

Nieuwe wegen naar houdbare mobiliteit



Inbreng Interprovinciaal Overleg Begrotingsbehandeling I&W

Een goede bereikbaarheid is essentieel voor ons dagelijks bestaan. Om te kunnen werken, naar school te gaan en te kunnen recreëren, maar ook om te kunnen winkelen en noodzakelijke zorg te krijgen. Bereikbaarheid is dan ook een cruciale sleutel tot deelname aan de samenleving. Tegelijkertijd vragen leefbaarheid en klimaat om ontwikkeling naar duurzamer mobiliteit. De huidige capaciteit van de infrastructuur is echter niet toereikend voor de verwachte groei van de bevolking en economie. Files zijn alweer op het niveau van voor de coronapandemie, terwijl de (investerings)ruimte voor nieuwe infrastructuur beperkt is.

De provincies pleiten daarom voor een andere aanpak van het mobiliteitsbeleid, waarbij bereikbaarheid voor iedereen het uitgangspunt is. Ze streven ernaar vol in te zetten op slimmer, beter en duurzamer benutten van bestaande infrastructuur. Aanvullend daarop is het belangrijk dat wordt geïnvesteerd in beheer, onderhoud en vernieuwing én in verkeersveiligheid. Dit vergt goede samenwerking tussen Rijk, provincies, gemeenten, markt- en regionale partijen. De provincies zien voor zichzelf een belangrijke rol weggelegd, aangezien de meeste verplaatsingen op regionale schaal plaatsvinden.

Geld voor provinciale infrastructuur

Vanaf 2026 trekt het kabinet € 2,5 miljard extra uit voor het ontsluiten van (nieuwe) woningbouwlocaties en het aanleggen van hoofdinfrastructuur voor mobiliteit, zoals in de Miljoennota staat beschreven. Goede bereikbaarheid is randvoorwaarde voor de ruimtelijke opgaven en wonen. Provincies vinden het belangrijk dat deze middelen beschikbaar komen. Daarbij is het zaak om dit geld, in brede zin, voor ontsluiting van woningbouw(locaties) in te zetten en niet alleen voor Rijkswegen. De fondsen zijn wat ons betreft ook nodig bij de aanleg van provinciale infrastructuur zoals wegen, openbaar vervoer en fiets. Denk aan cofinanciering van doorfietsroutes als onderdeel van de nationale bereikbaarheid. In de uitvoering kunnen de provincies, samen met het rijk, een belangrijke rol vervullen. Denk hierbij aan de inbreng van gebiedskennis of in de rol als gebiedsregisseur.

Verdere verschraving voorkomen

Het kabinet zet in op betrouwbaar, veilig, betaalbaar, toegankelijk en toekomstbestendig openbaar vervoer. De provincies ondersteunen dit van harte en zetten zich in voor verbetering hiervan. We zijn dan ook blij met jaarlijks structureel € 300 miljoen euro (de zogeheten "Bikkermiddelen") voor betaalbaarheid en het op peil houden van het decentraal openbaar vervoer. Daarbij is openbaar vervoer geen doel op zichzelf, maar levert het een bijdrage aan o.a. bestaanszekerheid, verminderen van files en ruimte-efficiënte bereikbaarheid van voorzieningen, zoals onderwijsinstellingen en nieuwe woonlocaties.

Door herijking van het Studenten-OV dreigt vanaf 2025 een tekort van € 100 miljoen voor het decentraal openbaar vervoer. Dit tekort is niet uit de jaarlijkse Bikkermiddelen te betalen. Anders komt het voorzieningenniveau

opnieuw onder druk te staan en raken de doelen van dit Kabinet juist verder uit beeld. Het betaalbaar houden, het bedienen van de landelijke gebieden en het tijdens de daluren op peil houden van openbaar vervoer zijn dan niet langer haalbaar. Provincies vragen om meerjarige compensatie en gaan hierover graag in gesprek met de regering.

Sociale- en verkeersveiligheid

Sociale veiligheid in de trein is belangrijk. Dit is niet alleen van belang voor reizigers, maar ook voor de werknemers in het openbaar vervoer. Door de sociale veiligheid te versterken, maken we het OV aantrekkelijker voor reizigers en stimuleren we meer mensen om te kiezen voor een carrière in deze sector. De provincies pleiten voor extra financiële middelen om de sociale veiligheid in zowel het regionale als landelijke openbaar vervoer verder te verbeteren. Het is belangrijk dat het Kabinet zich inzet voor een breder beleid dat deze sociale veiligheid versterkt. Het is essentieel dat de beschikbare middelen niet alleen naar de NS gaan, maar ook naar andere regionale vervoerders, zodat iedereen profiteert van een veiliger openbaar vervoer.

Om het stijgende aantal verkeersslachtoffers terug te dringen, verontrustende prognoses te keren en emotionele leed en economische schade te beperken, is structurele financiering voor verkeersveiligheid op de weg noodzakelijk vanaf 2026. De huidige tijdelijke cofinanciering via het Strategisch Plan Verkeersveiligheid loopt namelijk af in 2025. Voor de voortzetting van het gezamenlijke beleid dat de afgelopen jaren door alle wegbeheerders (provincies, gemeenten en waterschappen) is vastgesteld en geïmplementeerd volgens de risico gestuurde aanpak, is jaarlijks €100 miljoen benodigd. Deze financiering is cruciaal om de ingezette koers op het gebied van verkeersveiligheid te handhaven en verder uit te bouwen.

Spreaden en Mijden: betrek Bereikbaarheidsnetwerken

In de Kamerbrief Strategische Keuzes Bereikbaarheid kondigt het Kabinet aan voor de zomer met een plan van aanpak voor een *nationaal programma spreiden* te komen. Daarin komen concrete doelen, maatregelen en aanpak om het woon-werk verkeer beter te spreiden. Provincies dringen samen met betrokken partijen erop aan dat dit plan nu snel wordt gemaakt. Ze worden graag betrokken bij de uitvoering hiervan. Dit is van groot belang want de problematiek is alsmaar groeiende als gevolg van gepauzeerde aanlegprojecten en groei van instandhoudingswerkzaamheden.

Provincies constateren dat de zogenoemde regionale Bereikbaarheidsnetwerken nu al een belangrijke rol hebben bij het oplossen van de problemen. Zij doen dit onder andere door het stimuleren van spitsmijden, thuiswerken en het gebruik van alternatieve vervoerwijzen. De financiering van deze netwerken is echter niet geborgd en staat onder druk door het wegvallen van de zogenaamde VSD – middelen (Veilig Schoon Duurzaam). We vragen daarom om een structurele financiering van de Bereikbaarheidsnetwerken (€ 15 miljoen op jaarbasis).

Robuust basisnet

Het ministerie van I&W plant in 2025 de implementatie van het Robuust Basisnet in wet- en regelgeving. Provincies maken zich ernstig zorgen over de plannen voor het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor, weg en water. De huidige ingeslagen weg; het voorschrijven van vaste aandachtsgebieden, ongeacht het risico, heeft tot gevolg dat de ruimtelijke ontwikkelingen langs het basisnet altijd binnen een aandachtsgebied (gif/explosie) plaatsvinden. Met het stoppen van het berekenen van de risico's, creëert het Rijk een vrijbrief om ongelimiteerd giftige en explosieve stoffen door dichtbevolkte gebieden te transporteren.

De toekomstvoorspelling maakt duidelijk dat door de energietransitie het aandeel vervoer van gevaarlijke stoffen tot een factor vier zou kunnen toenemen. Mede door de verschuiving in de aard van vervoerde stoffen van brandbaar en explosief (als benzine), naar giftige stoffen (als ammoniak) zal het risico en daarmee dus ook de veiligheidssituatie in stedelijk gebied drastisch veranderen. De verantwoordelijkheid hoe dat te beoordelen schuift het Rijk af op decentrale overheden, terwijl de handvatten voor die beoordeling komen te vervallen.

Het huidige voorstel voor het robuust basisnet leidt volgens de provincies niet tot een acceptabele balans tussen vervoer(hoeveelheden), ruimtelijke ordening en omgevingsveiligheid. De veiligheid zal niet verbeteren en lokale overheden worden verantwoordelijk gemaakt voor maatregelen. Dit zonder een beeld van de aard van vervoer, hoeveelheid vervoersbewegingen en passende maatregelen. Daarnaast ontstaan onnodige complicaties langs routes met weinig transport van stoffen. Voor een betere balans voor woningbouw, energietransitie en omgevingsveiligheid is het voor de provincies essentieel dat wordt ingezet op het bevorderen van veilige transportmodaliteiten (buis en water), routing buiten stedelijke gebieden, risicobegrenzing op dichtbevolkte trajecten en het afschaffen van aandachtgebieden langs trajecten met niet of nauwelijks transport. We bepleiten een toekomstbestendige visie van het Rijk op het vervoer van gevaarlijke stoffen die ook buisleidingen omvat.

Stelselverantwoordelijkheid VTH-stelsel

Het urgentiebesef voor een gezonde en veilige leefomgeving groeit en het ministerie van I&W heeft hierin een belangrijke taak. Het stelsel voor vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) speelt hierbij een cruciale rol. Wat ontbreekt is een duidelijke definitie van de VTH-stelselverantwoordelijkheid van het Rijk. In de I&W begroting valt te lezen dat het kabinet de wet gaat aanpassen, zodat de staatssecretaris vanuit de stelselverantwoordelijkheid kan bijsturen als de kwaliteit van de VTH-uitvoering onvoldoende is. Wij zijn geen voorstander van een stelselwijziging die rechtstreeks ingrijpt op de aansturing van omgevingsdiensten. Een vermenging van verantwoordelijkheden zal niet bijdragen aan een effectiever functioneren van omgevingsdiensten. Daarnaast doorkruist het de democratische invloed van Raden en Staten.

Vandaar dat wij pleiten voor een heldere definitie van deze stelselverantwoordelijkheid. Met aandacht voor verschillende belangrijke aspecten. Ten eerste is actuele en duidelijke regelgeving essentieel, zodat uitvoerders de juiste instrumenten hebben. Ook is passende financiering nodig om de in gang gezette verbeteringen structureel door te zetten. Daarnaast is het essentieel voor de VTH-stelselversterking om een goed functionerende landelijke kennisinfrastructuur en uniforme informatievoorziening op te tuigen en te beheren.

We hebben behoefte aan een Rijksoverheid die het stelsel faciliteert zodat provincies, gemeenten en omgevingsdiensten de wettelijke VTH-taken goed kunnen uitvoeren om de leefomgeving te beschermen. Dat zorgt ook voor duidelijkheid bij bedrijven, omwonenden en andere belanghebbenden. Vandaar dat wij het Rijk vragen ook nu, na afloop van het Interbestuurlijk Programma VTH, structurele middelen beschikbaar te stellen om de uitvoering op het gewenste niveau te brengen en te houden. Met het huidige budget van €19,4 miljoen in 2025, dat afneemt tot €17,4 miljoen in 2029, redden we het niet. We kunnen de in gang gezette verbeteringen dan niet doorzetten én tegelijk de gewenste uniforme kennis/informatievoorziening opzetten en beheren. Iets waar op nationale schaal juist zoveel behoefte aan is. Omgevingsdiensten kunnen dan niet bieden wat nodig is om de kwaliteit op het gewenste niveau te brengen en te houden. Er is een langjarige structurele investering nodig.