



Lekker doorrijden

Knelpuntenplan

Infrastructuur

Inhoudsopgave

1. Lekker doorrijden
2. Regionale knelpunten

Lekker doorrijden

CDA Knelpuntenplan

Willen we niet stil komen te staan de komende jaren, dan zal er meer geïnvesteerd moeten worden in de bestaande knelpunten in heel Nederland. Wegen, bruggen en tunnels moeten worden aangelegd en beter worden onderhouden. Er moet actie worden ondernomen om te zorgen dat we lekker kunnen doorrijden. Daarom stelt het CDA het volgende voor:

1. Stop de bezuinigingen op infrastructuur

We kunnen niet voor een dubbeltje op de eerste rij zitten. Het ministerie bezuinigde € 8 miljard op infrastructuur. Zowel de aanleg van nieuwe infrastructuur, als het onderhouden van bestaande infrastructuur kent te grote tekorten. Het geld moet effectiever en efficiënter worden besteed.

2. Ontkoker het ministerie

Het ministerie werkt in kokers van weg, spoor, lucht en water. Juist door de snelle wisselwerking tussen de verschillende kokers kunnen problemen sneller opgelost worden. Zo staat de A15 altijd vast, terwijl op de Merwedebrug 100 meter verderop nog plek genoeg is.

3. Betrek het maatschappelijk speelveld

- **Innovatie:** innovatie in mobiliteit komt van bedrijven. Zie hen niet als ondernemers die we zo goedkoop mogelijk een brug kunnen laten aanleggen, maar nodig hen uit om de kennis, kunde en geld te steken in slimme mobiliteit.
- **Slim onderhoud:** slim onderhoud zorgt dat je met de nieuwe technieken bruggen, tunnels en wegvakken constant in de gaten houdt, zodat gebreken verholpen zijn voordat het misgaat. Situaties als bij de Merwedebrug kunnen we niet accepteren. Bedrijven willen die kennis delen.
- **Bevorder verkeersveiligheid:** Verkeersveiligheid is aan het lot overgelaten door dit kabinet. En ieder ongeluk zorgt voor een file aan twee kanten. Na decennia van dalende ongeluks-, doden- en gewondencijfers, kennen we nu een stijging. Het Alcoholslot en staande houdingen in het verkeer zijn door dit kabinet afgeschaft.
- **Flexibel werken:** bedrijven, verenigingen en instellingen kunnen nadenken over welke medewerkers eventueel niet op de geëigende tijden hoeven te beginnen en te stoppen met het werk, zodat de spits uitgesmeerd kan worden.
- **Educatie:** tijdens rijopleidingen kan slim rijden nog meer aangeleerd worden. Dat bevordert de doorstroming.
- **Betrek decentrale overheden:** ook decentrale overheden moeten meer betrokken worden, want de aanrij-routes leveren vaak het onderliggende probleem voor files op de snelweg.

De regionale knelpunten op een rij

Noord-Holland

- A1 't Gooi. Er ontstaat een flessenhals. De A1 versmalt na Muiden en eindigt in 't Gooi als 2x2-baans snelweg met een spitsstrook. Een verdere verbreding is noodzakelijk.
- Den Helder is een krimpgebied, daarom moet de bootverbinding met Texel worden verbeterd, zeker in het zomerseizoen.
- N206 Duinpolderweg (de verbinding tussen N206 met A4) in samenhang met Zuid-Holland met aandacht voor openbaar vervoer.

Friesland, Drenthe en Groningen

- A6 Aquaduct Skarster Rien is door eerdere bezuinigingen op de A6 geschrapt uit het MIRT. Hier moet een oplossing voor komen.
- Verbreding van de sluis Kornwerderzand. Nu doet zich een uitgelezen kans voor om de sluis tegelijkertijd te verbreden om zo de ontsluiting van het bedrijfsleven via het IJsselmeer een impuls te geven. Duidelijkheid hierover moet worden gegeven, want de nodige bijdrage vanuit het Rijk blijft vooralsnog onduidelijk.
- Vaarweg Lemmer - Delfzijl. De vertraging is te begrijpen vanwege krimpende budgetten, maar het mag niet tot afstel leiden.
- De pilot die in Friesland geweest is met ongevallenregistratie door het ziekenhuis moet doorgezet worden op andere plekken in Nederland. (Er bleken in de regio Leeuwarden 80% meer ongevallen te zijn geregistreerd).

Noord-Brabant

- De A59 bij Den Bosch. De hinder voor omwonenden is fors. De gemeten geluidshinder is soms 5 decibel meer dan de berekende hinder. Wanneer wordt de werkelijkheid als criterium genomen en niet de berekende hinder?
- A67 verbetering is vervroegd naar 2022. Worden voor geluidsschermen wel de meest recente geluidsnomen gehanteerd?
- A27 Hooipolder. Laatste knooppunt met verkeerslichten op de snelweg. Mooi dat de fly-over nu op de planning staat, maar er is een compleet klaverblad nodig. Gaat om de ontsluiting van logistiek centrum West-Brabant en de gehele provincie Zeeland. Is de minister bereid om 5 miljoen vrij te maken om deze oplossing voor de Hooipolder samen met regionale bijdrage mogelijk te maken?
- A27 Merwedebrug. Gezien de huidige zorgelijke situatie van de Merwedebrug en de toenemende files op de A27 vragen we om de start van de uitvoering te versnellen en te beginnen met de bouw van de nieuwe Merwedebrug.
- A59 West. Omwonenden willen graag de snelheid van 120 km naar 100 km in beide richtingen, waardoor er een gelijk binnenstedelijk snelheidsregiem aanwezig is en geluidsoverlast en fijnstofuitstoot hierdoor wordt teruggebracht.
- A 59. Klopt de verhouding tussen de berekende geluidswaarden en geluidproductieplafonds (GPP) wel? Bijvoorbeeld bij 2 referentiepunten langs de A59 bij Geffen en Nieuwkuijk in vergelijking met het RIVM rapport van 2015

over de gemeten geluidsniveaus (in 2014 en 2015) bij diezelfde punten. Daaruit komen verschillen naar voren, dat de gemeten geluidsniveaus ca. 5 dB hoger zijn dan de berekende metingen, en de geldende GPP's al ruimschoots met 3 à 4 dB overschreden worden.

- A58 tussen Eindhoven en Breda, wordt verbreed maar met uitzondering van het stuk tussen Tilburg en Breda-St Annabosch, waar via 'slimme mobiliteit' eerst wordt verkend hoe de verkeersdoorstroming kan worden bevorderd. Is de verbreding hiervan afhankelijk? De verkeersdruk is zo hoog en de filedruk neemt zo snel toe dat capaciteitsverruiming nu al is geboden.

Gelderland

- A1 – A28. Waarom is er uitstel bij de aanpak van het Knooppunt Hoevelaken?
- A28. Waarom is de minister niet bereid om vooruitlopend op het onderzoek naar de verkeersdruk in 2017 op de A28 no regret maatregelen te nemen?
- A1-A30 bij Barneveld. Is de minister bereid om een deel van de aanvullende fondsen uit de periodes 2029 en 2030 die nu zijn gelabeld voor infrastructuur te besteden aan de aanpak van de A1-A30? Hoe moeten wij het antwoord: “dat vanuit de regio voor de aanpak van de A1/A30 geen bereidheid tot cofinanciering is getoond” uitleggen, nu verschillende partijen wel willen bijdragen (de gemeente Barneveld draagt € 1,5 miljoen bij voor de realisering van een nieuwe verbindingsboog A30 > A1 (richting Apeldoorn), de regio FoodValley is bereid om vanuit het mobiliteitsfonds € 1 miljoen bij te dragen aan verkeersmaatregelen en Gedeputeerde Staten willen (voor)financiering). Kan er nu een MIRT-verkenning uitgevoerd worden?
- Maasbrug tussen Brabant en Gelderland bij Den Bosch/Maasdriel staat iedere dag volledig vast, wat is het toekomstperspectief hier? Wanneer komt er een oplossing? Klopt het dat er een overschrijding van de toegestane geluidsproductie van de A2 is en dat daarom is voorgesteld de toegestane geluidproductie tijdelijk te verhogen? Zo ja, wat zijn daar de achtergronden van?

Overijssel

- N50 bij Kampen. Dit wegvak heeft één rijstrook per richting waardoor de weg relatief onveilig is. Door de groei van het verkeer staan hier dagelijks files. De verhouding intensiteit/capaciteit is 0,8 tot hoger dan 1. In combinatie met de inrichting van de weg zorgt dit ervoor dat er de afgelopen 5 jaar 200 ongevallen hebben plaats gevonden. De afgelopen paar jaar is de intensiteit met 17 toegenomen. Dit kabinet heeft aan het begin van de periode een bezuiniging doorgevoerd op een investering op dit wegvak. Iedere dag staat hier file. Verzwarend is hier de mogelijke ontwikkeling rondom Lelystad airport waarvan dit de aanvoerroute wordt vanuit het oosten. De minister heeft aangegeven dit tracé mee te nemen in de knelpuntenanalyse. Ook hier heeft de Gedeputeerde aangegeven dat er vanuit de regio een substantiële bijdrage komt als de minister met dit tracé aan de slag gaat.
- N36 Almelo-Hardenberg. Hier vinden veel ongevallen plaats en de verhouding capaciteit-intensiteit is op grote delen van de weg 0,8 of hoger. Ook zeer recent is hier weer een ongeluk gebeurd met dodelijke afloop. Wanneer wordt het opgepakt?

- N35. Een rondweg om Mariënheem moet er komen, zodat de N35 het dorp niet langer doorsnijdt. Aan de ene kant zijn er 2 buurtschappen, de basisschool, gemeenschapscentrum en kerk en aan de andere kant van de N35 veel woningen, het industrieterrein, de enige winkel, de sportterreinen, sporthal en de 3 buurtschappen. Mariënheem is het enige dorp (dorpskern) in Nederland dat nog 2-baans wordt doorsneden door een rijksweg: de N35.
- De al jarenlang bestaande, en toenemende verkeersoverlast in Mariënheem is onacceptabel en dient met spoed aangepakt te worden.
- N59. Vanwege de verkeersveiligheid. De regio en de provincie zijn bereid om haar steentje bij te dragen in financiële zin, maar kan niet zonder cofinanciering vanuit het Rijk.

Zuid-Holland en Zeeland

- A15 want daar zijn dagelijks files. Vanaf H.I. Ambacht tot Gorinchem is een file van 3/4 - 1 1/2 uur geen uitzondering, beide kanten op en zowel richting Rotterdam als de andere kant op. Normale reistijd is ca. 15-20 minuten op dit traject. Wat is het perspectief?
- A4-'Zuid'. Het ontbrekende stuk voor de A4 richting België. Het zou het verkeer in Zeeland veiliger maken omdat er dan een snellere route beschikbaar komt.
- De IC-verbinding van en naar Zeeland is verslechterd. Zijn mitigerende maatregelen mogelijk?
- De openingstijden van de bruggen in relatie tot files. Bij Dordrecht (N3, Merwede- of 'Papendrechtse' brug), heeft RWS besloten om deze niet meer open te doen tijdens de spitsuren. Met name omdat hier sprake is van recreatievaart en niet zoals bij Dordrecht ook met grote regelmaat beroepsvaart. Dezelfde situatie geldt voor de N15 (brug over de Noord). Wil de minister zien welke files hier voorkomen kunnen worden zonder de beroepsvaart te hinderen?
- Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van 2011 (en bevestigd in een update in 2013) is gebleken dat op termijn bereikbaarheidsknelpunten zullen optreden in de metropoolregio RotterdamDen Haag. Hoe ziet de toekomst er daar uit?
- Uit het Tracé Besluit voor de A13-A16 blijkt dat in 2030 (8 jaar na openen) de tunnel in de A16 al aan haar capaciteit zit. Waarom legt u een weg aan waarvan nu al bekend is dat deze de capaciteit niet aankan en continu tot file zal leiden?
- Klopt het dat bovenop de reservering van een buisleidingenstrook in de Vlinderstrik bij de A13 – A16 te Lansingerland nu een rijksweg is ontworpen?
- De Vlinderstrik is compensatiegebied van de 2e Maasvlakte. Wat blijft daarvan over als aan de ene kant de Rijksweg de Vlinderstrik opsnoept en aan de andere kant de buisleidingenstrook de Vlinderstrik als recreatiegebied onbruikbaar maakt?

Utrecht

- Utrecht wil een proeftuin op het gebied van Smart Mobility worden. Komt er voor Beter Benutten na 2017 een vervolg?

- A2/N201 bij Breukelen / Vinkeveen.
- Hoe staat het met de auto bereikbaarheid van de A28 en De Uithof?
- Wil de minister een versnelling geven aan de treinverbinding Limeslijn: Utrecht – Leiden

Limburg

- A76: Ter versterking van de regionale én nationale economie en vanuit het internationale perspectief vragen wij aandacht om de doorstroming en verkeersveiligheid van de A76 op korte termijn te verbeteren.
- N280 Kelperbrug: Kan de vervanging van de brug worden gekoppeld aan de verbetering van de N280 (project van de Provincie Limburg)? Kan daarbij op korte termijn duidelijkheid gegeven worden ten aanzien van de kostenverdeling en financiële bijdrage van het Rijk?
- A2 Weert- Eindhoven geeft dagelijks veel files. Wanneer komt hier een oplossing?
- A73 geeft veel problemen files en ongelukken. Ook het deel tussen Nijmegen en Cuijk in Noord-Brabant geeft veel files. Is dat in beeld?