

Vergaderjaar 2023–2024

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 449

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 maart 2024

Op 13 februari jl. verscheen het TNO-rapport «De energietransitie en het risico op vervoersarmoede». Deze brief bevat de appreciatie van dit rapport. TNO zoomt specifiek in op de huishoudens die naar verwachting het meest geraakt worden door de energietransitie op het gebied van automobilititeit.

Het is goed dat er aandacht is voor het onderwerp vervoersarmoede. Dit is relevant omdat wij vinden dat bereikbaarheid een basisrecht is. Zo hebben we dat ook in de Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 verwoord (Kamerstuk 31 305, nr. 388). Voor wat betreft de lange termijn zijn we aan het onderzoeken hoe we invulling kunnen geven aan dit basisrecht, bijvoorbeeld door het sturen op integrale bereikbaarheidsdoelen. Hierbij is het de bedoeling dat we «bereikbaarheid voor iedereen» aan de voorkant goed regelen zodat we bereikbaarheidsproblemen in de toekomst meer kunnen voorkómen.

In de studie laat TNO zien hoeveel en welke huishoudens in Nederland een laag inkomen hebben en veel autokilometers maken, waardoor ze kwetsbaar zijn voor hogere brandstofkosten in de toekomst. Daarbij zijn ook de toegang tot openbaar vervoer in de buurt en het financiële vermogen van huishoudens meegewogen. Dit laatste bepaalt mede of deze huishoudens financieel in staat zouden zijn om een elektrische auto aan te schaffen en te gebruiken als alternatief voor hun brandstofauto.

Uit de analyse van TNO blijkt dat tussen de 113.000 en 270.000 huishoudens in Nederland een laag inkomen én hoge brandstofkosten hebben. In deze groep zijn volgens het onderzoek tussen de 73.000 en 175.000 huishoudens extra kwetsbaar omdat zij weinig financieel vermogen hebben en beperkte toegang tot het OV.

Daarnaast geeft TNO in het rapport aan dat accijnsverlaging een inefficiënte oplossing is om deze groep kwetsbare huishoudens te helpen.

Ongeveer 98% van de kosten van deze maatregel komt nl. ten bate van minder of niet-kwetsbare huishoudens. TNO oppert om in plaats hiervan in te zetten op inkomens- en/of locatieafhankelijke voordelen voor elektrische fietsen en scooters, deelvervoer of laadpalen. TNO beschrijft dat ook oplossingen mogelijk zijn in het huisvestingsbeleid, bijvoorbeeld dat nieuwe woningen voor huishoudens met een laag inkomen met voorrang worden gebouwd in de nabijheid van metro- en stationslocaties.

Appreciatie van het TNO-rapport

Het is waardevol dat TNO op eigen initiatief onderzoek doet naar de betaalbaarheid van automobilititeit die voor veel – ook financieel kwetsbare – mensen belangrijk is. TNO maakt een uitsnede voor de groep die naar verwachting het meest geraakt wordt. Dit geeft een eerste beeld van de omvang. Dit helpt het gesprek over de inrichting van beleidsinstrumenten bij de energietransitie en eventuele mitigerende maatregelen.

Wat betreft de door TNO gedane suggesties voor nieuwe beleidsinstrumenten geldt in algemene zin dat inkomensondersteuning voor kwetsbare groepen het best vormgegeven kan worden via het algemene inkomensbeleid en bestaande instrumenten die daarvoor beschikbaar zijn. Vanuit een oogpunt van doelmatigheid dienen interventies zo gericht mogelijk te worden vormgegeven. Het kabinet herkent in dit verband de conclusie van TNO dat accijnsverlaging een minder efficiënte oplossing is, indien de wens is om zo gericht mogelijk deze groep kwetsbare huishoudens te helpen.

Het kabinet erkent dat in aanvulling op het algemene inkomensbeleid specifieke beleidsmaatregelen voor huishoudens met een laag inkomen wenselijk kunnen zijn. Voorwaarde is wel dat deze doelmatig zijn. Het onderzoek van TNO biedt daartoe goede aangrijpingspunten en in de praktijk is de beleidsinzet van het kabinet daar reeds op gericht.

Zo is de subsidie voor elektrisch personenvervoer vanaf volgend jaar alleen gericht op tweedehands en dus goedkopere auto's. Hierbij wordt een maximale nieuwprijs gehanteerd, zoals ook al het geval is bij de huidige Subsidieregeling Elektrische Personenauto's Particulieren.

Een ander voorbeeld is de City Deal Fietsen voor Iedereen, waarin ministeries, gemeenten, maatschappelijke organisaties en bedrijven samenwerken om het voor iedereen mogelijk te maken om een fiets te hebben, te kunnen fietsen en te gaan fietsen. Onderdeel hiervan zijn fietslessen, fietsen inzamelen en deze geven aan huishoudens met een kleine portemonnee. Deze City Deal richt zich dus ook specifiek op mensen met lage inkomens.

Daarnaast zijn naast specifieke oplossingen vanuit het mobiliteitsdomein ook andere oplossingen denkbaar vanuit andere beleidsvelden zoals huisvesting, onderwijs, etc.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) werkt momenteel aan een onderzoek over de betaalbaarheid van mobiliteit en aan een Auto-Atlas. Laatstgenoemde gaat nader in op ruimtelijke verdeling van autobezit/-gebruik, mede in relatie tot sociaaleconomische kenmerken. Deze worden naar verwachting voor de zomer gepubliceerd.

Toch zijn er ook een paar kritische kanttekeningen te maken bij het rapport:

- TNO spreekt in hun onderzoeksopzet van «vervoersarmoede», terwijl hun rapport gaat over een specifieke groep, nl. huishoudens met een

laag inkomen die veel autokilometers maken. Het vraagstuk van vervoersarmoede – of liever gezegd: vervoersongelijkheid – is veel breder. Dit betreft groepen mensen in de samenleving die belemmeringen ondervinden in het bereiken van bestemmingen als banen, zorg en onderwijs. Deze bereikbaarheidsproblemen zijn vaak een samenspel van diverse factoren zoals persoonlijke factoren (inkomen, wel/niet kunnen fietsen of autorijden, het hebben van een baan, gezondheid etc.) en factoren in het ruimtelijke systeem (bijvoorbeeld het verdwijnen van voorzieningen in het landelijk gebied) en het mobiliteitssysteem.

- Deze onderzoeksopzet van TNO geeft dus onder meer geen inzicht in de kwetsbare groep mensen (met laag inkomen en laag OV-bereikbaarheid) die nu geen of weinig kilometers afleggen met de auto omdat ze zich de brandstof of het autobezit niet kunnen veroorloven, en daardoor dus al een lagere bereikbaarheid hebben.
- Het TNO-rapport kijkt alleen naar de nabijheid van een treinstation (vanaf de woonlocatie) als indicatie voor de mate waarin huishoudens afhankelijk zijn van hun auto en niet naar de bereikbaarheid van relevante bestemmingen (zoals banen, onderwijs of huisarts). Het in de buurt hebben van een treinstation hoeft voor een huishouden immers niet te betekenen dat de trein ook een geschikt alternatief is voor hun auto om relevante bestemmingen te bereiken.
- Het TNO-rapport gaat onvoldoende in op het reisgedrag, reisafstand en reismotieven. Waarom maken mensen met een laag inkomen relatief veel autokilometers? TNO geeft zelf aan dat hiervoor meer onderzoek nodig is.

Bereikbaarheid voor iedereen

De inhoudelijke complexiteit van het onderwerp vervoersarmoede brengt met zich mee dat er vele actoren bij betrokken zijn. IenW is een van de spelers, maar zeker niet de enige. Verantwoordelijkheden en zeggenschap liggen bij meerdere partijen, zoals andere ministeries, gemeenten, provincies, maatschappelijke organisaties, maar ook bij zorg- en onderwijsinstellingen en werkgevers. Er is nog geen duidelijke afbakening van ieders rollen.

Op 13 november jl. organiseerde IenW samen met de New Mobility Foundation de tweede conferentie «Bereikbaarheid voor iedereen». De eerste conferentie vond plaats op 6 maart 2023 en stond in het teken van agendering en adressering van het thema vervoersongelijkheid.¹ In de tweede editie lag de nadruk op het uitwisselen van goede voorbeelden van de aanpak van vervoersongelijkheid in de praktijk.

Het programma weerspiegelde de breedte van het onderwerp. Naast de verschillende mobiliteitsopties die de revue passeerden, was er ook aandacht voor de nabijheid van voorzieningen. Daarom waren ook andere Ministeries zoals BZK en VWS betrokken bij de conferentie. Ook ervaringsdeskundigen kregen het podium.

Als vervolg op deze conferenties werkt IenW momenteel aan een actieagenda Bereikbaarheid voor iedereen, waarin coalitievorming en kennisontwikkeling (o.a. t.a.v. betaalbaarheid) belangrijke pijlers zijn. Daarnaast is IenW nauw betrokken bij een aantal Regio Deals waarin de aanpak van vervoersongelijkheid een van de opgaven is die met financiële steun uit de BZK regio-envelop worden aangepakt.

¹ Kamerstuk 31 305, nr. 397.

Tot slot heeft ook de Europese Commissie in toenemende mate aandacht voor kwetsbare transportgebruikers, die het risico lopen om geraakt te worden voor vervoersarmoede. Deze groep werd in de verordening voor een Sociaal Klimaatfonds (SCF) voor het eerst gedefinieerd door de Europese Commissie.² Het SCF is een middel dat moet dienen ter compensatie van kwetsbare groepen die geraakt zouden kunnen worden door de uitbreiding van de emissiehandelssystematiek naar de gebouwde omgeving en wegvervoer.

Tot slot

In deze brief hebben wij een appreciatie gegeven op het TNO-rapport «Energietransitie en risico op vervoersarmoede». Ook hebben wij een toelichting gegeven op de maatregelen die IenW – in aanvulling op het algemene inkomensbeleid – al neemt om het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen en vervoerswijzen voor huishoudens met een laag inkomen te stimuleren. Op dit moment doen wij wat wij kunnen. Eventuele verdere keuzes op dit beleidsterrein zijn aan een volgend kabinet.

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

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

² Verordening (EU) 2023/955 tot oprichting van een sociaal klimaatfonds en tot wijziging van Verordening (EU) 2021/1060.