

Vergaderjaar 2023–2024

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 454

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 mei 2024

Op woensdag 15 mei aanstaande staat een plenair Kamerdebat over vervoersarmoede gepland. Op 10 april jl. heeft het Kamerlid De Hoop een motie¹ ingediend die de regering verzoekt om voorafgaande aan dit debat te inventariseren welke factoren het meest relevant zijn bij het ontstaan van vervoersarmoede en met welke beleidsmiddelen en op welke beleidsdomeinen stappen genomen kunnen worden die vervoersarmoede en autoafhankelijkheid voorkomen of bestrijden.

Deze motie sluit aan op een toezegging aan het Kamerlid De Hoop in het commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid van 28 maart jl. om in een brief nader in te gaan op de vraag hoe vervoersarmoede efficiënt en effectief kan worden aangepakt en of vervolgonderzoek wenselijk is. Hierbij is specifiek verzocht om op de aspecten ov-bereikbaarheid, lagere reisbereikbaarheid, reisgedrag, reisafstand en reismotieven in te gaan. Dit naar aanleiding van het recente TNO-onderzoek over de energietransitie en vervoersarmoede.² Deze brief geeft, mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, invulling aan zowel de motie als aan de toezegging.

Recht op bereikbaarheid

Bereikbaarheid draagt bij aan een inclusieve samenleving en onze welvaart. Het verkleinen van vervoersarmoede past dan ook bij de richting van de Mobiliteitsvisie 2050, waarin het recht op bereikbaarheid een uitgangspunt is. Bereikbaarheid voor personen gaat over het kunnen bereiken van maatschappelijk-economisch vitale voorzieningen, zoals zorg, onderwijs, wonen, werken en recreatie. In de stad, op het platteland of in de suburbane gebieden daartussen. Bereikbaarheid wordt niet alleen beïnvloed door mobiliteit, maar ook ruimtelijke ordening c.q. de nabijheid

¹ Kamerstuk 36 410 A, nr. 55

² Zie TNO-onderzoek over de energietransitie en vervoersarmoede

van voorzieningen. Daarnaast vraagt het ook iets van de toegankelijkheid van de voorzieningen zelf en speelt het voorzieningenbeleid een rol, bijvoorbeeld als het gaat om (de)concentratie van zorglocaties of scholen. Hiermee wordt het beleidsperspectief verbreed en bereikbaarheid nog meer een gezamenlijke verantwoordelijkheid van departementen, medeoverheden en (semi)private partijen.

Vanwege schaarste kunnen niet alle bereikbaarheidsbehoeften op elk moment en op elke plaats volledig worden vervuld. Meer abstract: er is sprake van een trade off tussen de betaalbaarheid, de toegankelijkheid en de kwaliteit van ons mobiliteitssysteem. Meer concreet: de financiële ruimte is beperkt, net als de fysieke ruimte en de ruimte binnen de kaders van een gezonde en veilige leefomgeving. Er moeten dus keuzes worden gemaakt. Het kabinet werkt daarom aan de ontwikkeling van integrale bereikbaarheidsdoelen. Hierbij kan de kracht van de verschillende netwerken (centraal en decentraal) en alle modaliteiten binnen het mobiliteitssysteem en de verschillende situaties waarin deze het beste tot zijn recht komen worden benut. Ook is meer flexibiliteit in vraag en aanbod een belangrijke sleutel om het mobiliteitssysteem optimaal te benutten en verder aan te kunnen sluiten op individuele behoeften. Hubs en deelmobiliteit kunnen daarbij een faciliterende rol vervullen. Het PBL-rapport «Toegang voor iedereen?»³ draagt bij aan het doordenken en uitwerken hiervan. Over de uitwerking van deze doelen is de Kamer in december 2023 geïnformeerd⁴.

Gezamenlijke aanpak vervoersarmoede

Vervoersarmoede kent verschillende facetten (zie verder onder paragraaf 1 «Wat is vervoersarmoede en hoe ontstaat het?»). Dat vraagt om een gezamenlijke aanpak van verschillende partijen, op meerdere beleidsterreinen. Daarbij hebben verschillende overheden, (vervoers-)bedrijven en maatschappelijke organisaties een rol.

Een aantal maatregelen wordt genomen op grond van wettelijke kaders, waarbij het Rijk systeemverantwoordelijk is en de uitvoering op decentraal niveau ligt. Dat zijn bijvoorbeeld de Wet personenvervoer 2000, de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte, de Wet maatschappelijke ondersteuning, de Wet langdurige zorg, de Jeugdwet, de Participatiewet, de Wet op het primair onderwijs, de Wet op de expertisecentra en de Wet op het voortgezet onderwijs.

Wanneer er sprake is van een laag inkomen valt vervoersarmoede vaak samen met armoede in bredere zin. Zoals aangegeven in de kabinetsappreciatie op het TNO-rapport over de energietransitie en vervoersarmoede⁵ geldt in algemene zin dat inkomensondersteuning voor kwetsbare groepen het best vormgegeven kan worden via het algemene inkomensbeleid en de instrumenten die daarvoor beschikbaar zijn. In aanvulling daarop kunnen specifieke beleidsmaatregelen – mits doelmatig – voor huishoudens met een laag inkomen wenselijk zijn. De in deze brief genoemde maatregelen met een financiële component kennen dat perspectief.

De meeste maatregelen die in deze brief naar voren komen, kennen hun oorsprong in een andere doelstelling, bijvoorbeeld verduurzaming of verkeersveiligheid. Hoewel bij deze maatregelen het verkleinen van

³ Zie «Toegang voor iedereen?»

⁴ Kamerstuk 31 305, nr. 439

⁵ Kamerstuk 31 305, nr. 449

vervoersarmoede niet het primaire doel was, kunnen ze wel daaraan bijdragen.

Vervoersarmoede is een relatief nieuw beleidsonderwerp. Het staat nog niet lang op de agenda. Wel zien we dat er steeds meer aandacht voor komt, bijvoorbeeld in de Regio Deals (BZK regio-envelop) en naar aanleiding van het rapport «Elke regio telt». Hoewel er op lokaal niveau en vanuit particuliere organisaties inmiddels verschillende initiatieven worden genomen⁶, bestaan er nog geen landelijke maatregelen die zijn opgestart met als primair doel om vervoersarmoede te verminderen. Dat betekent ook dat er van de in deze brief genoemde maatregelen nagenoeg geen cijfers beschikbaar zijn van effecten specifiek op vervoersarmoede. In paragraaf 3, «Vervolg conferenties Bereikbaarheid voor iedereen», wordt hier nader op ingegaan.

Deze brief gaat hieronder achtereenvolgens in op:

- (1) wat is vervoersarmoede en hoe ontstaat het,
- (2) welke initiatieven worden er al genomen om vervoersarmoede tegen te gaan en
- (3) het vervolg op de twee conferenties Bereikbaarheid voor iedereen, die lenW vorig jaar samen met de New Mobility Foundation heeft georganiseerd.

1. Wat is vervoersarmoede en hoe ontstaat het?

We spreken van vervoersarmoede als een persoon als gevolg van bereikbaarheidsproblemen verminderd kan meedoen in de maatschappij. Daarbij gaat het niet alleen om de bereikbaarheid van werk en voorzieningen, maar ook bijvoorbeeld om sociale contacten. Deze bereikbaarheidsproblemen zijn vaak een samenspel van structurele factoren (inrichting van het ruimtelijke systeem en het mobiliteitssysteem) en persoonlijke factoren (zoals inkomen, wel/niet kunnen fietsen of autorijden, leeftijd, gezondheid, opleiding, geletterdheid en digitale vaardigheden).⁷

De afgelopen decennia heeft een sterke suburbanisatie van banen en voorzieningen naar bedrijventerreinen aan de stadsranden en langs snelwegen plaatsgevonden, terwijl openbaar vervoer steeds meer geconcentreerd is op de hoofdcorridors in stedelijke centra. De eerdergenoemde PBL-studie «Toegang voor iedereen?» laat zien dat hierdoor aanzienlijke verschillen in bereikbaarheid van banen en voorzieningen zijn ontstaan tussen mensen met toegang tot een auto en mensen die dat niet hebben. Dit speelt met name aan de stadsranden, in de suburbane kernen en in landelijk gebied. Daarmee lopen zij een groter risico op vervoersarmoede.

Het onderzoek «Het wijdverbreide autobezit in Nederland» (KiM, 2022)⁸ toont aan dat mensen met name buiten de grote steden steeds meer afhankelijk zijn van de auto, omdat de afstanden tot werk, sociaal netwerk en voorzieningen toenemen en het ov steeds minder vaak een goed alternatief biedt. Terwijl het particulier autobezit per inwoner in de centrum-stedelijke gebieden daalde in het afgelopen decennium, steeg het autobezit in de meer landelijke gebieden duidelijk. Ten aanzien van het autogebruik is een soortgelijke trend zichtbaar.

⁶ Zie «Inventarisatie maatregelen tegen mobiliteitsarmoede» (Panteia, 2022) in opdracht van lenW

⁷ «Mobiliteitsarmoede, vaag begrip of concreet probleem» (KiM, 2018)

⁸ Zie «Het wijdverbreide autobezit in Nederland»

Met betrekking tot de persoonlijke factoren stelt het KiM⁹ aan de hand van een literatuurstudie dat de volgende bevolkingsgroepen een groter risico op vervoersarmoede lopen: niet-autobezitters, mensen met een laag inkomen, praktisch geschoolden, werklozen, mensen met een functiebeperking, ouderen (met name vrouwen) en mensen met een niet-westerse achtergrond.

Vaak is vervoersarmoede een samenspel van meerdere factoren. Een persoon is bijvoorbeeld werkloos en heeft door het lage inkomen geen geld voor een auto, terwijl openbaar vervoer niet beschikbaar is. Hierdoor wordt hij beperkt in het vinden van een nieuwe baan. Zie ook de kwalitatieve studie van het KiM «Beperkt bereikbaar» uit 2023¹⁰, waarin deze mechanismen worden geïllustreerd. Oorzaken en gevolgen van vervoersproblemen zijn verweven met elkaar en dat is een van de redenen waarom het meten van de omvang van vervoersarmoede moeilijk is. Een veelgebruikte benadering om inzicht te krijgen in vervoersarmoede is daarom om de bereikbaarheid van voorzieningen en banen binnen een bepaalde reistijd voor verschillende groepen en gebieden te meten en te vergelijken. Bereikbaarheid wordt daarnaast ook bepaald door de kosten en moeite om activiteiten te bereiken. Deze zijn minder eenvoudig in bereikbaarheidsmaten te integreren en worden door verschillende groepen anders ervaren. Een persoon met weinig banen in de buurt kan toch een fijne baan hebben gevonden en tevreden zijn over de bereikbaarheid, terwijl een persoon met veel voorzieningen en banen in de buurt wel veel bereikbaarheidsbarrières kan ervaren.

Een andere uitdaging bij het bestuderen van vervoersarmoede is dat het probleem niet (uitsluitend) gaat over het huidige reisgedrag, maar in belangrijke mate ook om niet- (of met veel moeite) gemaakte verplaatsingen. Het CBS verzamelt elk jaar gegevens over reisgedrag en -motieven met het ODiN-onderzoek. Sinds 2022 is deze vragenlijst uitgebreid met vragen over verplaatsingen die wel gewenst zijn maar niet of zelden worden gemaakt en redenen daartoe. Onder andere het KiM heeft dat geanalyseerd in het Mobiliteitsbeeld 2023.¹¹

2. Welke initiatieven worden er al genomen om vervoersarmoede tegen te gaan?

Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste initiatieven vanuit de Rijksoverheid die bijdragen aan het tegengaan of voorkomen van vervoersarmoede. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen (a) specifieke¹² structurele maatregelen, gericht op het mobiliteitssysteem of de ruimtelijke ordening en (b) maatregelen gericht op mobiliteitsopties die passen bij de persoonlijke situatie van mensen.

Maatregelen genomen op lokaal niveau en door particuliere organisaties blijven in deze brief (nog) buiten beschouwing.

⁹ «Mobiliteitsarmoede, vaag begrip of concreet probleem» (KiM, 2018)

¹⁰ Zie «Beperkt bereikbaar»

¹¹ Zie Mobiliteitsbeeld 2023

¹² In algemene zin dragen generieke maatregelen gericht op auto, ov, fietsen en lopen (zoals aanleg, onderhoud en vervanging en renovatie van infrastructuur) bij aan betere bereikbaarheid.

a. Structurele maatregelen

Uitvoering motie Bikker

In mijn brief van 8 maart jl.¹³ is uw Kamer meegenomen in de uitvoering van de motie Bikker c.s. waarmee € 120 mln. in 2024 is vrijgemaakt om de prijsstijgingen bij NS te voorkomen en € 300 mln. structureel is vrijgemaakt om de prijsstijging in het regionale ov in 2024 te voorkomen en om het regionale ov op peil te houden dan wel te verbeteren (Kamerstuk 36 410, nr. 29). Voor de verdeling van de structurele middelen ten behoeve van het decentrale ov zijn in het NOVb afspraken gemaakt met decentrale overheden en vervoerders over de verdeling en over de monitoring van onder andere de inzet van de middelen. De monitoring zal in algemene zin ook inzicht geven in de kwaliteit van het openbaar vervoer. In het commissiedebat OV en taxi van 17 april jl. is toegezegd dat er in het najaar een tussentijds beeld volgt van waar de middelen aan besteed worden door de decentrale overheden.

Toegankelijkheid ov

lenW werkt gezamenlijk met decentrale ov-autoriteiten, ProRail, vervoerders en belangenorganisaties aan het verbeteren van de toegankelijkheid in het ov, onder andere door invulling te geven aan het Bestuursakkoord Toegankelijkheid ov 2022–2032. In bovengenoemde brief van 8 maart is uw Kamer geïnformeerd over de laatste stand van zaken van zaken op dit onderwerp. In deze brief zijn ook de geplande vervolgstappen toegelicht.

Interdepartementale verkenning publiek vervoer, toepassing in Zeeland

Medio 2024 starten de Ministeries van Financiën, BZK, OCW, VWS en lenW een verkenning naar de mogelijkheden van publiek vervoer. Onderzocht zal worden of door het beter op elkaar laten aansluiten van vervoersvormen (o.a. openbaar vervoer, doelgroepenvervoer, deelmobiliteit, studenten- en leerlingenvervoer) betere vervoersmogelijkheden ontstaan voor de verschillende reizigersgroepen. In Zeeland is inmiddels een aanvang gemaakt met de transitie naar publiek vervoer. Een mobiliteitscentrale zal zorgen voor een slimme match tussen vraag en aanbod. De vraag kan komen van alle reizigerstypen, zoals forenzen, studenten/leerlingen of mensen met een fysieke of mentale beperking. Het aanbod zal, naast de vaste routes van bus, boot en trein, bestaan uit flextaxi's, deelfietsen, deelauto's en carpoolinitiatieven. Met deze aanpak wil Zeeland de bereikbaarheid van voorzieningen verbeteren. lenW investeert € 6 mln. in een digitaal platform dat slim reizen mogelijk moet maken door boeking via een mobiliteitscentrale. De ervaringen van Zeeland dienen ten goede te komen aan andere regio's die met publiek vervoer aan de slag willen.

b. Maatregelen gericht op mobiliteitsopties die passen bij de persoonlijke situatie van mensen

City Deal Fietsen voor iedereen

In de City Deal Fietsen voor Iedereen¹⁴ werken gemeenten, maatschappelijke organisaties, bedrijven en ministeries samen om het voor iedereen mogelijk te maken om een fiets te hebben, te kunnen fietsen en te gaan fietsen. Onderdeel hiervan zijn fietslessen, de inzameling van fietsen en

¹³ Kamerstukken II, 23 645, nr. 819

¹⁴ Zie City Deal Fietsen voor Iedereen

het beschikbaar stellen van fietsen aan huishoudens met een kleine portemonnee.

Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren

De Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren (SEPP) voor zowel nieuwe als gebruikte elektrische personenauto's loopt tot en met eind 2024. Van deze regelingen wordt goed gebruik gemaakt: het SEPP-budget voor 2024 voor gebruikte elektrische personenauto zal waarschijnlijk in de zomer volledig benut zijn. In de Voorjaarsnota 2024 is een voorstel gedaan voor een correctie op de motorrijtuigenbelasting (MRB) voor elektrische voertuigen. De MRB is gebaseerd op gewicht, dus voor kleine lichte auto's is de MRB lager dan voor grote en zware auto's. Dit kan op termijn een deel van de huishoudens met een lager inkomen ten goede komen als zij kiezen voor een kleine lichte auto.

Financiële ondersteuningsmaatregel emissievrije brom- en snorfietsen

Medio april is uw Kamer geïnformeerd over de elektrificering van de brom- en snorfiets.¹⁵ Brom- en snorfietsen kunnen een betaalbaar en toegankelijk alternatief zijn voor personenauto's of voor het openbaar vervoer en dragen daarmee bij aan het verminderen van vervoersarmoede. IenW is bezig met het ontwikkelen van een pilot voor een financiële ondersteuningsmaatregel voor brom- en snorfietsers in diverse gemeentes. Deze is gericht op mensen met een laag inkomen die hun fossiele brom- en snorfiets willen inruilen voor een emissievrije variant. Hierbij is slechts een beperkte eigen bijdrage nodig van de deelnemer.

Social Climate Fund

Om broeikasgasemissies te beperken implementeert Europa een nieuw emissiehandelssysteem (ETS). De emissiehandelssystematiek heeft als doel om emissiereductie te verwezenlijken en de Europese klimaatdoelen te waarborgen. Hierdoor moeten sectoren zoals de industrie nu al betalen voor rechten om emissies uit te mogen stoten en vanaf 2027 zal er ook betaald worden voor het uitstoten van emissies in de mobiliteit en gebouwde omgeving (ETS2). Hiermee gaat «de vervuiler betalen». Het eerdergenoemde TNO-rapport laat zien dat huishoudens die gebruik maken van vervoer dat rijdt op fossiele brandstoffen daardoor zeer waarschijnlijk te maken krijgen met toenemende mobiliteitskosten, zoals ook zal gelden voor het gebruik van fossiele energie om woningen en panden te verwarmen. Het kabinet realiseert zich dat dit vooral lastig kan zijn voor huishoudens met een laag inkomen, die niet over kunnen stappen op alternatieven (ov of elektrisch vervoer, zelf verduurzamen woning).

Ook de Europese Commissie heeft hier in toenemende mate aandacht voor. In EU-verband is daarom een Social Climate Fund (SCF) opgericht voor de periode 2026 tot en met 2032. Het SCF is een middel dat specifiek moet dienen ter ondersteuning van kwetsbare groepen die geraakt zouden kunnen worden door de uitbreiding van de emissiehandelssystematiek naar de gebouwde omgeving en het wegvervoer. De SCF-verordening¹⁶ is de eerste Europese wetstekst die expliciet vervoersarmoede en kwetsbare vervoersgebruikers definieert. Voor Nederland kan er € 720 mln. beschikbaar komen voor de doelen van het SCF, mits hier de bijpassende cofinanciering van 25% (€ 240 mln.) bij wordt gevonden.

