



> Retouradres Postbus 20011 2500 EA Den Haag

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten
Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

DG BRW

Ministerie van Binnenlandse
Zaken en Koninkrijksrelaties

Turfmarkt 147
Den Haag
Postbus 20011
2500 EA Den Haag
www.rijksoverheid.nl
www.facebook.com/minbzk
www.twitter.com/minbzk
[www.linkedin.com/company/
ministerie-van-bzk](https://www.linkedin.com/company/ministerie-van-bzk)

Kenmerk

2021-0000581003

Uw kenmerk

Datum 19 november 2021
Betreft Beantwoording Kamervragen vaste commissie voor
Binnenlandse Zaken dd. 12 februari 2021 inzake de reactie op
het advies van de Raad voor de leefomgeving en
infrastructuur (RLi) 'Toegang tot de stad: hoe publieke

Hierbij bied ik u mede namens de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) de antwoorden aan op de schriftelijke vragen die zijn gesteld door de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken over de brief van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties dd. 12 februari 2021 inzake de reactie op het advies van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (RLi) 'Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen' (Kamerstuk 34682, nr. 79). Deze vragen werden ingezonden op 17 mei 2021.

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,

drs. K.H. Ollongren

Vragen van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over de brief van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties dd. 12 februari 2021 inzake de reactie op het advies van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (RLi) 'Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen', ingezonden op 17 mei 2021.

Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie

Vraag 1

Welk percentage van de woningvoorraad is starterswoning, welk percentage seniorenwoning en welk percentage gezinswoning ten opzichte van welk percentage van de actief woningzoekenden starter, senior en gezin is. Graag ontvangen zij een overzicht voor zowel bestaande woningen en huidige bewoners als nieuwe woningen en nieuwe bewoners van corporaties.

Antwoord:

Binnen de corporatievoorraad zijn er geen strikte definities van starterswoningen, ouderenwoningen en gezinswoningen. 40,5% van de corporatiewoningen is een eengezinswoning. Die worden meestal aan meerpersoonshuishoudens toegewezen. Etagewoningen/appartementen worden vaak aan starters toegewezen. 11% van de huishoudens in een sociale corporatiewoning is een gezin en 14% is een eenoudergezin. De overige huishoudens zijn alleenstaanden of paren (WoON2018).

In 2019 werd 14% van de nieuwe verhuringen toegewezen aan meerpersoonshuishoudens (3 of meer personen), de overige woningen werden toegewezen aan alleenstaanden en paren.

	Woningvoorraad corporaties Nederland
Aandeel eengezinswoningen (2019)	40,5%
Aandeel etagebouw zonder lift (2019)	27,4%
Aandeel onzelfstandige wooneenheden (2019)	6,2%
Aandeel etagebouw met lift en hoogbouw (2018)	26,0%
Totaal	100,1%

Bron: dVi (de Verantwoordingsinformatie van woningcorporaties)

Wat betreft de actief woningzoekenden: van de circa 7,4 miljoen zelfstandig wonende huishoudens (begin 2018) is ongeveer 11% actief op zoek naar een woning. Jongeren (tot 35 jaar) zijn veel vaker op zoek (24%) dan mensen tussen de 35 en 64 (10%) en senioren van 65+ (5%). Naar huishoudenssamenstelling bekeken zijn vooral de eenoudergezinnen (19%) en in mindere mate de alleenstaanden (13%) actiever op zoek dan het gemiddelde huishouden.

Onder de ruim 800.000 actief woningzoekende huishoudens (ongeveer 11% van 7,4 miljoen huishoudens) zijn de groepen met een hogere verhuisgeneigdheid dan ook oververtegenwoordigd. Jongeren maken 37% deel uit van de actief woningzoekenden en maar 16% van het totaal aantal huishoudens, eenoudergezinnen vormen 13% van de woningzoekenden en 8% van het aantal huishoudens en alleenstaanden vormen 43% van de woningzoekenden versus 36% van de huishoudens.

Bron: WoON2018

Vraag 2

De leden van de VVD-fractie vinden het belangrijk dat bewoners in een leefbare wijk wonen waarbij ruime tuinen en ruime parken belangrijke factoren zijn. Deze leden willen van de minister weten in hoeverre ruime tuinen en ruime parken worden ingetekend in het ontwerp van nieuwe woonwijken. Kan de minister een overzicht per regio geven? De leden van de VVD-fractie willen weten hoe de minister zorgt dat ruime tuinen en ruime parken worden ingetekend in het ontwerp van nieuwe woonwijken.

Antwoord:

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is aangegeven dat het rijk met de gemeenten een samenhangende aanpak van het groen in en om de stad ontwikkelt en afspraken maakt over de toepassing daarvan.¹ Het rijk wil hiermee bevorderen dat er voldoende groen en voldoende groene recreatiemogelijkheden zijn op het schaalniveau van de stad en de wijk. Het is daarbij belangrijk dat goed wordt aangesloten bij lokale behoeften en mogelijkheden. Op 20 september jl. heeft de minister van LNV mede namens mij en de ministers van IenW en VWS de TK geïnformeerd over de instrumenten die op rijksniveau kunnen worden ingezet om een stedelijke ontwikkeling met voldoende groen te bevorderen². Omdat ook ik inzicht in de feiten van belang vind heb ik het PBL gevraagd om de hoeveelheid groen in de Nederlandse steden en de behoefte daaraan in de stadswijken te inventariseren. In situaties waarin het rijk zelf betrokken is bij de ontwikkeling van nieuwe locaties (zoals bij de 14 grootschalige woningbouwlocaties) zet het rijk in op voldoende groen in en groene recreatiemogelijkheden voor de locatie.

Vraag 3

Deze leden vinden het belangrijk dat bewoners zich verbonden voelen met hun woonplaats. Zij willen van de minister weten in hoeverre lokale karakteristieken worden behouden in het ontwerp van nieuwe woningen. Kan de minister een overzicht per regio geven? De leden van de VVD-fractie willen weten hoe de minister zorgt dat lokale karakteristieken worden behouden in het ontwerp van nieuwe woningen.

Antwoord:

Ik onderschrijf het belang van het gevoel van verbondenheid van bewoners met hun buurt. Deze verbondenheid draagt bij aan beter lokaal burgerschap en gemeenschapsgevoel en daarmee aan de leefbaarheid van de buurt. De komende

¹ Kamerstuk II 2020/21 34682, nr. 1.

² Kamerstuk II 2021/22 33576, nr. 250

jaren staan we voor grote opgaven in onze fysieke leefomgeving, zoals het bouwen van nieuwe woningen en de aansluiting op mobiliteitsnetwerken, het verduurzamen van bestaand vastgoed, het vinden van ruimte voor de opwekking van duurzame energie en de aanpassing aan een veranderend klimaat. Deze opgaven krijgen vorm op verschillende schaalniveaus: nationaal, regionaal en lokaal. In veel buurten, wijken en dorpen moeten en zal de leefomgeving veranderen door deze ontwikkelingen.

Voor sociale cohesie en verbondenheid met en binnen de buurt is de opgave dan ook om een balans te vinden tussen het vormgeven van deze grote transitie en tegelijkertijd het vergroten van de kwaliteit van onze leefomgeving. Voor deze balans is een goed stedenbouwkundig ontwerp van de wijk, de openbare ruimte en de voorzieningen belangrijk. Dat kan afhankelijk van de situatie leiden tot het toevoegen van nieuwe lokale karakteristieken, het behoud van bestaande karakteristieken of het herintroduceren van verloren gegane karakteristieke elementen. Er is geen overzicht beschikbaar bij het Rijk in hoeverre de lokale karakteristieken worden behouden in het ontwerp van nieuwe woningen. Het Rijk stimuleert wel de inzet van ruimtelijk ontwerp om omgevingsbeleid met cultuur- en erfgoedbeleid te verbinden. Dit doen we door middel van verschillende acties, gebundeld in het Actieprogramma Ruimtelijk Ontwerp 2021-2024 onder de regie van de ministeries van BZK en OCW.

