



POSITION PAPER

Om de groeiende vraag naar mobiliteit te kunnen opvangen en deze in samenhang te zien met maatschappelijke opgaven, moet mobiliteit in Nederland flexibeler, schoner en veiliger. Dat vraagt om aanpassingen in het systeem, vernieuwende wet- en regelgeving, de aanpak van een groeiend aantal knelpunten en structureel extra middelen om achterstallig onderhoud en nieuwe investeringen mogelijk te maken. Dat is de essentie van het Deltaplan Mobiliteit, dat de Mobiliteitsalliantie op 12 juni overhandigde aan Minister van Nieuwenhuizen en

Staatssecretaris Van Veldhoven. Dit najaar volgt hun reactie.

In de tussentijd is er veel gebeurd. Met name het voornemen voor een investeringsfonds voor de toekomst van Nederland heeft het speelveld veranderd. De Mobiliteitsalliantie is voorstander van een dergelijk fonds, want het brengt de hoog nodige investeringen dichterbij. In dit paper schetsen wij -in aanloop naar de begrotingsbehandelingen en de kabinetsreactie- nog eens de essentie van ons Deltaplan.

De Mobiliteitsalliantie is een uniek samenwerkingsverband van inmiddels 25 partijen, opgericht om ervoor te zorgen dat de bewegingsvrijheid van Nederland ook in de toekomst behouden blijft. Dit vraagt om een verandering naar een nieuw slimmer mobiliteitssysteem waarin zowel de reiziger als de ondernemer flexibel kan reizen. Op www.mobiliteitsalliantie.nl is de integrale versie van het Deltaplan te downloaden.

WAAROM ANDERS?

Het mobiliteitssysteem barst uit haar voegen

Mobiliteit geeft bewegingsvrijheid en is een fundamentele behoefte. Bereikbaarheid vormt daarnaast een harde randvoorwaarde voor een krachtige en gezonde economie. Maar de internationale toppositie van ons mobiliteitssysteem staat onder druk en de situatie verslechtert in een rap tempo. In de steden zijn er enorme uitdagingen om de capaciteitstekorten in bus, tram en metro op te vangen en om de groeiende stroom van (fiets)verkeer te kunnen accommoderen. Gebeurt er niets, dan moeten de vervoerders rond 2025 mensen laten staan.

Waar de maatschappelijke kosten van files nu al meer dan een miljard per jaar bedragen, neemt de congestie op de weg alleen maar verder toe en loopt de capaciteit van het spoor tegen haar grenzen aan. Ook de betaalbaarheid -en daarmee toegankelijkheid- van mobiliteit staat voor een groeiend aantal mensen onder druk. Kansen op werk en ontplooiing worden daarmee kleiner omdat banen minder goed of niet bereikbaar zijn. Vanuit sociaal en maatschappelijk perspectief is dit zeer onwenselijk. Kortom, de rek is uit het systeem.

Mobiliteit is onderdeel van een bredere opgave

We moeten mobiliteit veel nadrukkelijker in samenhang zien met andere maatschappelijke opgaven, zoals dat ook gebeurt in de 'Nationale Omgevingsvisie' en de 'Schets Mobiliteit 2040'.

Maatschappelijke opgaven:

Nederland staat voor een forse **woningbouwopgave**. Daarbij ligt de nadruk op verdichting van stedelijke gebieden met een bouwopgave van meer dan een half miljoen woningen tot 2030. De vervoersvraag en de druk op de ruimte in de steden zal daardoor fors toenemen.

Tegelijkertijd staan we voor een grote **verduurzamingsopgave**. Ook de mobiliteitssector zal daar, ondersteund door overheidsbeleid, haar bijdrage aan leveren.

In andere gebieden is juist sprake van **krimp**. Daar is het zaak om passende mobiliteitsmogelijkheden te blijven bieden.

