

Vergaderjaar 2003–2004

**28 736**

## **Mobiliteitsmanagement**

**Nr. 3**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 december 2003

Bij brief van 13 december 2002 heeft mijn ambtsvoorganger u de nota Mobiliteitsmanagement toegezonden. In die brief werd u ervan op de hoogte gesteld dat u geïnformeerd zou worden over de formele reacties van de decentrale overheden.

Na een eerste mondelinge reactie in het Nationaal Verkeers- en Vervoers-beraad in het begin van 2003 heb ik onlangs de laatste schriftelijke reactie mogen ontvangen; een kopie van de ontvangen reacties van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer (SKVV) en de Unie van Waterschappen (UvW) is bijgevoegd.<sup>1</sup>

Terecht wordt door alle partijen geconstateerd dat in het algemeen een grote rol is weg-gelegd voor de decentrale overheden op het gebied van de verdere vormgeving van mobiliteitsmanagement. Inmiddels wordt deze rol ook daadwerkelijk in praktijk gebracht, gezien de aandacht die mobiliteitsmanagement heeft gekregen in diverse Provinciale en Regionale Verkeers- en Vervoersplannen (PVVP's en RVVP's). De betreffende overheden geven ieder op hun eigen wijze invulling aan het beleid, toegesneden op de specifieke situatie van de regio.

Bovendien hebben de provincies vastgesteld dat het wenselijk is gezamenlijk het begrip mobiliteitsmanagement te voorzien van een duidelijke provinciale visie teneinde tot een meer concrete uitwerking te komen in programma's en acties; de provincies werken daartoe samen in IPO-kader. De resultaten zullen input vormen voor zowel PVVP's als de nota Mobiliteit die thans in voorbereiding is. Hiermede wordt tevens een aanzienlijke bijdrage geleverd om tegemoet te komen aan de wens die zowel het SKVV, VNG als de UvW uitspreken ten aanzien van een verdere regionale uitwerking. De organisaties hebben nadrukkelijk aangegeven bereid te zijn aan de nadere uitwerking hun bijdrage in onderlinge samenwerking te willen leveren, een aanbod waar ik gaarne gebruik van zal maken.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Kort samengevat komen in de reacties, naast enige kanttekeningen bij het proces van totstandkoming van de nota, onder meer de volgende inhoudelijke punten aan de orde:

1. Meer aandacht voor recreatief verkeer, vervoer te water en goederenvervoer en meer samenhang met andere maatregelen zoals parkeren en openbaar vervoer;
2. Zorg over beschikbaarheid van financiële middelen;
3. Werkgevers en werknemers meer betrekken; mobiliteitsmanagement in arbeidsvoorwaarden;
4. Helderheid bieden over rolverdeling, effecten en relaties met andere beleidsvelden als ruimtelijke ordening, economie en milieu.

Deze kanttekeningen zijn als volgt verwerkt:

- Onlangs is door Verkeer en Waterstaat een atlas samengesteld waarin voor de diverse delen van het land een beeld is geschetst van de mobiliteitsconsequenties van mogelijke toekomstige ontwikkelingen in het recreatieve verkeer. Samen met de decentrale overheden zal worden bezien welke rol Verkeer en Waterstaat verder nog kan spelen ten aanzien van het recreatief verkeer. De samenhang met andere onderdelen van het verkeers- en vervoersbeleid zal in meer algemene termen onder meer in de nota Mobiliteit tot uitdrukking komen. Het behoort immers tot de kern van het begrip mobiliteitsmanagement dat verkeers- en vervoermaatregelen in onderlinge samenhang worden uitgevoerd. Het is echter aan de decentrale overheden om hier, op maat gesneden voor de eigen regio, keuzes in te maken en invulling aan te geven. Ik verwacht deze nadere uitwerking dan ook in de visie die door het IPO wordt opgesteld. Voor de benodigde kennis op dit terrein kan onder andere een beroep gedaan worden op het toekomstige Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KPVV, opvolger van KPVerdi).
- Per 1 januari 2005 zal naar verwachting een brede doelluitkering in werking treden waarbinnen het de decentrale overheden vrij staat de middelen te besteden aan verkeers- en vervoersmaatregelen waar zij prioriteit aan geven. Er komen geen extra middelen ter beschikking voor mobiliteitsmanagement.
- Met organisaties van werkgevers en werknemers zal overleg worden gevoerd over de wijze waarop zij meer betrokken kunnen worden bij de invulling van het mobiliteitsmanagementbeleid.
- De verdeling van de verantwoordelijkheden en de raakvlakken met andere beleidsterreinen zullen in de nota Mobiliteit de nodige aandacht krijgen. Ik ondersteun van harte het standpunt van het IPO dat voor de provincies en kaderwetgebieden een grote rol is weggelegd bij de verdere vormgeving van mobiliteitsmanagement. Waar wenselijk en mogelijk zal de rijksoverheid hierbij een faciliterende rol spelen. Via KPVV zal relevante kennis verzameld en verspreid worden. Hiertoe hoort onder meer de kennis over effecten; reeds beschikbare kennis bij Verkeer en Waterstaat zal via het KPVV ter beschikking worden gesteld. Raakvlakken met andere beleidsterreinen zoals ruimtelijke ordening, economie en milieu zijn bij uitstek onderwerpen die maatwerk vereisen op regionaal niveau. Ter ondersteuning van een juist afwegingsproces van diverse belangen heeft Verkeer en Waterstaat onlangs in samenwerking met de decentrale overheden een mobiliteitstoets ontwikkeld die helpt bij het in kaart brengen van de mobiliteitsconsequenties van diverse beslissingen. Een programma voor de implementatie van dit instrument wordt thans ontwikkeld; ook hierbij speelt het KPVV een centrale rol.

Teneinde tegemoet te komen aan de bestaande kennisbehoefte bij de decentrale overheden op het terrein van verkeer en vervoer is momenteel de oprichting van een Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KPVV) in voorbereiding, als opvolger van het bestaande KPVerdi. Het KPVV zal een

centrale functie vervullen bij de kennisvergaring en kennisverspreiding ten aanzien van mobiliteitsmanagement.

Met het IPO ben ik van mening dat een grotere vraagoriëntatie van het verkeers- en vervoersbeleid wenselijk is en dat op maat gesneden voorzieningen kunnen leiden tot een optimale keuze in de mobiliteit door de reiziger. Meer aandacht voor relaties van mobiliteit met ruimtelijke ordening, economie en milieu is noodzakelijk. Met een verdere uitwerking van de visie op mobiliteitsmanagement en de implementatie in de praktijk door de decentrale overheden kan hier een aanzienlijke bijdrage aan worden geleverd.

Gaarne ben ik bereid om desgewenst aan de hand van de nota Mobiliteitsmanagement op korte termijn met de Kamer in overleg te treden over het beleid met betrekking tot mobiliteitsmanagement.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs