Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2021–2022

# 35 925 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2022

**Nr. 26**

## BRIEF VAN DE MINISTERS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT EN BINNENLANDSE ZAKEN EN KONINKRIJKSRELATIES EN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 december 2021

Op 3 november jl. hebben wij de brief van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat ontvangen met het verzoek om beter en structureler te worden betrokken bij de brede afwegingen tussen toekomstige bereikbaarheids- en mobiliteitsopgaven. U verzoekt daarbij de commissie te informeren over de volgende zaken en haar de bijbehorende documenten toe te sturen:

- Het afwegingskader voor de keuze tussen bereikbaarheids- en mobiliteitsopgaven aan de hand van onder andere de elementen uit de IMA, met daarbij een toelichting op de verwerking van het Rli-advies «Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid»;
- De concrete bereikbaarheids- en mobiliteitsopgaven die voortvloeien uit onder meer de IMA-2021 en waaruit de komende jaren keuzes moeten worden gemaakt, voorzien van de «scores» op het afwegingskader;
- Het toetsingskader voor de uitwerking van de opgaven (indicatoren en kwalitatieve criteria), waarmee de bijdrage van specifieke oplossingen aan de aanpak van de opgaven wordt getoetst;
- De afwegingen tussen bereikbaarheids- en mobiliteitsopgaven die gemaakt zijn bij de keuze voor nieuwe MIRT-opgaven.

De commissie nodigt daarbij uit om voorstellen te doen voor een betere en meer gestructureerde betrokkenheid van de Kamer bij de brede afweging van bereikbaarheids- en mobiliteitsopgaven, nog voordat er keuzes worden gemaakt voor specifieke MIRT-opgaven en -projecten.

In deze brief gaan wij in op uw verzoek. De brief geeft een toelichting op het huidige afweegproces en de betrokkenheid van uw Kamer, de wijzigingen die tijdens het kabinet-Rutte III zijn aangebracht in de

kst-35925-A-26
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2021

verschillende onderdelen van dit afweegproces, de criteria op basis waarvan het kabinet-Rutte III investeringsbeslissingen heeft genomen en de opgaven voor een nieuw kabinet.

Het kabinet is op dit moment demissionair. Om die reden en vanwege de financiële situatie op de fondsen zoals in de brief van 29 oktober jl. is geschetst, worden voor opgaven die investeringen vragen geen afwegingen en afspraken gemaakt dit najaar. Daarom zijn de Bestuurlijke Overleggen MIRT ook uitgesteld.[1]

## Algemeen

Mobiliteit is een middel waarmee we bereikbaarheidsdoelen nastreven. Mobiliteit staat dan ook niet op zichzelf, maar moet bekeken worden in samenhang met ruimtelijke vraagstukken, zoals de woningbouwopgave. Hierbij geldt dat de ontwikkeling van de vraag naar mobiliteit afhangt van diverse andere factoren, waaronder demografie en economische ontwikkeling. Daarnaast leidt mobiliteit tot opgaven op het gebied van veiligheid en leefbaarheid. Deze verwevenheid van verschillende domeinen maakt het van belang om samenhangende beleidskeuzes te maken.

Zoals bij de begrotingsbehandeling van IenW is aangegeven moeten we, gelet op de grote opgaven die er liggen, blijven investeren in de instandhouding, benutting en nieuwe aanleg van infrastructuur. Daarbij zijn alle modaliteiten nodig. Op het infrastructuurnetwerk komen veel verschillende soorten verkeersstromen samen, zoals personen- en goederenvervoer, maar ook korte- en langeafstandsverkeer. Bij het goederentransport is een aanzienlijk deel van het verkeer grensoverschrijdend. Ook deze verscheidenheid aan opgaven binnen het mobiliteitsdomein benadrukt het belang van samenhangende beleidskeuzes. Op deze wijze wordt recht gedaan aan de verwevenheid van de opgaven en doelstellingen in het mobiliteitsdomein.

De keuze welke opgaven met welke combinatie van maatregelen prioriteit moet krijgen, is afhankelijk van de doelen die worden nagestreefd. Dit vraagt om politieke afwegingen. Aspecten als doelmatigheid, doeltreffendheid, uitvoerbaarheid en maatschappelijk draagvlak spelen daarbij vanzelfsprekend een belangrijke rol.

Het is aan een volgend kabinet om voor de komende jaren, met behulp van bijvoorbeeld een Regeerakkoord en een nieuwe mobiliteitsvisie, nieuwe beleidsdoelen te stellen, te komen tot een prioritering van die doelen en vervolgens tot een keuze te komen voor passende maatregelen. Zoals verderop in deze brief toegelicht, bestaat reeds een zorgvuldig proces met onder meer de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA-2021) en de spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) waarmee opgaven in beeld worden gebracht en geprioriteerde opgaven worden vertaald tot passende maatregelen.

## Het huidige afweegproces

Met het afweegproces wordt de gehele beleidscyclus bedoeld: van het stellen van beleidsdoelstellingen en prioriteiten, het in kaart brengen van de opgaven, tot het verkennen en selecteren van passende maatregelen om deze opgaven het hoofd te bieden. Dit met beperkte financiële middelen. Er is een zorgvuldig proces ingericht om te komen tot doelmatige en doeltreffende keuzes voor maatregelen. Het vertrekpunt

[1] Kamerstuk 35 925 A, nr. 23.

zijn het Regeerakkoord en de diverse beleidsvisies op het terrein van mobiliteit en bereikbaarheid (1.). Met behulp van de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 en de deels nog op te stellen Omgevingsagenda's worden potentiële opgaven in kaart gebracht (2.). Vervolgens worden binnen het MIRT-proces oplossingen in kaart gebracht, uitgewerkt, gekozen en uitgevoerd (3.). Hieronder worden de verschillende onderdelen nader toegelicht.

*1. Regeerakkoord en beleidsvisies*

Vertrekpunt zijn het Regeerakkoord en de diverse beleidsvisies op het terrein van mobiliteit en bereikbaarheid. Met de Nationale Omgevingsvisie heeft dit kabinet een integrale visie op de fysieke leefomgeving gepubliceerd, waarin nationale belangen, prioriteiten en beleidskeuzes zijn genoemd die veelal op sectoraal- of gebiedsniveau nog verdere uitwerking behoeven passend binnen die brede blik van de Nationale Omgevingsvisie. Met bijvoorbeeld de Schets Mobiliteit naar 2040, de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV, Luchtvaartnota, het Toekomstperspectief Automobiliteit 2040, de Goederenvervoeragenda en het Toekomstbeeld Fiets liggen er documenten die meer richting geven op de diverse deelterreinen van het mobiliteitsbeleid.

*2. Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 en Omgevingsagenda's*

De Nationale Markt en Capaciteitsanalyse uit 2017 en zijn opvolger de IMA-2021[2] is een belangrijk instrument om potentiële bereikbaarheids- en mobiliteitsopgaven in beeld te brengen. Ook kunnen uit de deels nog op te stellen Omgevingsagenda's opgaven volgen op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit. Met doelstellingen binnen het mobiliteitsbeleid kunnen deze opgaven vervolgens worden geprioriteerd.

De IMA-2021 richt zich specifiek op potentiële mobiliteits- en bereikbaarheidsopgaven op de langere termijn. Naast het binnenlandse vervoer wordt ook het grensoverschrijdend vervoer meegenomen in de prognoses. Hiernaast geeft de IMA-2021 ook inzicht in de ontwikkeling van de verkeersveiligheid en effecten van mobiliteit op emissies. Tevens wordt de klimaatgevoeligheid van de netwerken in kaart gebracht. De Welvaart en Leefomgeving (WLO) scenario's van PBL en CPB vormen een belangrijk uitgangspunt voor de IMA-2021. Verschillende ongelijksoortige, maar wel samenhangende opgaven worden aan de hand van indicatoren in kaart gebracht. Dit is relevant, omdat de verschillende thema's samen uiteindelijk belangrijk zijn voor het bepalen van de prioritering van opgaven.

