Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
12 mei 2022

Onze referentie
IENW/BSK-2022/101983

Aan Minister en staatssecretaris
Van Directie ASA

nota

Definitief Beleidsprogramma IenW

Beslistermijn
16 mei 2022

Bijlage(n)
1

Aanleiding

Het Coalitieakkoord is integraal uitgewerkt in het Beleidsprogramma IenW. Naar aanleiding van de RFL zijn nog enkele wijzigingen doorgevoerd. Hierbij ontvangt u de definitieve versie van het beleidsprogramma, de aanbiedingsbrief en de bijlagen: uitvoerbaarheidstoetsen, handhaafbaarheidstoets en beleidsnota's op basis waarvan we het Beleidsprogramma IenW met u besproken hebben.
Voor de MR van 13 mei 2022 staat het Beleidsprogramma IenW als hamerstuk geagendeerd. Publicatie en verzending is beoogd op dinsdag 17 mei om 17:30uur.

Geadviseerd besluit

Instemmen met het beleidsprogramma IenW en bijlagen, en verzending hiervan aan de Eerste Kamer en de Tweede Kamer.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
4 mei 2022

Onze referentie
IENW/BSK-2022/98343

Aan Minister en Staatssecretaris
Van Directie ASA

nota

Aanbiedingsbrief Beleidsprogramma IenW aan Tweede Kamer

Beslistermijn
9 mei 2022

Bijlage(n)
1

Aanleiding
Het Coalitieakkoord is integraal uitgewerkt in het Beleidsprogramma IenW. Dit is in de CFL besproken en wordt op 10 mei in de RFL behandeld. In deze nota wordt u gevraagd in te stemmen met de aanbiedingsbrief aan de TK.

Geadviseerd besluit
- Instemmen met de aanbiedingsbrief voor de TK, ofwel met ofwel zonder de samenvatting en/of samenwerkingsparagraaf

Kernpunten
- Voor uw reces heeft u een versie van de aanbiedingsbrief aan de Tweede Kamer geaccordeerd.
- Op verzoek van de Minister hebben wij een korte samenvatting en ook een paragraaf over samenwerking geformuleerd en toegevoegd aan de aanbiedingsbrief.
- U wordt gevraagd of uw de brief met of zonder deze paragrafen wilt versturen.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Aan: Minister en Staatssecretaris
Van: Directie ASA

Bestuurskern
Kennis, Innovatie en
Strategie Cluster
Directie Algemeen Strategisch
Advies

Den Haag

nota

Beleidsprogramma IenW (uitwerking Coalitieakkoord)
t.b.v. bewindsliedenstaf 9 mei

Datum
4 mei 2022

Aanleiding
Het Coalitieakkoord is integraal uitgewerkt in het Beleidsprogramma IenW. U heeft voor uw reces een versie ontvangen en akkoord gegeven op doorgeleiding naar de CFL/RFL/MR. Tijdens het reces heeft de CFL plaatsgevonden en daaruit is nog een aantal opmerkingen van andere departementen gekomen. Deze hebben wij in afstemming met betreffende DG's verwerkt. In deze nota en bijbehorende bijlagen geven wij aan welke wijzigingen doorgevoerd zijn en welke discussiepunten nog openstaan voor discussie in de RFL.

Geadviseerd besluit
1. Kennisnemen van tekstwijzigingen sinds de laatste versie van voor uw reces
2. Uitsluitsel geven over een aantal openstaande opmerkingen van u beiden
3. Kennisnemen van de annotatie RFL met de openstaande interdepartementale discussiepunten
4. Akkoord gaan met het uitnodigen van in ieder geval IPO, VNG en de Unie van Waterschappen na verzending op 13 mei om te reflecteren op het Beleidsprogramma. Dat kan met een brief of in een gesprek met u en bestuurlijke vertegenwoordigers van deze koepels.
5. Kennisnemen van de voorbeeldversie van de opmaak van het beleidsprogramma in de IenW-huisstijl voor verzending aan de TK en dat daarnaast een versie uitgebreider opgemaakt wordt incl. afbeeldingen voor verdere communicatiedoeleinden (bijv. stakeholderbijeenkomsten)
6. NB: In een parallelle nota wordt u gevraagd akkoord te gaan met
    - De definitieve versie van het Beleidsprogramma IenW voor besluitvorming in de MR van 13 mei en verzending aan de TK
    - De aanbiedingsbrief waarmee het Beleidsprogramma IenW aangeboden wordt aan de TK – hierin heeft u de keuze tussen een versie met samenvatting en/of samenwerkingsparagraaf en een versie zonder

Kernpunten
Ad 1.
- Op 21 april heeft u beiden de versie van het beleidsprogramma ontvangen en akkoord bevonden voor de CFL. Uw opmerkingen op deze versie (m.u.v. van een aantal, zie hieronder) en punten n.a.v. de CFL hebben wij verwerkt. De tekstwijzigingen zijn weergegeven in het beleidsprogramma in bijgevoegd stuk 'Revisies 21-29 apr'. Op 29 april heeft de Minister deze nieuwe versie ontvangen en geaccordeerd voor verzending aan de RFL.
- Sinds 29 april zijn er nog enkele wijzigingen doorgevoerd n.a.v. commentaar van andere departementen in navolging op de CFL. De tekstwijzigingen t.o.v.

Bestuurskern
Kennis, Innovatie en Strategie Cluster
Directie Algemeen Strategisch Advies

Datum
4 mei 2022

de versie van 29 april, zijn in het beleidsprogramma weergegeven in bijgevoegd stuk 'Revisies 29 apr-4 mei'. Een aantal wijzigingen heeft plaatsgevonden na verzending aan de RFL, deze staan in uw annotatie RFL.

Ad 2.

- Vrijwel alle opmerkingen van de Minister op de versie van 21 april en 29 april en van de Staatssecretaris op de versie van 21 april zijn verwerkt. Een aantal opmerkingen is nog niet verwerkt, die bespreken we graag met u:
    - De Staatssecretaris maakte een opmerking over hoofdstuk 3. Toekomstbestendigheid: Ze vindt het veel tekst in vergelijking met andere onderdelen en vraagt om dat meer met elkaar in balans brengen.
      Wij hebben dit vooralsnog niet aangepast, omdat het niet mogelijk was hierover tijdens het reces met u beiden af te stemmen. Graag uitsluitsel hierover.
    - De Minister schrapt bij grensoverschrijdende samenwerking (p. 4) de zin "Vanuit nationaal oogpunt liggen deze gebieden vaak in de periferie van ons land, maar vanuit Europees perspectief bekeken zijn het kernregio's". De Staatssecretaris maakt hier juist de opmerking dat ze dit een goede zin vindt.
      Graag uitsluitsel hierover.
    - De Staatssecretaris maakte een opmerking dat ze een aantal keren leest: 'we werken eraan', wat niet zo stevig overkomt. Ze zoekt graag een actievere formulering, waarin ook meer benadrukt wordt wat ik, en daarmee wij, nou concreet gaan doen.
      We hebben op een aantal plekken de formulering gewijzigd, maar niet structureel door de hele tekst. We horen graag of dit op deze manier voldoende is.

Ad 3.

- Over een aantal discussiepunten n.a.v. de CFL is geen ambtelijke overeenstemming bereikt. Deze worden waarschijnlijk opgebracht in de RFL. Zie hiervoor bijgevoegd stuk met de (voorlopige) annotatie voor de RFL.

Ad 4.

- Oorspronkelijk was het plan om, conform het Kompas IenW, het volledige beleidsprogramma ter consultatie voor te leggen aan IPO, VNG, Unie van Waterschappen, G40 en G5 en eventueel breder aan VNONCW, MKB Nederland en Bouwend Nederland. Echter na overleg met de Staatssecretaris is besloten dit niet te doen i.v.m. het meireces en de korte deadlines, waardoor dit wellicht juist averechts zou werken.
- Collega's hebben ambtelijk in bilaterale gesprekken delen van het beleidsprogramma met stakeholders besproken. Dit gebeurde ad hoc en waar nodig. Daarin is de externe consultatie wel benoemd en we krijgen signalen dat er daarom wellicht onvrede bij partijen is ontstaan dat ze niet geconsulteerd zijn.
- Ons advies is om de consultatie vooraf, om te zetten naar een uitnodiging op reflectie achteraf.

Ad 5.

- DCO zorgt dat het definitieve Beleidsprogramma wordt opgemaakt in de IenW-huisstijl voor verzending aan de TK. Bijgevoegd stuk 'Voorbeeld opgemaakte versie' bevat een oude versie opgemaakt om een goede indruk te krijgen.

- Daarnaast maakt DCO een uitgebreider opgemaakte versie op inclusief afbeeldingen. Deze is voor eigen gebruik, bijvoorbeeld voor communicatie, publicatie op de website en bij stakeholderbijeenkomsten (ook geprint).

Bestuurskern
Kennis, Innovatie en Strategie Cluster
Directie Algemeen Strategisch Advies

Datum
4 mei 2022

Planning

Datum	**Onderwerp**
Maandag 9 mei	Bespreking beleidsprogramma met bewindspersonen, BSR en ASA in bewindsliedenstaf
Dinsdag 10 mei	Bespreking beleidsprogramma RFL (tegelijkertijd met RO-brief van minVRO)
Vrijdag 13 mei	Besluitvorming in MR en verzending naar TK (eveneens tegelijk met RO-brief)

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
21 april 2022

Onze referentie
IENW/BSK-2022/85184

Aan Minister en staatssecretaris
Van ASA

nota

Nota bij IenW-beleidsprogramma

Kenmerk:
IENW/BSK-2022/86973

Aanleiding

Het coalitieakkoord is integraal uitgewerkt in het Beleidsprogramma IenW. Hierbij sturen we u de finale versie. Deze wordt op 26 april besproken in de CFL en vervolgens doorgeleid naar de RFL van 10 mei en de MR van 13 mei. Dit loopt parallel met de behandeling van de Ruimtelijke Ordeningsbrief (RO-brief) van de minister VRO.

Geadviseerd besluit

- Voor het mei-reces instemmen met het Beleidsprogramma IenW en doorgeleiding hiervan naar de CFL/RFL/MR.
- Eventuele grote discussiepunten uit de CFL worden voorbereid voor bespreking in de RFL en met u besproken tijdens de bewindsliedenstaf op 9 mei.

Kernpunten

- DCO heeft meegekeken op de leesbaarheid en de consistentie van het beleidsprogramma. Het Beleidsprogramma wordt nog opgemaakt in de IenW-huisstijl voor verzending aan de Tweede Kamer.
- Het Beleidsprogramma wordt aan de Tweede Kamer aangeboden door middel van een aanbiedingsbrief en wordt vergezeld door uitvoerbaarheidstoetsen van RWS, ProRail en RVO en een handhaafbaarheidstoets van de ILT.
- Belangrijkste punt van deze toetsen is dat de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid afhangt van de verdere uitwerking van het Beleidsprogramma. In de aanbiedingsbrief aan de Tweede Kamer is daarom opgenomen dat de aandachtspunten worden betrokken bij de verdere uitvoering van het Beleidsprogramma IenW. Hieronder vind u de tekst die zal worden toegevoegd aan het aanbiedingsbrief voor de Tweede Kamer:

  De toets op uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van beleidsvoorstellen is een essentiële stap in het beleidsproces. In dit stadium van de beleidsontwikkeling hebben nog geen concrete uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoetsen plaatsgevonden, maar is wel door de uitvoering en inspectie van IenW gereflecteerd op de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van het beleidsprogramma. De uitvoeringsorganisaties ProRail en Rijkswaterstaat en de Inspectie Leefomgeving en Transport hebben hun reflecties in bijgevoegde brieven verwoord. De reflecties in de brieven bieden belangrijke aanknopingspunten voor de verdere uitwerking. Andere uitvoeringsorganisaties van IenW hebben in gesprekken gereflecteerd op de

beleidsvoorstellen. Waar nu al mogelijk zijn punten uit de reflecties verwerkt in het Beleidsprogramma. Op het moment dat de beleidsvoorstellen uit het programma concreet genoeg zijn om te toetsen, kunnen aan de hand van de resultaten nog wijzigingen (in bijvoorbeeld planning of budgetten) worden doorgevoerd.

Planning

Datum	**Onderwerp**
Dinsdag 26 april	Ambtelijke afstemming in CFL (tegelijkertijd met RO-brief van minVRO)
Maandag 9 mei	Bespreking beleidsprogramma met bewindspersonen, BSR en ASA in bewindsliedenstaf.
Dinsdag 10 mei	Bespreking beleidsprogramma RFL (tegelijkertijd met RO-brief van minVRO)
13 mei	Besluitvorming in MR en verzending naar TK (eveneens tegelijk met RO-brief)

Toelichting
Beantwoording vragen uit de vorige commentaarronde:

- *U vroeg om een toelichting bij het nieuwe geluidstelsel waaraan wordt gewerkt.*
  In de Luchtvaartnota is aangekondigd dat het doel is om te komen tot een stelsel van normen en maatregelen dat gezamenlijk de hinder rond de luchthavens aantoonbaar vermindert en goed aansluit bij de ervaren hinder van de omwonenden. De komende jaren wordt daarom stapsgewijs gewerkt aan een nieuw geluidstelsel dat hier invulling aan geeft. De eerste stap wordt al gezet met de komende luchthavenbesluiten over Schiphol (het LVB) en de regionale luchthavens van nationale betekenis. Eind dit jaar ligt er een voorstel voor een nieuw beleidsstelsel op hoofdlijnen. Hierbij kunnen bijvoorbeeld ook aanpassingen in de Wet aan de orde komen waarvoor een langere periode nodig is om dit te implementeren.
- *U vroeg naar de herkomst van het standpunt dat Nederland in Brussel pleit voor een Europese vliegticketbelasting.*
  De passage die u las is foutief. De zin is reeds uit het beleidsprogramma geschrapt, maar dat was nog niet gebeurd in de conceptversie die u heeft gezien. Nederland pleit dus *niet* voor een Europese vliegticketbelasting en er is geen voornemen om bij de introductie van een Europese vliegticketbelasting de nationale vliegticketbelasting tegen het licht te houden.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
7 april 2022

Onze referentie
IENW/BSK-2022/76684

Aan minister en staatssecretaris
Van ASA

nota

85% versie beleidsprogramma IenW

Beslistermijn
12-04-2022

Uiterlijk bij
12 april 2022

Kenmerk:
IENW/BSK-2022/78079

Bijlage(n)
1

Aanleiding

Het coalitieakkoord wordt integraal uitgewerkt in het beleidsprogramma IenW. Bijgevoegd vindt u de 85% versie van dit beleidsprogramma.

Geadviseerd besluit

1. Het beleidsprogramma IenW grondig lezen en uw commentaar mee te geven, zodat op basis hiervan vervolgens de 95% versie kan worden opgemaakt.
2. Het beleidsprogramma in de Commissie Fysieke Leefomgeving (CFL) van 26 april te agenderen. De inzet is om deze vervolgens niet via de ministerraad naar de TK te zenden, maar de CFL te gebruiken als interdepartementale afstemming. De kans is aanwezig dat, als er discussie ontstaat in de CFL, alsnog bespreking in de RFL nodig is. Dit zou dan plaatsvinden op 17 mei en besluitvorming in ministerraad vindt dan plaats op 20 mei.

