

Vergaderjaar 2022–2023

32 637

Bedrijfslevenbeleid

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 560

BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN EN KLIMAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 april 2023

Op 16 februari 2023 tijdens het debat over het vestigingsklimaat (Handelingen II 2022/23, nr. 54, item 10) is een motie over de bereikbaarheid van industrieterreinen ingediend. In deze motie wordt door het lid Kathmann c.s. verzocht te onderzoeken hoe een betere bereikbaarheid van industrieterreinen via openbaar vervoer bijdraagt aan een beter ondernemingsklimaat (Kamerstuk 32 637, nr. 637). Tijdens het debat heb ik gevraagd om de motie aan te houden en de toezegging gedaan om met een schriftelijk oordeel te komen, na afstemming met mijn collega van Infrastructuur en Waterstaat. Conform toezegging kom ik hierbij schriftelijk terug op deze motie met een oordeel en een advies.

Mede namens de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat informeer ik de Kamer hierbij over het belang van een goede bereikbaarheid van industrieterreinen en de gemiddelde bereikbaarheid van bedrijventerreinen voor verschillende vervoerswijzen in Nederland. Vervolgens wordt ingegaan op de verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer, mogelijke aanvullingen op regulier openbaar vervoer en wordt een korte terugkoppeling gegeven van het overleg met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Oordeel:

De motie wordt ontraden, omdat een betere bereikbaarheid van industrieterreinen breder is dan enkel openbaar vervoer en echt gaat om maatwerk, waarbij naast openbaar vervoer ook gekeken wordt naar het reisgedrag van werknemers, individuele vormen van mobiliteit of groepsvervoer van werknemers. Vanuit lenW wordt gekeken naar betere bereikbaarheid van industrieterreinen. Dit doen we samen met medeoverheden. Dit gebeurt vanuit de inzet uit de integrale mobiliteitsvisie naar bereikbaarheid via alle modaliteiten (Aangeboden aan de Kamer op 17 Maart 2023, Kamerstuk 31 305, nr. 388). Een passende oplossing voor de bereikbaarheid van industrieterreinen is altijd maatwerk, waarin

regionale overheden vanuit hun rol en verantwoordelijkheid voor het regionale wegennetwerk en OV een belangrijke rol spelen.

Belang van een goede bereikbaarheid van industrieterreinen

Een goede bereikbaarheid van banen en arbeidsplaatsen is zonder meer belangrijk. In een analyse van het Planbureau voor de Leefomgeving «Toegang voor iedereen» is het faciliteren van de toegang van mensen tot banen aangemerkt als een van de belangrijkste doelstellingen van het vervoersbeleid.¹ Er is een relatie tussen het aantal bereikbare banen en baankansen van mensen en daarmee is een belangrijke voorwaarde voor een goed vestigingsklimaat.

Gemiddelde bereikbaarheid van bedrijventerreinen

Een goede bereikbaarheid is van groot belang voor het goed laten functioneren van bedrijventerreinen en werklocaties. In Nederland is circa 30% van alle banen gevestigd op een bedrijventerrein. Daarnaast is een goede bereikbaarheid belangrijk om deze locaties aantrekkelijk te maken voor bedrijven die gevestigd zijn op een bedrijventerrein of zich er willen vestigen.

Een passende mobiliteitsoplossing zal echter op bestaande bedrijventerreinen per situatie verschillen en bestaat vrijwel nooit uit één modaliteit. Voor het vinden van een passende mobiliteitsoplossing wordt onder meer gekeken naar het type bedrijven en reizigers, aanwezigheid van de bestaande infrastructuur zoals nabijheid van openbaar vervoer, fietsvoorzieningen en voorzieningen als parkeerplaatsen en laadpalen. Vaak is het voor een integrale, duurzame mobiliteitsoplossing nodig om meerdere vormen van mobiliteit aan te bieden. Bijvoorbeeld door het vervoer van en naar de locatie per OV te koppelen aan vormen van deelvervoer op de locatie(s). Uiteindelijk wordt zo een passende mobiliteitsoplossing voor het bedrijventerrein gerealiseerd.

Kijkend naar de bereikbaarheid van bedrijventerreinen in Nederland met het openbaar vervoer is ongeveer 85% van de bedrijventerreinen bereikbaar met de bus binnen 500 meter afstand. Ongeveer 20% van de bedrijventerreinen in Nederland is bereikbaar met de trein binnen een afstand van 1 kilometer. In onderstaande tabel is de OV-bereikbaarheid voor verschillende vervoersmodaliteiten weergegeven.

Bereikbaarheid OV tov bedrijventerreinen (3.885 totaal)¹

Openbaar vervoer	Op bedrijventerrein	< 500 meter	< 1 km	< 3 km
Bus	573	3.300	3.735	3.879
Tram	8	74	131	269
Metro	6	55	98	202
Trein	4	400	765	1.932

¹ **Bron:** Werklandschappen Bedrijventerreinen IBIS 2022 – Vereniging Deltametropool; Openbaar vervoer 2022 – Universiteit Groningen.

Verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer

Zoals hierboven al is aangegeven, zal de meest passende mobiliteitsoplossing per locatie verschillen. Om de bereikbaarheid van bedrijventerreinen met OV nog verder te kunnen verbeteren, dient vervolgens de

¹ Toegang voor iedereen? Een analyse van de (on)bereikbaarheid van voorzieningen en banen in Nederland (pbl.nl).

benutting en het reisgedrag van de werknemers en bezoekers van de bedrijven bekeken te worden. Gezien de lokale kennis over het reisgedrag, de regionale bereikbaarheid en verantwoordelijkheid voor regionaal vervoer bij regionale overheden is dit een analyse en een afweging die ook primair regionaal moet worden gemaakt. Provincies en vervoerregio's maken op basis hiervan afspraken met regionale vervoerders van bus, tram, metro en regionale treinen. Over meer grootschalige initiatieven om de OV-bereikbaarheid van arbeidsplaatsen te verbeteren of aanpassingen op de hoofdnetwerken werkt het Rijk vaak intensief samen met de regio of draagt het Rijk direct zorg voor de verbeteringen.