De Omgevingsagenda's brengen per landsdeel in beeld wat de gedeelde opgaven van Rijk en regio zijn voor verdere ontwikkeling van een economisch duurzame, aantrekkelijke en veilige leefomgeving. De zeven regionale verstedelijkingsstrategieën maken hiervan onderdeel uit. De omgevingsagenda's worden gecoördineerd door het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en zijn een uitwerking van de NOVI. De Omgevingsagenda Oost-Nederland is vorig jaar naar uw Kamer verzonden.[3] De overige Omgevingsagenda's zijn nog in ontwikkeling en worden aan uw Kamer verzonden zodra deze zijn afgerond. De IMA-2021 en de Omgevingsagenda's hebben een signalerende functie. Gesignaleerde opgaven kunnen op verschillende manieren worden aangepakt. Voorbeelden zijn infrastructuurinvesteringen, fiscale maatregelen en ruimtelijk beleid.

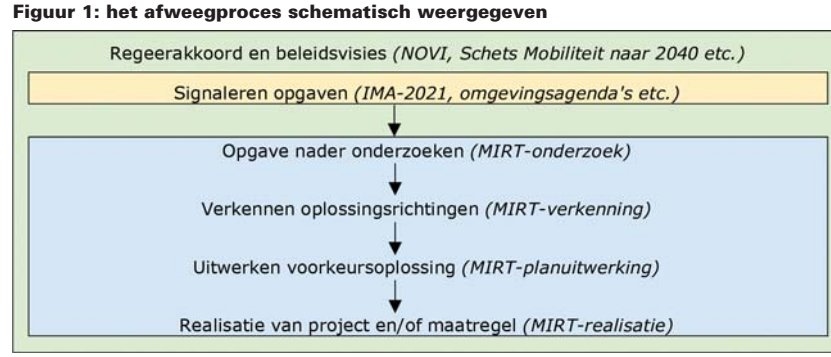
---

[2] Kamerstukken 31 305 en 29 984, nr. 328.
[3] Kamerstuk 34 682, nr. 51.

*3. MIRT-proces*

De doelstellingen van het kabinet, zoals verwoord in het Regeerakkoord en de verschillende beleidsvisies, en gesignaleerde mobiliteits- en bereikbaarheidsopgaven in de IMA-2021 en in Omgevingsagenda's, bieden houvast voor het bepalen van de meest urgente opgaven en oplossingsrichtingen. Besluitvorming over projecten en programma's van IenW in het fysieke domein, loopt via de spelregels voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)[4]. De MIRT-spelregels beschrijven de werkwijze, rollen en taken van partijen en de vereisten om tot besluitvorming te komen. Ze schetsen het proces dat moet worden doorlopen van MIRT-onderzoek, MIRT-verkenning, MIRT-planuitwerking tot en met de realisatie, inclusief de bijbehorende beslismomenten. De MIRT-spelregels schrijven bijvoorbeeld voor dat in elke verkenning een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) wordt uitgevoerd. In het MIRT-proces wordt breed gekeken door verbinding te leggen met andere opgaven, die met de bereikbaarheidsopgave samenhangen, zoals (verkeers)veiligheid, duurzaamheid, leefbaarheid en woningbouw. De MIRT-spelregels waarborgen zorgvuldige besluitvorming in het MIRT. Dat is belangrijk omdat het vaak gaat om langlopende en onomkeerbare investeringen. Om de integrale afweging over ruimtelijke vraagstukken te borgen, is de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties medeverantwoordelijk voor het MIRT.

