

Mw. drs. E.I. Schippers - informateur
p/a Tweede Kamer der Staten Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

mail@mobiliteitsalliantie.nl
www.mobiliteitsalliantie.nl

Den Haag, 20 april 2017

Geachte mevrouw Schippers,

Mobiliteit moet en kan anders: slimmer, flexibeler, groener en veiliger. Dat is de hoofdboodschap van de Mobiliteitsalliantie¹. Vanuit een gezamenlijk gevoelde urgentie hebben zeventien fiets-, auto-, transport-, OV- en (zakelijke) reizigersorganisaties de handen ineengeslagen en samen concrete voorstellen uitgewerkt om Nederland bereikbaar, leefbaar en economisch aantrekkelijk te houden.

Wij zijn het roerend met elkaar eens dat een integrale visie op, en aanpak van de mobiliteitsuitdagingen in Nederland nu noodzakelijk is. Onderling in de mobiliteitssector én samen met het nieuwe kabinet. Om die reden pleiten wij voor het opnemen van een kernpunt in het coalitieakkoord:

- Het zo spoedig mogelijk, maar uiterlijk binnen één jaar, komen tot een Mobiliteitsakkoord met het nieuwe kabinet, waarin de mobiliteitssector en het kabinet afspraken maken om knelpunten op te lossen en kansen te benutten met een investeringsbudget van tenminste €1 miljard extra per jaar voor weg, water en spoor.

Nederland raakt achterop

Nederland ziet zich geconfronteerd met een groeiend mobiliteitsprobleem, zowel op de weg als op het spoor. Alleen al tot 2021 neemt de congestie op het wegennet met 38% toe en daarmee ook het reistijdverlies². De totale maatschappelijke kosten door files en vertragingen op het hoofdwegennet zijn geraamd op 2,3 à 3 miljard euro³, ofwel ongeveer 0,5 procent van het bruto binnenlands product. Ook het openbaar vervoer groeit 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.

¹ ANWB, BOVAG, FEHAC, Fietsersbond, GVB, HTM, KNV, MKB Infra, NS, Qbuzz, RAI Vereniging, RET, Rover, TLN, Transdev/Connexxion, VNA, VZR

² Bron: Mobiliteitsbeeld 2016, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), pag 118

³ Voor het jaar 2015. Bron: Mobiliteitsbeeld 2016, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), pag. 52

Groener, slimmer en veiliger

Naast het bestrijden van congestie op de weg en het spoor, zijn er andere uitdagingen op het gebied van duurzaamheid, technologie en veiligheid. Allereerst moet Nederland uitvoering geven aan het Klimaatakkoord van Parijs, met daarin een belangrijke rol voor mobiliteit. Technologische ontwikkelingen gaan snel en zijn kansrijk - denk aan zelfrijdende auto's, E-bikes, lightrailoplossingen en auto- en OV-deelconcepten. Maar ook de verkeersveiligheid zal verder verhoogd moeten worden. Het aantal ernstig verkeersgewonden is de afgelopen tien jaar met gemiddeld 3% per jaar gestegen, een trend die dringend moet worden gekeerd.

Integrale visie op mobiliteit gewenst

Er ligt een veelomvattende uitdaging om gedurende de komende kabinetsperiode plannen te formuleren om al deze problemen aan te pakken en tegelijk kansen te verzilveren. De mobiliteitsuitdagingen van de toekomst vragen om extra investeringen in de infrastructuur, maar investeren alleen is niet genoeg. De Nederlandse samenleving vraagt om een nieuwe aanpak van mobiliteit. Daar hoort het moeiteloos kunnen combineren van allerlei vervoersmodaliteiten bij, zodat personen en goederen sneller en duurzamer op hun plek van bestemming komen. Die nieuwe aanpak vereist een goede samenwerking tussen kabinet en mobiliteitssector vanuit een gezamenlijke, integrale visie op mobiliteit.

De Mobiliteitsalliantie reikt u met haar visie graag de helpende hand, op basis van oplossingen met een breed maatschappelijk draagvlak. Vanuit de gelanceerde visie Vooruit!⁴ zijn door de Mobiliteitsalliantie **vijf Bouwstenen** uitgewerkt (zie bijlage) die concrete voorstellen en maatregelen bevatten om mobiliteit slimmer, groener, flexibeler en veiliger te maken.

Met het in deze brief eerder genoemde kernpunt Mobiliteit in het nieuwe regeerakkoord en gebruik van de Bouwstenen dient met name bereikt te worden dat:

- a. huidige mobiliteitsknelpunten op weg, water en het spoor worden weggenomen;
- b. de duurzaamheidstransitie in mobiliteit op basis van het Klimaatakkoord van Parijs de afgesproken doelen behaalt;
- c. innovaties zoals *smart mobility & logistics* en *mobility as a service* hun weg vinden naar de consument;
- d. er snelle en hoogfrequente OV-verbindingen en betere ketenvoorzieningen komen om 'van deur tot deur binnen het uur in de randstad' te reizen;
- e. wet- en regelgeving aangepast wordt zodat er ruimte komt voor bijvoorbeeld experimenten 'betalen naar gebruik' en fiscale stimulering van duurzame mobiliteit;
- f. verkeersveiligheid in Nederland weer toeneemt.

⁴ De visie Vooruit! (december 2016, zie <https://mobiliteitsalliantie.nl/downloads/>) is uitgewerkt in vijf Bouwstenen, zie bijlage bij deze brief.

Nederland bereikbaar, leefbaar en economisch aantrekkelijk houden

Tegenover investeringen in infrastructuur staan aanzienlijke baten: minder reistijdverlies voor personen en goederen, een gunstig leefklimaat, grotere verkeersveiligheid en een sterkere concurrentiepositie ten opzichte van (stedelijke) regio's in ons omringende landen.

De Mobiliteitsalliantie staat klaar om met de bouwstenen en het nieuwe kabinet samen aan het werk te gaan. Graag gaan we daarover met u in gesprek.

Wij wensen u veel succes bij uw informatieopdracht.

Met vriendelijke groeten,
De Mobiliteitsalliantie

ANWB	Frits van Bruggen
BOVAG	Bertho Eckhardt
FEHAC	Bert de Boer
Fietsersbond	Saskia Kluit
GVB	Alexandra van Huffelen
HTM	Jaap Bierman
KNV	Bertho Eckhardt
MKB Infra	Philip van Nieuwenhuizen
NS	Roger van Boxtel
Qbuzz	Jan Kouwenhoven
RAI Vereniging	Steven van Eijck
RET	Pedro Peters
Rover	Arriën Kruyt
TLN	Arthur van Dijk
Transdev	Bart Schmeink
VNA	Renate Hemerik
VZR	Jan van Delft



Voor meer informatie of vragen kunt u contact opnemen met Wijnand van Zanten op 06-51807122 of via mail@mobiliteitsalliantie.nl

BIJLAGE: SAMENVATTING BOUWSTENEN

BOUWSTEEN 1. INVESTERINGSAGENDA

In ieder geval is voor het staande kabinetsbeleid en het oplossen van bestaande knelpunten tot 2030 minimaal (gemiddeld) €1 miljard per jaar extra nodig, bovenop de huidige - nog per modaliteit separaat gemaakte - reserveringen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Voor een systemsprong én 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. Het geld is nodig voor onderhoud, beheer, uitbreiding én slimme benutting van onze transportsystemen. Stel het flexibel – d.w.z. zonder schotten tussen modaliteiten – ter beschikking aan de volgende vijf prioriteiten:

1) Tussen de steden: wegnemen van knelpunten en flessenhalzen

- Investeren in de spoorweginfrastructuur, door zowel aanpak van capaciteitsknelpunten, als het mogelijk maken van verkorting van de reistijd. Zoals: gerichte uitbreiding naar vier-sporigheid 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); infraverbeteringen 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;
- (Stimuleer) uitbreiding van veilige parkeervoorzieningen en opstel mogelijkheden langs corridors;
- Investeer in beter benutten van de infrastructuur voor het goederenvervoer.

2) In en rondom steden: zorg voor zoveel mogelijk alternatieven

- Onderzoek de uitbreiding en nieuwe aanleg van lightrail 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. Alsook de verbetering van de railverbindingen tussen bijvoorbeeld Arnhem en Nijmegen, de Brabantse stedenrij en 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 een snelle, slimme overgang van modaliteiten 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 fysieke ruimte;
- Reserveer ruimte voor logistieke ontkoppelpunten aan de rand van grote steden voor de duurzame stedelijke bevoorrading;
- Stimuleer een shuttle-netwerk tussen binnenhavens en terminals;
- Creëer multimodale stations en OV-knooppunten waar alle modaliteiten drempelloos kunnen samenkomen.

4) Efficiënt en slim inrichten: betere benutting met nieuwe technologie en kleine aanpassingen

- Stimuleer de ontwikkeling van intelligente transportsystem (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 veel mogelijk, maar vanzelf gebeurt het niet. In de komende regeerperiode moeten bijvoorbeeld het bestaande OV-chipkaart- en het 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, waaronder E-bikes die grotere afstanden kunnen afleggen;
- Breid het aantal elektrische laadpalen bij woningen, bedrijven en langs snelwegen uit en investeer in infrastructurele laadoplossingen, bijvoorbeeld opladen via lussen in het wegdek.

5) Mainports: betere ontsluitingen door de lucht, over zee en naar het achterland

- Schiphol: zorg voor goede ontsluiting. Zowel voor Amsterdam, alsook voor alle andere delen van het land én internationaal;
- Havens Rotterdam, Amsterdam: verbeter de ontsluiting en stimuleer het beter benutten van de bestaande infrastructuur;
- Vergroot van de sluiscapaciteit in de verbinding met Antwerpen, Gent en Vlissingen;
- Verbeter de bediening van sluisen in het achterland (o.a. bediening op afstand) en verhoog bruggen voor containervaart (Amsterdam-Rijnkanaal en Maas);
- Diep de toegang tot de havens van Vlissingen en Rotterdam uit;
- Draag bij aan de financiering van de Calandspoorboog en een nieuwe spoorverbinding (8 km) naar België.

BOUWSTEEN 2. WET- EN REGELGEVING EN FISCALITEIT

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.

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, met het meeste klimaat- en milieueffecten, efficiënt en simpel kan worden ingevoerd;
- 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. Dit om ruimte te creëren voor de invoering van het 'mobiliteitsbudget' - mits het budget wordt aangewend om duurzame mobiliteit te stimuleren;
- Experimenten met het ontschotten van verschillende vervoerswijzen. Dat komt de keuzevrijheid van de gebruiker ten goede: die heeft makkelijker toegang tot zijn of haar *modal optimum*.

Stimuleren van duurzame mobiliteit door (fiscale) stimuleringsprikkel

- Het fiscaal vriendelijk behandelen van de fiets, inclusief het verbeteren van voorlichting rondom bestaande mogelijkheden (19 ct/km) en het stimuleren van het gebruik van de (elektrische) fiets en *speed pedelec*, door fietsgebruik op nul te stellen in de Werkkostenregeling;
- Het stimuleren van gebruik en aanschaf van voertuigen die voldoen aan zero emissie-eisen, of die in 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';

Wegnemen van oneffenheden in bestaande wet- en regelgeving

- Versoepelen van 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;

- 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.

BOUWSTEEN 3. DUURZAME MOBILITEIT

Het Klimaatakkoord van Parijs bepaalt onze ambitie als Mobiliteitsalliantie. We zullen niet alleen de verwachte groei in mobiliteit moeten opvangen, ook de totale CO₂ uitstoot moet afnemen en 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*'.

Investerings in mobiliteit afwegen op basis van hoogte maatschappelijk rendement

- Elke investering en beleidsafweging zou integraal beoordeeld moeten worden op grond van het hoogste maatschappelijk rendement per geïnvesteerde euro. Hierdoor worden aspecten als reistijdverkorting, milieu-impact (waaronder geluid), ruimtebeslag, veiligheid en gezondheid meegewogen. Hiermee wordt ook zorggedragen voor een efficiënter gebruik van bestaande *assets*.

Sturen op de vraag naar mobiliteit (transitie naar het modal optimum):

- Het beprijzen van CO₂ binnen het gehele mobiliteitssysteem. Via die financiële prikkel het gebruik van CO₂-arme vervoermiddelen, zowel in het personen- als het goederenvervoer, stimuleren. Dit geldt zowel voor prikkels in de zakelijke markt, als voor de consumentenmarkt. Op deze wijze komt de markt voor schonere en zuiniger voertuigen beter op gang;
- Het starten van pilots en experimenten met betalen naar gebruik en naar '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 het gebruik in plaats van voor het 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. NO_x, PM_x);
- Standaard reiskostenvergoedingen vervangen door de introductie van een mobiliteitsbudget, waardoor werkgevers reiskostenvergoedingen flexibeler kunnen inzetten en gebruiken om werknemers slimme keuzes te laten maken en zo duurzame mobiliteit wordt bevorderd (stimuleren van duurzame kilometers en afbouwen fossiele kilometers). Hiervoor moeten fiscale belemmeringen worden weggenomen;
- Het stimuleren van gedragsprogramma's. Sturen op gedrag blijkt effectief om CO₂ te besparen. Meer onderzoek doen naar de 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.

Sturen van het aanbod van mobiliteit

- Samen afspraken 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 individuele personenvervoer (auto's) en vrachtvervoer (vracht- en bestelwagens) een transitieopgave naar fossielvrije mobiliteit in 2050 met belangrijke mijlpalen in 2030. Ook vanuit het 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 steden en innovatie en exportkansen voor het bedrijfsleven;
- Nederland geeft hoge prioriteit aan het inzetten op ambitieuze Europese normen ten aanzien van 'milieuschade', zowel kijkende 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 zero emissie voertuigen. Nederland maakt zich er in Europa sterk voor, dat niet later dan 2035 alleen nog emissievrije nieuwe voertuigen verkocht mogen worden.

Investeren in infra (laad)voorzieningen

- Investeren in systemen die het gebruik van schone mobiliteit bevorderen, die benodigde groei in elektrisch rijden voor alle modaliteiten faciliteert en angst voor een beperkende actieradius wegnemen (voor personen-, bestel-, vrachtauto's en mogelijk zelfs schepen).

Investeren in de fiets

- Investeren in onder andere de fietsinfrastructuur en parkeerplekken;
- Fiscaal vriendelijk behandelen van de fiets (waaronder het aanschaffen van de elektrische fiets voor woon-werk verkeer);
- Uitbreiden van het deelfietsstelsel, zoals de OV-fiets. Uit maatschappelijke waarde berekening volgt dat een deelfiets (OV-fiets) jaarlijks €100 aan maatschappelijke waarde creëert, door positieve gezondheidseffecten en vermeden milieu-impact.

Harmonisering van fijnstofbeleid door opstellen kader

- Geen wisselend beleid per gemeente, die zelf telkens het wiel moeten uitvinden. Ondersteun gemeenten met een centraal opgesteld kader, met situatie/gemeente specifieke ruimte, zodat overall 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.

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 gehanteerd om ook binnen het mobiele erfgoed te werken aan verduurzaming die binnen bestaande technieken mogelijk is. 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 is ook voor deze groep voertuigen geschikt.

BOUWSTEEN 4. VRAAGGESTUURDE VERVOERSSYSTEMEN

Waar vervoersstromen dunner zijn – en dat kan zijn in gebieden waar de bevolkingsdichtheid laag is, maar ook binnen stedelijke 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

- Niet het wachten bij een opstappunt langs de route van een vervoersmiddel dat rijdt volgens een dienstregeling, maar vraaggestuurd vervoer heeft de toekomst – hier en daar vinden momenteel al experimenten plaats. De reiziger geeft reisdoel en gewenste vertrek- of aankomsttijden op aan een vervoerder, die een ritplanning maakt en ook op die manier de reiziger van dienst is.

Geen oude schoenen weggooiën voordat 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 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.

Experimenteren

- 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.

BOUWSTEEN 5. KANSEN VOOR HET NEDERLANDSE BEDRIJFSLEVEN

De doelstellingen uit de visie Vooruit! bieden het Nederlandse bedrijfsleven vele mogelijkheden.

- Op dit moment worden al diensten aangeboden gebaseerd op slimme systemen, bijvoorbeeld om beschikbare parkeerruimte te vinden. Maar ook via initiatieven zoals de Dutch Cycling Embassy worden in het buitenland Nederlandse concepten op het gebied van fietsen naar buitenlandse markten gebracht. Dankzij de ontwikkelrichting 'slimmer, groener, flexibeler en veiliger', zullen meer nieuwe, commerciële mogelijkheden ontstaan met hernieuwde bedrijvigheid en gunstige effecten voor de werkgelegenheid tot gevolg.