

Mijn opmerkingen richten zich op de sector mobiliteit en dan met name om de potentie van het spoor flink te vergroten. De mobiliteitsector kenmerkt zich door het achterblijven van de uitstootvermindering t.o.v. andere sectoren sinds 1990:

[https://x.com/BM\\_Visser/status/1855867304346890608](https://x.com/BM_Visser/status/1855867304346890608) dit is mede veroorzaakt door overheidsbeleid en hier zijn nog grote stappen te zetten. Beleid is teveel gericht geweest op groei van het auto en vliegverkeer en te weinig op groei van het spoorverkeer en uitstootvermindering.

Wat is er nodig:

- Ga bij mobiliteitsbeleid voor investeringen van prognosesturing naar doelsturing. Zodat de huidige status-quo tussen de modaliteiten doorbroken wordt.
- Een mobiliteitstransitie naar energie-effectief vervoer waar de verduurzaming in veel gevallen ook makkelijker is. Oftewel minder auto en vliegen, meer trein, overig OV, fietsen en lopen.
- Minder noodzaak tot reizen door de locatie van wonen, werken en voorzieningen dichterbij elkaar te brengen.
- Doelgericht beleid vergt aansturing van uit de overheid en geen afwachtende houding om te kijken waar de markt zin in heeft. Om binnen redelijke termijn een serieuze mobiliteitstransitie mogelijk te maken is het daarom essentieel om de EU wetgeving voor spoor te moderniseren. Spoorinfrastructuur en treindienst als publieke voorziening i.p.v. als marktproduct. I.p.v. marktordeningsbureaucratie sneller en goedkoper investeren in spoorinfrastructuur en treindiensten proactief realiseren i.p.v. afwachten of een vervoerder interesse heeft. Waarna het vervolgens nog lang duurt voor een dienst daadwerkelijk gerealiseerd is.

Het hoofdwegennet is groot genoeg alleen is het op sommige momenten en plekken te druk. Dan kun je de capaciteit uitbreiden, maar je kunt ook investeren in alternatieven. Investeer je veel minder in uitbreiding hoofdwegennet is er meer ruimte voor investeringen in bijvoorbeeld de spoorinfrastructuur. Aangezien er voor nagenoeg elk hoofdwegeproject alternatieven zijn om via investeringen in het spoor de drukte op de weg te verminderen zou moeten worden gekozen om te investeren in het spoor. Zodat het de trein voor meer reizen een goed alternatief wordt, de bereikbaarheid voor iedereen toeneemt en de uitstoot omlaag gaat.

Op dit moment zorgen slechts 398 stations (opstap punten) in Nederland er voor dat de trein al ongeveer 10% van het aantal reiskilometers van de auto haalt met een in principe oneindig aantal opstappunten. Daarmee de trein enorm effectief en is het zeer waarschijnlijk dat een behoorlijke verhoging van het aantal opstap punten het aandeel in de mobiliteitsmix kan vergroten. Zowel door toename reiskilometers per trein als afname per auto.

Open toegang als basis voor internationale treindiensten is zeer onverstandig. Commerciële partijen gaan geen vervoersonrendabele treindiensten realiseren die maatschappelijk rendabel zijn en kiezen daarnaast vooral voor relatief korte en eenvoudige verbindingen i.p.v. ingewikkelde en lange verbindingen. Ook is het met open toegang veel lastiger een optimaal samenhangend netwerk te realiseren binnen redelijke termijn met zo min mogelijk overstappen voor de reiziger en eenvoudig betalen van de hele reis.

Wenselijke maatregelen die o.a. nodig zijn om een mobiliteitstransitie te realiseren