**Figuur 1: het afweegproces schematisch weergegeven**




*Betrokkenheid Tweede Kamer*

Uw Kamer wordt op verschillende momenten betrokken bij het afweegproces. De diverse beleidsvisies op het terrein van mobiliteit en bereikbaarheid worden met uw Kamer gedeeld. Hetzelfde geldt voor de verschillende documenten waarmee opgaven worden gesignaleerd, zoals de IMA-2021 en de Omgevingsagenda's. Bij de IMA-2021 is invulling gegeven aan verschillende moties die door uw Kamer zijn ingediend.[5]

Uw Kamer wordt daarnaast op verschillende momenten betrokken bij het MIRT-proces. Als afronding van iedere stap in het MIRT-proces en als overgang naar een volgende stap, wordt een besluit genomen op basis van een inhoudelijke afweging van de resultaten. Via de voortgangsbrieven en de halfjaarlijkse MIRT-debatten vindt met uw Kamer een gesprek plaats over het investeringsbeleid en de concrete investeringsvoorstellen. Daarnaast worden via de begrotingswetten nieuwe voorstellen en de verschillende faseovergangen in de MIRT-cyclus aan uw Kamer voorgelegd. In het MIRT-overzicht wordt als bijlage bij de begroting de voortgang van projecten en programma's beschreven.

[4] Kamerstuk 34 550 A, nr. 19.
[5] Zie toelichting in Kamerstukken 31 305 en 29 984, nr. 328 voor een overzicht van de moties en de wijze waarop ze zijn afgedaan.

## Een beweging naar breed en integraal afwegen

In het mobiliteitsdomein is sprake van een toenemende onderlinge verwevenheid van beleidsdoelstellingen en maatschappelijke opgaven. De afgelopen periode heeft de nadruk gelegen op de robuustheid van het mobiliteitssysteem, waaronder het tegengaan van congestie en het verbeteren van de betrouwbaarheid van het OV. Daarnaast hebben ook andere thema's, die zien op de kwaliteit van het systeem, zoals verkeersveiligheid en duurzaamheid een belangrijke plek ingenomen in het beleid. Het Kabinet-Rutte III heeft een aantal stappen gezet om deze onderlinge verwevenheid beter in te bedden in het afweegproces. Door bereikbaarheidsopgaven en mobiliteitsoplossingen meer integraal te bezien, tracht het kabinet de doelmatigheid en doeltreffendheid van het mobiliteitsbeleid te vergroten.

Het kabinet-Rutte III heeft het Infrastructuurfonds omgevormd tot het Mobiliteitsfonds. Het Infrastructuurfonds was bedoeld voor de bekostiging van nieuwe infrastructuur en het beheer, onderhoud, vervanging en renovatie van bestaande infrastructuur. De reikwijdte van het Mobiliteitsfonds is ten opzichte van het Infrastructuurfonds verbreed met maatregelen waarmee wordt beoogd de doelmatigheid of de veiligheid van het gebruik van infrastructuur te vergroten. Daarnaast worden investeringsbudgetten niet langer op voorhand volgens een vaste verdeelsleutel over de modaliteiten verdeeld. Met deze aanpassingen is een aantal institutionele belemmeringen om breed af te wegen weggenomen. Met de omvorming van het Infrastructuurfonds tot het Mobiliteitsfonds wordt een meer integrale afweging van bereikbaarheidsopgaven en bereikbaarheidsoplossingen bevorderd.

Om in de komende jaren meer integraal keuzes te maken zijn – in lijn met het Rli-advies «Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid» – stappen gezet om het brede welvaartsdenken beter in te bedden in de beleidscyclus.[6] De Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA-2021) is verbreed ten opzichte van zijn voorganger, de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse uit 2017. Naast capaciteits- en robuustheidsknelpunten kijkt de IMA-2021 ook naar (de omvang van) de potentiële opgaven op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, klimaatgevoeligheid van de netwerken en de emissies van mobiliteit van broeikasgassen, fijnstof en stikstof.

