

Vergaderjaar 2021–2022

35 925 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2022

Nr. 78

BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 februari 2022

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zorgt voor een sterke en duurzame infrastructuur, boven en onder de grond. Een netwerk van wegen, vaarwegen en buizen, van sporen en dijken, van havens en luchthavens. Aan een gezonde leefomgeving met schone lucht, schone bodem, schone rivieren en een schone zee. Aan een klimaatneutraal, fossielvrij en circulair Nederland. We beheren en creëren, en we vernieuwen om te behouden. Met en voor onze 17 miljoen inwoners en voor de wereld om ons heen.

Nederland bereikbaar houden, in een steeds ingewikkeldere ruimtelijke omgeving is een belangrijke opgave voor IenW. Zowel de personenmobiliteit als het goederenvervoer blijft toenemen. Een groot deel van deze groei vindt plaats binnen, tussen, van en naar de Nederlandse steden. Nederland bereikbaar, veilig en leefbaar houden vergt dat we integraal kijken naar mogelijke oplossingen.

We willen investeren in zowel het heden, maar ook in de toekomst. We willen ervoor zorgdragen dat we de zaken op een goede manier beheren en doorgeven aan toekomstige generaties. Zodat Nederland optimaal bereikbaar is, schoner wordt en leefbaar blijft.

De fysieke leefomgeving is onder te verdelen in drie lagen. De eerste laag, het fysieke milieu, bestaat uit de ondergrond, het watersysteem en het leven dat daarin plaatsvindt. Hier spelen de natuurlijke processen zich af. In deze laag heeft IenW concrete opgaven op het gebied van leefomgevingskwaliteit, zoals de lucht-, water- en bodemkwaliteit. Het verantwoord gebruiken van het fysieke milieu stelt grenzen in ons doen en laten in de andere twee lagen. De tweede laag, de netwerklaag, bevat netwerken van infrastructuur, zoals wegen, vaarwegen, spoorlijnen, mainports en dijken. Deze laag is weer bepalend voor de mogelijkheden voor gebruikers. De

derde laag is de gebruikerslaag, waar menselijke activiteiten en gedrag rondom wonen, werken en recreëren zich afspelen. Ook zaken als veiligheid en digitalisering spelen in deze laag een prominente rol. Om fysiek Nederland vorm te geven, werkt lenW in al deze drie lagen. Deze lagen hebben wederzijdse invloed op elkaar.

Door vervuiling, klimaatverandering en gebrek aan ruimte is de onderlinge afhankelijkheid tussen de drie lagen de afgelopen jaren steeds meer toegenomen. Nieuwe en bestaande ontwikkelingen komen daarmee in het gedrang. Door te werken aan circulaire economie, klimaatadaptatie en een gezonde leefomgeving zorgen we voor een toekomstbestendig Nederland.

Ons werk heeft directe gevolgen voor mensen. Draagvlak voor ons werk vereist dat we de samenleving meenemen. Mensen betrekken bij de besluitvorming en transparant zijn over de genomen besluiten zijn belangrijke elementen van de nieuwe bestuurscultuur die wij voorstaan.

Uitwerking coalitieakkoord in integraal beleidsprogramma lenW

In het debat over de regeringsverklaring op woensdag 19 januari 2022 (Handelingen II 2021/22, nr. 39, item 3 en 6) is toegezegd om binnen drie weken met een planningsbrief te komen ter voorbereiding op de uitwerking in het beleidsprogramma. Deze brief is ook de voorbereiding op het hoofdlijnen debat van 16 februari 2022.

De afspraken uit het coalitieakkoord (Kamerstuk 35 788, nr. 77) worden uitgewerkt in een beleidsprogramma lenW dat medio mei 2022 aan uw Kamer wordt aangeboden. In dit beleidsprogramma wordt beschreven «hoe» de ambities en concrete afspraken uit het coalitieakkoord tot uitvoering worden gebracht. Waar dat relevant is zullen we ook aangeven in hoeverre onze Europese en of mondiale inzet ondersteunend kan zijn aan het beleidsprogramma.

Prioriteiten

De prioriteiten voor de komende kabinetsperiode zijn samen te vatten in de volgende drieslag.

1. De basis op orde: voorop staat dat de basis op orde is. Dit geldt bijvoorbeeld voor het vervoerssysteem en het watersysteem.
2. Toekomstbestendigheid. We werken niet alleen voor de korte termijn maar ook voor de lange termijn aan haalbare en duurzame oplossingen.
3. Ambities waarmaken. Er is in het coalitieakkoord veel geld uitgetrokken voor de ambities in deze kabinetsperiode. We willen met goede plannen de middelen snel en doelmatig inzetten; bijvoorbeeld om zo snel mogelijk te kunnen voldoen aan de vraag naar nieuwe, goed bereikbare woningen.

Hieronder worden de verschillende prioriteiten van lenW kort toegelicht.

Basis op orde

De eerste prioriteit is gericht op het wegwerken van achterstanden in het beheer en onderhoud van ons vervoerssysteem en het watersysteem en tijdige vervanging en renovatie van verouderde delen ervan.

Instandhouding structureel op orde

Er zijn middelen beschikbaar gesteld voor de beheer en onderhoud, aanleg en instandhouding van de Rijksinfrastructuur. Met deze middelen kan een effectieve en efficiënte bijdrage worden geleverd aan de

bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van Nederland. De opgaven waar het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor staat zijn echter groot. Om alle wensen en ambities te realiseren blijven keuzes nodig ten aanzien van onder andere de prestatieniveaus voor instandhouding, het tempo voor het inlopen van de achterstanden en het meenemen van nieuwe eisen aan de infrastructuur.

We wenden de aanvullende middelen onder andere aan voor het beheer en onderhoud van onze wegen, spoor, bruggen, viaducten en vaarwegen en voor het onderhouden, renoveren en vervangen ervan in de toekomst; ook met het oog op de verkeersveiligheid.

Ook investeren we extra in het Deltafonds om achterstanden weg te werken en de uitvoering van het Nationale Deltaprogramma te versnellen. We blijven investeren in onze dijken, duinen en dammen.

Toekomstbestendigheid

De tweede prioriteit is om de opgaven waar lenW voor staat vanuit een langetermijnperspectief op te pakken.

Toekomstbestendig luchtvaartbeleid

Het kabinet staat voor een luchtvaart waarin de kwaliteit van de publieke belangen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid centraal staan. Luchtvaart is belangrijk voor onze internationale concurrentiepositie. Luchtvaart leidt echter ook tot hinder voor de mensen in de omgeving van luchthavens; dat moet verminderen. Er spelen rond de luchthavens uitdagingen op het gebied van stikstof, (ultra)fijnstof, geluidsoverlast en woningbouw.

We vinden het belangrijk om in gesprek te blijven met alle belanghebbenden en om samen te zoeken naar een oplossing die zekerheid en perspectief biedt voor zowel de hub-functie van Schiphol als de mensen in de omgeving van de luchthavens. De komende periode wordt gewerkt aan een programmatische aanpak geluid waar de Tweede Kamer nader over zal worden geïnformeerd. Daarnaast zal op korte termijn een reactie komen op de vragen die uw Kamer heeft gesteld naar aanleiding van de brief van 10 december 2021 over Schiphol (Kamerstuk 29 665, nr. 418) en de mediaberichten over de natuurvergunning die door Schiphol is aangevraagd. Later dit jaar volgt een voorstel voor de invulling van het beleidskader netwerkqualiteit en kan een besluit worden genomen over de vormgeving van het CO₂-plafond. Na de zomer zal lenW samen met de Staatssecretaris van Defensie de definitieve Voorkeursbeslissing vaststellen voor de herinrichting van het luchtruim.

De luchtvaartsector en de omgeving zijn gebaat bij heldere en stabiele kaders waarbinnen de luchtvaart kan opereren. Dit vraagt om vaststelling van het luchthavenverkeersbesluit Schiphol en om helderheid over de daarvoor benodigde natuurvergunning. Uw kamer zal, overeenkomstig uw verzoek, op korte termijn geïnformeerd worden over de verwachte planning voor Lelystad Airport.

Inzet op bereikbaarheid

In het beleidsprogramma betrekken we alle aspecten die in het coalitieakkoord zijn genoemd voor mobiliteit en bereikbaarheid. In het beleidsprogramma zullen we bijvoorbeeld ingaan op het verbeteren van de vaarwegen, de inrichting van hubs en het verder vormgeven van internationaal spoorvervoer. Hierbij sluiten we aan op het ingezette beleid

rondom spreiden en mijden, het integraal verkennen van de opgaven en oplossingen in het Mobiliteitsfonds en zetten we in op het toekomstbestendig maken van het spoor. Daarnaast kijken we naar de kansen van data en innovatie, bijvoorbeeld rond zelfrijdende en slimme mobiliteit. Dit alles helpt om Nederland in beweging te houden.

Toekomstbestendigheid Openbaar Vervoer (OV) en Spoor

Het OV en spoor kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan duurzaamheid, het ontsluiten van nieuwe woningen, het opvangen van de groeiende behoefte aan mobiliteit en het bewust omgaan met schaarse ruimte. We zullen moeten zorgen voor een toekomstbestendig systeem dat robuust en veilig is en blijft, met zo min mogelijk negatieve effecten op de omgeving zoals geluid en trillingen.

Goed OV vergt het oplossen van knelpunten op het spoor en aandacht voor het voor- en natransport. Het verbeteren van de deur-tot-deurreis vereist bijvoorbeeld ook aandacht voor fietsvoorzieningen en het ontwikkelen van hubs. Hoogwaardig en toegankelijk OV speelt een belangrijke rol bij het bereikbaar houden van voorzieningen in dunbevolkte gebieden.

De reservering uit het Nationaal Groeifonds wordt toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds. Conform de afspraken in het coalitieakkoord wordt de Oude Lijn, de bestaande spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht, verbeterd. Door de oude lijn te verbeteren kan extra woningbouw mogelijk gemaakt worden. Met het geld uit het Nationaal Groeifonds kan ook de Noord-Zuidlijn doorgetrokken worden, waardoor het treinsysteem op dit drukke traject wordt ontlast. Met de regio gaan we aan de slag met de afspraak uit het coalitieakkoord over de Lelylijn. We kijken hoe deze lijn kan bijdragen aan de economie van het noorden en de ontwikkeling van nieuw te ontwikkelen woningbouwgebieden.

Voor het reizigersvervoer is naast de infrastructuur ook de dienstverlening van belang. Daarom neemt het kabinet een besluit over de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet en is het kabinet doorlopend in gesprek met de OV-sector over de gevolgen van corona, de gewenste transitie en ontwikkeling van het OV. Het is immers van groot belang dat een toekomstbestendig OV blijvend kan bijdragen aan de bereikbaarheid van Nederland en grote opgaven zoals de klimaattransitie en woningbouwopgaven.

Tenslotte zal het kabinet zich inzetten om betere internationale (nacht-) treinverbindingen en grensoverschrijdende verbindingen te realiseren. Ook ticketing en reizigersrechten hebben daarbij onze aandacht.

Duurzame mobiliteit

Met het verduurzamen van onze mobiliteit levert IenW een belangrijke bijdrage aan de nationale en internationale doelen op het gebied van klimaat (CO₂-reductie), stikstofreductie en een schonere leefomgeving. De sector mobiliteit is op dit moment verantwoordelijk voor twintig procent van de nationale CO₂-uitstoot. Zonder aanvullend beleid kan dit aandeel nog flink toenemen. Het kabinet bouwt met het coalitieakkoord voort op lopend beleid, zoals onder meer vastgelegd in het Klimaatakkoord, de kabinetsreacties in het kader van Fit-for-55, de Luchtvaartnota en de Green Deal Zeevaart, binnenvaart en havens. Daarnaast voert het kabinet uiterlijk per 2030 een systeem van Betalen Naar Gebruik (MRB Plus) in, zoals beschreven in het coalitieakkoord. Dit systeem reduceert de CO₂-uitstoot in de mobiliteit en houdt de opbrengsten uit de autobelastingen op peil.

Modal Shift

De Nederlandse economie kenmerkt zich als een netwerkeconomie met onderling sterk verbonden bedrijven en een logistiek goederennetwerk. Nederland heeft als transport en logistiek land een enorm belangrijke functie in wereldwijd aangestuurde supply chains. IenW spant zich in om transportketens zo goed mogelijk te laten functioneren. Ook in Europees verband. IenW richt zich op een snel, efficiënt, multimodaal, duurzaam en ook veilig vervoer vanuit een toekomstbestendig transportsysteem. Met een inzet op modal shift realiseren wij lagere CO₂-emissies, minder congestie op het Nederlandse wegennet en beperken wij schade aan de wegen. Dit willen wij blijven doen door obstakels voor het vervoer per spoor, in de binnenvaart en via buisleidingen weg te nemen. Ook willen we de keuze voor het vervoer op het spoor en in de binnenvaart stimuleren. Het kabinet zet in op goede verbindingen voor de binnenvaart door bediening van sluizen, bruggen en wegverkeer beter op elkaar af te stemmen en te zorgen voor goede ligplaatsen.

Fiets

Fietsen en lopen spelen een belangrijke rol in de (OV-)ketenreis en dragen bij aan het oplossen van de uitdagingen waar we in Nederland voor staan; denk aan het goed bereikbaar maken van nieuwe woonwijken verduurzamen van mobiliteit, gezondheid en veiligheid. Met bestaande en nieuwe programma's voor gedrag stimulering zorgen we er samen met decentrale overheden en maatschappelijke organisaties voor dat mensen meer gaan fietsen en lopen. Zo bouwen we het bestaande netwerk van Fietsambassadeurs uit en verbreden we dit naar andere sectoren en doelgroepen. Voor het programma Doortrappen «veiliger fietsen tot je 100e» verdubbelen we het aantal deelnemende gemeenten en bereiden we het netwerk uit met meer landelijke partners. Tevens verbreden we het programma Doortrappen naar Doorstappen. Samen met VWS zetten we in op meer fietsen in achterstandswijken.

Veel fietspaden zijn echter niet berekend op het steeds drukker wordende verkeer door meer fietsers en de toenemende variëteit van licht elektrische voertuigen. Hierdoor stijgt de kans op gewonden en doden. Met het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) wordt de fiets voortaan als structurele en volwaardige optie meegenomen bij investeringsbeslissingen, lokaal, regionaal en landelijk. Veiligheid is daarbij een van de prioriteiten. Mede op basis van het NTF formuleren we, samen met regionale overheden, gerichte plannen voor het verbeteren van fietsinfrastructuur (stallingen en paden).

Circulaire economie

Het kabinet streeft naar een volledig circulaire economie in 2050. Dat betekent dat we minder grondstoffen gebruiken, producten langer gebruiken en hergebruiken, en uiteindelijk weer als nieuwe grondstoffen terug in de keten brengen. Dat is belangrijk omdat grondstoffen eindig zijn en we er nu voor moeten zorgen dat we de aarde goed doorgeven aan volgende generaties. Met een circulaire economie dragen we bovendien bij aan het verbeteren van klimaat, milieu, biodiversiteit en leveringszekerheid van grondstoffen. Circulaire economie strekt zich uit over alle sectoren in de samenleving en is volop in ons dagelijks leven aanwezig. Denk aan het statiegeld op plastic flesjes en de levendige handel in tweedehands kleding.

Het bereiken van het doel in 2050 vraagt om een systeemverandering van lineair naar circulair. Een transitie naar een circulaire economie vraagt naast maatregelen op het terrein van recycling nadrukkelijk ook om

maatregelen aan de voorkant van de keten zoals op productontwerp en een «right to repair». Daarom is ook een brede inzet nodig, vanuit het Rijk, van medeoverheden, het bedrijfsleven en van onze inwoners. Het bereiken van een volledig circulaire economie in 2050 vergt ook internationale samenwerking. Wij zullen ons hiervoor in Europees en mondiaal verband blijven inspannen en onze voortrekkersrol voortzetten. Zo steunen we vanuit Nederland de plannen van de Europese Commissie om meer te gaan sturen aan de voorkant van de productketen. Door op Europees niveau afspraken te maken zorgen we voor een gelijk speelveld voor onze bedrijven.

Het kabinet is voornemens bij de uitwerking van het coalitieakkoord een ambitieus klimaatdoel voor circulaire economie te bepalen. Hierbij wordt naast de bijdrage van circulaire economie aan het terugdringen van nationale emissies ook gekeken naar de bijdrage aan de reductie van de totale klimaatvoetafdruk van Nederland (inclusief emissies buiten de landsgrenzen).

Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving

Al onze activiteiten moeten plaatsvinden binnen de grenzen die we als samenleving stellen. Door duidelijke grenzen te stellen zorgt lenW ervoor dat we nu en in de toekomst veilig en gezond in Nederland kunnen leven. Door bij het nemen van beslissingen alerter te zijn op de effecten op onze leefomgeving voorkomen we dat noodzakelijk ingrepen achteraf nodig zijn. Achteraf ingrijpen gaat vaak gepaard met hoge maatschappelijke kosten.

Zoals in het coalitieakkoord is aangekondigd zal lenW met voorstellen komen om het systeem van vergunningverlening, toezicht en handhaven te versterken. Milieucriminaliteit zal steviger worden aangepakt. Strengere handhaving werkt preventief, verkleint milieurisico's en voorkomt potentieel hoge saneringskosten en boetes. In nauw overleg met BZK en JenV zal lenW in een interbestuurlijk programma met provincies, gemeenten en Omgevingsdienst NL opvolging geven aan de aanbevelingen van de commissie Van Aartsen.

Gezonde en veilige leefomgeving

Het voorkomen van een slechte luchtkwaliteit, geluidhinder en contact met schadelijke stoffen is belangrijk voor de gezondheid van mensen. Voor bedrijven is het van belang een duidelijk kader te hebben waarbinnen zij kunnen opereren. In een nationaal milieuprogramma en een nationaal programma bodem en ondergrond zullen de ambities ten aanzien van een gezonde en veilige leefomgeving vertaald worden in beleid. Maatschappelijke partijen zullen worden betrokken bij de totstandkoming ervan. Daar waar mogelijk zal worden aangesloten bij Europese initiatieven in het kader van de «zero pollution ambition», die de Europese Commissie als onderdeel van de Europese «Green Deal» uitbrengt. Doel is de vermijdbare milieuschade, die door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op 5,5 miljard euro per jaar wordt geschat, substantieel verlaagd.

Een vitale bodem draagt bij aan het verbeteren van de waterkwaliteit, het tegengaan van wateroverlast en het voorkomen van droogte. Maar ook aan het versterken van natuur, de bodemvruchtbaarheid en het vasthouden en vastleggen van CO₂. Bodemenergie en geothermie kunnen onder voorwaarden bijdragen aan de energietransitie. In het programma bodem en ondergrond zullen ook deze kansen een plaats krijgen.

Ambities waarmaken

De derde prioriteit is dat we onze ambities waarmaken. Voor alle hier genoemde thema's geldt ook de eerste en tweede prioriteit: basis op orde en toekomstbestendigheid staat voorop.

Snelle, doelgerichte ontsluiting woongebieden

Om het beoogde tempo voor de woningbouw te versnellen naar 100.000 woningen per jaar, investeren we de komende 10 jaar 7,5 miljard euro in de ontsluiting en bereikbaarheid van woningbouwlocaties. In het coalitieakkoord is richting gegeven aan de locaties van deze woningbouw. We kijken naar de bereikbaarheid met zowel auto, openbaar vervoer en fiets. Het is belangrijk om de gevolgen voor de mobiliteitsnetwerken mee te wegen in de besluitvorming over woningbouw. Hierdoor voorkomen we dat bestaande knelpunten op de hoofdnetwerken nog verder worden belast.

Het is onze intentie om overeenkomsten te sluiten met de gebieden die zowel woningwaarde als mobiliteitswaarde kunnen bieden. In die overeenkomsten zullen we, waar mogelijk, andere ambities meenemen, bijvoorbeeld door te zorgen dat de nieuwe wijken voldoende groen worden. In de afgelopen periode is intensief contact geweest met de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. Dit jaar willen we eerste concrete stappen zetten. In het voorjaar worden werkbezoeken aan de regio's ingepland om met hen in gesprek te gaan over de woningbouw- en mobiliteitsopgaven.

Verkeersveiligheid

We blijven doorgaan met de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. In het coalitieakkoord wordt voor verkeersveiligheid ook het zinvol verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/uur binnen de bebouwde kom genoemd. Hiervoor worden nog dit jaar de ontwerprichtlijnen afgerond. Er komt in deze kabinetsperiode ook geld beschikbaar voor de investeringsimpuls verkeersveiligheid. Daarnaast is € 200 miljoen vrijgemaakt voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op N-wegen. De komende tijd worden prioriteringsopties voor het verbeteren van verkeersveiligheid op N-wegen nader uitgewerkt. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats over de concrete inzet van de beschikbare middelen. Ook de veiligheid op het spoor en op de fiets heeft onze aandacht.

Waterveiligheid, waterkwaliteit, en waterbeschikbaarheid

De laatste decennia zijn we tot het inzicht gekomen dat we meer met de natuur mee moeten bewegen. Klimaatverandering versterkt de noodzaak daartoe. En het gaat niet meer om veiligheid alleen, maar ook om voldoende zoetwater, grondwater en de kwaliteit van het water. Daarom worden water en bodem sturend bij ruimtelijke planvorming. Dat gaat niet vanzelf, maar raakt ook andere transities en vergt in toenemende mate regie en keuzes. Voor de delta Nederland is daarbij internationale samenwerking van toenemend belang.

De watersnood in Limburg heeft ons deze zomer met de neus op de feiten gedrukt. De gebeurtenissen zijn zeer ingrijpend geweest voor de betrokkenen. Zowel de materiële als emotionele schade is groot. Ook afgelopen week stond het water in Limburg opnieuw hoog. Voor maatregelen in de beekdalen van zijrivieren van de Maas en daarmee samenhangende klimaatadaptatie is eenmalig 300 miljoen euro gereserveerd voor de jaren

2023–2025. Verkenning, planvorming en uitvoering van relevante maatregelen vraagt naar verwachting 10 tot 15 jaar. Een uitvoeringsplan om het watersysteem van beekdalen klimaatrobuust in te richten wordt opgesteld. Hierbij is de internationale context van essentieel belang. De uitkomsten van de Beleidstafel wateroverlast en hoogwater worden bij de aanpak betrokken. Het eerste advies van deze beleidstafel wordt in maart naar uw Kamer gestuurd.

Binnen het stikstoffonds is 811 miljoen euro gereserveerd om bij te dragen aan het doelbereik van de Kaderrichtlijn Water. Er is een grote opgave voor de waterkwaliteit van beken in het zandgebied (Kamerstuk 27 625, nr. 555). Maatregelen voor natuur, waterkwaliteit en klimaat zullen goed op elkaar worden afgestemd. Verschillende departementen werken samen in het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG) aan een integrale gebiedsgerichte aanpak. Daarnaast is er een opgave waterkwaliteit voor nutriënten in de veenweidegebieden en de verziltende kuststrook en in diverse gebieden voor verschillende chemische stoffen. Voor deze overige KRW opgaven wordt gezien welke gezamenlijke extra inspanningen nodig zijn voor het verbeteren van de waterkwaliteit.

Dilemma's en onderliggende vraagstukken

De volgende ontwikkelingen bepalen de opgaven in de fysieke leefomgeving.

1. Ruimte in ruimtelijke ordening, stikstof en leefomgevingskwaliteit

In een klein land als Nederland lopen we al snel tegen ruimtegebrek aan. Ruimtegebrek kan hierbij breed worden gedefinieerd. Zo is de stikstofproblematiek voor alle opgaven in het fysieke domein een belangrijke beperkende factor. Ondanks de reeds ingezette daling van stikstofuitstoot heeft lenW deze kabinetsperiode schaarse stikstofruimte nodig om Nederland bereikbaar te houden. Hierbij moeten we rekening houden met de gesteldheid van ons bodem- en watersysteem. Datzelfde geldt voor aspecten van een gezonde leefomgeving, zoals schone lucht en minder geluidshinder.

2. Uitvoerbaarheid zoals in capaciteit en tijd

De ambities en opgaven vragen het uiterste van de beschikbare uitvoeringscapaciteit. Op dit moment is de benodigde menskracht nog voorhanden, maar de arbeidsmarkt in Nederland is nu al historisch krap. Er zijn vakmensen nodig voor de ontsluiting van de woningbouwlocaties, de aanleg van nieuwe wegen en het in stand houden van de bestaande netwerken. Andere opgaven in het fysieke domein, zoals de energietransitie en woningbouw hebben te maken met dezelfde tekorten. Als deze opgaven allemaal tegelijkertijd worden aangepakt, zal dat leiden tot problemen in de uitvoering.

Daarnaast zorgt de beperkte stikstofruimte voor aanvullende beperkingen bij de uitvoering en levert de beschikbare tijd dilemma's op. Zo heeft de aanleg van nieuwe infrastructuur doorgaans een langere doorlooptijd dan de bouw van nieuwe woningen. Daarom zullen we op korte termijn op zoek gaan naar relatief kleinschalige ingrepen vlak naast bestaande infrastructuur, die snel kunnen bijdragen aan het ontsluiten van woningbouwlocaties.

Uitvoerbaarheidstoets en handhaafbaarheidstoets

Het is belangrijk dat in nieuwe beleidsvoorstellen voldoende aandacht wordt besteed aan uitvoering en handhaving. Daarom wordt er gewerkt aan zowel een uitvoerbaarheidstoets, door de betrokken uitvoeringsorganisaties, als een handhaafbaarheidstoets, door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), op het integraal beleidsprogramma dat in mei naar uw Kamer zal worden gestuurd.

Governance

Voor besluitvorming over vraagstukken in de fysieke leefomgeving is de Raad Fysieke Leefomgeving (RFL) opgericht. Voor de thema's klimaat en energie blijft de Ministeriële Commissie Klimaat en Energie (MCKE) bestaan.

Interbestuurlijk wordt zoveel mogelijk samengewerkt via de bestaande gremia (waaronder het MIRT en de regionale energiestrategieën). Het MIRT is een belangrijk bestuurlijk overleg om invulling te geven aan onze ambities. In het MIRT werken Rijk en decentrale overheden (provincies, gemeenten, vervoerregio's, waterschappen) samen om de concurrentiekracht, bereikbaarheid en leefbaarheid van Nederland te ontwikkelen. In een regulier jaar bespreken we twee keer per jaar met uw Kamer de ontwikkelingen in het MIRT. Op 11 april 2022 staat het uitgestelde commissiedebat MIRT gepland.

Tenslotte opereert lenW niet in isolement los van Europa. Een aantal van de hierboven geschetste thema's vragen actieve samenwerking met buurlanden, binnen de Europese Unie, of in mondiale gremia.

Financiële kaders

In de startnota die op 10 januari jongstleden aan uw Kamer is aangeboden zijn de financiële kaders voor deze kabinetsperiode vastgelegd (Kamerstuk 35 925, nr. 143). De middelen voor de intensiveringen staan nog bij het Ministerie van Financiën en zullen nadat de voorstellen zijn uitgewerkt, worden overgeheveld naar de begroting van lenW. Ondanks de forse intensiveringen zullen we er niet aan ontkomen om te prioriteren en keuzes te maken. Dat betekent dat als zich nieuwe of aanvullende wensen zullen aandienen dit prioritering en zo nodig herprioritering binnen de bestaande programma's zal vergen. We zullen uw Kamer daar transparant in meenemen en het overleg daarover met u over voeren.

Tot slot

We gaan ons in de komende kabinetsperiode inzetten om de basis op orde te brengen. We zoeken naar oplossingen die op korte termijn bijdragen aan urgente opgaven, maar doen dat vanuit de lange termijn ambitie. Hierbij streven we naar een toekomstbestendig, duurzaam, en veilig mobiliteitssysteem, een land dat adequaat is voorbereid op de klimaatverandering en een economie die in 2050 volledig circulair is.

De agenda voor de komende jaren is ambitieus en de genoemde uitdagingen zijn omvangrijk, complex en vragen soms om departement overstijgende oplossingen. Om de ambities te realiseren is de betrokkenheid en de inzet van iedereen hard nodig. We kijken uit naar een goede samenwerking met de vele partners in het land, waaronder met de verschillende medeoverheden, het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. Ook gaan wij op zoek naar een constructieve samenwerking met de partijen in de Eerste en Tweede Kamer.

Medio mei 2022 komen wij bij u terug met het integrale beleidsprogramma van IenW, waarin de hoofdlijnen van het coalitieakkoord verder worden uitgewerkt. Wij zien uit naar de eerste gedachteswisselingen met uw Kamer op 16 februari.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen