ketenmobiliteit versterken en recht doen aan de sterke eigenschappen van de afzonderlijke modaliteiten.
- We zorgen daarbij voor goede verknoping van de verschillende (inter)nationale, regionale en lokale netwerken voor weg, spoor, lucht, buisleidingen en vaarwegen en verbetering van overstap- en overslagpunten.
- We hanteren een risico gestuurde aanpak om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarnaast zetten we in op de beheersing van cyberrisico's.
- We zetten actief in op reductie van de CO₂-uitstoot met behulp van de sectorafspraken in het (ontwerp)Klimaatakkoord voor duurzame mobiliteit en op het integraal meenemen van duurzaamheid en leefbaarheid in projecten en programma's.
- We zorgen voor een goede instandhouding van de bestaande hoofdinfrastructuur door beheer, onderhoud, vervanging en renovatie.
 - We geven voorrang aan maatregelen gericht op het beter (of anders) benutten en optimaliseren van de bestaande infrastructuur, met oog voor innovatieve mogelijkheden.

Personenvervoer over de korte afstand (stedelijk/regionaal)

We verwachten dat mensen zich in 2040 over de korte afstand (tot 15 km) in binnenstedelijke gebieden vaker verplaatsen met het OV (bus, tram, lightrail), de (elektrische) fiets of lopend. In de laagstedelijke gebieden blijft de auto een belangrijk vervoermiddel. De auto is in 2040 veiliger, schoner en stiller. Deelconcepten, bijvoorbeeld voor de auto en de fiets, zijn populair en de verschillende mogelijkheden van vervoer sluiten naadloos op elkaar aan. Banen, woningen en voorzieningen zijn nabij (< 1 uur reistijd). Multimodale hubs bevinden zich op centrale punten op wijkniveau en aan de rand van de stad, met voorzieningen zoals horeca, winkels of pakketdiensten. In de niet-stedelijke gebieden wordt de auto het meest gebruikt. Het OV in klassieke vorm (met vaste routes en dienstregeling) maakt daar steeds meer plaats voor nieuwe, vraaggerichte, flexibele mobiliteitsdiensten aangeboden via bijvoorbeeld Mobility as a Service (MaaS).

We zetten daarom richting 2040 in op:

- Samenwerking met de regio en andere partijen, zoals nu gebeurt in de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's MRA, MRDH en UNed, waarbij de mobiliteits-, woningbouw en economische opgaven nadrukkelijk in samenhang worden opgepakt.
- Het aantrekkelijk(er) maken van een alternatief naast de (eigen) auto in drukke steden: OV, fietsen, lopen, deelconcepten. Hiervoor verbeteren we onder andere de overstap tussen OV en voor- en natransport en stimuleren we de verkeersveiligheid van kwetsbare groepen.
- Innovatieve, meer vraag gestuurde en flexibele vervoersconcepten en het integreren van OV met doelgroepenvervoer (aangeboden via bijvoorbeeld MaaS) in gebieden waar en op momenten waarop de klassieke vorm van OV onbetaalbaar dreigt te worden,

- Onderzoek gericht op het definiëren en meetbaar maken van de toegankelijkheid van mobiliteit. We zorgen er daarnaast voor dat mensen met een fysieke beperking zelfstandig kunnen reizen, zowel met OV als met nieuwe dienstverleners.
- Het mogelijk maken van innovaties in mobiliteit, zoals zelfrijdende auto's, drones en de vliegende taxi en het borgen van publieke belangen daarbij.

Personenvervoer over de middellange afstand (nationaal en interregionaal)

We verwachten dat in 2040 reizigers vaker verschillende vervoermiddelen gebruiken om van A naar B te komen, afhankelijk van het doel van de reis en de omstandigheden. De meeste reizigers verplaatsen zich op de middellange afstand met de auto. De auto is dan grotendeels zero-emissie. Over de Nederlandse wegen rijden zelfrijdende auto's. De inrichting van de weg is hierop aangepast. Voor de verbinding stadscentrum – stadscentrum wordt de trein of metro/sneltram het meest gebruikt. Om tegemoet te komen aan de mobiliteitsbehoefte, en voor het borgen van een prettig verblijfsklimaat in de steden, zijn er multimodale hubs aan de randen van de stad en in de regio.

We zetten daarom richting 2040 in op:

- Uitvoering van het huidige MIRT-programma en ambitie Regeerakkoord (bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34)(inhaalslag aanleg infrastructuur).
- In stand houden en optimaal benutten van bestaande infrastructuur, onder andere via de regionale aanpak Veilige, robuuste en duurzame mobiliteit.
- Verkennen van innovatieve oplossingen voor beheer en onderhoud.
- Verknopen van de verschillende nationale, regionale en lokale netwerken over weg, spoor en vaarwegen en verbetering van overstap- en overslagpunten, ter bevordering van de ketenmobiliteit.
- Samenwerking met EU-lidstaten, de Europese Commissie, de telecom- en de auto-industrie op het gebied van Smart Mobility.
- De toekomst- en klimaatbestendigheid van onze netwerken, zowel fysiek als digitaal.

