

## Aandachtspunten Mobiliteitsalliantie bij CD Strategische Keuzes, 30 maart 2023

In de recent gepubliceerde Mobiliteitsvisie 2050 zet het kabinet een visie uiteen hoe deze grote uitdagingen de komende jaren aangepakt kunnen worden. Op donderdag 30 maart debatteert de Kamer over de strategische keuzes in mobiliteitsbeleid die het kabinet maakt. In voorbereiding op dit debat heeft de Mobiliteitsalliantie de volgende aandachtspunten.

### Houd mobiliteit betaalbaar.

De betaalbaarheid van mobiliteit staat sterk onder druk. De hoge inflatie, de effecten van de oorlog in Oekraïne en de kosten van de klimaattransitie voor consumenten zorgen ervoor dat de kosten voor mobiliteit sterk toenemen. Met name de betaalbaarheid van automobilititeit staat op zowel korte als middellange termijn onder druk als gevolg van hoge accijns, de voorgenomen klimaatmaatregelen uit het IBO Klimaat en het uitblijven van stimuleringsmaatregelen voor consumenten om de overstap naar een schone elektrische auto te maken.

De wettelijk verplichte indexering van OV-tarieven aan de inflatie hebben de kosten van het OV voor de gebruiker doen stijgen. De Mobiliteitsalliantie maakt zich grote zorgen over deze ontwikkelingen en roept het kabinet – met spoed – op werk te maken van de betaalbaarheid van mobiliteit op zowel korte als middellange termijn. Een uitvoeringstoets voor betaalbare mobiliteit behoort een integraal onderdeel te zijn van nieuwe maatregelen. De Mobiliteitsalliantie roept het kabinet op om op kort termijn in te zetten op concrete maatregelen om het OV, lichte elektrische voertuigen, fietsen en ook automobilititeit in licht van de klimaattransitie voor consumenten en ondernemers betaalbaar te houden.

### Is het recht op bereikbaarheid wat het kabinet met de Mobiliteitsvisie 2050 introduceert juridisch afdwingbaar?

De Mobiliteitsalliantie ziet de recent gepubliceerde Mobiliteitsvisie 2050 als startpunt om, samen met het kabinet, op een integrale manier te werken aan de mobiliteitsuitdagingen van de toekomst. Met de Mobiliteitsvisie vormt het kabinet een paraplu van verschillende deelvisies en stippelt het een strategische koers uit naar toekomstig mobiliteitsbeleid voor de komende twee decennia. Dat een samenhangende aanpak tussen bereikbaarheid, mobiliteit en de toegankelijkheid van voor de maatschappij vitale functies als werk, zorg, onderwijs en recreatie nodig is, juicht de Mobiliteitsalliantie toe. Auto, lopen, fiets, zorg-, deel-, collectief en openbaar vervoer (en de connectiviteit tussen de modaliteiten) bieden vrijheid en flexibiliteit en zijn onontbeerlijk voor de bereikbaarheid van Nederland. Bij het inrichten van de toekomstige bereikbaarheid van Nederland dient voldoende aandacht te zijn voor het aandeel van actieve mobiliteit, de auto, het collectieve en het openbaar vervoer. Wij vertalen dat concreet als mobiliteitsbeleid waarin nadrukkelijk aandacht is voor de effecten op de bereikbaarheid van voorzieningen.

In de Visie 2050 introduceert het kabinet het concept van recht op bereikbaarheid en plaatst dat in een context van de schaarse ruimte, financiële middelen, grondstoffen en tijd. Het kabinet wil het recht op bereikbaarheid in bereikbaarheidsdoelen verder uitwerken. Daarbij stelt het kabinet vast dat inherent hieraan de verantwoordelijkheden van de diverse overheden ook zullen gaan veranderen.

De Mobiliteitsalliantie ziet hierin elementen van het streven naar integraal en gebiedsgericht mobiliteitsbeleid in terug. Dat principe juichen wij toe. Wij stellen ons echter de vraag in hoeverre het recht op bereikbaarheid uitgewerkt wordt naar een juridisch afdwingbaar recht; kunnen beperkt bereikbare regio's via de rechter investeringen in de bereikbaarheid afdwingen en zo ja, op basis waarvan? En hoe verhoudt eventuele juridische afdwingbaarheid zich tot een gebiedsgerichte aanpak?

