

Nota overleg MIRT, 25 november 2019

Reizigers waarderen het openbaar vervoer gemiddeld met een 7.7. Dit hoge cijfer staat onder druk nu steeds meer reizigers het openbaar vervoer weten te vinden. Het aanpassen van collegeroosters zoals in Nijmegen helpt, maar kan nooit alleen staan. Het openbaar vervoer is de afgelopen jaren harder gegroeid dan voorspeld. De komende jaren gaat dit doorzetten. Groei is noodzakelijk vanwege het klimaat en de woningbouwopgave. Zo behelst het Klimaatakkoord al een vermindering van 8 miljard autokilometers. Daarom is het vergroten van de capaciteit nodig; dat maakt een modal shift mogelijk.

1. Snel investeringsbesluiten

De afgelopen jaren zijn veel visies verschenen, deze moeten nu omgezet worden in actie. Stel een modal shift naar duurzame mobiliteit (lopen, fietsen, ov) als doel. Het potentieel van sterke duo OV + fiets is groot. Vertaal het Toekomstbeeld OV in een gezamenlijke ontwikkelagenda met concrete investeringsbeslissingen per regio om deze doelstelling te bereiken. Harde investeringsbesluiten zijn gezien de bouwtijd uiterlijk in het najaar van 2020 nodig.

2. Modal shift vraagt om meer busstroken

Ook op dikke vervoersstromen zijn nog veel witte vlekken waar het OV-aandeel kan groeien. Investeer daar in directe, snelle, frequente verbindingen en goede overstappunten. Rijkswaterstaat hanteert te strakke normen waardoor versnellen van bussen over vluchtstroken achterblijft. Een vrije busstrook op snelwegen brengt meer forensen sneller op de plaats van bestemming. Hoogwaardige busverbindingen vragen overal in het land om betere doorstroming. Busbanen en voorrang bij verkeerslichten moeten de standaard zijn.

3. Ontwikkel regionaal railnetwerk dat de modal shift ondersteunt

Kijk landelijk en regionaal niet alleen naar capaciteit- maar ook naar kwaliteitsknelpunten: waar kan netwerkoptimalisatie de modal split verbeteren? Op afstanden tot 40 km ligt nog veel groeipotentieel voor het OV. Dit vraagt extra investeringen in het Sprinternetwerk zodat frequentie en snelheid omhoog kan en aansluitingen worden verbeterd. Kijk landelijk en regionaal niet alleen naar capaciteit- maar ook naar kwaliteitsknelpunten: waar kan netwerkoptimalisatie de modal split verbeteren? Integrale regionale netwerken kunnen ook ontstaan door het decentraliseren van sprinterverbindingen. Het succes daarvan hangt ook samen met tijdige besluitvorming.

*Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.*

4. **Middelen moeten passen bij een modal shift**

De lagere maximum snelheid op autosnelwegen wordt nu gebruikt om wegwitbreidingen mogelijk te maken. Op exact dezelfde locaties zijn ook grote knelpunten in het OV-netwerk waar nog geen middelen voor zijn. Middelen van de weg naar het spoor verplaatsen is dan een win-win. Het gevolg is minder uitstoot en files en er ontstaan meer keuzes voor reizigers en mogelijkheden voor woningbouw.

5. **Doorbreek impasse Zuidasdok**

Vertraging van de oplevering van station Amsterdam Zuid heeft grote gevolgen voor alle treinverbindingen van en naar de Randstad. De A10 ligt nu op de plek waar het spoor moet worden uitgebreid. In de laatste voortgangsrapportage staat dat de capaciteitsuitbreiding van het station prioriteit heeft. Mevrouw Dekker heeft echter ook de opdracht om nut en noodzaak van de daarvoor benodigde autotunnel te onderzoeken. Snelle oplevering van deze opdracht is nodig om vertraging van de uitbreiding van het station te voorkomen. In september van dit jaar schreven wij de minister een brief met een oplossing voor de impasse. Daarop is nog geen reactie ontvangen. De brief vindt u ook in de bijlage.

6. **Uitbreiding van lightrail is nodig**

De onlangs geopende Hoekse Lijn toont het succes van light rail. Met dagelijks 27.000 reizigers zijn alle prognoses overtroffen. Slim combineren van woningen en lightrail zorgt voor een modal shift, zo laat ook Randstadrail zien. Toepassing van het Rotterdamse model, waarin gemeenten, vervoerders en opdrachtgevers samenwerken op de Oude lijn tussen Rotterdam en Den Haag is een kans om snel resultaat te hebben. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp schept ruimte op het spoor. Snelle realisatie is mogelijk door de projectorganisatie uit te besteden aan Schiphol. Zij hebben veel ervaring met complexe bouwprojecten.

7. **Internationaal treinvervoer: verdubbel spoor Utrecht-Arnhem**

De reiziger is klaar voor meer internationaal treinvervoer. Dat laat de gigantische groei in het gebruik van internationale treinen zien. Verdubbelen van het spoor tussen Arnhem en Utrecht draagt bij aan een verbeterde verbinding naar Duitsland, en zorgt tegelijk voor een beter nationaal, regionaal en lokaal treinproduct (verdubbeling aantal IC's en Sprinters).

8. **Maak netwerk en materieel toekomstvast**

3kV en ERTMS maken hogere snelheden en -frequenties mogelijk. Het regeerakkoord meldt tijdige aanleg van het beveiligingssysteem ERTMS en voorfinanciering van de overschakeling op 3kV bovenleidingspanning. Snelle uitrol van ERTMS en besluitvorming over 3kV op korte termijn én in samenspraak met alle vervoerders is nodig.