¹⁵ Kamerstuk 31 305, nr. 452

¹⁶ Verordening (EU) 2023/955 tot oprichting van een sociaal klimaatfonds en tot wijziging van Verordening (EU) 2021/1060

Hiervoor moet Nederland uiterlijk in juni 2025 een sociaal klimaatplan indienen bij de Europese Commissie.

Momenteel worden verschillende mogelijke plannen uitgewerkt voor de nationale besteding van de SCF-middelen. Het voornemen is om deze zomer uw Kamer nader te zullen informeren over het SCF. Voor het mobiliteitsdeel onderzoekt lenW de mogelijkheid van een inkomensgerichte bijdrage voor een duurzame vervoersoptie voor kwetsbare huishoudens. Een externe partij is gevraagd om een nadere onderbouwing te geven over de potentie, effectiviteit, haalbaarheid en uitvoerbaarheid van mogelijke uitvoeringsvarianten. Mede op basis daarvan kan de meest optimale maatregel worden gekozen.

Onderzoek inclusieve deelmobiliteit

Deelmobiliteit kent lagere of geen vaste kosten. In veel gevallen betaal je alleen voor het gebruik van het voertuig, al dan niet in combinatie met een vaste abonnementsprijs. Hierdoor kan deelmobiliteit een betaalbare mobiliteitsoplossing zijn wanneer een voertuig slechts incidenteel nodig is. lenW kijkt met het Samenwerkingsprogramma deelmobiliteit hoe de vrijgemaakte € 3 mln.¹⁷ effectief kan worden ingezet. Daarbij staat voorop dat deze middelen bijdragen aan een (blijvende) vermindering van vervoersarmoede.

Op het gebied van deelmobiliteit zijn al diverse experimenten gedaan. Er is echter nog niet veel zicht op wat de meest effectieve manier is om deelmobiliteit inclusiever te maken. Met dit onderzoek wil lenW deze kennis in beeld krijgen en toepassen in verschillende pilots. De planning is dat het onderzoek eind 2024 wordt afgerond en met uw Kamer wordt gedeeld. Vervolgens zullen de pilots starten.

Verbeteragenda Doelgroepenvervoer

De Ministeries van VWS, OCW en lenW werken samen met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), de Vereniging van opdrachtgevers in het doelgroepenvervoer (VDVN), het samenwerkingsverband van decentrale ov-autoriteiten (Dova) en de brancheorganisatie Koninklijk Nederlands Vervoer Zorgvervoer en Taxi (KNV) aan een Verbeteragenda Doelgroepenvervoer. De Staatssecretaris van VWS heeft uw Kamer daarover op 18 december jl. geïnformeerd¹⁸. Eerder zijn na een gezamenlijke verkenning door de betrokken partijen vijf thema's geïdentificeerd waarop het doel van de verbeteragenda bereikt kan worden. In de afgelopen maanden zijn themasessies georganiseerd, waarin voor alle thema's en subthema's acties zijn geformuleerd. Daarmee is de verbeteragenda verder geconcretiseerd. De uitwerking van deze concretisering stuurt de Staatssecretaris van VWS nog dit voorjaar aan uw Kamer.

Veilige mobiliteit ouderen

Leeftijd kan ook een bron zijn voor vervoersarmoede. Het landelijke programma Doortrappen¹⁹ heeft als doel om ouderen langer en veiliger op de fiets te houden. Hierdoor kunnen ouderen langer mobiel blijven en langer mee blijven doen aan de samenleving. Het programma Doortrappen is een initiatief van lenW en wordt uitgevoerd op gemeentelijk niveau. Er worden allerlei activiteiten georganiseerd en voorlichting gegeven. Doelgroep zijn ouderen die zich (nog) niet bewust zijn van hun

¹⁷ Kamerstuk 36 200 A, nr. 51

¹⁸ Kamerstuk 31 521, nr. 136

¹⁹ Zie Doortrappen

fietsgedrag. Inmiddels zijn alle provincies betrokken en doen 235 gemeenten mee met Doortrappen.

3. *Vervolg conferenties Bereikbaarheid voor iedereen*

In 2023 heeft lenW (samen met de New Mobility Foundation) twee conferenties Bereikbaarheid voor iedereen²⁰ georganiseerd. Op deze conferenties is het thema vervoersarmoede op de agenda gezet en de noodzaak tot samenwerking benoemd. Als vervolg hierop werkt lenW aan een actieagenda Bereikbaarheid voor iedereen. Twee belangrijke pijlers van deze agenda zijn a) coalitievorming en b) kennisontwikkeling.

a. Coalitievorming

lenW verkent de komende tijd met de New Mobility Foundation de mogelijkheid van coalitievorming met partijen die invloed hebben op het oplossen van vervoersarmoede. Een besluit over deelname aan lenW aan een dergelijke coalitie (en de mate waarin) wordt overgelaten aan een nieuw kabinet.

b. Kennisontwikkeling

In deze brief is al een aantal onderzoeken op het gebied van vervoersarmoede aan bod gekomen. Onderzoeken die momenteel lopen zijn onder andere:

- Een verkennend onderzoek naar betaalbaarheid van mobiliteit door het KIM. Hierin worden de prijzen van vervoer, huishouduitgaven aan mobiliteit en (ervaren) betaalbaarheidsproblemen van mobiliteit geanalyseerd. De publicatie wordt deze zomer verwacht.
- Een onderzoek van PBL naar onder andere veranderingen in de bereikbaarheid van voorzieningen en banen in de afgelopen tien jaar (verwachte publicatie medio 2024), naar de effecten van bereikbaarheid op de arbeidsmarkt (idem) en naar de rol van reiskosten in bereikbaarheid (verwachte publicatie eind 2024).
- Een CPB-onderzoek waarbij in kaart wordt gebracht hoeveel huishoudens procentueel besteden aan autobelastingen. Daarbij wordt ook gekeken naar reiskostenvergoeding door de werkgever (verwachte publicatie eind 2024).

Verder is er in het kader van brede welvaart steeds meer aandacht voor verdelingseffecten van beleidsmaatregelen. Dit wordt bij lenW verder verankerd in beleidsinstrumenten zoals de Integrale Mobiliteitsanalyse en de MKBA. Hierbij gaat het dan bijvoorbeeld over de regionale verdeling van effecten of de effecten voor verschillende inkomensgroepen.

Op een aantal terreinen zien we dat er meer kennisontwikkeling nodig is. Zoals eerder is aangegeven kent vervoersarmoede vele aspecten. Er zijn veel verschillende factoren van invloed en er zijn verschillende maatregelen die vervoersarmoede kunnen verminderen of tegengaan. Om dit verder inzichtelijk te maken, is het van belang dat we kennis blijven ontwikkelen over de oorzaken van vervoersarmoede en de manier waarop vervoersarmoede gemeten en gemonitord kan worden. Hierdoor kunnen we verder inzichtelijk maken wat relevante verdelingseffecten van beleidsmaatregelen zijn en met welke beleidsmaatregelen vervoersarmoede efficiënt en effectief aangepakt kan worden. Daarvoor worden, zoals hiervoor uiteengezet, nu de eerste stappen gezet met de ontwikkeling van mogelijke voorstellen voor het SCF.

²⁰ Zie Bereikbaarheid voor iedereen

Daarnaast is meer kennis nodig over de verschillende doelgroepen die vervoersarmoede kennen, bijvoorbeeld over hun reisgedrag en -motieven. De komende tijd zal IenW hiervoor samen met de kennispartners de mogelijkheden verkennen.

Tot slot

In deze brief is uiteengezet wat vervoersarmoede inhoudt en welke maatregelen er al worden genomen die bijdragen aan het verminderen of tegengaan ervan. Als vervolg op de conferenties Bereikbaarheid voor iedereen is gestart met een actieagenda, waarin coalitievorming en verdere kennisontwikkeling centraal staan. Eventuele verdere keuzes op dit beleidsterrein zijn aan een volgend kabinet.

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