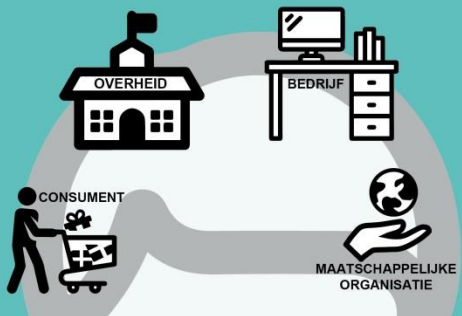


# VOORUIT!

- SLIM EN GERICHT INVESTEREN
- FLEXIBEL EN MULTIMODAAL DENKEN
- GROEN ALS BASIS
- VEILIGHEID INTEGREREN EN OPTIMALISEREN

- CONGESTIE NEEMT TOE
- DRUK OP RUIMTE NEEMT TOE
- DRUK OP OV NEEMT TOE
- DOELSTELLING: REDUCTIE FIJNSTOOT EN CO2



## BOUWSTENEN

	Visie van sector, markt en overheid
	Minister van mobiliteit
	Investeringsagenda
	Renovatie wet- en regelgeving
	Verkeersveiligheid nationale prioriteit
	Stimuleren van vraaggestuurde mobiliteit
	Duurzame mobiliteit
	Kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven

# de MOBILITEITSALLIANTIE

## VOORUIT! SLIMMER, FLEXIBEL, GROEN EN VEILIG

### Hart voor Mobiliteit: houd Nederland in beweging

Mobiliteit is cruciaal voor de verdien capaciteit van de BV Nederland, een voorwaarde voor de leefbaarheid in steden en dorpen én een pijler onder de klimaatdoelstellingen. Goede bereikbaarheid zorgt voor een omgeving waar bedrijven zich graag vestigen en mensen willen leven en wonen. Mobiliteit maakt dat organisaties en mensen kunnen doen waar ze goed in zijn, stimuleert de productiviteit en draagt in hoge mate bij aan woon en leef plezier.

De vraag naar mobiliteit blijft de komende jaren fors toenemen en verandert snel. Klimaat, energietransitie en technologische ontwikkeling maken dat mensen anders gaan leven, anders gaan denken over mobiliteit en andere eisen gaan stellen. We hebben al veel bereikt, maar zijn nog onvoldoende toegerust op de nieuwe werkelijkheid.

Ontwikkelingen en prognoses illustreren dat. Alleen al tot 2021 neemt de congestie op het wegennet met 38% toe en daarmee het reistijdverlies. De economische schade is al groot en zal de komende jaren verder toenemen. Ook het openbare vervoer groeide de laatste jaren sterk. Zo nam het treingebruik ondanks de crisis gemiddeld met 2% per jaar toe en steeg het OV gebruik in de steden met meer dan 5% per jaar. De druk op het openbaar vervoer zal door de toenemende congestie op de wegen verder toenemen. Daar waar het druk is, is de rek uit het systeem en de geplande investeringen tot en met 2030 blijken nu al onvoldoende. Tijdens de crisis zijn in het recente verleden -begrijpelijk- omvangrijke bezuinigingen doorgevoerd. De bezuinigingen op mobiliteit (effectief gezien oplopend tot €20 miljard euro vanaf 2010) gaan hun tol eisen nu de economie weer aantrekt. Voor het accommoderen van de groei in de periode na 2030 bestaat nog geen reservering. Met een bouwopgave tot mogelijk 1.000.000 nieuwe woningen neemt de druk op de bestaande infrastructuur van steden en op economische centra verder toe. Met het Parijse Klimaatakkoord is hier nog een randvoorwaarde bijgekomen: we moeten niet alleen de groei opvangen, de totale CO2 uitstoot moet afnemen en de fijnstof worden gereduceerd. Ook de sector Mobiliteit zal haar bijdrage leveren aan de door de Verenigde Naties ontwikkelde 'Sustainable Development Goals'. Oftewel, we staan voor een enorme opgave. Maar het kan zeker!

Aanpassingen in het systeem zijn dan onvermijdelijk. Mobiliteit moet en kan anders: slimmer, flexibeler, groener en veiliger. En dan ook nog eens betaalbaar. Het is noodzakelijk om de transitie te maken naar een integraal mobiliteitssysteem; met optimale afstemming



# de MOBILITEITSALLIANTIE

en gebruik van modaliteiten in de stedelijke agglomeraties, de buitengebieden, de economische clusters en de verbindingen daartussen.

Beredeneerd vanuit het perspectief van de gebruiker die dagelijks andere ‘van deur-naar-deur’ keuzes maakt, gestimuleerd door nieuwe en innovatieve producten & diensten en verleid door slimme (fiscale) prikkels, moet worden gewerkt aan een nieuw ‘modal optimum’ voor personen en goederenvervoer. Dit betekent een slimme mix van alle modaliteiten, individueel én collectief om zo de aanwezige capaciteit optimaal en duurzaam te benutten, in (hoog)stedelijke en in rustige gebieden en op verschillende tijden en plaatsen. De forse toename van goederen- en personenvervoer in de komende decennia vraagt om een versnelling in de mobiliteitstransitie, een transitie die Nederland bereikbaar, concurrerend en leefbaar houdt.

De partners<sup>1</sup> in VOORUIT! pleiten voor een gezamenlijke integrale lange termijn visie op mobiliteit. Vanuit het perspectief van de gebruiker en met aandacht voor alle modaliteiten, inclusief de afstemming daartussen. Daar hoort ook een inspirerende investeringsagenda bij. In ieder geval is voor het staande kabinetsbeleid en het oplossen van bestaande knelpunten tot 2030 minimaal (gemiddeld) €1 miljard per jaar extra nodig, d.w.z. bovenop de huidige - nog per modaliteit separaat gemaakte- reserveringen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Voor een systemsprong 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. Daarnaast is een Minister van Mobiliteit gewenst die met kracht en doorzettingsmacht de regie kan voeren om de gewenste transitie naar duurzame mobiliteit vorm te geven. Niet alleen voor de komende vier jaar maar met een horizon tot aan tenminste 2040. We nodigen het nieuwe kabinet en andere organisaties uit deze ambitie te omarmen, zich aan te sluiten en –gezamenlijk- invulling te geven aan de uitwerking.

## Trends, ontwikkelingen en de impact op mobiliteit

De wereld verandert in een hoog tempo. Diverse megatrends hebben (wereldwijd) effect op hoe mensen leven, wonen, werken en bewegen en hoe bedrijven hun zaken inrichten en organiseren. De groeiende bewustwording van de impact van menselijk handelen op duurzaamheid, gezondheid en leefbaarheid (resultierend in scherpe klimaatdoelstellingen) gaat samen met verdergaande urbanisatie, een snelle technologische ontwikkeling en een samenleving waarin keuzevrijheid belangrijk is. De trends hebben een grote impact op de

<sup>1</sup> ANWB, RAI Vereniging, TLN, NS, de stadvervoerders (GVB, RET, HTM), Transdev en KNV.



# de MOBILITEITSALLIANTIE

mobiliteit van personen en goederen. Voor Nederland als ‘gateway to and from Europe’ is de impact bovengemiddeld. Om deze profijtelijke positie te handhaven, moet de kwaliteit van de corridors over weg, spoor en water ook bovengemiddeld zijn.

Alle prognoses wijzen op een groei van personen en goederenvervoer. Bovendien vinden wonen, werken en leven steeds meer plaats in de stedelijke centra. In perifere gebieden is sprake van stabilisatie of krimp. De groei in mobiliteit en bijbehorende vervoersvraag wordt zo nog meer asymmetrisch en zal zich meer gaan concentreren binnen en tussen de grotere stedelijke en economische centra. Anders inrichten van de eerste en de laatste kilometer is onvermijdelijk, ook al omdat de fysieke ruimte voor individuele voertuigen in de stedelijke centra steeds schaarser wordt.

De bevolking vergrijsst en blijft langer mobiel. Jongeren in stedelijke centra hechten minder waarde aan (auto)bezit maar stellen wel hoge eisen aan hun persoonlijke mobiliteit. Voor en tijdens verplaatsingen. Goederen worden steeds meer besteld via internet met als gevolg steeds meer vervoersbewegingen de steden in (en uit).

De grenzen tussen autobezit en –gebruik, openbaar vervoer, fiets, privaat- en taxivervoer en andere mobiliteitsvormen (carsharing) vervagen. Mobility as a Service (MaaS) zal zijn intrede doen. Het staat voor een transitie in mobiliteit, waarbij de consument mobiliteit inkoopt, in plaats van betaalt voor transportmiddelen. De ontwikkeling van autonome voertuigen zal dit proces van integratie mogelijk versnellen én een nieuwe dimensie geven. Ook de combinatie fiets-trein is populair en blijft groeien. Bijna de helft van alle treinreizigers komt met de fiets naar het station. Er dreigt wel een tekort van 100.000 fiets parkeerplekken in 2030. Dat kunnen we voorkomen door nu te investeren. Het tempo waarin de transitie plaatsvindt, is lastiger te voorspellen. Nú de juiste keuzes maken is echter fundamenteel voor de toekomstvastheid van het systeem, de aanpak van bestaande en te verwachten knelpunten en het leveren van een bijdrage aan de klimaatdoelstellingen.

## Mobiliteit raakt economie, maatschappij en klimaat

We moeten voorkomen dat we straks stilstaan en dat de Nederlandse economie vastloopt. Dat kan door de capaciteit te verruimen op plekken waar er knelpunten zijn en dreigen te ontstaan. Stedelijke gebieden én de buitengebieden blijven zo bereikbaar én leefbaar. Dit betekent slim omgaan met mobiliteit die steeds meer vraaggestuurd zal zijn, inclusief een bijbehorende passende vorm van financiering. Maar ook slim omgaan met de druk op de openbare ruimte, het bevoorraden van stedelijke gebieden, het stimuleren van delen en gebruik in plaats van bezit. Van de groeiende stad een katalysator maken achter de elektrificatie van mobiliteit en mobiliteitsoplossingen benutten die bijdragen aan het



# de MOBILITEITSALLIANTIE

terugdringen van CO2 uitstoot. Steeds vanuit de wens een 'inclusieve' maatschappij te zijn: iedereen die wil reizen kán reizen. Mobiliteit is van iedereen.

Om Nederland vandaag in beweging te brengen en morgen én overmorgen te houden, is vernieuwing van het denken over de inrichting en uitvoering van ons mobiliteitssysteem nodig. Doen we niets dan gaat het mis. Dat betekent nú de juiste stappen zetten om in 2030 de sterke groei van mobiliteit te kunnen accommoderen in de context van een veranderende en duurzamere samenleving. Waarin Nederland als innovatief gidsland in een leidende positie blijft als het gaat om het ontwikkelen van nieuwe slimme toepassingen in mobiliteit. Toepassingen die bijdragen aan de klimaat- en leefbaarheidsdoelstellingen en ons tegelijkertijd concurrerend en leefbaar houden. Met VOORUIT! geven we de aanzet voor een fundamenteel andere, integrale én gezamenlijke aanpak van bedrijven, gebruikers, overheden en maatschappelijke organisaties. Steeds vanuit de wens te komen tot een modal optimum. VOORUIT! is een uitnodiging aan alle partijen om verder inhoud te geven aan de gevraagde transitie én een basis voor een nieuw kabinetsbeleid vanaf 2017.



# de MOBILITEITSALLIANTIE

## Anders denken over mobiliteit!

De mis-match tussen het huidige mobiliteitsaanbod en de toekomstige mobiliteitsvraag vraagt om nieuwe manier van denken met andere accenten. We schetsen ze hier op hoofdlijnen.

