OPROEP RICHTING TWEEDE KAMERVERKIEZINGEN: HOUD NEDERLAND IN BEWEGING

MOBILITEITSALLIANTIE

Maak elke gereisde kilometer een betaalbare, duurzame kilometer

Mobiliteit raakt iedereen in ons land. Om naar werk, school of familie te gaan. Of voor de bevoorrading van onze supermarkten en bedrijven. Het biedt ons de vrijheid om te wonen, werken en te genieten van het leven. Dankzij mobiliteit kunnen we als samenleving groeien en ons voortdurend ontwikkelen. Met 25 partijen in de sector dragen we daar samen elke dag aan bij. Dat doen we onder meer door transport en vervoer te faciliteren, slimme innovaties op de markt te brengen en bij te dragen aan het beheer en onderhoud van onze infrastructuur.

Zonder mobiliteit staat ons land stil.
Maar hoe essentieel mobiliteit ook is voor iedereen, de Mobiliteitsalliantie ziet dat het systeem vastloopt. Toenemende kosten en nog altijd minder reizigers dan voor corona zet het OV onder druk, fietsers worden geconfronteerd met verkeersonveilige fietspaden en automobilisten met het ontbreken van overheidsbeleid voor de stimulering van duurzame mobiliteit. Vrachtwagens mogen niet langer over bepaalde bruggen en overwegen rijden door achterstallig onderhoud, en de aanleg van nieuwe wegen ligt steeds vaker stil. Zelfs de meest basale ‘rechten’ zoals voldoende stroom of een bereikbare woning staan onder druk.

De uitdagen zijn groter en omvangrijker dan alleen onvoldoende budget, het gaat ook om een gebrek aan voldoende stikstofruimte, stroom, personeel en betrouwbaar overheidsbeleid. Door economische groei, verdichting van onze steden en een groei van de bevolking neemt mobiliteit de komende jaren alleen maar verder toe. De druk op onze bestaande infrastructuur en mobiliteit wordt de komende jaren alleen maar groter. Door geopolitieke spanningen is een sterke infrastructuur des te belangrijker.

De Mobiliteitsalliantie ziet dat voor de bereikbaarheid van Nederland en toegankelijkheid van mobiliteit steeds meer seinen op rood staan. Het is aan een nieuw kabinet om het stoplicht voor mobiliteit op groen te zetten, door structureel te investeren in mobiliteit en zo verduurzaming en slimme oplossingen mogelijk te maken.

De Mobiliteitsalliantie stelt maatregelen voor die Nederland bereikbaar houden en de transitie naar duurzame mobiliteit betaalbaar maken.

WAT WE VRAGEN: **DAADKRACHT EN MIDDELEN VOOR BEREIKBAARHEID, DUURZAAMHEID EN BETAALBAARHEID**

Om bereikbaarheid in Nederland op een duurzame en betaalbare manier te waarborgen, vragen we het volgende aan het Rijk:

Investeer in toekomstbestendige mobiliteit.

Het beheer en onderhoud van onze huidige infrastructuur vraagt meer dan ooit onze aandacht. De vervangings- en renovatieopgave van bruggen, viaducten en tunnels blijkt veel groter en urgenter dan gedacht en helaas ook duurder uit te vallen dan werd aangenomen.

Daarnaast vraagt de veranderende geopolitieke situatie om een aanpassing van de infrastructuur voor onze militaire mobiliteit. Zorg voor robuuste infrastructuur op spoor en weg die in tijden van militaire paraatheid voor dual use - voor reizigers, logistiek, automobilisten én militair vervoer - te gebruiken is. Iedere geïnvesteerde euro verdient zich driedubbel terug: militair, civiel en economisch. De NAVO-norm van 1,5% van het BBP voor onder andere infrastructuur zou éxtra middelen voor nieuwe infrastructuur, beheer en onderhoud moeten omvatten. . Het zou oneigelijk zijn als bestaande middelen uit het Mobiliteitsfonds worden meegerekend met het NAVO-budget en er daardoor extra spanning op het MIRT-budget komt.

Op 11 mei jl. constateerde de Rekenkamer dat Rijkswaterstaat een tekort heeft van € 20,5 mld. voor instandhouding van infrastructuur tot 2038 (tussen 2026 en 2037 is gemiddeld € 1,9 mld per jaar extra nodig). Door geld vrij te maken voorkomen we dat de druk op bestaande infrastructuur verder toeneemt en wegen moeten worden afgesloten. Een robuust meerjarenprogramma voor beheer en onderhoud is nodig, centraal en decentraal, evenals een passend budget en een slimme planning die hinder tot een minimum beperkt.

