

## **Bijlage: de groeibrief in relatie tot het Deltaplan Mobiliteit**

**De Mobiliteitsalliantie is opgetogen over de eerste stappen die het Kabinet zet voor een groeistrategie voor Nederland met bijbehorend investeringsfonds. In de strategie zijn mobiliteit en infrastructuur duidelijke pijlers. We juichen het toe dat mobiliteit in de groeistrategie in samenhang wordt gezien met enkele grote opgaven van deze tijd, zoals het versterken van het verdienvermogen van Nederland, maatschappelijke participatie, verstedelijking en verduurzaming.**

Mobiliteit is namelijk veel meer dan goed van A naar B komen. Als mensen de keuzevrijheid hebben om zelf het moment en het vervoermiddel te kiezen om zich te verplaatsen, vergroot dat hun bewegingsvrijheid. Dat vergroot op zijn beurt de kansen van Nederlanders om mee te doen, te werken en bij te dragen aan de Nederlandse economie. Daarnaast draagt een goed werkend mobiliteitssysteem eraan bij dat Nederland voorop blijft lopen op het gebied van vestigingsklimaat en kan concurreren met koplopers als Parijs en Londen.

Daarnaast staat Nederland voor een ongekende woningbouwopgave. De komende jaren moeten er honderdduizenden woningen bijkomen, vooral in en rond de grote steden. Dat alleen al zorgt ervoor dat wegen, fietspaden en OV in deze gebieden vollopen. Nu al is de economische schade door files in het goederenvervoer meer dan een miljard per jaar. Eind 2019 maakte de ANWB bekend dat het aantal files in één jaar tijd met 17% is gegroeid. Ondertussen waarschuwen de stadvervoerders en de NS al jaren dat de grenzen van de capaciteit tegen 2025 in zicht komen. Woningen worden bovendien sneller gebouwd dan uitbreidingen van de huidige infrastructuur. We lopen dus al achter.

Oftewel, als we niks doen loopt Nederland piepend en krakend vast, met alle gevolgen voor ons verdienvermogen, maatschappelijke participatie, leefbaarheid en concurrentiepositie. Het is nu zaak dat de politiek over zittingstermijnen heen kijkt en urgente problemen niet voor laat gaan op belangrijke problemen die om een langere adem vragen. Dat vraagt politieke moed.

De groeiagenda en het voornemen om deze in de komende kabinetten verder vorm te geven, toont die moed. Het is een visie voor het Nederland van de toekomst, met bijbehorende investeringen. Hiermee geeft het kabinet bovendien gehoor aan herhaalde oproepen van instituten als de OESO, het IMF en VNO-NCW om de begrotingsruimte te benutten ter versterking van de economie. En op het gebied van mobiliteit snijdt het mes aan twee kanten: investeringen zorgen voor een structuurversterking van de Nederlandse economie én dragen eenmalig bij aan de economische groei door de economische activiteit die ontstaat als het geld wordt geïnvesteerd.

### **Nu doorzetten**

Het voornemen om de volgende kabinetten verder te laten werken aan de groeistrategie, is tegelijkertijd kwetsbaar. In de politieke waan van de dag kunnen plannen in de ijskast verdwijnen of, erger nog, worden ingetrokken. Wij roepen de politiek dan ook op om de groeiagenda ook in volgende kabinetten voort te zetten en de komende maanden daadkrachtig te zijn door de

plannen uit te werken en de eerste projecten al te honoreren. Deze agenda is van belang voor héél Nederland en overstijgt daarmee politieke tegenstellingen.

Daarnaast mogen de groeistrategie en het investeringsfonds geen vrijbrief zijn om af te zien van structurele ophoging van het budget voor het Mobiliteitsfonds. Deze ophoging is hard nodig. De afgelopen jaren waren namelijk twee tegengestelde trends zichtbaar: Enerzijds schoot de groei van de mobiliteit door de prognoses heen, anderzijds werd het beschikbare budget afgeknepen alsof het nog steeds crisistijd was. Het gevolg was dat bijna alle middelen op gingen aan renovatie en onderhoud, en er nauwelijks geld was om de toenemende reizigers- en goederenstromen écht in goede banen te leiden.

### **Grote bewegingen uit het Deltaplan Mobiliteit**

De Mobiliteitsalliantie bepleit in haar 'Deltaplan Mobiliteit' een aantal grote bewegingen die we hier graag nogmaals onder de aandacht brengen. In de eerste plaats willen we van modaliteit naar mobiliteit, door modaliteiten fysiek en digitaal beter te verknopen. Fysiek door de aanleg van overstaphubs waar automobilisten, OV-reizigers, gebruikers van deelconcepten, fiets-, en goederenvervoerders gebruik van kunnen maken. En digitaal door MaaS-oplossingen die zorgen dat overstappen naadloos kan plaatsvinden.

Ten tweede pleiten we voor een systeem van Betalen naar Gebruik middels een vlakke kilometerheffing. Dit zorgt ervoor dat reizigers wérkelijk betalen naar gebruik en hun keuzevrijheid wordt vergroot. Berekeningen laten zien dat de door de Mobiliteitsalliantie voorgestelde variant van Betalen naar Gebruik zorgt voor 11% minder files.

Ten derde zet de Mobiliteitsalliantie in op flexibeler werk- en schooltijden. Actief beleid hierop in bijvoorbeeld Nijmegen laat zien dat dit werkt en de piekbelasting van het mobiliteitssysteem afvlakt. Dit vraagt om een andere mindset bij werkgevers en onderwijsinstellingen. Hierbij dient wel aangetekend te worden dat spreiding niet betekent dat er geen investeringen meer nodig zijn in capaciteit. De knelpunten zijn zodanig dat het én-én is: spreiden én uitbreiden.

Tot slot hebben we een investeringsagenda. Een deel van de projecten uit deze agenda sluit aan bij de doelstellingen van de groeiagenda het investeringsfonds. We zetten er dan ook op in dat de eerste bijdragen uit het fonds voor een deel ten goede komen aan onze plannen om het Nederlandse mobiliteitssysteem toekomstbestendig te maken.

### **Mobiliteitssysteem van de toekomst vraagt om andere manier van denken**

Met de investeringsagenda hebben we een plan neergelegd voor de toekomst van Nederland. Een plan dat uitstekend aansluit bij de groeiagenda. En een plan dat vraagt om te denken vanuit de gewenste situatie, in plaats van vanuit bestaande middelen en modellen. Dat laatste zorgt voor suboptimale oplossingen, waarbij 'gaten worden gedicht' en mobiliteit versnipperd wordt aangevlogen.

In plaats daarvan moeten we terugrekenen vanuit de gewenste situatie, waarin reizigers maximale keuzevrijheid hebben en we een mobiliteitssysteem neerzetten waarmee Nederland de komende decennia voorop kan blijven lopen. Een systeem dat mobiliteit in samenhang beziet met andere grote maatschappelijke opgaven als verstedelijking, klimaatverandering, een sterke economie en maatschappelijke participatie. Om die samenhang te borgen en mobiliteit structureel een plek te geven in de toetsing van ruimtelijke ontwikkelingen, dient er bij nieuwe plannen standaard een 'mobiliteitstoets' uitgevoerd te worden.

De Mobiliteitsalliantie pleit voor een systeem dat ervoor zorgt dat Nederlanders kunnen meedoen, de leefbaarheid van ons mooie land behouden blijft en de enorme woningbouwopgave gepaard gaat met excellente ontsluiting. De groeiagenda en het investeringsfonds helpen daarbij, wat niet wegneemt dat daarnaast een structurele verhoging van het budget in het Mobiliteitsfonds nodig is.

De groeiagenda en het investeringsfonds zijn een stap in de goede richting. Nu is het zaak om de vaart erin te houden!