

de MOBILITEITSALLIANTIE

BOUWSTENEN



de MOBILITEITSALLIANTIE

Inhoud

Visie sector, markt & overheid.....	3
Minister van mobiliteit.....	4
Investeringsagenda	5
Renovatie wet & regelgeving.....	9
Verkeersveiligheid	12
Vraaggestuurde mobiliteit.....	14
Kansen voor bedrijfsleven.....	16
Duurzame mobiliteit	17

de MOBILITEITSALLIANTIE

Visie sector, markt & overheid

Wij vragen het nieuwe kabinet om samen met ons te komen tot een gezamenlijke visie op mobiliteit. Integraal, interdepartementaal, meerjarig en met een doorkijk tot tenminste 2040. Een visie op de Nederlandse situatie maar in Europees perspectief, een visie die er internationaal uitspringt. Een internationale gidsfunctie kan leiden tot meer gelijkheid, de huidige lappendeken aan systemen vervangen en impulsen geven aan passende wetgeving in Europees perspectief. Het gaat om de ontwikkeling naar een integraal mobiliteitssysteem met als vertrekpunt het 'modal optimum'.

de MOBILITEITSALLIANTIE

Minister van mobiliteit

Regio's als Parijs, Londen, de Vlaamse Ruit en het Rijn-Ruhrgebied kennen grootschalige investeringsprogramma's voor infrastructuur en openbaar vervoer. We kunnen hierin niet achterblijven, maar Nederland is te versnipperd (bestuurslagen, concessieverlening, regiocontracten) om tot een daadwerkelijk integrale mobiliteitsvisie en een modal optimum te komen. Waar de Deltacommissaris Nederland beschermt tegen het water zetten wij in op een Minister van en voor Mobiliteit die de regie neemt. Het gaat om een autoriteit die samen met de markt en met stakeholders de investeringen gaat realiseren die Nederland nodig heeft en voor de juiste prikkels zorgt die bijdragen aan de ambities en doelen op gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. En een autoriteit die zorgt voor een consistent raamwerk waarin ondernemers worden uitgedaagd te investeren en te innoveren.

Investeringsagenda

Op korte termijn ontbreken de middelen om staand beleid te realiseren en concrete knelpunten in het systeem slim en snel op te lossen.

De focus van de investeringen moet liggen op de opvang van de groei in mobiliteit, niet vanuit de modaliteit en het oude of/of denken, maar bekeken vanuit mobiliteit en een integraal mobiliteitssysteem, inclusief de noodzaak te komen tot een systeemsprong. Goede verbindingen in, met en tussen de stedelijke agglomeraties vragen investeringen op het hoofd- en onderliggend wegennet, het hoofdsysteem, een integrale benadering van trein, lightrail, metro, tram en bus en een optimale aansluiting op modaliteiten als de (deel)auto, kleinschalige (nieuwe) voertuigen, gemotoriseerde tweewielers, (deel)taxi en fiets. Zowel op korte (heden tot 2030) als op lange termijn (2040) zijn er aanzienlijk meer middelen nodig voor investeringen. Op korte termijn ontbreken de middelen om staand beleid te realiseren en concrete knelpunten in het systeem slim en snel op te lossen. Relatief kleine investeringen kunnen daarin al een groot effect sorteren. Voor de periode na 2030 zijn er nog geen nieuwe investeringen gepland. Dat is ongewenst.

In ieder geval is voor het staande kabinetsbeleid en het oplossen van bestaande knelpunten tot 2030 minimaal (gemiddeld) €1 miljard per jaar extra nodig. Dat wil zeggen bovenop de huidige – nog per modaliteit separaat gemaakte- reserveringen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Voor een systeemsprong èn voor de periode 2030-2040 is verdere ophoging en voortzetting van het infrastructuurfonds noodzakelijk, zodat langere termijn investeringen die passen bij de ambities en onderhoud kunnen worden gefinancierd.

Deze investeringen zijn noodzakelijk om de groei in mobiliteit van personen en goederen te kunnen faciliteren. Dat geld is nodig voor onderhoud, beheer, uitbreiding èn slimme benutting van onze transportsystemen. Stel het flexibel – zonder schotten tussen modaliteiten – ter beschikking aan de volgende vijf prioriteiten:

1. *Tussen de steden:* wegnemen van knelpunten en flessenhalzen
 - Investeringen in de spoorweginfrastructuur door zowel aanpak van capaciteitsknelpunten als het mogelijk maken van verkorting van de reistijd, zoals: gerichte uitbreiding naar viersporigheid op de baanvakken Delft zuid – Schiedam en Utrecht – Gouda (eventueel naar Rotterdam Alexander) – onder andere ten behoeve van ‘de Randstad binnen een uur’; aanpassen van capaciteit aan de zuid en westkant van Amsterdam (o.a. extra perronsporen op Zuid); verbeteringen onder andere naar Eindhoven en Arnhem/Nijmegen;
 - Neem flessenhalzen weg op belangrijke corridors op het hoofdwegennet, zoals op de A1, de A4, de A15, de A20 en de A58;

de MOBILITEITSALLIANTIE

- (stimuleer) uitbreiding van veilige parkeervoorzieningen en opstel mogelijkheden langs corridors;
- Investeer in beter benutten van de infrastructuur voor goederenvervoer.

2. *In en rondom steden:* zorg voor zoveel mogelijk alternatieven

- Onderzoek uitbreiding van light-rail verbindingen in en rondom grootstedelijke agglomeraties Amsterdam, Rotterdam & Den Haag en Utrecht, bijvoorbeeld: Schiphol – Amsterdam (centrum), Leiden – Den Haag (west), Dordrecht – Rotterdam – Den Haag en binnenstedelijk richting Utrecht Science park. Als ook de verbetering van de railverbindingen tussen bijvoorbeeld Arnhem en Nijmegen, de Brabantse stedenrij of de Euregio in Limburg voor een goed regionaal daily urban system;
- Breng de aansluitingen van het onderliggend wegennet op het hoofdwegennet op orde. Dit zijn talrijke bottlenecks in het deur-tot-deur verkeer;
- Zorg voor voldoende hubs voor multimodaal goederenvervoer en verruim de benuttingstijden van alle modaliteiten;
- Investeer grootschalig in snelfietsroutes en fietsstallingen, aanvullend op de huidige programmering, zoals aangegeven in 'Tour de Force'. Leg bijvoorbeeld de ontbrekende fietssnelweg Leiden-Den Haag en een snelfietsroute Tilburg-Eindhoven aan;
- Een suggestie voor een eerste significante stap in de richting van het toekomstbeeld kan bijvoorbeeld gezet worden door in de komende kabinetsperiode een half miljard euro per grote stad en de omgeving beschikbaar te stellen in een Bereikbaarheidsfonds, waaruit flexibel te besteden is aan urgente verkeersknelpunten over alle modaliteiten heen.

3. *Multimodale knooppunten:* maak snelle, slimme overgang van modaliteit mogelijk, zowel voor het personen- als het goederenvervoer:

- Zorg voor een uitgekiend netwerk van P&R-terreinen aan de rand van de steden. Reserveer hiervoor ruimte;
- Reserveer ruimte voor logistieke ontkoppelpunten aan de rand van grote steden voor de duurzame stedelijke bevoorrading;
- Stimuleer een shuttlenetwerk tussen binnenhavens en terminals;
- Creëer multimodale stations en OV-knooppunten waar alle modaliteiten drempelloos kunnen samenkomen.

de MOBILITEITSALLIANTIE

4. *Efficiënt en slim inrichten*: betere benutting met nieuwe technologie en kleine aanpassingen
 - Stimuleer de ontwikkeling van intelligente transportsystemen (ITS), met standaarden en platforms, gericht op het delen van data en informatie voor het maken van slimme combinaties in het vervoer van personen en goederen;
 - Maak kleine aanpassingen aan het (fiets)wegennet, zoals het verlengen van op- en afritten of het slimmer inrichten van kruispunten, zodat de doorstroming verbetert;
 - Bedien de natte infrastructuur 24/7;
 - De mogelijkheid om vervoerswijzen en -diensten moeiteloos te combineren, vergemakkelijkt de reis van deur-tot-deur en moet leiden tot de *optimal modal choice* van de reiziger. Dit stelt eisen aan informatievoorziening en systemen voor het betalen van de dienstvoorziening. Met ICT is er veel mogelijk, maar het gebeurt niet vanzelf. In de komende regeerperiode moet bijvoorbeeld het bestaande OV-Chipkaart en OV9292 systeem worden ontwikkeld naar een Next Level digitaal, multimodaal mobiliteitsplatform met als motto “gemak dient de reiziger”;
 - Maak voertuigen ‘connected’, als impuls aan de mogelijkheden om multimodaal te reizen;
 - Creëer meer ruimte in de stad voor deelauto’s, LEV’s en tweewielers;
 - Breidt het aantal elektrische laadpalen bij woningen en bedrijven uit langs snelwegen en investeer in infrastructurele laadoplossingen, bijvoorbeeld opladen via lussen in het wegdek.
5. *Mainports*: zorg voor goede ontsluitingen door de lucht, over zee en naar het achterland
 - Schiphol: zorg voor goede ontsluiting, zowel richting Amsterdam als ook naar alle delen van het land én internationaal;
 - Havens Rotterdam, Amsterdam: verbeter de ontsluiting en stimuleer beter benutten van de bestaande infrastructuur;
 - Vergroten van de sluiscapaciteit in de verbinding met Antwerpen, Gent en Vlissingen;
 - Verbeter de bediening van sluizen in het achterland (o.a. bediening op afstand) en verhoog bruggen voor containervaart (ARK en Maas);
 - Verhoog de bruggen over belangrijke vaarwegen voor de containervaart, zoals de Maas en het Amsterdam-Rijnkanaal;

de MOBILITEITSALLIANTIE

- Diep de toegang uit tot havens van Vlissingen en Rotterdam;
- Draag bij aan de financiering van de Calandspoorboog en een nieuwe spoorverbinding (8km) naar België.

Renovatie wet & regelgeving

Invulling van onze ambitie kan niet zonder een herziening van het huidige fiscale stelsel en de bestaande wet en regelgeving. In ieder geval dienen de volgende punten te worden meegenomen:

- Een eerlijk systeem -d.w.z. gelijk verdeeld over werkgevers en particulieren- van betalen voor gebruik. Een renovatie van ons fiscale stelsel is onvermijdelijk om de gebruiker optimale keuzevrijheid en flexibiliteit te bieden. Betalen naar gebruik (en naar 'vervuiling') biedt -onder de juiste voorwaarden- gebruikers de mogelijkheid optimaal modaliteiten te combineren, zonder dubbele rekeningen. ITS-toepassingen zullen dit versterken. Op korte termijn kan worden begonnen met experimenten. De lessen die hieruit worden getrokken kunnen worden meegenomen in meer structureel beleid dat breed wordt gedragen. De huidige technologie maakt een passend systeem –meer dan enkele jaren geleden- mogelijk.
- Organisaties en marktpartijen dienen te worden uitgedaagd te komen met vernieuwende oplossingen en toepassingen, bijvoorbeeld om veiligheid bevorderende producten en diensten versneld naar de markt te brengen. Dit vraagt ook ruimte voor experimenten die belangrijke game changers kunnen versnellen en die innovaties dichterbij brengen. Denk aan pilots met platooning, oplaadinfrastructuur en energieopslag, productie van hernieuwbaar gas voor lichte voertuigen en (Bio)-LNG voor zwaar wegverkeer en scheepvaarttoepassingen en het combineren van openbaar- en doelgroepenvervoer. Denk ook aan slimme (ITS) toepassingen die het gebruik van het mobiliteitssysteem flexibeler maken, (elektrische) tweewielers verder stimuleren en deelsystemen (fiets en auto) promoten. Aan producten en diensten die helpen slimme keuzes (gedrag!) te maken voor, tijdens en na de trip (multimodaal en synchromodaal) en aan innovaties in producten én diensten die de veiligheid vergroten.

Naar analogie van voorbeelden elders kan een casestudie worden uitgevoerd naar het ontwikkelen van slimme digitale systemen voor het delen van voertuigen en de impact daarvan op mobiliteit gerelateerde problemen in grote steden.

Een belangrijke driver onder onze ambitie bij Duurzame Mobiliteit betreft passende wet- en regelgeving en fiscaliteit. Dit vraagt lef, ruimte en aandacht voor een aantal (samenhangende) aspecten.