Een inclusieve en veilige openbare ruimte waarin alle bewoners zich thuis voelen en waarin voor alle bewoners ruimte en gelegenheid is om te recreëren en verblijven, kan alleen ontworpen worden wanneer goed kennis is genomen van de wensen van deze bewoners. Op verschillende manieren kunnen (toekomstige) bewoners betrokken worden bij nieuwe ontwikkelingen in hun buurt. In de Omgevingswet is bepaald dat bij nieuwe plannen participatie moet plaatsvinden.

Het Rijk onderscheidt in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vier prioriteiten waarbinnen de ontwikkeling van de maatschappelijke opgaven direct verbonden wordt met de ambitie voor een aantrekkelijke en herkenbare leefomgevingskwaliteit en het versterken van ons erfgoed. Nederland is de afgelopen eeuwen steeds opnieuw ingericht en dat heeft geleid tot een rijke erfenis aan gebouwd erfgoed en waardevolle cultuurlandschappen. Ze weerspiegelen de identiteit van Nederland. Met de NOVI hebben we als overheden de ambitie geformuleerd om zorgvuldig met dit erfgoed om te gaan. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) is op diverse niveaus actief om erfgoed te borgen bij herontwikkelingen van onze leefomgeving, onder andere door advisering ten behoeve van beleid en in de uitvoeringspraktijk. Zo houden we Nederlands erfgoed in stand en benutten het als inspiratie en aanknopingspunt voor doorontwikkeling of herbestemming.

Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie

Vraag 4

De leden van de D66-fractie lezen dat enkele gemeenten meerdere maatschappelijke opgaven, in dit geval de aanpak aardgasvrije wijken en eenzaamheid in de wijk, tegelijkertijd oppakken. Deze leden vragen op welke wijze

dergelijke ervaringen tussen gemeenten worden uitgewisseld, en op welke wijze de uitwisseling van dergelijke ervaringen door het kabinet wordt gestimuleerd.

Antwoord:

Vanuit mijn ministerie wordt het delen van ervaringen over het tegelijkertijd aanpakken van meerdere maatschappelijke opgaven onder andere gestimuleerd vanuit het Programma Aardgasvrije Wijken (PAW), de City Deal Energieke wijken, duurzaam en sociaal en het interbestuurlijk programma Leefbaarheid en Veiligheid. Met het PAW wordt in de praktijk van nu 46 proeftuinen geleerd hoe we met elkaar buurten en wijken aardgasvrij kunnen maken. Naar verwachting worden er in het eerste kwartaal van 2022 nog ongeveer 10-12 proeftuinen toegevoegd aan het totaal (van 2 juli tot en met 1 november 2021 is de termijn voor het indienen van proeftuinen voor de derde ronde).³

Het leren binnen deze proeftuinen vindt op verschillende manieren plaats langs zes thema's. *Verbinden van Opgaven* is één van deze thema's met als doel te leren hoe de energietransitie kan bijdragen aan betere wijken. Informatie over specifiek dit thema wordt ontsloten op:

<https://aardgasvrijewijken.nl/themas/verbindenvanopgaven>.

Daarnaast kent het PAW het Kennis- en Leerprogramma (KLP) waarbij onder andere met leerkringen en themabijeenkomsten wordt gewerkt. Op die manier worden tussen gemeenten kennis gedeeld, ervaringen uitgewisseld en *best practices* ontwikkeld. Waar dit opportuun is, wordt de samenwerking gezocht met provincies voor het opzetten van leerkringen en er zijn diverse trajecten met onderwijsinstellingen waar aandacht is voor de verbinding. Ook loopt er tot en met dit jaar het door PAW gesubsidieerde *Experimentenprogramma Verduurzaming Kwetsbare Wijken*, getrokken door Platform31 en Nyenrode. Hierin wordt met een kleine groep gemeenten door middel van kennislabs en actieonderzoek geleerd hoe het sociale domein kan worden gekoppeld aan de aardgasvrij transitie (zie: [Platform31 kennis- en netwerkorganisatie voor stad en regio - Verduurzaming van Kwetsbare Wijken](#)).

In de *City Deal Energieke wijken, duurzaam en sociaal* werkt een coalitie van steden, departementen en woningcorporaties aan het ontwikkelen van innovatieve aanpakken bij de koppeling van de energietransitie aan sociale en leefbaarheidsvraagstukken in de wijk. Het doel is het vergroten van de leefbaarheid, het verbeteren van de positie van bewoners en het verkrijgen van meer draagvlak voor de energietransitie. Zo kan de energietransitie bijdragen aan het stimuleren van de lokale werkgelegenheid, het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte en inwoners ondersteunen door in een gecombineerde aanpak aandacht te hebben voor bijvoorbeeld schuldenproblematiek en gezondheid. De energietransitie wordt zo een kans in plaats van een extra opgave. In deze City Deal wordt ook een link gelegd met de stedelijke vernieuwingsgebieden uit het interbestuurlijk programma Leefbaarheid en Veiligheid.

³ Kamerstuk II 2020/21 32847, nr. 764.

Vraag 5

De leden van de D66-fractie vernemen in de brief van de minister dat de door de RLi geadviseerde toetsing op de toegankelijkheid van de stedelijke samenleving wordt ingevuld door de tweejaarlijkse NOVI-monitor. Deze leden vragen in hoeverre de in de brief beschreven NOVI-indicatoren afdoende zijn om de toegankelijkheid van de stedelijke samenleving te toetsen, of dat hiervoor nog aanvullende handelingen nodig zijn.

Antwoord:

De studie van de Rli 'Toegang tot de stad' heeft de mogelijkheden onderzocht die burgers in Nederland hebben om deel te nemen aan de stedelijke samenleving waaronder wordt verstaan de toegang tot wonen, vervoer en publieke voorzieningen. Ook de NOVI geeft aan dat iedereen mee moet kunnen doen aan de samenleving en dat daarom het waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving van nationaal belang is. Het nationaal belang richt zich met name op de toegankelijkheid voor mensen met een matige of ernstige beperking, onder wie veel senioren. De monitor NOVI brengt de ontwikkelingen in beeld ten aanzien van de 21 genoemde nationale belangen. Voor het nationaal belang toegankelijkheid wordt in de NOVI-monitor verwezen naar het Cijferoverzicht Onbeperkt Meedoen van het RIVM. Ook dit cijferoverzicht richt zich op de toegankelijkheid van de samenleving van personen met een matige of ernstige beperking. Dit betreft dus een deelaspect van een toegankelijke samenleving waar de Rli op doelt. Zoals aangegeven in de kabinetsreactie bevat de monitor NOVI echter ook indicatoren gerelateerd aan andere doelstellingen die raken aan deze problematiek, zoals de indicator 'betaalrisico's in de huur- en koopsector'.

Vraag 6

Deze leden onderschrijven de oproep van de RLi om te bezien hoe wooncoöperaties te ondersteunen. Zij zijn content dat de minister aangeeft de Kamer later dit jaar over uitkomsten van pilots hieromtrent te informeren. Zij vragen in hoeverre hierin ook, zoals ook in de aanbeveling van de RLi wordt beschreven, de beschikbaarheid van voldoende betaalbare locaties voor wooncoöperaties wordt meegenomen.

Antwoord:

Aan het einde van dit jaar zal ik Uw Kamer informeren met een brief over de uitkomsten van de pilots. De beschikbaarheid van locaties zal daarin worden meegenomen.

Vragen 7 en 8

De leden van de D66-fractie zijn content dat er gesprekken worden gevoerd met de sector over het beter inzichtelijk krijgen van aanvangshuren in de vrije sector. Deze leden vragen wat de huidige stand van zaken is omtrent deze gesprekken, en op welke termijn er naar verwachting hierover afspraken worden gemaakt met de betrokken partijen.

De leden van de D66-fractie lezen dat de Raad adviseert om prikkels in te bouwen die een lange termijnbetrokkenheid van verhuurders belonen. Deze leden vragen

op welke wijze er – naast de differentiatie van de overdrachtsbelasting – nog meer invulling kan worden gegeven aan het stimuleren van langdurige betrokkenheid door verhuurders, en welke maatregelen daarvoor worden uitgevoerd of onderzocht.

Antwoord:

De afgelopen periode heb ik verschillende maatregelen genomen die de positie van beleggers raken. Bij het nemen van deze maatregelen is het doel geweest om de betaalbaarheid van woningen voor mensen met een middeninkomen en starters te verbeteren en excessen op de woningmarkt aan te pakken. Daarbij is voor mij een aandachtspunt dat beleggers ruimte houden om te kunnen investeren in nieuwbouw. Zo heeft het kabinet het initiatiefvoorstel van het lid Nijboer (PvdA) om de jaarlijkse huurstijgingen in de vrije sector te maximeren, gesteund. Dit wetsvoorstel is per 1 mei 2021 in werking getreden en beperkt de jaarlijkse huurverhoging voor een periode van drie jaar tot maximaal inflatie + 1 procentpunt⁴. Ook krijgen gemeenten de mogelijkheid om een opkoopbescherming in te voeren om ervoor te zorgen dat betaalbare koopwoningen niet kunnen worden opgekocht voor ongewenste vormen van verhuur. Daarnaast heeft het kabinet met de differentiatie van de overdrachtsbelasting de positie van starters verbeterd ten opzichte van beleggers. Door deze differentiatie betalen starters⁵ per 1 januari 2021 geen overdrachtsbelasting en is het tarief voor beleggers verhoogd tot 8%. Deze maatregel zorgt er tevens voor dat verhuurders worden gestimuleerd om voor een langere periode te verhuren. Er zijn ook andere maatregelen denkbaar die bijdragen aan dit doel. Zo kunnen gemeenten bij nieuwbouw een antispeculatiebeding toepassen, waardoor de woning niet doorverkocht mag worden binnen een bepaalde periode. Verder ben ik in overleg met de sector over een convenant transparantie aanvangshuurprijzen (zie ook het antwoord op vraag 21). Op dit moment wordt echter geen onderzoek gedaan naar de invoering van extra maatregelen ten aanzien van het stimuleren van langdurige betrokkenheid van verhuurders.

Vraag 9

De leden van de D66-fractie vinden het van belang dat als het aankomt op voldoende woonruimte in de stad ook wordt gekeken naar voldoende mogelijkheden voor transformatie van leegstaand (kantoor)vastgoed in de steden. Deze leden vragen op welke manier dit wordt meegenomen in de inspanningen om in de steden tot voldoende woonruimte te komen.

Antwoord:

Op verschillende manieren spant het Rijk zich in om tot transformaties te komen gericht op de realisatie van meer (betaalbare) woningen. Via de revolverende Transformatiefaciliteit worden leningen verstrekt aan binnenstedelijke transformaties gericht op de realisatie van woningen. Transformatie van kantoren

⁴ Staatsblad 2021, nr. 194 en Staatsblad 2021, nr. 213

⁵ Het gaat hier om meerderjarige kopers tot 35 jaar. Zij betalen eenmalig geen overdrachtsbelasting bij aankoop van een woning indien zij zelf in deze woning gaan wonen. Vanaf 1 april 2021 geldt aanvullend dat om in aanmerking te komen voor de eenmalige vrijstelling de woning niet duurder mag zijn dan € 400.000.

kan ook in aanmerking komen voor een lening uit de Transformatiefaciliteit. De transformatie van kantoren kan ook onderdeel zijn van een aanvraag in het kader van de Woningbouwimpuls, waarmee bijgedragen kan worden aan de publieke onrendabele top.

Momenteel werk ik in samenwerking met de staatssecretaris van Economische Zaken en klimaat een Nationaal Transformatieplan uit, gericht op de transformatie van winkels, bedrijfsruimten en kantoren ten behoeve van o.a. woningen. Ook kunnen, zoals aangekondigd in de brief van de staatssecretaris van 12 mei 2021⁶, in het kader van de Aanpak herstructurering winkelgebieden in binnensteden en kernen, aanvragen worden ingediend voor een bijdrage aan de transformatie van vastgoed naar zowel economische als woonfuncties. Daarnaast komt de mogelijkheid voor gemeenten om de transformatiebrigade in te schakelen bij de planvorming ten behoeve van deze transformaties.

Vraag 10

De leden van de D66-fractie vragen op welke manier wordt gewaarborgd dat bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet de toegankelijkheid van de stad voor inwoners wordt meegenomen in de besluitvorming, met consistentie richting het landelijke vervoersnetwerk, ook in het licht van connectiviteit tussen landelijke netwerken en regionale vervoersnetwerken

Antwoord:

Overheden moeten mobiliteit meewegen bij ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving. Er zijn instructieregels gericht op de ontwikkeling en het in stand houden van de Rijksinfrastructuur. Provincie en gemeenten kunnen het beleid verder zelf invullen. Het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) bevat verschillende rijksinstructieregels voor de instandhouding van de rijksinfrastructuur. Mobiliteit is verder een aspect dat in de omgevingsvisies, de omgevingsverordening en het omgevingsplan meeweegt vanuit een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit.

Bij gebiedsontwikkelingen zal er integraal worden gekeken naar de mobiliteit en toegankelijkheid daarvan in relatie tot andere belangen zoals milieukwaliteit. Uiteindelijk zal in het Omgevingsplan het vervoersnetwerk en ander beleid rondom mobiliteit (zoals parkeerbeleid) worden opgenomen. Hierin zal dus ook gekeken worden naar de connectiviteit tussen de landelijke, regionale en lokale vervoersnetwerken. Bij het opstellen van het omgevingsplan wordt er in ieder geval uitwerking gegeven aan de instructieregels van het Bkl. De verkeers- en vervoersplannen vormen integraal onderdeel van de Omgevingsvisies.

Vraag 11

De leden van de D66-fractie vragen tevens op welke manier de natuurinclusieve samenleving wordt gewaarborgd binnen de Omgevingsvisie.

Antwoord:

⁶ Kamerstukken II 2020/21, 31 757 nr. 105.

In de NOVI is aangegeven dat een natuurinclusieve stedelijke ontwikkeling en natuurinclusief bouwen uitgangspunten zijn voor het rijk. En dat het rijk met de gemeenten een samenhangende aanpak van groen in en om de stad ontwikkelt en afspraken maakt over de toepassing daarvan. Door de betrokken ministeries BZK, LNV, IenW en VWS worden nu de voorbereidingen getroffen om daar invulling aan te geven. Daarbij behoort ook de vraag welk instrumentarium en welke acties op rijksniveau moeten worden ingezet om tot groenere steden en een natuurinclusieve samenleving te komen. Op 20 september jl. heeft de minister van LNV mede namens mij en de ministers van IenW en VWS de TK geïnformeerd over onze inzet hiervoor⁷. De verdere invulling hiervan is aan het volgende kabinet.

Vragen en opmerkingen van de leden van de CDA-fractie

Vraag 12

De minister schrijft dat het advies van de RLI 'uitstekend past bij de samenhangende benadering van het beleid voor de fysieke leefomgeving die is ingezet met de Omgevingswet en de Nationale Omgevingsvisie (NOVI)'. Op 23 april 2021 heeft zij de Kamer geïnformeerd over de voortgang van de implementatie van de Omgevingswet en het mogelijk opschuiven van de datum van inwerkingtreding (Kamerstuk 33 118, nr. 188). Welke mogelijkheden en momenten, naast de jaarlijkse NOVI-conferentie, ziet de minister om het advies en de aanbevelingen met overheden en andere samenwerkingspartners te bespreken? Krijgt de Kamer hier een terugkoppeling van, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

Antwoord

Op de NOVI conferentie op 31 maart jl. is er tijdens de Kenniscarroussel stil gestaan bij het advies van de RLI 'Toegang tot de stad'. Deze sessie is terug te luisteren op www.noviconferentie.nl.

Daarnaast heb ik aangegeven in de kabinetsreactie⁸ graag in gesprek te gaan met de bestuurlijke partners over hoe we aandacht kunnen besteden aan de toegankelijkheid van de stad voor burgers in relatie tot de Omgevingswet. In de komende maanden zullen daarom hierover gesprekken plaatsvinden tussen mijn ministerie en een aantal wethouders. Het is aan het nieuwe kabinet hoe hier vervolg aan wordt gegeven.

Vraag 13

Een van de aanbevelingen van de RLI is het verankeren van een 'toegankelijkheidstoets' in de Omgevingswet, bedoeld om 'bij ruimtelijke visies en plannen vooraf te toetsen hoe de maatregelen met een impact op publieke voorzieningen, wonen en vervoer (of een combinatie daarvan) uitpakken voor burgers'. De minister neemt deze aanbeveling niet over. Kan zij nog eens beargumenteren waarom, en welke andere mogelijkheden, binnen de

⁷ Kamerstuk II 2021/22, 33576 nr. 250.

⁸ Kamerstuk II 2020/21 34682, nr.79.

Omgevingswet of daarbuiten, zij ziet om de toegankelijkheid van de stad voor burgers in een vroeg stadium te borgen?

Antwoord

De Rli adviseert een toegankelijkheidstoets bij omgevingsvisies en omgevingsplannen te verplichten, bijvoorbeeld door deze op te nemen in een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) op grond van de Omgevingswet. Het achterliggende doel daarbij is om structureel aandacht te geven aan de vraag hoe kan worden voorkomen dat voor bepaalde groepen de toegang tot de stad vermindert als gevolg van de planvorming bij ruimtelijke visies en plannen. De Rli ziet voor zich dit doel te bereiken door vooraf bij deze plannen te toetsen hoe de maatregelen met een impact op publieke voorzieningen, wonen en vervoer (of een combinatie daarvan) uitpakken voor burgers.

Ik beaam dat er structureel aandacht moet zijn voor de toegankelijkheid van de stad in de verschillende fasen van de beleidscyclus. Ik neem dit advies echter niet over, omdat het achterliggende doel van het voorstel ook zonder een verplichte toegankelijkheidstoets binnen de Omgevingswet en bij de democratische verantwoording bewerkstelligd moet kunnen worden.

Met betrekking tot ruimtelijke planvorming ligt in de Omgevingswet een duidelijke opdracht aan bestuursorganen besloten om bij de uitoefening van hun taken en bevoegdheden een brede en evenwichtige belangenafweging te maken. In de maatschappelijke doelen van artikel 1.3 van de Omgevingswet ligt expliciet besloten dat de wet gericht is op het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit in combinatie met doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke functies.

Volgens artikel 2.1, lid 2 van de wet houden bestuursorganen bij het mogelijk maken van activiteiten nadrukkelijk rekening met de relevante onderdelen en aspecten van de fysieke leefomgeving en de rechtstreeks daarbij betrokken belangen. Dit betekent dat de opdracht aan overheden is de gevolgen van activiteiten voor de fysieke leefomgeving te onderzoeken, waarbij als gevolgen voor de fysieke leefomgeving ook gevolgen voor de mens worden aangemerkt, voor zover deze worden of kunnen worden beïnvloed door of via onderdelen van de fysieke leefomgeving. De brede vorm van toegankelijk die de Raad hanteert past daarin.

Verder is participatie een belangrijke pijler onder de Omgevingswet. Bestuursorganen moeten burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en andere overheden in een vroeg stadium betrekken bij de voorbereiding van beleid en besluiten voor de fysieke leefomgeving. Bijvoorbeeld als het gaat om het vaststellen van een Omgevingsvisie, programma of een omgevingsplan moet de overheid aangeven hoe de omgeving bij de voorbereiding is betrokken, wat de resultaten daarvan zijn, en hoe zij invulling heeft gegeven aan haar participatiebeleid. Via deze verplichte participatie kan het belang van toegankelijkheid als het gaat om de impact van activiteiten in de fysieke

leefomgeving op publieke voorzieningen als bijvoorbeeld wonen en vervoer voor burgers ook in een vroeg stadium bij de besluitvorming meegewogen worden.

Zoals ik in de kabinetsreactie schreef, zal ik in gesprek gaan met bestuurlijke partners hoe we meer aandacht kunnen besteden aan de toegankelijkheid van de stad voor burgers. In het najaar wordt er vanuit mijn ministerie gestart met gesprekken met bestuurders. Over de uitkomsten zal ik uw Kamer nader informeren.

Vraag 14

Terecht wijzen zowel de RLi als de minister op het belang van burgerinitiatieven voor de stedelijke samenleving, en dat 'daarvoor voldoende ruimte en ondersteuning moet zijn'. In het RLi-rapport wordt onder andere verwezen naar het nut van experimenten en regelvrije zones, het schaarser worden van 'rommelruimte' en de 'vercommercialisering' van publieke voorzieningen/publieke buitenruimte die burgerinitiatieven en sociaal ondernemers in de weg zitten. Zou de minister hier eens op willen reflecteren? Hoe zou bijvoorbeeld met deze vercommercialisering moeten worden omgegaan om juist ruimte te geven aan burgerinitiatieven en sociaal ondernemerschap?

Antwoord:

Ik herken dat door de verdere verstedelijking het informele/ongeordende ruimtegebruik afneemt, bijvoorbeeld doordat binnenstedelijke, braakliggende terreinen worden ontwikkeld. Het informele ruimtegebruik heeft een functie in de samenleving, onder meer cultureel (ruimte voor kunst en expressie) en economisch (ruimte voor innovatieve startups). Een oplossing kan worden gevonden door kleinschaligere herontwikkeling waarin dergelijk ruimtegebruik kan worden ingepast. Deels kan ook een oplossing voor het verdwijnen van deze ruimte worden gevonden door openbare ruimte in te richten voor flexibel gebruik. Commercialisering van die openbare ruimte is daarbij niet gunstig, omdat dit meestal meer regels m.b.t. het ruimtegebruik en nieuwe financiële drempels opwerpt. Het is belangrijk dat bij de inrichting van de openbare ruimte wordt aangesloten bij de lokale behoeften en mogelijkheden. De inrichting van het ruimtegebruik is dan ook een gemeentelijke verantwoordelijkheid.

Daarnaast noemen de leden van de CDA-fractie in hun reactie het belang van burgerinitiatieven voor de stedelijke samenleving. Samen met een aantal gemeenten, maatschappelijk partijen en drie andere ministeries eind vorig jaar (2020) de City Deal Openbare Ruimte afgesloten met het doel om met elkaar de stapeling van opgaven in de Openbare Ruimte te bespreken, knelpunten zichtbaar te maken en oplossingen met elkaar aan te dragen. Het betrekken van bewoners en de sociale transitie waaraan de openbare ruimte onderhevig is zijn hier nadrukkelijk onderdeel van.

Vraag 15

De RLi adviseert alle steden als onderdeel van de Omgevingsvisie een 'investeringsstrategie voor de publieke voorzieningen' met aandacht voor de toegang die verschillende groepen burgers hebben tot de stedelijke samenleving, onder andere door het reguleren van het maatschappelijk vastgoed en een

uitvoeringsbudget vanuit het Rijk voor de publieke voorzieningen. De minister geeft aan dat dit 'niet goed past bij de manier waarop de (financiële) verantwoordelijkheden nu zijn toebedeeld aan de overheden' en dat 'het aanbod van de publieke voorzieningen primair een gemeentelijke verantwoordelijkheid' is. Hoe wordt hier door gemeenten en provincies over gedacht?

Antwoord

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de publieke voorzieningen. Het is mij bekend dat de financiële situatie bij gemeenten op dit moment in sommige gevallen knelt. Uiteraard zijn wij in gesprek met gemeenten hierover. Voor het perspectief van gemeenten en provincies op dit punt, adviseer ik uw Kamer om met IPO, VNG, gemeenten en provincies zelf in gesprek te gaan.

Vraag 16

De leden van de CDA-fractie vragen de minister in hoeverre gemeenten gebruik maken van de beleidsmogelijkheden om het beschikbaar stellen van grond voor nieuwbouw te koppelen aan langdurige afspraken met verhuurders over een gematigd huurbeleid. Op welke schaal vindt dit plaats en ziet de minister kansen voor gemeenten om deze beleidsopties vaker in te zetten teneinde de huurprijsontwikkeling te matigen, zo vragen deze leden.

Antwoord

Het is bekend dat er individuele gemeenten zijn die het beschikbaar stellen van grond voor nieuwbouw koppelen aan afspraken over het te voeren huurbeleid door verhuurders. Op welke schaal dit gebeurt en welke specifieke afspraken gemeenten maken, wordt niet centraal bijgehouden. Gemeenten zijn vrij om, afhankelijk van de lokale situatie, dergelijke (veelal maatwerk) afspraken te maken.

Vraag 17

De leden van de CDA-fractie maken zich zorgen over de gestegen kosten van het reizen met het openbaar vervoer in de afgelopen jaren. Zoals ook in het adviesrapport wordt aangegeven behoren de prijzen in het Nederlandse openbaar vervoer tot de hoogste van Europa. De financiële toegang tot het openbaar vervoer staat onder druk. Onderschrijft het kabinet de noodzaak om het openbaar vervoer voor iedereen financieel toegankelijk te maken en te houden? En hoe zwaar weegt deze financiële component mee in de concessie-systematiek van het Rijk?

Antwoord:

De prijsontwikkeling in Nederland van Openbaar Vervoer (ov) en autokosten tussen 2009 en november 2018 is nagenoeg gelijk ([Prijzontwikkeling ov en autokosten vergelijkbaar \(cbs.nl\)](#)). Bij (inter)nationale vergelijkingen is het altijd opletten wat er wordt vergeleken. In het onderzoek van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) worden bijvoorbeeld ook de kosten van taxivervoer tot het ov gerekend en wordt er gerekend met gemiddelde tarieven. Bovendien is het belangrijk de prijs in samenhang met de kwaliteit van het OV te beschouwen. En de kwaliteit van het Nederlandse ov is goed. Uiteraard onderschrijft het kabinet de

noodzaak het ov ook financieel voor iedereen toegankelijk te houden. Met de ov-chipkaart, betrouwbare reisinformatie en passend dienstregelingsniveau is de toegang tot het ov al laagdrempelig. In het stads- en streekvervoer zijn de decentrale overheden tarief bevoegd. Dit is goed, want hierdoor ligt de bevoegdheid op het juiste niveau om regionaal maatwerk te leveren, ook qua prijsstelling voor bijvoorbeeld doelgroepen die lagere tarieven betalen.

Vraag 18

De leden van de CDA-fractie maken zich tevens zorgen over de effecten van de coronacrisis op de bereikbaarheid van onderwijs en werk. De minst druk bereden ov-routes zullen naar alle waarschijnlijkheid als eerste worden geschrapt. Deze leden vragen de minister of zij deze constatering beaamt. Zij vragen de minister hoe dergelijke ov-trajecten toch in stand kunnen worden gehouden.

Antwoord:

Het openbaar vervoer vervult een belangrijke rol als laagdrempelige en duurzame keuze van de reiziger in haar/zijn deur-tot-deur reis. De beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) vergoedt tot 93%-95% van de kosten. Hiermee is en wordt grofmazige afschaling voorkomen. De BVOV loopt tot september 2022. Als vangnet besluit het kabinet uiterlijk het eerste kwartaal van 2022 op basis van de stand van de pandemie, voortgang reizigersherstel en de juridische mogelijkheden over de periode van 1 september 2022 tot en met 31 december 2022.

Zoals uw Kamer onlangs ook is gemeld in antwoorden op Kamervragen⁹ ligt de verantwoordelijkheid voor het regionale OV-aanbod primair bij de regionale OV-autoriteiten en de vervoerders. Zij zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor een optimaal aanbod en sluiten concessies af waarin hierover afspraken zijn vastgelegd. In de Kamerbrief van 25 juni jl.¹⁰ en tijdens het tweeminutendebat OV en Taxi op 8 juli jl. is aangegeven dat met de sector een adequaat OV-voorzieningsniveau is afgesproken waarbij grofmazige afschaling ongewenst is. Voor het stads- en streekvervoer hebben de decentrale overheden en vervoerders dan ook noodzakelijke maatregelen geïnventariseerd om de continuïteit en kwaliteit van het vervoer te borgen en de mogelijkheden om het vervoersaanbod te optimaliseren. Als randvoorwaarde voor de optimalisatie van het aanbod is afgesproken dat de basisprincipes van beschikbaarheid en veiligheid van het OV als duurzame mobiliteitsvorm niet in het geding mogen komen.

Het is gebruikelijk dat overheden en vervoerders op concessieniveau (doorlopend) kijken naar de optimalisatie van het aanbod. Dat was voor de coronapandemie al zo en dat blijft zo. De vervoerders werken momenteel aan het actualiseren van de vervoerplannen voor 2022. Uw Kamer wordt in december geïnformeerd over de vervoersplannen 2022 en de stand van zaken rond de transitie OV.

⁹ Aangangsel van de Handelingen 2021-2022, nr. 49

¹⁰ Kamerstukken 23645, nr. 755

Vragen en opmerkingen van de leden van de PvdA-fractie

Vraag 19

De leden van de PvdA-fractie merken op dat in het huidige advies wordt opgemerkt dat de kostendelersnorm eraan bijdraagt dat de huidige woonruimte niet optimaal wordt benut. Deze leden vragen de minister of dit advies het kabinet de eerdere brief aan de Kamer over de kostendelersnorm doet heroverwegen. Zij willen verder nog opmerken dat zij voorstander zijn van het afschaffen van de kostendelersnorm.

Antwoord

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid heeft uw Kamer op 17 mei 2021 de Verkenning naar een andere vormgeving van de kostendelersnorm aangeboden¹¹. De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid heeft daarbij aangegeven dat een andere vormgeving van de kostendelersnorm een wetswijziging vereist, die een zorgvuldige voorbereiding vergt op basis van een brede afweging met oog voor de uitvoerbaarheid en effecten voor de (rechts)positie van uitkeringsgerechtigden. En dat het aan een nieuw kabinet en de Staten-Generaal als medewetgever is om deze afweging te maken. Het (demissionaire) kabinet ziet in het advies van de RLi geen aanleiding om dit laatstgenoemde standpunt te herzien, ook gezien het feit dat uw Kamer de Verkenning naar een andere vormgeving van de kostendelersnorm controversieel heeft verklaard.

Vraag 20

Verder merken deze leden op dat de situatie van arbeidsmigranten door de koppeling van werk en wonen erg in het geding is. Waarom denkt de minister dat het verruimen van de mogelijkheid van tijdelijke contracten arbeidsmigranten zal helpen? Is de minister het met de leden van de PvdA-fractie eens dat een verruiming van tijdelijke contractmogelijkheden een averechts effect heeft op veel huurders in Nederland? Is de minister het met deze leden eens dat op deze manier onzekerheid op onzekerheid wordt gestapeld? Zo nee, kan de minister aangeven waarom het verder flexibiliseren van huurcontracten dan wel een goed idee is in de huidige wooncrisis?

Antwoord:

Arbeidsmigranten vinden vaak via de werkgever een woon- of verblijfplek. Dat is in elk geval vaak zo wanneer zij kort in Nederland verblijven, of wanneer zij nog niet zo lang in Nederland zijn. Op dit moment is de praktijk dat arbeidsmigranten vaak een logiescontract krijgen aangeboden. Bij deze contractvorm heeft men geen bescherming tegen het moeten verlaten van de woonplek. Een logiescontract (huurcontract dat een gebruik betreft dat naar zijn aard van korte duur is) is namelijk bedoeld voor kort verblijf, zoals een vakantie. Een tijdelijk huurcontract voor een woning of een kamer biedt wel bescherming tegen het (voortijdig) moeten verlaten van de woonplek. Daarmee zou die contractvorm gunstig zijn voor arbeidsmigranten die nu een huurcontract hebben dat een gebruik betreft dat naar zijn aard van korte duur is. Huisvesters en/of werkgevers kunnen deze contractvorm al gebruiken.

¹¹ Kamerstukken II 2020/21, 34 352, nr. 211.

Hoe tijdelijke contracten thans worden ingezet, hoe huurders deze ervaren en wat eventuele neveneffecten zijn, is onderdeel van de evaluatie van de Wet doorstroming huurmarkt 2015. Ik heb uw Kamer¹² en de Eerste Kamer¹³ het evaluatierapport op 5 juli 2021 aangeboden. Samen met de sector zal ik mogelijkheden inventariseren om oneigenlijk gebruik van generieke tijdelijke huurcontracten tegen te gaan. De waarde van deze contracten als alternatief voor contracten naar aard van korte duur zonder huurbescherming moet in balans gebracht worden met het uitgangspunt dat huurcontracten voor onbepaalde tijd de norm dienen te blijven. Om oneigenlijk gebruik tegen te gaan breng ik voor mijn ambtsopvolger verschillende opties in kaart. Daarbij onderzoek ik een breed palet aan oplossingsrichtingen, zoals (niet uitputtend): aanscherping van voorwaarden voor tijdelijke verhuur, het verrijken van lokaal instrumentarium om meer handvatten te bieden en/of uitbreiding van de categorieën voor dringend eigen gebruik zodat meer specifieke doelgroepen kunnen worden geholpen. Bij deze uitwerking houd ik tevens oog voor hoe toekomstig gebruik van tijdelijke huurcontracten kan worden gemonitord. Indien het gewenst lijkt om over te gaan tot een wijziging van de wet, zal een nieuw kabinet dit aan uw Kamer voorleggen.

Vraag 21

De leden van de PvdA-fractie kunnen zich volledig vinden in het standpunt van de Raad dat de huursector stabiel moet worden. De minister geeft aan in gesprek te zijn met verhuurders over de hoogte en totstandkoming van aanvangshuren en dat hieruit een convenant moet voortkomen. Kan de minister aangeven wat de voorwaarden zijn voor een dergelijk convenant? Hoe ver is de minister bereid te gaan in het reguleren van aanvangshuren om zo de stabiliteit en transparantie te garanderen die de Raad aanbeveelt? Welke mate van verplichting is de minister bereid te implementeren om ervoor te zorgen dat het niet een zoveelste afspraak met de sector is maar dat het een concrete uitwerking heeft op de aanvangshuren?

Antwoord:

De leden van de PvdA-fractie stellen meerdere vragen in relatie tot het convenant transparantie aanvangshuurprijzen of ik bereid ben om de aanvangshuren te reguleren. Het doel van het convenant waar op dit moment invulling aan gegeven wordt met partijen uit de sector, is om voor potentiële huurders inzichtelijk te maken wat ze krijgen voor de te betalen huur, zodat zij aan de voorkant goed geïnformeerd kunnen afwegen of ze de woning willen huren of niet. Een convenant zie ik als een set van afspraken waar partijen zich aan committeren en waar partijen elkaar gedurende de looptijd op aan kunnen spreken. Het is niet het doel van het convenant om aanvangshuren te reguleren. Het is aan een nieuw kabinet om te bepalen of het verder gaande maatregelen wil nemen om aanvangshuren te reguleren.

¹² Kamerstukken II 2021/21, 27 926, nr. 343.

¹³ Kamerstukken I, 2021/21, 34 373, N.

Vraag 22

De leden van de PvdA-fractie stellen vast dat de minister aangeeft dat gemeenten al mogelijkheden hebben om de beschikbaarheid van grond te koppelen aan gematigde huren. Zou de minister verder in willen gaan op hoe zij de krapte van de gemeentefinanciën beziet in het licht van hoge grondprijzen? Deze leden zijn benieuwd of een ruimere bedeling in het gemeentefonds ook de averechtste effecten van hoge grondprijzen kan mitigeren.

Antwoord:

De leden van de PvdA vragen naar hoe ik de krapte van de gemeentefinanciën bezie in het licht van de hoge grondprijzen. Voor zover de leden van de PvdA vragen naar of er een relatie tussen die twee is, dan is mijn reactie dat de krapte van de gemeentefinanciën verschillende achtergronden heeft maar ik zie niet direct een sterke causale relatie tussen die twee: dus de krappe gemeentefinanciën worden niet in een belangrijk mate veroorzaakt door de hoge grondprijzen noch veroorzaken de krappe gemeentefinanciën in belangrijke mate de hoge grondprijzen. Inkomsten uit grondverkoop en grondexploitatie vormen slechts een beperkte inkomstenbron voor een relatief kleine groep gemeenten. Wel is duidelijk dat de financiële positie van gemeenten onder druk staat en dat dit zorgt voor minder financiële ruimte en investeringen. Het kabinet heeft gemeenten meerdere malen financieel ondersteund, zie ook het antwoord op vraag 31.

Vraag 23

De leden van de PvdA-fractie kunnen zich vinden in het standpunt van de Raad dat langdurige betrokkenheid van investeerders beter is en een grotere garantie geeft op het voorkomen van excessief gedrag. In dat licht, hoe beziet de minister het verder uitrollen van een verhuurdervergunning om verhuurders te weren die alleen geïnteresseerd zijn in snel geld en juist ook verhuurders van goede wil een stempel van goedkeuring te bieden?

Antwoord:

Ik heb een landelijk kader voor algemene regels en een grondslag voor een verhuurdervergunning uitgewerkt in het ontwerp-wetsvoorstel Goed verhuurderschap. In dit ontwerp-wetsvoorstel krijgen gemeenten de mogelijkheid om landelijk geüniformeerde algemene regels in te stellen ter bevordering van goed verhuurderschap. Daarnaast krijgen gemeenten de mogelijkheid om een gebiedsgerichte verhuurdervergunning te introduceren om malafide verhuurderschap te voorkomen en tegen te gaan. Dit ontwerp-wetsvoorstel is van 5 juli 2021 tot 1 september 2021 in internetconsultatie geweest¹⁴. Het kabinet zal het ontwerp-wetsvoorstel op korte termijn voor advies aan de Raad van State voorleggen.

Vraag 24

De leden van de PvdA-fractie vragen aandacht voor mobiliteit in steden. Een toegankelijke stad betekent dat iedereen zich kan verplaatsen en dat publieke vervoersmiddelen en de fiets centraal staan in het mobiliteitsbeleid. Deze leden

¹⁴ <https://www.internetconsultatie.nl/goedverhuurderschap>

vragen de minister hoe zij de aangenomen motie over het verlagen van de maximumsnelheid in binnensteden naar 30 km/h ziet in dit licht. Hoe staat het met de aanpassing van verkeersnormen zodat deze motie ook volledig tot uitvoering kan worden gebracht? Kan de minister ook aangeven of normen bij de inrichting van stedelijk gebied van het CROW zoals de parkeernorm niet aan een algehele revisie toe zijn om ruimte te creëren voor dichtere bebouwing, meer grond, klimaatadaptatiemogelijkheden, openbaar vervoer en de fiets? Zij vragen de minister kort te schetsen hoe deze normen tot stand komen en wat de invloed van de minister (dan wel de minister van Infrastructuur en Waterstaat) is op deze normen.

Antwoord

Veilige infrastructuur is een belangrijke voorwaarde voor de mobiliteit en de leefbaarheid in steden. Er is zeker nog verkeersveiligheidswinst te behalen in een goede inrichting van 30- en 50 km/h-wegen en in veilige fietsinfrastructuur. Mede daarom heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat € 500 mln. cofinanciering vrijgemaakt voor het veilig maken van lokale en regionale wegen.¹⁵ Aanvullend heeft de motie van de leden Kröger (GroenLinks) en Stoffer (SGP)¹⁶ verzocht om in overleg met gemeenten een afwegingskader te ontwikkelen met 30 km/h in de bebouwde kom als leidend principe, met de mogelijkheid voor 50 km/h op doorgaande wegen als het veilig kan. Op dit moment werkt CROW, samen met SWOV, de VNG, een aantal gemeenten en andere relevante partijen aan dit afwegingskader. Het afwegingskader kunnen gemeenten gebruiken om een afgewogen besluit te nemen om 30 km/h wegen in te richten. Gemeenten kunnen zelf namelijk het beste inschatten waar een maximumsnelheid van 30 km/h voor de verkeersveiligheid nodig is. Dat gebeurt nu ook al. Meer dan 70% van de wegen binnen de bebouwde kom is al 30 km/h, denk bijvoorbeeld aan woonwijken of winkelstraten. Het afwegingskader zal in de vorm van een rapport beschikbaar komen. U ontvangt het rapport voorafgaand aan het Commissiedebat Verkeersveiligheid van 2 december 2021.

CROW-richtlijnen ten aanzien van bijvoorbeeld wegontwerp van gemeentelijke wegen, beheer en onderhoud van openbare ruimte en parkeerkencijfers komen tot stand in zogenoemde CROW-werkgroepen die bestaan uit deskundigen van verschillende overheden, adviesbureaus en kennisinstituten. De richtlijnen vormen een belangrijk hulpmiddel bij de afwegingen die wegbeheerders maken bij de inrichting van de openbare ruimte, maar zijn niet bindend. Een wegbeheerder mag gemotiveerd afwijken van de betreffende richtlijn. Bij de totstandkoming van richtlijnen worden altijd alle relevant bevonden maatschappelijke belangen en de laatste feitelijke kennis meegewogen. Richtlijnen worden daarom regelmatig geactualiseerd. Wat betreft de inrichting van de openbare ruimte wil de minister van Infrastructuur en Waterstaat erop wijzen dat er geen landelijke parkeernormen zijn. Om wegbeheerders te helpen bij het bepalen van de parkeerbehoefte heeft CROW parkeerkencijfers opgesteld. De parkeerkencijfers zijn ontwikkeld als hulpmiddel voor de ontwerpers: om een orde van grootte uit te rekenen voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde nieuwe

¹⁵ Kamerstuk II 2020/21 29398, nr. 887.

¹⁶ Kamerstuk II 2020/21 29398, nr. 872.

voorziening. De parkeerkencijfers zijn niet ontwikkeld om als norm te dienen. Het is uiteindelijk aan de wegbeheerder om de parkeernorm vast te stellen.

Aangezien de verantwoordelijkheid voor de inrichting van de openbare ruimte voornamelijk bij gemeenten ligt, heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat geen invloed op de totstandkoming van deze landelijke richtlijnen en de parkeernormen die lokaal worden vastgesteld.

Vragen en opmerkingen van de leden van de GroenLinks-fractie

Vraag 25

De leden van de GroenLinks-fractie vragen waarom door de minister het advies om de toegankelijkheidstoets in de Omgevingswet op te nemen niet onverkort wordt overgenomen. De minister geeft een betoog wat de Omgevingswet voor wet is, maar gaat niet concreet in op waarom het advies op dit punt niet wordt overgenomen. Graag ontvangen deze leden daarom een nadere reactie op dit punt.

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 13.

Vraag 26

De leden van de GroenLinks-fractie hechten veel waarde aan het geven van ruimte aan initiatieven van burgers. Kan de minister aangeven op welke wijze zij bij het uitvoeren van het tweede advies ook aandacht wil geven aan de initiatieven van burgers om wooncoöperaties meer te ondersteunen?

Antwoord:

Aan het eind van dit jaar zal ik in mijn brief aan de Tweede Kamer over wooncoöperaties ook aandacht besteden aan continuering van ondersteuning van initiatieven. Cooplink, het kenniscentrum dat initiatieven bij het delen van kennis ondersteunt, zoals het uitwisselen van ervaringen en het organiseren van kennisbijeenkomsten, zal hiervan onderdeel zijn. Ook zullen geleerde lessen uit het actieprogramma en de pilots van Platform31 worden meegenomen.

Vraag 27

De RLi gaat uitgebreid in op het reguleren van de huurprijs van middenhuurwoningen. De minister neemt de adviezen op dit punt niet geheel over. Kan de minister preciezer aangeven wat zij wel en niet overneemt uit het advies?

Antwoord:

Het kabinet vindt de betaalbaarheid in de vrije huursector, waaronder ik het qua huurprijs geliberaliseerde segment van woningcorporaties en andere verhuurders versta, belangrijk. Daarom heeft het kabinet het initiatiefvoorstel van het lid Nijboer (PvdA) om de jaarlijkse huurstijgingen in de vrije sector te maximeren, gesteund. Dit wetsvoorstel is per 1 mei 2021 in werking getreden en beperkt de jaarlijkse huurverhoging voor een periode van drie jaar tot maximaal inflatie + 1

procentpunt (zie ook antwoorden op de vragen van de leden van de D66-fractie). Daarmee is er voor zittende huurders een gematigde huurprijsontwikkeling. Daarnaast ben ik met de sector in gesprek over het transparanter maken van aanvangshuurprijzen, zodat voor potentiële huurders duidelijk is wat ze precies moeten betalen en wat ze daarvoor krijgen. Hiervoor is, zoals ook aan de orde is gekomen bij vragen van de D66- en PvdA-fractie, een convenant in de maak.

Ook is het kabinet voornemens om op basis van de wet Wijziging huurverhogingsmogelijkheden en inkomensgrenzen Woningwet¹⁷ vanaf 2022 de inkomensgrens voor toewijzing van sociale huurwoningen van woningcorporaties, het zogenoemde DAEB-segment, te differentiëren tussen eenpersoonshuishoudens en meerpersoonshuishoudens en de inkomensgrens voor meerpersoonshuishoudens voor een periode van drie jaar te verhogen. Daardoor komen meer huishoudens van twee of meer personen, waaronder gezinnen, in aanmerking voor een sociale huurwoning van een woningcorporatie en zijn die gezinnen minder aangewezen op middenhuurwoningen. Verder is de markttoets voor drie jaar opgeschort, waardoor woningcorporaties vanuit hun niet-DAEB-middelen makkelijker huizen kunnen bouwen voor mensen met middeninkomens.

Vraag 28

In het laatste onderdeel van het advies gaat de RLi in op het belang van goed en toegankelijk openbaar vervoer. De leden van de fractie van GroenLinks ondersteunen dit van harte. Kan de regering aangeven hoe zij ervoor zorgdraagt dat als gevolg van de teruglopende vervoersstromen als gevolg van de COVID-19 pandemie en daarmee samenhangende teruglopende vraag naar openbaar vervoer er geen kaalslag in het ov zal plaatsvinden de komende jaren? Is de minister bereid om te garanderen dat duurzame vervoersmodaliteiten die voor toegankelijke en leefbare steden van cruciaal belang zijn ook de komende periode adequaat in stand worden gehouden op zo'n wijze dat decentrale overheden en ov-bedrijven ook kunnen blijven investeren in hoogwaardig en fijnmazig openbaar vervoer?

Antwoord:

Zie antwoord 18.

Vragen en opmerkingen van de leden van de ChristenUnie-fractie

Vraag 29

De leden van de ChristenUnie-fractie zien dat de RLi constateert dat een flinke hoeveelheid groepen in de knel zit als het gaat om toegang tot de woningmarkt; het gaat hierbij onder andere om mensen met een modaal inkomen, jongeren op zoek naar een zelfstandige huurwoning, koopstarters, economisch daklozen, mensen uit een tijdelijke woning die doorstromen naar een reguliere woning, vrouwen in blijf-van-mijn-lijfhuizen, statushouders en arbeidsmigranten. Als verklaring voor deze knelpunten geeft de RLi vijf hoofdredenen; een terugtrekkende overheid, een duurdere koop- en huursector, onvoldoende wisselwerking tussen beleidsterreinen, 'oude waarden' en blinde vlekken in

¹⁷ Staatsblad 2021, nr. 167

overheidsbeleid. Deelt de minister de identificatie van deze hoofdredenen? Kan zij uiteenzetten welke beleidsmogelijkheden er zijn om de oorzaken van de knelpunten het hoofd te bieden?

Antwoord:

Op 31 mei heb ik uw Kamer een brief gestuurd over de huisvesting van aandachtsgroepen op de woningmarkt¹⁸. Hierin is onder andere vermeld dat ik onlangs het initiatief heb genomen om een interbestuurlijke werkgroep in te stellen o.l.v. Bernard Ter Haar, waarin verschillende ministeries, VNG, Aedes, G4 en G40 samen participeren. De werkgroep had als taak om een adviesrapport op te stellen met aanbevelingen voor:

- a) nieuwe werkwijzen die tot verbeterde samenwerking leiden, niet alleen tussen ministeries onderling maar ook met medeoverheden in het geval van gedecentraliseerd beleid, en
- b) mogelijke aanpassingen in de stelsels waardoor het bereiken van verschillende beleidsdoelen beter op elkaar aansluiten.

De werkgroep heeft op 8 juli jl. haar advies uitgebracht¹⁹.

Het rapport toont aan dat huisvesting van aandachtsgroepen onder druk staat en de trend een verslechtering laat zien. De werkgroep heeft als gezamenlijke ambitie gesteld dat iedereen in 2030 een prettig en betaalbaar (t)huis heeft, waar nodig met de juiste zorg, opvang, ondersteuning en begeleiding. Dit sluit goed aan bij mijn streven om het woningtekort aan te pakken en te zorgen voor voldoende goede woningen op de juiste plek, passend bij de financiële mogelijkheden en wensen van mensen. Ik constateer dat het rapport concrete aanbevelingen bevat waarmee een nieuw kabinet vorm kan geven aan integraal beleid gericht op de huisvesting van aandachtsgroepen en zo kan werken aan het realiseren van de ambitie die door de werkgroep is gesteld. Ik neem de oproep uit het rapport ter harte dat er ook op de korte termijn dringend actie nodig is. Daarom ga ik zo snel als mogelijk met alle betrokken partijen in gesprek in hoeverre en hoe we invulling kunnen geven aan de uitwerking van de aanbevelingen.

Vraag 30

De leden van de ChristenUnie-fractie zien de RLi concluderen dat de gekrompen hoeveelheid sociale huurwoningen en gestegen huur/koopprijzen van woningen ervoor zorgen dat de stedelijke woningmarkt voor een groot deel van de mensen ontoegankelijk is geworden. Deze leden zien dat de minister aangeeft dat ze maatregelen heeft genomen om de betaalbaarheid van woningen te vergroten, de huizenprijzen blijven echter stevig stijgen. Het rapport van het Centraal Planbureau (CPB) 'Kansrijk Woonbeleid' zet de effecten van een aantal maatregelen uiteen, waarbij het verplaatsen van de eigen woning naar box 3 zorgt voor een demping van de huizenprijzen van 10.3 – 13.7%. Is de minister het met deze leden eens dat er snel moet worden ingegrepen om de stijging van de huizenprijzen te dempen? Is de minister het met hen eens dat fiscale maatregelen daarvoor noodzakelijk zijn? Zo ja, welke fiscale maatregelen zijn volgens de minister het meest effectief om de stijging van de huizenprijzen te dempen, met verbeterde betaalbaarheid voor veel mensen tot gevolg?

¹⁸ Kamerstukken II 2020/21, 32 847, nr. 752

¹⁹ [Een thuis voor iedereen | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

Antwoord:

Woningbezitters profiteren van een gunstigere fiscale behandeling van de eigen woning ten opzichte van andere vermogensbestanddelen. Overwaarde kan vervolgens weer worden gebruikt voor het doorstromen naar een duurdere woning. Het afbouwen van de fiscale subsidiering van de eigen woning in box 1 of het verplaatsen van de eigen woning naar box 3 heeft volgens het CPB een dempend effect op de huizenprijzen en draagt bij aan een grotere vrije huursector. De afgelopen jaren zijn er verschillende wijzigingen doorgevoerd omtrent de fiscale behandeling van de eigen woning. Sinds 2013 is de fiscale aflossingsrekening ingevoerd en wordt het maximale tarief voor de hypotheekrente afgebouwd naar 37 procent in 2023. Het is aan een volgend kabinet of zij verdere stappen hierin willen zetten.

Vraag 31

De RLI stelt voor om een investeringsstrategie op te starten, om de toegang tot publieke voorzieningen te vergroten. De leden van de ChristenUnie-fractie zien dat de minister niet verder op dit voorstel ingaat omdat dit primair een gemeentelijke verantwoordelijkheid is. Deze leden zijn dat met de minister eens, maar zijn zich ook bewust van de financiële situatie van gemeenten. Erkent de minister het belang van toegankelijke publieke voorzieningen? Zo ja, ziet de minister mogelijkheden om gemeenten (financieel) te ondersteunen ten behoeve van investeringen in publieke voorzieningen?

Antwoord:

Ik erken het belang van publieke voorzieningen en ben mij ervan bewust dat door de druk op de financiële positie van gemeenten deze onder druk staan. Recent onderzoek (35570-B-19) laat zien dat dit ook gevolgen heeft voor de investeringscapaciteit van gemeenten en zorgt voor een verschraving van het voorzieningenniveau. Het kabinet heeft de afgelopen jaren daarom meerdere malen extra middelen beschikbaar gesteld. Zo zijn met medeoverheden afspraken gemaakt over reële compensatie van de extra kosten en inkomstenderving als gevolg van corona, waarvoor in 2020 ruim € 1,8 mld. beschikbaar is gesteld (35420 nr.207). Voor de jeugdzorg is recent € 613 mln. voor 2021 en € 1,3 miljard voor 2022 beschikbaar gesteld (31839 nr. 779) voor de acute problematiek bovenop de eerder beschikbaar gestelde € 1,3 miljard (31839 nr.774) voor de jaren 2019-2022. Een nieuw kabinet zal moeten besluiten over de structurele financiën en noodzakelijke aanpassingen aan het jeugdhulpstelsel om de jeugdzorg in de toekomst effectief en beheersbaar te houden. Naar de toekomst toe is het belangrijk om de balans tussen bestuurlijke en financiële verhoudingen te herstellen, zodat gemeenten meer financiële slagkracht hebben.