

## NEDERLAND WIL MEER PRIORITEIT VOOR MOBILITEIT EN GELD VOOR VERVOER

*Nationale coalitie wil stagnatie van verkeer en vervoer voorkomen*



Ministerie van Algemene Zaken  
Aan de minister-president,  
de heer drs. M. Rutte  
Postbus 20001  
2500 EA DEN HAAG

Retouradres: Postbus 350, 2700 AJ Zoetermeer

datum	contactpersoon	doorkiesnummer	referentie
20 mei 2016	M. Wiesehahn	079 3467 313	16.05.0053

Betreft  
prioriteit voor mobiliteit en geld voor vervoer

Excellentie,

Dagelijks stilstaan op wegen in en tussen steden, gebrek aan ruimte op het spoor, binnenvaartschepen die stilliggen voor onbediende sluizen<sup>1</sup>. Het is weer aan de orde van de dag. De mobiliteit van reizigers, recreanten, bedrijven en vervoerders in Nederland stagneert nu de economie weer groeit. Een nationale coalitie van maatschappelijke organisaties<sup>2</sup> roept u, uw mede bestuurders, volksvertegenwoordigers en ambtenaren dan ook dringend op om, op korte termijn aanzienlijk meer geld vrij te maken voor meer verbindingen, betere doorstroming en meer comfort.

De organisaties die samen het grootste deel van 'Mobiel Nederland' vertegenwoordigen, menen dat extra investeren in onze mobiliteit de stagnatie voorkomt en het werk van mensen en hun sociale leven makkelijker, comfortabeler en succesvoller maakt. Daarnaast schragen goede verbindingen het verdienvermogen van Nederland. Dat is noodzakelijk om alle andere belangrijke voorzieningen in ons land betaalbaar te houden. De mobiliteit van Nederland is het afgelopen jaar exponentieel toegenomen waardoor, ook volgens het CPB, extra investeringen noodzakelijk en rendabel zijn<sup>3</sup>. Het vrijspelen van 10 miljard euro door het infrastructuurfonds met twee jaar te verlengen is, gezien de huidige ontwikkeling, niet afdoende.

### **Vertraging projecten leidt tot extra files**

Nu de economie weer aantrekt komt er aanzienlijk meer verkeer op de weg. Dat merkt iedereen. Meer mensen zijn aan het werk, veel ZZP-ers hebben weer projectopdrachten waar ze heen moeten rijden, het goederenvervoer over de weg groeit en ook neemt de druk op het fietsnetwerk steeds verder toe. De afgelopen jaren is door de overheid gestaag doorgewerkt aan het verbeteren van het nationale wegennet. Er is geld geïnvesteerd in het beter benutten van bestaande autowegen en fietspaden en er is nagedacht over betalen naar gebruik en daar moeten we mee doorgaan. Smart mobility oplossingen bieden daarbij veel nieuwe kansen. Ook is er extra infrastructuur aangelegd maar minder dan gepland. Er is de afgelopen jaren stevig bezuinigd op het bouwen van meer capaciteit op het wegennet. Hierdoor zijn belangrijke projecten geschrappt of op de lange baan geschoven. Nu de economie weer aantrekt, dringen andere keuzes zich op. Zo is er een nieuwe investeringsagenda voor de versnelde aanpak van knelpunten op belangrijke wegcorridors nodig. Ook moeten geplande projecten naar voren worden gehaald en is het noodzaak financiële ruimte te creëren voor het oplossen van nieuwe knelpunten voor automobilist, vrachtautochauffeur, fietser en voetganger.

---

<sup>1</sup> Zie voor concrete voorbeelden van infrastructurele knelpunten die vooralsnog niet, of niet snel genoeg, aangepakt worden bijlage 1.

