

Plan van aanpak Regionale bereikbaarheidsanalyses



Inhoud

1. Aanleiding	3
2. Doel.....	4
3. Status/functie	6
4. Bouwstenen regionale bereikbaarheidsanalyse.....	7
5. Uitwerking totstandkoming regionale bereikbaarheidsanalyse	9
6. Relatie met andere trajecten	13
7. Timing	14
8. Rollen Rijk en regio's	15
9. Rolverdeling in de regio's.....	16
10. Vervolgproces	17

1. Aanleiding

Iedereen in Nederland heeft er recht op dat belangrijke voorzieningen als ziekenhuizen, scholen en winkels goed te bereiken zijn. Dat economische kerngebieden voor werkgevers, werknemers, toeleveranciers en afnemers goed bereikbaar zijn. En dat belangrijke goederen geleverd worden. Het Rijk werkt daarom samen met de regio's aan de ambitie om die bereikbaarheid op orde te houden en waar nodig te verbeteren. Hiervoor is eerder dit jaar een aanpak gepresenteerd in het kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil (BoP). Bij deze aanpak werken lokale en provinciale overheden en de verschillende departementen van het Rijk samen op gebieden die de bereikbaarheid beïnvloeden: ruimtelijke ordening, voorzieningen en mobiliteit.

De aanpak vereist dat departementen onderling en het Rijk met de regio's via de landsdelen intensief samenwerken en collectief bijdragen. Het kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil introduceert als hulpmiddel het bereikbaarheidspeil waarmee de staat van de bereikbaarheid van voorzieningen en arbeidsplaatsen op alle schaalniveaus in beeld kan worden gebracht. Dit bereikbaarheidspeil heeft een signaleringswaarde en draagt er aan bij dat we – over de bestuurlijke grenzen en de domeingrenzen heen – een 'gezamenlijke taal' ontwikkelen in het spreken over bereikbaarheid. Het bereikbaarheidspeil is gekoppeld aan een handelingsperspectief, waarbij er een rol is weggelegd voor voorzieningen, ruimtelijk-economische structuur en mobiliteit. Voor mobiliteit geldt daarbij een multimodale insteek met als uitgangspunt: de juiste mobiliteit op de juiste tijd en plaats.

Het bereikbaarheidspeil en de daarmee op te leveren analyses van de stand van bereikbaarheid in de regio's vormen de feitenbasis voor het gesprek over bereikbaarheid tussen overheden. Met het bereikbaarheidspeil voeren we het interbestuurlijke gesprek over de feitelijke situatie. Dat gesprek kan leiden tot een signalering van aandachtspunten. In het kabinetsstandpunt is namelijk geconstateerd dat het benoemen van aandachtspunten steeds in de ruimtelijk-economische context van de regio moet plaatsvinden. Met inachtneming van de mogelijkheden en beperkingen van de inwonersgroepen in het gebied. De regionale diversiteit wordt hiermee gerespecteerd. Deze benadering is door de medeoverheden ondersteund.

Centraal onderdeel van de uitwerking is daarom het uitwerken van het nationaal bereikbaarheidspeil in regionale bereikbaarheidsanalyses. En het vervolgens ruimte geven aan de regionaal bestuurlijke bespreking daarvan. Die bespreking kan dan leiden tot het bestuurlijk vaststellen van bereikbaarheidsprofielen, die aangeven wat de nagestreefde bereikbaarheid van banen en voorzieningen (zorg, onderwijs, winkels) is in een bepaald gebied. Deze bereikbaarheidsprofielen geven het ambitieniveau voor bereikbaarheid weer en de aandachtspunten en aanpak die daarbij aan de orde zijn. Dit is input voor de diverse gesprekken van de regio met het rijk alsmede voor interdepartementaal overleg op rijksniveau over de borging en, waar mogelijk, verbetering van de kwaliteit van bereikbaarheid.

Samenwerking Rijk-regio

De hierboven weergegeven redeneerlijn van het kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil is met bestuurlijke steun van de decentrale overheden vastgesteld, inclusief de insteek op 'regionaal maatwerk' (in plaats van een 'nationale mal'). In het BO Mobiliteit van 5 februari 2025 is door de decentrale partners naast hun steun voor de benadering ook de bereidheid uitgesproken om hieraan bij te dragen.

In de Kamer is bij de behandeling in het voorjaar eveneens steun uitgesproken voor het regionale maatwerk dat in het kabinetsstandpunt is beoogd. Daarbij is met de motie van het lid Pierik verzocht om bij de verdere uitwerking rekening te houden met de vervoersongelijkheid van burgers in verschillende regio's. In de bespreking met de Kamer is verder toegezegd dat het in het kabinetsstandpunt voorziene plan van aanpak voor de regionale bereikbaarheidsanalyses in het najaar aan de Kamer zal worden toegezonden.

In het BO Mobiliteit van 25 mei 2025 is met het IPO, de VNG en de vervoerregio's bestuurlijk gedeeld hoe verder gewerkt wordt aan de uitvoering van het kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op peil. Als onderdeel daarvan is aangegeven dat het plan van aanpak samen met de landsdelen wordt opgesteld. In dat plan van aanpak wordt aangegeven hoe te komen tot een uitwerking van het bereikbaarheidsspeil in regionale bereikbaarheidsanalyses (zie bijlage voor toelichting op het doorlopen proces). De koepels hebben hun waardering uitgesproken voor de gezette inhoudelijke stappen bij de invulling van de benadering van bereikbaarheid en voor het met elkaar doorlopen proces.

Rijk en regio zijn zich bewust van de complexiteit én urgentie om de bereikbaarheid in de toekomst te borgen, onder meer vanwege de samenhang tussen verschillende beleidsdomeinen en door de verschillende bestuurlijke schaalniveaus. Samenwerking is daarom cruciaal. Interbestuurlijk en interdepartementaal. In onderlinge afstemming is dit Plan van Aanpak uitgewerkt (zie bijlage voor de toelichting op dit proces van afstemming). Dit Plan van Aanpak geeft aan hoe in de landsdelen gezamenlijk gebiedsgerichte bereikbaarheidsanalyses tot stand gebracht worden met input van het Rijk. Het Plan van Aanpak is de basis voor de bestuurlijke afspraak in de BO's MIRT voor de regionale doorvertaling van Bereikbaarheid op Peil en de Mobiliteitsvisie die eerder in afstemming met de regio's zijn tot stand gekomen.

2. Doel

Het doel van regionale bereikbaarheidsanalyses is het centraal stellen van de bereikbaarheidsopgave vanuit een gemeenschappelijk referentiekader. In dat referentiekader ligt de erkenning dat voorzieningenbeleid en ruimtelijke ordening (nabijheid) naast mobiliteit cruciaal zijn bij het invullen van die bereikbaarheidsopgaven. De bereikbaarheid wordt daarbij gedefinieerd in termen van de reisafstand van woonlocaties naar banen en naar voorzieningen als zorg, onderwijs en winkels. En dat voor elke regio in Nederland. Door het Rijk wordt nog gewerkt om ook voor goederen een bereikbaarheidsspeil te introduceren die de kwetsbaarheid van de levering van goederen in de regio's inzichtelijk maakt. De bereikbaarheidsanalyses kunnen in de toekomst daarmee aangevuld worden.

