

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2406

Vragen van het lid **Krul** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht «*Het geld is op, en dus verliest dit dorp tweederde van zijn bruggen: «Alsof we er hier niet toe doen»*» (ingezonden 30 maart 2023).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 24 april 2023).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht van «*Het geld is op, en dus verliest dit dorp tweederde van zijn bruggen: «Alsof we er hier niet toe doen»*»¹ en zou u op de belangrijkste bevindingen in zowel het nieuwsartikel als de bijbehorende videoreportage willen reageren?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de analyse dat het verdwijnen van bruggen in Pekela een bredere relevantie heeft dan alleen de vraag of de gemeente het onderhoud aan bruggen kan betalen? Zo ja, zou u op deze bredere relevantie over onder andere leefbaarheid en het verdwijnen van voorzieningen willen reflecteren?

Antwoord 2

Ja, als er wordt ingezoomd op het gebied, dan is er sprake van een complexe samenhang tussen demografische ontwikkeling, voorzieningenniveau, sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen en mobiliteit. Een van de opgaven in het landelijk gebied is de maatschappelijke voorzieningen in stand te houden voor de inwoners, inclusief de bereikbaarheid daarvan.

Vraag 3

Zou u in kaart willen brengen welke mogelijkheden er zijn voor het Rijk om Pekela te helpen bij de financiering van het onderhoud van deze bruggen?

¹ Algemeen Dagblad, 27 maart 2023, <https://www.ad.nl/binnenland/het-geld-is-op-en-dus-verliest-dit-dorp-tweederde-van-zijn-bruggen-alsof-we-er-hier-niet-toe-doen~a3184d3d/>.

Antwoord 3

Het vaarwegennet in Nederland is verdeeld in Rijksvaarwegen, provinciale vaarwegen en gemeentelijke vaarwegen. Het beheer en onderhoud hiervan is bij de betreffende overheden ondergebracht waarvoor zij dan ook een eigen verantwoordelijkheid hebben. Het Pekelerhoofddeep valt onder de gemeente en daar heeft Rijkswaterstaat of het Ministerie van IenW geen rol bij. Het kanaal is opgenomen in het recreatieve toervaartnet dat is vastgesteld in de omgevingsverordening van de provincie Groningen. De problematiek van te weinig onderhoudsbudget en achterstanden in onderhoud, waar de gemeente mee worstelt, is herkenbaar. Daar worstelt IenW ook mee. Daar is de gemeente Pekela niet mee geholpen, maar los van de verantwoordelijkheidsverdeling is er ook geen financiële mogelijkheid om bij te springen vanuit het Mobiliteitsfonds. Mogelijk kan het nieuwe verdeelmodel voor het Gemeentefonds hiervoor een uitkomst bieden.

Vraag 4

Zou u willen reflecteren op het in eerdergenoemd nieuwsbericht beschreven gevoel van mensen dat zij niet gehoord worden en er zelfs niet toe doen, en dat in verband willen brengen met beslissingen over infrastructuur, het gepresenteerde rapport *«Elke regio telt! Een nieuwe aanpak van verschillen tussen regio's»* van De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, de Raad voor Volksgezondheid & Samenleving en de Raad voor het Openbaar bestuur², evenals het plan *«Voor Heel Nederland»* van de CDA-fractie³?

Antwoord 4

Het kabinet komt met een reactie op de aanbevelingen van het rapport van RLI, ROB en RVS, *«Elke regio telt!»*. Het recht op bereikbaarheid gaat niet alleen om het faciliteren van de toegang tot banen, voorzieningen en sociale contacten. Dat bleek ook al uit het PBL-rapport *«Toegang voor iedereen»* (oktober 2022). Zaken als ruimtelijke ordening en draagvlak voor de voorzieningen spelen een belangrijke rol. Daarom moet het gesprek breder worden gevoerd dan alleen over mobiliteit en infrastructuur en moet er aandacht zijn voor regionale verschillen. Deze grondgedachte is in de Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050 opgenomen en wordt verder uitgewerkt in gesprek met andere departementen en medeoverheden.

Vraag 5

Deelt u de opvatting, zoals in eerdergenoemd nieuwsbericht beschreven, dat het Rijk een morele plicht heeft om Pekela te helpen de weg omhoog te vinden? Ziet u een vergelijkbare morele plicht richting meer gemeenten in ons land en deelt u de opvatting dat het hier zou moeten gaan om structurele aandacht en betrokkenheid?

Antwoord 5

Het Rijk draagt bij aan de financiering van de gemeentelijke taken via het Gemeentefonds. De fondsbeheerder zijn de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) en de Staatssecretaris van Financiën. Zij bestuderen elk jaar hoe de verdeling van het Gemeentefonds zich verhoudt tot de manier waarop de kosten van gemeenten zich ontwikkelen. Gemeenten bepalen zelf waar ze dit geld aan besteden. Dat zijn lastige keuzes als niet alle posten kunnen worden gedekt. Met het nieuwe verdeelmodel voor het Gemeentefonds is er meer aandacht voor de weerbaarheid van gemeenten met een beperkte financiële draagkracht. Het is niet de bedoeling dat de middelen fors achterblijven bij de ontwikkeling van de uitgaven en dat juist de kleine gemeenten die veel financiële problematiek hebben erop achteruitgaan. Dat heeft de aandacht van het kabinet. De Minister van BZK pakt dit samen met de medeoverheden op in het kader van de hele verdeelsystematiek van gelden.

² Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, maart 2023, <https://www.rli.nl/publicaties/2023/advies/elke-regio-telt>.

³ CDA Tweede Kamerfractie, <https://www.voorheelnederland.nu/>.

Vraag 6

Zou in contact willen treden met zowel de provincie als de actiegroep Bruggen Belang Pekela over de mogelijkheden om als Rijk bij te dragen aan een oplossing voor de financiering van het onderhoud aan bruggen?

Antwoord 6

Zoals beschreven in het antwoord op vraag 3, valt het Pekelerhoofddeep onder de verantwoordelijkheid van de gemeente. Los van de verantwoordelijkheidsverdeling, heeft het ministerie ook geen financiële mogelijkheid om bij te springen.

Vraag 7

Deelt u de opvatting dat de rijksoverheid definitief afscheid moet nemen van de kosten-baten analyse als besluitvormingsinstrument? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe gaat u dit afscheid vormgeven?

Antwoord 7

In het Tweeminutendeбат Verkeersveiligheid en Wegen van 13 april 2023 is de motie van de leden Krul en Van der Graaf⁴ aangenomen waarmee de Kamer het kabinet oproept om de maatschappelijke kosten-batenanalyse niet meer als enige besluitvormingsinstrument te gebruiken in het infrastructuurbeleid. De MKBA kent beperkingen, maar het blijft een nuttig instrument om objectief in te schatten wat de effecten en projectalternatieven behelzen. De MKBA levert beslisinformatie, maar is op zichzelf niet doorslaggevend en onderdeel van een bredere afweging in het kader van het MIRT. De motie wordt meegenomen in de herziening van de Werkwijzer MKBA die dit jaar wordt uitgevoerd.

⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 1047.