Kernpunten

- Het beleidsprogramma IenW is als volgt opgebouwd:
    - Inleidende teksten:
        - Basis voor IenW: de inzet op bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid
        - Kern van het coalitieakkoord voor IenW, en overige voor IenW relevante aandachtspunten uit het coalitieakkoord
        - Maatschappelijke ontwikkelingen als Oekraïne en IPPC.
    - Prioriteiten
        - Beschrijving van de prioriteiten van IenW in dezelfde indeling als door u gekozen bij de hoofdlijnenbrief: ‘Basis op orde’, ‘Toekomstbestendig beleid’ en ‘Ambities waarmaken’.
        - Voor elk van de prioriteiten zijn doelstelling, instrumentatie en planning uitgewerkt.
    - Slotparagrafen
        - Randvoorwaarden voor effectief IenW-beleid (samenwerking en transparantie, digitalisering, cyber security, kennis en innovatie en stikstof)
        - Governance op nationaal en internationaal vlak
        - Vooruitblik naar 2022 (in lijn met het verzoek van de vaste TK commissie IenW om alsnog de planningsbrief 2022 te ontvangen).

- Het doel van deze schriftelijke ronde is tweeledig:
    - Focus op inhoud: waarmee uw voorkeuren voor wat u wel en niet onderdeel wilt maken van dit beleidsprogramma kunnen worden verwerkt. Dit zal de tegelijkertijd helpen om de teksten nog verder in te korten.
    - Voorkeur voor structuur en indeling: waarmee het stuk ook echt uw verhaal wordt richting de Tweede Kamer
- Een aantal teksten in het beleidsprogramma IenW is momenteel nog dagelijks in beweging. In de komende twee weken wordt voor verschillende thema's nog toegewerkt naar een aantal besluiten. In overleg met u wordt besloten welke besluiten nog moeten landen in het beleidsprogramma IenW, en welke besluiten worden aangekondigd voor een later moment.
- Na verwerking van uw opmerkingen door ASA en de beleidsdirecties, zal ook DCO/woordvoering nog een check doen op het gehele beleidsprogramma.
- Separaat wordt een integrale IenW planning voor het jaar 2022 opgemaakt. Deze wordt bij een volgende versie van het beleidsprogramma toegevoegd. Dit komt tegemoet aan de wens van de Tweede Kamer om zo snel mogelijk een planningsbrief IenW te ontvangen. U heeft hier eerder over gecommuniceerd dat deze planningsbrief voor 2022 onderdeel wordt van het beleidsprogramma IenW.

Interdepartementale afstemming

- Ons voorstel is om het beleidsprogramma IenW interdepartementaal voor te leggen in de CFL om te zorgen voor degelijke ambtelijke interdepartementale afstemming.
- Aangezien het om een IenW beleidsprogramma gaat, is het niet noodzakelijk om de brief daarna door te geleiden naar de MR. Tegelijkertijd is de kans aanwezig dat dit alsnog nodig is als de bespreking in de CFL daartoe aanleiding geeft. Indien bespreking in de RFL en besluitvorming in de MR nodig blijkt, zal dit plaatsvinden op 17 mei (RFL) en 20 mei (MR).
- De stikstofbrief (verzonden op 1 april) is via de CFL en de RFL/MR naar de Tweede Kamer verstuurd. De planning is dat de Ruimtelijke ordeningsbrief ook via de CFL (12 april)/RFL (26 april)/MR (29 april) naar de Tweede Kamer wordt verstuurd. Beide brieven hebben echter directe gevolgen voor andere beleidsterreinen.
- Voorstel is om voor het IenW beleidsprogramma een iets andere routering te kiezen, maar tegelijkertijd bespreking in de RFL/MR niet uit te sluiten mocht de bespreking in de CFL daartoe aanleiding geven.

Planning

Datum	**Onderwerp**
Donderdag 14 april	Nota + Beleidsprogramma IenW 95% in uw tas ter voorbereiding op gesprek met u beiden op 20 of 21 april
20 of 21 april	Gesprek met u beiden, BSR-leden en ASA over Beleidsprogramma IenW 95% versie
22 april	U ontvangt een opgemaakte versie van het beleidsprogramma in uw tas voor het reces. Op die versie heeft ook DCO/woordvoering een check gedaan.
Maandag 25 april	Bestuursraad over Beleidsprogramma IenW 99%
Dinsdag 26 april	Interdepartementale afstemming in Commissie Fysieke Leefomgeving (CFL)

Maandag 9 mei	Bestuursraad over afronding en verzending Beleidsprogramma IenW
9-13 mei	Voorleggen Beleidsprogramma IenW finale versie aan u beiden, en waar nodig laatste gesprekken met u.
[Indien nodig na bespreking in CFL]	
17 mei	*Bespreking in RFL*
20 mei	*Besluitvorming in MR en verzending naar TK*

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Datum
7 april 2022

Onze referentie
IENW/BSK-2022/76684

Uiterlijk bij
12 april 2022

Bijlage(n)
1

Aan
minister en staatssecretaris

Van
ASA

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Minister

ASA

Den Haag
Postbus 20906
2500 EX Den Haag

nota ter informatie

Beleidsprogramma IenW

Datum
28 maart 2022

Kenmerk
IENW/BSK-2022/71584

Inleiding
Ter uitwerking van het Coalitieakkoord werkt ASA in samenwerking met de beleidsdg's aan het beleidsprogramma IenW. Aan de Tweede Kamer is toegezegd dat dit beleidsprogramma medio mei aan de Kamer wordt aangeboden. Op 5 april is een sessie gepland om inhoudelijk met u door te praten over de thema's in het beleidsprogramma. In deze nota vindt u de belangrijkste bespreekpunten.

Samenvatting, kern of boodschap
De planning is dat het beleidsprogramma op 13 mei aan de Tweede Kamer wordt aangeboden en dat deze vooraf interdepartementaal wordt afgestemd via de CFL van 26 april. Ook zal dit concept worden voorgelegd aan de koepels IPO, VNG, G5, G40 en VNO-NCW. Het doel daarvan is dat eventuele aandachtspunten worden genomen in het vervolgproces. De planning is om de stukken na bespreking met u onderhands met de koepels te delen. Hieronder vindt u een korte samenvatting van de stand van zaken per thema en eventuele bespreekpunten.

<u>Instandhouding</u>
Afgelopen week heeft u gesproken met de minister van Financiën over de overheveling van middelen naar het mobiliteitsfonds. Ook is een gespreksnota met een voorstel voor de verdeling van de CA-middelen in de periode 2022-2025 opgesteld. Deze ontvangt u op zeer korte termijn of is reeds in uw bezit. Voor de langere termijn wordt gewerkt aan een proces om te komen tot een nieuw (basis)kwaliteitsniveau voor de periode vanaf 2026, waarbij prestaties, budget en risico's in evenwicht worden gebracht. Dit is input voor de Kamerbrief met het IenW-beleidsprogramma dat in mei aan de Kamer wordt gestuurd.

Bespreekpunt
➔ Heeft u nog aanvullende aandachtspunten voor dit onderwerp?

Betalen naar gebruik
Over betalen naar gebruik heeft u recent gesproken met de staatssecretaris van Financiën en gezamenlijk de uitgangspunten vastgesteld. De passage over Betalen naar gebruik in het beleidsprogramma IenW wordt mogelijk nog op een later moment aangepast om niet vooruit te lopen op de gezamenlijke hoofdlijnenbrief van Financiën. De verzending van die brief aan de Tweede Kamer staat gepland op 1 juli 2022. Dit om te voorkomen dat het IenW beleidsprogramma voor dit onderwerp de status krijgt van referentie-document, wat niet past bij de gezamenlijke verantwoordelijkheid van Financiën en IenW en omdat we met het beleidsprogramma geen aanleiding willen geven tot vragen die pas met de hoofdlijnenbrief beantwoord worden.

Bespreekpunt
➔ Heeft u aanvullende aandachtspunten bij dit onderwerp?

Woningbouw, Noord-Zuidlijn, Oude Lijn en A27
Samen met BZK wordt gewerkt aan de uitwerking van de opgave rond woningbouw. Op dit moment werkt BZK aan een Ruimtelijke ordeningsbrief (voorheen 100-dagenbrief). De planning is dat deze medio mei naar de Tweede Kamer wordt verstuurd, ongeveer gelijktijdig of na het IenW beleidsprogramma. De timing zullen wij in de gaten houden en ervoor zorgen dat beide stukken consistent met elkaar zijn.

Afweegkader
Over het afweegkader is tot nu toe op ambtelijk niveau tussen IenW en BZK overleg geweest. Eerste stappen die gezet zijn: Het is de intentie om afspraken te maken met de gebieden die vanuit een verantwoorde propositie zowel woningwaarde als mobiliteitswaarde kunnen bieden, binnen contouren als snelheid realisatie woningen, kosteneffectiviteit van investeringen, marktvraag naar woningen, toegevoegde bereikbaarheid, ruimte-efficiency en duurzame ontwikkelpotentie en stabiliteit voor de lange termijn. Kortweg: De proposities die snel en toekomstbestendig zijn, daar gaan we mee aan de slag. Daarmee draagt IenW bij aan zowel bereikbaarheid, rekening houdend met de randvoorwaarden vanuit klimaat- en stikstofdoelstellingen van het kabinet. De keuzes voor inzet van de middelen baseren we op een afweegkader dat we conform coalitieakkoord afstemmen met de regio. Het gesprek met IPO en VNG zullen we na de MIRT kennismakingsgesprekken opstarten.

Voorstel inhoudelijke contouren
Het is ons voorstel om eerst een ‘grove’ schifting te maken om de aantrekkelijkste proposities van woningbouwlocaties en benodigde mobiliteitsmaatregelen naar boven te laten komen. De schifting baseren we op robuustheid van bestaande plannen en afspraken en de toets of de proposities kunnen voldoen aan wettelijke eisen op gebied van luchtkwaliteit, stikstof, natuur, externe veiligheid en geluid. In de overgebleven proposities kunnen we meer de diepte in gaan en inhoudelijker afwegen en ook aan ‘de andere kant van de afspraak’, bij de gemeente of regio ondersteunende beleidsmaatregelen voorstellen danwel voorwaardelijk stellen.
Criteria vanuit (multimodale) bereikbaarheid, kosten-effectiviteit, welke impact hebben de locaties op reeds bekende IMA bereikbaarheidsopgaven en wat is de (mobiliteits)investering in euro per woning? We kijken expliciet naar of er

combinaties te maken zijn met reeds geprogrammeerde MIRTprojecten, die een relatie hebben met woningbouw, zodat we 'werk met werk' kunnen maken. Voor alle afspraken geldt dat ze moeten leiden tot versnelling van de woningbouw in de periode tot 2030. Ook toetsen we of er geen (toekomstige) knelpunten zijn vanuit ruimtelijke kwaliteit, zoals water & bodem, evenwichtige balans wonen-werken-economie, klimaatadaptatie, duurzaamheid, groen, natuur-inclusief.

Programmering Middelen
De eerste tranche versnellingsafspraken willen we al op korte termijn maken in het BO Leefomgeving (juni 2022). Hierin concentreren wij ons omwille van de gewenste snelheid op kleinschalige locaties die worden beoordeeld op inhoudelijke criteria vanuit woningbouw en bereikbaarheid. In de kennismakingsgesprekken in het kader van MIRT heeft u reeds aangegeven in het najaar 2022 een programmering van de rest van de middelen te kunnen doen.

Bespreekpunt
- ➔ Heeft u aanvullende wensen/vragen bij de uitwerking van ontsluiting woningbouw?
- ➔ Expliciete vraag aan u is of u de afspraken uit het coalitieakkoord ten aanzien van multimodale hubs en fiets wil toevoegen aan de afspraken die in het kader van woningbouw met provincies/regio's/gemeenten zullen worden gemaakt. Voor nu stellen wij voor om binnen de afspraken die we gaan maken in het kader van woningbouw en ontsluiting daarvan, een breder pakket aan stedelijke mobiliteitstransitie maatregelen voor te stellen. Fiets en hubs maken daar onderdeel van uit.

Noord Zuidlijn en Oude Lijn

Vanuit het coalitieakkoord zijn onvoldoende middelen gereserveerd voor de bekostiging van 100% van de opgave en de beheersbaarheid; dit wordt nu verder uitgewerkt.

Stikstof

Het grootste issue op dit moment bij de uitwerking van het coalitieakkoord met betrekking tot stikstof is het ontbreken van ontwikkelruimte voor de komende jaren.

Richting de hoofdlijnenbrief van M N&S en M LNV, het transitiefonds en het NPLG is de huidige IenW inzet m.b.t. ontwikkelruimte erop gericht om de mogelijkheid open te houden om op een later moment, als dit juridisch onderbouwd kan worden, reductieopbrengsten uit de 25 miljard maatregelen in te kunnen zetten als ontwikkelruimte voor nationale opgaven. Dat vraagt wel dat er sneller, meer maatregelen tot uitvoering komen die leiden tot concrete reducties.

Voorstel voor het IenW beleidsprogramma is dat we kort aangeven dat ruimte op korte termijn niet vanzelf ontstaat en dat deze kabinetsperiode daarom ook gericht gezocht zal moeten worden naar stikstofruimte, waarbij overeenkomsten sluiten met ondernemers die vrijwillig (een deel van) hun activiteiten beëindigen tot de weinige mogelijkheden behoort. Daarbij geven we aan dat IenW het wenselijk vindt bij extern salderen feitelijke depositiestijgingen zoveel mogelijk te voorkomen en met de andere bevoegde gezagen overleg zal voeren over aanpassing van de beleidskaders op dit punt.[1] Tevens bezien we met andere departementen, provincies en initiatiefnemers op welke wijze resterende salderingsruimte ingezet kan worden voor andere opgaven, bijvoorbeeld via stikstofbanken. Als 'tegenhanger' van de roep om ruimte beschrijven we in het IenW beleidsprogramma welke reductiemaatregelen er vanuit mobiliteit en bouw reeds worden getroffen/gepland zijn. Daarnaast geven we aan dat er een hoge urgentie is om de stikstofdepositie zo laag mogelijk te houden en dat IenW de komende jaren rondetafelgesprekken zal organiseren met kennisinstellingen, stakeholders, maatschappelijke organisaties om in relatie tot de eigen opgaven denkkracht te bundelen over eventuele extra stappen die hierin gezet zouden kunnen worden. Dit laatste is nog geen staande praktijk.

Ondertussen bereiden we ons intern IenW voor op hoe en in welke mate we ons kunnen voorbereiden op de komende jaren, waarin stikstofruimte hoe dan ook schaars zal blijven. Daarbij speelt de vraag in hoeverre we ons nu al voorbereiden op een plan B of plan C: in welke mate laten we stikstof bijvoorbeeld meewegen in de programmering van projecten en middelen, moet stikstof randvoorwaardelijk of sturend worden in de werkwijze van projecten (ontwerpkeuzes, alternatieven, natuurinclusieve scope) en kunnen/willen we meer werk maken van het creëren van (beperkte) stikstofruimte binnen én voor de sector mobiliteit? Binnen DGMo zullen we in samenwerking met de

[1] *Huidige interbestuurlijke afspraak is dat de saldonemer 70% van de van een saldogever 'overgenomen' stikstofdepositie mag benutten; de overige 30% komt ten gunste aan de natuur. Er wordt uitgegaan van de 'feitelijk gerealiseerde capaciteit' en niet de vergunde capaciteit. In praktijk blijkt dat extern salderen ondanks deze beleidsafspraken in bepaalde situaties kan leiden tot feitelijke depositiestijgingen.*

andere beleids-DG's verkennen welke mogelijkheden we hiertoe zien. Daar gaan we op een nader te bepalen moment graag het gesprek met u over aan.

Bespreekpunt
- ➔ Deelt u bovenstaande IenW lijn qua inzet richting LNV en het NPLG en in relatie tot de eigen ambities/opgaven (mainports, MIRT-projecten, bereikbaarheid woningbouw etc.)?
- ➔ Heeft u nog aanvullende vragen of aandachtspunten?

<u>Verkeersveiligheid</u>
Het coalitieakkoord geeft aan dat het thema verkeersveiligheid een speerpunt in beleid blijft. Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen is €200 miljoen gereserveerd. Verder is aangegeven dat samen met de gemeenten wordt bezien waar binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid zinvol verlaagd kan worden naar 30 km/uur. Verkeersveiligheid is als prioriteit opgenomen in het beleidsprogramma. De risicogestuurde aanpak uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) is hierbij leidend. Onderwerpen die, naast Rijks-N-wegen en 30 km/u, in het beleidsprogramma zijn opgenomen: Landelijk actieplan verkeersveiligheid (LAP) 2022-2025; 2e tranche investeringsimpuls en 1e tranche innovatiegelden; Uitwerking LEV-kader en start beleidskader nieuwe voertuigen; Van Rijles tot rijonderwijs Integrale aanpak Rijden onder invloed.

Verkeersveiligheid is een emotioneel beladen politiek onderwerp. De ambitie in het SPV is 0 verkeersslachtoffers in 2050. Tegelijkertijd zien we het aantal verkeersdoden stagneren en blijft het aantal verkeersgewonden stijgen. De langjarige trends en prognoses (IMA) laten zien dat het aantal verkeersongevallen zal stijgen, zowel door een groei in mobiliteit als een groei van het risico voor ouderen (65+), fietsers, bestuurders van scootmobielen en gemotoriseerde tweewielers (brom-, snor- en motorfietsen). De kamer vraagt via de motie Geurts om halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030 (t.o.v. 2020).

Het SPV zet in op een integrale aanpak (infrastructuur, educatie en handhaving), maar er is geen brede financiering voor verkeersveiligheid. Er is een investeringsimpuls (€500 miljoen tot 2030) voor infrastructurele maatregelen door mede-overheden (€450 miljoen + co-financiering) en innovatie (€50 miljoen, niet voor infrastructuur). JenV is verantwoordelijk voor verkeershandhaving (sluitstuk), maar ziet dit niet als prioriteit en heeft aangegeven beperkt budget en beperkte inzet van politiecapaciteit te zien voor komende jaren.

Om echt tot een trendbreuk of een halvering van het aantal verkeerslachtoffers in 2030 te komen zal veel meer moeten worden geïnvesteerd in zowel infrastructuur, educatie als handhaving. In de communicatie naar de Kamer is een realistischer beeld gewenst. De boodschap voor de komende kabinetsperiode kan vooral in het teken staan van de verdere uitwerking van het risicogestuurde beleid van het SPV op basis van risico-indicatoren. Hierbij kan worden benadrukt dat verkeersveiligheid iets is wat we vanuit IenW alleen gezamenlijk, met andere partijen en alle verkeersdeelnemers, ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid, een stap verder kunnen brengen. Daarnaast kunnen concrete onderwerpen verder worden gebracht, zoals bijvoorbeeld Rijden onder invloed, lichte elektrische voertuigen (LEV) of meer gebruik maken van data.

Bespreekpunt

➔ Waar wilt u zich in uw communicatie over verkeersveiligheid op richten?

Luchtvaart

Het beleidsprogramma luchtvaart is gebaseerd op de Luchtvaartnota. Er wordt separaat van dit traject met u gesproken over het proces inzake de natuurvergunning Schiphol en de integrale besluitvorming Schiphol-Lelystad.

Water en bodem sturend

Met oog op de leefbaarheid en de veiligheid van onze samenleving is er een omslag nodig in het denken over water en bodem. Waar het beleid voorheen vooral gericht was op zoveel mogelijk accommoderen van andere functies gaan we nu noodgedwongen terugduwen op een aantal fronten, omdat we anders onze eigen doelen voor water en bodem niet halen. Met alle consequenties van dien. Dit betekent dat we voorwaarden gaan stellen, bepaalde activiteiten (op termijn) niet meer gaan doen, en andere activiteiten juist op gaan pakken. We maken inzichtelijk hoe groot de schade nu al is, zodat ook stevig neergezet kan worden wat er wel kan, wat er onder voorwaarden kan, en wat er (voorlopig) niet meer kan. We presenteren alle voorwaarden en aanpassingen met een duidelijke tijdshorizon. Zo weten alle betrokkenen waar ze zich op welke termijn op voor moeten bereiden. We realiseren ons dat er onzekerheden zijn in de tijd, en dat voortschrijdende inzichten (denk aan klimaatscenario's) in de komende jaren kunnen leiden tot bijstellen van voorwaarden en inzet. Dat wil niet zeggen dat we daarop wachten, maar wel dat we beleid en uitvoering zo inrichten dat er voldoende flexibiliteit is voor aanpassingen.

Realisatie

Beleid voor Water en Bodem wordt vanaf nu centraal neergezet in termen van haar eigen doelen, waarbij concreet wordt aangegeven welke randvoorwaarden dit voor andere functies heeft. U richt samen met de staatssecretaris een programma 'water en bodem sturend' in van waaruit beleid en uitvoering voor water en bodem in samenhang worden uitgewerkt. Hiermee kan ook de capaciteit en flexibiliteit worden gerealiseerd die nodig is om met ontwikkelingen en onzekerheden om te gaan. Samen met de staatssecretaris neemt u de coördinerende rol op u voor het interdepartementaal oplossen van de oorzaken en effecten van bodemdaling.

Bespreekpunt

Kunt u zich vinden in bovenstaande uitwerking van water en bodem sturend? In de uitwerking zal inzicht gegeven worden in de consequenties voor andere (IenW) terreinen. Wilt u hiervoor al aandachtspunten meegeven?

Hittestress

Over hittestress heeft u zojuist een aparte nota ontvangen (IENW/BSK-2022/65992), waarin u wordt geïnformeerd over de aanpak en waarin een voorstel voor een tekst voor het beleidsprogramma IenW staat. Kern daarvan is dat de regering werk maakt van de aanpak van hittestress door het bevorderen van ruimtelijke maatregelen, aanpassingen aan gebouwen en aandacht voor gedrag. De klimaatbestendigheid van het stedelijk gebied en (nieuwe) gebouwen worden steviger verankerd door de ontwikkeling van een

landelijke maatlat klimaatadaptatie. Gedragsaspecten krijgen aandacht via het hittebeleid van VWS, RIVM en GGD'en.

Bespreekpunt

➔ Heeft u naar aanleiding van de nota over hittestress nog aandachtspunten die u wilt meegeven?

Mobiliteit verduurzamen

In het Coalitieakkoord is een additionele bijdrage van het wegvervoer aan de aangescherpte Nederlandse klimaatdoelstelling voor 2030 opgenomen. Het betreft het invoeren van een Betalen Naar Gebruik-systeem, het afbouwen van de bpm-vrijstelling voor fossiele bestelauto's en een subsidie vergroening personenvervoer en reisgedrag zijn de maatregelen die invulling geven aan deze extra opgave. Dit draagt ook bij aan gezondheidswinst door schonere lucht.

Bespreekpunt (wordt ook met de staatssecretaris besproken)

➔ Op dit moment wordt beleid vooral gefocust op het schoner/duurzamer maken van bestaande voertuigen, zoals een fossiele auto met een elektrische vervangen. De duurzaamste mobiliteitskeuze is niet reizen. Zou u – naast het stimuleren van thuiswerken, het gedragseffect van BNG en het terugdringen van de uitstoot van zakelijk verkeer – opties willen verkennen om hier concreet beleid op te ontwikkelen? Bijvoorbeeld beleid voor minder auto's? Combineren van ritten en mensen anders laten reizen middels deelauto's/OV.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

ASA

Den Haag
Postbus 20906
2500 EX Den Haag

nota ter informatie

Prioriteiten en borging in beleidsprogramma IenW

Datum
28 maart 2022

Kenmerk
IENW/BSK-2022/71594

Aanleiding

In de afgelopen weken heeft u in verschillende gesprekken met de leden van de bestuursraad en de stafdirecties DCO, DBO en ASA gesproken over uw profiel, uw prioriteiten en 'het verhaal' waar u deze kabinetsperiode aan wilt werken. U heeft eerder al een profielschets ontvangen van DCO, op basis waarvan uw communicatiemomenten worden voorbereid.
In deze notitie wordt in het verlengde hiervan meer duiding gegeven aan uw prioriteiten, en de concrete stappen die u kunt zetten om tot doelbereik te komen. De uitkomsten van dit gesprek worden direct ook geborgd in het beleidsprogramma IenW dat medio mei aan de Tweede Kamer gezonden wordt.

Uitgangspunten

- U wilt de afstand tussen mensen en politiek Den Haag verkleinen door te verbinden en transparant te zijn. U redeneert vanuit mensen, en wat zij concreet ervaren van de besluiten die u in Den Haag neemt.
- U wilt altijd eerlijk en helder zijn over het proces en mensen daarin meenemen, ook al is het besluit niet populair. Dit geldt voor uw omgang zowel met de Tweede Kamer als met mensen buiten het Haagse circuit.
- U vindt het belangrijk om doelen te realiseren voor heel Nederland, zowel de Randstad als de gebieden daar buiten.
- Hierbij wilt u ook graag concreet de verbinding leggen met de grensgebieden van Nederland, om zo het land te 'vergroten'. U ziet hier de oplossing voor een aantal maatschappelijke opgaven, zoals het verder bevorderen van duurzame mobiliteit en economische groei via de ontwikkeling van internationale spoorverbindingen.

Prioriteiten

1. **Toekomstbestendig ov en spoor**

Doelstelling

Mobiliteit is van essentieel belang, omdat het mensen met elkaar en met werk, school en voorzieningen verbindt en omdat consumenten en producenten van goederen voorziet. Bereikbaarheid, beschikbaarheid en betrouwbaarheid van ov speelt hierbij een grote rol. Daarnaast is het een duurzame vorm van reizen en kan het zorgen voor een verbetering van de deur-tot -deurreis als er ook voldoende aandacht is voor de fietsvoorzieningen. Hierbij is het van belang dat de basis op orde is en de verbindingen in het hele land en ook over onze grenzen heen goed zijn.

Realisatie

Ik stel de reiziger in het hele land centraal, werk aan een robuuste en veilige basis, versterk de internationale verbondenheid op een duurzame manier en maak woningen bereikbaar. Dit doe ik door samen met regionale overheden, reizigers en omwonenden krachten te bundelen en in een open en transparant proces stappen te zetten.

In deze kabinetsperiode werken we daarom samen om het spoor beter achter te laten voor de volgende generaties. Concreet werken we aan:

- Een goede dienstverlening nu en in de toekomst door een besluit over de beschikbaarheidsvergoeding ov en de nieuwe vervoerconcessie. Werken aan een robuuste en veilige basis, door onder andere het huidige Programma Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO) af te ronden en een integrale weging van opgaven.
- Het uitvoeren van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en het verbeteren van grensoverschrijdende verbindingen zoals de Drielandentrein van Aken/Maastricht naar Luik.
- Het bijdragen aan de woningbouwopgave door het ontsluiten van woningen met goed ov- en spoor in combinatie met (fiets)knooppunten. Concreet door te starten met vervolgonderzoek naar de Lelylijn, Noord/Zuidlijn en Oude lijn.
- Voor de langere termijn ontwikkel ik een strategie voor het personen- en goederenvervoer, waarin de op termijn gewenste stappen en de bijbehorende keuzes worden beschreven.

Openstaande bespreekpunten

- Maatschappelijke wensen t.a.v. spoor- en ov zijn groot. Er zijn buiten de middelen voor instandhouding en woningbouw geen of beperkte middelen voor 'robuuste en veilige basis' (denk aan baanstabiliteit, energievoorziening, overwegen, etc.) en voor internationaal vervoer. Welke prioriteiten (zowel t.a.v. budget als in volgorde) zou u hierbij willen stellen? U heeft bijvoorbeeld eerder aangegeven dat u een plan wilt maken voor hoe om te gaan met de resterende NABO's. Hier zijn ook nog geen financiële middelen voor. Is dit iets wat voor u prioriteit zou moeten krijgen?
- In het coalitieakkoord is opgenomen dat het verplaatsen van goederenvervoer van de weg naar spoor en water gestimuleerd moet worden. Welke ambities heeft u op dit terrein?
- Ontwikkeling van spoorverbindingen zullen zorgen voor trillingen en geluidsoverlast. U wilt samen met omwonenden komen tot werkende en gedragen oplossingen voor het tegengaan van omgevingshinder.

Heeft u concrete beelden bij de wijze waarop u dit zou willen doen? Welke waarden en afwegingen zijn hierin van primair belang?
- Klimaatverandering en de energietransitie hebben ook hun impact op het OV en spoor. Hoe ziet u de koppeling van OV en spoor met de invulling van de klimaat- en energietransitie?

2. Duurzame mobiliteit

Doelstelling

Conform het coalitieakkoord werken we toe naar een mobiliteitssector zonder uitstoot in 2050. In 2030 is de CO_2-uitstoot van alle sectoren tezamen met ten minste 55% gereduceerd (ten opzichte van 1990). Beleid wordt gericht op 60% zodat we zeker weten dat de 55% reductie wordt behaald. Duurzame mobiliteit kan ook bijdragen aan reductie luchtverontreiniging en hiermee leiden tot gezondheidswinst.

Realisatie

- In deze kabinetsperiode draag ik, samen met de partijen uit het Klimaatakkoord, zorg dat de reeds gemaakte afspraken uit dit akkoord worden uitgevoerd.
- Ten tweede draag ik zorg dat de reeds door het kabinet voorziene maatregelen uit het coalitieakkoord, worden uitgewerkt en waar mogelijk uitgevoerd.
- Ten derde zet ik mij in Brussel in op het aanscherpen van normen waar mogelijk en draag ik vervolgens zorg voor de nationale vertaling en implementatie van de aangenomen Europese voorstellen die voor de verdere verduurzaming van mobiliteit zorgen.
- In het Coalitieakkoord is een additionele bijdrage van het wegvervoer aan de aangescherpte Nederlandse klimaatdoelstelling voor 2030 opgenomen. Het betreft het invoeren van een Betalen Naar Gebruik-systeem, het afbouwen van de bpm-vrijstelling voor fossiele bestelauto's en een subsidie vergroening personenvervoer en reisgedrag zijn de maatregelen die invulling geven aan deze extra opgave. Dit draagt ook bij aan gezondheidswinst door schonere lucht.
- Let op: In de februaribrief van Jetten is per klimaatsector een indicatieve restemissie in 2030 benoemd. Voor mobiliteit is het 23,7 à 24,9 Mton CO_2. Dat is circa 25 procent minder uitstoot dan in 1990. Mobiliteit is daarmee een relatief kleine bijdrager aan de -55/60% ambitie van het kabinet.

Inhoudelijke bespreekpunten

Bespreekpunten waar u reeds akkoord op hebt gegeven (in het klimaat- en transitiefonds overleg samen met de minister op 24 maart):

- Inzetten op laad- en tankinfrastructuur. Dit is nodig om de afgesproken doelstellingen (Mtonnen) van het Klimaatakkoord en het coalitieakkoord te halen. Het PBL heeft in de laatste KEV nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de groeiende laadbehoefte en bijbehorende energie infrastructuur.
- Verduurzaming logistiek. In het Coalitieakkoord is aangegeven dat ingezet wordt op de verdere verduurzaming van de (stads)logistiek. Afrekenbaar CO2-doel is het afbouwen van de BPM-vrijstelling voor de dieselbestelbus.
- Onderzoeken van de mogelijkheden om de ambitie dat 100% van de nieuwverkoop van auto's per 2030 elektrisch is. Het huidige

(fiscale)systeem werkt de verduurzaming eigenlijk tegen. Een politieke opdracht dit anders te benaderen kan leiden tot nieuwe oplossingen. Concreet is al afgesproken dat u in gesprek gaat met de minister van FIN om te komen tot een voorstel voor een batterijcorrectie in de MRB.

Nieuwe bespreekpunten:

- Op welke manier kan verduurzaming mobiliteit (via parkeernormen, fietsinfrastructuur, deeleconomie, hubs, slimme logistiek en het OV) bijdragen aan de woningsbouwopgave en stedelijke verdichting? Hoe wilt u zich in dit debat mengen?
- Op dit moment wordt beleid vooral gefocust op het schoner/duurzamer maken van bestaande voertuigen, zoals een fossiele auto met een elektrische vervangen. De duurzaamste mobiliteitskeuze is niet reizen. Zou u – naast het stimuleren van thuiswerken, het gedragseffect van BNG en het terugdringen van de uitstoot van zakelijk verkeer – opties willen verkennen om hier concreet beleid op te ontwikkelen? Bijvoorbeeld beleid voor minder auto's, waarbij gedacht kan worden aan het combineren van ritten en het stimuleren van mensen om anders te gaan reizen middels deelauto's/OV.

3. Circulaire economie

Doelstelling

We moeten zuinig omgaan met de grondstoffen die we hebben op aarde. De transitie naar een circulaire economie (CE) zorgt ervoor dat we minder grondstoffen gebruiken en meer hergebruiken. Daarmee draagt een circulaire economie bij aan vier maatschappelijke opgaven: klimaatverandering, vervuiling, biodiversiteitsverlies en leveringsrisico's van grondstoffen.
Aan het einde van deze kabinetsperiode zijn er stappen gezet richting een CE in 2050, is de halveringsdoelstelling geconcretiseerd voor geselecteerde productgroepen en is begonnen met de uitvoering van de roadmaps. Daarnaast is er voor CE een ambitieus klimaatdoel vastgesteld, hebben circulaire maatregelen zichtbaar bijgedragen aan 2 tot 4 Megaton aan CO2-reductie en zijn CE-beleid en klimaatbeleid beter op elkaar afgestemd. En weten burgers en bedrijven welk handelingsperspectief zij hebben, waar we naartoe op weg zijn en hoe we daar willen komen.

Realisatie

- Ik ontwikkel een evenwichtig pakket maatregelen met stimulerende maatregelen (stimuleringsprogramma recycling en subsidieregeling ketenprojecten), normerende en beprijzende maatregelen (wordt gedacht aan een vorm van beprijzing van fossiele grondstoffen, uitbreiding van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV) en het stellen van eisen ten aanzien van circulariteit bij aanbestedingen door de overheid).
- Ik voeg alle maatregelen samen tot een Nationaal Programma CE, zoals genoemd in het coalitieakkoord. Dit NPCE bevat geconcretiseerde richtinggevende doelen, en gaat verder in op beschikbare middelen en instrumenten, monitoring, de wijze van uitvoering en organisatie (governance) en herijkingsmomenten. Hiermee bouw ik voort op het fundament dat gelegd is met het Uitvoeringsprogramma CE 2019-2023.
- Ik stel dit NPCE op samen met medeoverheden, bedrijfsleven, kennis- en onderwijsinstellingen en maatschappelijke organisaties. In het najaar van 2022 is het NPCE gereed voor verzending aan de Tweede

Kamer, voorafgegaan door een beleidsbrief over concretisering van de CE-doelen in het tweede kwartaal van 2022.
- Ik sluit aan bij EU-beleid wat komende jaren wordt vormgegeven. De EU zet in op stringenter beleid om grondstoffengebruik te verminderen.
- Ik creëer met de ontwikkeling van CE een concreet positief effect voor zowel burgers als bedrijven. Profijt voor Nederlandse bedrijven in de circulaire economie, voortbouwend op onze internationale koppositie.
- Ik zal er ook voor zorgen dat zichtbaar is wat er al kan, zodat bedrijven en burgers weten wat zij kunnen doen om bij te dragen aan een CE. Tegelijkertijd is een verandering niet altijd gemakkelijk. Ik zet me ervoor in dat zo veel mogelijk mensen en bedrijven mee kunnen komen in deze verandering.

Openstaande bespreekpunten
- Voorzieningszekerheid voor grondstoffen (ook voor de energietransitie) en vergroten van economische zekerheid door vermindering afhankelijkheid van import uit onbetrouwbare landen is een snel belangrijker wordend politiek thema, ook door de oorlog in Oekraïne. Wilt u deze window benutten om, samen met EZK en BZ, het CE-beleid (nationaal en Europees) verder te brengen of accenten te verschuiven?
- Bij deze transitie zal sprake zijn van opbouw van circulaire economische onderdelen en van ombouw van lineaire bedrijven naar circulaire businessmodellen. Er zal op een gegeven moment ook afbouw plaatsvinden van bedrijven die niet om willen bouwen of die niet kunnen bestaan in een circulaire economie. Dat kan leiden tot verzet van bedrijven als we meer in gaan zetten op drang en dwang in de transitie naar een circulaire economie en als er zaken verboden worden. Op dit moment hebben we hier vanuit de rijksoverheid beperkt aandacht voor gehad. Wilt u dit benoemen? Wilt u hier een strategische inzet voor gaan bepalen?

4. Milieuschade voorkomen met beter toezicht en handhaving (versterking VTH stelsel)

Doelstelling
De commissie Van Aartsen heeft geconcludeerd dat het VTH-stelsel voor het milieudomein niet goed functioneert en wordt gekenmerkt door fragmentatie en vrijblijvendheid. Hierdoor ontstaat vermijdbare milieuschade. Dit staat haaks op het doel om te zorgen voor een schoon, veilig en gezond Nederland. Aan het einde van deze kabinetsperiode zijn de aanbevelingen van de commissie Van Aartsen en de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer inzake milieucriminaliteit opgevolgd en is het VTH-stelsel versterkt. De genoemde fragmentatie en vrijblijvendheid behoort dan tot het verleden en niet naleving van milieuregels wordt eerder aangepakt.

Realisatie
- Regierol: samen met partners in het VTH-stelsel in een interbestuurlijk programma de aanbevelingen uit de rapporten van commissie van Aartsen en de Algemene Rekenkamer vormgeven:
    - robuuste, deskundige en vernieuwende omgevingsdiensten;
    - informatiehuishouding tussen alle partijen in de keten op orde;
    - onafhankelijke uitvoering van toezicht en handhaving.
- Stelselverantwoordelijkheid van de staatssecretaris van IenW:

- wettelijke waarborgen voor het stelsel om te stimuleren en faciliteren waar mogelijk, en aanspreken en ingrijpen waar nodig.

5. Gezonde, schone en veilige leefomgeving

Doelstelling

IenW werkt aan een gezonde leefomgeving met schone lucht, een schone bodem, schone rivieren en een schone zee. Met name het voorkomen van een slechte luchtkwaliteit, geluidhinder en contact met schadelijke stoffen levert concrete gezondheidswinst op.

Realisatie

- Ik zal de ambities ten aanzien van een gezonde, schone en veilige leefomgeving vastleggen in een Nationaal Milieuprogramma (NMP), en dit medio 2023 presenteren. Het NMP zal beschrijven hoe ik de ambities wil gaan realiseren. Bij de totstandkoming zoek ik het gesprek met de samenleving d.m.v. een duidelijke participatiestrategie.
- Ik zet me in voor een permanente verbetering van de luchtkwaliteit, ik zet gezondheid centraal en ga verder met de uitvoering en bestendiging van het schone luchtakkoord, samen met decentrale overheden gericht op 50% gezondheidswinst in 2030. Daarbij betrek ik ook de nieuwe WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit.
- Ook voor geluid zet ik me tegen de achtergrond van gezondheidskundige advieswaarden van de WHO in voor het realiseren van een structurele verbetering.
- Ik geef samen met de minister van EZK vorm aan stevige, bindende maatwerkafspraken met de 10 tot 20 grootste uitstoters van broeikasgassen, waarmee de Nederlandse industrie in Europa en wereldwijd de duurzame norm kan stellen.
- We maken deze maatwerkafspraken in wederkerigheid met de betrokken partijen. Dat betekent in de praktijk dat EZK de nieuwe energie infrastructuur faciliteert en afspraken maakt over ambitieuze verduurzaming en daarin ook de kwaliteit van de leefomgeving meeneemt.
- Na het afsluiten van de maatwerkafspraken zal een omvangrijk verduurzamingsprogramma starten bij de verschillende bedrijven. Dit heeft ook zijn weerslag op de bevoegde gezagen: de gemeenten en provincies die verantwoordelijk zijn voor vergunningverlening, toezicht en handhaving. Zij moeten tijdig gesteld staan voor het afhandelen van de hiervoor benodigde vergunningaanvragen.
- Ik zet me ervoor in dat decentrale overheden, als bevoegde gezagen, hun taken kunnen uitvoeren en hiermee stevig inzetten op naleving van milieuregels
- Bij het realiseren van woningbouw, de klimaat en energie transitie en stikstofopgave vormen de normen en ambities voor geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid harde randvoorwaarden.

6. Water en bodem als Basis

Doelstelling

- Met oog op de leefbaarheid en de veiligheid van onze samenleving is er een omslag nodig in het denken over water en bodem.
- Waar het beleid voorheen vooral gericht was op zoveel mogelijk accommoderen van ruimtelijke functies: zoals: woningbouw en landbouw, gaan we nu noodgedwongen terugduwen op een aantal

fronten omdat we anders noodzakelijke doelen voor water en bodem niet halen. Met alle consequenties van dien.
- Een toekomstbestendig bodem- en watersysteem is hierbij een randvoorwaarde. Dit betekent dat we voorwaarden gaan stellen aan landgebruik, bepaalde activiteiten (op termijn) niet meer gaan doen, en andere activiteiten juist op gaan pakken.
- We maken inzichtelijk hoe groot de schade nu al is, zodat ook stevig neergezet kan worden wat er wel kan, wat er onder voorwaarden kan, en wat er (voorlopig) niet meer kan.
- We presenteren alle voorwaarden en aanpassingen met een duidelijke tijdshorizon. Zo weten alle betrokkenen waar ze zich op welke termijn op voor moeten bereiden.
- We realiseren ons dat er onzekerheden zijn in de tijd, en dat voortschrijdende inzichten (denk aan klimaatscenario's) in de komende jaren kunnen leiden tot het bijstellen van voorwaarden en inzet. Dat wil niet zeggen dat we daarop wachten, maar wel dat we beleid en uitvoering zo inrichten dat er voldoende flexibiliteit is voor aanpassingen.

Realisatie
- Beleid voor Water en Bodem wordt vanaf nu centraal neergezet in termen van haar eigen doelen, waarbij concreet wordt aangegeven welke randvoorwaarden dit voor andere functies heeft.
- Ik richt samen met de minister een programma 'water en bodem sturend' in van waaruit beleid en uitvoering voor water en bodem in samenhang worden uitgewerkt. Hiermee kan ook de capaciteit en flexibiliteit worden gerealiseerd die nodig is om met ontwikkelingen en onzekerheden om te gaan.
- Ik neem samen met de minister de coördinerende rol op me voor het interdepartementaal oplossen van de oorzaken en effecten van bodemdaling.
- Ik neem de regie ten aanzien van bodem- en watergebruik, bijvoorbeeld als blijkt dat problemen de grenzen van decentrale overheden overschrijden.

Openstaand bespreekpunt
Doelen water en bodem: voor het behalen van de eigen doelstellingen wordt per gebiedstype concreet aangegeven welke aanpassingen in beleid, uitvoering en inspectie gedaan worden. Voor andere functies worden randvoorwaarden geformuleerd.

7.Programma Bodem en Ondergrond

Doelstelling
In het uitvoeringsprogramma van de NOVI is vastgelegd dat er een programma Bodem en Ondergrond ontwikkeld wordt. Samen met medeoverheden wordt een samenhangend beleid voor het gebruik van bodem en ondergrond gerealiseerd worden. Het programma heeft als doel het duurzaam, veilig en efficiënt gebruik van bodem, ondergrond en grondwater te bevorderen. Daarbij is het bieden van overzicht en een platform voor continu verbetering van beleid voor bodem en ondergrond een doel.

Realisatie
Eind 2021 is een beleidsinventarisatie opgesteld en zijn interviews gevoerd met onder meer ministeries, decentrale overheden en kennisinstellingen. In 2022

wordt de kwartiermakersfase van het programma verder uitgerold, om te komen tot een volwassen programma in 2023.
Uit de interviews komen de volgende primaire onderwerpen naar voren, onderwerpen waar onmiskenbaar actie op ondernomen wordt:

- Grondwater en energietransitie, optimale bescherming van grondwater en ondersteuning van de energietransitie.
- Ordening in stadsbodem, er worden teveel functies in dezelfde ondergrondse ruimte gepland waardoor maatschappelijke doelen niet gerealiseerd worden.
- Bodemdaling, zowel in steden als landelijk gebied.
- Circulariteit, hergebruik van bouwstoffen en grond is belangrijk, maar hergebruik heeft ook het risico van bodemverontreiniging in zich.
- Visie op bodem en ondergrond (toegezegd aan de kamer voor het derde kwartaal van 2022), waarmee de 'systeemverantwoordelijkheid' van IenW ingevuld wordt.

<u>Openstaande bespreekpunten</u>

- Opstellen van visie en koers, waarmee duidelijkheid wordt geboden aan decentrale overheden en -uitvoerende partijen in het beleidsveld bodem.
- Koppeling met de EU Bodemstrategie, Nationaal Milieubeleidprogramma en Bodem en Water als basis.