

Financiën

In deze bijlage staat de financiële vertaling van het verkiezingsprogramma van GroenLinks. Tenslotte is GroenLinks naast een partij met idealen en een visie ook een partij met een grote realiteitszin, dus onderbouwen we ons programma met een financiële bijlage. In ons programma worden immers keuzes gemaakt; we schrappen bestaande plannen en vervangen die door andere (betere) plannen.

In grote lijnen: Investeren in openbaar vervoer, natuur en duurzaamheid. Voor de komende periode spreken wij de ambitie uit om een investering van € 580 miljoen te realiseren. Deze enorme impuls kunnen we geven door te stoppen met de subsidiering van automobiliteit, met het steeds maar weer aanleggen van meer asfalt.

In deze bijlage kunnen we een onderscheid maken in plannen die een eenmalige investering vereisen, in plannen die een structurele bijdrage vereisen en tenslotte plannen die budgettair neutraal zijn of waarvan de baten van de ene wijziging gelijk aan de lasten van de andere. Om met die laatste te beginnen: De kosten van de intensivering van het toezicht op bedrijven en gemeenten komen overeen met de lagere uitgaven op de ambtelijke inzet op het wegenprogramma door het schrappen van verschillende infrastructurele projecten, waarbij rekening gehouden wordt met mogelijke frictiekosten.

Naast het schrappen van de investeringen in nieuw asfalt kunnen de subsidies die middels een programmareserve aan bedrijven worden verstrekt voor saneringen in de glastuinbouw wat ons betreft worden afgebouwd, hetgeen een eenmalige besparing van € 1 miljoen oplevert.

Zoals gezegd; de nadruk van investeringen ligt bij ons op een andere plek. Investeren in andere vormen van mobiliteit. Zo willen wij eenmalig voor € 340 miljoen investeren in verbeteringen van het openbaar vervoer en € 100 miljoen specifiek in de verbetering van de fietsinfrastructuur. Voorts pleiten wij voor een storting in een nieuw op te richten duurzaamheidsfonds van uiteindelijk € 100 miljoen en willen wij voor € 40 miljoen nieuwe natuur aankopen en inrichten als natuurgebied of herinrichten voor (duurzame) recreatie. In totaal vergen onze plannen een investering van € 580 miljoen.

De herstructurering oude bouw- en bedrijfslocaties, het maken van carpoolvoorzieningen, het maken van oplaadpunten voor elektrische auto's, het stimuleren van de waterbus, het creëren van overslagpunten bij stedelijk gebied voor overslag naar milieuvriendelijker transport en de campagne vermindering totale mobiliteit wordt gefinancierd vanuit het mobiliteitsbudget. Het aanpassen van de warmtekaart en het doorontwikkelen van een zonnekaart vergt een beperkte investering die uit de lopende begroting wordt gefinancierd. Het bevorderen van het ontwikkelen van innovaties bij het duurzaam bouwen wordt door eisen aan ruimtelijk kwaliteit gestimuleerd en zo nodig gefinancierd uit het duurzaamheidsfonds.

Deze investeringen kunnen wij ons veroorloven doordat wij de asfaltsubsidies verlagen. De provincie trekt € 4.443,1 miljoen uit voor het meerjarenprogramma provinciale

infrastructuur. Alleen voor de in ons programma genoemde wegen reserveert de provincie € 628 miljoen, ruimschoots genoeg om al onze ambities te realiseren.

Voor de RijnLandRoute trekt de provincie € 418 miljoen uit, maar ook verwacht zij een rijks- en gemeentelijke subsidie van € 544 miljoen om de minimaal benodigde € 962 miljoen te kunnen betalen. De rijksfinanciering kan ook op andere wijze in de regio worden ingezet. Wij pleiten voor de aanleg van volledig dubbelspoor op het traject Leiden-Alphen-Woerden. De keuzes die we maken hebben dus niet alleen financiële consequenties voor de provincie, maar reiken verder. Ook rijk en gemeenten dragen immers financieel bij aan de aanleg en beheer van al dat asfalt.

Door deze besparingen dalen ook de kapitaal- en beheerslasten. Deze worden voor grote infrastructurele projecten in de begroting verwerkt vanaf het jaar na afronding van de voorbereidings- of uitvoeringsfase van een project. Juist de dekking van deze kapitaal- en beheerslasten (afschrijving, rente en onderhoud) drukken vanaf 2018 zwaar op de begroting. Alleen al voor de RijnLand-route vinden we in de meerjarenraming een bedrag van € 23 miljoen vanaf het moment van oplevering in 2020. Voor de N214/216 vindt dit al plaats in 2016 en is de structurele besparing ruim € 1 miljoen. Zeker op termijn leveren onze plannen ook financieel dus heel wat op.

Naast investeringen hebben onze plannen ook effecten op de begroting (ombuigingen). Structureel zal, door het niet aanleggen van de door ons genoemde wegen een besparing worden gerealiseerd van € 2,2 miljoen vanaf 2016, oplopend naar meer dan € 25 miljoen in 2021. De provinciale opcenten, die in de afgelopen periode laag zijn gehouden worden verhoogd naar het landelijk maximum. De baten van de verhoging van de provinciale opcenten zijn jaarlijks zo'n € 49 miljoen.

Dit levert vanaf 2016 een financiële ruimte op van € 51 miljoen, oplopend naar meer dan € 74 miljoen in 2021. Deze ruimte gebruiken wij om de beheerskosten voor natuurterreinen van € 10 miljoen te financieren. Dit bedrag is nodig om de bestaande (rijks)bezuinigingen te herstellen. Ook gebruiken wij het voor een aanvullende jaarlijkse investeringen in monumenten (€ 1 miljoen), het innovatieprogramma duurzame landbouw (€ 4 miljoen) en het ondersteunen van bovengemeentelijke maatschappelijke organisaties op het gebied van zorg en welzijn (€ 2 miljoen). De resterende ruimte gebruiken wij om de tarieven in het openbaar vervoer te verlagen.

Samengevat kan gesteld worden dat deze plannen, zeker op lange termijn aanzienlijk minder kosten dan nu is geraamd. Maar de effecten van onze plannen zijn zoveel malen groter. Dat laat zich niet alleen financieel vertalen, maar vooral naar een kwaliteitsimpuls. Een kwaliteit van leven, een duurzame toekomst, een groene ruimte voor iedereen bereikbaar en beschikbaar.