

Van: Frank Menger

Onderwerp: Noordelijke infrastructuur belangen en lobby van derde partijen op de formatie
Datum: vrijdag 19 april 2024 11:29:02
Bijlagen: [20240411_Input_Rover_kabinetsformatie.pdf](#)
[prorail----aanbod-aan-de-formatie-2024.pdf](#)
[brief_van_gs_PS24-000304.pdf](#)

Geachte leden van de Staten en gemeenteraden,

Op de nieuwspaginas van zowel Prorail als Rover stonden interessante documenten. Waarbij de brief van Rover de enorme diskrapantie opvalt met haar brieven aan uw Staten na PS 2023 met betrekking tot het OV en wat zij nu naar de formatietafel stuurt. Zowel de Lelylijn, Nedersaksenlijn als Wunderline ontbreken in de brief van Rover als het over majeure oplossingen van oplossen van knelpunten op het spoor. Het volgende citaat:

Cruciale schakels voor schaa sprong netwerk • Het doortrekken van de Noordzuidlijn metro van Amsterdam Zuid naar Hoofddorp zorgt voor meer capaciteit voor (inter)nationale Intercity's naar alle delen van Nederland. Het huidige kabinet heeft echter 1,6 miljard euro van het budget ingetrokken in verband met de bezuinigingsopgave. • Realisatie van nieuwe goederenroute oost-Nederland zorgt voor ruimte voor extra reizigerstreinen op groot aantal trajecten in driehoek Deventer-Breda-Amsterdam en in Oost-Nederland. Het vermindert de overlast door geluid en trillingen in een groot aantal steden en dorpen. Voor genoemde route is nog geen geld gereserveerd. Meerdere varianten worden onderzocht. Doel is een beperkt aantal goederentreinen tussen Rotterdam en Noord-Duitsland welke nu omrijden via Gouda, Amsterdam, Weesp en Apeldoorn een veel kortere route via de Betuweroute naar Twente te laten volgen.

- <https://www.prorail.nl/verhalen/een-duurzame-toekomst-voor-ons-spoor>
- <https://rover.nl/nieuws/34-politiek-en-lobby/2420-rover-vraagt-miljardeninvestering-in-openbaar-vervoer>

Hoop dat u deze informatie nuttig zal gebruiken

Met vriendelijke groet,

Frank Menger



Tweede Kamer der Staten-Generaal
t.a.v. Bureau Woordvoering Kabinetsformatie
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Amersfoort, 11 april 2024

Geachte informateurs,

Reizigersvereniging Rover is dé stem van de reiziger. Wij willen duurzame gedeelde mobiliteit voor iedereen. Met deze brief brengen wij graag een aantal punten onder de aandacht van u en de onderhandelende partijen.

Investeren in OV loont en is urgent

Het openbaar vervoer is nationaal en regionaal het afgelopen decennium gemoderniseerd en veel efficiënter geworden. Maar exploitatievergoedingen en investeringen zijn sterk achtergebleven bij de **maatschappelijke vraag naar duurzame mobiliteit en naar goede bereikbaarheid binnen en tussen regio's**. Voor een levendig landelijk gebied, het bestrijden van vervoerarmoede en het veilig en leefbaar houden van steden is openbaar vervoer in combinatie met lopen, fietsen en deelmobiliteit essentieel. Het is ruimte efficiënt én draagt bij aan duurzame economische groei. Door de bouw van honderdduizenden woningen neemt de (vraag naar) mobiliteit de komende 10 jaar fors toe. De ruimte voor parkeerplekken en het verbreden van wegen is vaak niet beschikbaar. Toegang tot het hart van de steden voor grote aantallen reizigers lukt alleen met een combinatie van OV en fiets. Dit stimuleert ook actief bewegen en dat is goed voor de volksgezondheid.

Ook nu een groep reizigers vaker thuiswerkt is de verwachting dat het OV weer snel aan de capaciteitsgrens zal zitten. Op meerdere trajecten is deze grens zelfs al bereikt. Er zijn volop kansen voor groei: het OV kan helpen bij het oplossen én voorkomen van files. Op een aantal corridors is de vervoervraag hoog, maar het OV-aandeel opvallend laag. Meer, sneller en directer OV kan hier het OV de meest aantrekkelijke keuze voor de reiziger maken. Dit vergt investeringen. Alleen zo kan het aandeel OV-gebruik snel groeien en zullen de autowegen worden ontlast zodat de doorstroming verbetert. Er ontstaat een alternatief voor wie dat wil of nodig heeft.

