

# Begrotingsbehandeling

## Infrastructuur en Waterstaat

Position Paper **Interprovinciaal Overleg**



De provincies zijn tevreden met de forse rijksinvesteringen voor de bereikbaarheid van de (toekomstige) woningbouwlocaties. Deze zijn hard nodig om de gezamenlijk woningbouwambitie waar te maken. Door deze investeringen wordt de bouw van 400.000 woningen mogelijk. Het merendeel van de middelen gaan naar OV en de fiets. Deze investeringsimpuls ondersteunt onze ambities uit het Toekomstbeeld OV en Fiets van rijk en regio. Er zijn echter veel onzekerheden, onder andere vanwege stikstof en wat 'water en bodem sturend' betekent voor de realisatie van deze maatregelen. De focus van de miljardeninvestering (6 mld) ligt met name op woningbouw in (groot) stedelijk gebied. Terwijl in de overige delen van Nederland ook een woningbouwambitie is. In de (niet) stedelijke gebieden moet het rijk ook blijven investeren in de bereikbaarheid, niet alleen vanwege de woningbouw.

De tijdsdruk die op alle projecten staat, evenals de tijdspanne die staat om de gelden daadwerkelijk om te zetten naar realisatie, wordt als problematisch ervaren. En investeren in nieuwe infrastructuur, betekent ook blijven investeren in beheer en onderhoud van de huidige infrastructuur. Dat is en blijft hard nodig om Nederland bereikbaar te blijven houden. Investeringen voor de overige 500.000 woningen blijft ook hard nodig en is een harde randvoorwaarde van provincies om de woningbouwambitie te kunnen realiseren. Op dit moment ontbreekt het zicht op de financiering hiervan.

- *Het proces tot besteding van de 7,5 mld is als niet-transparant en chaotisch ervaren. In de toekomst moet dit beter, waarbij wederkerigheid en de condities en randvoorwaarden die de provincies hebben meegegeven het uitgangspunt zijn.*

### Regulering markt stikstofrechten noodzakelijk

Nadat de PAS in 2019 verviel en recent ook de bouwvrijstelling is afgewezen, resten voor de aanleg van wegen, woningbouw, industrie en de legalisatie van PAS-melders slechts twee opties: compenseren (ADC-toets) of salderen. Recent hebben we gezien hoe de aankoop van stikstofruimte ten behoeve van de A27, de ViA15 en Schiphol tot veel ophef heeft gezorgd in de provincies en de Kamer. Dergelijke ongeregisserde opkoop doorkruist ook de gebiedsprocessen.

- *Op welke manier gaat het kabinet de markt in stikstofrechten reguleren en welke prioritering gaat daarbij worden aangehouden? Waar wordt besloten wie er profiteert van opgekochte stikstofrechten: PAS-melders, woningbouw of wegen?*
- *Hoe worden de provincies daarin betrokken?*

### Regionale aanpak mobiliteit kan megatonnen CO<sub>2</sub> opleveren

CE Delft heeft in opdracht van het Interprovinciaal Overleg en de Provincie Noord-Holland [onderzoek](#) gedaan naar extra maatregelen om de CO<sub>2</sub> uitstoot in de mobiliteitssector terug te brengen. In het onderzoek wordt een lijst van 19 maatregelen onderzocht die regionale en lokale overheden kunnen nemen. Afhankelijk van welke maatregelen er worden doorgevoerd kan tussen de 5,4 en 8,5 megaton CO<sub>2</sub> worden bespaard. Dat is tussen de 3,2% en 5,2% van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van Nederland en meer dan helft van de resterende reductie-opgave voor de mobiliteitssector. Provincies en gemeenten kunnen met deze maatregelen bijdragen aan een verdere verlaging van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

- *Is de minister bereid actief met gemeenten en provincies samen te werken bij het benutten van dit potentieel en hen daarbij te ondersteunen?*

### Toegang voor iedereen

Mobiliteit is een voorwaarde om goed deel te kunnen nemen aan de maatschappij. Provincies maken zich in dit kader zorgen over vervoersarmoede. Het recente [PBL-rapport Toegang voor iedereen? Een analyse van de \(on\)bereikbaarheid van voorzieningen en banen in Nederland](#) laat zien dat brede bereikbaarheid voor alle Nederlanders nog ver weg is. Ook de uitdagingen in het OV door arbeidsmarktkrapte, nog altijd minder reizigers dan in 2019 en prijsontwikkelingen (van bijv.

energie) dragen niet aan bij aan het bestrijden van vervoersarmoede, terwijl het OV juist een belangrijke rol kan spelen aan opgaven rondom wonen, brede bereikbaarheid, leefbaarheid en verduurzaming. Tegelijkertijd is er nog niet goed zicht op de mate waarin vervoersarmoede voorkomt, welke doelgroepen hierbij wel of niet over het hoofd worden gezien, hoe de verschillen per regio zijn en welke maatregelen er tegen effectief zijn. Fiscale maatregelen (zoals de invulling van betalen naar gebruik of het afschaffen van btw op OV) kunnen, als deze doelmatig worden ingezet, bijdragen aan een systeem waarin vervoersarmoede zo min mogelijk voorkomt en tegelijkertijd verduurzamingsdoelen worden gehaald.

- *Is de staatssecretaris bereid nader uit te zoeken in welke mate, voor wie en op welke plaatsen vervoersarmoede speelt en welke concrete maatregelen genomen kunnen worden om vervoersarmoede te bestrijden?*

## Betalen naar gebruik op termijn naar tijd en plaats mogelijk houden

De gezamenlijke provincies maken zich zorgen dat met de voorgenomen platte kilometerheffing de bereikbaarheid op het platteland afneemt door oplopende kosten. Daarnaast vinden de gezamenlijke provincies dat bij de overgang naar BnG een autonoom en stabiel provinciaal belastinggebied moet worden gewaarborgd.

Met de motie Alkaya-de Hoop sprak de Kamer zich eerder uit over de bereikbaarheid van het landelijk gebied en riep de regering op '... te voorkomen dat inwoners van landelijke gebieden onevenredig hoge kosten moeten betalen ten opzichte van het huidige systeem, ...'. Dat is ook de inzet van de gezamenlijke provincies. Studies laten zien dat met een platte heffing burgers duurder uit zijn, vooral in landelijke gebieden. Provincies verwachten dat een platte heffing een significant verschillend effect zal hebben in enerzijds de landelijke gebieden en anderzijds de stedelijke gebieden. De verwachting is dat mensen, die uit de regio voor hun werk naar de stad moeten reizen - zoals in verpleging, politie en zorg - straks tientallen euro's per maand, meer kwijt zijn om op hun werk te komen. In de rapportage "Inkomenseffecten betalen naar gebruik automobilisten" dat het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid door KPMG heeft laten uitvoeren is gekeken naar verdelingseffecten van de invoering van diverse varianten van BnG.

Dit rapport uit 2020 constateert weliswaar dat invoering van BnG budgetneutraal zou zijn, en dat 60% van de huishoudens geen negatieve inkomenseffecten ondervindt (p6) van invoering van het systeem; 40% dus wel! Een significant deel van de bevolking. De gemiddelde achteruitgang voor huishoudens met een negatief inkomenseffect blijkt groter dan de gemiddelde vooruitgang voor de groep met een positief inkomenseffect.

- *Om de brede welvaart en bereikbaarheid door heel Nederland te waarborgen, is voor provincies de garantie dat een toekomstige slimme tarifiering (invloed op differentiatie naar tijd en plaats) mogelijk gemaakt kan worden, essentieel.*

## Goed en betaalbaar openbaar vervoer met vangnet ook in 2024

Goed en betaalbaar openbaar vervoer is noodzakelijk voor de samenleving. De klimaat-, stikstof- en woningcrisis kunnen niet worden opgelost zonder ook stevig te investeren in goed openbaar vervoer. Tegelijkertijd hebben de coronacrisis en de oplopende personeelstekorten ervoor gezorgd dat de OV-sector in de problemen zit en het OV-aanbod aanzienlijk afgeschaald is (10-15% onder 2019) en nog verder afgeschaald dreigt te worden. Het laatste KIM-rapport geeft aan dat het in ieder geval nog tot 2024 (BTM) of 2026 (trein) kan duren voordat de reizigersaantallen weer op het niveau van 2019 zijn. Een ruimhartiger Vangnetregeling en uitbreiding naar het jaar 2024 is cruciaal om het OV door deze moeilijke periode heen te helpen en OV-bedrijven in staat te stellen haar arbeidsvoorwaarden en werkomstandigheden aantrekkelijker te maken en de stijging van de tarieven beperkt te houden. Om op korte termijn het OV een bijdrage te kunnen laten leveren aan de bereikbaarheid van de nieuwe woningen is het naast de nu aangekondigde investeringen in het spoor ook van groot belang te investeren in hoogwaardige Bus Rapid Transit-verbindingen.

- *Is de Staatssecretaris bereid de OV-sector en daarmee de samenleving in brede zin - in het licht van de nieuwste KIM-cijfers - toekomstperspectief te bieden, door de Vangnetregeling uit te breiden en ook in 2024 te continueren?*
- *En is de Staatsecretaris bereid om bij te dragen om zo snel mogelijk kansrijke BRT-projecten te realiseren?*

## Water en bodem schurend

Vorige week werden de vragen over water en bodem sturend uitgesteld naar de begrotingsbehandeling, daarom hierbij opnieuw onze inbreng op dit punt. De woningbouwopgave schuurt soms met 'water en bodem sturend'. In de 5 tot 10% diepste delen van diepe polders moet ruimte worden gereserveerd voor waterberging en wordt woningbouw niet langer toegestaan.

Om verdere bodemafdekking te voorkomen (immers nu al 12,6 %), zal eerder gekozen moeten gaan worden voor herontwikkeling van binnenstedelijke locaties in plaats van voor uitbreiding in het groen.

Tegelijk zijn veel woningbouwlocaties al vastgelegd in verstedelijkingsstrategieën, bestemmingsplannen en anterieure overeenkomsten. Ook hier geldt wat provincies betreft dat we rekenschap geven van de water- en bodemcondities maar geldt

tegelijk dat niet getornd wordt aan bestaande afspraken. Bij woningbouwlocaties waar reeds vergaande afspraken zijn gemaakt worden ook maatregelen genomen om rekening te houden met het principe water en bodem sturend. Zo zijn in veel provincies al concrete afspraken gemaakt met gemeenten en bouwers over hoe klimaatadaptief te bouwen. Water- en bodem sturend binnen bestaande afspraken meenemen in de vorm van inrichtingsmaatregelen vraagt aanvullende gelden en/of dat deze onderdeel worden van de gelden Woningbouw Impuls.

- *Torn niet aan bestaande woningbouwafspraken*
- *Aanvullende inrichtingsmaatregelen bij bestaande plannen vraagt aanvullende gelden en/of dat deze onderdeel worden van de gelden Woningbouw Impuls*

## Forse intensivering budget nodig om doelstellingen circulaire economie te halen

Al eerder hebben wij onze zorgen geuit over de begroting voor circulaire economie. Een succesvolle transitie vraagt om een financiële impuls en structurele basisfinanciering. Voor het Nationaal programma circulaire economie (NPCE) is in de periode 2023-2026 slechts 15 miljoen per jaar beschikbaar. Daarnaast wordt verwezen naar de klimaatgelden en de begrotingen EZK, LNV en BZK. Voor zo een belangrijke, in het coalitieakkoord als urgent bestempelde, transitie is het op zijn minst verwonderlijk dat het eerstverantwoordelijke ministerie beperkt middelen beschikbaar heeft om de circulaire doelen uit het grondstoffenakkoord in 2017 te behalen. Dit terwijl circulaire economie in potentie een substantiële bijdrage kan leveren aan de klimaatdoelstellingen.

Gezien de integrale en urgente opgave die hier ligt, ligt het daarnaast voor de hand dat vanuit I&W de coördinerende rol nadrukkelijker wordt opgepakt.

- *Erkent de staatssecretaris dat een structurele forse intensivering van het budget voor het behalen van de nationale circulaire doelstellingen op de IenW begroting noodzakelijk is? Op welke wijze is zij bereid hieraan opvolging te geven?*
- *Is de staatssecretaris bereid de coördinerende rol op het terrein van ondermeer noodzakelijke wetgeving, inkoop- en aanbesteding en innovaties actief op te pakken richting andere betrokken ministeries?*