

Inspreken bij de Statencommissie Verkeer en Milieu van de Provincie ZH
op 16 oktober 2013

Geachte leden van de Commissie,

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur heeft een bruto omvang van ruim € 4,5 mld. Ondanks bijdragen van derden, loopt de Provincie het volledige financiële risico van de totale omvang van die 4,5 mld.

De bedragen, die de provincie van derden verwacht, kunnen wel eens niet of later in de provinciale kas vloeien, zoals al een paar keer is gebeurd met de Rijksbijdrage voor de Rijnlandroute. Ook nu weer vernemen we dat het herfstakkoord een extra bezuiniging op de departementen legt van € 480 mln in 2014 en in de jaren daarna wordt dat heus niet beter.

Ik ga er van uit dat het onderhoud van al die infrastructuur ook structureel voor rekening van de provincie zal komen. Ik vraag me af of dat al verwerkt is.

Wat zien we om ons heen gebeuren: Alle overheden van Rijk tot gemeenten kreunen onder de bezuinigingen. En dan gaat de Provincie ZH voor € 4,5 mld. molenstenen om zijn nek hangen. Zou dat niet wat minder moeten? Een klein deel van dat bedrag komt via het RIF van de gemeenten in Holland Rijnland en daar kraakt het. Een kleine gemeente als Voorschoten draagt daar gedurende 20 jaar 6 ton per jaar aan bij. Daarnaast moet Voorschoten 9 mln. opbrengen voor haar bijdrage in de geboorde tunnel. In Voorschoten wordt dat vertaald in o.a. het gedeeltelijk sluiten van de bibliotheek. Heb ik het goed begrepen en heeft de provincie zijn bijdrage aan het Zuid Hollands Landschap op nul gezet? Die lijst is vele malen langer dan mijn inspreektijd.

Waar moeten we met al die infrastructuur naar toe als we weten dat de groei van het autoverkeer er uit is; zelfs is er al jaren sprake van een absolute daling, zeker in Zuid Holland. En dan toch maar door blijven bouwen voor de kantoren, die niet nodig zijn, en de woningen, die niet gebouwd gaan worden. Bij deze ontwikkelingen is de MKBA voor de Rijnlandroute negatief geworden. Ook RWS hanteert inmiddels een lager groeiscenario.

Moet de Provincie in deze onzekere tijden niet een beetje matigen in zijn investeringsbeleid. Ik zeg dat mede omdat de provinciale accountant afgelopen jaar een waarschuwende vinger heeft geheven over de soliditeit van de provinciale financiën. Kunnen tegenvallers nog opgevangen worden en als het

bezuinigingsmes dieper snijdt, verslikt de provincie zich dan niet in zijn eigen infrastructuurportefeuille?

Ook omdat de provincie ZH van alle provincies al de hoogste opcenten legt op de Motorrijtuigenbelasting. Wat doet de provincie als een komend kabinet daadwerkelijk kiest voor kilometer beprijzing onder afschaffing van de BPM en de MRB; dan zijn ineens de opcenten niet zo zeker meer.

De provincie ZH met zijn hoge opcenten zou dan nog wel eens een zware pijp kunnen roken met zo'n grote infraportefeuille.

Kortom ik adviseer u matiging van de in dit meerjarenplan neergelegde ambitie om reden van financiële wendbaarheid en omdat de groei van het autoverkeer het niet noodzakelijk maakt. Wat ligt dan meer voor de hand dan voor de Rijnlandroute geen onnodige en dure oplossing te kiezen van 4 kilometer peperdure snelweg voor een verkeersprobleem dat met het verbeteren van de knelpunten op de bestaande route adequaat kan worden opgelost voor minder dan een kwart van het geld: € 750 mln. bespaard. Voilà.

Niet alleen de burger ook de Provincie moet de tering naar de nering zetten.

Ik dank u voor uw aandacht

Stan Dessens,

vice voorzitter van het bewonersgroepenoverleg Rijnlandroute