



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Tweede Kamer Bureau Woordvoering Kabinetsformatie
t.a.v. de heer prof. dr. E. Dijkgraaf en de heer drs. R. van Zwol,
informatie
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Datum
18 april 2024

Onderwerp
Achterstallig onderhoud zet Nederland op slot!

Postbus 21012
3001 AA Rotterdam

Telefoon 088 5445 100
E-mail: informatie@mrdrh.nl
Internet: www.mrdh.nl

KvK nummer: 62288024
Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

contactpersoon
Lennert Onvlee

e-mail
c.mourik@mrdrh.nl

telefoonnummer
0621566501

uw kenmerk

ons kenmerk
110627

aantal bijlage(n)

Geachte informateurs, geachte heren Dijkgraaf en Van Zwol,

Beheer en onderhoud van onze infrastructuur is jarenlang kind van de rekening geweest. Deze achterstand zal grote gevolgen hebben voor de Nederlandse economie, bereikbaarheid en woningbouwopgave. Nu investeren in infrastructuur is daarom cruciaal.

Infrastructuur piept en kraakt

De meeste infrastructuur is Nederland gebouwd in de jaren '50-'60. Het intensieve gebruik in combinatie met deze levensduur maakt groot onderhoud en renovatie noodzakelijk. Daarbij zijn ook nieuwe investeringen nodig om de geplande woningbouw te faciliteren, de groei van de economie mogelijk te maken en Nederland in beweging te houden. De uitgestelde vervanging met vier jaren door Rijkswaterstaat van de Van Brienoordbrug in Rotterdam - de drukste brug van Nederland waar dagelijks bijna een kwart miljoen voertuigen uit heel Nederland gebruik van maken - staat symbool voor het achterstallig onderhoud. De kans bestaat dat komend jaar al lagere snelheden nodig zijn en rijstroken op de Van Brienoordbrug afgesloten moet worden om instortingsgevaar te voorkomen. Verkeer gaat zijn weg zoeken via andere routes in de regio, wat zal zorgen voor enorme files van Leiden tot aan Breda, meer sluipverkeer en verkeersonveiligheid. Door het achterstallig onderhoud zijn alternatieve weg en OV-routes niet in staat om al deze verkeersstromen op te vangen. Nederland loopt vast.

Verdienvermogen en vestigingsklimaat

Deze opeenstapeling van effecten zal ook een grote impact hebben op goederenstromen door heel Nederland omdat vervoer van containers vanuit de Mainport Rotterdam richting bijvoorbeeld het oosten gefrustreerd zal worden. Dat geldt ook voor de export van de glastuinbouw in het Westland. Verminderde mobiliteit leidt per definitie altijd tot economische schade, minder banen en het effect is extra voelbaar naarmate er meer afsluitingen zijn. Bedrijven wegen de bereikbaarheid en leefbaarheid steeds zwaarder mee in de afweging om zich ergens te vestigen. Dit alles heeft effect op het verdienvermogen en het vestigings- en investeringsklimaat van niet alleen de metropoolregio maar van heel Nederland. De MRDH is goed voor bijna een kwart van de Nederlandse economie en vormt het scharnierpunt voor veel nationale opgaven. Loopt het verkeer hier vast dan heeft heel Nederland een probleem.

Wonen, werken en leefbaarheid

De problemen stapelen zich op. Binnen de MRDH zijn de zorgen daarom groot of de bijna 2,5 miljoen inwoners de komende jaren hun werk nog wel kunnen bereiken. Het schrikbeeld wordt dan realiteit: met de auto is je werk niet bereikbaar, want de brug is (deels, al dan niet in zijn geheel) in onderhoud, onderliggende infrastructuur kan de toestroom niet aan en in het OV is de noodzakelijke schaa sprong nog in uitvoering terwijl de naweeën van Corona nog merkbaar zijn. Niet alleen de economische bedrijvigheid, ook de leefbaarheid in de regio staat daarmee sterk onder druk en sociale verbindingen worden minder. Het probleem wordt voor steeds meer mensen voelbaar omdat steeds meer mensen in de metropoolregio willen wonen, werken en leven. Tot 2040 komen er in de metropoolregio 400.000 inwoners bij terwijl de woningnood nu al nijpend is. Daarom is de bouw van meer dan 200 duizend nieuwe woningen in de Zuidelijke Randstad noodzaak. De regio heeft meer dan 25% van de nationale bouwopgave en is dé plek waar woningbouw dichtbij bedrijvigheid en verbonden met goede infrastructuur gerealiseerd moeten worden.

Onze oproep. Voorkom vertragingen. Versnel vooruitgang. Voordat het te laat is:

- Wij roepen formerende partijen op om voor de hoofdinfrastructuur stevige regie te pakken en meer middelen vrij te maken voor de immense infrastructurele opgave waar Nederland voor staat.
- Om onze rol als regio te kunnen invullen is een aanvullend structureel budget nodig van minimaal 100 mln. per jaar, zodat we de problemen op het onderliggend wegennet en het lokale spoor - waar de MRDH voor verantwoordelijk is - structureel kunnen aanpakken. Met dit budget kunnen we vaker en sneller het ov laten rijden, langere metro's inzetten en viaducten en bruggen in stand houden. Inzet op renovatie, onderhoud, dan wel investeringen in dit onderliggende wegennetwerk en spoor kunnen ook een belangrijke rol spelen als alternatief bij een te verwachten afsluiting zoals die van de Van Brienoordbrug. De regio voelt de urgentie, de regio heeft ambitie, de regio heeft plannen. Het vet is van de botten en nieuwe klappen in de infrastructuur kunnen we niet meer opvangen. We lopen tegen grenzen aan die er niet mogen zijn omdat ze de toekomst van Nederland bedreigen en groei afremmen.
- Herindexeer de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU), deze indexatie valt momenteel veel te laag uit. Ter illustratie: tussen 2013-2022 stegen alleen de OV-kosten al met 35%, maar bleef de indexatie steken op 17%. Hierdoor missen lagere overheden zoals MRDH de middelen die nodig zijn om de infrastructuur op orde te houden en verslechtert de financiële positie alleen maar verder.

Wij verzoeken u vriendelijk om bovengenoemde problematiek mee te nemen in de formatiegesprekken en verdere onderhandelingen voor een coalitieakkoord. Het spreekt voor zich dat wij desgewenst graag het gesprek met de formerende partijen aangaan om de situatie nader toe te lichten. Wij wensen u verder veel succes toe bij het voortzetten van deze belangrijke taak.

Hoogachtend,
Metropoolregio Rotterdam Den Haag,

Ahmed Aboutaleb

Jan van Zanen