### Breng de basis op orde en blijf investeren in voldoende capaciteit

Sinds het opheffen van de coronamaatregelen staat de doorstroming op het wegennet op veel trajecten weer fors onder druk. Mede door de bevolkings- en economische groei denkt het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) dat de problemen in de komende jaren alleen maar groter worden. Nu de aanleg van nieuwe infrastructuur in verband met stikstof voorlopig beperkt tot uitvoering kan komen en we te maken hebben met een grote instandhoudingsopgave is het van belang om de bereikbaarheid via de weg zo goed mogelijk op peil te houden. De minister geeft in zijn Kamerbrief 'Vooruitblik MIRT 2023' aan dat een deel van de MIRT-portfolio financiële risico's en tekorten kent, onder andere door inflatie, gestegen kosten en stikstof. Deze vormen een bedreiging voor zowel de uitvoering van het huidige MIRT-portfolio als het in stand houden van de netwerken. De minister kiest er daarom voor om de komende jaren financiële middelen en personele capaciteit van aanleg naar instandhouding te schuiven. De MA maakt zich zorgen over de uitspraak van minister Harbers dat er deze kabinetsperiode geen investeringen in nieuwe infrastructuur zullen volgen. In combinatie met het afschalen van de bestaande uitvoeringsprojecten dreigt het risico dat er op korte én

middellange termijn geen schop in de grond gaat voor de noodzakelijke nieuwe infrastructuur. Hoe verhoudt zich dat tot de toezegging van de minister dat de MIRT projecten die voorlopig tot stilstand komen in het MIRT projectenboek blijven staan, en later opgepakt worden? Heeft de Minister ook andere oplossingen om de bereikbaarheid te verbeteren en op peil te houden, nu uitputtend in beeld gebracht?

Voor de Mobiliteitsalliantie is aanleg van nieuwe infrastructuur een cruciaal onderdeel van de puzzel om Nederland bereikbaar te houden. Het is ook daarom van belang dat er zo snel mogelijk een oplossing wordt gevonden voor het stikstofdossier, zodat de noodzakelijke uitbereidingen het liefst vandaag kunnen worden uitgevoerd. Tot die tijd begrijpen wij dat budgetten voor aanleg van nieuwe infrastructuur wordt gebruikt voor het aanpakken van achterstallig onderhoud. Wij waarderen het dat de beschikbare middelen voor mobiliteit zo toch op een nuttige manier worden besteed, want de onderhoudsopgave is groot. De Mobiliteitsalliantie pleit ervoor ook onderhoud van fietspaden in beheer bij het Rijk op te nemen in de budgetten voor de onderhoudsopgave.

De huidige infracapaciteit zal de komende periode in sterke mate beperkt worden door grootschalige werkzaamheden en onverwachte uitval. Veel infrastructurele kunstwerken (bruggen, tunnels, sluisen en viaducten) zijn gebouwd in de jaren '50 en '60 van de 20e eeuw en toe aan grondig onderhoud. Alleen al in Zuid-Holland staat tot 2030 de renovatie en vervanging van 13 bruggen, 8 tunnels en 13 wegen op het programma, waarbij hinder door deze geplande werkzaamheden onvermijdelijk is. Daarnaast worden we steeds vaker geconfronteerd met plotselinge sluitingen van verbindingen voor het zware verkeer of zelfs voor alle verkeer, omdat de staat van de infrastructuur slechter blijkt dan gedacht, met grote gevolgen voor de bereikbaarheid. Zoals momenteel bij de gewichtsbepanking op de A7 Purmerend die al sinds oktober dicht is voor vrachtverkeer zonder dat het onderhoud gestart is. Deze maatregel dwingt veel vrachtverkeer om langdurig via omleidingen extra kilometers te rijden met meer uitstoot tot gevolg. Maar we zien ook andere beperkingen met gevolgen voor de doorstroming, zoals onlangs bij de Haringvlietbrug en de Galecopperbrug. Een vlugge oplossing is dus niet alleen een economische noodzaak, maar ook veel duurzamer. Wij roepen het kabinet op om hier zo snel mogelijk een oplossing voor te vinden.

### Over de Mobiliteitsalliantie

De Mobiliteitsalliantie is een uniek samenwerkingsverband van 26 partijen die zich inzetten voor betaalbare, toegankelijke en schone mobiliteit in Nederland. Dit vraagt om een vernieuwing naar een nieuw en slimmer mobiliteitssysteem waarin keuzevrijheid en flexibiliteit van mobiliteit van goederen en personen centraal staat. De Mobiliteitsalliantie bestaat uit; Keolis – GVB – EBS – FEHAC – KNV – HTM – Qbuzz – NKC - MKB-Infra – TLN – RAI Vereniging – RET – Fietsersbond – Transdev – VNA - ANWB – KNAC – NS – Arriva – Rover – Vereniging Zakelijke Rijders – BOVAG- Bouwend Nederland – OV-NL – Schiphol – Wandelnet.

Voor vragen kunt u contact opnemen met:

Olivier van Paasschen (ANWB)  
06 29 232 92 87

Richardo Perdaan (BOVAG)  
06 53 19 47 50