Kernboodschap

Er ligt een grote opgave om verspreid over het land knelpunten in het openbaar vervoer op te lossen. De komende kabinetsperiode is een schaa sprong nodig. Vanuit de woningbouwopgave, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid is een verdubbeling van het openbaar vervoer voor 2030 cruciaal en urgent. Wij vragen u deze kwantitatieve doelstelling voor het aanbod van het openbaar vervoer op te nemen inclusief de daarvoor noodzakelijke verhoging van de exploitatievergoeding én een investeringsagenda.

Wij vragen u de volgende punten op te nemen in het regeerakkoord:

1. Impuls bus: hogere exploitatievergoeding en 2 miljard investeren

De meeste groeikansen voor het OV op de korte termijn liggen bij de bus. Realiseer hoogfrequente snelle en betrouwbare HOV-busdiensten (Bus Rapid Transit) voor reizigers tussen de steden en dorpen op snelwegen en provinciale doorstroomwegen zodat het OV voor veel meer reizigers aantrekkelijk wordt. **Verschillende regio's hebben** hiervoor al plannen ontwikkeld samen met het Rijk. Realisatie kan gefaseerd: introduceer direct nieuwe of frequentere snelle busverbindingen en verbeter in een paar jaar tijd stapsgewijs de doorstroming.

Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.

Om meer bussen (**maar ook trams en metro's**) mogelijk te maken is een forse structurele verhoging van de exploitatievergoeding van het Rijk **aan provincies en vervoerregio's nodig**. Dit voorkomt ook verdere vershraling van het OV aanbod op het platteland en in buitenwijken. Deze vergoeding in het Provinciefonds (**voor vervoerregio's de Brede Doeluitkering**) is jarenlang niet meegegroeid met de bevolkingsgroei. U kunt voor groei van de exploitatievergoeding voorwaarden stellen ten aanzien van groei van het OV-aanbod en het aantal reizigers. Te vaak blijkt dat de bus nog geen alternatief is voor reizigers om ergens te kunnen komen. Uit recent eigen onderzoek van Rover blijkt dat dit bijvoorbeeld het geval is voor ziekenhuizen, reizigers met de bus staan daar vaak al 1-0 achter.

Verder is het nodig dat het Rijk de noodzakelijke opwaardering van de infrastructuur voor het busnetwerk aanjaagt. Dit kan door in de periode 2024-2028 2 miljard euro voor regionale investeringen in busbanen en andere doorstromingsmaatregelen beschikbaar te stellen.

2. Houdt Regio én Randstad over het spoor bereikbaar

Op grote delen van het spoorwegnet is geen ruimte voor hogere frequenties of langere treinen terwijl het aantal reizigers wel groeit. Het Nederlandse spoor dreigt over 10 jaar aan zijn eigen succes ten onder te gaan. Investeren is nu nodig om te voorkomen dat het spoor straks vastloopt.

Een overzicht van de meest urgente knelpunten vindt u in de bijlage. Wij vragen u een besluit te nemen over de twee ontbrekende schakels die volgens Toekomstbeeld OV2040 randvoorwaarde zijn voor het overgrote deel van de noodzakelijk frequentieverhogingen op het Nederlandse spoorwegnet: de verlenging van de Noordzuidlijn metro van Amsterdam Zuid naar Hoofddorp en het realiseren van een nieuwe route voor goederentreinen in Oost-Nederland.

Daarnaast vragen wij u in de periode 2024-2028 circa 2 miljard euro te investeren in een aantal spoorknooppunten op de overgang tussen Randstad en Regio die bepalend zijn voor het blijvend bereikbaar houden van Noord-, Oost- en Zuid-Nederland vanuit de Randstad, voor meer treinen in deze **regio's én voor** meer internationale treinen. Tenslotte vragen wij u te investeren in elektrificatie van regionale spoorlijnen in Noord- en Oost-Nederland, in heropening van spoorlijnen tussen Nederland en België en in quick-wins: kleine spoorknelpunten die al jaren op de agenda staan maar waarvoor nog geen geld is gereserveerd.

3. Multimodaal doen we allemaal

Verknoop lopen, fietsen en deelmobiliteit beter met het OV-netwerk zodat overstappen zonder hindernissen verloopt. **Zo'n 50% van de treinreizigers gaat met de fiets naar het station en dit aantal groeit**. De afgelopen jaren is daarom geïnvesteerd in de uitbreiding van fietsenstallingen bij stations en HOV-knooppunten. De tekorten zijn echter nog niet opgelost. Ook de komende kabinetsperiode zijn extra investeringen nodig. Stimuleer ook gemeenten om doorfietsroutes richting stations te realiseren.

Stations en andere OV-knooppunten moeten aantrekkelijk en sociaal veilig zijn. Veel stations zijn de afgelopen jaren verbeterd. Maar er zijn ook nog veel vaak kleinere stations die een opknapbeurt kunnen gebruiken. Investeer daarom in vergroening van stations en het verbeteren van wachtvoorzieningen. Voeg ook functies toe die bijdragen aan levendigheid.

4. Tarieven: één betaalbaar aanbod

Reizen met het OV is de afgelopen jaren fors duurder geworden. Wij zijn blij dat de Kamer najaar 2023 de geplande nieuwe forse verhoging van de tarieven op bij NS met circa 8,5% heeft tegengehouden (Amendement Bikker c.s. 36410 XII-7). Deze tariefverhoging dreigt echter per 1 januari 2025 alsnog te worden doorgevoerd met daarbovenop nog een inflatiecorrectie voor dit jaar. Dat betekent een tariefstijging van meer dan 10%. Dan zouden de tarieven in 3 jaar tijd met meer dan 20% toenemen. Voor reizigers met een laag inkomen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer dreigt hierdoor nog verdere vervoerarmoede. Wij vragen u vast te leggen dat de uitgestelde tariefverhoging voor het spoor definitief vervalt (kosten: 120 miljoen euro structureel) en te kiezen voor verlaging van het BTW-tarief van 9% naar 0%. Met dit laatste maakt u de regels voor het vliegverkeer gelijk aan die voor de trein.

5. Afspraken met werkgevers en onderwijsinstellingen

Bedrijven hebben op grond van het akkoorden met meerdere kabinetten een opgave hun mobiliteit te verduurzamen. Afspraak is dat werkgevers samen met de overheid zorgdragen dat voor 2030 8 miljard autokilometers woon-werkverkeer minder worden afgelegd. Dat vraagt om een actieve rol van werkgevers om werknemers alternatieven te bieden (zoals ASML en Brainport Eindhoven nu al doen door te investeren in OV). Ondersteun als Rijk het bedrijfsleven door samen met koplopers maatregelen uit te werken en best-practices uit te wisselen. Ondersteun gemeenten en provincies om te komen tot regionale mobiliteitsakkoorden.

Het OV wordt efficiënter én files worden minder als reizigers zich beter spreiden. Verhoog daarom de onbelaste thuiswerkvergoeding op dinsdag en donderdag en schaf deze onbelaste vergoeding voor de andere dagen af. Maak met werkgevers hierover afspraken. Maak ook nationale afspraken met onderwijsinstellingen over lestijden. Door slechts een half uur te verschuiven kan de drukte in de hyperspits aanzienlijk worden beperkt.

Wij zijn graag uw gesprekspartner

Rover is van harte bereid onze ideeën verder toe te lichten en de komende kabinetsperiode over het openbaar vervoer te adviseren, op verzoek van het kabinet, het parlement of op eigen initiatief. Met de onderhandelingen over het regeerakkoord en de coalitievorming wensen wij u heel veel succes.

Met vriendelijke groet,

Freek Bos, directeur

Bijlage: Investeringsagenda spoor 2024-2028

In het Toekomstbeeld OV2040 is een groot aantal knelpunten op het spoor in beeld **gebracht. De benodigde investeringen lopen in de tientallen miljarden euro's. Feitelijk is het** spoorwegennetwerk in Nederland op dit moment zo optimaal benut dat de dienstregeling een gereguleerde file is die loopt van Meppel tot Roosendaal en van Heerhugowaard tot Weert. Het aantal reizigers zal de komende jaren hard groeien. Er moet daarom een start gemaakt worden met het oplossen van de knelpunten. Maak hiervoor een investeringsagenda.

Cruciale schakels voor schaa sprong netwerk

- Het doortrekken van de Noordzuidlijn metro van Amsterdam Zuid naar Hoofddorp zorgt voor meer **capaciteit voor (inter)nationale Intercity's naar alle delen van Nederland. Het huidige kabinet heeft** echter 1,6 miljard euro van het budget ingetrokken in verband met de bezuinigingsopgave.
- Realisatie van nieuwe goederenroute oost-Nederland zorgt voor ruimte voor extra reizigerstreinen op groot aantal trajecten in driehoek Deventer-Breda-Amsterdam en in Oost-Nederland. Het vermindert de overlast door geluid en trillingen in een groot aantal steden en dorpen. Voor genoemde route is nog geen geld gereserveerd. Meerdere varianten worden onderzocht. Doel is een beperkt aantal goederentreinen tussen Rotterdam en Noord-Duitsland welke nu omrijden via Gouda, Amsterdam, Weesp en Apeldoorn een veel kortere route via de Betuweroute naar Twente te laten volgen.

Bepalende spoorknooppunten

- Eindhoven Centraal: een vrije kruising Tongelre en een extra perron maakt tenminste elk kwartier (in plaats van elk half uur) een Sprinter in heel Noord-Brabant mogelijk én de komst van internationale **intercity's richting Düsseldorf, Aken en Antwerpen**. Voor dit project is circa 900 miljoen euro nodig.
- Zwolle/Deventer – Wierden: Een vrije kruising Zwolle Oost en verdubbeling spoor Zwolle – Wierden maakt hogere frequentie mogelijk richting Twente en ook versnelling. Een extra perron Deventer is urgent **om te voorkomen dat door groei van het aantal internationale treinen steeds meer intercity's 8** minuten moeten stilstaan in Apeldoorn omdat er op Deventer nog geen ruimte vrij is.
- Rondom Arnhem Centraal: realisatie vrije kruising Arnhem Velperpoort is urgent voor meer en snellere treinen naar de Achterhoek en groei internationale treinen richting Ruhrgebied en Zuid-Duitsland. Voor dit laatste en voor meer regionale treinen rond Utrecht is ook spoorverdubbeling nodig rond Bunnik. Verbouw van station Zutphen is nodig voor doorgaande treinen Apeldoorn – Winterswijk en betere aansluitingen in Zutphen en Apeldoorn. Verdubbeling spoorbrug Ravenstein is nodig voor elk kwartier een intercity én sprinter tussen Arnhem, Nijmegen, Den Bosch en Eindhoven.
- Rondom Amsterdam Centraal: behoud 10e doorgaande spoor door verbreding perron 15 tijdens huidige verbouwing van het station. Bouw een vrije kruising ten westen van station Sloterdijk en een extra perron en sporen Amsterdam Muiderpoort – Diemen. Met deze ingrepen worden **Intercity's naar** Almere, Amersfoort en Haarlem behouden, worden doorgaande treinen in alle richtingen mogelijk én kunnen frequenties in Noord-Holland en Flevoland omhoog. Ondertunnel in Castricum de overgang Beverwijksestraatweg om te voorkomen dat vanwege veiligheidsnormen groei van het aantal treinen richting Amsterdam leidt tot het verbreken van de directe verbinding Haarlem – Alkmaar.

Oplossen kleine spoorknelpunten

- Keerspooren voor meer Sprinters: bijvoorbeeld in Harderwijk, Purmerend en Velp.
- Nieuwe stations: bijvoorbeeld in Staphorst, Heerenveen Thialf en Bathmen.
- Korte stukken verdubbeling enkelsporige trajecten voor hogere frequenties, meer efficiëntie en betrouwbaarder dienstregeling: bijvoorbeeld Barneveld – Lunteren, Alphen a/d Rijn – Woerden, Landgraaf – Herzogenrath, Scheemda – Winschoten, Tiel – Wadenoyen en Dronryp – Franeker.
- Heropening grensoverschrijdende trajecten: Weert – Hamont stond in het regeerakkoord Rutte 3. Een uitgewerkt plan is gereed voor besluitvorming. Het plan voor een tram Maastricht – Hasselt is door Vlaamse overheden geannuleerd. Een andere oplossing is nodig voor reizigers. Een trein over het nog bestaande tracé Maastricht – Lanaken is mogelijk mits de spoorbrug niet wordt gesloopt. Start met Vlaanderen onderzoek of ook de opgebroken spoorlijn Lanaken – Hasselt kan worden hersteld. Terneuzen – Gent wordt voor goederenvervoer opgewaardeerd. Start hier ook een reizigersverbinding.
- Elektrificatie diesellijnen voor snellere treinen, goedkopere exploitatie en minder geluid en uitstoot: bijvoorbeeld Zutphen – Hengelo en Almelo – Mariënberg.



ProRail

Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt.

De toekomst van duurzame mobiliteit in Nederland

Aanbod aan de formatie



ProRail

Verbindt. Verbetert.

Verduurzaamt.

Mobiliteit van personen en goederen vormt het hart van onze maatschappij. Dagelijks maken ruim 1.1 miljoen mensen gebruik van de trein. Dat is 8% van het totaal aantal reizigerskilometers per jaar van alle modaliteiten samen. Veilige, betrouwbare en toegankelijke mobiliteit maakt het voor iedereen mogelijk mee te doen aan de samenleving. Mobiliteit is noodzakelijk om nieuwe woonwijken bereikbaar te maken en het versterkt onze economie door transport en logistiek op een duurzame manier te faciliteren. Jaarlijks worden op die schone manier ruim 35 miljoen ton goederen over het Nederlandse spoor vervoerd.

Het is daarom essentieel om duurzame mobiliteit centraal te stellen in de toekomstplannen van het nieuwe kabinet. Dat gaat samen met uitdagingen. Dat vraagt om beslissingen. Dat vergt investeringen. In plannen op het gebied van veiligheid, betrouwbaarheid en energie.

Grenzen en groei van het spoor

Nederland heeft het drukst bereden spoor van Europa. Maar het Nederlandse spoor stuit op zijn grenzen, terwijl we een significante toename in de vraag naar spoorgoederenvervoer voorzien. De komende jaren verwachten we grote groei van de vraag naar duurzame en betaalbare mobiliteit van personen én goederen. Willen we voldoen aan deze groeiende vraag, dan is een doordachte aanpak vereist op het gebied van onderhoud, vernieuwing en optimalisatie van onze infrastructuur.

Daarom sturen we u de volgende drie prioriteiten, die Nederland mobiel moeten houden.

1. Investeren in de basis: Veiligheid en betrouwbaarheid
2. Duurzaam ontsluiten: Maak mobiliteitsnetwerken leidend bij ruimtelijke ordening
3. Netcongestie aanpakken: Een landelijk actieplan voor energie en mobiliteit



ProRail is als spoorwegbeheerder verantwoordelijk voor het onderhoud, de vernieuwing, de uitbreiding en de veiligheid van het Nederlandse spoorwegnet. We verdelen als onafhankelijke partij de ruimte op 7.000 kilometer spoor meer dan 30 spoorwegondernemingen. We regelen alle treinverkeer (160 miljoen kilometer per jaar) en bouwen en beheren bijna 400 stations. Dit doen we met aandacht voor onze samenleving én met oog voor toekomst. Samen zorgen we zo voor een veilig, duurzaam en economisch sterk Nederland.

1. Investeren in de basis:

Veiligheid en betrouwbaarheid

Veiligheid staat bij ons op de eerste plaats. De betrouwbaarheid van het spoor is daarmee onlosmakelijk verbonden. Onderhoud en vernieuwing van het bestaande netwerk is van cruciaal belang om een veilige en betrouwbare dienstverlening te garanderen. Een integrale afweging tussen ruimte, economie en logistiek versterkt dat.

Het systeem staat op dit moment onder druk, vanwege technische veroudering en de uitdagingen van een veranderend klimaat. Denk bijvoorbeeld aan verzakkende spoordijken als gevolg van natte en droge periodes. Proactief onderhoud en vernieuwing is essentieel, maar de huidige beschikbare middelen zijn ontoereikend. Dit kan leiden tot verminderde prestaties en grotere verstoringen. Dit heeft bovendien als risico dat cruciale ambities en doelen op het gebied van duurzaamheid, regionale bereikbaarheid en internationale treinreizen niet gehaald worden.

We benadrukken dat er een dringende behoefte is aan voldoende financiële middelen. Nu en in de toekomst. Zodat we aan onze belangrijke doelstellingen voor Nederland te kunnen voldoen en de veiligheid en kwaliteit van het huidige spoor kunnen waarborgen.



Wat vraagt dit van het kabinet?

Zorg voor voldoende middelen om ambities in de toekomst te kunnen realiseren

ProRail begrijpt de noodzaak tot het betaalbaar houden van het spoor en het verstandig om gaan met het huishoudboekje. Daarvoor moeten slimme en verstandige keuzes gemaakt worden. Tegelijkertijd zien we grote ambities voor het spoor; duurzame mobiliteit, aansluiting van nieuwe woningbouwlocaties en beschikbaar OV voor iedereen. Ook zien we dat economische en demografische groei elders in Europa tot meer vraag naar goederenvervoer leidt. Om die ambities en ontwikkelingen te kunnen realiseren is het nodig dat nu en in de toekomst voldoende middelen beschikbaar zijn.

Maak het mobiliteitsnetwerk klaar voor de toekomst door geen concessies te doen op onderhoud én de transitie naar de toekomst

Ontwikkeling en instandhouding gaan onlosmakelijk samen met het klaar maken van het mobiliteitsnetwerk voor de uitdagingen van de toekomst. ProRail roept het komende kabinet op om, naast te zorgen voor voldoende middelen voor exploitatie en onderhoud, ook te investeren in de transitie naar toekomstbestendige en duurzame mobiliteit van personen en goederen, waaronder over het spoor, om zo de verwachte groei te kunnen blijven faciliteren en aan te sluiten bij Europese ontwikkeling en eisen.

2. Duurzaam ontsluiten: maak mobiliteitsnetwerken

leidend bij ruimtelijke ordening

Water en bodem spelen een cruciale rol bij de ruimtelijke ordening van ons land. Wij zien eenzelfde rol weggelegd voor infrastructuurnetwerken. Door duurzame mobiliteit centraal te stellen, wordt bijgedragen aan weloverwogen keuzes voor woningbouwlocaties, het aanpakken van vervoersarmoede in regio's en het vermijden van onnodig overstappen op verschillende soorten vervoer. En tegelijkertijd zetten we stappen richting het behalen van (inter)nationale klimaatdoelen.

De woningbouwopgave noopt Nederland om in steden en daarbuiten aangename plekken om te leven te ontwikkelen. En aangenaam leven doe je als voorzieningen, werk, familie en vrienden bereikbaar zijn.

Door mobiliteitsnetwerken centraal te stellen bij ruimtelijke ordening, zorgen we er, samen met provincies en gemeenten, voor dat we bij de ontwikkeling van Nederland niet alleen onze infrastructuur optimaal benutten, maar ook de weg vrijmaken voor duurzamere vervoersopties en aangename leefgebieden.

Wat vraagt dit van het kabinet?

Maak mobiliteitsnetwerken leidend bij ruimtelijk keuzes

Zet als kabinet in op het realiseren van nieuwe woningen en voorzieningen dicht bij bestaande stationsgebieden, in steden en daarbuiten. Stimuleer het naadloos reizen door het verbeteren van overstapmogelijkheden tussen auto, openbaar vervoer en fiets. Maak de mobiliteitsnetwerken, naast water en bodem, sturend voor ruimtelijke keuzes. Zo vergroot het kabinet de bereikbaarheid voor iedereen en pakt het de vervoersarmoede aan, in steden én in landelijk gebied.

Voltooi de elektrificatie van het spoornetwerk

Investeer in elektrificatie van het spoor (door batterij, waterstof of bovenleiding) op plekken waar nog dieseltreinen rijden.



3. Netcongestie aanpakken:

landelijk actieplan voor energie en mobiliteit

Het terugdringen van stikstof- en CO₂-uitstoot staat hoog op de Europese agenda. Mobiliteit en met name het openbaar vervoer speelt hierin een cruciale rol. Denk aan de AirRail Agenda die internationaal treinverkeer als duurzaam alternatief voor korte vluchten. Door zo veel mogelijk in te zetten op openbaar vervoer kan 2 tot 8 miljoen ton CO₂-uitstoot per jaar worden bespaard. Op die manier komt het behalen van nationale en internationale klimaatdoelen binnen bereik. Dit is hét moment om samen met ons en andere stakeholders mobiliteit verder te verduurzamen.

Voor de overgang naar duurzame logistiek is het noodzakelijk dat de netcapaciteit wordt vergroot. Die is nu te beperkt. Daarom zet ProRail zich in voor een actieplan energie en mobiliteit voor korte en middellange termijn.

We roepen het kabinet om mobiliteit te prioriteren bij verdeling netcapaciteit en de toepassing van wet- en regelgeving te vereenvoudigen.



Wat vraagt dit van het kabinet?

Kom met een landelijk actieplan energie en mobiliteit

De verduurzaming van mobiliteit is essentieel om de nationale klimaatdoelen te kunnen behalen. Netcongestie belemmert de transitie naar duurzame en betaalbare mobiliteit. Slimme keuzes, prioritering en goede samenwerking rond dit vraagstuk zijn daarom belangrijk. We zoeken dat in een gezamenlijk actieplan, waarbij mobiliteitsaanbieders, bedrijfsleven en netbeheerders onder regie van het Rijk werken aan het beperken van netcongestie. Het spoor kan daar een grote rol in spelen. Denk daarbij aan de mogelijkheden voor bijvoorbeeld de opslag van energie in accu's bij voedingspunten langs het spoor.

Geef mobiliteit prioriteit in de verdeling van netcapaciteit

De komende jaren groeit de vraag naar duurzame mobiliteit van personen en goederen sterk. Daar moet het mobiliteitssysteem klaar voor zijn. Het openbaar vervoer, waaronder per spoor, kan daarin voor personenvervoer een sleutelrol spelen. Het spoor loopt echter, net zoals andere modaliteiten, tegen beperkingen als gevolg van netcongestie aan. Dit remt de hoognodige transitie naar duurzame mobiliteit. Door prioriteit te geven aan mobiliteit en met name het openbaar vervoer bij de verdeling van beschikbare netcapaciteit, kan mobiliteit mee blijven groeien met de vraag. Tegelijkertijd kan de mobiliteitssector ook oplossingen bieden.

Versterk de uitvoerbaarheid van spoorprojecten

De uitvoerbaarheid van de spooragenda staat onder druk door complexe wet- en regelgeving, krapte op de arbeidsmarkt, financiële tekorten en (mogelijke) stikstofmaatregelen en klimaatverandering. Denk aan complexe regels voor het gebruik van emplacementen en projecten met een grote ecologische onderzoekslast, waarbij steeds rekening moet worden gehouden met nieuwe inzichten of eisen. Of aan de steeds lastiger vorm te geven planning van werkzaamheden als gevolg van personeelstekorten bij aannemers. Door wet- en regelgeving te vereenvoudigen en in te zetten op een vitale arbeidsmarkt voor technische beroepen kan de uitvoerbaarheid van de spooragenda versterkt worden.

Provincie Overijssel
Luttenbergstraat 2
Postbus 10078
8000 GB Zwolle
Telefoon 038 499 88 99
Overijssel.nl

KvK 51048329
IBAN NL45 RABO 0397 3411 21

Inlichtingen bij
Dhr. C. Brusewitz
Telefoon +31 6 21 233 729
C.Brusewitz@overijssel.nl

Onderwerp: Kabinetsformatie 2024 - Wat biedt en vraagt Overijssel?

Geachte informateurs, geachte onderhandelaars,

Het provinciebestuur van Overijssel wenst u veel succes bij het vormen van een nieuw kabinet, en is graag bereid om de komende jaren samen met u aan de slag te gaan. Graag brengen wij - in aanvulling op de inbreng vanuit het Interprovinciaal Overleg - nog enkele specifieke Overijsselse zaken onder de aandacht die vragen om Haagse steun in beleid en of middelen.

Elke Regio Telt

Het rapport 'Elke regio telt!' laat zien dat er sprake is van een onevenwichtige verdeling in brede welvaart tussen regio's. De uitwerking van dit rapport, dat oproept tot een gelijke verdeling van middelen over het land, verdient dringende en blijvende opvolging. Onder andere het advies 'Toegang tot Cultuur' van de Raad voor Cultuur laat zien dat de middelen voor cultuur en erfgoed ongelijk verdeeld zijn.

Wat is nodig?

- Voer een open gesprek met gemeenten en provincies over de logica achter rijksbeleid dat nadelig uitpakt voor de delen van Nederland die niet tot de 'economische kerngebieden' behoren en kijk gezamenlijk hoe te komen tot een eerlijker verdeling van brede welvaart over het land;
- Investeer in langjarige en substantiële programma's voor regionale ontwikkeling en geef decentrale overheden vertrouwen en ruimte om hun rol in te vullen;
- Zorg voor een evenwichtige verdeling van middelen over het land. Volg het advies van de Raad van Cultuur om €200 miljoen in cultuur te investeren;
- Versterk de verbinding en interdepartementale samenwerking tussen het domein erfgoed en cultuur en de ruimtelijke en sociale domeinen.

Bereikbaarheid

Overijssel vormt een cruciale spil in de bereikbaarheid van Nederland en zorgt er mede voor dat ondernemers zich graag in onze regio vestigen. Bereikbaarheid is ook van groot belang voor de woningbouwopgave. Verdere economische groei en verstedelijking vraagt echter ook investeringen in de kwaliteit en verkeersveiligheid van deze verbindingen.

Wat is nodig?

- Investeer in regionale rijksinfrastructuur: de N35, N36, N50 en de bevaarbaarheid van het Twente kanaal.
- Investeer in regionaal openbaar vervoer: Nedersaksenlijn en elektrificatie van de diesel-spoorlijnen Zutphen-Hengelo-Oldenzaal en Almelo-Hardenberg.

Wonen

Met kwalitatief en kwantitatief goede regionale woondeals hebben we als provincie, gemeenten, corporaties, marktpartijen en het Rijk een belangrijke stap gezet naar het bouwen van 42.300 woningen in 2030. Het is van groot belang dat het Rijk ook haar bijdrage levert, door de randvoorwaarden voor die woningbouw te garanderen.

Wat is nodig?

- Bied structurele, programmatische en meerjarige financiering die de noodzakelijke zekerheid bij gebiedsontwikkeling geeft en bied structurele middelen voor het garanderen van voldoende ambtelijke capaciteit bij gemeenten;
- Vereenvoudig planprocedures en het inperken van bezwaarprocedures (o.a. vereenvoudigen ladder duurzame verstedelijking).

Landbouw en Natuur

Bij veel van onze gebiedspartners zien we energie om samen met ons aan de slag te gaan met onze Overijsselse 3x3 aanpak in het kader van het Provinciaal Programma Landelijk Gebied. Agrarische ondernemers, inwoners en andere organisaties zijn verspreid over de provincie al aan de slag in de koplopergebieden waar vaak sprake is van meervoudige opgaven. Tegelijkertijd brengen we de sociaaleconomische impact op het platteland in beeld. Hiermee bieden we de mogelijkheid om op korte termijn ervaring op te doen met de gebiedsprocessen, de sociaaleconomische consequenties ervan voor de bestaanszekerheid zichtbaar te maken en deze ervaringen te delen met andere provincies en het Rijk. Deze energie kunnen we alleen vasthouden als het Rijk ook zijn rol serieus neemt en duidelijkheid biedt.

Wat is nodig?

- Bied toekomstbestendig perspectief en stel naast middelen voor natuur, water en klimaat ook structurele middelen beschikbaar voor een brede, integrale aanpak in het landelijk gebied, en specifiek voor de sociaaleconomische effecten;
- Bied duidelijkheid en perspectief voor de landbouw. En daarnaast middelen voor structurele langjarige vergoedingen voor ecosysteemdiensten (ca € 60 - € 75 miljoen per jaar voor Overijssel);
- Bied een structurele en houdbare oplossing voor de problematiek van de PAS-melders;
- Bied duidelijkheid over rijksdoelen en richtinggevende normen op bedrijfsniveau voor emissies van ammoniak, methaan en mestgebruik;

Regionale Economie

Het motorblok voor de regionale economie bestaat in Overijssel uit midden- en kleinbedrijf met veel familiebedrijven. Regio Zwolle groeit op termijn door naar de 4e economische regio van Nederland, hetgeen gevolgen heeft voor infrastructuur, logistieke knooppunten en beschikbaarheid van bedrijventerreinen. Regio Twente vormt met Brainport Eindhoven een corridor voor de hightech maakindustrie. Regio Stedendriehoek staat op het punt van een grote schaa sprong. Vanuit de kracht van de drie regio's in Overijssel, waar de regionale verstedelijkingsstrategieën een belangrijk onderdeel vormen, dragen wij als Overijssel sterk bij aan de economische kracht van Nederland.

Wat is nodig?

- Blijf de Hightech-maakindustrie en innovatie-ecosysteem in Twente ondersteunen ten behoeve van het verdienvermogen en de strategische autonomie van Nederland;
- Investeer in talentbehoud, vakmanschap en toegang tot internationale kenniswerkers;
- Ondersteun nieuwe initiatieven voor de aanpak van netcongestie die aantoonbaar succesvol zijn, zoals Smart Energy Hubs.
- Versterk de aandacht voor het beschikbaar houden van voldoende zorgpersoneel en daarmee de beschikbaarheid van zorg in de regio - dit is met een snel vergrijzende samenleving essentieel;
- Investeer in toerisme en recreatie als economische sterke sector in Nederland en als belangrijk element in het welzijn van onze inwoners.
- Zet u met ons in voor de regionale verstedelijkingsstrategieën om economische kracht van de drie regio's nog verder te versterken;
- Zorg dat werken meer gaat lonen; neem maatregelen waardoor meer mensen meer uren gaan werken.

Water

Voor de toekomstbestendigheid van de openbare drinkwatervoorziening zijn financieel gezonde drinkwaterbedrijven cruciaal. Genoeg eigen vermogen stelt hen in staat om de nodige infrastructuur aan te leggen, zoals de noodzakelijke pijpleiding van de IJssel richting Twente om in de toekomst voldoende drink- en industriewater veilig te stellen.

Wat is nodig?

- Zorg voor genoeg investeringsruimte bij drinkwaterbedrijven, door aanpassing van de WACC-regulering die de vermogenspositie van de drinkwaterbedrijven versterkt;
- Pas de Drinkwaterwet en het Bouwbesluit aan om de aanleg van grijswatersystemen of hergebruik van huishoudwater mogelijk te maken.

We vertrouwen dat u deze aandachtspunten in overweging neemt en zien uw kabinetsplannen met belangstelling tegemoet.

Gedeputeerde Staten van Overijssel,



Voorzitter, A.P. Heidema



Secretaris, N. Versteeg