Waar Nederland tot enkele jaren geleden elk jaar beter scoorde op het gebied van **verkeersveiligheid**, is die trend inmiddels gekeerd. Het aantal dodelijke slachtoffers en het aantal zwaargewonden neemt helaas weer toe. Door minder aandacht voor verkeersveiligheid is Nederland nu één van de drie landen in Europa waar het aantal verkeersdoden sinds 2010 is gestegen.

Rekening houden met deze ontwikkelingen betekent dat mobiliteitsafwegingen, keuzes en investeringen niet langer sectoraal maar integraal moeten worden benaderd, waarbij investeringen breder (vanuit een gedeeld toekomstbeeld) worden afgewogen en worden geprioriteerd op basis van maatschappelijk rendement.

OPLOSSINGSRICHTINGEN

Flexibilisering van het systeem

We zetten in op een transitie van modaliteiten naar mobiliteit en van routinematig reizen naar flexibel reizen. Meer keuzevrijheid in vervoersmiddelen en reis- en werktijden leidt tot een betere spreiding van mobiliteit. Dit vraagt een aanpak langs meerdere lijnen.

Mobility as a Service (Maas)

Het stimuleren van Mobility as a Service, waarbij reizigers in één keer op basis van persoonlijke voorkeuren kunnen plannen, boeken en betalen voor verschillende vervoermiddelen, zoals OV, (deel)auto, deeltaxi's en fiets. Om Maas optimaal te laten werken, is het nodig dat de partijen in het ecosysteem samenwerken en data met elkaar delen. Daarom leveren we een actieve bijdrage aan het ontwikkelen van een afsprakenstelsel over de omgang met data.

Hubs

Het (verder) ontwikkelen van mobiliteitshubs waar reizigers eenvoudig en gebruiksvriendelijk kunnen overstappen. Aan de randen van de stad, waar reizigers hun auto kunnen parkeren en op hoogfrequent OV kunnen overstappen. In de stad, waar de hubs kleiner zijn en er meer nadruk ligt op deelmobiliteit en op last mile oplossingen (fietsen, auto, e-scooter). En op het platteland voor een optimale aansluiting op de dikkere vervoersstromen.



Keuzevrijheid

Het is daarnaast van belang dat we in overleg blijven met werkgevers en onderwijsinstellingen die bereid moeten worden gevonden om -waar mogelijk- de keuzevrijheid daadwerkelijk aan hun medewerkers te bieden.

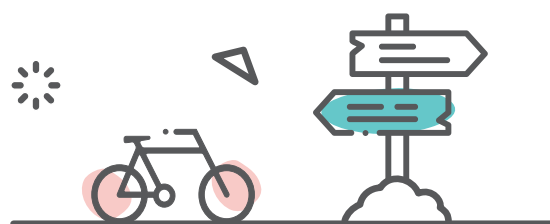
Transparantie in de kosten van verschillende reisopties

Deze ontbreekt in het huidige systeem. De vaste kosten zijn bovendien zo hoog dat reizigers vastzitten aan hun vervoerwijze. Daarom willen we een systeem van Betalen naar gebruik, van vaste naar variabele kosten, met een vast bedrag per gereden kilometer. Als mensen ook voor het wegverkeer voor gebruik gaan betalen, kunnen zij op ieder moment beter afwegen welke vervoerwijze het voordeligst is. Aanvullend zijn experimenteren met innovatieve (spits)maatregelen mogelijk. Uiteraard goed ingebed in een bestaande situatie.

Veilig en schoon

De verkeersveiligheid kan aanzienlijk worden verbeterd door te investeren in fietsinfrastructuur, provinciale wegen en in slimme infrastructuur die kan communiceren met voertuigen en systemen.

En door het stellen van eenduidige eisen aan wegontwerp, daar waar mogelijk vervoersstromen te scheiden en te kiezen voor lagere maximumsnelheden in centra en woonwijken. Daarnaast is het van belang dat veiligheidssystemen in voertuigen, de zogenaamde Advanced Driver Assistance Systems (ADAS), beter worden benut.