Maak af wat in het MIRT is afgesproken.

Zorg ervoor dat budgetten voor MIRT-projecten die nu naar beheer en onderhoud zijn geschoven weer worden gereserveerd op de begroting. Blijf anticiperen op de mobiliteitsvraag van de toekomst en voorkom nieuwe knelpunten. Nederland heeft kwalitatief hoogwaardige infrastructuur nodig die meegroeit met de vraag. Dit vraagt om voldoende mensen, middelen en stikstofruimte bij het Rijk.

In 2023 pauzeerde het toenmalige kabinet 14 wegprojecten en 3 vaarwegprojecten. Daardoor schoof een bedrag van € 4 mld. van aanleg naar onderhoud. Daarnaast werd tot en met 2036 € 2 mld. uit het Mobiliteitsfonds gehaald als bijdrage aan een ‘Rijksbrede dekkingsopgave’ en waren er extra tegenvallers van ongeveer € 1,8 mld. door prijsstijgingen. Opnieuw zijn dit jaar 5 extra projecten gepauzeerd wegens gebrek aan stikstofruimte en bouwcapaciteit. Voorts onttrok het kabinet € 168 mln. per jaar aan het Mobiliteitsfonds voor dossiers in andere sectoren, zoals Toeslagen en OCW. Aanvullend wordt voor € 2,1 mld. geen compensatie voor inflatie (‘prijsbijstelling’) meer toegepast, opnieuw een verborgen budgetkorting.

De noodzaak voor goede infrastructuur stijgt, de projecten stapelen zich op en in de afgelopen twee jaar is er dus minstens € 10 mld. opgenomen uit het Mobiliteitsfonds zonder zicht op compensatie. Het vroegtijdig plannen en reserveren van middelen voor de capaciteit van de toekomst is en blijft van belang. Het aantal inwoners, de vraag naar woningen en de mobiliteitsbehoefte blijven de komende jaren immers doorgroeien. Dat vraagt om een goede ontsluiting van woonwijken en nieuwe aanleg van weg-, fiets- en spoor-infrastructuur. Zo kunnen we de groei en daarmee de

toenemende vraag naar mobiliteit faciliteren. Ook de fiets speelt hier een belangrijke rol. Om het fietsen nog aantrekkelijker te maken, is het van belang onveilige fietsroutes aan te pakken en de fietsinfrastructuur te verbeteren. De Mobiliteitsalliantie roept daarom op om bestaande afspraken in het MIRT te behouden, gereserveerde budgetten te behouden én meer budget beschikbaar te stellen.

Benut bestaande infrastructuur beter.

Mobiliteit staat onder druk door hoge piekbelasting in de spitsuren, vergelijkbaar met de problematiek in het stroomnetwerk. De Mobiliteitsalliantie pleit voor de spreiding van reizigersstromen. Ook vraagt de Mobiliteitsalliantie aandacht voor onderzoek naar prijsdifferentiatie in het openbaar vervoer, als instrument om te sturen op betere spreiding van reizigers en betere benutting van bestaande infrastructuur en materieel.

Creëer nabijheid in de ruimtelijke ordening.

Een goede bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen is essentieel om mensen economisch en sociaal deel te kunnen laten nemen aan de maatschappij. Hierbij is het belangrijk dat voorzieningen met zoveel mogelijk verschillende modaliteiten in een acceptabele reistijd te bereiken zijn. Zet in het kader van bereikbaarheid in op ontwikkelingen die passend zijn, bijvoorbeeld door het verbeteren van het OV, het realiseren van (door) fietsroutes, het verbeteren van de ontsluiting via autowegen, voldoende vrachtwagen-parkeerplaatsen en/of het fijnmaziger maken van het looproute-netwerk.

Nu grote aantallen nieuwe woningen nodig zijn, moet bereikbaarheid vanaf het eerste moment worden meegenomen in de woningbouwplannen. Een goede ontsluiting per fiets, gemotoriseerde tweewieler, auto, openbaar vervoer, trein of te voet is noodzakelijk voor recreëren, wonen en werken. Hierbij moet ook het ruimtebeslag en de verkeersintensiteit die nodig zijn voor logistiek worden meegenomen, zoals plaatsen voor laden en lossen. Een brede mobiliteitstoets die direct deel uitmaakt van woningbouwopgaven kan hierin voorzien.

Blijf investeren in duurzame en betaalbare mobiliteit.

Op dit moment wordt 94% van het Nederlandse personenwagenpark nog aangedreven door fossiele brandstoffen. Tegelijkertijd neemt de urgentie toe om mobiliteit te verduurzamen, betaalbaar en toegankelijk te houden. Dat vraagt om stabiel, voorspelbaar en bestendig overheidsbeleid. Voor zowel nieuwe als tweedehandsauto's is (fiscale) ondersteuning onmisbaar om de overstap naar elektrische mobiliteit mogelijk te maken. Duurzame mobiliteit gaat ook over het bieden van aantrekkelijke, betaalbare en slimme alternatieven voor iedereen.

Onze suggesties:

- Geef rust en duidelijkheid aan de automarkt. Maak een helder, meerjarig en proportioneel plan voor de fiscale ondersteuning van elektrische auto's.
- Stimuleer het gebruik van nulemissie voertuigen – zowel privé als zakelijk – en zorg voor een gezonde vraag naar tweedehands elektrische voertuigen.
- Een toekomstbestendige vorm van betalen naar gebruik met differentiatie op basis van milieukenmerken moet zo snel mogelijk worden ingevoerd.
- Pak grondslagerosie aan in de autobelastingen, zodat automobiliteit betaalbaar blijft en de overheidsinkomsten stabiel blijven.
- Investeer in uitbreiding en kwaliteit van het OV-aanbod, ook in regio's waar mobiliteitsarmoede dreigt. Hiermee is het OV een aantrekkelijk vervoermiddel met frequente, snelle en betrouwbare verbindingen. Kansen ziet de Mobiliteitsalliantie voor een betere integratie met fiets en deelmobiliteit.
- Het OV is van nature al een duurzaam vervoermiddel. Zorg dat voor busvervoer de randvoorwaarden op orde zijn voor de overstap naar elektrische en waterstofbussen.
- Verlaag de btw op openbaarvervoersbewijzen naar 0% om het OV betaalbaar te houden en duurzame mobiliteit te stimuleren.
- Zet in op het stimuleren en verbeteren van internationale spoorverbindingen, door bureaucratie te verminderen en in te zetten op uniforme Europese wetgeving.

Zorg voor structurele financiering van het openbaar vervoer: Keer bezuinigingen om en herstel stabiliteit.

Het openbaar vervoer staat onder druk. De kosten stijgen door noodzakelijke maatregelen voor veiligheid van reizigers en personeel, door stijgende energie- bouw- en loonkosten en door inflatie. Thuiswerken en ander reisgedrag zorgen sinds corona voor minder reisbewegingen en dus inkomsten, terwijl het hele systeem op de drukke momenten wel nodig blijft. De overheidsbijdrage aan de sector is gedaald, en was internationaal gezien al bescheiden voor een land met een ov-sector van dit niveau.

Daardoor betalen de reizigers relatief veel, terwijl het OV ook voordelen voor anderen oplevert, zoals leefbaardere binnensteden en minder files op de weg. Inkomsten zijn daarnaast steeds onvoorspelbaarder. Niet alleen door veranderd reizigersgedrag, maar ook door onvoorspelbaar gedrag van Den Haag.

Om te voorkomen dat het OV in een negatieve spiraal terechtkomt waarbij teruglopende inkomsten en teruglopende reizigersaantallen elkaar blijven versterken, is het nodig dat verantwoordelijkheid wordt genomen voor het verlies van € 335 mln. van Rijksbijdragen aan de sector. Deze kortingen, bestaande uit een administratieve fout in de korting op de Brede DoelUitkering (BDU) verkeer en vervoer en een vermindering van de bijdrage aan het studentenreisproduct, verkrampen de OV-sector. Hierdoor zullen noodgedwongen prijzen stijgen en/of lijnen verdwijnen.

Een voorspelbaar financieringskader is noodzakelijk voor vervoerders en decentrale overheden om toekomstgericht te plannen en te investeren. Bovendien voorkomt dit inefficiënte bestedingen, veroorzaakt door jaarlijks veranderende kaders en bezuinigingen.

Laat netcongestie en een gebrek aan netcapaciteit de transitie naar duurzame mobiliteit niet beperken.

De energietransitie binnen mobiliteit stuit op grenzen. Netcongestie vormt een toenemende barrière voor de uitbreiding van elektrische mobiliteit, de uitrol van laadinfrastructuur bij logistieke knooppunten en de elektrificatie van het OV. Ook waterstoftankstations en OV-hubs lopen tegen deze beperking aan. Het onderliggende elektriciteitsnetwerk mag nooit de beperkende factor zijn voor de groei van duurzame mobiliteit in Nederland. Echter, zonder gerichte oplossingen komt de verduurzaming van mobiliteit tot stilstand.

Onze suggesties:

- Versnel de verzwaring van het elektriciteitsnet, met mobiliteit (sbedrijven) als prioritaire sector.
- Faciliteer slimme energie-oplossingen zoals laadpleinen en vormen van slim laden. Bi-directioneel laden kan ook een oplossing zijn voor netcongestie.
- Zorg voor een robuuste en ruimtelijk ingepaste laadinfrastructuur voor personenvervoer, (stads)logistiek en openbaar vervoer. Het laadnetwerk voor logistiek laden, bijvoorbeeld op vrachtwagenparkeerplaatsen, voldoet op dit moment nog niet.
- Ondersteun ook tankinfrastructuur voor hernieuwbare brandstoffen, zoals waterstof en e-fuels, als onderdeel van de transitiefase naar volledige nul-emissie.

Blijf investeren in verkeersveilige mobiliteit.

Vanaf 2010 is er geen duidelijke daling meer in het aantal verkeersdoden. In 2024 kwamen 675 mensen in Nederland om door een verkeersongeval. Elk verkeersslachtoffer is er een te veel. Kies daarom voor verkeersveilige woonwijken, toekomstbestendige fiets- en looppaden, vrije bus-en trambanen, busvriendelijke drempels en voor veilig ingerichte doorgaande wegen in de stad. De Mobiliteitsalliantie roept op om de investeringsimpuls Strategisch Plan

Verkeersveiligheid (SPV) te verlengen. Waar mogelijk kunnen verkeersstromen worden gescheiden waarbij extra aandacht moet zijn voor het aanleggen van vrijliggende fietspaden. Stimuleer 30 km/u binnen de bebouwde kom, waar het onveilige situaties verbetert en houd rekening met een passende inrichting. Geef in de drukke wijken ruimte aan lopen en fietsen. Hierdoor wordt het verkeer veiliger en de stad leefbaarder. Daarbij zal per locatie sprake zijn van een andere keuze, want het OV, de bus en de auto moeten op de doorgaande wegen wel voldoende ruimte en snelheid houden. Van groot belang zijn ook veilige schoolroutes- en omgevingen. Geef gemeenten de mogelijkheid om met BOA's meer te handhaven in het verkeer.

Benoem een Minister van Mobiliteit.

Benoem een minister van Mobiliteit: de minister van Infrastructuur en Waterstaat mét het openbaar vervoer, fiets en auto in de portefeuille, met regie op de samenhang tussen mobiliteit, wonen, economie en duurzaamheid, ondersteund door een interdepartementaal mobiliteitsprogramma.

Mobiliteitsbeleid is geen eiland. Mobiliteit is direct verbonden met woningbouw, arbeidsmarkt, energiebeleid en klimaatdoelen. Zonder regie ontstaan knelpunten in het beleid zoals netcongestie, inefficiënt ruimtegebruik en ongelijkheid in bereikbaarheid.

Met een centrale minister en een interdepartementaal programma worden middelen efficiënter ingezet, wordt versnippering tegengegaan en ontstaat samenhang in beleid. Denk aan bereikbaarheid als voorwaarde bij het bouwen van 900.000 nieuwe woningen: zonder vervoer geen leefbare wijk.

WIJ DENKEN GRAAG MET U MEE

Wij nodigen u uit om samen met ons werk te maken van een duurzaam, bereikbaar en leefbaar Nederland. De Mobiliteitsalliantie biedt denkkracht, ervaring en breed draagvlak uit de volle breedte van de mobiliteitssector. Wij staan klaar om onze kennis, praktijkervaring en concrete oplossingen te delen voor uw mobiliteitsparagraaf – van slimme mobiliteitscombinaties en drukverlichting op het energienet tot duurzame gebiedsgerichte mobiliteitsplannen.

Samen kunnen we de mobiliteit van morgen vormgeven: schoner, slimmer, en voor iedereen toegankelijk.