

Notaoverleg MIRT Position Paper IPO



Op 11 april debatteert u over het MIRT. Vanuit de provincies geven wij u graag nog een aantal noties mee.

Bereikbaarheid essentieel voor woningbouwopgave

Om woningbouwlocaties bereikbaar te maken en houden zijn grote investeringen in infrastructuur, OV en fiets noodzakelijk. We zijn blij met de € 7,5 miljard op de begroting van lenW voor de komende 10 jaar voor de bereikbaarheid van nieuwe woningen. Deze investeringen moeten worden ingezet om de bereikbaarheid, mede door de woningbouwopgave en mobiliteitsgroei, in grote delen van Nederland te kunnen blijven garanderen. Daarbij kan ook gebruik worden gemaakt van bestaande infrastructuur en OV. Het Coalitie-akkoord gaat er daarbij ook vanuit dat woningbouw wordt gerealiseerd langs bestaande spoorinfrastructuur en nabij OV-knooppunten. Dit vergt additionele investeringen. Daarnaast, zonder investeringen in een schaa sprong in OV, fiets en infra is de grote woningbouwopgave in Nederland niet mogelijk. Naast infrastructuur/bereikbaarheid op het niveau van de woningbouwprojecten is het ook belangrijk om te kijken naar corridor effecten. Zo kan het zijn dat de bereikbaarheidsopgave op een bepaald traject te regelen is door beter gebruik te maken van bestaande infrastructuur (bijvoorbeeld in combinatie met gedragsveranderingen en spreidingsbeleid), maar als er op een corridor spoor Utrecht - Nijmegen bijvoorbeeld of langs de A28 meerdere plekken zijn waar woningbouw plannen zijn, kan het cumulatieve effect van die ontwikkelingen wel eens veel bepalender zijn van wat kan en wat niet. Er is regie nodig op het bewaken van deze cumulatieve effecten.

- » Wonen en bereikbaarheid horen bij elkaar. De minister van lenW en voor VRO werken nauw met elkaar samen op deze trajecten. Hoe verhouden het afweegkader van de minister voor VRO en het MIRT proces.
- » Hoe gaat het kabinet medeoverheden compenseren voor de structurele effecten van deze investeringen?

Uitstel MIRT-projecten onwenselijk

In de brief over de kennismakingsgesprekken MIRT met de regio's meldt de minister dat de beschikbare capaciteit aan stikstofruimte beperkt is, waardoor een prioritering van projecten onvermijdelijk is. Dat betekent dat een aantal projecten in planning naar achter schuift of tijdelijk on hold wordt gezet. Over deze projecten zijn in het kader van het MIRT eerder afspraken gemaakt met de provincies. De aanleg van deze projecten hangt immers samen met andere ontwikkelingen in de regio zoals de ontsluiting van (nieuwe) woongebieden. Zij maken zich zorgen om dit uitstel en hebben de volgende vragen:

- » Hoe lang zullen projecten worden uitgesteld/ on hold gezet?
- » Wat gaat de minister doen om deze problemen op te lossen?
- » Wat zijn de extra kosten die ontstaan doordat onderzoeken, doorrekeningen en processen opnieuw doorlopen moeten worden; hoe denkt de minister in de toekomst om te gaan met deze oplopende kosten?
- » Kan de minister toezeggen dat er geen verdere vertraging ontstaat bij de andere MIRT-projecten?
- » Is er voldoende stikstofruimte om de MIRT-projecten te realiseren?
- » Kunnen de bewindspersonen vertellen waar de financiële risico's voor deze vertraging liggen?

Kostenstijging grondstofprijzen

De gevolgen van de oorlog in Oekraïne heeft gevolgen voor beschikbaarheid van energie en stijging van de grondstofprijzen. Deze gevolgen vertalen zich naar de investering en beheer en onderhoud van onze nationale infrastructuur. Hoe gaat Rijk om met de deze gevolgen ten aanzien van projecten die betrekking hebben op de rijksinfrastructuur? Hier moet het Rijk serieus verantwoordelijkheid nemen voor haar infrastructuur. Ook wanneer in het MIRT traject de risico's bij de decentrale overheden zou het rijk de verantwoordelijkheid moeten nemen voor haar eigen infrastructuur.

- » Hoe gaan de bewindspersonen verantwoordelijkheid nemen voor de gevolgen van de oorlog in Oekraïne wanneer er risico's bij provincies komen te liggen?

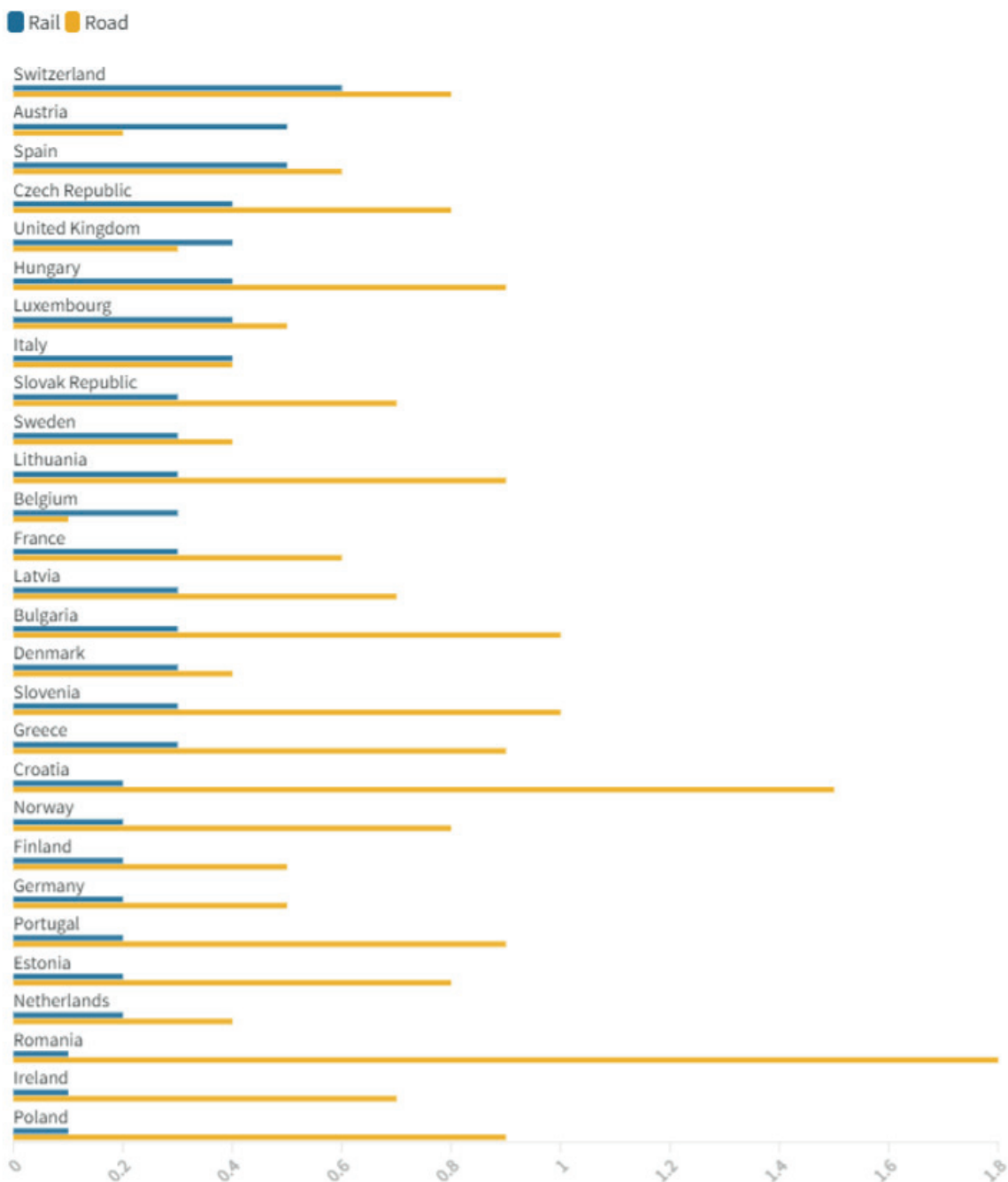
Investeringen in spoor lopen terug

Het aandeel van het Infrastructuurfonds in de totale Rijksuitgaven daalt al jaren flink: van 3,1% in 2001 tot 1,7% in 2020. Jaarlijks gaat het om een vrij stabiel bedrag van rond de € 6,5 miljard. Daarbinnen neemt het aandeel beheer en onderhoud toe en neemt het aandeel nieuwbouw af. Ging in 2001 2/3 van het infrastructuurfonds naar nieuwbouw in 2020 gaat 2/3 van het fonds naar beheer en onderhoud. De middelen voor nieuwbouw slinken dus. De OESO heeft uitgezocht welk deel van het BNP landen in Europa in de jaren 2000 – 2019 besteedden aan investeringen in het spoor. Nederland staat op plek vier van onder op de lijst. Landen als Italië, VK en Tsjechië investeren tweemaal zoveel van hun BNP in spoor en landen als Zwitserland, Oostenrijk en Spanje zelfs 2,5 tot 3 maal zoveel. Uit het EU-fonds CEF (Connecting Europe Facility) is tussen 2014 en 2020

€ 16,5 miljard aan subsidies verstrekt aan spoorprojecten. Daarvan is slechts 1 procent (€ 168,5 miljoen) door Nederland aangevraagd en aan Nederland verstrekt. Terwijl landen als Roemenië, Frankrijk, Italië, Duitsland en Polen tussen de € 1 en ruim € 3 miljard aan subsidies ontvingen. Hier liggen veel meer mogelijkheden voor Nederland om onze spoorinvesteringen financieel te ondersteunen.

- » Wat gaat de staatssecretaris doen om de komende jaren de investeringskracht van Brussel voor Nederland te ontsluiten?

Average GDP % invested in rail vs road for the period 2000-2019



Source: OECD



Drempelbedragen

Minister van VRO wil snel de € 7,5 miljard euro inzetten om de bereikbaarheid van de woningbouwopgave te realiseren. De inzet is een grootst mogelijke inspanning tegen zo min mogelijk kosten. Als provincies omarmen wij deze insteek. De drempelbedragen van € 112 en 225 miljoen euro die bij MIRT worden gehanteerd kunnen echter belemmerend werken omdat de echt goedkope effectieve maatregelen niet ingezet kunnen worden. Dit punt naast het punt van beschikbare cofinanciering van medeoverheden.

- » Is de minister bereid van de drempelbedragen af te zien ten behoeve van de majeure opgave van wonen en bereikbaarheid?

Spreiden en mijden

Spreiden en mijden helpt. Een aantal afspraken werken goed. Juist nu moeten we hier als overheden samen verder aan werken, omdat de prognose immers is dat het aantal reizigers, inclusief studenten, binnen afzienbare tijd fors toe gaat nemen, Hiermee is het risico dat de hyperspits in het OV en op de weg straks nog groter is dan vóór corona. Met name op de maandag, dinsdag en donderdag.

'Spreiden en mijden' maatregelen zorgen zowel voor het voorkomen van een belangrijk deel van de hyperspits, en geven ook ruimte aan forensen en studenten om op een prettige manier te blijven reizen en te ontmoeten.

De effectiviteit van maatregelen is afhankelijk van de mate van samenwerking en rolinvulling van zowel de rijksoverheid, regionale overheden, vervoerders, bedrijfsleven en het onderwijs. Medeoverheden hebben daarom afgelopen zomer in een brief aan de Minister en staatssecretaris van IenW, en de Ministers van SZW en OCW gevraagd samen het spreiden en mijden voort te zetten.

- » Zijn beide bewindspersonen bereid om samen met decentrale overheden, het onderwijs en het bedrijfsleven het programma rondom spreiden en mijden voort te zetten?