



Position Paper

Opmerkingen van de VNG op de Begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

U behandelt in de week van 17 november de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De VNG vraagt uw aandacht voor vijf gemeentelijke aandachtspunten.

1. **Maximumsnelheid 30km/uur binnen de bebouwde kom.**

Snelheidsverlaging draagt bij aan verkeersveiligheid bebouwde kom

2. **Verkeersveiligheid**

Vul de investeringsimpuls voor 2024/2025 weer aan om het aantal slachtoffers structureel te verminderen.

3. **Mobiliteitsfonds**

Maak de omslag van investeren op modaliteit naar gebiedsgericht maatwerk waarbij in de regio samen de beste oplossing wordt bepaald.

4. **Bodem en ondergrond**

Zorg voor voldoende middelen voor de aanpak van de bodemopgaven door gemeenten en geef ze garanties naar de toekomst, borg bodemdaling in nationaal beleid.

5. **Zwerfafval**

Pak het gebruik van single-use plastics stevig aan door nu maatregelen te treffen.

Mobiliteit

1 **Maximumsnelheid 30km/uur binnen de bebouwde kom**

Op 27 oktober is een [motie](#) aangenomen om voortaan de maximumsnelheid 30 km/uur in de bebouwde kom als leidend principe te hanteren. Een lagere snelheid draagt bij aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid van onze dorpen en steden. De verlaging van de snelheid in de bebouwde kom van 50 km/uur naar 30 km/uur leidt zeer waarschijnlijk tot minder slachtoffers. Ook verwachten we een positieve impact op actieve en duurzame mobiliteit. De beslissing om kortere afstanden te voet of met de fiets af te leggen of het OV te pakken zal eerder worden gemaakt.

Veel gemeenten zijn nu al met dit dossier bezig. Er zijn in gemeenten moties aangenomen om de snelheid naar 30 km/uur terug te brengen. Alleen bij verkeersaders wordt dan nog 50 km/uur toegepast.

De VNG vindt dit een positieve ontwikkeling en wil daarom dan ook samen met het Rijk, andere wegbeheerders en betrokken partijen zoals het SWOV dit gezamenlijk uitwerken. Om duidelijk te maken wat nodig is om daadwerkelijk uitvoerbaar te zijn gaan we met onze achterban in gesprek. Verder is een impactanalyse van belang, zodat duidelijk is wat de implicaties zijn om daarna een duidelijke positie te bepalen en een gedragen besluit te nemen.

De VNG wil graag in gesprek met de minister over de

uitvoering. Hierbij zijn vooral aspecten zoals herinrichting, handhaving en geluid van belang.

- Een bordje daarvoor verhangen is onvoldoende.
- In Nederland wordt door de politie alleen 30 km/uur gehandhaafd als de weg ook daarop is ingericht. De invoering van deze snelheidsverlaging betekent dat alle wegen die van 50 km/uur naar 30 km/uur worden teruggebracht een nieuwe weginrichting nodig hebben. Dit kost veel geld en tijd.

Elke gemeente zal voor zichzelf de vraag moeten beantwoorden of de wegen als 30 km/uur zal worden ingericht. Ze gaan het niet toepassen op alle wegen. De bereikbaarheid moet gewaarborgd blijven. Vooral in grotere gemeenten zijn 50 km/uur-wegen nodig om bijvoorbeeld stadsdelen met elkaar te verbinden. Maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid hebben [een kosten baten ratio van investeringen](#) in infrastructuur van 1:3. Elke euro scheelt 3 euro aan maatschappelijke lasten. Maar de kosten komen bij gemeenten terecht en dat geld hebben ze niet klaarliggen. Daarom kan het lang duren voordat alles is omgezet naar 30 km/uur.

- We willen daarom dat de investeringsimpuls verkeersveiligheid weer wordt aangevuld in 2024 en 2025.
- En dat een structurele oplossing gevonden wordt om gemeenten bij deze voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid belangrijke taak te ondersteunen

2 Verkeersveiligheid, vul de investeringsimpuls voor 2024/2025 weer aan.

Een betere verkeersveiligheid blijft prioriteit voor het kabinet. Voor de uitvoering van de ambities uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is vanaf 2020 tot 2030 een extra investeringsimpuls van € 500 miljoen beschikbaar voor een rijksbijdrage van maximaal 50% voor maatregelen die de verkeersveiligheid vergroten (cofinanciering) en de meest verkeersonveilige locaties en grootste risico's op het onderliggend wegennet aan te pakken. Er wordt in 2021 € 100 miljoen van de subsidie SPV naar voren gehaald uit de jaren 2024 en 2025.

Wij zijn blij dat gemeenten in 2021 € 100 miljoen extra besteden aan maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid, hiermee kunnen ook meer aanvragen van gemeenten gehonoreerd worden. Om deze impuls duurzaam voort te zetten moet het genoemde bedrag voor 2024/2025 aangevuld worden.

Gemeenten hebben extra capaciteit nodig om de risicogestuurde aanpak en de uitvoeringsprogramma's ook echt toe te kunnen passen om een schaal-sprong in verkeersveiligheid te kunnen bereiken.

De minister heeft aangegeven dat de keuze voor aanzuivering van het budget een kwestie is voor een volgend kabinet.

- Wij doen hierbij een oproep aan alle fracties om hier rekening mee te houden richting een nieuw regeerakkoord en begrotingscyclus naar 2022.

3 Mobiliteitsfonds

Het kabinet vormt het Infrastructuurfonds om tot een Mobiliteitsfonds. Niet de modaliteit maar de mobiliteit staat voortaan centraal. Daarbij wordt ook samenhang gezocht met andere opgaven in het ruimtelijk domein, zoals woningbouw. In 2021 worden verdere stappen gezet om deze aangepaste werkwijze te optimaliseren en te verankeren. Ook wordt verkend hoe het instrumentarium, zoals de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), optimaler kan aansluiten bij de beoogde werkwijze en uitgangspunten van het Mobiliteitsfonds.

Wij steunen deze omvorming omdat het gebiedsgericht, opgavegericht en integraal werken mogelijk maakt. Hierbij is niet altijd de infrastructuur de kern van de opgave, maar bijvoorbeeld woningbouw. Het is daarbij belangrijk dat het Mobiliteitsfonds rijk-regio gebiedsgerichte programma's, zoals die al bestaan in de G5-regio's, ondersteunt. Het Mobiliteitsfonds en de spelregels moeten gebiedsgericht maatwerk mogelijk maken waarbij in de regio met alle overheden samen de beste oplossing bepaald wordt. Het Mobiliteitsfonds moet daarbij, naast een verandering in aanpak, ook een transitie worden in werkwijze, cultuur, houding en gedrag. Het is belangrijk om dit ook in de invoering van de MIRT-spelregels terug te laten komen door deze beleidsarm in te vullen. De MIRT-spelregels, het Mobiliteitsfonds en de nieuwe NMCA-systematiek moeten daarbij goed op elkaar aansluiten om de brede gebiedsgerichte benadering te bevorderen. Voor de opvolger van de NMCA betekent dit dat deze niet meer alleen op knelpunten per modaliteit gericht moet zijn maar multimodaal inzicht moet geven in de ontwikkeling van de mobiliteit vanuit de opgaven die spelen in gebieden, zoals de verstedelijking of de bereikbaarheid van voorzieningen.

De MIRT-projecten zijn tot 2030 al ingevuld.

- Tot die tijd vragen wij u het kabinet te verzoeken om nu al in de geest van het Mobiliteitsfonds gebiedsgericht met de gemeenten te gaan werken en niet te aarzelen met het nemen van besluiten over investeringen.

Milieu

4 Bodem en ondergrond

Met het aflopen van het Convenant Bodem en Ondergrond 2016-2020 en straks met de verdere decentralisatie van de bodemtaken onder de Omgevingswet, vindt er een heroriëntatie plaats van de rollen en taken op het gebied van de bodemkwaliteit. Alle 355 gemeenten zijn onder de Omgevingswet straks primair bevoegd gezag voor de bodemkwaliteit. Dit vormt een belangrijke context voor de bestuurlijke afspraken, waarover wij op dit moment in gesprek zijn met het ministerie van I&W.

Voor de gemeenten is het van groot belang dat zij voldoende capaciteit en kennis in stelling kunnen brengen, om deze taak goed uit te kunnen voeren. Als deze basis niet op orde is, heeft dit immers grote gevolgen voor de uitvoeringspraktijk, voor initiatieven van bedrijven en burgers, maar ook voor maatschappelijke beleidsdoelen die afhankelijk zijn van het functioneren van bodem en ondergrond (wonen, klimaatadaptatie, energietransitie, biodiversiteit, gezonde leefomgeving).