<sup>2</sup> EVO, Fenedex, ANWB, TLN, NS, FMN, KNV, Rover, CBRB, BLN, ACN, Schiphol, BOZ, Stichting waterrecreatie, RAI, Fietsersbond, ProRail, VZR, Deltalinqs, ORAM, Bouwend Nederland, Waterbouwers Nederland, NVB

<sup>3</sup> 'Kansrijk Mobiliteitsbeleid' CPB 2016

### **Ruimte voor OV en spoor noodzakelijk**

Ook het aantal reizigers in het OV en op het spoor groeit gestaag. Dat is een goede zaak, gezien de duurzaamheidsdoelstellingen. Echter dit mag niet ten koste gaan van de aantrekkelijkheid van het reizen per spoor. Voor leraren, medewerkers, managers, scholieren, studenten en andere reizigers moet het spoor een aantrekkelijke optie zijn en blijven. Er zijn mogelijkheden om de capaciteit op het Nederlandse spoor uit te breiden voor zowel passagiers als goederen, mits er geïnvesteerd wordt in infrastructuur. Maatregelen, die goederenvervoer over spoor sneller en makkelijker maken, redden het niet vanwege geldgebrek. Luchthavens zijn steeds moeilijker bereikbaar. Belangrijke randvoorwaarden voor ons vestigingsklimaat staan onder druk. De mobiliteit van Nederland in het OV en op het spoor schreeuwt om investeringen. Meer capaciteit voor treinen, bussen en lightrailverbindingen, meer investeringen in fietsparkeerplekken bij treinstations en ov-haltes en daarmee meer ruimte voor reizigers en verladers en meer comfort. Daar helpen we werknemers, bedrijven maar ook gezinnen, scholieren en studenten mee vooruit.

### **Nederland Waterland**

Doorstroming, ook over water, is essentieel in een 24-uurs economie zoals de Nederlandse. Nederland beschikt over een uniek en uitgebreid vaarwegen- en binnen- en zeehavennetwerk dat alle economische kerngebieden met elkaar verbindt. Zowel voor bedrijven die de aan- en afvoer van hun goederen via deze weg goedkoop en efficiënt kunnen regelen, als voor recreanten die met hun boten de middenstand in menig dorp van inkomen voorzien, zijn onze binnenwateren alsook onze binnen- en zeehavens heel belangrijk. Maar dan moeten we er wel met elkaar voor zorgen dat de kwaliteit van de voorzieningen in stand gehouden wordt en sluisen en bruggen geen sta in de weg vormen voor de doorstroming. Dat is nu wel het geval met een beperking op bediening van bruggen en sluisen, achterstallig onderhoud aan vaarwegen, bruggen en viaducten en een toenemende regeldruk.

### **Na bezuinigen nu weer investeren**

Na het uitbreken van de financiële crisis hebben opeenvolgende kabinetten besloten fors te bezuinigen op het 'Infrastructuurfonds' voor aanleg en onderhoud van waterwegen, spoorwegen en autowegen. Met afspraken uit achtereenvolgens het Gedoogakkoord 2010, het Lenteakkoord 2012, het Regeerakkoord 2012 en het Aanvullend pakket 2013 is tot en met 2028 in totaal voor zo'n 26 miljard euro op de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu bezuinigd waarvan 12 miljard uit het Infrastructuurfonds. Projecten zijn vertraagd of geschrapt en onderhoud is versoberd. Daarnaast is de 'vrije ruimte' uit het Infrastructuurfonds vrijwel helemaal aan projecten toegekend, waardoor er geen flexibiliteit meer is om nieuwe knelpunten aan te pakken. Om de gevolgen van de bezuinigingen enigszins op te vangen, heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu wel ingezet op maatregelen om bestaande infrastructuur beter te benutten. Dat is goed, maar meer aandacht voor noodzakelijke investeringen is nodig. Vooral ook omdat prognoses laten zien dat zelfs bij relatief lage economische groei, de bereikbaarheid de komende jaren steeds verder onder druk komt te staan.

