

Begroting IenW

Position Paper IPO



In de week van 2-4 november behandelt de Tweede Kamer de begroting I&W. Vanuit de provincies geven wij u graag enkele punten mee.

Provincies hebben een sleutelpositie in realiseren grote ruimtelijke opgaven

Nederland staat voor grote maatschappelijke opgaven. In de fysieke leefomgeving speelt van alles: van het bouwen van 900.000 woningen, het opwekken van 35 Twh duurzame energie, stikstofreductie, de transitie naar een meer duurzame landbouw tot en met economische innovatie. Deze opgaven kunnen niet los van elkaar worden uitgevoerd. De provincies nemen de verantwoordelijkheid voor de realisatie van de transities in onze fysieke leefomgeving. Transities die onlosmakelijk verbonden zijn met mobiliteit en bereikbaarheid. De provincies zorgen voor realisatie op gebiedsniveau, samen met andere overheden en partners in de gebieden.

Mobiliteit en bereikbaarheid

Zorg voor investeringen in bereikbaarheid t.b.v. de woningbouwopgave

Om de toekomstige woningbouwlocaties ook bereikbaar te maken zijn investeringen noodzakelijk in (ontsluitende) infrastructuur. Onderzoek van de Rebel Group toont aan dat er grote onrendabele toppen bestaan voor de woningbouwplanen, waarvan een groot deel voor de noodzakelijke ontsluiting (per fiets, ov en over de weg). Wij pleiten er daarom voor de komende jaren (bijvoorbeeld in het Mobiliteitsfonds) extra geld vrij te maken voor de infrastructuur die hard nodig is om de woningbouwopgave mogelijk te maken.

- *Hoe gaat de Minister zorgen voor de investeringen in bereikbaarheid die nodig zijn om de woningbouwopgave te realiseren en een verkeersinfarct te voorkomen?*

Behoud het Corona-vangnet voor het openbaar vervoer

Als concessiehouders van het regionaal openbaar zijn provincies, net zoals het Nationaal OV-beraad, ervan overtuigd dat om verdere verschraling in het Openbaar Vervoer te voorkomen, een vangnet voor het openbaar

vervoer voor de periode na 1 september 2022 onmisbaar is. De reizigers aantallen nemen gelukkig toe, maar dit zijn in belangrijke mate studenten. De inkomsten zijn nog lang niet op het peil van voor de coronacrisis.

- *Is de Minister bereid vervoerders en reizigers de zekerheid te bieden dat er vanaf 1 september 2022 en verder geen verdere verschraling van het openbaar vervoer optreedt en wil de Minister daartoe een vangnet in te stellen?*

Wentel impuls elektrisch vervoer niet af op MRB opbrengsten Provincies

Provincies omarmen de impuls die in de begroting zit voor elektrisch rijden. Ook nu weer wordt ter stimulering het instrument van de vrijstelling MRB gehanteerd. De inkomstenderving voor de provincies die hierdoor optreedt, is door de ROB becijferd op totaal € 372 miljoen voor de periode 2021-2024. Met de plannen voor verdere stimulering van elektrische auto's zal de derving nog toenemen. Uit de beantwoording van de feitelijke vragen (vraag 2) blijkt dat het provinciale deel van de vrijstelling op de motorrijtuigenbelasting (opcenten) niet is berekend! Wij hebben de afgelopen periode herhaaldelijk bij het kabinet aangedrongen op compensatie van deze gedeelde opcenten, tot nu toe zonder enig resultaat. De provincies willen dat in de begroting 2022 compensatie via het provinciefonds wordt geregeld met terugwerkende kracht.

- *Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat de derving opcenten MRB voor de provincies met ingang van 2022 gecompenseerd wordt?*

Zorg voor een gelijk speelveld in de spelregels voor financiering

Bereikbaarheidsbeleid staat niet op zichzelf. De Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur heeft recent het belang en de logica van een samenhangende aanpak op alle schaalniveaus nog eens onderstreept. Die samenhang is naar onze overtuiging alleen te realiseren met een gebiedsgerichte aanpak op regionaal niveau, door ontschotting van dossiers en financieringsstromen op nationaal niveau, geflankeerd door effectieve nationale beleidsinstrumenten. En spelregels voor financiering die daarbij passen.

Onlangs zijn eerste stappen gezet in de modernisering van die spelregels met het IMA, Het Mobiliteitsfonds en het Besluit Infrastructuurfonds (BIF). De drempelbedragen van 112 en 225 miljoen euro in het BIF, leiden er echter nog steeds toe dat fietsoplossingen of een werkgeversaanpak dan niet gefinancierd kunnen worden. Wij zijn dan ook voorstander van het afschaffen van drempelbedragen en pleiten daarnaast voor een meer integrale MKBA van de projecten, opdat veel meer rekening wordt met maatschappelijke baten. De financiering voor woningbouw en mobiliteit moeten met elkaar verknoot worden. Verdere ontschotting van de budgetten die voor deze opgaven beschikbaar zijn, is daarom gewenst. Voor het Groeifonds pleiten wij eveneens voor een ander afwegingskader: toekomstige ontwikkelingen in de verstedelijking en woningbouw moeten meer gewicht hebben in de afweging dan nu het geval is.

- *Is de Minister bereid op korte termijn met de decentrale overheden het overleg aan te gaan over verdere modernisering van de financieringsstromen? En daarbij het Groeifonds te betrekken?*

Investeer in het Toekomstbeeld OV en het Toekomstbeeld Fiets

Zowel voetganger, fiets en het openbaar vervoer zijn essentiële bouwstenen in een bereikbaarheidsbeleid dat rekening houdt met leefbaarheid, natuurbelang, klimaat en inclusiviteit. Gezamenlijk met alle overheden werden in de afgelopen jaren concrete Toekomstbeelden voor het Openbaar Vervoer en voor de Fiets uitgewerkt. Het komt er nu op aan gezamenlijk budget vrij te maken om met de investeringen deze concrete plannen te realiseren. De opgave dringt immers en is urgent.

- *Hoe gaat de Minister zorgen voor financiering van het gezamenlijk met mede-overheden en marktpartijen opgestelde Toekomstbeeld OV?*
- *Hoe gaat de Minister zorgen voor financiering van het gezamenlijk met mede-overheden en marktpartijen opgestelde Toekomstbeeld Fiets?*

Betalen naar Gebruik: werk samen met provincies

Financiële prikkels dragen bij aan een optimaal gebruik van ons mobiliteitssysteem. Provincies ondersteunen een systeem van Betalen naar Gebruik dat differentieert naar tijd en plaats. Met een belangrijk voorbehoud: Betalen naar Gebruik wordt vaak gekoppeld aan afschaffing van de MRB en dat is dé inkomstenbron van provincies. Provincies willen daarom betrokken zijn bij de uitwerking van dit instrument en gecompenseerd worden voor eventuele inkomstenderving. Bij de implementatie van BNG moet er oog zijn voor regionale verschillen. Afwenteling op het regionale wegennet of op regio's die het toch al moeilijk hebben, moet voorkomen worden. Opbrengsten moeten ten goede komen aan duurzame mobiliteit in de regio.

- *Is de Minister bereid de ontwikkeling van het instrument Betalen Naar Gebruik samen met de mede-overheden uit te voeren en daarbij differentiatie naar tijd en plaats te overwegen?*
- *Kan de Minister garanderen dat een eventuele invoering van BNG niet leidt tot een aantasting van het belastinggebied van de Provincies?*

Maak de werkgeversaanpak SMART

De coronacrisis en het thuiswerken hebben het potentieel aan congestiereductie waarop een werkgever invloed kan hebben, goed laten zien. Provincies omarmen daarom de zogenaamde werkgeversaanpak, maar zien daarin twee tekortkomingen. De aanpak zou zich niet moeten beperken tot de zogenaamde Beter Benutten regio's, maar zich moeten uitstrekken over heel Nederland. En de aanpak moet worden gekoppeld aan een SMART reductiedoelstelling (bij voorkeur per werknemer) om deze minder vrijblijvend te maken. Snelle invoering van de in het Klimaatakkoord afgesproken normering werk gebonden personenmobiliteit per 2022, versterkt het effect van de werkgeversaanpak aanzienlijk.

- *Is de Minister bereid de werkgeversaanpak landsdekkend te maken?*
- *Is de Minister bereid de werkgeversaanpak te voorzien van een reductie doelstelling (per werknemer) om deze minder vrijblijvend te maken?*

Zorg voor budget voor verkeersveiligheid

Over verbetering van de verkeersveiligheid zijn goede afspraken gemaakt in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, maar er is onvoldoende budget voor de uitvoering. De snelheid waarmee het huidig budget is uitgeput, laat zien dat het aan de uitvoering niet hoeft te liggen. Investeren in veilig verkeer scheelt menselijk leed, maar ook (aanzienlijk hogere) uitgaven aan gezondheidszorg. Voor een goede uitvoering van het SPV is de landelijke beschikbaarheid van goede data onmisbaar. Het begin is gemaakt met een data taskforce. Het is zaak dat hier in 2022 concrete resultaten worden neergezet. In de begroting missen wij aandacht voor nieuwe ontwikkeling als de LEV's, de toename van het fietsverkeer en vrachtwagenheffing vanuit de optiek van verkeersveiligheid.

- *Is de Minister bereid het budget voor het SPV structureel op te hogen tot het huidig tempo van uitputting, 200 miljoen per jaar?*

Voorkom afwenteling door vrachtwagenheffing

Provincies maken zich zorgen over de mogelijke uitwijk die optreedt bij invoering van de vrachtwagenheffing en de verkeersveiligheidsrisico's die daarbij komen kijken. Provincies kunnen het voorliggend wetsvoorstel ondersteunen, mits de Vrachtwagenheffing niet leidt tot problemen op onderliggend wegennet. De kosten voor maatregelen die nodig zijn als er uitgeweken wordt naar het onderliggend wegennet, mogen niet worden afgewenteld op mede-overheden maar moeten worden betaald uit de heffing. Het alsnog opnemen in het heffingsnetwerk van een weg waar uitwijk naar onderliggende wegen optreedt, mag hooguit twee maanden duren.

- *Hoe gaat de Minister ervoor zorgen dat de vrachtwagenheffing geen negatieve effecten (onveiligheid, congestie) heeft op het onderliggend wegennet? Is hier budget voor vrijgemaakt?*

Circulaire Economie

Circulaire ambities vragen om ambitieus beleid en geld

In Nederland hebben we ambitieuze doelstellingen: in 2050 willen we volledig circulair zijn en op deze wijze ook bijdragen aan de realisatie van het klimaatakkoord. Ofwel: een economie zonder afval, die volledig draait op herbruikbare en groene grondstoffen en waarbij de CO₂-emissie is gereduceerd. In 2030 wordt een reductie van 50% nagestreefd van primaire abiotische grondstoffen. Ook provincies onderschrijven deze ambitie en geven met de IPO Krachtenkaart CE aan waarop ze inzetten en wat daarvan van het Rijk nodig is. Om de doelstellingen te kunnen behalen en internationaal een koploperspositie te handhaven moet het in ieder geval sneller gaan dan nu.

In de ICER (Integrale CE rapportage) 2021 van het PBL is ook aangegeven dat beleidsintensivering nodig is om ambities te realiseren. "Vrijwilligheid en vrijblijvendheid in de aanpak stroken niet met de stevige ambities van het kabinet."

De transitie bevindt zich nog in de aanvangsfase. Er is een systeemverandering nodig en daarvoor zijn o.a. nieuwe businessmodellen, ketensamenwerking, financiering en wet- en regelgeving nodig. De CE transitie biedt economische kansen voor innovatie, ondernemerschap, nieuwe werkgelegenheid en kan de Nederlandse handelspositie versterken. Bovendien kan de CE-transitie tevens bijdragen aan het behalen van de klimaatdoelen.

Dit alles vraagt om een forse intensivering van beleid en bijbehorende financiële middelen om de circulaire doelen voor 2030 en 2050 te realiseren. Op beide fronten is er echter sprake van stilstand. Ook krijgen we geen reactie op de vragen die het Rijk zijn gesteld op de IPO Krachtenkaart CE. De beschikbare middelen op de IenW-begroting voor het Uitvoeringsprogramma zijn minimaal. Voor stimulering van sociale en productinnovaties, kennisontwikkeling en opschaling van (bijna-) marktrijpe technieken en voor de uitvoeringstaken/-verantwoordelijkheden van IenW is slechts 15 miljoen voor 2022 en voor 2023 en 2024 slechts 5 miljoen p.j. beschikbaar. Een forse intensivering van de middelen is nodig om de ambitie te kunnen waarmaken, anders zullen op den duur doelen en activiteiten moeten worden bijgesteld en verliezen we zeker onze koppositie in het internationale veld.

- *Hoe gaat de staatssecretaris de ambities voor circulariteit waarmaken?*