



## Position Paper

# Kom in beweging

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

In de week van 29 november behandelt u de begroting Infrastructuur en Waterstaat. De VNG vraagt uw aandacht voor de volgende zeven onderwerpen.

### Mobiliteit

#### 1. Betalen naar gebruik moet gedifferentieerd om rekening te houden met vervoersalternatieven en om vervoersarmoede te voorkomen

Gemeenten willen sturen op het verminderen, veranderen en verduurzamen van mobiliteit. Betalen naar Gebruik is daar een goed middel voor maar een vlakke heffing op basis van een kilometertarief schiet tekort.

#### 2. Rijk werk met ons aan Regionale Mobiliteitsprogramma's om de mobiliteitstransitie in de regio vorm te geven

Als alle partijen stevig inzetten op de RMP's dan kan er 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 zelfs meer dan helft van de resterende reductie-opgave voor de mobiliteitssector

#### 3. Maak budget vrij voor Programma Schoon en Emissieloos Bouwen

Na de uitspraak van de Raad van State met betrekking tot de bouwrijfstelling is dit dossier, met als doel om de uitstoot van stikstof, CO<sub>2</sub> en fijnstof te minimaliseren, nog urgenter geworden.

#### 4. Investeren in de fiets: nu doortrappen en zorgen voor structurele financiering

Gemeenten willen afspraken over een substantiële structurele rijksbijdrage aan de uitvoering van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets via een gezamenlijk fietsprogramma binnen het MIRT. De € 6 miljoen die het rijk daar, vanaf 2024,

voor wil vrij maken staat helaas niet in verhouding tot de opgave van in totaal € 13 miljard.

#### 5. Aantal verkeersongevallen blijft stijgen, er is actie nodig

Vanuit het rijk wordt € 200 miljoen beschikbaar gesteld voor de verbetering van verkeersveiligheid op N-wegen. Er zijn echter geen extra middelen voor verkeersveiligheid op lokale wegen vrijgemaakt, terwijl hier ook veel actie nodig is om de verkeersveiligheid te verbeteren terwijl de ongevallencijfers anno 2022 aanzienlijk blijven stijgen.

### Milieu

#### 6. Asbestdakenbeleid mist een visie

Gemeenten willen dat de minister van I&W een rijksbrede visie over de asbestopgave in de gebouwde omgeving opstelt, de voorgestelde praktijkproef op asbestdaken via een andere lijn uitvoeren en de VNG wil samen met I&W en TNO (vervolg) onderzoek onafhankelijk waarborgen en daarbij komen tot een andere asbestaanpak wat recht doet aan een brede wens uit de Kamer.

#### 7. Inzet op transitie naar een circulaire economie vraagt om meer aandacht (dan ooit)

De ambitie van het kabinet is dat Nederland in 2050 volledig circulair is. Met de huidige inzet gaan we dat niet halen. De VNG doet meerdere voorstellen om te zorgen dat producten en verpakkingen geen afval worden of beter te hergebruiken zijn.

## Mobiliteit

### 1. Betalen naar gebruik moet gedifferentieerd om rekening te houden met vervoersalternatieven en om vervoersarmoede te voorkomen

De optie voor de vlakke heffing is een te beperkt middel: houd ruimte voor een gedifferentieerde heffing. Gemeenten willen sturen op het verminderen, veranderen en verduurzamen van mobiliteit. Betalen naar Gebruik is daar nadrukkelijk een goed middel voor, maar het systeem dat het kabinet vanaf 2030 in wil voeren in de vorm van een vlakke heffing op basis van een kilometertarief schiet tekort. Onlangs is het onderzoek naar de vormgeving van het vlakke kilometertarief gepresenteerd. Wij vinden het een gemiste kans dat in dit onderzoek de effecten van een heffing naar plaats en tijd niet zijn meegenomen.

We zien in dit onderzoek dat de invoering van betalen naar gebruik in 2030 zorgt voor maximaal 2,5 Mton aan CO<sub>2</sub>-reductie, ongeveer 10% minder auto-kilometers, maar ook een stijging van het aantal auto's tot 3% extra, bovenop de referentievariant in 2030 met plusminus 9 miljoen auto's.

Een vlakke heffing heeft een aantal effecten op gemeenten:

- Er kan niet gestuurd worden op congestie en leefbaarheid in gemeenten. Voor de inwoners in het landelijk gebied zijn de effecten nog groter omdat er minder vervoersalternatieven beschikbaar zijn. Deze sociale ongelijkheid vinden wij niet acceptabel.
- De stijging van het aantal auto's is voor gemeenten die al worstelen met de schaarse ruimte een groot probleem.
- De uitstoot die gepaard gaat bij de productie van de extra auto's is niet meegenomen in de berekening en leidt ertoe dat een groot deel van de CO<sub>2</sub>-reductie teniet wordt gedaan.

Het is voor gemeenten daarom cruciaal dat u in het debat het opneemt om:

- alsnog een gedifferentieerde heffing naar plaats en tijd als variant te laten opnemen in een onderzoek.
- het systeem nu zo in te richten dat er later, op basis van nieuwe inzichten, nog op een andere manier BNG ingezet kan worden.
- niet de kilometerteller als basis voor de vlakke heffing gebruikt, maar een toekomstbestendige techniek.

### 2. Rijk moet meewerken met gemeenten aan Regionale Mobiliteitsprogramma's om de mobiliteitstransitie in de regio vorm te geven.

Gemeenten zetten samen met provincies groot in op de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's). Deze programma's zetten in op verminderen, veranderen en verduurzamen van mobiliteit in de regio. Het rijk investeert vooral in dit laatste (verduurzamen) en laat investeren in de andere aspecten te vaak liggen. Een transitie in het mobiliteitssysteem is noodzakelijk. Als dit onvoldoende wordt erkend, dan komt Nederland vast te zitten, worden de klimaatdoelstellingen niet gehaald en dan kunnen nieuwe woningbouwlocaties niet meer afdoende ontsloten worden.

Als alle partijen (ook het rijk) stevig inzetten op de RMP's dan kan er 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 zelfs meer dan helft van de resterende reductie-opgave voor de mobiliteitssector (onderzoek CE Delft). Daarom zetten decentrale overheden in op samenwerking met het Rijk in de vorm van een interbestuurlijk uitvoeringsprogramma, wat aanjaagt, faciliteert, overzicht houdt en ondersteunt, zodat de leefbaarheid en duurzame bereikbaarheid in elke regio verbeterd wordt en de afspraken uit het Klimaatakkoord in de regio goed kunnen worden uitgevoerd.

- We vragen uw Kamer het belang van een interbestuurlijke samenwerking in vorm van een ondersteuningsprogramma voor RMP's te benadrukken.

Om de mobiliteit te verminderen, veranderen en te verduurzamen vraagt dat naast beleid ook om lef. We hebben grote problemen op te lossen op het gebied van klimaat, ruimte in de steden, leefbaarheid, energietransitie, gezondheid en bereikbaarheid. We hebben daarom een aantal aandachtspunten:

#### *Verminder de noodzaak om afstanden af te leggen*

Steden hebben vooral een ruimtelijk opgave en willen gesteund worden in het beperken van autobezit en -gebruik. Inwoners van plattelandsgemeenten zijn meer afhankelijk van auto's, maar deze gemeenten zoeken hulp om die afhankelijkheid te verminderen.

Werk niet vanuit het belang van modaliteiten, maar vanuit het belang van doelgroepen (ouderen, jongeren, mensen met een beperking, etc.) en hun behoeften. De coronaperiode heeft ons veel geleerd over plaats-onafhankelijk werken en het voordeel van voorzieningen in de buurt. Die lessen en het veranderen van gedrag kunnen een grote invloed hebben op onze vervoersbehoefte.

### *Verander de manier van vervoer*

Andere vervoersmiddelen of andere tijdstippen om te reizen houden onze mobiliteit in stand. We bouwen meer rond ov-knooppunten en maken werkplekken en voorzieningen beter bereikbaar per fiets en te voet. De € 4 miljard voor investeringen in OV infrastructuur en € 780 miljoen in fiets in het kader van ontsluiting woningbouw, is een goede stap.

### *Verduurzaam de mobiliteit*

Tot slot moet de manier waarop we ons verplaatsen een minder grote impact hebben op ons milieu en klimaat. Gemeenten spannen zich bijvoorbeeld in voor goede laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen en werken aan de introductie van zero-emissie zones voor stadslogistiek

## **3. Maak budget vrij voor programma Schoon en Emissieloos Bouwen**

Overheden en marktpartijen werken samen aan het programma 'Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB)' met als doel om de uitstoot van stikstof, CO2 en fijnstof te minimaliseren. Na de uitspraak van de Raad van State met betrekking tot de bouwvrijstelling is dit dossier nog urgenter geworden.

Het ministerie van I&W werkt samen met medeoverheden aan een uitvoeringsprogramma om gemeenten, provincies en waterschappen te ondersteunen bij dit relatief nieuwe dossier. Er zijn middelen nodig om SEB goed bij alle overheden te implementeren, zodat de bouw in 2030 schoon en emissieloos is. De ondersteuning is afhankelijk van het tweede bedrag van € 500 miljoen aan stikstofmiddelen. Wij vragen daarom om een deel van de tweede € 500 miljoen voor SEB beschikbaar te stellen.

## **4. Investeren in fiets: nu doortrappen en voor structurele financiering zorgen**

We zijn blij met de erkenning van het belang en forse investering in de fiets. In het kader van ontsluiting van de woningbouw maakt het rijk € 780 miljoen vrij voor fietsinfrastructuur. Samen met de bijdrage van gemeenten en provincies zelf komt de totale investering voor de fiets op ruim € 1,1 miljard.

In 2022 is het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) uitgekomen om de kracht van de fiets beter te benutten. Graag maken we afspraken over een substantiële structurele rijksbijdrage aan de uitvoering van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets via een gezamenlijk fietsprogramma binnen het MIRT. De € 6 miljoen die het rijk daar, vanaf 2024, voor wil vrij maken staat helaas niet in verhouding tot de opgave van in totaal 13 miljard zoals geformuleerd in het NTF 2040.

## **5. Aantal verkeersongevallen blijft stijgen, investeer nu in verkeersveiligheid**

Vanuit het rijk wordt € 200 miljoen beschikbaar gesteld voor de verbetering van verkeersveiligheid op N-wegen. Er zijn echter geen extra middelen voor verkeersveiligheid op lokale wegen vrijgemaakt, terwijl hier ook veel actie nodig is om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Verder zijn er geen nieuwe middelen voor verkeersveiligheid terwijl de ongevallencijfers anno 2022 aanzienlijk blijven stijgen. Verkeersveiligheid moet de eerste prioriteit blijven, daarom vragen wij om het aanvullen van de financiële middelen voor het SPV op korte termijn, zodat we daadwerkelijk stappen kunnen zetten om de verkeersveiligheid te verbeteren. Hierbij streven we naar een balans op de drie pijlers van verkeersveiligheid: infrastructuur, educatie (gedrag) en handhaving.

## Milieu

## **6. Asbestdaken beleid mist een visie**

Het ontbreekt aan een gedragen en integrale visie op de asbestopgave in ons land vanuit de gezamenlijke overheden, dat maakt het onnodig complex. Bij regie past een interdepartementale afstemming met VNG/IPO/UvW. De overheid moet eerst samen een visie ontwikkelen, zonder de inmenging of schijn van inmenging van marktpartijen. Dit overleg ontbreekt.

- Gemeenten willen dat de minister van I&W samen met het ministerie van BZK een rijksbrede visie over de asbestopgave in de gebouwde omgeving opstelt.

Asbestdaken: eerst overheid, dan markt

Wij zien graag een alternatief voor het bestaande Programmabureau. Nu werkt het ministerie van IenW vooral samen via een Programmabureau waar marktpartijen deel van uit maken. Een Programmabureau met marktpartijen is niet de constructie die gewenst is. Een herbezinning van deze manier van werken is nodig.

- Voer de voorgestelde praktijkproef op asbestdaken via een andere lijn uit. De VNG wil samen met I&W en TNO (vervolg) onderzoek onafhankelijk waarborgen en daarbij komen tot een andere aanpak, voor de (juiste) uitvoering van de motie-Stoffer/Geurts.
- Stel de voorgestelde financiën – vanuit het weggevallen zakelijk fonds – vast via de interbestuurlijke lijn (IenW/VNG/IPO/UvW), in plaats van de route van de (deels private) asbestambassadeurs.

### *Voorkom onnodige verspilling*

De huidige werkwijze in de asbestbranche is veelal het onnodig verspillen van plastics, hout en energie. Dit om zogenaamde containments (lees: werktenten) te bouwen en op onderdruk te zetten. Met als gevolg: uitstoot, besmet afval en behoefte aan allerlei apparatuur.

Het milieu-aspect moet de prikkel vormen om asbest anders te gaan saneren in ons land. Desnoods verplichtend, met bruikbare foams/schuimtechnieken. De expertise van TNO moet leidend worden.

### **7. Inzet op transitie naar een circulaire economie vraagt om meer aandacht (dan ooit)**

De ambitie van het kabinet is dat Nederland in 2050 volledig circulair is. De transitie naar een circulaire economie (CE) draagt namelijk bij aan vier maatschappelijke opgaven: klimaatverandering, vervuiling, biodiversiteitsverlies en leveringsrisico's van grondstoffen. Om hier uitvoering aan te geven wil het kabinet de circulaire principes beter integreren in het economische systeem. Hierbij ligt de focus op het verplichten van onder meer reparbaarheid, het gebruik van recycalaat en levensduurverlenging van producten.

Via het Nationaal Programma Circulaire Economie 2023-2030 (NPCE) dient de transitie volgens het kabinet de komende jaren verder vorm te krijgen.

Hiervoor is in 2023 € 15 miljoen beschikbaar gesteld. De grote vraag is of dit bedrag voldoende is om de transitie te versnellen, naar een hoger plan te tillen én alle partijen in beweging te krijgen.

### *Denk bij investeringen altijd na over de afdankfase of het voorkomen daarvan*

Gemeenten investeren flink om inwoners meer afval te laten scheiden. Desondanks blijft de totale hoeveelheid afval toenemen en leveren gescheiden afvalstromen te weinig op of ze komen niet tot nauwelijks voor recycling in aanmerking. Daardoor blijven de gemeentelijke kosten voor afvalinzameling en -verwerking over de gehele linie toenemen en zien inwoners de gemiddelde afvalstoffenheffing steeds verder stijgen. Hierdoor is het voor gemeenten steeds lastiger om de boodschap afval te blijven scheiden over te brengen. Vooral omdat ze zelf weinig invloed hebben op de omvang, kwaliteit en recycling van de ingezamelde afvalstromen.

Gezien de potentieel enorme bijdrage die een daadwerkelijk circulaire economie kan leveren aan de genoemde maatschappelijke opgaven, stellen we voor om de middelen voor het Klimaatakkoord en de energietransitie veel nauwer te betrekken bij de transitie naar een circulaire economie.

- We vragen u daarom in uw bijdrage mee te nemen dat bij investeringen op dit vlak

(bijvoorbeeld in windmolens) altijd nagedacht moet zijn over de afdankfase (repareerbaarheid, het gebruik van recycalaat) of juist het voorkomen daarvan (levensduurverlenging).

### *Maak hergebruik en verlenging van de levensduur van het product het uitgangspunt*

Ten aanzien van de genoemde afdankfase van producten spelen gemeenten als afvalinzamelaar een cruciale rol. Voor een meer toekomstbestendig en circulair afvalbeheersysteem moeten er (meer) prikkels worden ingebouwd aan de voorkant van het systeem, omdat gemeenten anders blijven dweilen met de kraan open en de inwoner daar de rekening voor krijgt gepresenteerd.

### *Voer drie noodzakelijke maatregelen door in het afvalstelsel*

In een motie tijdens een VNG ledenvergadering van eind 2021 hebben gemeenten de oproep gedaan om toe te werken naar een meer toekomstbestendig en een echt 'circulair' afvalbeheersysteem. CE Delft heeft onderzocht hoe hier het beste invulling aan te geven en komt met een duidelijke conclusie. Er zijn drie maatregelen die een grote invloed hebben op de hoeveelheid afval, het recyclingresultaat en de hoogte van de rekening van gemeenten en daarmee voor hun inwoners.

1. **Tariefdifferentiatie afvalbeheerbijdrage**  
Door een brede en effectieve invoering van tariefdifferentiatie kunnen er meer financiële prikkels worden ingebouwd voor ontwerpaanpassingen, die leiden tot minder afval, producten met een langere levensduur en producten die beter te repareren of makkelijker te recyclen zijn.
2. **Uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV) voor extra productgroepen**  
Er is nog een groot aantal potentiële productgroepen waarvoor een wettelijke UPV ingevoerd kan worden, zoals papier en karton, incontinentiemateriaal, verfproducten, meubels en bouwafval. Door UPV als instrument in te voeren, worden producenten verantwoordelijk voor de afvalfase van het product en zijn er meer prikkels om ook aan het begin van de keten te sturen op minder afval.
3. **Statiegeld op meer producten**  
Statiegeld kan bijdragen aan hoogwaardige inzameling en minder zwerfafval. Bijvoorbeeld voor drankenkartons, waarvan met name kleine verpakkingen in het zwerfafval terechtkomen.

### *Afstemming met de uitvoeringspraktijk bij uitrol van UPV voor eerlijke rekening en uitlegbare boodschap*

Voor een juiste werking van het instrument UPV (zoals die vanaf 2023 ook geldt voor textiel) is het van belang, dat er optimale afstemming plaatsvindt met de gemeentelijke uitvoeringspraktijk.

Denk hierbij aan lokale initiatieven en afspraken met kringloopwinkels en verenigingen.

Zorgen hebben we over de huidige inrichting en rolverdeling binnen het merendeel van de verschillende UPV's. In Nederland dienen gemeenten namelijk te onderhandelen met producenten over kosten-dekkende vergoedingen voor hun inzamelactiviteiten. Een voorbeeld van hoe het beter zou kunnen is Zweden, waarin een overheidsorganisatie, na overleg met gemeenten en producenten, zelf een kostenvergoeding vaststelt.

Meer regie vanuit het rijk ziet de VNG daarom als een beter passende werkwijze, wanneer gemeenten en producentenorganisaties er onderling niet uitkomen.

### *Stel producent van circulaire bouwstoffen aansprakelijk in geval van schade*

Bij de toepassing van circulaire bouwstoffen zoals staal- en AVI-slakken gaat wel eens iets mis.

Gemeenten zijn als bevoegd gezag voor de kwaliteit van de bodem aan zet bij deze schade of overlast in de openbare ruimte. Daarbij maken gemeenten mee dat leverancier en toepasser van de circulaire bouwstoffen naar elkaar wijzen. Hierdoor worden knelpunten niet door de markt opgelost.

- We vragen u erop aan te dringen om deze situatie te doorbreken door mogelijk te maken dat de leverancier/producent van de circulaire bouwstoffen aansprakelijk gesteld kan worden voor de schade. Waarbij het aan de leverancier/producent is om al dan niet die aansprakelijkheid te verleggen naar de toepasser.