Op een bedrijventerrein is het dikwijls moeilijk om voldoende reizigers te trekken om het benodigde aanbod te bekostigen. Dit betekent dat het openbaar vervoer naar bedrijventerreinen vaak relatief duur is. Naarmate meer sprake is van arbeidsextensieve bedrijvigheid of de werktijden van de bedrijven meer verspreid zijn over het etmaal (ploegendiensten) is het in zijn aard collectieve openbaar vervoer minder geschikt. Individuele vormen van mobiliteit, zoals de (elektrische) fiets en de auto zijn dan een meer logische keuze. Daarnaast liggen bedrijventerreinen vaak niet in de buurt van stadscentra maar meer aan de randen van de stad.

Overigens kan ook in situaties waarin een OV-ontsluiting vanuit kostenoverwegingen niet vanzelfsprekend is de algemene bereikbaarheid, naast autobereikbaarheid, een overweging zijn voor provincies en metropoolregio's om mee te denken over het realiseren van een OV-ontsluiting of een mogelijk alternatief.

Groepsvervoer van werknemers

In aanvulling op reguliere vormen van openbaar vervoer zou in bepaalde situaties collectief bedrijfsvervoer een uitkomst kunnen bieden. Deze initiatieven ontstaan veelal uit een samenwerking tussen de regionale overheid en de ondernemers die gevestigd zijn op een bedrijventerrein of op eigen initiatief van ondernemers. Denk bijvoorbeeld aan:

- Een shuttleservice tussen het station en een bedrijventerrein. Met de shuttleservice wordt het aantrekkelijker voor werknemers om met het openbaar vervoer te reizen, doordat het transport van station naar bedrijventerrein is voorzien. Omdat er wordt gereden met kleine voertuigen en er sprake is van besloten en deels vraagafhankelijk vervoer blijven de operationele kosten laag.
- Carpool-concepten, waarbij gebruik wordt gemaakt van grotere voertuigen en een groep van maximaal 9 personen dagelijks samen van en naar het werk reizen. Een aantal van zogenaamde «vanpools» kan als openbaar vervoer worden aangemerkt (als wordt voldaan aan de eisen vanuit de Wet personenvervoer 2000).
- Een pilot in de haven van Rotterdam, waarbij een platform het groepsvervoer van werknemers automatiseert en organiseert.² Het platform helpt routes efficiënt te plannen, wat de bereikbaarheid van bedrijven ten goede komt. Dit is een initiatief van een van de deelnemers van het Mobility Lab, een door de Verkeersonderneming opgericht start-up-programma op het gebied van mobiliteit.

Overleg Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Naar aanleiding van de motie heeft afstemming plaatsgevonden met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over een goede OV-ontsluiting van werklocaties. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft aangegeven dat dit thema aandacht zal krijgen in de integrale Mobiliteits-

² Proef met geautomatiseerd groepsvervoer werknemers – Europoort Kringen.

visie 2050, aangeboden aan de Kamer op 17 maart 2023. Daarin zal er integraal naar de multimodale ontsluiting van werk- en woonlocaties en andere vitale functies worden gekeken. De nadruk zal worden gelegd op het in samenhang maken van afwegingen met andere vitale functies en met een brede blik op alle mogelijke vervoerswijzen.

Voortbouwend op bestaande beleidsuitgangspunten wordt een aantal belangrijke randvoorwaarden/principes voor de planning van werklocaties gericht op het scheppen van nabijheid. Locaties van nieuwe kantoren, bedrijventerreinen en (groot)winkelbedrijven moeten passen bij het verkeers- en vervoersnetwerk, goed afgestemd zijn op de vraag van bedrijven en de economische vitaliteit, en de kwaliteit en aantrekkelijkheid van stad en land versterken.

De Monitor Nationale Omgevingsvisie 2022 van het Planbureau voor de Leefomgeving laat zien dat deze strategie vruchten draagt. De nabijheid van wonen en werken is in de periode 1996–2020 toegenomen met 5,4 procent. Tot 2010 was het vooral de ruimtelijke concentratie van banen die de nabijheid van wonen en werken met 1,4 procent heeft doen toenemen. Vanaf 2012 nam de nabijheid vooral toe door een veranderende ruimtelijke verdeling van de bevolking.

Programma Ruimte voor Economie (Kamerstukken 34 682 en 33 043, nr. 103)

Onder de vlag van de Nationale Omgevingsvisie werk ik aan een nationaal programma ruimte voor economie. Het programma sluit aan op allerlei andere nationale programma's voor de ruimtelijke ontwikkeling. In het kader van het programma heb ik ook aandacht voor de bereikbaarheid van werklocaties buiten woonkernen. Onderdeel van dit programma is het traject GRIP op grootschalige bedrijfsvestigingen (MinEZK, MinBZK, MinlenW en de provincies) waarin afspraken worden gemaakt op het gebied van clustering, provinciale behoefteramingen, regionale meerwaarde, hergebruik, landschappelijke inpassing en inrichting van bedrijventerreinen en werklocaties. In juli 2023 volgt er een verder uitwerking van de doelen en maatregelen van het programma werklocaties.

De Minister van Economische Zaken en Klimaat,
M.A.M. Adriaansens