### **Conclusie: extra investeringen op spoor, weg en water noodzakelijk**

Helder is dat voor een land waar de vraag naar mobiliteit over de weg, het water, de lucht en spoor nog steeds toeneemt, het bestaande maatregelenpakket echt niet meer volstaat. Er is simpelweg meer geld nodig voor de versnelde aanpak van weginfrastructuur, een betere bediening van sluisen en bruggen, kwalitatief hoogwaardiger spoorvervoer en excellente fietsvoorzieningen. Alleen dan houden we Nederland mobiel en wordt verdere groei duurzaam geaccommodeerd. Een stevige financiële injectie in het infrastructuurfonds is dan ook onontkoombaar.

Wij vragen u dan ook dringend dit pleidooi zwaarwegend mee te laten wegen bij de keuzen die u nu en in de toekomst maken moet ten aanzien van de begrotingen van dit en wellicht een komend kabinet.

Namens Mobiel Nederland, hoogachtend,

Machiel van der Kuijl  
algemeen directeur EVO

Arriën Kruyt  
voorzitter Rover

Frits van Bruggen  
hoofddirecteur ANWB

Rogier van Bortel  
president directeur NS

Saskia Kluit  
directeur Fietsersbond

Pier Eringa  
CEO ProRail

Marleen Maarleveld  
directeur waterrecreatie Nederland

Jos Nijhuis  
president directeur Schiphol

Arthur van Dijk  
voorzitter TLN

Hester Duursema  
directeur BLN

Ad Toet  
directeur KNV

Steven van Eijck  
voorzitter RAI vereniging

Maxime Verhagen  
voorzitter Bouwend Nederland

Ronald Paul  
voorzitter BOZ

Anne Hettinga  
voorzitter FMN

Hendrik Postma  
voorzitter waterbouwers Nederland

Cees Noordam  
directeur ORAM

Robert Kasteel  
directeur CBRB

Ben Radstaak  
directeur Air Cargo Nederland

Bas Janssen  
directeur Deltalinqs

Marijke van Haren  
voorzitter NVB

Bart Jan Koopman  
directeur Fenedex

Jan van Delft  
Vereniging Zakelijke Rijders

Bertho Eckhardt  
voorzitter BOVAG

cc.:

Minister van Infrastructuur en Milieu  
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu  
Minister van Economische Zaken  
VVD fractie Tweede Kamer  
PvdA fractie Tweede Kamer  
SP fractie Tweede Kamer  
PVV fractie Tweede Kamer  
D66 fractie Tweede Kamer  
GroenLinks Tweede Kamer  
SGP fractie Tweede Kamer  
ChristenUnie fractie Tweede Kamer  
Groep Kuzu / Öztürk Tweede Kamer  
Groep Bontes / Van Klaveren Tweede Kamer  
Onafhankelijke Kamerleden

## **BIJLAGE I VOORBEEDEN BELANGRIJKE VERTRAAGDE OF NOG TE PROGRAMMEREN KNELPUNTEN**

Nederland heeft een nieuwe bereikbaarheidsimpuls nodig die verder gaat dan de huidige programmering. In de onderstaande lijst is een concrete reeks van knelpunten en kansen opgesomd die nog geen plek hebben gevonden in overheidsprogramma's of met vertraging worden uitgevoerd. Dat terwijl het beter is deze kansen en knelpunten op kortere termijn aan te pakken. Onderstaande lijst met voorbeelden van te versnellen of te programmeren projecten is ter illustratie van de noodzakelijke extra investeringen die nog geprogrammeerd moeten worden. Het betreft geen uitputtende wensenlijst van de betrokken partijen. Daarbij zijn wij er ook van bewust dat nut en noodzaak van alle nieuwe concrete investeringen altijd overtuigend onderbouwd (moeten) worden.

