

Voorstel voor lobby op basis van analyse Regeerakkoord

Inleiding

Het college heeft in haar vergadering van dinsdag 17 oktober jl. gevraagd om een voorstel voor de lobby op basis van het Regeerakkoord Vertrouwen in de toekomst van Rutte 3.

Hieronder treft u hiervan een opsomming aan die past binnen de strategische lobby-agenda.

De afzonderlijke dossiers worden bij langs gegaan.

Na afloop resulteert natuurlijk wel de discussie of een verhevigde inzet op dossiers ambtelijk en politiek haalbaar wordt geacht dan wel dat er nader geprioriteerd moet worden.

Inhoud

Gaswinning, bevingen en perspectief

1. Veiligheid voorop

In het Regeerakkoord heeft het rijk als doel opgenomen om in de periode tot 2021 de vraag naar Groningengas met 3 miljard kubieke meter (bcm) te verminderen ten opzichte van 2017.

→ **Wij willen met rijk (EZ, ambtelijk (Gaastra, Camps), bestuurlijk/Minister)) in gesprek over een realistisch afbouwplan, waardoor wij inzage hebben in de snelheid waarmee de winning verder omlaag gaat.**

2. Fondsen

Wij zijn blij met de instelling van een onafhankelijk schadefonds en regiofonds voor nieuw perspectief op economische versterking en leefbaarheid. Vanuit de drieslag: schadeherstel, versterking en flankerend beleid ontbreekt een versterkingsfonds. Een versterkingsfonds vormt de basis voor de gehele integrale versterkingsoperatie. Een aantal van de genoemde onderwerpen bij het regiofonds hoort bij het (nu nog ontbrekende) versterkingsfonds.

- Schadefonds

Met dit regeerakkoord komt een einde aan de inhoudelijke betrokkenheid van de NAM in de schadeafhandeling. Maar daarvoor vinden wij het ook nodig dat het Rijk bijdraagt aan het schadefonds en het niet alleen door de NAM wordt gevuld. Een ruimhartige en faire schadeafhandeling onder Rijksverantwoordelijkheid vormt hiervoor de sleutel. Dit vormt een belangrijke stap in herstel van vertrouwen in het aardbevingsgebied.

→ **Het Rijk neemt de verantwoordelijkheid voor en draagt bij aan het schadefonds.**

Vanwege de mogelijke financiële consequenties wordt overwogen dat de nieuwe Minister van EZ/energie/klimaat gelijk een aantekening maakt bij het constituerend beraad van het nieuwe kabinet; lobby via Camps en mogelijk minister Wiebes.

Evt. lobby in samenspraak met Shell als leider van consortium NAM.

- Regiofonds

Wij gaan graag in gesprek met Camps en nieuwe Minister EZ, klimaat en energie over het sluiten van een tripartiet bestuursakkoord gericht op versterken van de economische structuur van het gebied met een prominente rol voor Groningen in de energietransitie en duurzaamheid. In het Regeerakkoord benoemt u twee zaken die onderdeel van dit regiofonds uit moeten maken:

- Economische versterking en leefbaarheid

- Koploper worden bij de energietransitie en als kenniscentrum

Daarnaast benoemt u in het Regeerakkoord drie zaken die naar onze mening bij de integrale uitvoering van de schade- en versterkingsopgave horen: Zorgprofessionals en geestelijke verzorgers, erfgoedloket en het erfgoed-adviesteam en verduurzaming van huizen. Wij willen dit onderbrengen bij het nog in te richten versterkingsfonds.

→ **Het Regiofonds zo in te richten dat het over perspectief gaat, waarbij versterkingszaken gefinancierd worden uit het versterkingsfonds. Gesprek via Camps en nieuwe Minister.**

- Versterkingsfonds

Het (nu nog ontbrekende) versterkingsfonds moet de basis vormen voor de gehele integrale versterkingsoperatie. Niet alleen de belangrijke zaken die u benoemt in het Regeerakkoord

(Zorgprofessionals en geestelijke verzorgers, erfgoedloket en het erfgoed-adviesteam en verduurzaming van huizen) maar ook de noodzakelijk geachte regelingen dienen hieruit gefinancierd te worden. Een voorbeeld hiervan is de door u genoemde koopregeling. Zo is een meer integrale aanpak van de versterkingsoperatie beter gewaarborgd.

→ **Wij vragen om z.s.m. een integraal versterkingsfonds in te richten; lobby via Camps en nieuwe minister EZ, klimaat en energie**

3. Governance

Ten aanzien van de governance willen wij met u spreken over de voorgestelde wettelijk verankerde onafhankelijke positie van de NCG.

→ **Wij zijn van mening dat de aansturing van de NCG juist regionaal ingebed dient te zijn, bijvoorbeeld via een Gemeenschappelijke Regeling. Lobby via eerst ambtelijk EZ, BZK, I&M, AZ en later ministers van betrokken departementen.**

→ **Ingezet wordt op snel bestuurlijk overleg met nieuwe minister en werkbezoek minister aan Groningen i.s.m. regio. Wordt ambtelijk al voorbereid.**

→ **Voor alle punten geldt dat wat niet bereikt wordt of geen goed gevoel is er gelijk gelobbyd wordt Tweede Kamerleden via bestuurders op regeringspartijen maar ook via oppositie.**

→ **M.b.t. perspectief zal in samenspraak met gemeenten gelobbyd worden op juiste formulering van opdracht aan CRa in een gezamenlijke startnotitie**

VERTROUWELIJK

Cultuur

Uit RA: "Kunst- en cultuuraanbod is voor iedereen bereikbaar, zowel in de Randstad als de regio. Stedelijke centra zoals Groningen ... kunnen hierin een belangrijke aanjagende functie vervullen".

We the North

De drie noordelijke provincies en de gemeenten Assen, Leeuwarden, Groningen en Emmen vormen de kern achter het vierjarige culturele experimenteerprogramma We the North. Het Noorden loopt hiermee voorop om als een van de eerste stedelijke regio's samen te werken en het beleid op elkaar en op de behoeften in het veld af te stemmen. De noordelijke schaal is ideaal om experimenten aan te gaan en verbindingen tussen cultuur en maatschappelijke opgaven te leggen. Het gaat hierbij onder andere om onderwijs/talentontwikkeling breed, plattelandontwikkeling (relatie stad-platteland), economische ontwikkeling en creatieve industrie. Een adequate verdeling van Rijkscultuurmiddelen, recht doende aan initiatieven en verschillen in de regio, blijft daarbij een belangrijk aandachtspunt.

Erfgoed, Ruimtelijke kwaliteit en Landschap (opgave ERL)

In de provincie Groningen wordt de ruimtelijke en economische kwaliteit aangetast. Door de gevolgen van de gaswinning in combinatie met bevolkingskrimp raken ons mooie erfgoed en bijzondere landschappelijke elementen beschadigd of ze verdwijnen zelfs zonder goede afweging. Ruimtelijke ontwikkelingen lijken 'los' van de aanwezige kwaliteiten plaats te vinden. Wij moeten versneld beleid ontwikkelen voor dit vraagstuk, sneller dan in de rest van Nederland. Om deze reden zet de provincie Groningen zich in om erfgoed, ruimtelijke kwaliteit en landschap met elkaar te verbinden. Ook hebben we voor het gaswinningsgebied met alle overheden een separaat erfgoedprogramma opgesteld. Zowel in het kader van de opgave ERL als het erfgoedprogramma worden tal van experimenten uitgevoerd die ook kunnen bijdragen aan een toekomstbestendig erfgoedbeleid en de stelsel-discussie Erfgoed Telt.

Lobby-inzet:

→ **We continueren onze voortdurende lobby in noordelijk verband en voor ERL vanuit Groningen op OC&W. We nodigen minister ook uit op dit gebied Groningen te bezoeken.** Positief over het feit dat we onze gezamenlijke ingezette beleidsontwikkeling beloofd zien in de voorstellen. We gaan energiek door op dezelfde weg. Ten aanzien van erfgoed houden we zorgen. Er is 325 miljoen voor onderhoud en herbesteden voor het hele land voor vier jaar. Het lijkt erop dat alles (dus ook kanjermonumenten en de extra opgave in Groningen wegens de gaswinning daaruit gefinancierd moet worden (want als dat ook nog uit de schamele 50 miljoen per jaar moet die er voor gaswinning beschikbaar wordt gesteld...)). Daar is het bedrag niet toereikend voor. Zie ook punt Versterkingsfonds onder gaswinning.

Energie

We zijn tevreden om te worden neergezet als 'mogelijke' koploper op transitiegebied en kenniscentrum

Middelen hiervoor schieten wel echt te kort. Het is pervers om middelen te koppelen aan hoogte gaswinning. En het geld (50 mln.) moet gedeeld worden met veel teveel versterkings-gerelateerde kostenposten. Instandhouding erfgoed en psychologische begeleiding hoort sowieso uit versterkingsfonds te komen. Voor verduurzaming zou deze 50 mln. per jaar wel een enorme kans bieden.

Goed te zien dat er meer kavels komen voor wind op zee, maar we moeten in gesprek om die boven De Wadden te krijgen. Het is absoluut noodzakelijk dat dit in de routekaart voor de Noordzee terecht komt.

Zoals gesteld, absoluut noodzaak dat de positie van nieuwe kavels boven De Wadden snel wordt vastgelegd.

"De SDE+ wordt verbreed om ook andere emissiereductietechnologieën te stimuleren [...]" (p.38). Dat moeten wij aangrijpen om de SDE aan te wenden voor 'groene feedstock' voor de industrie. Groen waterstof kan dan concurrerend worden aangewend. Anders wel te financieren uit de €300 mln. die op dezelfde pagina wordt aangekondigd voor proefprojecten.

Uit die €300 mln. vallen ook de middelen te halen voor de Green Deal Groene Waterstof in het algemeen.

Lusten en lasten

De SDE+ moet zodanig kunnen worden ingezet, dat de opbrengst van windprojecten neerslaat in de omgeving waar deze gerealiseerd wordt. Groningen gaat hiervoor een pilot draaien.

Lobby-inzet:

- Grootste hickup zit momenteel bij EZ en I&M en vooral voor windparken voor de eerste 10 jaar. Prioriteit heeft lobby op genoemde ministeries, evt. ook TK en ook i.s.m. Shell
- Daarnaast nieuwe lobby op EZ en TK voor ombouw SDE+ omdat dat de vergroening van de industrie dichterbij brengt (meters maken) en omdat daarmee ook de behoefte aan Gronings gas verminderd kan worden.
- Ook onverminderde inzet op lobby waterstof in kader van green deal
- Daarnaast lobby-inzet op beter lusten en lastenmodel voor wind op land d.m.v. pilot

Woningen

We zijn blij met de inzet op gebouw-gebonden financiering voor energiebesparing, dat moet landen in de versterkingsopgave. 100 mln. per jaar voor verduurzaming van de huurwoningen is veel te weinig. De stap naar gasloze nieuwbouw lijkt groot, maar het kabinet wil dat pas over 4 jaar realiseren. Aansluitplicht gas vervangen door warmterecht helpt wel, net als aanscherpen bouwbesluit. Onduidelijk is hoeveel geld beschikbaar komt voor aanpak particuliere woningen, en onder welke voorwaarden. Er worden wel veel verantwoordelijkheden naar decentrale overheid bedacht. Ambities op pagina 32 van het akkoord zijn hoog, maar er komen geen concrete instrumenten. Innovatie vanuit de markt moet het maar oplossen. Dat komt zo niet goed.

Woningen/versterkingsopgave

Met de omgevingswet komen mogelijkheden voor regionale overheden om te sturen op de kwaliteit van de woningbouw (p. 31). Daarnaast kondigt het akkoord aan dat de eisen in het bouwbesluit zullen worden aangescherpt. Dat moet in Groningen worden aangegrepen om de energie-eisen die we stellen in de versterkingsopgave fors omhoog te schroeven. Desnoods deels te betalen uit de aangekondigde 50 mln. per jaar.

- Lobby-inzet dus op eisen bouwbesluit via BZK, EZ en evt. TK

Het akkoord kondigt aan om gebouw-gebonden financiering mogelijk te maken (p.39) en hiervoor indien nodig de Wet aan te passen (p.32). Groningen moet de eerste regio moeten zijn waar we hiermee gaan experimenteren, het is hier extra urgent wegens de versterkingsopgave.

- Lobby-inzet op Warmtewet en AMvB via EZ en I&M en evt. TK i.s.m. Groninger gemeenten, netbeheerders (en VNG?)

Belastingen

De herverdeling van belasting (minder op elektriciteit, meer op gas) betekent dat zonnepanelen minder snel uit kunnen worden voor huishoudens, maar dat isoleren juist sneller loont. Dat is prima. Waarschijnlijk wel de doodsteek voor postcoderoosprojecten.

Dit kan dan weer worden opgelost met de aangekondigde nieuwe regeling voor participatie in projecten in de omgeving, maar hoe komt dat eruit te zien?

En wat wordt bedoeld met het vergroenen van belasting voor burgers en bedrijven?

Huishoudens en bedrijven moeten meer belasting gaan betalen voor energie. De verhouding waarin dat wordt doorgerekend slaat nergens op:

- o Bedrijven gaan €56 mln. meer betalen
- o Huishoudens gaan €337 mln. meer betalen

Grootverbruikerskorting blijft dus gewoon in stand, contraproductief.

Onduidelijk hoe de salderingsregeling er na 2020 uit komt te zien.

Leuk dat sportverenigingen weer subsidie op energiebesparing krijgen, maar dat gaat Nederland niet echt helpen.

➔ **Lobby op EZ maar ook TK om bepaalde zaken te laten veranderen.**

CO2

- De minimumprijs voor CO2 uit elektriciteitscentrales betekent dat kolenstroom duurder wordt. Daarmee ontstaat automatisch een gunstiger businesscase voor groene stroom, er kan dan met dezelfde hoeveelheid SDE meer gedaan worden.

- Afvang van CO2 gaat dan weer ten laste van de SDE. Vraag is hoe snel dit tot concrete projecten gaat leiden. Een termijn van ca 15 jaar wordt wel genoemd. Een eis in SDE-systematiek is dat het concurrerend is. Indien dat lukt, ligt hier wel een deel van de oplossing voor de industrie. Indien het niet lukt, meer geld voor reguliere SDE-projecten.

- Opvallend dat de Eemshaven/Delfzijl en de Waddenzee buiten beschouwing worden gelaten voor CCU

- Goed om te zien dat bijstook van biomassa stopt na 2024. Wel onduidelijk hoe dit zit met pas gemaakte afspraken, waaronder ze nog veel meer jaren bijstooksubsidie hebben gekregen. Dit betekent wel dat we voor die tijd een enorme sprong in duurzame opwek moeten gaan maken!

➔ **Vraag: dient er een lobby ingezet te worden op mogelijkheden van CCS/CCU in onze regio?**

Mobiliteit

Rijk verzorgt voldoende tank- en laadinfrastructuur (p. 39). Dat helpt ons in het realiseren van afzetmogelijkheden voor waterstof.

➔ **Lobby-inzet op ministeries van EZ en I&M evt. i.s.m. Shell maar ook lobby op Shell zelf (in kader van New balance)**

Belasting op vrachtverkeer wordt ingezet voor verduurzaming en in 2030 moeten alle auto's emissieloos worden. Laat in Noord-Nederland dan snel gebouwd worden aan een vrachtvervoersvloot op waterstof.

➔ **Lobby op de sector en spelers of hier een gedeeld belang ligt; daarna evt. pas Inzet op ministerie en TK**

Mobiliteit

Personenvervoer

- Bij ontwerp, aanleg en onderhoud van infrastructuur houden we rekening met zelfrijdende voertuigen en benodigde systemen in of langs de weg. Overheidsinformatie over verkeer wordt zoveel mogelijk via open data beschikbaar gesteld voor voertuigen, apps en reisplanners. Om ieders privacy te waarborgen leggen we spelregels vast over de eigendom en het gebruik van reisdata.

➔ **Vraag: Lobby-inzet op RDW en I&M om benodigd dataverkeer bij RDW Groningen te krijgen?**

- Het streven is dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Uitfasering van de fiscale stimulering van emissieloze auto's wordt in lijn gebracht met deze ambitie.
- We zorgen ervoor dat we met voldoende tank- en laadinfrastructuur klaar zijn voor een nieuw wagenpark. Levering en exploitatie van laadapparatuur blijft primair de verantwoordelijkheid van marktpartijen.

Reactie:

Wij zijn blij met de expliciete aandacht voor deze onderwerpen in het regeerakkoord. Inzet op een slim en groen vervoerssysteem waarbij er nadrukkelijk aandacht is voor innovaties, zoals zelfrijdende voertuigen en wordt ingezet op voldoende tank- en laadinfrastructuur sluit naadloos aan bij ons beleid.

- Samen met de Mobiliteitsalliantie voeren we deze kabinetsperiode pilots uit om ervaringen op te doen met alternatieve vormen van vervoer en betaling, zonder dat dit leidt tot een systeem van rekeningrijden.
- Omdat fietsen een goed alternatief voor het OV en de auto kan zijn, trekt het kabinet eenmalig een bedrag van 100 miljoen euro uit voor cofinanciering van gemeentelijke en provinciale investeringen in fietsinfrastructuur en fietsstallingen bij OV-knooppunten.

Wij zijn blij met dit voornemen. Het kan er toe bijdragen dat de ambities van de provincie zoals beschreven in de fietsstrategie van eind 2016 versneld kunnen worden uitgevoerd. In ons bushaltebeleid zetten wij in op het gefaseerd upgraden van haltes waarbij de OV-knooppunten, in onze provincie Hub's genoemd, een belangrijke plaats innemen. Voorzieningen voor de fiets, zoals veilige fietsstallingen, moeten hier op orde zijn. Wij gaan ons inzetten om met de eenmalige financiële ruimte die het Kabinet nu biedt hier tot een versnelling in de realisatie te komen.

➔ **Lobby-inzet om fiets-strategie gefinancierd te krijgen vanuit I&M**

- Het openbaar vervoer moet in alle delen van Nederland een goed alternatief zijn voor de auto. Het belang van de reiziger staat daarbij voorop. Die moet snel, comfortabel en veilig van A naar B kunnen reizen. Dat vraagt om betrouwbare en actuele reisinformatie, goede aansluiting op fiets, taxi en auto en een veilig en gemakkelijk betaalsysteem.

- Om tot een regionaal geïntegreerd aanbod van trein, tram/metro en bus te komen worden meer sprinterdiensten op het hoofdrailnet toegevoegd aan regionale OV-concessies. We richten ons daarbij op één of meer van de lijnen Apeldoorn-Enschede, Zwolle-Groningen/Leeuwarden en Dordrecht-Breda (in combinatie met de Merwede-Lingelijn). NS mag net als alle andere marktpartijen aan deze regionale concessies meedoen.

Reactie:

We hebben hier voor de lijn Zwolle-Groningen met interesse kennis van genomen en gaan hierover graag in gesprek met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Uitgangspunt wat ons betreft is dat decentralisatie moet leiden tot een beter product voor de reiziger. We verwachten dan dat het Rijk werk gaat maken van een snellere verbinding tussen de Randstad en het noorden.

➔ **Meer lobby-inzet op snellere verbinding met de Randstad via I&M, EZ, BZK en TK**

- Met stedelijke regio's maken we afspraken over cofinanciering van de verdere uitbreiding van het openbaar vervoer, bijvoorbeeld via lightrailverbindingen.
- We passen wet- en regelgeving aan zodat openbaar vervoer- en taxibedrijven flexibel en vraaggericht vervoer ('mobility as a service') kunnen aanbieden. Provincies en vervoerregio's die met

nieuwe vormen van doelgroepenvervoer, openbaar vervoer en deelsystemen willen experimenteren, krijgen daarvoor de ruimte.

➔ **Lobby-inzet op bundeling van doelgroepenvervoer, OV en deelsystemen gericht op I&M en TK**

Reactie:

De geboden experimenteerterruimte kunnen we mogelijk gebruiken om met name de mobiliteit in het landelijk gebied op peil te houden en Mobility as a Service (Maas) nader in te vullen.

- Richting 2025, wanneer de concessie van de Nederlandse Spoorwegen voor het hoofdrailnet afloopt, wordt de optie voor meer marktopening opengehouden. De eerste stap hierin is een evaluatie van de huidige prestaties in 2019. In deze tussentijdse evaluatie van de concessie van NS bekijken we ook verschillende opties voor het eigendom en de exploitatie van stations na 2025.

➔ **Bestaande lobby-inzet continueren**

Verkeersveiligheid

- Het aantal verkeersdoden en –gewonden neemt de laatste jaren toe, onder meer onder kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers. Het aantal slachtoffers moet omlaag. Samen met (branche)organisaties, provincies, gemeenten en handhavende instanties zetten we ons in voor de realisatie van het manifest 'Verkeersveiligheid: een nationale prioriteit'.

Wij zijn blij met de aandacht voor de verkeersonveiligheid. Voor onze provincie (provincie en gemeenten) ligt er vooral een opgave om het aantal ziekenhuisgewonden drastisch terug te dringen.

- We investeren samen met de provincies in veilige weginrichting, met name bij N-wegen. Daarnaast zetten we in op beïnvloeding van verkeersgedrag, slimme handhaving en wordt de registratie van de oorzaken van verkeersongelukken verbeterd.

Reactie:

We zijn blij met de aandacht van het kabinet waar het gaat om cofinanciering van maatregelen aan N-wegen. Wij zijn ook blij met de constatering dat de aanpak van verkeersonveiligheid meer is dan alleen het aanpassen van infrastructuur. Verbetering van de registratie van de oorzaken van ongevallen, een zaak waar wij al diverse keren aandacht voor hebben gevraagd, wordt nu ook door het rijk aangekondigd. Dit is voor ons essentieel om gerichte maatregelen te realiseren.

- Daar waar verlichting op de snelwegen bijdraagt aan verhoging van de verkeersveiligheid gaat deze 's avonds en 's nachts weer aan.
- Notoire verkeersovertreders worden harder aangepakt. Het boetesysteem wordt gewijzigd, zodat voor overtredingen met veel gevaarstelling of herhaalde overtredingen de boetes worden verhoogd en de boetes voor kleine overtredingen kunnen worden verlaagd.

Goederenvervoer

- De binnenvaart en de spoorwegen kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het beperken van toenemend goederenvervoer over de weg en het beperken van uitstoot die slecht is voor het klimaat. We stimuleren het spoorgoederenvervoer door de gebruiksvergoeding in de pas te laten lopen met die in de buurlanden. Voor de binnenvaart worden tijden van brug- en sluisbediening beter afgestemd.

- In de zeevaart en binnenvaart is nog veel milieuwinst te behalen. Met de sector zal een Green Deal worden opgesteld voor verduurzaming van de zeevaart, binnenvaart en havens.

➔ **Vraag: verhevigde inzet van lobby-inzet op dit punt?**

- Het kabinet zet er zich voor in om voor alle Europese wateren laagemissiezones in te stellen ten behoeve van een gelijk en duurzamer speelveld.
- De Nederlandse zeehavens zijn verplicht om vennootschapsbelasting te betalen. Tegelijkertijd investeren ze in publieke infrastructuur die in omringende landen door de overheid wordt aangelegd. Een herbezinning op de kostentoe rekening van infrastructuur moet ervoor zorgen dat de Nederlandse havens weer een gelijke uitgangspositie krijgen ten opzichte van havens in de buurlanden.

➔ **Verhevigde inzet van lobby-inzet op dit punt? Combi van lobby V&V, afd. FC, GSP en Brancheorganisatie Zeehavens (BOZ) op I&M en Min Fin**

In lijn met het advies van de Raad van State worden voor de vervoersector alleen de kosten voor vergunningverlening aan bedrijven in rekening gebracht en worden de kosten voor toezicht en handhaving als overheidskosten beschouwd.

- In navolging van omliggende landen wordt zo spoedig mogelijk een kilometerheffing voor vrachtverkeer ("Maut") ingevoerd. Het daarvoor te introduceren registratie- en betalingssysteem wordt gelijk aan dat in de buurlanden, zodat voor vrachtauto's geen extra apparatuur benodigd is. De inkomsten uit de heffing zullen in overleg met de sector worden teruggesluisd naar de vervoerssector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's en gelden voor innovatie in en verduurzaming.

➔ **Lobby-inzet op big data, verrekening, etc. bij RDW in Groningen**

Reactie:

De vergroening van het goederenvervoer ondersteunen wij. Voor wat betreft de kilometerheffing voor vrachtverkeer vragen wij aandacht voor de mogelijk negatieve effecten op het onderliggende wegennet.

Ontwikkeling nieuwe infrastructuur

- Voor een inhaalslag in infrastructuur stelt het kabinet cumulatief 2 miljard euro beschikbaar in de eerstkomende drie jaar. Daarna wordt het structurele budget met 100 miljoen euro verhoogd. Bij de verdeling van deze middelen wordt aangesloten bij de bestaande verdeelsleutel tussen weg, water en openbaar vervoer, met uitzondering van een eenmalig bedrag van 100 miljoen euro dat wordt vrijgemaakt voor cofinanciering vanuit het Rijk voor fietsinfrastructuur en fietsparkeervoorzieningen.
- Nieuwe investeringen worden gebaseerd op de uitkomsten van de Nationale Markt en Capaciteits Analyse (NMCA) en geprioriteerd naar de meest rendabele projecten en de beschikbaarheid van cofinanciering vanuit regio's.
- We zetten de extra financiële middelen met name in om de grootste resterende knelpunten uit de NMCA aan te pakken. Specifiek gaat het om A4, A7, A15 in de Randstad en de verkeersaders van en naar het zuiden, oosten en noorden (A1, A2, A12, A28 en A58). De aansluiting tussen het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet wordt verbeterd via afspraken met provincies en gemeenten over de besteding en verantwoording van infrastructuurgeld.
- De extra middelen voor het openbaar vervoer worden ingezet voor cofinanciering van OV in stedelijke regio's, tijdige aanleg van het beveiligingssysteem ERTMS en voorfinanciering van de overschakeling op 3kV bovenleidingsspanning.
- Het Infrastructuurfonds wordt omgevormd tot een Mobiliteitsfonds. Kern van het fonds is dat niet langer de modaliteit maar de mobiliteit centraal staat. Tot 2030 zijn de financiële middelen verdeeld tussen de traditionele modaliteiten: 'wegen', 'spoorwegen' en water. Vanaf 2030 gebruiken we een nieuwe indeling die aansluit op de agenda voor slimme en duurzame mobiliteit. Deze omvat in ieder geval een apart budget voor beheer en onderhoud, een budget voor het beter benutten van bestaande infrastructuur, het stimuleren van intelligente transportsystemen (ITS) als de zelfrijdende auto, CO2-neutrale oplossingen en Mobility as a service, en een budget voor de aanleg van nieuwe infrastructuur om knelpunten op te lossen. De taakverdeling met andere overheden houden we intact. De ontwikkeling van een Mobiliteitsfonds leidt er dus niet toe dat we verplichtingen aan hen overdragen of van hen overnemen.

Reactie:

Voor de provincie is de inzet op de knelpunten uit de NMCA niet zo gunstig, want de NMCA richt zich op capaciteitsknelpunten en niet op bijvoorbeeld duurzaamheidsknelpunten. Uit de NMCA komen nog wel een aantal OV-knelpunten naar voren. De extra middelen OV biedt een mogelijkheid om deze knelpunten aan te pakken. De extra middelen voor ERTMS zien wij als mogelijkheid om eerste stappen te zetten naar de invoering van ERTMS level 3 in combinatie met zelfrijdende treinen.

➔ **Lobby-inzet verleggen naar discussie dat niet alleen naar NMCA gekeken moet worden maar ook naar innovatieve, slimme en groene oplossingen?**

Het kabinet maakt werk van het wegnemen van belemmeringen die mensen ervaren in de grensregio's. Samen met Duitse en Belgische overheden met namen de deelstaten NRW, Nedersaksen Vlaanderen worden de belangrijkste knelpunten op het terrein van infrastructuur en sociale zaken en werkgelegenheid aangepakt

➔ **Bestendigen lobby-inzet op Wunderline en andere grensoverschrijdende zaken**

VERTROUWELIJK

NOVI

Het kabinet komt vooruitlopend op de invoeringswet met een eerste Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Het kabinet komt in deze NOVI met kaders voor de bescherming van de nationale belangen.

➔ **Lobby-inzet op behoud van status van Energyport uit SVIR d.m.v. vullen met nieuwe content: koplopersregio, waterstof, WOZ, aanlanding, 380 kV, zon-pv en energiecentrales**

VERTROUWELIJK

*Economie, innovatiebeleid en vestigingsklimaat***Ruimte voor ondernemers**

- De mogelijkheden voor regionale en sectorale proefprojecten, wettelijke experimenteerruimte, testlocaties (bijvoorbeeld voor drones) en regelvrije zones worden vergroot. Daarbij gelden minimumvereisten en passend toezicht.

➔ **Lobby-inzet op testcentrum RDW en op versteviging en invulling Dronehub bij GAE via lobby op I&M, EZ en TK**

- Om regionale kansen te benutten sluit de Rijksoverheid “deals” met decentrale overheden, waarin de partijen zich verplichten om samen aan nieuwe oplossingen te werken.

➔ **Blijvende lobby-inzet op green deal waterstof (voorjaar 2018) en mogelijk ook pilot wind op land en betere verdeling van lusten en lasten**

VERTROUWELIJK