Conform de huidige MIRT-spelregels wordt in het MIRT-proces nut en noodzaak van iedere investering onderbouwd. De maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) is daarbij een belangrijk instrument. Een MKBA verschaft inzicht in de effecten van een voorgenomen project of maatregel op de brede welvaart in Nederland. Naar aanleiding van de motie Sneller c.s. is de algemene leidraad voor MKBA's door het Ministerie van Financiën en het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat geëvalueerd vanuit het concept brede welvaart.[7] Er zijn enkele aandachtspunten geïdentificeerd voor de algemene leidraad voor MKBA's. Een MKBA bevat bijvoorbeeld vaak effecten die niet gemonetariseerd kunnen worden en biedt meestal geen inzicht in de verdeling van de kosten en baten over verschillende groepen. Om deze reden maken PBL en CPB een aanvulling op de algemene leidraad voor MKBA's.
De MIRT-spelregels worden geactualiseerd. Doel van de actualisatie is om de spelregels in lijn te brengen met de Wet Mobiliteitsfonds en de Omgevingswet. In de MIRT voortgangsbrief van 9 juni 2021 jl. is aangegeven dat op een aantal onderdelen nadere uitwerking en tijd nodig is en

[6] Kamerstuk 31 305, nr. 330.
[7] Kamerstuk 35 570 IX, nr. 33.

dat de besluitvorming over de geactualiseerde versie van de MIRT-spelregels aan een volgend kabinet wordt overgelaten.[8]

De IMA-2021, MKBA's en de MIRT-spelregels zijn in principe geschikt om vanuit een breed perspectief opgaven, projecten en maatregelen af te wegen. Dit is in lijn met het brede welvaartsdenken. Deze brede blik doet recht aan de toenemende onderlinge verwevenheid van maatschappelijke opgaven en doelstellingen in het mobiliteitsdomein.

### Afwegingen afgelopen periode

Bij de selectie van investeringen werd tijdens het Kabinet Rutte-III prioriteit gegeven aan projecten:
- die naar voren kwamen als bereikbaarheidsopgave in de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse uit 2017 (de voorganger van de IMA-2021);
- die in het regeerakkoord waren opgenomen;
- met bereidheid tot cofinanciering door derden.

Zowel bij het bepalen van de opgaven als het komen tot oplossingsrichtingen is sinds het regeerakkoord van 2017 een verbreding aan de gang. De opgavesignalering verschuift nu al, zonder de prioriteiten van een nieuw kabinet te kennen, van het bijdragen aan economische groei naar bijdragen aan de brede welvaart. Dit zien we ook terug in de koppeling van de mobiliteitsopgaven aan andere opgaven, zoals de woningbouw. De gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's en regionale verstedelijkingsstrategieën zijn een voorbeeld in de huidige praktijk van hoe ook in de toekomst combinaties van opgaven (woningbouw, bereikbaarheid en leefbaarheid) gebiedsgericht opgepakt kunnen gaan worden. In de kabinetsreactie op het Rli-advies «Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid»[9] is aangegeven dat het kabinet het eens is met de aanbeveling van de Raad om samen (als Rijk en medeoverheden) op basis van een dergelijke meerjarige programmatische aanpak te sturen op bereikbaarheidsbeleid, ook in samenhang met andere opgaven en bekostiging hiervan. Verdere doorontwikkeling van de meerjarige programmatische aanpak en bijbehorende bekostigingssystematiek is aan een nieuw kabinet.

In de oplossingsrichtingen wordt steeds minder op één modaliteit gefocust, maar is het noodzakelijk alle modaliteiten te betrekken en andere oplossingsrichtingen als spreiden en mijden en de kansen van data en innovatie mee te nemen om de groeiende mobiliteitsvraag op te vangen. Dit kan ook niet anders: de IMA-2021 laat ons zien dat de bereikbaarheids-, capaciteits- en robuustheids-, veiligheids-, duurzaamheids- en leefbaarheidsopgaven met elkaar samenhangen.

### Potentiële opgaven voor het komend kabinet

De twee grote opgaven voor een volgend kabinet zijn enerzijds de instandhouding en anderzijds het omgaan met toenemende mobiliteitsvraag door demografische en economische groei. Deze opgaven zijn verschillend van aard en omvang. Dit tegen een achtergrond van toenemende eisen aan onze infrastructuur en mobiliteit op het vlak van veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid en de samenhang met overige ruimtelijke vraagstukken, zoals de woningbouwopgave.

