

Vergaderjaar 2022–2023

36 200 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2023

Nr. 67

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 maart 2023

Op 22 maart 2023 heeft u gevraagd om kabinetsreactie op motie met Kamerstuk 35 925 A, nr. 59 voor het commissiedebat van 30 maart. In deze motie verzoekt u het kabinet om de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) en Maatschappelijke Kosten-Baten Analyses (MKBA's) aan te passen aan de inzichten van de methode Integrale Kijk op Bereikbaarheid (IKOB).

In de Kamerbrief *Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022, voortgang MIRT, moties en toezeggingen MIRT* (Kamerstuk 36 200 A, nr. 9) is reeds aangegeven dat wij de motie binnen de totstandkoming van IMA-2025 en een addendum op de «Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen» hebben opgepakt. In deze brief wordt nader toegelicht hoe de IKOB-methode doorwerking krijgt in verschillende trajecten.

Beschrijving van de methode «Integrale Kijk op Bereikbaarheid»

De IKOB-methode wordt sinds 2017 ontwikkeld en is bij de start o.a. gefinancierd door IenW, IPO, diverse stadsregio's en provincies, Milieufensie en de Fietzersbond en wordt inmiddels begeleid door een groeiende groep wetenschappers (CROW, PBL, TU Delft, UvA, Universiteit Twente). IKOB is open source, en wordt door diverse ingenieursbureaus als illustratieve rekenmethode toegepast.

De IKOB-methode neemt de modellen van Rijkswaterstaat (NRM) als basis en rekent met de Welvaart en Leefomgeving-scenario's (WLO) van de Planbureaus. Inmiddels is de IKOB methode ingezet voor het bestuderen van de bereikbaarheid van verschillende inkomensgroepen in Amsterdam, Den Haag en Tilburg. In essentie is IKOB een methode om inzicht te krijgen in de (huidige) bereikbaarheid van arbeidsplaatsen voor verschillende groepen (bijvoorbeeld onderscheiden naar inkomen, opleidings-

niveau, wel of geen autobezit) en te bekijken in welke mate een set van maatregelen ten goede komt aan de verschillende groepen. IKOB is daarmee een methode die vanuit het brede welvaart gedachtegoed is ontwikkeld om verdelingseffecten in beeld te krijgen.

Aanpassingen naar aanleiding van de IKOB-methode

Het gedachtegoed van brede welvaart zit verweven in de Hoofdpijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 (Kamerstuk 31 305, nr. 388) en wordt toegepast bij het verder ontwikkelen van de MKBA (addendum Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen) en in de volgende IMA-2025:

- In de hoofdpijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 is aangegeven dat integrale doelen voor bereikbaarheid verkend gaan worden. Tevens wordt aangegeven dat inzicht in verdelingseffecten en de toegankelijkheid tot mobiliteit aanleiding kan vormen voor een gebiedsgerichte benadering of een doelgroepenaanpak bij het bepalen van integrale bereikbaarheidsdoelen. De uitwerking van bereikbaarheidsdoelen binnen het vervolg van de hoofdpijnennotitie mobiliteitsvisie 2050 heeft grote samenhang met de indicatoren die voor de IMA-2025 worden uitgewerkt.
- De voorbereidingen voor de volgende IMA zijn in volle gang. De IMA is een belangrijke informatieve bron voor de ontwikkeling van mobiliteit. Het schetst bij vaststaand beleid, de verschillende mogelijke ontwikkelingen omtrent personenmobiliteit en goederenvervoer richting 2040 en 2050 en agendeert strategische opgaves. De IMA-2025 heeft als doel de ontwikkelingen van verkeer en vervoer te schetsen op de langere termijn en d.m.v. kwantitatieve analyses de belangrijkste opgaven inzichtelijk te maken. De IMA functioneert strategisch agenderend bij een volgende kabinetsformatie. Daarnaast vormt ze een inhoudelijke basis voor de beleidsvorming op personenmobiliteit en goederenvervoer en is daarmee een belangrijke schakel in de beleidscyclus.
- De IMA-2025 zal de inhoudelijke afbakening van de IMA-2021¹ als startpunt nemen en deze verbreden met analyses in de context van brede welvaart. Hiermee zal in de IMA-2025 aandacht worden gegeven aan de bereikbaarheid van verschillende groepen in de samenleving in 2040 en 2050. Daarnaast wordt verkend of de inhoudelijke afbakening kan worden verbreed met mobiliteit en transport gerelateerde onderwerpen van strategische aard, zoals de energievraag, gezondheidseffecten en overlast van geluid en trillingen. Hiermee doet de IMA recht aan de beleidscomplexiteit en de duidelijke behoefte om opgaven integraal te benaderen.
- Zoals eerder beschreven is via een addendum op de «Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen» opvolging gegeven aan aanbevelingen van het PBL en CPB over hoe het brede welvaartspectief beter in MKBA's kan worden meegenomen. Deze aanbevelingen corresponderen onder andere met het gedachtegoed van de methode Integrale Kijk op Bereikbaarheid. Het addendum op de «Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen» gaat in op hoe verdelingseffecten van maatregelen op verschillende groepen beter worden meegenomen in MKBA's. In het addendum is onder meer aandacht voor specifieke doelgroepen. In het addendum staat aangegeven dat het dan van belang is om bij aanvang van het project afspraken te maken: welke doelgroepen en welke mogelijke effecten worden meegenomen. Ook werkgelegenheidseffecten zullen expliciet moeten worden benoemd. Dit vergt

¹ Met de IMA-2021 is de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) al getransformeerd in naam en inhoud. De IMA-2021 omvatte de opgaven t.a.v. bereikbaarheid (incl. nabijheid), robuustheid en klimaatgevoeligheid van netwerken, veiligheid op de netwerken, emissies van stikstof, fijnstof en broeikasgassen en een knelpuntenanalyse op netwerkniveau.

aanvullende analyses. Een ander aandachtspunt met betrekking tot doelgroepen die bijvoorbeeld is uitgewerkt in het addendum betreft de toepasbaarheid van effectinschattingen voor specifieke doelgroepen.

Onderzocht wordt, tot slot, hoe de IKOB rekenmethode kan worden geïmplementeerd in één van de analysetools (de Mobiliteitsscan) van Rijkswaterstaat. Als dat lukt, kan snel inzicht worden verkregen in de effecten van verschillende maatregelen voor verschillende doelgroepen. De Mobiliteitsscan wordt kosteloos ter beschikking gesteld aan studenten, overheden en aan professionals die werken in opdracht van een overheid.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen