

Amersfoort, 4 oktober 2019

Aan: Ministerie Economische Zaken

Betreft: Internetconsultatie Klimaatplan

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij reageert Rover, de consumentenorganisatie in het openbaar vervoer, op de internetconsultatie voor het Klimaatplan.

Wij onderschrijven dat een maatschappelijke transitie nodig is om de doelen van het Klimaatakkoord te bereiken. Wij focussen daarbij op de benodigde transitie in de mobiliteit.

Het Klimaatakkoord besteedt veel aandacht aan de verduurzaming van de automobilititeit. Daarnaast is ook een transitie nodig binnen de mobiliteit: een modal shift van auto en vliegtuig naar wandelen, fietsen en openbaar vervoer. Dit draagt niet alleen bij aan een beter klimaat, maar ook aan andere maatschappelijke doelen zoals volksgezondheid (meer bewegen, luchtkwaliteit) en een efficiënte ruimtelijke inrichting.

Wij zijn blij met de ambitie in het Klimaatakkoord en het concept Klimaatplan om 8 miljard zakelijke (auto)kilometers in 2030 te verminderen. Dit kan deels opgevangen worden door thuiswerken en fietsen. Een belangrijk deel zal ook een modal shift richting het openbaar vervoer moeten zijn. Hiervoor is het nodig om concrete afspraken te maken met werkgevers en werknemers.

Dit alleen is echter niet voldoende. Voor een duurzame mobiliteitstransitie is het noodzakelijk dat:

- Duurzame vormen van mobiliteit centraal staan bij ruimtelijke ontwikkelingen en bouwen van woon- en werklocaties vooral gebeurd in de directe omgeving van OV-knooppunten. Ook in de bestaande inrichting van stedelijke gebieden kan via aanpassing van de inrichting van de openbare ruimte de benodigde transitie worden versterkt. Dit vraagt een goede samenwerking tussen landelijke, provinciale en lokale overheden.
- Duurzame mobiliteitsnetwerken geschikt worden gemaakt voor het opvangen van de extra groei die het gevolg is van de transitie vanuit automobilititeit en luchtvaart. Zowel in de netwerken voor fiets als OV zijn forse investeringen nodig. De huidige OV-netwerken zitten op veel locaties aan de grenzen van de capaciteit. Gezien de groei van de vraag naar het OV, welke door de ambities van het Klimaatakkoord nog verder wordt versterkt, is het noodzakelijk om een kwaliteitssprong te maken in het OV netwerk. Kleine aanpassingen zijn hiervoor niet meer voldoende.

*Rover.  
Van reizigers,  
voor reizigers.*

Er zal snel en op grote schaal geïnvesteerd moeten worden in HOV-busbanen, lightrail, spoorverdubbeling maar ook in uitbreiding van fietsenstallingen en P&R terreinen die nu al op veel stations overvol zijn. Een aantal grote projecten zal al tussen 2025 en 2030 moeten worden opgeleverd.

- Bij het investeren in openbaar niet alleen capaciteitsknelpunten worden aangepakt. De mobiliteitsvraag dient centraal te staan. Wij constateren dat het aandeel van openbaar vervoer in de mobiliteit per gebied / vervoersrelatie sterk kan verschillen. Juist op locaties met een grote vervoervraag, maar een laag aandeel openbaar vervoer, zal moeten worden geïnvesteerd in de kwaliteit van het OV-netwerk om te komen tot de benodigde modal shift.

U vraagt specifiek welke onderwerpen bijzondere aandacht van het klimaatbeleid verdienen met het oog op de periode 2030-2050. Wij constateren dat besluitvorming over en de realisatie van grote infraprojecten vele jaren kost. Dit betekent dat voor projecten die tussen 2030-2035 moet worden opgeleverd feitelijk al deze kabinetsperiode het MIRT-planproces in gang moet worden gezet. De laatste jaren zijn nauwelijks planstudies gestart naar nieuwe projecten. Hierdoor dreigen grote knelpunten te ontstaan rond 2027. De Contouren OV Toekomstbeeld 2040 schetst potentiële projecten om deze knelpunten op te lossen. Wij vinden het van belang dat deze contouren spoedig worden omgezet naar concrete planstudies. Dit draagt ook bij aan de structuurversterking voor onze economie.

Ook vraagt u waar de samenwerking met andere lidstaten op gericht moet zijn. Voorbeelden van samenwerking die u noemt zijn: het internationale transport van elektriciteit, de ontwikkeling van windenergie op zee in internationale wateren en innovatieve projecten. Wij stellen voor de ontwikkeling van het Europese Hogesnelheidsnetwerk en de korte grensoverschrijdende verbindingen op het spoor toe te voegen. De samenwerking op het Europese spoor op het gebied van ticketing kan nog sterk worden verbeterd. Het aanbod is voor reizigers veel minder transparant als in de luchtvaartsector. Ook zal Nederland beter moeten worden aangesloten op het Europese Hogesnelheidsnetwerk zodat een transitie kan plaatsvinden van luchtvaart naar spoor op afstanden tot 700 kilometer. Met name uitbreiding van de capaciteit en verhoging van de snelheid de verbinding richting Berlijn en het Ruhrgebied is urgent.

Met vriendelijke groet,

Frank Visser  
Beleidsmedewerker