1. Ruimte voor experimenten:

- De norm in de mobiliteit wordt betalen naar gebruik. In de komende kabinetsperiode wordt via pilots en experimenten bepaald op welke wijze betalen naar gebruik en naar klimaat- en milieueffecten, het meest effectief, efficiënt en simpel kan worden ingevoerd;

de MOBILITEITSALLIANTIE

- Experimenten met platooning en zelfrijdende voertuigen (aanpassen verkeerswetgeving);
- Experimenten/living labs van bedrijfsleven, werkgevers- en werknemersvertegenwoordigers met 'mobiliteitsbudgetten' om kennis op te bouwen over de effecten en input te kunnen leveren die nodig is om bestaande wetten aan te passen, zodat er ruimte ontstaat voor de invoering van het 'mobiliteitsbudget', mits het budget wordt aangewend om duurzame mobiliteit te stimuleren;
- Experimenten om de keuzevrijheid van de gebruiker/reiziger te vergroten door het ontschotten tussen de verschillende vervoerswijzen, zodat de gebruiker beter kan kiezen wat voor hem of haar het modal optimum is.

2. Stimuleren van duurzame mobiliteit door (fiscale) stimuleringsprikkel. Te denken valt aan:

- Het fiscaal vriendelijk behandelen van de fiets, inclusief het verbeteren van voorlichting rondom bestaande mogelijkheden (19ct/km) en het stimuleren van het gebruik van de (elektrische) fiets en speed pedelec door het op nihil stellen van de fiets in de Werkkostenregeling;
- Het stimuleren van gebruik en aanschaf van voertuigen die voldoen aan zero emissie of die voor de transitie daar naar toe aan normen voor low emissie voldoen;
- Mogelijk maken van "6 wielen leasecontracten" (combineren van aanschaf fiets en auto);
- De leasefiets moet worden vrijgesteld van bijtelling;
- Differentiatie van brandstofaccijnzen voor groene brandstoffen die bijdragen aan CO₂-reductie (grondslag energie-inhoud en CO₂-emissie);
- Introductie van een mobiliteitsbudget, waardoor werkgevers reiskostenvergoedingen flexibeler kunnen inzetten en kunnen gebruiken om werknemers slimme keuzes te laten maken en duurzame mobiliteit te bevorderen. Hiervoor moeten fiscale belemmeringen worden weggenomen;
- Aantrekkelijker maken van investeringen in groen transport via tijdelijke compensatie voor de 'onrendabele top'.

3. Wegnemen van oneffenheden in bestaande wet- en regelgeving:

- Versoepelen gebruik schone mobiliteit in de werkkostenregeling: nul waardering fiets of gerichte vrijstelling en bij 'overwegend zakelijk gebruik' het privégebruik van OV vrijstellen van loonheffing;
- Afbouw BPM voor motoren in lijn brengen met de afbouw van de BPM personenauto's;

de MOBILITEITSALLIANTIE

- Het biobrandstofbeleid is gericht op toepassing in het (inter)nationale lange afstand wegtransport, de lucht en scheepvaart voor duurzame biobrandstoffen (afval en duurzame geavanceerde grondstoffen);
- Zorgvuldige regelgeving over toegang tot en gebruik van de data die uit connected voertuigen komt, zodat optimaal kan worden geprofiteerd van de mogelijkheden die dit biedt voor slimme mobiliteit, inclusief multimodaal reizen.

Verkeersveiligheid

Een verbeterde verkeersveiligheid is een grote nationale prioriteit

De verslechterende verkeersveiligheid moet nationale prioriteit worden, met effectievere beïnvloeding van verkeersgedrag (minder afleiding), aanzienlijk meer handhaving van gedrag, investeringen in beter onderhoud en veiliger infrastructuur, benutten van technologische innovaties (ITS) en een betere ongevallenregistratie. De partners gaan door met activiteiten die zij hebben ingezet (verkeersveiligheidsdiner, ontwikkeling van educatieve programma's verkeersveiligheid op scholen) en roepen de overheid op om samen na te denken over een gecoördineerde aanpak. Daar waar er strengere wet- en regelgeving nodig is moet deze worden doorgevoerd, inclusief een betere coördinatie op de naleving en handhaving. Datzelfde geldt voor de aanpak van sociale veiligheid en (voertuig)criminaliteit.