De introductie van het bereikbaarheidsspeil en de doorvertaling daarvan naar de regio vraagt om het inrichten van een leerproces waarin, in een onderlinge samenwerking van Rijk en regio's, gewerkt wordt aan het opstellen van gebiedsgerichte bereikbaarheidsanalyses en -profielen om de opgaven te signaleren. En vervolgens te adresseren om welk type probleem het gaat (ruimtelijke ordening, voorzieningenbeleid of mobiliteit) en wie een rol hebben in de aanpak op de verschillende bestuurlijke niveaus en in de semi-publieke en private omgeving.

In de uitwerking worden twee belangrijke stappen onderscheiden op weg naar een gebiedsgerichte aanpak: het opstellen van bereikbaarheidsanalyses en het opstellen van

bereikbaarheidsprofielen. Dit plan van aanpak richt zich uitsluitend op de eerste stap. Voor de tweede stap worden – mede op basis van de ervaringen met de eerste stap in dit leerproces – in de loop van volgend jaar varianten ontwikkeld voor de invulling van het vervolg ter bespreking tussen Rijk en regio's in de MIRT-landsdelen.

a. Bereikbaarheidsanalyses (2026)

- Het in beeld brengen van de feitelijke bereikbaarheid in en van de regio:
 - Potentiële bereikbaarheid op basis van feitelijke reistijd naar banen en (essentiële) voorzieningen
 - Risico's op barrières voor doelgroepen in de regio (toegankelijkheid: financieel, fysiek, cultureel, etc.) om gebruik te kunnen maken van die geboden bereikbaarheid.
 - Toekomstige ontwikkelingen, waaronder in ieder geval IMA als bron.
 - Samenhang met andere opgaven en doelen (brede welvaart).

b. Bereikbaarheidsprofielen (2027)

- Het opstellen van een gewenst regionaal bereikbaarheidsprofiel voor de toekomst: welke bereikbaarheidskwaliteit wordt voor de inwoners, voorzieningen en gebieden in deze regio nagestreefd?
- Integraal inzichtelijke maken welke rol het voorzieningenbeleid, de ruimtelijke ordening en mobiliteit hierin spelen.
- Het inzichtelijk maken van daaruit voortvloeiende bereikbaarheidsopgaven (zowel voor het fysieke als het sociale domein; zowel rijk als regio; zowel publiek als privaat (integraal dus).

Daarna kunnen op basis hiervan beoordelingen worden gemaakt van effectieve en efficiënte oplossingen en maatregelen om te voorzien in de opgaven.

De doorlooptijd van dit plan van aanpak is een jaar en richt zich op de totstandkoming van de regionale bereikbaarheidsanalyses. Parallel zal komend jaar door Rijk en regio's samen benut worden om varianten met een invulling van het vervolg te ontwikkelen. Dit om te borgen dat het kabinetsstandpunt ook op dit punt uitwerking krijgt en de regionale bereikbaarheidsanalyses geen 'papieren tijger' worden. Deze voorstellen voor vervolg worden voor het einde van 2026 voorgelegd aan de nieuwe M en S en de BO's MIRT ter besluitvorming.

Voor de vervolgfase wordt gezocht naar een manier waarop de analyse wordt omgezet in een handelingsperspectief met daarin aandacht voor:

- a. Hoe de feitelijke inzichten uit de bereikbaarheidsanalyses tussen Rijk en regio's worden besproken;
- b. De wijze waarop invulling wordt gegeven aan het bredere interdepartementale gesprek over de uitkomsten van de regionale bereikbaarheidsanalyses, waarbij niet alleen het fysiek-economische domein (IenW, VRO, LVVN, EZK), maar ook het sociale domein (VWS, OCW, SZW) betrokken wordt in het gesprek met de regio's;
- c. Welke regionaal bestuurlijke meningsvorming aan de bereikbaarheidsanalyses zal worden verbonden en hoe die in elk van de regio's tot stand wordt gebracht;
- d. Hoe op basis daarvan aandachtspunten en een handelingsperspectief voor de toekomst kan worden ontwikkeld.

3. Status/functie

Het Rijk en de regio zien de bereikbaarheidsanalyses als een belangrijke feitelijke en beleidsmatige onderlegger voor de onderlinge gesprekken – tussen rijk en regio en tussen de departementen – in de toekomst over de bereikbaarheid van voorzieningen en banen in de regio's. Met aandacht voor ruimtelijke ordening, voorzieningenbeleid en mobiliteit vanuit een multimodaal perspectief. De bereikbaarheidsanalyses bieden ook de basis om scherper onderbouwde afwegingen te maken over bereikbaarheid in combinatie met andere omgevingswaarden als veiligheid, duurzaamheid en gezondheid in het kader van brede welvaart.

In de afgelopen 2,5 jaar zijn inmiddels diverse stappen gezet door het Rijk bij het doordenken en beleidsmatig verankeren van deze benadering van bereikbaarheid die mobiliteit niet als doel in zichzelf ziet, maar waarin mobiliteit ten dienste staat aan de maatschappelijk-economische ontwikkeling in alle regio's van Nederland. Dat hebben we gedaan door:

- Het bespreken van de nieuwe benadering aan de hand van drie gebiedsgerichte casussen samen met de departementen in het fysieke en sociale domein en met de koepels van decentrale overheden aan een tijdelijke 'nationale leertafel bereikbaarheid' (2024-2025);
- Het samen met de andere departementen verankeren van dit bereikbaarheidsdenken in achtereenvolgende kabinetsstandpunten (met name Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie, maart 2023 en Bereikbaarheid op Peil, maart 2025);
- Het integreren van de nieuwe benadering van bereikbaarheid in de ontwerp-Nota Ruimte met steun van de andere departementen;
- De doorwerking van de benadering in de werkwijze van het directoraat-generaal Mobiliteit van het ministerie van IenW;
- Het op nationaal niveau uitwerking geven aan een nationaal bereikbaarheidsspeil en de periodieke monitoring daarvan.

De gebiedsgerichte uit- en doorwerking van dit bereikbaarheidsdenken is nu een volgende stap in dit proces. Alle betrokkenen onderkennen dat het hier om een leerproces gaat waarbij in nauwe samenwerking stappen worden gezet en best practices worden ontwikkeld bij het invullen van de analyses en profielen.

Bij dit leerproces past geen formeel toetsings- of vaststellingsmoment door het Rijk. Partijen spreken elkaar wel aan op de kwaliteit van de feitelijke onderbouwing en helpen elkaar om die, en de standaardisatie daarvan, te versterken. Zo ontstaat een feitenbasis die wederzijds herkenbaar is. En die het mogelijk maakt om vergelijkingen te maken met andere regio's omdat dezelfde wijze van analyseren in termen van bereikbaarheid van voorzieningen en banen is gehanteerd.

Voor de vervolgfase worden komend jaar door Rijk en regio's samen varianten met een invulling van het vervolg ontwikkeld. Daarin is dan aandacht voor de regionale bespreking en weging van de opgeleverde bereikbaarheidsanalyses, het opstellen van bereikbaarheidsprofielen door de regio's en het formuleren van een daarop toegesneden aanpak. Dit om te borgen dat het kabinetsstandpunt ook op dit punt uitwerking krijgt en de regionale bereikbaarheidsanalyses geen 'papieren tijger' worden. Deze voorstellen voor vervolg worden voor het einde van 2026 voorgelegd aan de nieuwe M en S en de BO's MIRT ter besluitvorming.

