

Commissiedebat

MIRT

Position Paper IPO



Op 30 juni debatteert u over het MIRT. Graag geven wij u vanuit de provincies een aantal zorgen mee.

Provincies verrast door keuzes Rijk om MIRT projecten on hold te zetten

De prioritering van de MIRT wegprojecten in het kader van de beperkte capaciteit voor stikstofberekeningen heeft de provincies verrast. De reden waarom infraprojecten al dan niet on hold worden gezet is onvoldoende duidelijk. Er is een afweegkader maar hoe dat precies wordt toegepast is niet helder. Ook lijkt het dat financiële tekorten mede aan de basis liggen van bepaalde voorstellen. Provincies beseffen de complexiteit van dit vraagstuk en de noodzaak van bestuurlijke keuzes. Ook provincies zien de grotere opgave om niet 5 km maar 25 km te moeten doorrekenen voor wegen en beseffen het belang van de uitspraak over de ViA15 over deze 25 km. De uiteindelijke besluitvorming over de prioritering is een verantwoordelijkheid van het rijk, maar om te komen tot een goede onderbouwing daarvan, voldoende draagvlak bij medeoverheden en een aanpak om de consequenties van vertragingen zo goed als mogelijk op te vangen is samenwerking en open dialoog met provincies nodig.

- *Maak keuzes in de ruimtelijke ontwikkeling samen met de provincie*
- *Maak daarbij gebruik van bestaande samenwerkingsverbanden en -processen*

Bekijk stikstofopgave integraal

Als er vanwege schaarste van stikstofruimte geprioriteerd moet worden is alleen naar wegen kijken te beperkt. Niet alleen wegen hebben een tekort aan stikstofruimte, dit geldt ook voor woningbouw, havens, industrie en luchthavens. Ook de legalisering van de PAS-melders dient nog opgelost te worden. Wij vragen daarom een integraal gesprek te voeren en niet sectoraal te sturen op het realiseren of on hold zetten van alleen de Rijkswegenprojecten. Regio's mogen niet op slot komen te zitten. Het past niet als het rijk eenzijdig een bepaald belang voorrang geeft als dit direct ten koste gaat van andere belangen. Keuzes die wij nu maken hebben direct effect op diverse ontwikkelingen die hoog op de nationale en regionale agenda staan, zoals de woningbouwopgave. Het is essentieel te komen tot een juiste verdeling van de schaarse stikstofruimte per landsdeel, ook in relatie tot de overige landsdelen. Dit is een complexe, integrale opgave, waarvoor rijk en provincies gezamenlijk aan de lat staan. Het is belangrijk dat rijk en regio zich in hechte samenwerking maximaal inspannen om de stikstofdepositie te beperken en de beschikbare stikstofruimte zo effectief mogelijk te benutten. Wij doen met klem een beroep om die afstemming alsnog te laten plaatsvinden op een transparante en integrale manier.

- *Organiseer zorgvuldige afstemming met alle betrokken partijen per landsdeel en stuur op integrale keuzes*

Inzicht in de gevolgen van de keuzes

Investerings in infrastructuur staan nooit alleen, maar zijn ook onderdeel van een verstedelijkingsopgave. Provincies hebben onvoldoende zicht op wat de keuze voor de te temporiseren projecten gaat hebben op andere maatschappelijke opgaven. Dit zouden zij graag in beeld gebracht zien. Door projecten uit te stellen zullen de kosten oplopen door rente en gestegen grondstofprijzen. We gaan ervan uit dat deze door het rijk gedragen zullen worden.

- *Wanneer is er duidelijkheid over welke keuzes er gemaakt worden en welke effecten deze hebben?*

Versnellingsafspraken en afwegingskader

Alle landsdelen hebben voorstellen neergelegd voor inzet van de versnellingsgelden (1,5 miljard). De hoop (en de verwachting) is dat hieraan niet ook weer nieuwe eisen worden gesteld zoals stikstofruimte, om te voorkomen dat hierop vertraging volgt.

Het afweegkader ziet er goed uit. Echter, let op, door te willen sturen op zoveel mogelijk woningen tegen zo weinig mogelijk bereikbaarheidsgeld kunnen verkeerde locaties gehonoreerd worden. Verkeerd in de zin omdat er geen rekening wordt gehouden met water als sturen principe bijvoorbeeld. bij de ruimtelijke afweging.

Qua proces hebben de provincies moeite met de snelheid, waarbij gezorgd moet worden dat dit niet ten koste gaat van de zorgvuldigheid. Het onderwerp is niet nieuw. Provincies roepen op aan te sluiten bij het vele werk dat de afgelopen jaren al is verzet. En de gezamenlijke provincies vragen aandacht voor samenhang tussen verschillende transities, zoals wonen, mobiliteit transitie, stikstof, klimaat & energie. Wat betreft de daadwerkelijk afweging die gaat plaatshebben, verwachten de provincies dat rijk en regio dit gezamenlijk doen.

- *Heb zowel de versnellingsafspraken als het afweegkader oog voor administratieve lasten.*

Behoud het OV, het is cruciaal bij ontsluiting nieuwe woongebieden

De grote nieuwe woongebieden kunnen niet alleen met wegen ontsloten worden, daarbij is goed OV onontbeerlijk. Het OV beleeft op dit moment onzekere tijden. De reizigersinkomsten zijn teruggelopen en het is ongewis wanneer deze weer op het oude niveau terug zullen komen. Er dreigt daarom afschaling van 20-30%. Dit zou kunnen leiden tot een neerwaartse spiraal waarin mensen steeds minder van het OV gebruik kunnen maken en daardoor het OV weer verder wordt afgeschaald. Om dit te voorkomen zijn nu zekerheden nodig voor de vervoerders en de aanbestedende overheden.

- *Zorg voor een vangnet voor het OV*

Modernisering MIRT spelregels

Er wordt aan regelingen gewerkt die niet goed aansluiten bij de uitvoeringsrealiteit van gemeenten, provincies en vervoersregio's. Om de modernisering van MIRT door te trekken is het belangrijk dat het systeem aansluit op programmatische aanpak die projecten vraagt. De eis van 75% zicht op bekostiging is gezien de brede maatschappelijke opgaven, bewonersparticipatie, het nieuwe werken met de omgevingswet en omgevingsvisies aan het begin van het MIRT proces een grote belemmering. Zo wordt niet de beste oplossing gekozen. De eis van 50% cofinanciering vormt een belemmering voor samenwerking tussen medeoverheden en het rijk. Steeds meer gemeenten en provincies kunnen niet meer aan deze eis voldoen. Bereikbaarheidsopgaven bij oa woningbouw komen hierdoor in de knoop.

- *Neem belemmeringen van 75% zicht op bekostiging en 50% cofinanciering weg*

Subsidiereregels: neem drempelbedragen weg uit het Mobiliteitsfonds

Hoewel wij zijn blij met het Mobiliteitsfonds, zien wij bij de uitwerking van de subsidieregels nog wel een probleem dat de integrale benadering van mobiliteit in de weg staat. De drempelbedragen om MIRT-financiering aan te kunnen vragen worden nu ook op samenhangende project- en programmapakketten toegepast. Drempelbedragen van 112 en 225 miljoen euro blijven echter bestaan. Als gevolg van deze drempels kunnen verschillende provincies en gemeenten vaak geen aanspraak maken op financiering van het rijk, terwijl investeringen in hun regio ook bijdragen aan de bereikbaarheid van Nederland. Ook duurzame en veerkrachtige oplossingen zoals de fiets lopen tegen deze grens aan omdat investeringen vaak onder het drempelbedrag blijven. Gezien de potentie van de fiets en de positieve effecten van fietsen op gezondheid, bereikbaarheid en leefbaarheid pleiten wij voor afschaffing van deze belemmerende drempelbedragen. Daarnaast stellen wij voor, het optellen van verschillende maatregelen in een gebiedsgerichte aanpak waarbij het programma als geheel gaat meetellen en niet de onderlinge verschillende projecten, mogelijk te maken. Door een integrale benadering en gebiedsgericht werken kan dan de beste oplossing voor een gebied worden gekozen.

➤ *Schaf drempelbedragen af zodat zowel grote als kleine oplossingen mogelijk zijn*

Fiets verdient aandacht

Tijdens de gesprekken met het rijk afgelopen week blijkt dat er weinig aandacht voor fietsbeleid is. Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) is aan de orde geweest tijdens de regio overleggen. Regio's hebben gevraagd om een uitvoeringsprogramma voor het NTF, zoals afgesproken. Rijk heeft gezegd fiets erg belangrijk vinden. Er staan ook fietsthema's in het regeerakkoord, maar er zijn voor de ambities geen middelen gereserveerd. Het kabinet heeft voornemens fiets mee te financieren uit de lopende budgetten (MIRT en vooral de 7,5 miljard voor verstedelijking). Er komt dus geen separaat uitvoeringsprogramma fiets met eigen budget. Met vorige kabinet zijn afspraken gemaakt tussen rijk en Regio dat er in 2022 afspraken (ook financieel!) over het NTF gemaakt zouden worden en de regionale uitwerking daarvan. Onder druk van het vorig kabinet hebben alle regio's regionale toekomstbeelden fiets opgesteld. Dit is gedaan met de motivatie dat dit zou aansluiten bij een nationaal uitvoeringsprogramma (gericht op het wegnemen van barrières en middelen voor uitvoering). Het rijk houdt zich hiermee niet aan de afspraak.

➤ *Hoe gaat de staatssecretaris invulling geven aan het rijksdeel van het NTF?*

Samen realiseren wij de woonopgave, provincies zijn al begonnen

Als provincies zijn wij al begonnen door:

- Met gemeenten voor voldoende plancapaciteit te zorgen om te voorzien in de behoefte
- Extra personeelscapaciteit in te zetten op grote gebiedsontwikkelingen, zowel binnen provincies als gemeenten
- Afspraken met gemeenten en corporaties te maken om voldoende sociale huurwoningen te programmeren