De instandhoudingsopgave is groot en loopt verder op. Veel objecten, zoals bruggen en sluizen, naderen het einde van de levensduur. Daarnaast

[8] Kamerstuk 35 570 A, nr. 62.
[9] Kamerstuk 31 305, nr. 330.

heeft infrastructuur te maken met steeds intensiever en zwaarder gebruik en met ontwikkelingen op het gebied van klimaat, duurzaamheid en ICT. In de Kamerbrief van 29 oktober jl. hebben wij (beide bewindspersonen van IenW) aangegeven dat het gevalideerde tekort voor instandhouding van de wegen, spoorwegen en vaarwegen € 1,2 miljard per jaar bedraagt. Zoals in de Kamerbrief beschreven, kan de budgetbehoefte door nieuwe, nog niet gevalideerde, inzichten verder oplopen. In de Kamerbrief zijn deze inzichten en bijbehorende, nog niet gevalideerde, bedragen opgenomen.[10] Met steeds beter zicht op de omvang van de problematiek zijn keuzes nodig om de begroting op langere termijn structureel in evenwicht te brengen. Hierbij is sprake van aantal dilemma's, geschetst in de Kamerbrief. Daarnaast zijn er structurele verbeteringen aangekondigd in het assetmanagement en de financiële administratie. Deze verbeteringen kunnen leiden tot nieuwe inzichten. In december 2020 is uw Kamer over dit ontwikkelplan geïnformeerd.[11]

De IMA-2021 brengt nadrukkelijk (de omvang van) potentiële opgaven voor mobiliteit in kaart: de IMA-2021 schetst namelijk ontwikkelingen voor een beleidsarme toekomst. De Welvaart en Leefomgeving (WLO) scenario's van PBL en CPB vormen daarbij een belangrijk uitgangspunt. De IMA-2021 brengt ontwikkelingen en opgaven in kaart wanneer er na uitvoering van het huidige MIRT-programma[12] en vastgesteld beleid geen aanvullende investeringen meer plaats zullen vinden en geen aanvullende mobiliteitsmaatregelen worden genomen. Dit betekent dat indien niet het gehele MIRT-programma wordt uitgevoerd, de bereikbaarheidsopgaven nog veel groter worden dan de IMA-2021 prognosticeert. Het kan als een soort nulmeting beschouwd worden.

In de kern beschrijft de IMA-2021 de volgende potentiële opgaven:

- Met de groei van demografie en economie neemt ook de mobiliteit toe. Onder meer door de groei van de steden neemt het aantal reizigerskilometers per trein en fiets toe. Bij de auto is het beeld diffuser. In WLO-Hoog wordt tot 2040 een forse groei verwacht van het aantal gereden autokilometers (+32%), mede door een toename van het elektrisch rijden en daarmee dalende kosten per kilometer. In WLO-Laag wordt tot 2040 een beperkte daling van het aantal gereden autokilometers verwacht (–6%) ten opzichte van 2018. Na de sterke verkeersgroei in de periode ervoor, is dit dus een stabilisatie van de situatie voor de COVID-19-crisis. Het goederenvervoer groeit in termen van vervoerd gewicht in beide scenario's bij alle modaliteiten: over de weg met 5% tot 27%, per spoor met 32% tot 55% en via de binnenvaart met 6% tot 20% tot 2040.
- Per gebied (landelijk tot stedelijk) en relatie (bijvoorbeeld in steden en tussen steden) verschilt het mobiliteitsgedrag sterk. In de steden leidt de groei van inwoners en banen en bijbehorende mobiliteitstoename tot capaciteitsopgaven in het stedelijk OV, druk op het fietsnetwerk en de stallingen bij de stations, en een tekort aan transfercapaciteit op sommige stations. In de steden is weinig ruimte om de toename van de mobiliteitsvraag op het autonetwerk op te vangen. Tussen de steden ontstaan capaciteitsopgaven op het spoor en het hoofdwegennet. In WLO-Hoog is de toename van het autoverkeer zo hoog dat gedurende grote delen van de dag verzadiging van een groot deel van het netwerk optreedt: overal op het netwerk een zeer hoge kans op files. In de landelijke regio's gaat de bereikbaarheid van het aantal banen en voorzieningen binnen acceptabele reistijd achteruit. Dit komt

