

# Thema Mobiliteit en bereikbaarheid - Verkiezingsprogramma's vergeleken een analyse en weergave

1 maart 2021

Het besluit tot verbreding van de Ring Utrecht en kap van Amelisweerd kan juridisch worden tegengehouden door het beroep bij de Raad van State te winnen.

Er is ook een andere manier: het besluit intrekken of opschorten. Dat zal een politiek besluit moeten zijn. De komende Kamerverkiezingen op 15 t/m 17 maart 2021 zijn dus heel belangrijk.

Wat mogen we verwachten van de verschillende partijen waar het om het mobiliteitsbeleid gaat?

De afgelopen kabinetsperiode heeft de Kerngroep steeds zonder voorbehoud kunnen vertrouwen op de steun van GroenLinks, SP, PvdA en Partij voor de Dieren. Als regeringspartijen toonden D66 en ChristenUnie inhoudelijk meermaals (zij het soms binnenkamers) hun steun, maar zaten zij uiteindelijk binnen het kabinet gevangen in de greep van het regeerakkoord. VVD, CDA en SGP schaarden zich zonder enig morren achter de minister en de PVV gooide er het liefst nog een schepje bovenop.

Hieronder vind je een kort overzicht van de inhoud van de verkiezingsprogramma's. Vrij van coalitiedwang tonen – naast GL, SP, PvdA en PvdD – ook D66 en CU zich ferm tegenstander van voortzetting van de asfaltpolitiek van het huidige kabinet. De VVD hult zich in een jargon dat nog alle ruimte biedt om op dezelfde voet door te gaan met geldverslindende asfaltplannen, al is het interessant om te zien dat de verwoording in het definitieve programma is aangepast. Belangrijk is dan de inzet van het CDA. Een partij die in haar programma geen kleur bekent maar toch zal moeten kiezen. Pieter Omtzigt heeft zich enorm ingezet voor de stem van de oprecht bezorgde burger tegenover de onnavolgbare logica van de modellen die de machtige staat hanteert. Als er één onderwerp is waar dit tot uiting zou moeten komen is het wel het tracébesluit voor de Ring.

Ook de verwoording van het SGP programma zou eventueel ruimte kunnen bieden. Van de PVV en FvD valt weinig goeds te verwachten, en onder de nieuwe partijen mag vooralsnog hetzelfde worden vermoed van JA21. Bij1 en Volt kunnen gerust onder de tegenstanders van de verbreding worden gerekend. Het programma van DENK is enigszins onnavolgbaar: de partij noemt zich '*de enige echte autopartij*' en tegelijk voorstander van gratis OV. Het mag tenslotte wel opmerkelijk worden genoemd dat in het hele partijprogramma van 50PLUS helemaal niets over het onderwerp mobiliteit is te vinden.

Bij alle indrukwekkende beloftes over investeringen is het ook zinvol om deze kanttekening van de Correspondent mee te nemen: *meer bereikbaarheid sneller van a naar b*



Link artikel De Correspondent:  
[https://decorrespondent.nl/12132/meer-bereikbaarheid-sneller-van-a-naar-b-elke-partij-wil-het-ook-al-lost-het-geen-enkel-probleem-op/6434937601884-7f9fbe8a?pk\\_campaign=daily](https://decorrespondent.nl/12132/meer-bereikbaarheid-sneller-van-a-naar-b-elke-partij-wil-het-ook-al-lost-het-geen-enkel-probleem-op/6434937601884-7f9fbe8a?pk_campaign=daily)



## De partijprogramma's afzonderlijk

**VVD:** In het verkiezingsprogramma lezen wij de klassieke VVD ideologie: mobiliteit is vrijheid, en ieder moet gebruik kunnen maken van het vervoermiddel dat hij/zij wil. Dat heeft de VVD ook altijd bij uitstek als een uitgesproken wervend principe gezien (zie ook het optreden van de huidige minister van I en W).

Toch proef je een beginnend besef dat deze boodschap niet iedereen meer blij maakt. Een vergelijking van het vastgestelde programma met het concept verkiezingsprogramma. En zie: de passage *'Er moet meer asfalt komen. Maar ook alternatieven, zoals goed openbaar vervoer en andere werk- en schooltijden, moeten aan bod komen.'* is vervangen door *'De behoefte naar individueel vervoer groeit en dus moeten er meer wegen en fietspaden komen. Maar ook alternatieven, zoals goed openbaar vervoer, smart mobility, thuiswerken en andere werk- en schooltijden, moeten gaan bijdragen aan een betere benutting van de infrastructuur en keuzevrijheid van de reiziger.'*

Iemand heeft bedacht dat *'meer asfalt'* niet langer wervend klinkt. In plaats daarvan wordt terug gegrepen op het mantra van de individuele keuzevrijheid, maar die wordt opmerkelijk genoeg in één zin ook gekoppeld aan "een betere benutting van de infrastructuur".

Interessant zijn ook andere lichte wijzigingen die een plek hebben gevonden in het definitieve programma: de Lelylijn wordt nu expliciet genoemd (daar is nu ook zonder de VVD een Kamermeerderheid voor, dus voegt de VVD zich nu snel bij het koor) en een doortrekking van de Noord Zuidlijn naar Schiphol. We hebben de VVD Kamerfractie wel eens horen mopperen over al dat geld dat naar het linkse Amsterdam wordt gesmeten. Maar ja, dit is niet alleen Amsterdam maar ook Schiphol...

En ja, ook de VVD moet aan de kilometerheffing, want anders worden elektrische auto's wel heel erg bevoordeeld! Zie: <https://www.vvd.nl/verkiezingsprogramma/>





CDA

**CDA:** Terwijl de mobiliteitsparagraaf van VVD (en bijvoorbeeld ook die van D66) vele pagina's vult, is het CDA klaar in één A4tje. 'Goede wegverbindingen zijn van groot belang voor onze economie en transport. Landelijk en regionaal pakken we knelpunten aan en zetten we in op innovatieve oplossingen om de doorstroming te vergroten en files tegen te gaan. Met Zeeland gaan we in gesprek over een haalbare oplossing voor een tolvrije Westerscheldetunnel.'

Dit is alles wat er over het hele Rijkswegennet wordt geschreven. Daar kun je nog heel wat kanten mee uit. CDA jongeren hebben in een ingezonden brief in het AD van 12 januari jl (<https://www.ad.nl/opinie/amelisweerd-moet-het-cda-veel-waard-zijn~a52206d7/>) aangegeven dat de elders in het programma omschreven visie (thuiswerken als oplossing) aanleiding zou moeten zijn om de steun voor de voorgenomen verbreding van de Ring Utrecht te heroverwegen. Dat zou je inderdaad kunnen verbinden met de teksten over het belang van natuur in en rond de steden en de erkenning door het CDA in het programma van de klimaatopgave, al leidt die niet over de hele breedte tot het soort keuzes die groenere of linksere partijen wel maken.

<https://www.cda.nl/verkiezingsprogramma/>

**PVV:** Wie de Kamerdebatten over mobiliteit volgt, weet dat de PVV het als haar uitdaging ziet om de VVD nog flink te overtreffen in aanbidding van de automobilititeit. Er waren tijden dat dit gepaard ging met sneren naar het OV, maar dit verkiezingsprogramma (dit keer wat langer dan 1 kantje) stelt dat zowel het openbaar vervoer als 'de eigen auto' belangrijk zijn 'voor iedereen'. Als het dan om concrete eisen gaat heeft de auto wel weer voorrang: de maximum snelheid moet naar 140 km/uur en we moeten 'blijven investeren in goede en veilige wegen.' Over investering voor het OV (laat staan de fiets) is niets te lezen.

<https://www.pvv.nl/verkiezingsprogramma.html>

PVV



D66

**D66:** De typerende kernwoorden bij D66 zijn 'slim' en 'schoon'. *'We reserveren binnen het Mobiliteitsfonds meer geld voor infrastructuur, vooral voor openbaar vervoer. De focus op de auto binnen het huidige fonds houdt een echte keuze voor OV, en daarmee schone verstedelijking, tegen.'* D66 wil flink investeren in OV en fiets, onder meer ook in een light railnet rond Utrecht. De spoorlijn Utrecht-Breda komt zowaar weer op de agenda. D66 wil het gebruik van de elektrische auto flink stimuleren. En daarnaast meer autovrije binnensteden en autoluwe woonwijken *'zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid'*. D66 wil dit bereiken door aantrekkelijke overstappunten ('hubs') te maken waar mensen makkelijk kunnen overstappen naar een passend vervoermiddel (fiets, OV of deelauto). De maximum snelheid op het wegennet mag nergens boven 100 km/uur.

<https://d66.nl/verkiezingsprogramma/>

GL

**GroenLinks:** Het verkiezingsprogramma van GroenLinks opent met het thema klimaat en mede daardoor komt mobiliteit – in tegenstelling tot de meeste andere programma's – al meteen voorin aan bod. Over het snelwegennet is GroenLinks vrij duidelijk: *'We leggen geen nieuwe autowegen aan, want meer asfalt leidt alleen maar tot meer files.'* GroenLinks wil de fiscale bevoordeling van leaseauto's afbouwen. *'Door de fiets van de zaak, carpoolen en openbaar vervoersabbonnementen financieel aantrekkelijk te maken, stimuleren we werkgevers om schoon vervoer aan te bieden.'* Net als D66 wil GroenLinks investeren in OV en snelfietsroutes, en vliegvluchten tot 750 kilometer (D66: 700 kilometer) vervangen door het gebruik van de hogesnelheidstrein.

<https://groenlinks.nl/verkiezingsprogramma>



PvdA

**Partij van de Arbeid:** Dat wij nu met een (hernieuwd) Tracébesluit zitten, hebben wij voor een deel te danken aan de opstelling van de PvdA in de formatie van het kabinet Rutte II in 2012, waar het onderwerp 'Infrastructuur' geheel aan de VVD werd weggegeven. Berouw komt na de zonde: na actie van Utrechtse PvdA leden stond al in het vorige verkiezingsprogramma (2017) dat de PvdA tegen de verbreding door Amelisweerd was, en dat wordt nogmaals specifiek herhaald in het nieuwe programma: *'De verbreding van A27 en de A12 in Amelisweerd, die ten koste gaat van de natuur, wat de stikstofuitstoot vergroot en de luchtkwaliteit verslechtert, wordt niet uitgevoerd. Het Tracébesluit wordt ingetrokken.'* Ook de PvdA wil flink investeren in OV en er voor zorgen dat al in 2025 (!) alleen maar emissieloze auto's mogen worden verkocht.  
<https://www.pvda.nl/verkiezingsprogramma-2021/>

**ChristenUnie:** Waar het over mobiliteit gaat is het programma zeer vergelijkbaar met dat van D66 en GroenLinks. *'Wij willen meer duurzame mobiliteit. Voor elke reisafstand moet het duurzaamste alternatief ook het meest aantrekkelijk zijn. Voor korte afstanden: meer lopen en (elektrisch) fietsen. Voor langere afstanden: openbaar vervoer. We beprijsen het gebruik in plaats van het bezit van een auto en stimuleren duurzame deelmobiliteit.'* *'Door de weginfrastructuur beter te benutten, hoeft deze niet te worden uitgebreid. We leggen daarom geen nieuwe snelweginfrastructuur meer aan.'* *'Er komt een kilometerprijs voor personenauto's met een lage basisprijs per kilometer (om regio's met beperkte OV-beschikbaarheid te ontzien), aangevuld met een congestieheffing en in de toekomst wellicht een heffing voor vervuilende voertuigen.'* *'De reductie van de maximumsnelheid naar 100 kilometer per uur is een no-regret-maatregel, die bijdraagt aan een groot aantal beleidsdoelstellingen rond verkeersveiligheid, doorstroming, klimaat, luchtkwaliteit en stikstof. De maximumsnelheid van 100 kilometer per uur gaat daarom ook tussen 19:00 en 07:00 op autosnelwegen gelden.'*  
Ook de ChristenUnie noemt een spoorverbinding Utrecht-Breda (in hun versie Utrecht-Breda-Almere) en wil vóór 2040 een spoorverdubbeling Utrecht-Driebergen.  
<https://www.christenunie.nl/verkiezingsprogramma>

CU

SP

SP: Een beknopte paragraaf, waarin de SP als vanouds vooral opkomt voor de OV reiziger: *'We gaan investeren in het OV, ten koste van asfalt, en geven provincies de mogelijkheid eigen vervoersbedrijven op te richten en álle kernen in het gungebied te bedienen. Daarbij moet vervoer op maat mogelijk zijn, in het bijzonder voor mensen met een beperking. Stads- en streekvervoer maken we gratis voor ouderen (65-plus) en jongeren (12-min) en voor mensen met een beperking.'*  
<https://www.sp.nl/verkiezingsprogramma-2021>

PvdD

Partij voor de Dieren: *'Hoewel de pandemie in vrijwel alle opzichten een ramp is, hebben we ook de voordelen ervaren van minder verkeer. De lucht was voor een korte periode helder en schoon. Het was stiller en rustiger op straat.'* De Partij voor de Dieren stelt daarom: *'Teruggaan naar business-as-usual is een doodlopende weg. De Partij voor de Dieren zet daarom in op een radicale verschuiving in de manier waarop we ons vervoeren: minder wegverkeer, minder vliegen, sneller en comfortabel openbaar vervoer en voorrang voor voetgangers en fietsers.'*  
*'Meer asfalt lost files niet op, maar zorgt voor een toename van autogebruik en daarmee voor een verdere stijging van de uitstoot van broeikasgassen en fijnstof. Daarom geen nieuwe wegen en geen verbreding van bestaande wegen, anders dan om de verkeersveiligheid te bevorderen. Dat betekent dat onder andere de verbreding van de A4, A6, A58, de A27 bij Amelisweerd en de Noordelijke Randweg Utrecht niet doorgaan.'*  
<https://www.partijvoordedieren.nl/uploads/algemeen/Verkiezingsprogramma-Partij-voor-de-Dieren-Tweede-Kamerverkiezingen-2021.pdf>

*SGP: Zeker geen radicaal programma, maar ook de SGP constateert: 'Opvallend is dat het aantal reizigerskilometers al vijftien jaar op hetzelfde niveau zit. Toch neemt de filedruk toe en zitten treinen vaker tjokvol. Het geeft aan dat fileproblemen niet alleen het gevolg zijn van de groei van de bevolking en de economie. Verbreding van wegen is op bepaalde punten wel een oplossing, maar niet dé oplossing. Het gaat ook om beter gebruik van bestaande infrastructuur.' En: 'Bij de verdeling van het budget voor infrastructuur wordt vooral een economische afweging gemaakt: wat levert de meeste reistijdbaten op? De SGP vindt dat breder gekeken moet worden. Verkeersveiligheid, regionale bereikbaarheid buiten de Randstad en de aanpak van vervoersarmoede verdienen meer aandacht en gewicht. Filerijden en het bijbehorende reistijdverlies kosten de samenleving per jaar ongeveer vier miljard euro, verkeersongevallen ongeveer veertien miljard euro. De investeringen in verkeersveiligheid liggen echter bijna tien keer lager dan de investeringen in infrastructuur. Het zou dan ook goed zijn als het nieuwe Mobiliteitsfonds wordt omgevormd naar een Bereikbaarheidsfonds dat ruimte biedt om alle belangen mee te wegen die spelen bij het thema mobiliteit.'*

<https://sgp.nl/actueel/publicaties/verkiezingsprogramma-2021-2025>

En verder...

**50PLUS:** Je zou denken dat mobiliteit een belangrijk onderwerp zou zijn voor 50PLUS. Zo lees je in verschillende andere programma's allerlei voorstellen voor goedkoper of zelfs gratis openbaar vervoer voor ouderen, en verkeersveiligheid zou toch ook wel een onderwerp moeten zijn. Niets daarvan – er staat geen letter in het programma van 50PLUS over welk mobiliteitsonderwerp dan ook.

50  
plus

**DENK:** Op pagina 72 van het programma lezen wij: *'DENK is de enige echte autopartij van Nederland. Auto rijden geeft een gevoel van vrijheid en maakt mensen onafhankelijk'*. DENK wil daarom per direct weer 130 km/uur invoeren in Nederland en lastenverlichting voor de automobilist.  
Op pagina 73: *'DENK wil het autogebruik verminderen. Daarom is het van belang dat extra wordt geïnvesteerd en ingezet op vervoersmiddelen die een volwaardig alternatief vormen voor de auto.'*

DE  
NK

**FORUM VOOR DEMOCRATIE:** wil geheel in lijn met hun klimaatontkenning stoppen met subsidie op elektrische auto's. Wel investeren in asfalt en de maximumsnelheid naar 130 km/uur. Waar ook geld in wordt gestopt is een vliegveld in zee, de hyperloop en zowaar ook hogesnelheidstreinen. Het programma wordt verder gevuld met enige sneren over Oosteuropese vrachtwagenchauffeurs.

FVD

**JA21:** Het programma lijkt vooral geschreven vanuit het perspectief van de Rotterdamse haven, Schiphol en *'de Randstad als economische motor van Nederland'*. Het is één gigantische opsomming van infrastructuurwensen (zowel asfalt als spoor en binnenvaart), waarvan wij het financiële plaatje nog wel eens willen zien. JA21 wil daarnaast de maximum snelheid weer terug naar 130 km/uur.

JA21



**BIJ1:** Het programma van Bij1 is wel heel andere koek. *'We stoppen met snelwegverbredingen en leggen alleen nog nieuwe wegen aan als deze de bereikbaarheidsnorm bevorderen en niet ten koste gaan van natuurgebieden.'* Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) wordt als het aan Bij1 ligt een bereikbaarheidsfonds met als doel niet alleen het financieren van beter openbaar vervoer, maar ook (lokale) voorzieningen voor fietsen en deelvervoer. Er wordt een bereikbaarheidsnorm vastgesteld waaraan alle financieringsplannen worden getoetst.

**BIJ1**

**VOLT:** Volt wil af van fossiele brandstoffen. *'Het is tijd voor duurzaam en schoon vervoer in Europa, dat beschikbaar is voor iedereen.'* Volt wil een grotere rol voor de fiets en ziet de autoluwe binnensteden van Utrecht en Groningen als voorbeeld, *'evenals de bredere fietspaden in Kopenhagen en Madrid'*. Je bent tenslotte wel een Europese partij.

**VO  
LT**

**CODE ORANJE:** Geen verkiezingsprogramma want dat is ook niet de bedoeling: *'Wij luisteren eerst naar de inwoners'*. Inmiddels is er toch een Code Oranje Agenda verschenen waarin wij na enig zoeken ontdekken dat CO met een Deltaplan Bereikbaarheid zal komen. Inhoud nog niet bekend, want die moet nog bij de inwoner worden opgehaald.

**Code  
Oranje**