

Aan de voorzitter, leden en plv. leden van de
Vaste Commissie voor Infrastructuur en Waterstaat
van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Briefnummer
22-120897

Onderwerp
Inbreng hoofdlijnen
debat
coalitieakkoord

Den Haag
03 februari 2022

Telefoonnummer
070-3490207

E-Mail
Wiesehahn@vnoncw-mkb.nl

Geachte dames en heren,

Inleiding

Bijdragen aan een duurzaam welvarend Nederland is wat wij ons als bedrijfsleven, verenigd in VNO-NCW en MKB-Nederland¹, hebben voorgenomen. Daarvoor streven we onder meer naar een klimaatneutrale en circulaire economie, schaa sprongen in infrastructuur voor mobiliteit en logistiek, slimme beprijzing en spreiding van mobiliteit.

We zijn daarom positief over het coalitieakkoord dat een goede basis legt voor de noodzakelijke verduurzaming en modernisering van ons land. Met een ambitieus klimaat- en stikstofbeleid, vernieuwd arbeidsmarktbeleid en een stevige bouw- en woonagenda. Ook wil het nieuwe kabinet stevig investeren in innovatie en kennis en is er veel aandacht voor ondernemerschap en het mkb.

Het komt nu aan op de uitvoering, en daarbij spelen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en haar bewindspersonen een belangrijke rol. Zowel in het circulair maken van onze economie, als bij het verder versterken en moderniseren van ons transportsysteem. Hieronder gaan we nader in op wat wij denken dat nodig is om dit ook in de uitvoering waar te kunnen maken.

¹ <https://www.vno-ncw.nl/nieuws/ondernemersverenigingen-nieuw-rijnlands-model-met-brede-welvaart-als-kompas> en <https://www.mkb.nl/blog/ondernemersagenda-voor-herstel-en-groei>

Versterken circulaire economie

In het coalitieakkoord zien wij toenemende aandacht voor de circulaire economie, en wel met een ambitieus klimaatdoel voor de circulaire economie en een bijbehorend uitvoeringsprogramma. We zijn positief over deze voornemens van het kabinet; van belang is nu snel stappen te zetten naar de uitvoering hiervan en ook middelen vrij te maken om de nodige investeringen en innovaties aan te jagen.

Een eerste noodzakelijke stap is om samen met de betreffende bedrijven en sectoren concreet te maken in welke ketens een circulaire aanpak kan bijdragen aan klimaatdoelen, hoeveel emissiereductie daar mogelijk is en wat daarvoor nodig is. Het bedrijfsleven gaat hiervoor graag samen met het kabinet aan de slag.

Om extra stappen mogelijk te maken is het van belang dat ook scope 3 emissies gaan meetellen. De klimaatbijdrage van circulaire oplossingen zit immers vaak in het verminderen van het gebruik van primaire grondstoffen uit binnen- en buitenland. TNO heeft afgelopen jaar becijferd dat circulaire maatregelen richting 2030 kunnen zorgen voor 7,2 megaton extra CO₂-reductie in Nederland en nog 4,9 megaton meer in het buitenland. Zo kan het recyclen en hergebruiken van kritieke materialen in installaties via onderhoud, remanufacturing en metaalrecycling leiden tot 0,7 megaton minder CO₂-uitstoot. En in de kunststoffensector kan de inzet van mechanisch gerecyclede plastics in plaats van *virgin plastics* als grondstof leiden tot 2,1 megaton minder CO₂-uitstoot. Er is echter geen stimulans voor bedrijven om vóór in de keten te komen tot minder primair grondstoffengebruik en daarmee tot minder CO₂-uitstoot, met als gevolg dat hele waardeketens van productie tot verbranding hun reductiepotentieel niet volledig benutten. Daarnaast vindt een deel van de klimaatwinst als gevolg van circulaire keuzes die Nederlandse bedrijven maken, plaats in het buitenland zonder dat Nederlandse bedrijven daar voor worden beloofd. Met gericht en systematisch beleid, dat bedrijven belooft om hun bedrijfsvoering circulair in te richten, kunnen we het onbenutte CO₂-reductiepotentieel van de circulaire economie volledig laten meetellen, waarderen en zo ontsluiten.

Naast het aanpassen van doelen, is van belang dat er een stimulerend beleid komt voor investeringen in circulaire business modellen en processen. Waar IenW leidend is voor het klimaatbeleid voor de mobiliteitssector, moet dat het ook zijn voor de klimaatdoelen via de circulaire economie. Wij dringen aan op goede afstemming tussen de staatssecretaris van IenW en de minister voor Klimaat om, op basis van de doelen en mogelijkheden per keten vanuit het klimaatfonds te investeren in de volgende stappen:

- Het uitwerken van ambitieuze en haalbare uitvoeringsplannen per sector/keten, om CO₂-emissiereducties te realiseren met circulaire oplossingen. Cruciaal is dat hierbij alle partijen uit een keten samenwerken, waarbij de overheid de nodige stappen faciliteert.

- Uitwerking van de motie Bontenbal / Grinwis (december 2021)² die het kabinet oproept om systematisch beleid te ontwikkelen dat bedrijven belooft als zij investeren in vermeden CO₂-emissies elders in de keten (scope 3 emissies).
- Het versterken van het Versnellingshuis Nederland Circulair, zodat er meer doorbraakprojecten kunnen worden georganiseerd om van circulaire businessmodellen het nieuwe normaal te maken. Hoewel het Versnellingshuis via het coalitieakkoord 10 miljoen extra krijgt voor de aankomende coalitieperiode, is voor de schaa sprong naar meer circulaire businessmodellen en waardeketens substantieel meer budget nodig.

Een circulaire economie is ook van belang om minder afhankelijk te worden van strategische goederen en grondstoffen uit enkele landen buiten de EU. Naast Europese coördinatie is daarbij van belang dat de informatievoorziening voor bedrijven rond kritieke grondstoffen verbeterd wordt en innovatiesubsidies om verwerkingstechnologieën aan te jagen opgeschaald worden. Door meer kritieke grondstoffen hier te recyclen, voorkomen we dat waardevolle grondstoffen in de vorm van afval ons land verlaten. Dergelijke innovaties zijn nodig, ook in het licht van de aan te scherpen Verordening voor de Overbrenging van Afvalstoffen om zo de afvalexport uit de Unie een halt toe te roepen.

Slim en betaalbaar verduurzamen van mobiliteit én logistiek

Naast circulaire economie en milieu valt ook transportbeleid onder de verantwoordelijkheid van de bewindspersonen van IenW. Een eerste element uit het regeerakkoord dat ons in dit kader opvalt zijn de ambitieuze doelen voor de verduurzaming van het hele transportsysteem. Daarbij springt in positieve zin de wens uit meer werk te maken van gebruik van duurzame brandstoffen en de inzet elektrisch vervoer te blijven stimuleren. Dat is voor alle modaliteiten, wegverkeer, binnenvaart, zeevaart, luchtvaart en spoorvervoer van groot belang.

De vraag met welke en hoeveel middelen het kabinet precies het vervoer in Nederland wil helpen verduurzamen vraagt nog wel om een antwoord. Daar laat het regeerakkoord zich immers nog niet over uit. Verloopt deze ondersteuning ook via het in te stellen klimaatfonds? Graag verkrijgen we daarover meer duidelijkheid.

Ook goed nieuws is de wens van het kabinet met werkgevers afspraken te maken over thuis- en hybride werken. Ook VNO-NCW en MKB-Nederland zien goede kansen om zonder de werkprocessen bij bedrijven inefficiënter te maken met meer thuis- en hybridewerken bij te dragen aan een (relatief) rustiger mobiliteitsbeeld. Waken voor een reëel beeld van de impact van die afspraken blijft wel nodig. De bevolkings- en economische groei heeft een grotere impact op het absolute verkeersaanbod dan thuis- en hybridewerken kunnen voorkomen. Investeren in ook nieuwe infrastructuurcapaciteit blijft dus hard nodig en dat moeten we blijven benadrukken.

Van belang in dit kader is ook de fiscale kant van mobiliteit. Daarbij is er breed steun voor de invoering van een systeem van betalen naar gebruik in het wegvervoer. Daar denken we dan ook graag over mee. Echter maakt het kabinet ook keuze te komen tot een stapsgewijze intrekking van de BPM vrijstelling op bestelauto's. Wij vragen de Kamer het kabinet ertoe te bewegen hiervan af te zien. Een bestelauto is voor ondernemers geen luxe bezit: het is werkkapitaal. Deze maatregel leidt voor menig ondernemer tot een noodzakelijke extra investering tot mogelijk wel 20.000 euro.

Daarbij komt dat de maatregel ondernemers stimuleert de aanschaf van een nieuwe bestelauto uit te stellen wat de facto betekent dat ze langer in een oudere en dus vervuilendere bus blijven rijden. En voor velen is er vooralsnog geen alternatief. De beschikbaarheid van elektrische bestelauto's met afdoende kwalitatieve gebruikers eigenschappen voor alle beroepen (afdoende actieradius en grootte) is niet gewaarborgd. Dat dwingt dus straks menig ondernemer, waaronder veel mkb-ers, een extreem hoge prijs te moeten betalen voor alsnog een fossiel aangedreven bestelauto.

Daarnaast loopt er nu een evaluatie van alle vrijstellingen in het autobelastingen domein. Waarom wacht het kabinet die evaluatie niet af alvorens zo een vergaande beslissing aan te kondigen? En tot slot is de intentie om met betalen naar gebruik in 2030 te komen tot een geheel nieuw systeem van autobelastingen. Dan ligt het in de rede ook daar op te koersen en grove systeemveranderingen niet in een eerder stadium te faciliteren, maar daar in te regelen. Dit overigens ook met oog op de zorgen die bestaan over de uitvoeringskracht bij de belastingdienst in het achterhoofd.

Kortom, het voornemen van dit kabinet te komen tot het schrappen van de vrijstelling BPM voor bestelauto's vraagt om een door uw Kamer gesteunde herziening.

Onderhoud en afstemming wegwerkzaamheden

Kijken we nog één slag dieper dan valt natuurlijk ook op dat eindelijk de noodzakelijke bedragen worden uitgetrokken die nodig zijn om ons infrastructurele systeem klaar te maken voor de toekomst. Dat vroeg om een structurele ophoging van de voor onderhoud beschikbare middelen en extra investeringsmiddelen om structuurversterkende nieuwe water-, spoor- en wegverbindingen aan te leggen.

De keuzen die het kabinet hier gemaakt heeft steunen we dan ook. 1,25 miljard structureel voor onderhoud, beheer, renovatie en vervanging is hoognodig. Van belang is hierbij echter ook de organisatie van de onderhoudsopgave tussen de verschillende infrastructuur beheerders² beter af te stemmen.

Voor alle gebruikers is het van belang dat met behulp van slimme verkeersmanagement-oplossingen, gemeenten, provinciën en het Rijk werkzaamheden in de tijd op elkaar afstemmen en alternatieve routes beschikbaar houden. Dat gebeurt nu vaak wel op

² Infrastructuur beheerders: RWS, ProRail, Provinciën, Gemeenten & Waterschappen

projectniveau, maar nog niet op systeem niveau. Daar liggen, zeker nu er steeds meer data voorhanden komt, kansen om tot aanzienlijk minder hinder voor het verkeer op weg, water en spoor te komen.

Individuele projectkeuzen en het transportsysteem

Als het gaat om de beoogde besluitvorming ten aanzien van concrete infrastructurele projecten zijn we verheugd met de *reservering voor de Lelylijn*. Het kwalitatief hoogwaardig verbinden van Noord-Nederland met de Randstad ontsluit de ruimtelijke kansen van Noord-Nederland voor de rest van het land. Zaak is nu wel ook de rest van het totaal benodigde budget van 6,2 miljard euro te vinden. Hierbij is nauwe samenwerking tussen het Rijk en regio om fondsen in Brussel te werven noodzakelijk.

Ook is er begrip voor het aanvullende onderzoek naar de uitbreiding van de A27 bak bij Amelisweert. Hierbij benadrukken we natuurlijk ook gelijk in algemene zin de blijvende noodzaak te komen tot een *oplossing van het stikstof probleem*. De realisatie van een aantal belangrijke infrastructurele werken ligt hierdoor immers stil. Voor de oplossing hiervan is het cruciaal dat er zoals in het regeerakkoord staat binnen “afzienbare termijn” weer ruimte komt voor vergunningverlening. Vraag aan het kabinet is hoe die ruimte er gaat komen en wanneer? Welke stappen worden in dit kader in 2022 gezet?

Goed te zien is het dat het kabinet aanvullend een bedrag van 7,5 miljard euro reserveert om in te zetten voor de ontsluiting van nieuwe woningen. Daarbij benadrukken we dat *een verdere upgrade van het Randstedelijke Lightrail Netwerk* hierbij nog steeds prioriteit behoeft, naast de realisatie van de Oude Lijn die daar ook onderdeel van uit maakt.

Tot slot wordt de realisatie van de nieuwe spoorlijn *Noordtak Betuweroute en de upgrade van het wegennet rondom Eindhoven, de A1 tussen Barneveld en Azelo en de A15 na Gorinchem niet expliciet benoemd* in het regeerakkoord. Die zijn wel van wezenlijk belang voor het verder duurzaam internationaal ontsluiten van ons logistieke systeem en dus onze economische centra. Gezien de eerder aangenomen motie over de Noordtak in de Kamer, gaan wij ervan uit dat hier wel werk van gemaakt wordt met afdoende draagvlak in de Achterhoek. Wat betreft de wegenprojecten is de kamersteun er nog niet. Hier ligt dus een kans.

Internationale verbindingen

Het beter internationaal verbinden van Nederland per spoor en door de lucht is ook voor dit kabinet een prioriteit. Dat is goed nieuws. De vraag die hierbij rijst natuurlijk is hoe het kabinet dit zich concreet voorstelt.

Als het om de internationale spoorverbindingen gaat, is de vraag of zij concreet de verbinding met Duitsland wil versterken via de *realisatie van de plannen rond de A12 corridor*, zoals we in het bedrijfsleven voorstaan? Tegelijkertijd is het de vraag hoe

reëel het is (internationaal) goederenvervoer van de weg te willen overslaan op transport via het spoor of over binnenwateren, als de kostprijs van het gebruik op het spoor aanzienlijk toe- in plaats van afneemt³ en het bevaarbaar houden van binnenvaarwegen⁴ blijikbaar niet hoog op de prioriteitenlijst van het nieuwe kabinet staat.

Tot slot benadrukken we het grote belang van politiek bestuurlijk draagvlak voor een duurzame exploitatie van het luchtvaartstelsel in Nederland. De internationale connectiviteit welke de nationale luchthaven Schiphol ons Nederlandse bedrijfsleven biedt, is van groot belang voor de hele samenleving. Ook is het aanvullende aanbod van luchtvaartdiensten op regionale luchthavens voor bijvoorbeeld zorg-, educatieve- en innovatiedoelstellingen belangrijk in een vitale samenleving in de 21^{ste} eeuw. Wat ons betreft is het daarbij cruciaal dat de exploitatie van ons luchthavensysteem snel op een duurzame wijze vormgegeven gaat worden. Wij zullen daar de komende periode graag samen met het kabinet en de Tweede Kamer aan werken.

Indien u ten aanzien van het voorgaande nog vragen heeft, vernemen wij die graag.

Hoogachtend,

Dr. Rob J. Mulder
Directeur Beleid

³ <https://www.spoorpro.nl/goederenvervoer/2020/05/18/spoorvoerders-vrezen-voor-hoge-spoortarieven-in-2023/>

⁴ <https://www.maritiemnederland.com/nieuws/geen-geld-voor-buisleiding-chemelot-en-bevaarbare-waal>