[10] Kamerstuk 35 925 A, nr. 14.
[11] Bijlage bij Kamerstuk 35 570 A, nr. 46.
[12] Alle MIRT-projecten tot 2030 waarover financiële afspraken zijn gemaakt en waarvoor een eenduidige variant beschikbaar is, zijn in de analyse als uitgevoerd verondersteld.

ten eerste door een afname van die aantallen banen en voorzieningen waardoor men minder banen binnen bereik heeft, en ten tweede doordat richting de banen en voorzieningen in de stedelijke agglomeraties de reistijden oplopen.
- Door de groei van het (inter)nationale vervoer van goederen ontstaan potentiële opgaven op de netwerken. Op de vaarwegen ontstaan knelpunten bij diverse sluizen en vormen enkele bruggen knelpunten voor de bevaarbaarheid. Ook verslechtert door bodemerosie en klimaatverandering de bevaarbaarheid van de vaarwegen waardoor er capaciteits- en robuustheidsknelpunten optreden. Op het spoor zijn niet op alle trajecten voldoende goederenpaden beschikbaar om aan de vraag te kunnen voldoen. Tevens leidt een groei van het goederenvervoer op een aantal trajecten tot omgevingshinder. Op de weg ondervindt het goederenvervoer langere reistijden door de verzadiging van het wegennet.
- Het grensoverschrijdend personenvervoer over de weg neemt in WLO-Laag af en in WLO-Hoog toe. Het grensoverschrijdend personenvervoer per OV neemt in beide scenario's toe. Verbeteringen in het internationale treinvervoer leiden ertoe dat de groeicijfers op verschillende trajecten boven die van het nationale treinvervoer uitstijgen.
- Met de toename van mobiliteit en het grote aandeel oudere weggebruikers in de toekomst neemt zonder aanvullende maatregelen ook het aantal ernstig verkeersgewonden toe van ongeveer 23.000 in 2018 naar ongeveer 37.000 in 2040. Het grootste deel van de slachtofferongevallen vindt plaats op de onderliggende netwerken, en onder ouderen per (gemotoriseerde) tweewieler. Op het hoofdwegennet zijn een aantal (voornamelijk N-)wegen die een hoog slachtofferongevallenrisico kennen.
- Vanuit de IMA-2021 zien we dat de verduurzaming van mobiliteit bijdraagt aan een verbetering voor de leefomgeving. Met betrekking tot $CO_2$ blijft er tussen 2030 en 2050 een restopgave: Ook dan zal de emissie van mobiliteit verder gereduceerd moeten worden om aan het doel in de klimaatwet van 95% reductie van $CO_2$-uitstoot in 2050 te kunnen voldoen. De uitstoot van stikstofoxiden en fijnstofdeeltjes ($PM_{2,5}$) daalt door de uitstroom van vervuilende benzine- en dieselauto's en de elektrificatie van het wagenpark. Uitstoot van kleine fijnstofdeeltjes ($PM_{2,5}$) daalt door schonere motoren. De uitstoot van grote deeltjes ($PM_{10}$) kent een lichte daling tot stabilisatie (komt onder andere door slijtage van banden, remmen en asfalt).
- De toename van mobiliteit vindt plaats op een mobiliteitsnetwerk dat bijna overal gevoelig is voor één of meerdere effecten van klimaatverandering, zoals droogte, wateroverlast, hitte en overstromingen. Voorbeelden van klimaatbedreigingen zijn het optreden van bermbranden, plasvorming op de weg en het afschuiven van een spoor- of wegtalud. In bepaalde gevallen zal bij (her)ontwikkeling van infrastructuur rekening moeten worden gehouden met klimaatbedreigingen die door klimaatverandering vaker kunnen gaan voorkomen.

Naast de instandhoudingsproblematiek en de potentiële opgaven, zoals beschreven in de IMA-2021, kunnen ook andere thema's aandacht vragen. De IMA-2021 beschrijft met een brede blik de potentiële opgaven voor mobiliteit, maar doet geen uitspraken over geluid en trillingen. Mobiliteit kan leiden tot overlast door geluid en trillingen. Wie in de buurt van een weg, spoorlijn of een vaarweg woont of werkt, kan hinder ondervinden van geluid of trillingen. Daarom is ook voor deze thema's blijvend aandacht nodig.

Zoals mijn voorganger en u ook al schrijven: de IMA-2021 is een startpunt van gesprek over opgaven en mogelijke oplossingsrichtingen. Wanneer een volgend kabinet de prioriteiten en doelstellingen voor het komend

mobiliteitsbeleid bepaalt, kan zij aan de hand van onder meer de IMA-2021 opgaven formuleren. Hierin kan dan de bijdrage van mogelijke oplossingsrichtingen aan beleidsdoelstellingen worden beoordeeld. Dit zal nog wel een doorvertaling vergen van de huidige IMA-2021, waarbij nog geen oplossingsrichtingen zijn geformuleerd. Het kabinet en de Kamer beschikt ook over onderzoeken van de planbureaus en andere kennisinstellingen, zoals het KIM, om tot gefundeerde keuzes te komen. Zo hebben het CPB en PBL, ter voorbereiding op de landelijke verkiezingen van dit jaar, in 2020 Kansrijk Mobiliteitsbeleid gepresenteerd waarin een analyse is gemaakt van ongeveer vijftig beleidsopties (maatregelen) op het brede terrein van mobiliteit en de te verwachte effecten op bereikbaarheid, leefbaarheid (waaronder verkeersveiligheid, emissies van broeikasgassen, fijnstof en stikstof) en betaalbaarheid. Het betreft een breed palet aan beleidsopties, onder andere het uitbreiden van infrastructuur, ruimtelijke maatregelen, prijsbeleid en gedragsmaatregelen.

## Tot slot

We staan voor complexe opgaven: een groot instandhoudingsvraagstuk, toenemende bevolking en economische groei, ontsluiting van de grote woningbouwopgave en steeds meer eisen aan onze infrastructuur en mobiliteit omtrent veiligheid, duurzaamheid en klimaatrobuustheid en leefbaarheid van stedelijke en landelijke regio's. Met de IMA-2021 en de instandhoudingsbrief zijn de opgaven in die breedte geschetst aan uw Kamer. Zoals in de begrotingsbehandeling van IenW is aangegeven zouden wij net als u het gesprek op dat strategisch niveau van opgaven willen voeren. Wij delen verder met u dat er voor een volgend kabinet een taak ligt om uw Kamer goed mee te nemen op welke wijze de potentiële opgaven worden doorvertaald in programma's en projecten. Dat is meer dan een opsomming van de afspraken uit de bestuurlijke overleggen MIRT. Om te komen tot doelstellingen en passende maatregelen, zullen diverse afwegingen gemaakt moeten worden. De opgaven waarvoor deze afwegingen dienen te worden gemaakt zijn divers. De opgaven verschillen bijvoorbeeld voor het personen- en het goederenvervoer en voor stedelijke versus niet-stedelijke gebieden. Daarbij komt kijken dat de verschillende opgaven in het fysieke domein, zoals woningbouw, in toenemende mate onderling zijn verweven. We voeren graag het gesprek met uw Kamer over opgaven en de doorvertaling daarvan in projecten en programma's, onder andere via de reguliere MIRT-overleggen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Visser

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
K.H. Ollongren

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S.P.R.A. van Weyenberg