Personenvervoer over de lange afstand (internationaal)

We verwachten dat in 2040 voor de lange afstand – evenals nu – veel gebruik wordt gemaakt van het vliegtuig. Goede luchtvaartverbindingen zijn van belang voor de bereikbaarheid van de wereld om ons heen. Voor afstanden met een reistijd tot zes uur vormt de internationale trein vaker een aantrekkelijk en duurzaam alternatief. Ook combinaties van trein en vliegtuig behoren tot de mogelijkheden. De reis is snel en comfortabel en het serviceniveau is hoog. Afhankelijk van het doel en omstandigheden van de reis blijven mensen voor de lange afstand ook de auto gebruiken.

We zetten daarom richting 2040 in op:

- De ontwikkeling van de luchtvaart op de lange termijn, in balans met andere maatschappelijke belangen, zoals veiligheid, economie, duurzaamheid en leefbaarheid. Dit werken wij uit in de Luchtvaartnota.
- Verbetering van het internationale spoorvervoer om een duurzaam en aantrekkelijk alternatief te bieden voor vliegreizen tot ca. zes uur reistijd, zodat al vanaf 2025 twee miljoen reizigers per jaar extra voor de internationale trein kunnen kiezen.
- Verbetering van de aansluiting tussen luchtvaart en de internationale trein.

- Betere OV-verbindingen van de grensregio's met onze buurlanden en het sneller verbinden van Nederland met de belangrijkste economische kerngebieden.
- Onderzoek naar het verder verbeteren van de landzijdige bereikbaarheid van lucht- en zeehavens.
- Samenwerking op internationaal niveau met EU-lidstaten, de Europese Commissie, de telecom- en de auto-industrie op het gebied van Smart Mobility.

Goederenvervoer

We verwachten dat het goederenvervoer in 2040 veiliger, efficiënter en duurzamer is. Verladers en vervoerders wegen op basis van de actuele omstandigheden af, wat de meest wenselijke manier van vervoeren is en welke modaliteiten ze daarbij inzetten. Bundeling van vervoerstromen neemt toe door ketenregie en innovatieve digitale transportsystemen. Overheid en bedrijven delen data over goederen en de transportketen is papierloos. In de stedelijke gebieden worden goederen via efficiënte distributiesystemen bezorgd en is de uitstoot van CO₂ en NO_x sterk gedaald. Op de (inter-)nationale transportcorridors vormen water, spoor, buisleidingen, lucht, en weg realistische alternatieven voor elkaar. Onbenutte capaciteit op de binnenvaart wordt optimaal gebruikt en voor het vervoer van gassen en vloeistoffen wordt, waar het een goed alternatief biedt, gekozen voor buisleidingen.

We zetten daarom richting 2040 in op:

- Versterken van digitaal transport via één overheidsplatform en open en neutrale datasystemen, waarbij overheden en alle partijen in de logistieke keten veilig data kunnen uitwisselen (Digitale transportstrategie).
- Verduurzamen van goederenvervoer en (stads)logistiek. Zoals het project Factor 6 van de Topsector Logistiek en de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens, de zero emissiezones stadslogistiek en de uitvoeringsagenda stadslogistiek (i.o.).
- Verkennen hoe we de bestaande capaciteit op alle netwerken zo goed mogelijk kunnen benutten en hoe we de integrale aanpak voor de goederencorridors Oost en Zuidoost breder kunnen inzetten. We kijken daarbij onder andere naar de mogelijke potentie van een modal shift van weg naar spoor, binnenvaart en buisleidingen en de rol van multimodale knooppunten (Goederenvervoeragenda i.o.).
- Onderzoek gericht op de mogelijkheden van buisleidingen en de rol van IenW daarbij. Buisleidingen kunnen als substitutie van of aansluiting op een andere modaliteit een rol spelen, bijvoorbeeld bij het vervoer van gevaarlijke stoffen.
- Realiseren van betrouwbare reistijden voor binnenvaart bij sluizen en kwalitatief goede vaarwegen.
- Samenwerking met de Europese Commissie en de ons omringende buurlanden bij de ontwikkeling van de Trans-European Transport Networks (TEN-T).

Ten slotte

Opgaven lopen steeds vaker door de verschillende schaalniveaus heen en raken aan meerdere beleidsterreinen, die vaak bij andere departementen of decentraal belegd zijn (bijvoorbeeld woningbouw, stedelijke inrichting en parkeerbeleid). Een goede samenwerking met de betrokken partijen is daarom een must. Daarbij benutten we ook het proces van de NOVI.

In het Regeerakkoord (bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34) is de ambitie opgenomen om het Infrastructuurfonds om te vormen tot Mobiliteits-

fonds, waarbij niet langer de modaliteit maar de mobiliteit centraal staat. Hierover hebben wij u separaat geïnformeerd bij voortgangsbrief (Kamerstuk 35 000 A, nr. 94). Het huidige Infrastructuurfonds – straks het Mobiliteitsfonds – is één van de instrumenten waarmee we bovenstaande ambities op het terrein van mobiliteit kunnen realiseren. Daarnaast blijven we andere instrumenten inzetten, zoals fiscale maatregelen en wet- en regelgeving.

Dit doen we met alle betrokken partijen, medeoverheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties, waarbij ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid een bijdrage levert. Daarom is deze Schets Mobiliteit naar 2040 ook een uitnodiging om samen de ambities waar te maken. Graag gaan we hierover in gesprek met de regio, koepels, de Mobiliteitsalliantie en andere partijen. De Schets is geen eindproduct, maar de start van een proces waarin we gezamenlijk stappen zetten naar een land dat volop in beweging blijft: veilig, robuust en duurzaam.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer