

Reactie op het Social Climate Fund (SCF) – OV en Deelmobiliteit

Geachte heer, mevrouw,

Met interesse hebben wij kennisgenomen van de voorstellen binnen het kader van het [Social Climate Fund \(SCF\)](#). Wij waarderen de inzet om vervoer betaalbaar te houden en tegelijkertijd bij te dragen aan de duurzaamheidsdoelstellingen. Wij willen enkele aandachtspunten benadrukken die van belang zijn bij het vormgeven van effectieve en duurzame mobiliteitsmaatregelen.

1. Duurzaamheid binnen het STOP-principe

Het SCF richt zich op duurzame mobiliteit, maar de huidige voorstellen voor openbaar vervoer (OV) en deelmobiliteit vallen niet per definitie onder de meest duurzame vervoersopties. Binnen het STOP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, en (Privé)auto) zijn lopen en fietsen de meest duurzame keuzes. Subsidies en maatregelen zouden daarom primair gericht moeten zijn op het stimuleren van verplaatsingen die bijdragen aan de transitie van (privé)auto (P) naar stappen en trappen (S), en niet slechts op het subsidiëren van OV en deelmobiliteit als op zichzelf staande modaliteiten. Juist integrale toegang voor reizigers zodat de juiste (duurzame) keuze gemaakt kan worden per reis is daarbij van groot belang. Mobiliteitsdiensten, oftewel MaaS, bieden juist die overkoepelende mogelijkheden en maken het mogelijk dat reizigers eenvoudig en duurzaam reizen plannen, boeken en betalen, zowel voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en de auto, en de combinaties daarvan. Deelmobiliteit maakt daar uiteraard integraal onderdeel van uit, voor deelfietsen, deelscooters, deelauto's, etc.

2. Bewegredenen voor subsidiëring en het risico van silo-denken

Het subsidiëren van een afzonderlijke modaliteit binnen de STOP-hiërarchie draagt niet bij aan de brede duurzaamheidsdoelstellingen. Integendeel, een dergelijke aanpak kan zelfs averechts werken, doordat deze geen structurele gedragsverandering stimuleert. Het uitgangspunt moet zijn:

- Subsidiëring op basis van de reis en gedragsverandering (de vraag), niet op unimodaal aanbod.
- Financiering gericht op de overgang van minder duurzame naar duurzamere vervoersvormen (P → S), in plaats van het financieren van een enkele modaliteit zoals OV of deelmobiliteit.
- Een multimodale aanpak waarin lopen, fietsen en OV complementair worden gestimuleerd, in plaats van OV en deelmobiliteit als op zichzelf staande oplossingen.

Wij zijn niet tegen subsidies voor OV en deelmobiliteit, maar pleiten ervoor dat deze alleen worden verstrekt indien zij direct bijdragen aan een duurzame gedragsverandering. Subsidies die enkel OV-gebruik of deelmobiliteit ondersteunen zonder dat er een verschuiving plaatsvindt

binnen het STOP-model, zien wij eerder als een verkapte marktsteun dan als een doeltreffend duurzaamheidsbeleid.

3. Effectiviteit van beweging boven unimodale stimulering

Er is aantoonbaar bewijs dat subsidies gericht op unimodale vervoersoplossingen minder effectief zijn dan stimulansen die de overgang naar duurzamer vervoer ondersteunen en die onafhankelijk zijn van de specifieke modaliteit zoals OV of deelfiets. Het combineren van financiële ondersteuning met een stimuleringsmechanisme dat gedragsverandering richting duurzamere mobiliteitsopties bevordert, is een bewezen succesvolle methode.

Mobiliteitsdiensten hebben deze functionaliteit veelal direct beschikbaar en historisch de ervaring met projecten rondom betaalbaarheid, de gedragsverandering in mobiliteit en de verduurzaming ervan.

4. Ondersteuning en best practices uit de sector

Diverse publieke en private partijen onderschrijven deze aanpak en hebben hier al ervaring mee. Denk hierbij aan initiatieven van:

- **Regionale initiatieven** zoals **Brainport Bereikbaar en Goed op Weg**, die reeds ervaring hebben met het koppelen van subsidies aan duurzame mobiliteitsbewegingen, die met inkomensafhankelijke subsidies ervaring hebben en waarop kan worden voortgebouwd.
- **Marktpartijen partijen** zoals **DUMOCO, Gaiyo en Umob**, die zich richten op duurzame mobiliteitsoplossingen en die ook ervaring hebben met vraaggestuurde inkomensafhankelijke subsidies voor duurzame mobiliteit.

Het enige dat nodig is, is dat lopende initiatieven worden uitgebreid en inkomensafhankelijke subsidies aan deze initiatieven worden gekoppeld, waarbij de nadruk ligt op het ondersteunen van duurzame mobiliteitsbewegingen in plaats van op de financiering van een enkele modaliteit. We benadrukken dat het stimuleren van gedragsverandering vooral succesvol verloopt via de reiziger en minder via de aanbieders van vervoer.

5. De rol van de Onderwegpas en marktpartijen

In uw voorstel wordt de **Onderwegpas** besproken als samenwerking met vervoerders. Wij willen u erop attenderen dat toegang tot openbaar vervoer – in de vorm van vervoersbewijzen (zoals de OV-chipkaart en e-tickets) – ook via marktpartijen gefaciliteerd kan worden. Dit is namelijk geen concessiegebonden of exclusief aan de vervoerders gelieerd initiatief, maar onderdeel van een vrije markt, met aanbieders zoals **Chipbizz, Gaiyo, Umob en Wijmobiel**, die reeds sociale doelgroepen bedienen. Zo bestond de Onderwegpas al voor deze consultatie.

6. Oproep tot gesprek

Wij nodigen u uit om samen in gesprek te gaan over een bredere en duurzamere toepassing van de SCF-middelen, waarbij niet enkel wordt gekeken naar unimodale subsidies voor OV en deelmobiliteit, maar naar een integrale benadering waarbij de **beweging van minder duurzaam naar duurzamer betaalbaar vervoer voor de reizigers** het uitgangspunt is.

Met vriendelijke groet,

Verenigde Innovatieve Mobiliteitsdienstverleners (VIM)