Het denken over bereikbaarheid ten dienste van maatschappelijk-economische functies in de regio's zal in de toekomst een belangrijke onderlegger zijn voor de gesprekken in het kader van BO MIRT (en in andere gesprekken die de bereikbaarheid raken). Bij voorgenomen nieuw beleid zal steeds inzicht gevraagd worden in de effecten op de bereikbaarheid, zoals die in beeld gebracht is in het nationaal bereikbaarheidspeil en in de regionale bereikbaarheidsanalyses. Dit laat onverlet dat er na oplevering van dit inzicht, zelfs bij negatieve effecten, wel zwaarwegende bestuurlijke redenen kunnen liggen om besluiten te nemen die een negatieve impact hebben op bereikbaarheid. Maar dat gebeurt dan weloverwogen, mede op basis van het inzicht in de betekenis van die besluiten voor de bereikbaarheid.

4. Bouwstenen regionale bereikbaarheidsanalyse

Bij de inhoudelijke invulling van de regionale bereikbaarheidsanalyses (en het daarop volgende bereikbaarheidsprofiel) zijn de volgende 'bouwstenen' te onderscheiden:

1. Regionale inzichten uit nationaal bereikbaarheidspeil

Ten behoeve van het kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op peil is een zogenoemde 0-meting gemaakt van het nationaal bereikbaarheidspeil voor alle modaliteiten (auto, OV, fiets, lopen). Daarmee zijn inzichten beschikbaar gekomen over het niveau van bereikbaarheid van voorzieningen en banen, tot op postcode-niveau. Tevens is er inzicht in de omvang van de populatie (bevolkingsdichtheid) op deze locaties.

Deze verzamelde data wordt aan de regio's ter beschikking gesteld, waarbij in de bereikbaarheidsanalyse sowieso inzichten worden gegenereerd voor de bereikbaarheid van voorzieningen en banen op:

- provincieniveau
- gemeenteniveau
- relevante regionale niveaus (uitsneden door de regio's te bepalen, met in ieder geval aandacht voor de 11 regio's van het NPVR en de 26 SUMP-gebieden)

Voor het ter beschikking stellen aan de landsdelen van deze basis voor de verdere analyse wordt zorg gedragen vanuit het Rijk op basis van de beschikbare data die verzameld is in het kader van de 0-meting voor het nationaal bereikbaarheidspeil. Dit borgt tevens dat er in de basis uniformiteit is in de wijze waarop de data is verzameld.

De inzichten in de bereikbaarheid op de verschillende niveaus worden door de regio's aangevuld met (eventuele) in de regio reeds bestaande inzichten over de cijfers zoals die uit het nationaal bereikbaarheidspeil naar voren komen. Het gaat daarbij om relevante informatie die context geven aan de gesignaleerde bereikbaarheid van voorzieningen en banen in de regio. En die dus helpen bij een nadere verklaring of toelichting van de staat van bereikbaarheid. Het gaat hier niet om het initiëren van nieuw te starten onderzoeken. Het gaat ook niet om beleidsstrategieën of -aanpakken, maar uitsluitend om reeds beschikbare informatie die het inzicht in de regionale bereikbaarheid van voorzieningen en banen zoals blijkt uit het nationaal bereikbaarheidspeil onderbouwt en nader toelicht.

Het gaat om inzichten en ontwikkelingen die niet direct uit de 'kale cijfers' van het bereikbaarheidspeil naar voren komen. Dat kan bijvoorbeeld gaan om informatie over het dreigend verdwijnen van een mbo-locatie of de voorgenomen vestiging van een nieuw medisch centrum die nog niet uit het nationaal bereikbaarheidspeil naar voren komt. Het kan ook gaan om bijvoorbeeld het bestaan van grootschalige vacatures in

economische hotspots die vragen om invulling en dus verbinding met potentiële arbeidskrachten elders in of buiten de regio.

Indien er in dit stadium al de wens is vanuit de regio's om feitelijkheden over de bereikbaarheid in het goederenvervoer aan te reiken, bestaat hiervoor nadrukkelijk de ruimte. Dit geldt dan eveneens als aanvullend beschikbaar regionaal inzicht.

2. Bereikbaarheidsbarrières bevolking

Inzicht in de samenstelling van de bevolking in de diverse regio's, naast de al eerder gemelde omvang van de bevolking in de verschillende gebieden. Dit is een belangrijk aandachtspunt dat bij de totstandkoming van het kabinetsstandpunt vanuit de medeoverheden is ingebracht. De potentiële bereikbaarheid die met het bereikbaarheidsspeil in kaart wordt gebracht, zegt nog onvoldoende over de bereikbaarheid van voorzieningen en banen in een gebied als er niet ook inzicht is in de beperkingen (financieel, fysiek, mentaal, etc) van de inwoners om bereikbaarheid te consumeren. Zo kan het zijn dat in een gebied alle voorzieningen met de auto binnen voor burgers acceptabele reistijd te bereiken is, maar dat geeft nog geen inzicht welk aandeel in de bevolking de mogelijkheid heeft om zich per auto te verplaatsen. Dit inzicht is met name van belang voor de in het vervolg te bepalen effectieve aanpak vanesignaleerde aandachtspunten in de bereikbaarheid in een gebied.

Voor het inzicht in de hiervoor relevante aspecten van de samenstelling van de bevolking is regionaal inzicht uiterst relevant. Daarom is het van belang deze analyse op regionaal niveau op te stellen. Sommige gebieden hebben daar reeds ervaring mee. Vanuit IenW wordt in overleg met de regio's een analysekader opgesteld om te borgen dat er in de basis uniformiteit is in de wijze waarop de data over voor bereikbaarheid relevante aspecten in de samenstelling van de bevolking verkregen, geanalyseerd en gepresenteerd wordt. Dit kader wordt gekoppeld aan het analysekader voor het bereikbaarheidsspeil, zodat niet alleen inzichtelijk wordt óf er auto, OV of fietsinfra beschikbaar is, maar ook óf de inwoners fysiek, financieel, mentaal in staat zijn om daar gebruik van te kunnen maken. De basis van dit kader wordt als bijlage bij dit plan van aanpak gevoegd, zodat het onderdeel uitmaakt van de afspraak tussen Rijk en regio.

3. (Middellange)termijnontwikkelingen

Met de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) beschikken we over inzichten in de ontwikkelingen van een aantal kernvariabelen op het gebied van bereikbaarheid. Deze inzichten zullen in ieder geval worden benut om aan te geven wat de verwachte ontwikkelingen zijn van de bereikbaarheid op (middel)lange termijn zodat dit de basis kan zijn voor een onderbouwde aanpak. Naast de IMA kunnen ten behoeve van de regionale bereikbaarheidsanalyse feiten worden ingebracht vanuit andere inhoudelijke domeinen over de verwachte ontwikkeling van essentiële voorzieningen, ruimtelijke ordening en andere relevante regionale ontwikkelingen.