Schone mobiliteit betekent een belangrijke bijdrage leveren aan klimaat-, gezondheids- en leefbaarheidsdoelstellingen. In 2030 zal een groot deel van de nieuw verkochte voertuigen emissievrij zijn en moet er een tweedehands EV-markt zijn ontstaan. Ook de bevoorrading moet steeds duurzamer, te beginnen in stedelijke centra. Daarnaast dragen aantrekkelijk OV en goede overstapmogelijkheden met behulp van hubs en MaaS bij aan verduurzaming. Ook ruimte voor de fiets stimuleert schoon reizen, evenals betalen naar gebruik omdat daarmee de filedruk – en daarmee de uitstoot – afneemt.



INVESTERINGSAGENDA

De transitie naar een nieuw mobiliteitssysteem kan niet zonder een investeringsagenda. Tot 2040 is er 56 miljard euro extra nodig, d.w.z. bovenop de onderhoudsopgave en de al gereserveerde middelen voor nieuwe investeringen. Dat lijkt veel, maar het ING Economisch Bureau berekende dat we met deze toevoeging van ruim 3 miljard per jaar terugkeren naar het historische gemiddelde.

De investeringsagenda onderscheidt een aantal onderdelen:

Flexibiliteit

Het faciliteren van de transitie, d.w.z. komen tot een innovatief geïntegreerd mobiliteitssysteem waarin flexibel reizen de norm wordt en bewegingsvrijheid voor iedereen mogelijk blijft. Hiervoor is circa 25 miljard euro nodig.

Verkeersveiligheid

Het verbeteren van de verkeersveiligheid vraagt een investering van ruim 6 miljard euro.

Toegankelijkheid

Zorgen dat mobiliteit veel beter toegankelijk is en er geen onnodige beperkingen zijn in de persoonlijke mobiliteit (geen vervoersarmoede).

Duurzaamheid

Het stimuleren van duurzame mobiliteit vraagt een kleine 5 miljard (naast de kosten van het Klimaatakkoord).

Infrastructuur

Het oplossen van knelpunten in capaciteit, onder meer door de aanleg van extra infrastructuur voor hoogfrequent openbaar vervoer tussen steden en in stedelijke gebieden, de fietsinfrastructuur, het oplossen van capaciteitsknelpunten in het wegennet en het beschikbaar stellen van voldoende (parkeer)ruimte voor deelconcepten, zoals deelfietsen en deelauto's. Hiervoor is ongeveer 20 miljard euro nodig.

In de bijlagen is een aantal projecten uit de investeringsagenda uitgelicht. Dit is geen uitputtende opsomming, maar geeft een beeld van de beoogde investeringen.

NU IS HET JUISTE MOMENT

Nederland presteert zowel wat betreft staatsschuld als begrotingsoverschot/-tekort ruim binnen de EU-regels. De rente is historisch laag. Dit is hét moment om te investeren. In andere landen gebeurt dit ook, zoals in Duitsland. Daarom **vragen we om een structureel hogere Rijksbijdrage voor mobiliteit**. We verwachten daarnaast dat een deel van de gevraagde 56 miljard vanuit de regio's bekostigd kan worden. Ook leent een deel van de investeringen zich goed om bekostigd te worden vanuit het investeringsfonds waar momenteel aan gewerkt wordt.

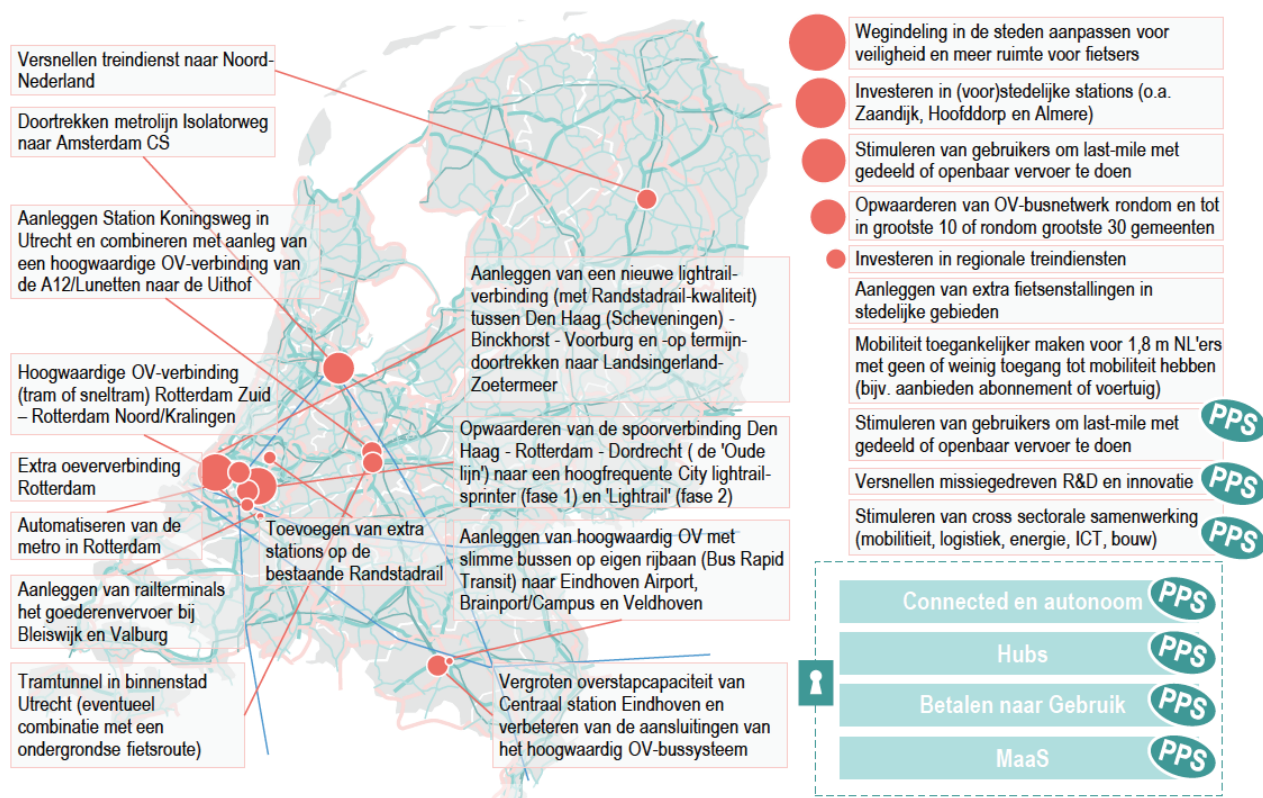
Met extra investeringen in mobiliteit snijdt het mes bovendien aan twee kanten: de investeringen leveren aanzienlijke baten op ten aanzien van verkeersveiligheid, duurzaamheid en bereikbaarheid én ondersteunen direct en indirect het Nederlandse bedrijfsleven. Onze berekeningen laten zien dat de investeringen tot 18 miljard per jaar aan maatschappelijke baten kunnen opleveren. Het in de Miljoenennota aangekondigde investeringsfonds moet alleen

daarom al een forse component mobiliteit bevatten. Delen van de investeringsagenda uit het Deltaplan kunnen hieruit bekostigd worden. Daarnaast verwachten we dat een deel ook vanuit de regio's bekostigd kan worden.

De urgentie is er, het moment is er. We trekken graag samen met u op om Nederland weer voorop te laten lopen op het gebied van mobiliteit.

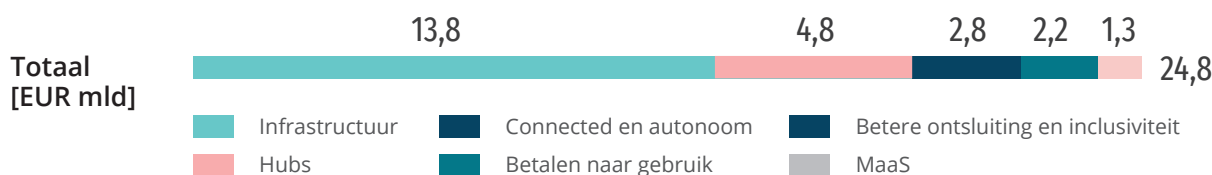
Faliciteren van transitie

● Grootte van investering (indicatief)



— Spoornetwerk — Snelwegen — N-wegen — Landelijk fietsnetwerk — Belangrijkste vaarwegen voor goederen

PPS Investeren door combinatie van overheid en marktpartijen (Publiek-Private Samenwerking)

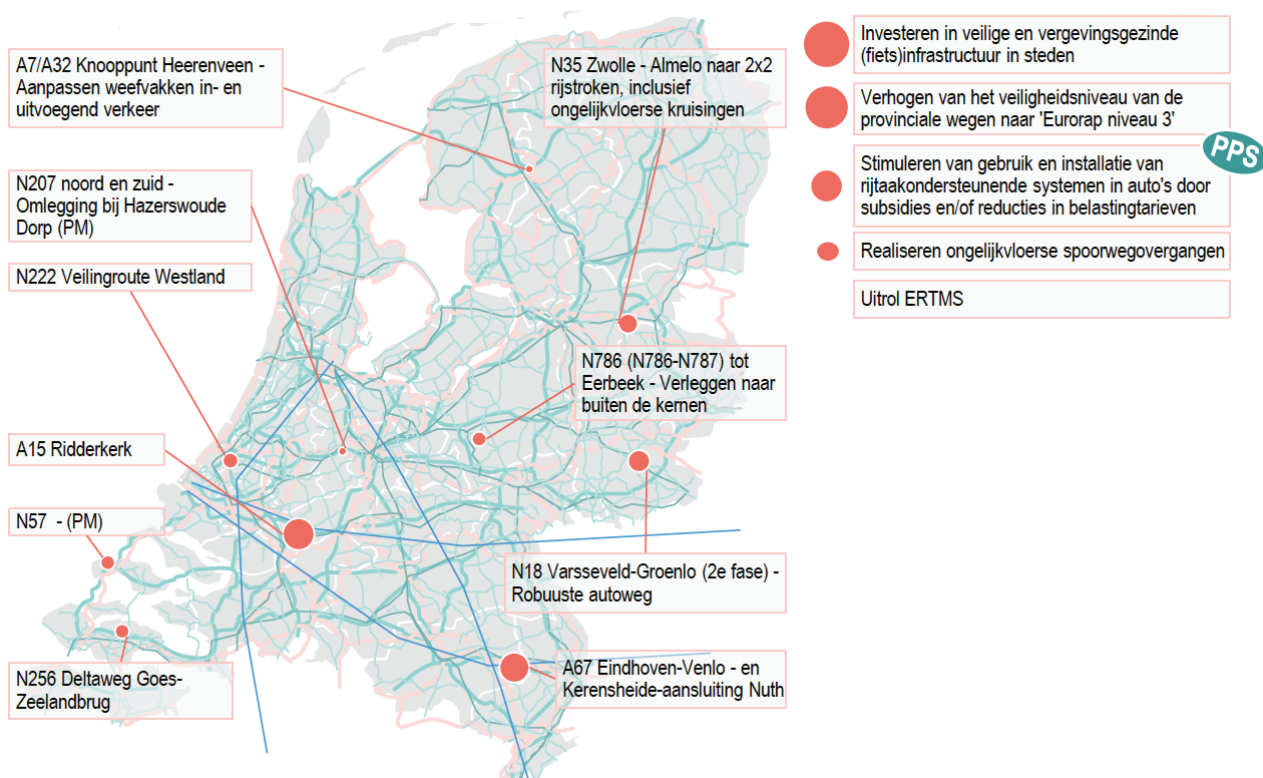


Bron Investeringslijst Mobiliteitsalliantie

Het faciliteren van de transitie vraagt een investering van 25 miljard euro.

Knelpunten in veiligheid

● Grootte van investering (indicatief)

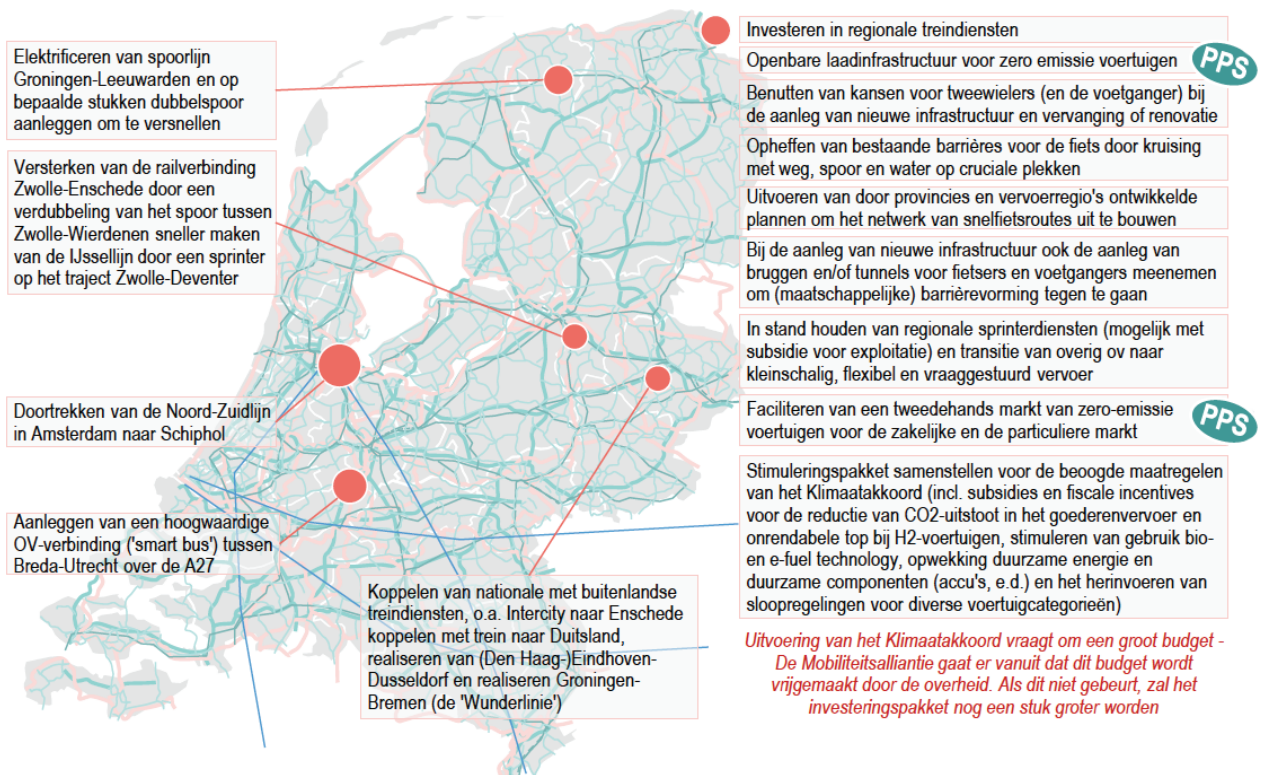


Bron Investeringslijst Mobiliteitsalliantie

Het verbeteren van de veiligheid van verkeersdeelnemers vraagt een investering van ruim 6 miljard euro.

Knelpunten in duurzaamheid

● Grootte van investering (indicatief)



— Spoornetwerk
 — Snelwegen
 — N-wegen
 — Landelijk fietsnetwerk
 — Belangrijkste vaarwegen voor goederen
PPS Investerings door combinatie van overheid en marktpartijen (Publiek-Private Samenwerking)

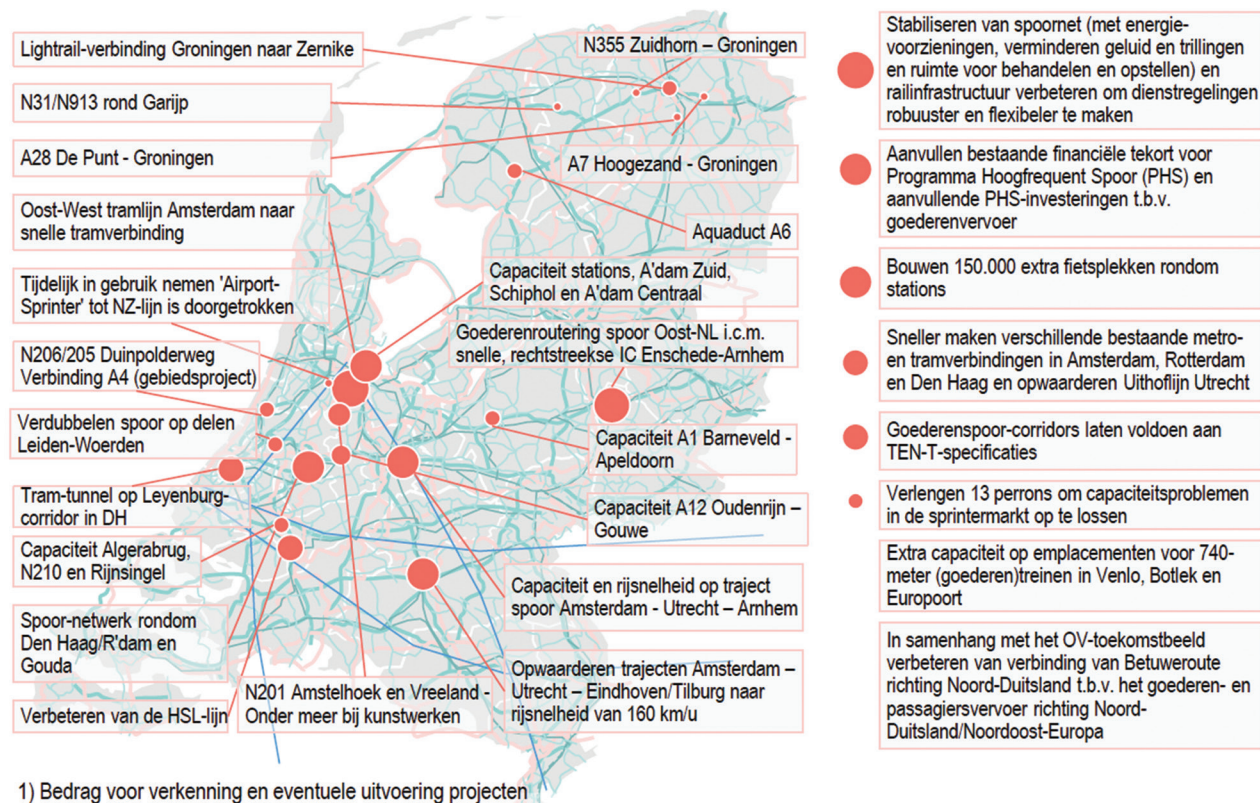


Bron Investeringslijst Mobiliteitsalliantie

Een kleine 5 miljard is nodig voor verduurzaming van het mobiliteitssysteem, maar dit is exclusief de uitvoering van een klimaatakkoord.

