

# Begrotingsbehandeling

## Infrastructuur en Waterstaat

Inbreng **Interprovinciaal Overleg**



In de week van 22 januari vergadert de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat over de begroting. Vanuit de provincies vragen wij graag aandacht voor de onderwerpen **versterking van het VTH-stelsel**, **openbaar vervoer**, **bereikbaarheid** en **infrastructuur**.

### Interbestuurlijk Programma Versterking VTH-stelsel

Het urgentiebesef voor een gezonde en veilige leefomgeving is groter dan ooit. Ontwikkelingen rondom stikstof, PFAS, de energietransitie en ruimtegebruik vragen om een deskundige aanpak en zorgvuldigheid in vergunningverlening. Het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) is een cruciale schakel in het adviseren over en het beoordelen van ontwikkelingen in onze leefomgeving. Robuuste omgevingsdiensten, die effectief en slagvaardig zijn, zijn cruciaal voor het beschermen van de gezondheid van onze inwoners en hun leefomgeving en het voorkomen van milieuschade.

Op advies van Commissie Aartsen is in juli 2022 daarom het [Interbestuurlijk Programma](#) voor versterking van het VTH-stelsel gestart (IBP VTH). Het IBP is een samenwerkingsverband tussen partijen in het stelsel: de provincies (IPO), gemeenten (VNG), omgevingsdiensten (ODNL), de Unie van Waterschappen en de ministeries van IenW, BZK en J&V. Het programma heeft als doel het verbeteren van het VTH-stelsel en het maken van een stevige kwaliteitsslag om daarmee de bescherming van de leefomgeving te versterken. In de komende periode moeten we ervoor zorgen dat de door het IBP beoogde kwaliteitsslag daadwerkelijk in de uitvoeringspraktijk terug te zien is. Wij willen dit onder andere borgen met bestuurlijke afspraken en/of wetgeving zodat er doorzettingsmacht ontstaat. Om dit te realiseren is het van belang dat het ministerie van IenW invulling geeft aan haar stelselverantwoordelijkheid door regie te (blijven) voeren. In een [technische briefing](#) over het IBP VTH met de Vaste Kamercommissie IenW op 28 september jl. hebben wij een toelichting op deze punten gegeven.

De staatssecretaris heeft aangegeven in 2024 invulling te geven aan het begrip stelselverantwoordelijkheid, tot op heden ontbreekt hiervan een concrete definitie. Wij formuleren stelselverantwoordelijkheid als "het scheppen van de juiste randvoorwaarden om het VTH-stelsel goed te kunnen laten functioneren". Dit ook na afloop van het IBP VTH. Volgens ons houdt dit in het structureel organiseren van:

- Goede, heldere en actuele regelgeving, op basis van ervaringen in de uitvoeringspraktijk, zodat uitvoerders de instrumenten hebben om in de praktijk adequaat te handelen.
- Borgen van een goed functionerende landelijke kennisinfrastructuur met landelijke regie en betrokkenheid van alle partijen die bijdragen aan een goede uitvoering van VTH-taken.
- Organiseren en borgen van een landelijke uniforme informatieuitwisseling en informatievoorziening.
- Beschikbaar stellen van structurele passende financiering voor het doorvoeren van de door het IBP voorgestelde verbeteringen in de VTH-taken in de praktijk en het bestendigen van deze verbeterslag in de toekomst.
- Het maken van afspraken over wat ieders rol is voor het goed functioneren van het stelsel, met aandacht voor de samenhang van de verschillende onderdelen van het stelsel.

Wij vragen:

- *Definieer als Rijk – nog voor het einde van de looptijd van het IBP VTH – het begrip stelselverantwoordelijkheid en neem hierbij in ieder geval bovengenoemde aspecten onder a t/m e mee.*
- *Wij vragen van het Rijk om ook na afloop van het IBP structurele middelen beschikbaar te stellen om de VTH-taakuitvoering op het gewenste niveau te brengen en houden. De verbetering van de kwaliteit van uitvoering van VTH-taken vraagt meer deskundigheid en capaciteit en daar horen middelen bij.*

## Betaalbare bereikbaarheid in alle regio's

De files nemen toe en blijven verder toenemen, zo blijkt uit de update van de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA). Dat schaadt de economie, regionaal en nationaal. Voor grote groepen in de samenleving is de bereikbaarheid onder de maat. Het aantal verkeersdoden en gewonden is aanzienlijk toegenomen. Nu de ruimte voor nieuwe investeringen in infrastructuur voorlopig minimaal is en onderhoud en vernieuwing prioriteit hebben, is een andere aanpak van het mobiliteitsbeleid hard nodig.

Het Rijk kan de regio's niet met de consequenties van de herprioritering laten zitten, maar zal met de regio aan de slag moeten om de bereikbaarheid op peil te houden. Bereikbaarheid voor iedereen moet daarbij het uitgangspunt zijn. Zo'n aanpak is mogelijk als we verder durven kijken dan de mobiliteitssector alleen, als we lokaal initiatief benutten en samenwerken met marktpartijen, maatschappelijke organisaties én alle relevante ministeries (Financiën, Onderwijs, VWS, Klimaat, Ruimtelijke Ordening en Woningbouw) worden betrokken. Verbreed daarom de landsdelige MIRT overleggen naar regionale bereikbaarheidsstafels, waar met marktpartijen en maatschappelijke organisaties concrete maatregelen worden uitgewerkt en voorzien van financiële middelen. Op de lange termijn kunnen de bereikbaarheidsdoelen uit de Mobiliteitsvisie daarvoor het kader vormen. Wij pleiten ervoor bij de uitwerking van de bereikbaarheidsdoelen zorgvuldigheid boven snelheid te stellen. *Op de korte termijn* is concrete actie nodig, minder bureaucratie (werk als departementen gezamenlijk, ontwar de spaghetti aan programma's bij het ministerie) en regionaal maatwerk.

Wij vragen:

- *Houd de minister aan zijn verantwoordelijkheid voor de bereikbaarheid in de regio's en betrek andere departementen bij het samen met de medeoverheden realiseren van oplossingen voor de bereikbaarheidsuitdagingen in de regio.*
- *Verbreed de landsdelige MIRT overleggen naar landsdeling bereikbaarheidsstafels, waar opgavegericht en zonder verkokering gewerkt wordt aan verbetering van de bereikbaarheid.*

## Vernieuwing, beheer en onderhoud van Rijkswegen en provinciale wegen vraagt extra investeringen en goede afstemming

De komende tientallen jaren staat Nederland voor een enorme opgave om de infrastructuur te vernieuwen. Dit is nodig om Nederland veilig, bereikbaar en leefbaar te houden. Het door TNO uitgebrachte 2e Landelijk Prognoserapport Vernieuwingsopgave Infrastructuur maakt duidelijk dat de jaarlijkse kosten voor vernieuwing van alle civiele infrastructuur in eigendom van de overheid stijgen van 1,1 miljard euro per jaar nu naar 3,4 miljard euro per jaar over twintig jaar.

Provincies zetten zich volop in door aanzienlijke investeringen te doen in beheer, onderhoud en de vernieuwingsopgave. We reserveren, waar mogelijk, extra budget om de toenemende kosten deels te kunnen opvangen. Tegelijkertijd zien provincies dat de opgaven steeds zwaarder drukken op onze totale begroting en dat vernieuwingen door andere wegbeheerders (Rijk, gemeenten) grote invloed hebben op de bereikbaarheid. Belangrijk is daarom dat het Rijk vernieuwingen goed plant en afstemt met medeoverheden en zorgt voor alternatieve routes of alternatief vervoer, om te voorkomen dat reizigers enorm veel extra reistijd hebben of regio's bijna niet meer bereikbaar zijn tijdens de werkzaamheden.

Wij vragen:

- *Roep de minister op om, samen met de minister van Financiën, te overleggen met de medeoverheden over hoe de vernieuwingsagenda kan worden gefinancierd.*
- *Roep de minister op om met de medeoverheden te overleggen, met als doel de werkzaamheden zo te programmeren dat er zo min mogelijk hinder optreedt.*

## Openbaar Vervoer vraagt blijvende aandacht

De gezamenlijke provincies zijn blij met de structurele borging van de 300 miljoen voor het decentrale OV uit de Kamerbreed gesteunde motie Bikker en het beschikbaar blijven voor het OV van de middelen uit de herijking van het Studentenkaartcontract. Daarmee is een solide basis gelegd om het OV op peil te houden en die het mogelijk maakt het OV weer te laten groeien.

Met de pauzering van zeventien vaar- en wegprojecten is het des te urgenter om te investeren in het spoor,

knooppunten en BusRapidTransit-netwerken. Om te groeien is het noodzakelijk te investeren in doorstromingsmaatregelen voor bus- en tramlijnen, knooppunten en BRT-netwerken, en af te zien van de herijking voor het spoor. Ook willen we inzetten op het betaalbaar houden van het OV en het weer binnenhalen van nieuwe gebruikers, bijvoorbeeld door de introductie van een "Nederland-ticket" (voor minima), dat recht geeft op gratis en/of goedkoop openbaar vervoer in de daluren.

Wij vragen:

- *Roep de minister op om verder te investeren in doorontwikkeling van het openbaar vervoer en af te zien van de herprioritering van het spoor.*
- *Roep de minister op om een plan te maken voor het "Nederland-ticket".*

### **Gemaakte afspraken MIRT wel gestand doen zodra de financiële ruimte er weer is**

Het pauzeren van zeventien vaar- en wegprojecten vergroot de druk op de regionale bereikbaarheid. De recente Integrale Mobiliteitsanalyse laat zien dat het effect op de regio groot is. De provincies pleiten om vast te houden aan de gemaakte bestuurlijke afspraken en projecten zo snel mogelijk weer op te starten. Ook vragen de provincies om in de tussentijd perspectief te bieden aan de (vaar)weggebruikers en ondernemers door serieus werk te maken van een gericht pakket aan (mobiliteits)maatregelen.

Wij vragen:

- *Garanties over herstart van de stopgezette projecten zodra dit mogelijk is en over het beschikbaar houden en indexeren van de daarvoor benodigde financiële middelen.*
- *Wij vragen de minister in overleg te treden met de medeoverheden en te investeren in maatregelen die overlast en vertraging door het uitstel zoveel mogelijk kunnen verminderen, zoals het investeren in fietssnelwegen.*

### **Verkeersveiligheid en handhaving**

Het aantal verkeersdoden en gewonden neemt weer dramatisch toe. Het emotioneel leed, maar ook de economische schade die hierdoor ontstaat is enorm. Deze dramatische toename moet worden omgebogen.

Wij vragen:

- *Roep de minister op om op korte termijn een helder pakket maatregelen, voorzien van financiële middelen, te ontwikkelen om de trend van afnemende verkeersveiligheid om te buigen, met evenwichtig aandacht voor handhaving, educatie en infrastructurele maatregelen.*