4. Brede welvaart

Er vindt een inventarisatie plaats van de overige opgaven en doelen (brede welvaart) die in de regio neerslaan. Het gaat daarbij in algemene zin bijvoorbeeld over woningbouw, ruimtelijke ontwikkeling, economie, veiligheid, leefomgeving, duurzaamheid en gezondheid. De beschikbare informatie over deze opgaven en doelen (en hun hardheid) in de regio wordt in de bereikbaarheidsanalyse in een overzichtstabel beschreven. Daarbij wordt voor deze doelen aangegeven wat de stand van zaken in realisatie is (eveneens in een overzichtstabel). Tot slot wordt aangegeven wat de relatie is met bereikbaarheid en welke relevante afwegingen daaruit voortvloeien.

Als input daarvoor levert IenW aan de regio's de beschikbare informatie over veiligheid, duurzaamheid en gezondheid in de regio's. Deze informatie kan desgewenst vanuit de

regio worden aangevuld. In de regio's ligt deze informatie voor diverse gebieden al gereed, zoals in de gebiedsprogramma's in het kader van de multimodale agenda's. Die informatie kan dan eenvoudig (her)gebruikt worden voor een koppeling met de informatie over bereikbaarheid.

De bovenstaande bouwstenen maken onderdeel uit van dit plan van aanpak. Verder kan nog aan de volgende bouwstenen gedacht worden (voor de wijze waarop deze benut worden, wordt komende periode voorstellen ontwikkeld, zie paragrafen 2 en 3):

5. Bereikbaarheidsprofiel

Op basis van de verzamelde analyses wordt een regionaal bestuurlijke mening gevormd over de:

- a. het voor de regio (en eventueel subregio's) gewenste bereikbaarheidsprofiel; en
- b. de aandachtspunten die op basis daarvan naar boven komen.

Op basis hiervan wordt een link gelegd met onder meer het toekomstperspectief HWN en het Toekomstbeeld OV in de regio en de visieontwikkeling op vervoerwijzen als fiets en deelmobiliteit.

Het is van belang het resultaat hiervan tussen regio's en rijk te bespreken. Enerzijds om inhoudelijk te expliciteren waarop vanuit de regio gestuurd wordt als het gaat om het behoud en de verbetering van bereikbaarheid en op basis daarvan de voortgang in komende jaren te kunnen bespreken tussen rijk en regio. Anderzijds om op basis daarvan het bovenregionale beeld en de verscheidenheid tussen regio's in het bereikbaarheidsspel scherper te kunnen maken. Het gemeenschappelijk onderliggend analysekader waarin de bereikbaarheid van voorzieningen en banen centraal staat, helpt daarbij.

6. Doorlichting regionale bereikbaarheidsaanpak

Na bespreking in het bestuurlijk overleg volgt de fase waarin rijk en regio de effecten van de gevolgde bereikbaarheidsaanpak – en in den brede: de (on)bedoelde effecten van nationaal, regionaal, lokaal beleid – op de gesignaleerde aandachtspunten voor bereikbaarheid in gebieden wordt geanalyseerd. IenW ontwikkelt in overleg met de regio's daarvoor komende maanden een aantal alternatieven hoe dit in te vullen. Deze kunnen dan in de BO's MIRT van het najaar 2026 besproken worden.

7. Benchmarken best practices

Er worden gecoördineerd door Rijk en regio best practices verzameld die een effectieve aanpak van aandachtspunten in de bereikbaarheid van voorzieningen en banen kunnen versterken. Daarbij wordt gekeken over de grenzen van:

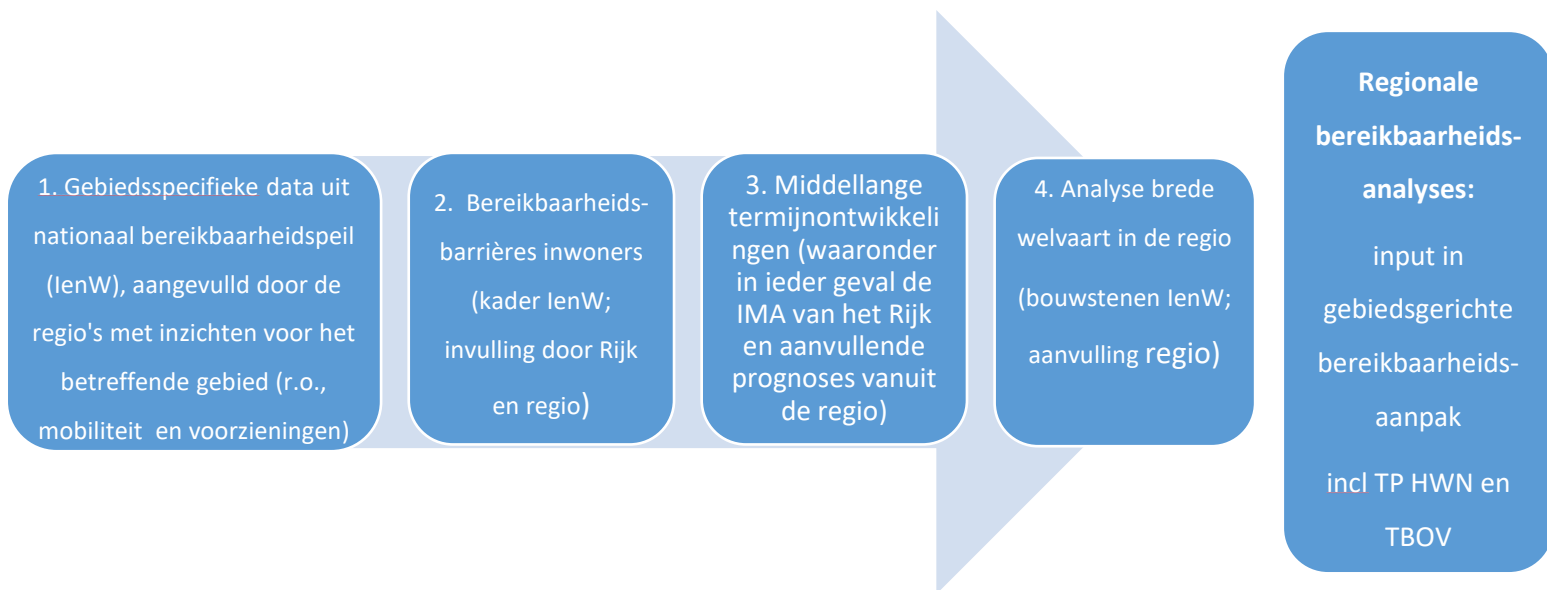
- bestuurlijke schalen
- publiek-privaat
- inhoudelijke domeinen (fysiek, sociaal)

Het gaat hier om het verzamelen van bestaande initiatieven (zoals stimuleren vestiging huisartsen, patiëntenruil, scholenschuif, publiek vervoer). Deze verzameling van best practices helpt de regio's om in deze fase onderbouwd te kunnen komen tot eventuele aanpassingen in de gevolgde bereikbaarheidsstrategie.

5. Uitwerking totstandkoming regionale bereikbaarheidsanalyse

Met de bouwstenen zoals in de vorige paragraaf gepresenteerd, kunnen de bereikbaarheidsanalyse als volgt opgebouwd worden door de regio's, waarbij voor elk blok steeds het Rijk de gestandaardiseerde regiospecifieke informatie aanlevert en de

regio's dit aanvullen met de inzichten die wat hen betreft de aandacht verdienen vanuit het betreffende gebied.



Op basis van gezamenlijk bijeengebrachte informatie in de regionale bereikbaarheidsanalyses stelt de regio de bereikbaarheidsanalyse vast en legt deze voor in de BO's MIRT (najaar 2026). Daarbij zullen door rijk en regio's samen enkele varianten worden ontwikkeld hoe op basis van de verkregen inzichten vervolgstappen kunnen worden gezet richting gebiedsgerichte bereikbaarheidsprofielen en –aanpakken, waaronder de formulering van kwaliteitseisen voor de verschillende categorieën van de hoofdnetwerken.

Het staat regio's uiteraard vrij om het traject sneller te doorlopen en te starten met de regionaal-bestuurlijke meningsvorming op basis van de bereikbaarheidsanalyse (zie bouwsteen 5, paragraaf 4 hierboven). Ook de mate waarin regio's de bouwstenen aanvullen kan variëren. Die keuze is aan de regio, evenals het vaststellen of de invulling van de feitenbasis voldoende is om te dienen als bereikbaarheidsanalyse van de regio en als zodanig voor te leggen ter bespreking in het BO MIRT.

De regio's en het Rijk werken zo samen in wederkerigheid aan het tot stand komen van de Bereikbaarheidsanalyses van regio's om de staat van bereikbaarheid in elke regio van Nederland scherper in beeld te krijgen en te kunnen benutten als referentie bij de beoordeling van de impact van toekomstige beleidsinterventies (ruimtelijke ontwikkeling, voorzieningenbeleid en mobiliteitsbeleid) en bij de monitoring van de ontwikkeling van bereikbaarheid in de omgeving als gevolg van ontwikkelingen in economie, demografie, et cetera.

De stand van bereikbaarheid wordt in de bereikbaarheidsanalyses in ieder geval gepresenteerd op het geografisch niveau van de provincies. Tevens wordt in ieder geval ingezoomd op lagere schaalniveaus waarbij de informatie in ieder geval inzichtelijk wordt gemaakt voor:

- de 11 aangewezen regio's uit het Nationaal Programma Vitale Regio's;
- de 26 gebieden die door de EU aangewezen zijn als stedelijke knooppunten waarvoor een SUMP dient te worden opgesteld;
- NOVEX-gebieden
- de gemeenten om te kunnen dienen als input voor het formuleren van de omgevingswaarde bereikbaarheid in gemeentelijke omgevingsvisies.

Het Ministerie van IenW stelt een informatie-basispakket voor de gebieden beschikbaar met data zoals deze wordt gebruikt voor het nationale Bereikbaarheidspeil. Dit bevat alle (basis)gegevens over de acceptabele en gerealiseerde reistijden naar acht essentiële voorzieningen en banen uitgesplitst naar vijf vervoerwijzen (Auto, OV met lopen, OV met fiets, Fiets, Lopen). De informatie is gebaseerd op aggregatie van gegevens op postcode4-niveau, zodat de gegevens vervolgens geaggregeerd kunnen worden naar eventuele aanvullend door de regio's gewenste geografische schaalniveaus.

Dit informatiebasispakket wordt geleverd binnen 3 maanden na vaststelling van de afspraak op de BO's MIRT; voor het gebruik van de data wordt eind 2025/begin 2026 landelijk een informatiesessie belegd om inzicht te geven in de data en analysemogelijkheden van Bereikbaarheid op Peil gericht op de uitwerking in regionale bereikbaarheidsanalyses.

Als onderdeel van hun regionale bereikbaarheidsanalyse brengen regio's samen met het Rijk in kaart welke barrières mensen ervaren als zij willen reizen. Daartoe wordt gebruik gemaakt van de barrièrescan als standaardmethodiek, die door Rijk en regio gezamenlijk ontwikkeld wordt. Eind 2025 ligt op basis hiervan een leidraad klaar die hiervoor kan worden gehanteerd. Daarbij geldt ten behoeve van de standaardisatie en vergelijkbaarheid dat wat op basis van nationale bestanden verzameld kan worden, nationaal zal plaatsvinden door het Rijk en waar het regionale informatie betreft deze als aanvulling gevraagd zal worden aan de regio's.

Van de zijde van het Rijk is de directeur ISM van het Ministerie van IenW eerstverantwoordelijk ambtelijk aanspreekpunt, van de zijde van de regio's zijn dat de directeuren zoals vertegenwoordigd in de DO's MIRT. De voortgang wordt in de DO's MIRT gemonitord. De regionale MIRT-coördinatoren coördineren de totstandkoming van de regionale bereikbaarheidsanalyses, en besluiten daarbij in overleg met provincies, gemeenten en vervoerregio's, welke regio-indeling(en) in beeld worden gebracht en hoe het proces met partijen in de regio wordt ingericht.

Het ministerie van IenW maakt op verzoek van de vertegenwoordigde regio's in de landsdelige overleggen in het eerste kwartaal van 2026 een ronde waarbij in elk van de provincies een bijeenkomst wordt gehouden waarbij gemeenten worden uitgenodigd om samen met de regionale MIRT-coördinatoren een toelichting te geven op de totstandkoming van regionale bereikbaarheidsanalyses.

CROW/KpVV heeft als taak om decentrale overheden te ondersteunen bij het maken van relevant, goed, consistent en uitvoerbaar beleid op het terrein van bereikbaarheid. Het Rijk heeft met CROW/KpVV afspraken gemaakt om de regio's bij het tot stand brengen van regionale bereikbaarheidsanalyses te ondersteunen. Concreet zijn 2,0 fte komend jaar beschikbaar om de regio's te ondersteunen. CROW vult zijn rol bij de doorwerking van het bereikbaarheidspeil in regionale bereikbaarheidsanalyses en -profielen als volgt in:

- de CROW vormt de eerste lijn (front office) voor decentrale overheden om vragen over het opstellen van regionale bereikbaarheidsanalyses te beantwoorden (met mogelijkheid van back office door de uitvoerders van de monitoring). In aansluiting daarop biedt CROW in 2026 en 2027 een loket voor de ondersteuning van decentrale overheden bij het opstellen en uitwerken van hun regionale bereikbaarheidsanalyses. CROW voert daarbij geen uitvoerende werkzaamheden uit voor de decentrale overheden maar vervult wel een belangrijke gidsfunctie door:

- Verwijzing naar de relevante data
- Vraagbaak voor kennisvragen / toets op onderzoeksdesigns
- Toelichting op relevante onderdelen en stappen
- Onderhouden van een community of practice ten behoeve van bereikbaarheidsanalyses
- Aanleggen van best practices op onderdelen van de analyses en op processen, zoals het betrekken van alle gemeenten, van het sociaal domein, van private en maatschappelijke stakeholders (zodat niet ieder gebied het wiel zelf hoeft uit te vinden)
- Verwijzingen naar relevante netwerken die bij de totstandkoming relevant zijn (publiek en privaat)
- CROW werkt aan een leidraad voor het efficiënt uitvoeren van een regionale bereikbaarheidsanalyse. CROW werkt die leidraad uit in een concreet stappenplan dat door regio's als startpunt kan worden gebruikt. CROW maakt de opgave voor de regio's hanteerbaar door zich te richten op een zo eenvoudig ('lean and mean') mogelijke uitwerking van de gevraagde bereikbaarheidsanalyses:
 - a. gebruik te maken van de informatie, kennis en expertise die er op decentraal en nationaal niveau reeds beschikbaar is;
 - b. de invulling van de regionale bereikbaarheidsanalyses zo in te richten dat het resultaat niet alleen als basis voor de gesprekken in MIRT-verband gebruikt kan worden, maar ook voor andere producten die van decentrale overheden gevraagd worden, zoals omgevingsvisies, SUMPS, RMP's, door de regio zelf geïnitieerde beleidstrajecten in relatie tot bereikbaarheid, input in het kader van het nationaal programma vitale regio's, etc.
- Het is te verwachten dat er bij de uitvoering van de werkzaamheden door de decentrale overheden ontwikkelpunten voor de gehanteerde werkprocessen in de regio's opkomen en dat best practices daarin de weg voorwaarts aangeven. Dit vraagt om reguliere reflecties op de werkwijzer en verwijzingen naar data cq. beschrijvingen van de relevante informatiemodellen en gehanteerde definities. In afstemming met de stakeholders in het veld wordt de behoefte aan dergelijke updates en community of practice gemonitord en ingevuld.

In aanvulling op de ondersteunende rol van de CROW zal door IenW in afstemming met CROW, VNG en IPO zorg gedragen worden voor een format met hoofdstukindeling voor de bereikbaarheidsanalyses, een format met standaardtekst omgevingsvisie (dat verder gebiedsgericht kan worden ingevuld), een kader of leidraad hoe bereikbaarheidsbarrières voor doelgroepen mee te nemen in de regionale bereikbaarheidsanalyses (barrièrescan) en een kader voor koppeling van het regionale bereikbaarheidsspeel aan Brede Welvaartsindicatoren. Voor de barrièrescan en de brede welvaartsindicatoren worden daarbij verwijzingen opgenomen naar de voor de regio's relevante bronnen met regionale data waaruit geput kan worden.

Bij het opstellen van de regionale bereikbaarheidsanalyse wordt op alle bestuurlijke niveaus (Rijk, provincie, gemeente) het contact gelegd met het domein van ruimtelijke ordening en het sociale domein. IenW, IPO en VNG monitoren dit en zullen waar mogelijk stimuleren gedurende het proces van totstandkoming. In de eerste fase van het tot stand brengen van regionale bereikbaarheidsanalyses gaat het er daarbij om dat alle relevante informatie over de huidige situatie en de voorziene ontwikkelingen op tafel komt en herkend wordt door alle betrokkenen, dus ook de situatie en ontwikkelingen rond bijv. woningbouw, zorg- en onderwijs(locaties) en werklocaties.

6. Relatie met andere trajecten

Er zijn een aantal relevante aandachtspunten in het ontwerpen van het proces om te komen tot gebiedsgerichte kwaliteitsprofielen voor bereikbaarheid. Die aandachtspunten betreffen koppelkansen met parallelle ontwikkelingen en verplichtingen:

1. De **Omgevingswet** stelt dat bestaande verkeer- en vervoerplannen op decentraal niveau van kracht blijven tot 1 januari 2027. Voor die datum moeten nieuwe omgevingsvisies worden opgesteld waarin de hoofdlijnen van het verkeer- en vervoerbeleid worden vastgelegd.
2. Vanuit de EU wordt aangegeven dat decentrale overheden van de 26 aangewezen zogenoemde 'urban nodes' hun verkeer- en vervoerbeleid vormgeven conform de SUMP-methodiek. **SUMP** staat voor Sustainable Urban Mobility Plan. Het geeft een procesbeschrijving om te komen tot een mobiliteitsplan. Verder heeft de urban nodes-strategie van de EC ertoe geleid dat er zogenaamde functional urban areas moeten worden aangewezen op het TEN-T-netwerk. Veel gemeentes met meer dan 100.000 inwoners zijn zo'n FUA. Deze gemeenten kunnen hun aanspraak op Europese middelen verliezen als zij niet voor december 2027 een SUMP hebben vastgesteld.
3. Vanuit het Klimaatakkoord is bepaald dat er **regionale mobiliteitsprogramma's** (RMP's) moeten worden opgesteld om de mobiliteitstransitie op lokaal niveau invulling te geven. De regio-indeling die hierbij wordt gevolgd sluit in de praktijk aan bij de regionale samenwerkingsverbanden die al langer bestonden voor het mobiliteitsbeleid. Bij goed werkende regionale samenwerking kunnen gemeenten gezamenlijk diensten inkopen (regiotaxi, laadpalen). Ook wordt deze samenwerking gebruikt om zaken op de MIRT-agenda te krijgen die dan via de provincie meegenomen worden naar het landsdelig overleg.
4. In reactie op het rapport Elke Regio Telt! is het **Nationaal Programma Vitale Regio's** ingericht. Daarbij zijn 11 regio's aangewezen. en van de overkoepelende doelstellingen van dit nationaal programma is een duurzaam en bereikbaar voorzieningenniveau dat ondersteunend is aan de vitaliteit en het beoogde toekomstperspectief van de regio's en het behoud van de aantrekkelijkheid en leefbaarheid in deze regio's voor inwoners.
5. Lopend onderzoek naar **weerbaarheid en veerkracht**, waarbij ook het rijk c.q. IenW en regio's betrokken zijn.
6. Het opstellen en hanteren van de regionale bereikbaarheidsanalyse heeft veel raakvlak met **NOVEX**, waar wonen, werken, bereikbaarheid en economie ook samenkomen. VRO, EZK en IenW zitten ook aan deze tafel. Het is goed om uitkomsten in dit gremium te agenderen en te bespreken en eventueel maatregelen op te nemen in de Uitvoeringsagenda NOVEX.

In een aantal economische kerngebieden dienen zich opgaven en kansen aan voor het sterker verbinden van economie, bereikbaarheid en sociaal domein. Het instrument van het bereikbaarheidspeil en het denken daarachter biedt kansen om scherpere analyses te maken van de (sociaal-economisch) verbindende rol van bereikbaarheid voor dit type vraagstukken. De komende periode starten we in samenwerking met markt- en kennispartijen (verenigd in CONNEKT) en de betreffende regio's een of twee pilots om de meerwaarde van een

bereikbaarheidsbenadering voor deze vraagstukken te onderbouwen in de vorm van een 'value case' die ter informatie aan de BO's MIRT zal worden aangeboden.

Een kansrijke regionale casus die zich leent om verder te kijken dan alleen mobiliteitsbeleid, is de bereikbaarheid van het Rotterdamse havengebied. Met ruim 35.000 werknemers is dit een van de grootste werklocaties van Nederland. Bereikbaarheid vormt daar op meerdere manieren een belangrijke opgave, waaronder het aantrekken van geschikt personeel en het zorgen dat deze op de juiste momenten op de werklocatie kunnen arriveren en vertrekken. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) werkt in samenwerking met diverse partners onder de vlag 'Bereikbaarheid Haven' al hard aan de bereikbaarheid van de haven.

Binnen deze casus wil Connekt samen met partners het hele plaatje inzichtelijk maken, waarbij naast mobiliteit ook de arbeidsmarkt, ruimtelijke ordening en voorzieningenbeleid in de opgave betrokken worden. Het gaat daarbij om het scherper in beeld krijgen van de specifieke doelgroepen en de obstakels in hun reis naar de werklocatie. Connekt benut hierbij de breedte van haar netwerkpartners zoals consultancies en kennisinstellingen om domein-overstijgende verbindingen te leggen en zo tot nieuwe oplossingen te komen.

Naast deze casus verkent CONNEKT momenteel of er ook in het Noordelijk deel van de Randstad een casus is die benut kan worden voor het verkennen van toepassingsmogelijkheden van Bereikbaarheid op Peil bij het verkrijgen van feitelijke inzichten in sociaal-economische vraagstukken in stedelijk gebied.

7. In diverse regio's lopen trajecten die goed (kunnen) aansluiten bij de ontwikkeling die met de regionale bereikbaarheidsanalyses en -profielen beoogd wordt. Daartoe behoren het werken met streefnormen voor bereikbaarheid in Overijssel, de mobiliteitsscan in Utrecht, Zeeland 2050, de multimodale agenda's en toekomstbeelden in de gebiedsprogramma's als SmartwayZ.NL en SBaB.

Tot slot realiseren de partijen dat het hanteren van het concept 'bereikbaarheid' aansluit bij het redeneren vanuit brede welvaart, waar bereikbaarheid één van de dimensies vormt (naast veiligheid, leefomgeving en gezondheid). In de Omgevingswet komt dit als relevant gegeven terug in de zogenoemde 'omgevingswaarden' die in omgevingsvisies moeten worden voorzien van concrete doelstellingen en handelingsperspectieven. De doelstellingen van de mobiliteitstransitie zoals in de RMP's dienen te worden vastgelegd, sluiten hierbij eveneens aan.

7. Timing

- De uitwerking start in het najaar 2025, volgend op de bestuurlijke vaststelling van het PvA in het BO MIRT door Rijk en regio.
- In de BO's MIRT van het najaar 2026 wordt de stand van zaken gedeeld met de intentie dat op dat moment de regionale bereikbaarheidsanalyses voor de regio's met wederzijdse inbreng van Rijk en regio's op tafel liggen.
- Tevens ligt er dan varianten op tafel hoe op basis van die regionale bereikbaarheidsanalyses in het daarop volgende jaar regionaal bestuurlijke meningsvorming kan plaatsvinden en op welke wijze de analyses kunnen worden benut in de besprekingen interdepartementaal en tussen Rijk en regio.
- Regio's die al in 2026 de regionaal bestuurlijke meningsvorming willen starten, hebben uiteraard die ruimte. Dat biedt tevens de mogelijkheid om daarvan te leren

ten behoeve van het plan van aanpak dat aan BO MIRT in het najaar 2026 zal worden voorgelegd over de wijze van invulling van de bestuurlijke meningsvorming en invulling van een effectieve programmatische aanpak.

- Tussentijds (voor de zomer 2026) zal door IenW in contact met de regionale MIRT-coördinatoren van de landsdelen de stand van zaken rond de uitwerking van de bereikbaarheidsanalyses worden opgenomen.
- Vanaf 1 januari 2027 zal in de gesprekken in het kader van BO MIRT (en in andere gesprekken die de bereikbaarheid raken) bij voorgenomen nieuw beleid de bestuurlijke partners steeds inzicht gevraagd worden in de effecten op de bereikbaarheid zoals in beeld gebracht in het nationaal bereikbaarheidspeil en de regionale bereikbaarheidsanalyses. Dit laat onverlet dat er na oplevering van dit inzicht en bij negatieve effecten zwaarwegende bestuurlijke redenen kunnen liggen om besluiten te nemen die een negatieve impact hebben op bereikbaarheid. Dat gebeurt dan weloverwogen, mede op basis van het inzicht in de betekenis voor bereikbaarheid.
- Met deze timing wordt aangesloten op de planning van SUMP's en de omgevingswet/omgevingsvisies, waarin 1 januari 2027 een belangrijke mijlpaal is met verplichtingen. Zie hieronder voor de relatie SUMP's en omgevingsvisies.

8. Rollen Rijk en regio's

Bij het tot stand brengen van de regionale bereikbaarheidsanalyses treden Rijk en regio's gezamenlijk op en leveren ieder een bijdrage.

In het kader van het tot stand brengen van regionale bereikbaarheidsanalyses levert het Rijk de volgende inspanningen/deelproducten:

- a. Nulmeting Bereikbaarheidspeil per regio (ligt gereed)
- b. Kader barrièreanalyse (in ontwikkeling in samenwerking met regio's)
- c. Beschikbaar stellen van inzichten over de toekomstige ontwikkelingen zoals voorzien in met name de IMA (beschikbare data).
- d. Brede welvaartsindicatoren (ligt gereed)
- e. Format inhoudsopgave bereikbaarheidsanalyse
- f. (digitale) leidraad van het CROW voor het tot stand brengen van een regionale bereikbaarheidsanalyse en het benutten van/voor noodzakelijke informatie van omgevingsvisies, RMP's en SUMP's.
- g. 2,0 fte in 2026 aan ondersteuning van regio' via het CROW (vastgelegd in jaarprogramma)
- h. Deelname aan overleggen (reeds opgestart: klankbordgroep medeoverheden, IPO-overleg MIRT-coördinatoren)
- i. Ronde langs de provincies en inliggende gemeenten bij de start en gedurende het proces van totstandkoming.

In het kader van het tot stand brengen van regionale bereikbaarheidsanalyses leveren de regio's de volgende inspanningen/deelproducten:

- a. Check op regionale informatie in de nulmeting van het Rijk en inbreng regionaal relevante duiding nulmeting
- b. Toepassing kader barrièreanalyse c.q. invulling met regionale informatie zodat inzicht in de relevante doelgroepen in de regio wordt verkregen.

- c. Check en eventuele aanvullingen op de in beeld gebrachte brede welvaartsindicatoren.
- d. Check en eventuele aanvullingen op de inzichten die het Rijk aanlevert over de voorziene ontwikkelingen die de regio raken.
- e. Ordening van de informatie met behulp van het door het Rijk geleverde format en aansluitend op de behoeften van de regio (zodat het eenvoudig benut kan worden voor andere doeleinden zoals omgevingsvisie, SUMP, regionale mobiliteitsvisie, etc)
- f. Deelname aan overleggen (reeds opgestart: klankbordgroep medeoverheden, IPO-overleg MIRT-coördinatoren)
- g. Afstemming met gemeenten en regionale samenwerkingsverbanden.

De noodzakelijke activiteiten zouden op een efficiënte manier gestroomlijnd kunnen worden voor Rijk en regio's wanneer in vier ronden de hoofdonderdelen door de collega's van het Rijk en de regionale MIRT-coördinatoren bijeen wordt gebracht:

1. a. Verzamelen informatie 0-meting voor het betreffende landsdeel ieder voor zich;
b. Bijeenbrengen, checken en bespreken van de verzamelde informatie per landsdeel in een gezamenlijke sessie van Rijk en regio (1 dag)
2. a. Verzamelen informatie ten behoeve van barrièreanalyses (nader gezamenlijk vast te stellen hoe dit zo efficiënt mogelijk voor de verschillende landsdelen verzameld kan worden)
b. Bijeenbrengen, checken en bespreken van de verzamelde informatie per landsdeel in een gezamenlijke sessie van Rijk en regio (1 dag)
3. a. Verzamelen informatie over voorziene toekomstige ontwikkelingen per landsdeel;
b. Bijeenbrengen, checken en bespreken van de verzamelde informatie per landsdeel in een gezamenlijke sessie van Rijk en regio (1 dag)
4. a. Verzamelen informatie over relevante brede welvaartsindicatoren, zoals (verkeers)veiligheid, luchtkwaliteit, en duurzaamheid.
b. Bijeenbrengen, checken en bespreken van de verzamelde informatie per landsdeel in een gezamenlijke sessie van Rijk en regio (1 dag)
5. Slotsessie per landsdeel waarin het integrale concept van de bereikbaarheidsanalyse door Rijk en regio wordt besproken (1 dag)

9. Rolverdeling in de regio's

Bij de rolverdeling in de regio's is van belang dat als startpunt is gekozen voor het landsdelig overleg in het kader van het de BO's MIRT. Op dat bestuurlijk niveau worden de afspraken gemaakt, worden de resultaten gepresenteerd en besproken en worden besluiten genomen over het vervolg, samen met het Rijk. Daarbij staat in de voorbereiding op de bestuurlijke besluitvorming het DO MIRT als ambtelijk voorportaal centraal. De uitwerking wordt gecoördineerd door de MIRT-coördinatoren in elk van de landsdelen.

Meer specifiek zijn voor de landsdelen de volgende afspraken gemaakt in de rolverdeling bij de uitwerking:

Landsdeel Noord:	Coördinatie berust voor de inliggende provincies bij de provinciale MIRT-coördinatoren van respectievelijk de provincie Groningen, Friesland en Drenthe
Landsdeel Oost:	Coördinatie berust voor de inliggende provincies bij de provinciale MIRT-coördinatoren van respectievelijk de provincie Gelderland en Overijssel

Landsdeel Zuid:	Coördinatie is door de provincies N-Brabant en Limburg gemandateerd aan SmartwayZ.NL
Landsdeel Zuidwest:	Coördinatie berust voor Zeeland bij de MIRT-coördinator van de provincie Zeeland. Coördinatie voor Zuid-Holland berust bij de MIRT-coördinator Zuid-Holland en van de metropoolregio Rotterdam -Den Haag. En besluiten daarbij in overleg met gemeenten en verkeersregio's welke regio-indeling het meest geschikt is.
Landsdeel Noordwest	Coördinatie berust voor Utrecht bij de MIRT-coördinator van de provincie Utrecht. Coördinatie berust voor het gebied MRA via het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA; voor het gebied Noord-Holland-Noord bij de provincie Noord-Holland (platform Mobiliteit Noord-Holland-Noord); en voor Zeewolde-Urk-Noordoostpolder-Dronten bij de provincie Flevoland. Bespreking van de analyse van de drie gebieden vindt centraal plaats, via de overlegstructuren van SBaB.

10. Vervolgproces

Voor de periode volgend op de vaststelling van het plan van aanpak door de BO's MIRT dit najaar zijn de volgende stappen voorzien:

- Het verzenden van een afschrift van dit plan van aanpak naar de beide Kamers op hun verzoek als bijlage bij de MIRT-brief (november);
- Een ronde langs de provincies om, samen met de regionale MIRT-coördinatoren, de gemeenten en regionale samenwerkingsverbanden per provincie te informeren over de aanpak (vanaf november).
- Een gezamenlijke sessie voor provincies/regio's om inzicht te geven in de voor de regio beschikbare data uit het nationale bereikbaarheidspeil en welke analysemogelijkheden daarbij nog mogelijk zijn.

We volgen een unieke aanpak, waarbij we lessen trekken uit het rapport van enkele adviesraden ('Elke regio telt!'; 'Toegang voor iedereen?') en waarbij we de burger voorop zetten. Met elkaar zullen we in de komende periode een taal, instrumenten en werkwijze moeten ontwikkelen om het integrale bereikbaarheidsdenken succesvol uit te werken in het beleid. We zullen zo met elkaar het politieke, bestuurlijke en maatschappelijke gesprek over de gewenste bereikbaarheid voeren en aan de slag gaan.

Er komen daarbij veel elementen samen. Van de locatiekeuze van voorzieningen en werklocaties tot de invulling van het busnetwerk en de bouw van woningen. We presenteren 'Bereikbaarheid op peil' nadrukkelijk als een aanpak waarbij we tijdens de uitvoering leren. En waarbij gebruik gemaakt wordt van de inzichten, analyses en expertise die er in de regio aanwezig is en in andere trajecten die raakvlakken kennen: de Europese Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP's), het Nationale Programma Vitale Regio's (NPVR), en de provinciale en gemeentelijke omgevingsvisies. We versterken met deze aanpak als Rijk en regio samen de inspanningen om de bereikbaarheid van voorzieningen en banen in Nederland voor de komende generaties op peil te houden.

Bijlage – doorlopen proces

Na vaststelling van het kabinetsstandpunt en toezending daarvan aan de Kamer in het begin van 2025, zijn in het voorjaar de gesprekken met de MIRT-landsdelen gestart. Een eerste informerende en inventariserende ronde langs de vijf MIRT-regio's en de goederencorridors, over het kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil en de uitwerking van het Plan van Aanpak regionale Bereikbaarheidsanalyses. Gesprekspunten daarbij waren met name:

- het regionale schaalniveau waarop de regionale bereikbaarheidsanalyses zouden moeten worden ingestoken;
- de koppelkansen met andere beleidsdossiers die zich voordoen bij het tot stand brengen van regionale bereikbaarheidsanalyses.

In de zomer is een tweede ronde langs de MIRT-regio's gemaakt waarbij de opbrengst van de eerste ronde langs alle landsdelen is teruggelegd en de contouren zijn geschetst van de hoofdlijnen van het plan van aanpak op basis van die gesprekken. Tevens is een ronde van bilaterale gesprekken gehouden met de departementen BZK, VRO, VWS, SZW, OCW, EZK, DEF, FIN, LVVN waarin contouren van het Plan van Aanpak zijn toegelicht. De input uit al die gesprekken is meegenomen in dit Plan van Aanpak.

In een derde ronde van gesprekken in september en begin oktober is een concept-plan van aanpak op schrift voorgelegd en besproken met de regionale en departementale partners. Gedurende het gehele traject is op verschillende momenten ambtelijk en bestuurlijk contact onderhouden met VNG en IPO en het Bestuurlijk Overleg Mobiliteit, en is ingegaan op verzoeken vanuit medeoverheden om de aanpak toe te lichten.

In oktober is het concept-Plan van Aanpak besproken in de Directeurenoverleggen MIRT, waarna het stuk ter bespreking is voorgelegd in het Bestuurlijke Overleggen MIRT in de vijf landsdelen. Daarop heeft in deze bestuurlijke gremia besluitvorming plaatsgevonden.