### *Slim en gericht investeren*

De komende jaren nemen vertragingen, verstoringen, files en de druk op het openbaar vervoer toe. Extra investeringen zijn noodzakelijk in belangrijke corridors op het -hoofd én onderliggend wegennet, de fietsinfrastructuur, in het openbaar vervoer op lijnen waar het al druk is ('de dikke lijnen'), in (stations)voorzieningen, in fysieke en digitale infrastructuur. De fiets kan hier een rol in spelen. Het fietsgebruik groeit nog steeds en het potentieel voor de e-bike en speed pedelec (snelle elektrische fiets) is nog groot. Aanleg van fietsinfrastructuur scoort bovendien zeer goed in maatschappelijke kostenbaten-analyses.

In en rondom de grotere steden is een intensivering van het openbaar vervoer noodzakelijk; tussen de grotere steden een betere doorstroming op de weg én versnelling van de vervoersverbindingen op het spoor. De ambitie moet zijn dat binnen de Randstad alle grote bestemmingen binnen een uur bereikbaar zijn. Ruimte voor beheer en onderhoud van bestaande infrastructuur is eveneens gewenst. Reistijdverkorting tussen de grote steden is wenselijk en noodzakelijk, zo ook die tussen steden en de omliggende landsdelen. Dit vraagt investeringen in het onderliggend wegennet en een betere afstemming en integratie van alle modaliteiten. Waar vervoersstromen dunner zijn kunnen vraag gestuurde vervoerssystemen op een efficiënte en aantrekkelijke manier in de mobiliteitsbehoefte voorzien. Dit moet wel zorgvuldig worden gepland en uitgevoerd.

### *Flexibel en multimodaal denken*

Groei, urbanisatie, duurzaamheids- en leefbaarheidsdoelstellingen maken de noodzaak tot anders benutten van schaarse ruimte onomkeerbaar. Zeker tussen, rondom en in de stedelijke agglomeraties, rond mainports, greenports en dataports. Een verschuiving naar een 'modal optimum' met meer collectief, duurzaam en ruimte-efficiënt vervoer vraagt een aanpak met meerdere accenten. In de eerste plaats collectief vervoer (in, rondom en tussen de drukke gebieden) dat zich verder ontwikkelt naar een sneller en gemakkelijker deur-tot-deur systeem dat wendbaar en flexibel is. Het gebruik van de auto en ander gemotoriseerd vervoer moet eveneens de ruimte houden. Als zelfstandig te benutten voertuig en als onderdeel van flexibele mobiliteitssystemen die aansluiten op de dikke vervoersstromen, zoals de deelfiets, de deel-auto, de deel-taxi en slimme last mile toepassingen.



# de MOBILITEITSALLIANTIE

Slimme combinaties en voorzieningen zijn eveneens gewenst in het buitengebied, onder andere voor de sociale functie, met als resultaat een betere bereikbaarheid door meer flexibele en vraag gestuurde maatwerkoplossingen. In de ontwikkeling kunnen we dankbaar gebruik maken van de snelle ontwikkeling van ITS.

Daarnaast moeten we investeren in de potentie van de fiets en e-bike voor het woon-werkverkeer, bijvoorbeeld door te zorgen voor meer snelfietsroutes en adequate parkeerfaciliteiten. Multimodaal reizen wordt zowel voor personen als goederen de norm. Dit wordt mogelijk met mobiele en digitale middelen en het stimuleren van de ontwikkeling van mobiliteitsplatforms die het principe “gemak dient reiziger en goederen” ondersteunen en waarbij het gaat om controle, vrijheid en waardering. Flexibele mobiliteit, waarin vervoersmogelijkheden (collectief en privaat) met elkaar integreren betekent ook nadenken over een meer flexibele manier van betalen. De gebruiker van morgen en zeker die van overmorgen rekent op en betaalt voor doorstroming, betrouwbaarheid en voorspelbaarheid.

## ***Veiligheid integreren en optimaliseren***

Veiligheid is een essentiële randvoorwaarde voor het mobiliteitssysteem. We weigeren ons erbij neer te leggen dat er jaarlijks meer dan 600 dodelijke verkeersongevallen zijn en meer dan 20.000 mensen zwaargewond raken. De voorspelling dat het aantal doden en gewonden lineair neerwaarts zouden gaan, is niet gerealiseerd. Het openbaar vervoer kent een gunstig veiligheidsprofiel, zeker het railgeleide OV (trein, metro). Groei in gebruik hiervan zal een significante bijdrage leveren aan een hogere verkeersveiligheid. Op langere termijn moet de veiligheid van andere voertuigen toegroeien naar een zelfde niveau van veiligheid als het OV. ITS, connected en zelfrijdende auto's maken dit ook mogelijk. Veiligheid zal meer onderdeel moeten worden van het totale mobiliteitssysteem. De impact van ongevallen op doorstroming is bijvoorbeeld fors. Waar nodig is er specifieke aandacht voor doelgroepen met een hoger veiligheidsrisico. Daarnaast werpen technologische ontwikkelingen ook nieuwe vragen op in relatie tot economische, sociale en digitale veiligheid.

Er zal toenemende aandacht moeten zijn voor privacy van bijvoorbeeld gebruikersdata in auto's, (cyber)criminaliteit die –ondanks toepassing van nieuwe technieken- ook voertuigen en lading kan aantasten, cybersecurity en de veiligheid van onze infrastructuur en (zelfrijdende) transportstromen en een goede interactie tussen de verschillende voertuigcategorieën.



# de MOBILITEITSALLIANTIE

## **Groen als basis voor de toekomst**

Fossiele energie zal de komende decennia nog een substantieel maar snel dalend aandeel in de energiemix hebben. Het groeiende aanbod en de dalende prijs van elektrische energie zullen na 2020 de belangrijkste drivers zijn achter de versnelling van CO2 vrije en emissiearme mobiliteit. In het hele systeem van mobiliteit en voor alle modaliteiten wordt 'zero' de norm. Niet alleen ligt er in het individuele personenvervoer (auto's) en vrachtvervoer (vracht- en bestelwagens) een transitieopgave naar fossielvrije mobiliteit in 2050 met belangrijke mijlpalen in 2030, ook vanuit oogpunt van emissies die effect hebben op gezondheid en luchtkwaliteit is er op kortere termijn meer nodig. Het openbaar vervoer is al ver op weg inde transitie naar duurzaam opgewekte stroom.

De meeste treinen, metro's en trams rijden al op groene stroom en zullen de komende jaren overgaan op additioneel bijgebouwde Nederlandse wind energie. NS en ProRail bereiken dit doel al in 2017. Voor de bus in het stedelijk en regionaal vervoer vindt de transitie naar volledig zero plaats in de periode 2025-2030. Het particulier vervoer en het goederenvervoer moeten een zelfde ontwikkeling door maken. De transitie naar emissievrije mobiliteit kan versneld en gefaciliteerd worden als per modaliteit een realistisch (haalbaar en betaalbaar) en consistent tijdpad bestaat.

Mobiliteit in stedelijk gebied leent zich bij uitstek voor versnelling ten gunste van modaliteiten die ruimte-efficiënt en nu al emissievrij of -arm zijn. De overheid moet verschillende maatregelen nemen die deze versnelling faciliteren.





# de MOBILITEITSALLIANTIE

## Hoe gaan we het doen? Bouwstenen voor een mobiele toekomst!

Het werk begint in 2017 met het nieuwe Regeerakkoord. Als partners in VOORUIT! staan we ook zelf aan de lat. Soms direct 'aan het stuur', soms minder direct en met een accent op het betrekken van leden en de eigen achterban. Maar allemaal met dezelfde ambitie. Samen met de overheid willen we inzetten op het stimuleren van duurzaam keuzegedrag, waarin prikkels, investeringen en stimulerende wet- en regelgeving hand in hand gaan. De volgende combinatie van bouwstenen is nodig om invulling te geven aan de gewenste transitie.

### **Bouwsteen 1. Visie van sector, markt en overheid op het nieuwe optimum denken**

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'.

### **Bouwsteen 2. 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 en met doorzettingsmacht kan acteren. 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.

### **Bouwsteen 3. Een 'deltaplan' met investeringsagenda**

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 systemsprong. 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.



# de MOBILITEITSALLIANTIE

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.

## De investeringsagenda in het kort

Er moet worden geïnvesteerd in voldoende capaciteit en een korte(re) reistijd van deur-tot-deur voor de belangrijkste economische centra en in slimme verbindingen tussen gebieden en modaliteiten. Dat vraagt:

- Snellere en hoogfrequenter verbindingen van Intercity treinen tussen steden met snelle aansluitingen op de belangrijke knooppunten;
- Investeren in de essentiële onderdelen van het Hoofdwegennet en vaarwegennet;
- (Integrale aanpak van) sprinters, hoogwaardige lightrail- of busverbindingen en metro in, tot en voorbij de grote stadskernen;
- Hoogwaardige busverbindingen op geconcentreerde lijnen in en tussen niet-stedelijke gebieden.
- Aanpak van (de vele) knelpunten in het onderliggend wegennet;
- Investeren in de fietsinfrastructuur;
- Ruimte aan de randen van de stad voor de ontkoppeling van korte en lange afstand stromen van goederen en voor de overgang van collectief naar andere modaliteiten, inclusief de aanpassing van (openbaar) vervoer knooppunten die dit moeten faciliteren.
- Investeren in integrale platforms waar de combinatie van verschillende modaliteiten voor de reiziger bij elkaar komen - zowel in de vervoerplanning als ook in de wijze van betalen. Op dit moment zijn het landelijke OV-chipkaartsysteem en landelijk reisinformatiesysteem hiervoor in de basis al beschikbaar. Deze systemen moeten verder worden ontwikkeld en uitgebouwd tot multimodale platforms.
- Middelen die uitvoering kunnen geven aan de brandstofvisie (laadinfra, waterstofstations, biobrandstoffen, subsidies voor particulieren om elektrisch te gaan rijden),
- Middelen die het mogelijk maken om het gebruik van de (e-)fiets in het woon-werk en zakelijk verkeer te stimuleren ten behoeve van bereikbaarheid, gezondheid en milieu.

Voor het staande kabinetsbeleid en het oplossen van al bekende knelpunten tot 2030 is minimaal (gemiddeld) €1 miljard per jaar extra nodig, d.w.z. bovenop de huidige -nog per modaliteit separaat gemaakte- reserveringen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Voor een systeemsprong en voor de periode 2030-2040 is verdere ophoging en voortzetting van het infrastructuurfonds noodzakelijk, zodat langere termijn investeringen en het noodzakelijke onderhoud kunnen worden gefinancierd. Zo wordt ook een betere balans gevonden tussen de inkomsten van mobiliteit en de uitgaven aan mobiliteit.



# de MOBILITEITSALLIANTIE

Om de investeringen mogelijk te maken is een aangepast financieringsmodel denkbaar, waarbij de overheidsinvesteringen met name gericht zijn op de financiering van infrastructuur en investeringen in (duurzaam) materieel. De exploitatiekosten van het openbaar vervoer en andere collectieve deelsystemen worden in belangrijke mate gedekt door reizigersopbrengsten. De overheid stuurt hierin bij met aanvullende financiering voor bepaalde groepen reizigers (bijvoorbeeld studenten, ouderen, wmo-vervoer).

## Bouwsteen 4. Renovatie van (fiscale) wet- en 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.



# de MOBILITEITSALLIANTIE

## Bouwsteen 5. Verkeersveiligheid wordt 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 (verkeersveiligheid diner, 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.

## Bouwsteen 6. Stimuleren van vraag gestuurde mobiliteit

Waar vervoersstromen dun zijn – en dat kan zijn in gebieden waar de bevolkingsdichtheid laag is, maar ook binnen stedelijke agglomeraties – volstaan de traditionele OV en met name bus lijndiensten niet langer. Vraag gestuurde 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 vraag gestuurde 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.

## Bouwsteen 7. Vol inzetten op 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.



# de MOBILITEITSALLIANTIE

## Bouwsteen 8. Kansen creëren voor het Nederlandse 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.



# de MOBILITEITSALLIANTIE

## Colofon

- **Procesbegeleiding:**  
Monique Verhoef, Move
- **Penvoering:**  
Rob de Vree, &Morgen
- **Illustratie voorblad:**  
Ilse Bink, &Morgen