### **1. Autowegen, fiets- en voetpaden**

#### *1.1 Opwaarderen fietsnetwerk*

Veel fietspaden in het Nederlandse wegennet staan op de rol om aangepakt te worden. De huidige programmering laat een aantal stevige knelpunten echter nog steeds ongemoeid wegens geldgebrek. Dat doet het welzijn en de welvaart van Nederland geen goed. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de ontbrekende fietssnelweg tussen Leiden en Den Haag, aanleg van de snelfietsroute Tilburg-Eindhoven langs Wilhelminakanaal of financiering van een fietstunnel in Vught.

#### *1.2 Knelpunten autowegen*

Maar ook de bereikbaarheid over de weg vraagt om meer inzet van middelen dan nu nog geraamd. Denk bijvoorbeeld aan de noodzakelijke aanpak van de A1 corridor (o.a. Muiderberg – Eemnes), de A4 corridor (o.a. Zoeterwoude – Burgerveen, Beneluxplein – A29) en de A58/A67 corridor (o.a. Eindhoven – Venlo). Maar ook de toenemende drukte op (aansluiting met) onderliggend wegennet baart zorgen.

### **2. OV, Spoorwegen en – overgangen**

#### *2.1 Lange Termijn Spoor Agenda (LTSA)*

Deze actieagenda tot 2028, die in 2014 door Kabinet en parlement is omarmd, is nog niet voorzien van een budget. Aan dit document wordt een aantal ambities gekoppeld die zijn gericht op het verbeteren van de dienstverlening voor de reizigers en bedrijven in termen van betrouwbaarheid, reistijd, gemak en informatieverbetering. Daar is geld voor nodig.

#### *2.2 Duurzame toekomst*

In 2015 is met het Klimaatakkoord van Parijs (COP21) een belangrijke stap gezet voor het inrichten van een systeem van duurzame mobiliteit. Dat levert een extra behoefte aan capaciteit van het spoor netwerk op vooral voor vervoer van/naar regionale agglomeraties binnen de grenzen van Nederland, als voor vervoer van reizigers en goederen tussen Europese regio's. Niet alleen het geven van een vervolg op de LTSA met een tijdshorizon tot 2028, maar ook de planning voor het bereiken van de doelstellingen voor tenminste 2040 is een actuele opgave geworden.

#### *2.3 Ontbrekende schakels*

Op de korte termijn is een aantal ontbrekende schakels in belangrijke corridors prominent. Dat vertraagt personen- en goederenvervoer, wat in een hoog mobiele samenleving anno 2016 niet meer acceptabel is. Voorbeelden zijn de vertragingen, die ontstaan door de ontbrekende boog op de Merwedelingelijn, de gebrekkige kwaliteit en capaciteit van de lijnen Arnhem – Utrecht en Utrecht – Leiden en de ontbrekende inhaalspoorlijn bij Wormerveer. Vooral investeren in dat laatstgenoemde knelpunt zou de spoorbereikbaarheid van Noord-Holland aanzienlijk verbeteren.

Ook elektrificatie van het netwerk moet worden vervolgd. Bovendien is het wenselijk dat de verhoging van het voltage op de bovenleidingen (3KV), zoals in de LTSA reeds is genoemd, wordt uitgevoerd. Een hogere spanning op de bovenleiding leidt tot minder energiekosten, minder CO2 uitstoot, meer capaciteit, goedkoper onderhoud en een flinke bijdrage aan het klimaatakkoord lijstje.

## 2.4 Veiligheid

Met de grotere rol van spoor in een duurzaam mobiliteitssysteem krijgen ook investeringen in spoorveiligheid een steeds groter rendement. De investeringen in het nieuwe treinbeveiligingssysteem ERTMS lopen door in de jaren na 2028. En de aanpak van overwegen zoals, die in Vught en Venlo, zijn leefbaarheidsknelpunten die onze aandacht echt vragen.

## **3. Vaarwegen, bruggen en sluisen**

### *3.1 Sluiscapaciteit*

Gezien de verwachte groei van overslag in de zeehavens zal ook het volume transport over water toenemen. Daarom moeten bijvoorbeeld de belangrijke Volkerak-, Kreekrak- en Krammersluisen worden uitgebreid. In heel Nederland moeten sluisen optimaal bediend worden voor recreatie- en beroepsvaart. Na 2017 is het onzeker of er afdoende middelen beschikbaar zijn voor optimale bediening van bruggen en sluisen. Investeren in bediening op afstand is onontkoombaar.

### *3.2 Brughoogten*

Binnenvaarttransport, logistiek en recreatievaart ondergaat een voortdurende ontwikkeling in schaalgrootte. De stapeling van containers op binnenvaartschepen reikt nu tot 4 hoog. Maar helaas zijn veel bruggen op hoofdvaarwegen nog niet ingericht op deze hoogten. Investeren in verhoging van bruggen over de Maas en het Amsterdam Rijnkanaal zijn verstandige investeringen voor de toekomst.

## **4. Aanpak multimodale knooppunten**

### *4.1 Havens*

Samen met de havens van Zeeland, Amsterdam, Moerdijk en Eemshaven vormt mainport Rotterdam een maritiem netwerk die tot de beste van de wereld behoort. Om die logistieke hub maximaal te laten werken voor Nederland moet zij optimaal bereikbaar blijven over land, maar ook over zee. Voorbeelden van projecten die opgepakt moeten worden zijn het verbeteren toegang haven Vlissingen door optimaliseren vaargeul ter hoogte van de Wielingen, het uitdiepen van de Nieuwe Waterweg, Rijksfinanciering voor de Calandspoorboog, tijdige vervanging van de Suurhoffbrug en van de Moerdijkbrug op de A16, aanpak van de files op de aan- en afvoerroutes zoals de A16 en de A8- A9. Er zijn adequate spooraansluiting nodig voor de ontsluiting van de haven Rotterdam naar het Europese achterland (PHS-GON) en voor de Haven Moerdijk. Maar ook de aanleg van een korte spoorverbinding (8km) naar het Belgische spoor en de haven Gent langs de oostkant van het Kanaal van Gent naar Terneuzen.

### *4.2 Schiphol*

Schiphol is al 100 jaar een internationaal knooppunt van mensen, handel en kennis. De luchtvaartmaatschappijen zorgen ervoor dat ruim 300 bestemmingen direct te bereiken zijn. De concurrentiepositie van de luchthaven Schiphol vraagt om een overheid die de duurzame groei van de luchtvaart in Nederland ondersteunt. Met de Actieagenda Schiphol zet het Kabinet een goede stap in de richting van een betere OV-bereikbaarheid. Maar meer capaciteit blijft nodig. Daarom moet bijvoorbeeld snel de Noord-Zuidlijn naar Schiphol worden doorgetrokken. Dat schept de noodzakelijke snelle OV verbinding van Schiphol met de Metropool Amsterdam. Schiphol is de 3de luchtvrachthub van Europa. Voor het bedrijfsleven is het van belang dat de doorstroming via de weg van en naar de luchthaven optimaal is, met name op de hoofdcorridors de A1 en A12 naar het Europese achterland.

### *4.3 Utrecht*

Utrecht is het mobiliteitscentrum van Nederland voor zowel spoor- weg- en fietsverbindingen. Er is al heel veel gedaan in de afgelopen jaren om de mobiliteit in en rond Utrecht niet tot stilstand te laten komen. Voor de stad, het daar gevestigde bedrijfsleven en instellingen, is de bereikbaarheid aan de oostkant van de stad echter nog steeds erg problematisch. De realisatie van een intermodale hub voor personenvervoer waarbij een betere trein-, tram- en busontsluiting gepaard gaat met goede fietspaden, taxivoorzieningen en afdoende faciliteiten voor automobilititeit heeft hoge prioriteit.