



Amsterdam, 31-3-2022

Geachte leden van de commissie Infrastructuur en Waterstaat,

Maandag 11 april bespreekt u de bereikbaarheid van Nederland in het Notaoverleg MIRT. Het lijkt veraf van de oorlog in Oekraïne, maar dat is het niet. De diesel en benzine waar het autoverkeer op rijdt komt van olie, veel Russische olieⁱ. Er stroomt veel meer kapitaal terug naar Poetin vanwege de olie, dan bijvoorbeeld vanwege het gas. Kapitaal waarmee hij de invasie in Oekraïne financierde. Het verminderen van de afhankelijkheid van olie valt samen met uw opdracht om klimaatschade door het verkeer te beëindigen en een basis bereikbaarheid voor iedereen te verzekeren.

Wij vragen u daarom het volgende:

- Pak de wooncrisis, klimaatcrisis en bereikbaarheid samen aan
- Pak vervoersarmoede aan
- Hanteer een Integrale Kijk op Bereikbaarheid

Pak de wooncrisis, klimaatcrisis en bereikbaarheid samen aan

De ambitie uit het coalitieakkoord is 100.000 huizen per jaar bij te bouwen. De wijze waarop deze bouwopgave plaatsvindt bepaalt de bereikbaarheidsproblemen en emissies van de toekomst en daarmee de kansen van mensen om een baan te vinden en de klimaatcrisis aan te pakken. Om voldoende bereikbaarheid te realiseren en vervoersarmoede te voorkomen is meer **nabijheid** noodzakelijk. Door nabijheid kunnen mensen veel voorzieningen en arbeidsplaatsen lopend of fietsend en binnen een korte reistijd bereiken.ⁱⁱ

Om de bereikbaarheid van alle groepen in de samenleving op een acceptabel niveau te brengen is bovendien een enorme schaa sprong nodig van het Openbaar Vervoer, de fiets en lopen. Als voorbeeld: volgens experts zal voor het functioneren van de regio Breda-Tilburg een toename van 2% OV-gebruik naar 15% OV-gebruik in 2030 nodig zijn. De beste manier (na nabijheid) om dat te bereiken voor lage inkomens is collectief vervoer naar perifere bedrijventerreinen.

Wilt u de Minister vragen om bereikbaarheid en vervoersongelijkheid in te brengen in het overleg met de Minister van Volkshuisvesting zodat de bereikbaarheid van voorzieningen, wonen en werk goed wordt gepland, met name voor hen die zich geen auto kunnen veroorloven of gebruiken?

Pak vervoersarmoede aan

Het uitgangspunt van de regering is mooi verwoord in het coalitieakkoord: “We zorgen ervoor dat iedereen mee kan doen, de vervuiler betaalt en dat niemand achterblijft.” Maar hoe de vervuiler gaat betalen, hoe iedereen mee kan doen en hoe voorkomen wordt dat niemand achter blijft wordt niet duidelijk. Integendeel, de huidig geplande miljardeninvesteringen in méér mobiliteit dreigen juist de tweedeling in de samenleving te vergroten.

Dat met het huidige beleid de kloof vergroot wordt blijkt ook uit de analyses die zijn uitgevoerd in de Metropool Regio Amsterdam. De elektrische auto is vooral weggelegd voor de hoge inkomens. Ook een verbreding van de A27 vergroot de kloof. Een kilometerheffing (in zijn huidige beoogde vormgeving) treft de middel-lage inkomens het hardst, want zij hebben nog fossiele auto's. Juist de arbeidsplaatsen voor praktisch opgeleiden, die vaak een laag inkomen hebben, zijn nu nog uitsluitend bereikbaar met de auto. Dus ófwel die mensen kunnen niet werken, want ze kunnen zich

geen auto veroorloven, ófwel ze houden bijna niets over vanwege de hoge kosten van de autoⁱⁱⁱ. Om vervoersarmoede te voorkomen en bereikbaarheid te vergroten is het essentieel om rekening te houden met welke voorzieningen en arbeidsplaatsen voor welke bevolkingsgroep relevant zijn. *Wilt u de minister vragen om de bereikbaarheid van voorzieningen en arbeidsplaatsen voor groepen mensen (praktische opleiding, laag inkomen) apart te analyseren en voorstellen te doen voor aanpakken om hun toegang tot voorzieningen en werk vergroten?*