Inzet

Het doel is om in 2020 én daarna de ernstige gewonden en doden sterk te verminderen. In 2016 zijn dat 621 doden en 21.300 gewonden. Het doel is om dat te verminderen naar 500 en 10.600. In 2030 is het doel om deze aantallen nog eens te halveren.

De maatschappelijke kosten en het individuele leed kost momenteel 14 miljard euro per jaar. De bedoeling is dat er moet geïnvesteerd worden in de bezuinigingen die nu het meest zichtbaar worden, denk hierbij aan bijvoorbeeld gemeentelijke infrastructuur.

Voertuigcriminaliteit, met name fietsdiefstal, wordt met tenminste 25% teruggedrongen. Om dit doel te bereiken is de bedoeling dat de drempel wordt weggenomen bij de mobiliteitskeuze.

Door

Te investeren in een beter onderhoud en een betere infrastructuur is het mogelijk deze doelen te bereiken.

- goed ingerichte 30 km/u, 60 km/u en 80 km/u zones.
- fietsers die systematisch worden gescheiden van het gemotoriseerd verkeer.
- een veilig ingerichte fietsinfrastructuur.

de MOBILITEITSALLIANTIE

Het benutten van technologische en juridische innovaties

- Er is een duidelijke collectieve visie op welke manier het toepassen van moderne technologie kan bijdragen tot het verlagen van de verkeersonveiligheid. De overheid neemt hiervoor het initiatief.
- Maak een begin met Intelligente Snelheidsaanpassing (ISA)
- De uitvoering van handhavingstaken en de inning van boetes (op stedelijk niveau) in 1 hand houden
- Houdt veiligheidssystemen buiten de berekening van de BPM
- Opleiding en beïnvloeding van verkeersgedrag
- Ontwikkelen van een gedragscode en maatregelenpakket rond afleiding in het verkeer

Meer en effectievere handhaving door een hogere en risicogestuurde controlekans

- Vergroten van het aantal staandehoudingen
- Gebruik maken van slimme, geautomatiseerde handhaving

Een betere ongevallenregistratie

- 100% registratie van en onderzoek naar ongevallen met dodelijke afloop
- Ontsluiten en koppelen van relevante data bronnen
- Combineren met publiek-private initiatieven (STAR)

Vraaggestuurde mobiliteit

Waar vervoersstromen dun zijn – en dat kan zijn in gebieden waar de bevolkingsdichtheid laag is, maar ook binnenstedelijke agglomeraties – volstaan de traditionele OV en met name buslijndiensten niet langer. Vraaggestuurde vervoerssystemen kunnen hier op een efficiënte en aantrekkelijke manier voorzien in de mobiliteitsbehoefte en deze mogelijk vergroten. Deze transitie zal zorgvuldig moeten plaatsvinden. Zodat er niet iets wordt weggehaald zonder dat er iets nieuws voor in de plaats komt. Wanneer vraaggestuurde systemen de bestaande ov-lijndiensten vervangen, ontstaat ook de behoefte om de financiering van het systeem opnieuw in te richten. Daarbij moet onder andere gekeken worden hoe meerdere vervoersstromen, openbaar vervoer en doelgroepenvervoer, gecombineerd kunnen worden en schotten tussen financieringsstromen kunnen worden weggenomen.

Waar vervoersstromen dun zijn

Waar vervoersstromen dunner zijn – en dat kan zijn in gebieden waar de bevolkingsdichtheid laag is, maar ook binnenstedelijke agglomeraties – voldoen de traditionele ov-diensten niet langer. In deze regio's moet op een klantgerichte en efficiënte manier in de mobiliteitsbehoefte worden voorzien en moet tenminste het huidige kwaliteitsniveau in stand worden gehouden.

Van wachten bij opstappunt naar vervoer op maat

In plaats van bij een opstappunt langs te route te wachten op een vervoersmiddel dat rijdt volgens een dienstregeling, wordt hier en daar al geëxperimenteerd met vraaggestuurd vervoer. De reiziger geeft reisdoel en gewenste vertrek- of aankomsttijden op aan een vervoerder, die daarmee een ritplanning maakt en de reiziger bedient.

Geen oude schoenen weggoien voordat de nieuwe zijn gekocht

Herziening van de taakverdeling tussen ov-lijndiensten en vraaggestuurde vervoerssystemen zal zorgvuldig moeten worden gepland en uitgevoerd, om te voorkomen dat er ov-verbindingen wegvallen zonder dat daarvoor een ander vervoerssysteem in te plaats komt, dat voldoet aan de eisen van toegankelijkheid, betaalbaarheid en samenhang met het ov-netwerk.

Soms blijken buurtbussen, deeltaxi's of soortgelijke concepten een oplossing te zijn. Ook het aanbod van deelauto's vormt onderdeel van een collectief vervoerssysteem, zeker wanneer deze voertuigen op termijn automatisch zouden kunnen rijden.

Financiering op basis van individu

Omwille van efficiëntie en maximale klantvriendelijkheid moet daarbij ook worden bekeken hoe meerdere vervoersstromen – openbaar vervoer en doelgroepenvervoer – gecombineerd kunnen worden. Wanneer vraaggestuurde systemen de bestaande ov-lijndiensten vervangen, ontstaat ook de behoefte om de financiering van het systeem opnieuw in te richten. Vergoedingen voor openbaar vervoer en doelgroepenvervoer kunnen worden gebundeld.

de MOBILITEITSALLIANTIE

De komende regeerperiode

In de komende regeerperiode moeten experimenten worden uitgevoerd met de bovengenoemde herinrichting in gebieden met dunne vervoersstromen, waarbij ook een andere financiering wordt beproefd. Dit betekent een ontschotting van de gescheiden financieringsstromen voor de exploitatie van regionaal openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer. Dit vereist dat voorwaarden moeten worden opgesteld voor het al dan niet gesubsidieerd beschikbaar stellen van mobiliteitsdiensten aan individuele reizigers in regio's waar geen lijndiensten meer worden uitgevoerd.

Kansen voor bedrijfsleven

Mobility as a Service (MaaS) stimuleert de markt voor mobiliteitservices en software producten. Dit biedt kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven, dat juist al sterk is in dienstverlening en ICT. Nederland zet in op een positie van gidsland voor elektrische en zelfrijdende auto's, maar kan het innovatief klimaat verder verbeteren door ook zo aantrekkelijk mogelijk te zijn voor vernieuwende mobiliteitsconcepten. De potentiële (export) markt hiervoor is enorm groot. Het bedrijfsleven moet de kansen zelf verzilveren, maar samen kunnen we daarvoor wel de kaders bieden.

Mobiliteitsdiensten en nieuwe economische modellen

Uit de invulling van de activiteiten uit VOORUIT! ontstaan mogelijkheden voor het Nederlandse bedrijfsleven. Al op dit moment worden diensten aangeboden in eigen land en daarbuiten op het gebied van slimme systemen, bijvoorbeeld om beschikbare parkeerruimte te vinden. Maar ook via initiatieven als de Dutch Cycling Embassy worden in het buitenland Nederlandse concepten op het gebied van fietsen naar buitenlandse markten gebracht.

Door de richting te kiezen van slim, groen, flexibel en veilig zullen nieuwe, commerciële mogelijkheden ontstaan met mogelijkheden van nieuwe bedrijvigheid en nieuwe werkgelegenheid.

de MOBILITEITSALLIANTIE

Duurzame mobiliteit

Investeren in duurzaamheid, in een consistent beleid en een bijbehorend tijdspad op weg naar emissievrije mobiliteit. In de komende regeerperiode moet een verdere vergroening van het mobiliteitssysteem worden gestimuleerd, waarbij steeds wordt gekeken naar de maatschappelijke meerwaarde van mobiliteitssystemen op thema's als leefbaarheid, gezondheid, grondwaarde, bereikbaarheid en effectiviteit. We zetten in op een vervolg van de afspraken in het energieakkoord, zodat er ook na 2023 concrete maatregelen zijn die de beoogde energiebesparing mogelijk maken. Dat betekent dat er kaders moeten worden gevormd die voldoende tijd bieden aan organisaties, burgers en werkgevers om op een verantwoorde wijze de investeringen te doen die nodig zijn om tot emissievrije mobiliteit te komen. Nú de juiste keuzes maken creëert hiervoor de ruimte. De sector Mobiliteit kan een belangrijke bijdrage leveren aan de klimaatdoelstellingen.

Onze Inzet

Het Parijse Klimaatakkoord bepaalt onze ambitie. We zullen niet alleen de verwachte groei in mobiliteit moeten opvangen, ook de totale CO₂ uitstoot moet afnemen en de fijnstof moet fors worden gereduceerd. De sector Mobiliteit levert verder haar bijdrage aan de door de Verenigde Naties ontwikkelde 'Sustainable Development Goals'. De Mobiliteitsalliantie kiest derhalve voor Duurzame Mobiliteit. Vanuit de gebruiker geredeneerd betekent dat het bieden van een slimme mix van modaliteiten, flexibel en van deur-tot-deur. We noemen dit het 'modal optimum'.

We zetten in op een systeem waarin leidend is 'betalen naar gebruik' én naar 'vervuiling'; doelende op milieuschade aan zowel het klimaat (CO₂) als de luchtkwaliteit (fijnstof). Uiteindelijk hebben alle modaliteiten 'zero' als norm. Treinen rijden al op 'windstroom', metro's en trams volgen snel en voor de bus in het stedelijk en regionaal vervoer vindt de transitie naar volledig zero plaats in de periode 2025 tot 2030. Alle nieuwe OV concessies zijn/worden in 2025 emissievrij. Andere modaliteiten volgen de transitie naar zero-emissie. Mogelijk loopt het transitiepad, bijvoorbeeld voor (inter)nationaal vrachtverkeer, via een forse tussenstap naar low-emissie door middel van hernieuwbare biobrandstoffen, mits die biobrandstoffen ook een significante daling teweeg brengen in milieuschade voor het klimaat (CO₂) en luchtkwaliteit (fijnstof). Waar mogelijk wordt de transitie versneld, gebaseerd op een realistisch tijdspad. Ambitie en haalbaarheid gaan hand in hand.

Verder kan de verstedelijking -en de vragen die dit met zich mee brengt- een katalysator zijn achter de verdere verduurzaming van mobiliteit onder andere door elektrificatie van mobiliteit waardoor (via duurzame opgewekte elektriciteit) CO₂ en fijnstof omlaag worden gebracht. Dat betekent dat nu moet worden gekozen voor oplossingen die de weg bereiden voor ruimte-efficiënte en emissievrije mobiliteit. Dit geldt voor heel Nederland, met de hoogste urgentie voor stedelijke gebieden.

de MOBILITEITSALLIANTIE

Concrete acties

1. *Investerings in mobiliteit afwegen op basis van hoogste maatschappelijk rendement:* elke investering en afweging in beleid zouden integraal bekeken moeten worden op hoogste maatschappelijk rendement per geïnvesteerde euro. Hierdoor worden aspecten als reistijdverkorting, milieu-impact waaronder geluid, ruimtebeslag, veiligheid en gezondheid meegewogen. Hiermee wordt ook zorg gedragen dat bestaande assets efficiënter worden gebruikt.
2. *Sturen op de vraag naar mobiliteit:* de transitie naar het modal optimum wordt o.a. vormgegeven door:
 - Het beprijzen van CO2 binnen het gehele mobiliteitssysteem, om via die financiële prikkel het gebruik van CO2-arme vervoermiddelen zowel in het personen- als het goederenvervoer te stimuleren. Dit geldt zowel voor prikkels in de zakelijke markt, als ook voor de consumentenmarkt. Op deze wijze komt de markt voor schonere en zuinigere voertuigen beter op gang;
 - Het starten van pilots en experimenten met betalen naar gebruik en 'vervuiling'. Bijvoorbeeld door te starten met een specifieke doelgroep (bv. nieuwe auto's of auto's van de zaak onder apart regime) of het testen van nieuwe technologieën. Hoewel het simpelweg betalen voor gebruik in plaats van voor bezit al een substantieel effect heeft op de verduurzaming van mobiliteit, wordt dit effect versterkt door de prijs te differentiëren naar milieukeurmerken. Dat gaat zowel om het beprijzen van de CO2-uitstoot als het beprijzen van luchtvervuiling (o.a. NOx, PMx);
 - Standaard reiskostenvergoedingen vervangen door introductie van een mobiliteitsbudget, waardoor werkgevers reiskostenvergoedingen flexibeler kunnen inzetten en kunnen gebruiken om werknemers slimme keuzes te laten maken en duurzame mobiliteit te bevorderen. Hiervoor moeten fiscale belemmeringen worden weggenomen;
 - Het stimuleren van gedragsprogramma's. Sturen op gedrag blijkt ook effectief om CO2 te besparen. Meer onderzoek doen naar effecten van gedragsinterventies en het meer structureel inzetten van dergelijke gedragsprogramma's. Er kan nu al zeer kosteneffectief veel CO2, fijnstof én ruimte bespaard worden door meer mensen te laten ervaren om 'anders te reizen', dat wil zeggen: lopen, (deel)fietsen, elektrische (deel) auto en/of het openbaar vervoer.
3. *Sturen van het aanbod van mobiliteit* wordt vormgegeven door: samen afspraken te maken over het moment waarop er alleen nog emissievrije nieuwe voertuigen verkocht mogen worden. Alle OV-concessies zijn in 2025 emissievrij. Verder ligt er in het

de MOBILITEITSALLIANTIE

individuele personenvervoer (auto's) en vrachtvervoer (vracht- en bestelwagens) een transitieopgave naar fossielvrije mobiliteit in 2050, met belangrijke mijlpalen in 2030. Vanuit oogpunt van emissies die effect hebben op gezondheid en luchtkwaliteit is er op kortere termijn meer nodig. Een slimme combinatie van Europees en nationaal beleid levert de benodigde klimaatwinst, gezonde lucht in de steden en innovatie en exportkansen voor het bedrijfsleven. Nederland geeft hoge prioriteit aan de inzet op ambitieuze Europese normen, ten aanzien van 'milieuschade' zowel kijkend naar klimaat (CO₂) als de luchtkwaliteit (fijnstof), voor openbaar vervoer, personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens. De normen dienen voldoende snelheid te creëren voor de transitie naar 0-emissie voertuigen. Nederland maakt er zich in Europa sterk voor dat niet later dan 2035 enkel emissievrije nieuwe voertuigen verkocht mogen worden.

4. *Investeren in infra (laad)voorzieningen* en andere systemen die het gebruik van schone mobiliteit bevorderen, de benodigde groei in elektrisch rijden voor alle modaliteiten faciliteert en angst voor een beperkende actieradius wegneemt (voor personen-, bestel-, vrachtauto's en mogelijk zelfs schepen).
5. *Investeren in de fiets*: investeren o.a. in fiets-infrastructuur en parkeerplekken, maar ook fiscaalvriendelijk behandelen van de fiets (waar onder het aanschaffen van de elektrische fiets voor woon-werk), uitbreiden deelfietsstelsel zoals de OV fiets. Uit maatschappelijke waarde berekening volgt dat deelfiets (OV-fiets) jaarlijks €100 aan maatschappelijke waarde creëert door positieve gezondheidseffecten en vermeden milieu-impact.
6. *Harmonisering van fijnstof (limiet) beleid door opstellen kader*: geen wisselend beleid per gemeente doordat ze zelf telkens het wiel (moeten) uitvinden. Maar helpen van gemeenten door een centraal opgesteld kader, met situatie/gemeente specifieke ruimte, waardoor overal dezelfde limiet of systematiek wordt gehanteerd met dezelfde maatregelen. Een helder en duidelijk kader leidt er ook toe dat er verantwoord kan worden afgeschreven, ontwikkeld en geïnnoveerd.
7. *Uitzondering voor mobiele erfgoed*: voor oude voertuigen die behoren tot het mobiele erfgoed wordt een vrijstelling gecreëerd voor het systeem van beprijzen naar vervuiling, waarbij desalniettemin een positieve stimulans zal worden gecreëerd om ook binnen het mobiele erfgoed te werken aan verduurzaming die binnen bestaande technieken mogelijk zijn. Het beschikbaar komen van schone(re) en groene(re) hernieuwbare brandstoffen is ook voor het mobiel erfgoed een kans. Een fiscale prikkel (bijvoorbeeld in de vorm van een accijnsverlaging) voor het gebruik van deze brandstoffen werkt ook voor deze groep voertuigen.

de MOBILITEITSALLIANTIE

Deelnemende partners aan de Mobiliteitsalliantie:

