



## Position Paper

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

U behandelt in de week van 2 november de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De VNG vraagt uw aandacht voor vijf gemeentelijke aandachtspunten.

### 1. Verbeter versneld het VTH-stelsel

Zet in op structurele verbeteringen van het huidige VTH-stelsel.

### 2. Haal mobiliteit uit de verkokering

Bekijk mobiliteit en bereikbaarheid in relatie tot woningbouw, ruimtegebruik en klimaatopgaven; investeer in verkeersveiligheid en stel gemeenten in staat om de doelen uit het Klimaatakkoord te halen.

### 3. Zet in op verandering aan de voorkant van de afvalketen

Producenten moeten bij het ontwerp van producten rekening met hergebruik om te voorkomen dat producten na hun levensduur tot hoge kosten leiden voor de samenleving.

### 4. Maak van klimaatadaptatie prioriteit in de begroting

Ondanks overstromingen in Limburg maakt de IenW begroting geen extra geld vrij voor klimaatadaptatie.

### 5. Zet het Schone Lucht Akkoord in waar het moet

De VNG helpt mee over informatievoorziening richting gemeenten zodat gemeenten die willen aansluiten daartoe ook in staat worden gesteld.

## Inleiding

Er komen veel uitdagingen op gemeenten af terwijl er al voor miljarden euro's aan achterstallig onderhoud is in het fysieke domein in mensen en middelen. Er zijn gemeenten die niet meer in staat zijn hun wettelijke taken uit te voeren. Om iets op de agenda van een gemeente te krijgen, wordt te vaak gedacht aan aanvullende normering en regelgeving. Maar ook als iets het een wettelijke taak wordt, zal er zonder middelen geen uitvoering aan kunnen worden gegeven.

Beleid en uitvoering zijn onderdeel van dezelfde medaille. Voor een betere uitvoeringspraktijk zetten gemeenten het volgende centraal: doorlopend toetsen van nieuwe wet- en regelgeving op maatschappelijke impact, uitvoerbaarheid, financiële en andere randvoorwaarden; versnelling van de digitale agenda en minder gedetailleerde regelgeving. Tot slot moet de menselijke maat een leidend principe zijn. Dit vraagt van uw Kamer ook een andere kijk op de uitvoering.

## 1. Verbeter versnel het VTH-stelsel

De roep om een gezonde en veilige leefomgeving neemt toe. Het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving heeft een cruciale rol daarbij in het voorkomen van milieuvervuiling en milieucriminaliteit. De afgelopen tien jaar is het VTH-stelsel te langzaam doorontwikkeld gelet op de toegenomen complexiteit in het fysieke domein. De rapporten van de commissie Van Aartsen en de vervolgonderzoeken, de Algemene Rekenkamer en het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid tonen de urgentie voor deze doorontwikkeling.

We moeten af van reageren op incidenten en toe naar een structurele aanpak. In veel regio's is een goede balans gevonden in hoe ze de uitvoering vormgeven. De Omgevingswet heeft daaraan een impuls gegeven.

De grote vervuilers moeten steviger aangepakt worden. Daarvoor moet het bestaand instrumentarium verbeterd worden, zoals de relatie tussen straffen bestuursrecht en het ketentoezicht. Van belang is de ontwikkeling van uitvoerbaar nationaal (milieu) beleid zodat gemeenten niet knel komen te zitten met de andere opgaves zoals woningbouw en de energietransitie.

Wij willen daarom een versnelde doorontwikkeling via een programma vanuit de gezamenlijke opgave van rijk, provincies en gemeenten. Dit in tegenstelling tot een stelselwijziging wat veel tijd en energie vergt van organisaties maar ook van vakmensen die niet aan hun echte werk toekomen. De uitvoering staat al onder druk, terwijl daar de mensen zitten die het moeten doen, met de voeten in de klei staan, lokaal beleid ontwikkelen en daadwerkelijk in de praktijk de vergunningen verlenen en controles uitvoeren. Zij moeten milieucriminaliteit opsporen, milieuvervuiling stoppen en beboeten, maar ook zorgen voor het voorkomen en stoppen van overlast voor de inwoners en bevorderen van een gezonde leefomgeving.

In het verleden is er veelal met jaarlijkse incidentele impuls gelden gewerkt waar niet op geanticipeerd kon worden met structureel lokaal beleid. Deze gelden zijn in de loop van de jaren afgebouwd, terwijl juist behoefte is aan meer en structurele middelen. Daarbij komt dat er de afgelopen jaren nauwelijks is geïnvesteerd in de uitvoering van VTH-taken en bijbehorende kennis-, informatie en ICT-structuren. Bij hoge ambities horen structurele financiële middelen voor de uitvoering van de taken en ontwikkeling lokaal beleid, voor het inrichten van goede landelijke en regionale kennis, informatie en ICT-infrastructuren.

## 2. Haal mobiliteit uit de verkokering

Mobiliteit en bereikbaarheid moeten meer gezien worden in relatie tot onder andere woningbouw, ruimtegebruik en klimaatopgaven. Daarbij is het belangrijk om zowel effecten, oplossingsrichtingen als ook bestuur en organisatie mee te nemen. Zoals in het rapport van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (RLI) duidelijk naar voren komt, gaat het op een aantal punten niet goed:

- de groei van mobiliteit lijkt als iets wat ons overkomt als land en dat wij moeten faciliteren;
- een sterke focus op infrastructurele oplossingen: gedragsmaatregelen zijn vaak pilots of experimenten;
- denkbeelden en beleidskeuzes uit de vorige eeuw, zoals openbaar vervoer is 'links' en de automobilititeit is 'rechts';
- een sectorale en projectgerichte aanpak.

Wij zijn het eens met de belangrijke aanbevelingen van de RLI. Stuur op de brede welvaart en stuur samen als rijk en regio. Mobiliteit is geen doel op zich, maar faciliteert als belangrijke randvoorwaarde de woningbouwopgave, de energietransitie, regionale economie maar ook sociale cohesie en toegankelijkheid. Gemeenten zien dat vaak niet alleen een specifiek mobiliteitsknelpunt opgelost moet worden, maar dat verschillende opgaven en uitdagingen in een gebied spelen die elkaar beïnvloeden en aangepakt moeten worden. Gemeenten kennen hun gebieden en de uitdagingen erin heel goed. Daarom is het belangrijk om goede gebiedsgerichte oplossingen te bedenken, waarbij wonen, werken en mobiliteit automatisch samen komen.

### Mobiliteitsfonds

Wij steunen de brede insteek van het Mobiliteitsfonds. Tegelijkertijd vormen de subsidieregels van het Mobiliteitsfonds een barrière voor een goede uitvoering. De drempelwaarden om in aanmerking te komen voor een cofinanciering van het rijk zijn € 112 miljoen (voor vervoersregio's) of € 225 miljoen (rest van Nederland) die volgens de plannen van het ministerie ook in de toekomst van toepassing zijn. Dit staat een integrale benadering in de weg. Door deze drempels kunnen bijvoorbeeld slimme en goedkopere oplossingen met de fiets, lopen, deelmobiliteit of aanpak van woon-werkverkeer niet bekostigd worden. De drempelwaarden kunnen alleen door grote investeringen in OV of het hoofd(auto)wegenet bereikt worden. Daarom steunen wij het investeren in actieve mobiliteit met het Nationaal Toekomstbeeld Fiets als integraal onderdeel van het Mobiliteitsfonds en als noodzakelijke randvoorwaarde van de verstedelijkingsopgave. Het is belangrijk dat

gemeenten snel duidelijkheid krijgen over investeringen van het rijk (ook in zijn rol als systeemverantwoordelijke) hierin.

### **Verkeersveiligheid**

Het rijk gaat ook in 2022 door met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) en de verbetering van de verkeersveiligheid. De Investeringsimpuls Verkeersveiligheid loopt nog door met jaarlijks € 50 miljoen en dat vinden wij een goede zaak.

Tegelijkertijd wordt het geld uit het SPV dat afgelopen jaar naar voren is gehaald om de aanvragen van de eerste tranche te kunnen bekostigen nog niet aangevuld. Dit is onverstandig, aangezien de verkeersveiligheid in Nederland in het geding is en het nu nodig is om snel te handelen.

Wij roepen daarom op om geld voor het SPV toe te voegen en zo op korte termijn meer geld vrij te maken voor verkeersveiligheid, zodat we daadwerkelijke stappen kunnen maken.

### **Stel gemeenten in staat om doelen Klimaatakkoord te bereiken**

Gemeenten steunen de energietransitie en het verduurzamen van mobiliteit van harte. Daarom bevorderen zij al vormen van actieve mobiliteit, de aanleg van laadinfrastructuur of het vormgeven van nulemissiezones voor stadslogistiek. Tegelijkertijd kunnen veel gemeenten de gestelde doelen uit het Klimaatakkoord niet behalen vanwege een gebrek aan uitvoeringscapaciteit. Gemeenten zijn bijvoorbeeld zeer verschillend gevorderd met regionale mobiliteitsprogramma's, maar ook bij de aanleg van laadinfrastructuur zijn er grote verschillen. Om ervoor te zorgen dat de mobiliteitstransitie slaagt en de CO<sub>2</sub>-reductie behaald kan worden is het daarom van groot belang dat gemeenten ondersteuning krijgen bij het opstellen van regionale mobiliteitsprogramma's.

### **3. Zet in op verandering aan de voorkant van de afvalketen**

Gemeenten hebben de afgelopen jaren enorme stappen gezet om de hoeveelheid restafval te verminderen en afvalscheiding naar een hoger plan te tillen. Dit alles is er zoveel mogelijk op gericht om maximaal hergebruik en/of recycling van verschillende materiaalstromen mogelijk te kunnen maken.

Meer en meer constateren gemeenten echter dat een substantieel deel van de door hen ingezamelde afvalstromen ongeschikt is voor hergebruik of recycling, doordat er aan de 'voorkant' van de keten niet goed is nagedacht wat er na het gebruik mee moet gebeuren. Om de breed gedeelde 'circulaire ambitie' te kunnen realiseren is het daarom van belang dat er veel meer

werk wordt gemaakt van verandering aan de zogenoemde 'voorkant van de keten'. Dit betekent dat producenten gestimuleerd moeten worden om al bij het ontwerp rekening te houden met hergebruik en te voorkomen dat producten na hun levensduur tot (extra) kosten leiden voor gemeenten. Het ontwerp en de productie van consumptiegoederen en -verpakkingen moeten zo worden ingericht, dat hergebruik na de levensduur van het product mogelijk is en het materiaal zijn waarde behoudt.

Gemeenten hebben slechts een beperkte invloed op de omvang, kwaliteit en recycling van de ingezamelde afvalstromen. Voor het kunnen realiseren van een toekomstbestendig en betaalbaar afvalbeheerbeleid, is sturing aan de 'achterkant' niet voldoende.

Verandering is nodig aan de productiekant.

Een dekkende én uitgebreidere producentenverantwoordelijkheid voor alle consumptiegoederen en verpakkingen ziet de VNG als onontkoombaar instrument om uit de huidige situatie te komen. Bovendien kunnen hiermee de financiële prikkels in het systeem zodanig verschoven worden, dat producenten (meer) worden gestimuleerd effectieve maatregelen te treffen en de uiteindelijke rekening eerlijk wordt verdeeld.

### **4. Maak van klimaatadaptatie prioriteit in de begroting**

Gemeenten hebben structurele financiering nodig vanuit het rijk om een klimaatbestendig Nederland in 2050 te realiseren. Via het Deltafonds steekt het ministerie € 100 miljoen extra in maatregelen die de zoetwatervoorziening klimaatbestendig maken. De extra investeringen in het Deltafonds zijn gericht op vasthouden en benutten van het zoet water dat we hebben, en moeten leiden tot een grotere beschikbaarheid in perioden van schaarste. In totaal is hiervoor nu € 250 miljoen beschikbaar.

Vasthouden van water is een begrijpelijke inzet na jaren met hele droge zomers. We zien echter dat in de huidige begroting verder geen financiële impuls is opgenomen voor klimaatadaptatie, terwijl klimaatverandering een feit is. Om Nederland klimaatbestendig te maken, is daarom extra financiering voor klimaatadaptatie noodzakelijk. Zoals opgeroepen in het Deltaprogramma 20221 is versterking van de regionale uitvoeringskracht hiervoor een belangrijke vereiste. We vinden daarom dat alleen extra financiering voor zoet water niet tegemoet komt aan de uitdagingen waar gemeenten voor staan.

### **5. Zet het Schone Lucht Akkoord in waar het moet**

Wij vinden het belangrijk dat gemeenten in staat

worden gesteld om te kunnen bijdragen aan de permanente verbetering van de luchtkwaliteit. Voor gemeenten is luchtkwaliteit een belangrijk onderwerp en een groot aantal is aangesloten bij het Schone Lucht Akkoord (SLA). Niet alle gemeenten hebben zich aangesloten bij het akkoord. Gemeenten maken daarin een eigen afweging op basis van hun prioriteiten en capaciteit. In de huidige situatie waarin uitvoering en financiën onder druk staan, kunnen gemeenten ervoor kiezen niet mee te doen. Ook gemeenten die al voldoen aan de WHO-norm voor luchtkwaliteit

kunnen er van afzien om niet deel te nemen aan het SLA. Als een gemeente niet meedoet betekent dat niet dat zij geen maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit uitvoert.

De VNG is betrokken geweest bij het opstellen van de concrete maatregelen uit het SLA. We denken graag mee over informatievoorziening richting gemeenten om ervoor te zorgen dat de gemeenten die willen aansluiten daar ook toe in staat worden gesteld. Verbetering van de luchtkwaliteit is immers bij uitstek een onderwerp dat we samen moeten aanpakken.