Juist gemeenten hebben een sleutelrol in het versterken van het VTH-stelsel en het toezicht op de grondstromen, niet alleen vanuit het opdrachtgeverschap richting de omgevingsdiensten, maar ook als één van de belangrijkste opdrachtgevers van publieke werken. Uit de ILT-brede risicoanalyse blijkt dat milieucriminaliteit bij bodemwerkzaamheden de maatschappij jaarlijks 1,7 miljard euro kost. Maar ook als te goeder trouw gehandeld wordt, worden er dure fouten gemaakt die zonder voldoende toezicht- en handvingcapaciteit te laat worden vastgesteld.

Gemeenten krijgen te maken met een toenemende dynamiek in de bodem en ondergrond vanuit de transitie en de woonopgave. Dit terwijl de bodem allesbehalve schoon blijkt te zijn, ook na de saneringsoperaties van de afgelopen jaren. De loodopgave is naar verwachting omvangrijker dan gedacht en recente inzichten in de gezondheidsrisico's daarvan vragen om opnieuw te kijken naar wat de mogelijkheden zijn. Ook in gevallen waar 'de vervuiler niet betaalt', bijvoorbeeld bij bedrijfsfaillissementen, komt het opruimen van een bodemverontreiniging voor rekening van de samenleving. Dit kunnen zeer kostbare verasingen zijn.

Voor gemeenten is belangrijk dat:

- Er voldoende middelen beschikbaar gesteld zullen worden om deze taak goed te organiseren.
- Dat de omvang van de PFAS-opgave en de opkomende stoffen (waaronder ZZS) in beeld komen.

- Er ook voldoende middelen, capaciteit en kennis beschikbaar komen voor toezicht en handhaving.

Het valt op dat in de I&W begroting jaarlijks ongeveer € 100 miljoen per jaar voor de ondersteuning van decentrale overheden wordt begroot. Dit bedrag is circa € 30 miljoen lager dan de inschatting die eerder vanuit het Uitvoeringsprogramma Bodem en Ondergrond is gemaakt ten aanzien van de benodigde jaarlijkse bodemmiddelen. In dat bedrag is ook nog niet de saneringsaanpak van PFAS en ZZS in de bodem opgenomen. Onze verwachting is dat hier tenminste € 20 miljoen per jaar mee gemoeid zal zijn. De inschatting van de totale benodigde middelen komt daarmee op circa 150 miljoen euro per jaar.

- Wij willen u verzoeken de staatssecretaris te vragen om gemeenten te ondersteunen met voldoende middelen voor de uitvoering van deze taak en hier snel duidelijkheid over te verschaffen. Ook vinden gemeenten het belangrijk dat het Rijk garandeert bij te springen in geval van calamiteiten en de aanpak van risicolocaties die de spankracht van een gemeente te boven gaat.

Bodemdaling

Tot slot wordt in de algemene doelstelling van het beleidsartikel Bodem en Ondergrond het thema bodemdaling genoemd, maar in de verdere uitwerking komt dit niet meer concreet terug. Juist op dit thema zien wij als gemeenten echter ook een belangrijke taak van het rijk.

Het is inmiddels duidelijk dat héél Nederland zakt. Dit heeft verschillende oorzaken. Door klimaatverandering, afwatering, maar ook door intensivering van het (stedelijk) grondgebruik zal dit probleem in de toekomst erger worden.

De kosten die bodemdaling met zich meebrengt voor huiseigenaren vanwege funderingsschade en dalende woningprijzen, is onlangs uitgebreid in het nieuws geweest. Maar ook gemeenten worden door bodemdaling op kosten gejaagd in het beheer van de openbare ruimte en de ondergrondse netwerken zoals het kostbare rioolstelsel. In 2016 heeft het Planbureau voor de Leefomgeving het rapport *Dalende bodems, stijgende kosten* opgesteld. Hoewel de Rijksfocus voor bodemdaling nu vooral lijkt te liggen in het landelijk gebied, bleek uit het PBL-onderzoek dat de grootste kosten liggen in het stedelijk gebied en op kunnen lopen tot maar liefst € 5,2 miljard tot 2050.

In het Platform Slappe Bodem zijn gemeenten al meerdere jaren actief bezig met de bodemdalingsopgave, onder andere door kennisontwikkeling en het nadenken over innovatieve oplossingen. Gezien de omvang en de complexiteit van deze opgave vraagt

de VNG echter ook op rijksniveau meer aandacht, bijvoorbeeld door integratie en stevige borging van deze opgave in nationaal beleid (Deltaprogramma, NOVI).

- Gezien de grote maatschappelijke kosten die veroorzaakt worden door bodemdaling en de mogelijkheden die er zijn om die kosten te voorkomen door innovatie en de juiste ruimtelijke keuzes, pleiten wij voor een nationale, integrale aanpak waarin de overheden gezamenlijk deze opgave voortvarend aan kunnen pakken.

5 Zwerfafval

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan de voorbereiding van het Besluit kunststofproducten voor eenmalig gebruik (inwerkingtreding 3 juli 2021), en een bijbehorende wijziging van het Besluit beheer verpakkingen 2014. Dit betreft de implementatie van de Europese *Single use plastics* richtlijn.

De VNG heeft gereageerd op de consultatie en ziet graag een aantal uitgangspunten terug in het besluit. We willen uw Kamer verzoeken daar aandacht voor te vragen. Zwerfafval is een groot en zichtbaar probleem dat samenhangt met de wegwerpmaatschappij waar we momenteel in leven. Gemeenten zijn naar schatting € 200 miljoen per jaar kwijt aan de bestrijding van zwerfafval. Dat is in feite weggegooid belastinggeld. En zelfs dán treffen we nog zwerfafval aan in de openbare ruimte.

Onze uitgangspunten zijn:

Neem preventie meer mee: begin bij het begin

Wij willen specifiek aandacht voor het voorkomen van zwerfafval. Het besluit moet zich meer richten op preventie en recycling (van bij voorkeur waardevolle stromen). Ook om te voorkomen dat de nadruk op het opruimen van zwerfafval komt te liggen: dat moet immers de laatste inzet zijn.

- Neem reductiedoelstellingen voor plastic mee als onderdeel in de uitgebreide producentverantwoordelijkheid om producenten te stimuleren hun eigen producten terug te nemen.

- Gedragsverandering van consumenten is essentieel, bijvoorbeeld door effectieve maatregelen te treffen zoals statiegeld op verpakkingen of een retourpremie van elektrische apparaten. Zo leren consumenten alternatieven en wordt verkeerd 'wegwerpgedrag' eenvoudig ontmoedigd.

Breid producentverantwoordelijkheid uit

De richtlijn biedt vooralsnog veel ruimte voor aanscherping en ambitie vanuit de lidstaten door de productenlijst uit te breiden met wat stelselmatig gevonden worden in zwerfafval.

- Gemeenten willen een uitbreiding van de genoemde lijst met méér items omdat zij deze aantreffen bij het opruimen ervan. Denk aan mondkapjes die op straat worden gegooid.
- Het is een risico dat verschuivingen gaan plaatsvinden in het productaanbod naar andere wegwerpproducten en/of producten van ander materiaal die niet onder de richtlijn vallen. We zouden graag willen weten hoe het Rijk deze substitutie of afwenteling wil voorkomen en hier toezicht op houdt.

Dekking van de kosten

Gemeenten willen een kostenvergoeding voor de activiteiten die zij verrichten om de ruimte schoon te houden zodat de kosten niet voor het merendeel worden gedragen door de belastingbetaler in plaats van de vervuiler. Dit geldt voor zowel zwerfafval op land als voor zwerfafval dat uit wateren in het beheergebied van de gemeenten wordt gehaald. Wat betreft de financiële gevolgen wordt in het ontwerpbesluit de term 'opruimkosten' gebruikt. Dit dekt echter niet de totale kosten voor de bestrijding van zwerfafval.

- Wij zien graag dat het besluit de gemeentelijke kosten voor de bestrijding van zwerfafval bestaan uit preventie, beleid, uitvoering én opruiming opneemt.
- Tot slot pleiten wij ervoor dat de genoemde kostenvergoeding voor zowel structurele als incidentele zaken kan worden ingezet.