- 1 betaalsysteem voor al het OV in de EU. Nederland is hierin een voorloper met allang een nationaal systeem terwijl in veel landen dit nog geregeld is per regio, vervoerder en/of modaliteit. OV tarieven belasting vrij. Hierdoor wordt betalen voor reizen overal eenvoudig, met name ook een impuls bij betalingsgrensoverstijgende reizen. In veel landen zijn ze op allerlei manieren wel verbeteringen aan het doorvoeren, maar de samenhang ontbreekt. Nederland zou dit in de EU moeten aankaarten. 1 systeem zal de totale systeem en organisatie kosten van het betaalsysteem in de EU eerder lager dan hoger maken terwijl het aantal reizigers zeker zal toenemen. Dit is daarmee een zeer kosteneffectieve maatregel om gebruik van het OV te stimuleren en maakt verbetering van het aanbod met name in zwakke gebieden beter mogelijk. De invoering kan natuurlijk stapsgewijs niet alle EU landen hoeven tegelijk te beginnen, het kan ook stapsgewijs waarbij een aantal landen starten en landen in de loop der tijd aanhaken.
  - Allerlei verschillende abonnementen kunnen prima in het systeem geïntegreerd worden zoals bij de OV chipkaart ook al is en ook grensoverschrijdende abonnementen kunnen veel makkelijker mogelijk gemaakt worden.
  - Boeking voor specifieke treinen, zitplaatsen enz zouden prima via hetzelfde systeem kunnen lopen.
  - Een aantal huidige treinabonnementen voor korting of vrij reizen omzetten in OV abonnementen. En de prijsstelling nog wat aantrekkelijker maken.
  - Veerdiensten officieel OV zodanig dat je ook met hetzelfde betaalsysteem kan betalen.
- Optimale directe internationale bereikbaarheid per trein van, naar en via Nederland per trein op elk schaalniveau met landelijke dekking en optimale integratie met binnenlands vervoer. Zonder kilometerbeperking. Waarbij capaciteit en frequentie op orde zijn. Verbindingen worden gereden door de landelijke treinvervoerders van de landen waar een bepaalde treinverbinding heen gaat. Verplicht reserveren wordt tot het absolute minimum beperkt. De optimale integratie betekent ook dat binnenlandse reizen sneller kunnen worden en er op meer binnenlandse reizen gekozen kan worden voor treinen met restauratie afdeling.
- Uitbreiding van de spoorinfrastructuur zodat het spoorsysteem robuuster wordt, meer capaciteit heeft, kortere reistijden geeft en meer plaatsen bereikbaar worden. En opties die nog niet breed onder de aandacht zijn ook goed worden meegenomen. Hiervoor is onder andere nodig:
  - Reactivering van spoorlijnen zowel spoorlijnen binnen Nederland als grensoverschrijdend.
  - Verdubbelingen van spoorlijnen.
  - Elektrificatie spoorlijnen.
  - Extra bogen om spoorlijnen te verbinden, beter op elkaar aan te sluiten.
  - Nieuwe lijnen waaronder de Lelylijn in goed internationaal verband voor 320 km/u.
  - 200km/u en viersporig op Amsterdam – Utrecht – Arnhem – Grens en Utrecht – Eindhoven – Sittard waarbij de snelle sporen tussen Weert en Sittard via kortere route langs A2 lopen. En 200 km/u op de Hanzelijn.
  - Verschillende bestaande lijnen naar 160 km/u i.p.v. 130/140 km/u.

- (her) opening van stations aan bestaande lijnen, te reactiveren en nieuwe lijnen.
    - Zeker 150 a 200 stations extra t.o.v. de huidige.
- Met deze uitbreidingen worden naast nieuwe internationale verbindingen op elk schaalniveau ook veel nieuwe verbindingen binnen de grenzen mogelijk. Zowel nieuwe IC diensten o.a. van de Randstad naar Emmen, over de Nedersaksenlijn als Amsterdam – Maastricht via Amersfoort, Rhenen, Nijmegen en de Maaslijn. Nieuwe sprinters/stoptreinen op bestaande nu sprinterloze lijnen en op aan het netwerk toe te voegen lijnen. En op enkele trajecten onderzoeken of lager frequente haltestoppers mogelijk zijn zoals Groningen – Zwolle om ook de kleinere kernen met vaak ook toeristische potentie beter te bedienen.
- Een totale kijk op verkeersveiligheid. Nu staat overwegveiligheid boven alles. Als door extra treinverkeer de overwegveiligheid modelmatig naar beneden gaat en dit zorgt voor totaal minder verkeerslactoffers wordt het toch tegengehouden onder het mom van de op de overweg is een groter risico. Onbewaakte overwegen moeten natuurlijk zoveel mogelijk worden vermeden, maar nieuwe bewaakte overwegen op nieuwe/ te reactiveren regionale spoorlijnen met relatief lage frequenties kunnen beter zijn dan geen spoorlijn met meer wegverkeerslactoffers omdat de kosten voor een spoorlijn zonder overwegen te hoog liggen. Zeker in landelijk gebied. Hetzelfde geldt voor verhoging van het aantal ritten op bestaande trajecten. Op snelle spoorlijnen, spoorlijnen met zeer hoge frequenties, overwegen met zeer hoge verkeersintensiteit of ruimtelijk lastige situatie is het natuurlijk anders.
- Minder richten op massa en frequentie en meer op reistijd en bereikbaarheid. Dat past ook in het beleid voor Elke Regio Telt.
- Grote bezoeklocaties beter per spoor en overig OV bereikbaar maken. Zoals een station bij de Efteling aan een spoorlijn Den Bosch – Breda dat deels reactivering is, een station in België bij de Vaalserberg op de Montzenlijn en de reactivering van de spoorlijn Leeuwarden – Holwert om de veerhaven voor Ameland bereikbaar te maken per trein als onderdeel van de oplossing bereikbaarheid Ameland.
- Beter OV aanbod bij alle modaliteiten in de vroege ochtend werkdagen vanaf ca 4:30, zaterdag ca 5:30 en zondag ca 6:00 waarbij de frequentie laag mogen zijn, maar bestemmingen wel bereikbaar zijn. Dit is nu per locatie zeer verschillend, er zijn plekken waar het nu al goed is, plekken waar het niet nodig is, maar ook plekken waar het druk is op de weg en er potentie is terwijl het OV nog niet is opgestart. Dit verbeteren zorgt voor meer spreiding ochtendspits en meer reizen die per OV kunnen.
- Naast de kernprioriteit trein verbetering aansluitend OV BBTM (Boot, Bus, Tram en Metro) Waarbij zeker ook de barrièrewerking van het grote wateren moet worden bekeken. Een busverbinding Enkhuizen – Lelystad en reguliere veerverbinding met snelle boten Enkhuizen – Stavoren zijn bijvoorbeeld punten die grote impact kunnen hebben op reistijden in het landelijk OV netwerk.
- Alle eilanden autoluw ongeveer zoals Vlieland en Schiermonnikoog. Door aansluiting resterende veerhavens op het spoor (Holwert / Lauwersoog) en verbetering spoorverkeer richting de veerhavens en beter OV aanbod op de eilanden. Evenals veren versnellen en verduurzamen door gebruik te maken van snelle waterstof/batterijboten voor voet/fietsverkeer
- Beter OV voor recreatieve doeleinden.

## **Luchtvaart**

Beter beprijzen. Het verdrag van Chicago 1944 is hopeloos verouderd. Kerosine moet gezien worden als een brandstof vergelijkbaar met Benzine en Diesel en ook dusdanig met accijnzen belast worden.

Reclame inperken.

Binnen de EU werken aan een korte vluchten verbod. Steden mogen alleen per vlucht worden verbonden als de reis per trein langer duurt dan een ingesteld minimum. De minimum reistijd kan in de loop der tijd oplopen. Er kan bijvoorbeeld nu 3 of 4 uur ingesteld worden en dit kan per tijdsperiode oplopen. Zo ontstaat een gelijk speelveld om vluchten waarvoor zeer goede alternatieven zijn uit te bannen.

De internationale connectiviteit via de lucht is veel grofmaziger dan met de trein en dient zich vooral ook te richten op verre bestemmingen waar de trein echt geen optie is. Voor de nabije directe internationale connectiviteit is de trein sowieso beter daar kan in Nederland een landsdekkend netwerk gerealiseerd worden terwijl de internationale connectiviteit vooral neerslaat op Schiphol en in veel mindere mate enkele regionale luchthavens.

Bij het spoor kunnen plaatsen als Groningen, Rotterdam, Almere, Utrecht, Arnhem, Eindhoven ook met vele landen en bestemmingen intensief verbonden worden. Kunnen ook plaatsen als Den Haag, Den Helder, Alkmaar en Zandvoort rechtstreeks internationaal bereikbaar worden. En kunnen ook grensregio's aan beide zijde van de grens goed met elkaar worden verbonden met meer regionale treinen.