Hanteer een Integrale Kijk op Bereikbaarheid

Uw Kamer heeft terecht het doel van de Wet op het Mobiliteitsfonds gewijzigd in *bereikbaarheid* door duurzame, veilige en innovatieve mobiliteit. Met de nieuwe Integrale Mobiliteits Analyse (IMA) is een wens van verkeerswetenschappers dichterbij gebracht: Het gaat erom of mensen ontplooiingsmogelijkheden kunnen bereiken, niet of er files op de weg staan of mensen door reistijdwinst twee minuten eerder thuis zijn.

Maar in de besluitvorming via de Integrale Mobiliteits Analyse en de MKBA's is het gewijzigde doel beperkt meegenomen. De IMA gaat uit van gemiddelden en waar er knelpunten zijn op het wegennet. Er wordt geen rekening gehouden met het feit dat veel mensen zich geen auto of het vervoer daarmee kunnen veroorloven. Dit beperkt hun toegang tot voorzieningen en werk. In de MKBA's blijven 'voertuigverliesuren' zo zwaar tellen de ze bepalen welke beleidsvariant wordt gekozen. Mensen zonder auto tellen dan niet mee (zonder auto geen voertuigverliesuren). De waarde van voertuigverliesuren is bovendien imaginair. Er staat geen reële economische waarde tegenover.^{iv}

Er is een betere benadering mogelijk: De Integrale Kijk Op Bereikbaarheid, die is ontwikkeld in opdracht van het Ministerie van I&W, Milieudefensie, de Fietzersbond, het IPO, en twee vervoerregio's^v. 3 tot 4 keer meer bereikbaarheid en minder uitstoot van CO₂ (min. 5-10%) en stikstof (min. 4-8%)^{vi} is mogelijk. Het verschil in bereikbaarheid is met deze methode voor de Metropoolregio Amsterdam, Den Haag en Brabant in beeld gebracht. Daaruit blijkt dat bijvoorbeeld mensen met een hoog inkomen in zowel Almere als bijna heel Brabant meer dan tien keer zoveel arbeidsplaatsen bereiken als mensen met een laag inkomen. De komende maanden worden alle regio's in Nederland in beeld gebracht met een Integrale Kijk op Bereikbaarheid.

Wilt u de regering vragen om het IMA en de MKBA's aan de passen aan de inzichten uit een Integrale Kijk op Bereikbaarheid?

Gevaarlijke klimaatverandering en onze olieafhankelijkheid kunnen we samen stoppen en daarbij hebben we iedereen nodig en mag niemand achterblijven.

Mede namens de Fietzersbond, Wandelnet en ROVER

Hoogachtend,
Bram van Liere
Campaigner Klimaatrechtvaardigheid Verkeer
Milieudefensie

i In 2020 kwam een kwart van de geïmporteerde ruwe olie uit Rusland (<https://www.trademap.org/Bilateral.aspx?nvpm=1%7c528%7c%7c643%7c%7c27%7c%7c%7c4%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1>)

ii https://www.rli.nl/sites/default/files/rli-advies_dichterbij_en_sneller_rli_2016-05_1.pdf

iii Volgens het KIM is er 5 a 6% gedwongen autobezit, <https://www.kimnet.nl/actueel/nieuws/2022/02/22/verschillen-in-autoafhankelijkheid-tussen-stad-en-land-groeien>

iv met uitzondering van de transportsector

v Brief Milieudefensie cs aan commissie I&W 14-2-2022 https://milieudefensie.nl/actueel/brief-milieudefensie-greenpeace-en-natuur-en-milieufederatienoordholland-cieiw-cd-hoofdlijnendebat-iw-16-2-2022.pdf/@_@download/file/Brief%20Milieudefensie%20Greenpeace%20en%20Natuur%20en%20MilieufederatieNoordHolland%20cieIW%20CD%20hoofdlijnendebat%20IW%2016-2-2022.pdf

vi CE Delft Move Mobility Een Nieuwe Kijk op Bereikbaarheid