Knelpunten in capaciteit/kwaliteit

Grootte van investering (indicatief)



— Spoor netwerk — Snelwegen — N-wegen — Landelijk fietsnetwerk — Belangrijkste vaarwegen voor goederen
 PPS Investerings door combinatie van overheid en marktpartijen (Publiek-Private Samenwerking)

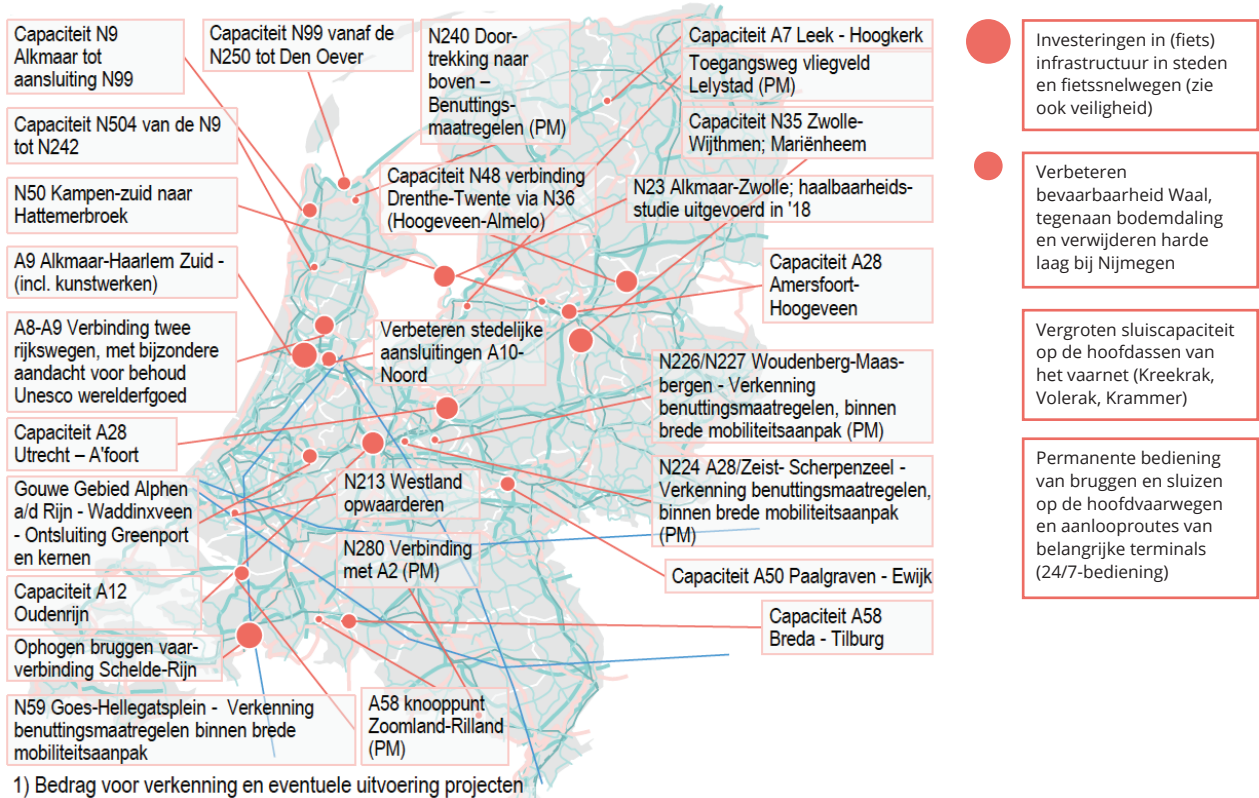
Totaal [EUR mld] Infrastructuur 18,9 Betere ontsluiting en inclusiviteit 1,0 19,9

Bron Investeringslijst Mobiliteitsalliantie

Voor de aanpak van capaciteitsknelpunten en noodzakelijke kwaliteitsverbeteringen is een bedrag nodig van bijna 20 miljard euro.

Knelpunten in capaciteit/kwaliteit

Grootte van investering (indicatief)



Totaal [EUR mld] Infrastructuur 18,9 Betere ontsluiting en inclusiviteit 1,0 19,9

Bron Investeringslijst Mobiliteitsalliantie

Voor de aanpak van capaciteitsknelpunten en noodzakelijke kwaliteitsverbeteringen is een bedrag nodig van bijna 20 miljard euro.