

# Expertadviezen aan inframinister Mark Harbers: ‘Kijk ook naar ecologie, duurzaamheid en welzijn’

Gepubliceerd 13-jan-22 06:20 door [Editor dmi](#)

**Mark Harbers werd maandag beëdigd als nieuwe minister van Infrastructuur en Waterstaat. Met de verschillende vraagstukken van nu wordt het voor hem een forse klus om integraal aan te sturen en nauw samen te werken met andere ministeries. Stadszaken vroeg spoorwegbeheerder ProRail en experts Pier Eringa en Philip van Nieuwenhuizen wat zijn eerste prioriteiten moeten zijn.**

Het nieuwe kabinet Rutte IV bevat vier nieuwe ministersposten, maar zonder nieuwe ministeries. Philip van Nieuwenhuizen, directeur van Vereniging MKB INFRA, had dit graag anders gezien. ‘In aanloop naar de verkiezingen en tijdens de kabinetsformatie heeft MKB INFRA – net als onze Federatie AFNL en een aantal collega-brancheorganisaties – een Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening, Infra en Milieu (VRIM) bepleit’, vertelt hij. ‘De onderwerpen die nu bij verschillende ministeries en ministers zijn ondergebracht hebben zo’n grote samenhang dat deze wat ons betreft eigenlijk onder één dak hadden moeten worden ondergebracht.

Als voorbeeld noemt de directeur klimaatadaptie. ‘Wat betreft nieuwbouw begint de opgave bij ruimtelijke ordening (BZK). Er zijn veel nieuwe woningen nodig. Bouwen we die in binnensteden, die daardoor nog minder regenwater kunnen verwerken en nog warmer worden, of gaan we naar dunner bevolkte gebieden, waar de oplossingen goed kunnen worden ingepast? In dat laatste geval hebben we een grote mobiliteitsopgave (I&W) en komen we ook in aanraking met het stikstofprobleem (LNV).’

‘Ons advies aan de nieuwe minister is dan ook dat hij direct structureel interdepartementale samenwerking en afstemming opzoekt, zodat er coherent beleid komt en de vele miljarden optimaal worden ingezet om tegelijkertijd verschillende ambities te realiseren.’ De miljarden euro’s voor stikstof kunnen volgens Van Nieuwenhuizen bij doordachte besteding ook ten goede komen aan klimaatadaptatie, natuur, woningbouw en mobiliteit.

## **Economisch herstel door betrouwbaar spoor**

Spoorwegbeheerder ProRail kijkt uit naar de samenwerking met de nieuwe minister en bewindspersonen. ‘Het coalitieakkoord bevat mooie kansen voor betere verbindingen van mensen en gebieden, en betere en duurzamere spoorinfrastructuur.’

Als advies voor de nieuwe minister noemt ProRail drie belangrijke vraagstukken om als eerste op in te zetten: 'Modern en efficiënt vervoer per spoor is het fundament voor een sterke economie in de 21e eeuw. Dat geldt voor het vervoeren van reizigers, maar zeker ook voor goederenvervoer. Om Nederland weer in beweging te krijgen is het belangrijk dat goederen en reizigers snel, betrouwbaar en veilig kunnen reizen. De minister moet daarom economisch herstel en groei waarborgen, door verder te werken aan de betrouwbaarheid van ons spoorvervoer.'

Als tweede prioriteit noemt de spoorwegbeheerder woningbouw. 'Vanwege het tekort aan betaalbare woningen, wordt er de komende jaren veel gebouwd. Met betere spoorwegverbindingen door het hele land zorgen we ervoor dat nieuwe woningen en wijken goed bereikbaar zijn.'

Een derde advies van ProRail aan de minister is de focus op duurzame mobiliteit. 'Dit is één van de belangrijkste bouwstenen voor een ambitieus én realistisch klimaatbeleid. Ons spoor kan hier een centrale rol in spelen, door steden en regio's op een duurzamere manier te verbinden. Niet alleen binnen Nederland, maar ook door internationale spoorverbindingen, voor personenvervoer en door vrachtwagens te vervangen met schoon vervoer over het spoor.'

## **Visie op maatschappelijke waarde**

Pier Eringa, bestuursvoorzitter van stichting Next Generation Infrastructures (NGinfra), hamert graag op de maatschappelijke waarde van een goede infrastructuur. 'Als het coalitieakkoord spreekt over infrastructuur, dan gaat het vooral over mobiliteit en transport. De waarde daarvan wordt breder gezien dan alleen 'bijdragen aan economische groei'; het coalitieakkoord benoemt expliciet dat solide infrastructuur nodig is om naar werk, opleiding of familie te gaan. Infrastructuur wordt hiermee erkend als basisvoorwaarde voor de samenleving.'

'Onze eerste tip aan Mark Harbers is: houd die gedachte vast. Infrastructuur is geen doel op zich, maar een voorwaarde om de samenleving te laten functioneren en toekomstbestendig te maken. Duurzaamheid, klimaatadaptatie, energietransitie en inclusiviteit komen er niet zonder infrastructuur. Ook netwerken voor drinkwater, riolering, elektriciteit, warmte en digitale voorzieningen zijn infrastructuur. De bekende slogan 'zonder transport staat alles stil' is waar, maar voor 'transport' kun je ook 'drinkwater' of 'elektriciteit' of 'internet' invullen.'

Eringa vervolgt: 'Infrastructuren zijn bovendien met elkaar vervlochten; zonder stroom en digitale informatie is er geen betrouwbare en veilige mobiliteit. Onze tweede tip is dan ook: beschouw infrastructuur in zijn samenhang. De derde tip is een uitnodiging: betrek de infrastructuurbeheerders actief om brede welvaart te bereiken. Kijk bij investeringen niet alleen naar kosteneffectiviteit, maar weeg mee wat die op lange termijn betekenen voor ecologie, duurzaamheid en welzijn. De infrabeheerders zijn er al mee bezig, pak die

uitgestoken hand!' (Fotograaf: Stefan Verkerk)

## Achterstallig onderhoud

Naast een interdepartementale samenwerking tussen ministeries pleit Van Nieuwenhuizen vooral voor meer aandacht naar achterstallig infra-onderhoud. 'Op dit moment is alleen het budget voor nieuwe aanleg geormerkt en zo goed als onaantastbaar', aldus de directeur van MKB INFRA. 'Veel van onze infrastructuur is aan vervanging of op zijn minst renovatie toe, de geschatte kosten liggen op meer dan 80 miljard euro. Voor onderhoud zou er eigenlijk structureel een constant budget moeten zijn. Dat fluctueert nu enorm en is iedere keer weer een sluitpost.'

'Door de stikstofproblematiek ligt veel nieuwe aanleg stil. Het geld blijft in de pot en mag niet gebruikt worden voor vervanging en renovatie. Dat is onbegrijpelijk, want die tachtig miljard moet er uiteindelijk toch komen en voorlopig zijn we van de stikstofproblematiek nog niet af. Door nu iets van het 'slapende' geld in de aanlegpot (stel vijf miljard) te gebruiken, zou er alvast een begin kunnen worden gemaakt met de meest dringende vervanging en renovatie. Alleen de politiek kan dit veranderen. Later vullen we het potje weer aan met de besparing op Vervanging en Onderhoud.' Volgens Van Nieuwenhuizen kan dan snel dringend noodzakelijk renovatiewerk worden aangepakt en worden langdurige problemen voor de mobiliteit voorkomen. Ook wordt de capaciteit van de markt gebruikt, die nu niet kan worden ingezet op de stikstofprojecten.

'Verder zou het goed zijn als de minister probeert een onderhoudsverplichting in te voeren voor infrastructuur, die wordt beheerd door lagere overheden.' Dat kan volgens Van Nieuwenhuizen op twee manieren: bijvoorbeeld door een soort APK op infrastructuur, of door de budgetten voor onderhoud van infrastructuur niet meer via BZK, maar via I&W te laten lopen. 'Met dat laatste voorkom je dat gemeenten gaten in hun begroting proberen te dichten door te bezuinigen op onderhoud van de gemeentelijke infrastructuur en daarmee de problematiek doorschuiven naar volgende colleges. Als dit (grond)wettelijk niet zou kunnen, kan de minister de afweging maken om een APK in te voeren. Zo heeft de Nederlandse infrastructuur een vastgestelde minimumkwaliteit.'

Bron: Stadszaken

Tags : duurzaamheid, ecologie, minienw, welzijn