



Brief aan de leden
T.a.v. het college en de raad

Datum
13 november 2019
Kenmerk
TLE/U201901187
Telefoon
070-373 8393
Bijlage(n)
2

Onderwerp
VNG ledenbrief mobiliteit

Samenvatting

Op het terrein van de mobiliteit gaan de ontwikkelingen snel. Er gebeurt veel dat ook voor gemeenten van belang is. In deze brief vragen wij aandacht voor duurzame mobiliteit, verkeersveiligheid en financiering van mobiliteit. Allemaal onderwerpen die u de kans bieden om uw mobiliteitsbeleid verder vorm te geven. Deze brief biedt u tevens handvatten voor het Bestuurlijk Overleg van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (BO-MIRTs) tussen Rijk en regio.



Aan de leden

Datum

13 november 2019

Kenmerk

TLE/U201901187

Telefoonnummer

070-373 8393

Bijlage(n)

2

Onderwerp

VNG ledenbrief mobiliteit

Geacht college en gemeenteraad,

U levert als gemeente een belangrijke bijdrage aan de mobiliteitsopgave. De VNG houdt het pleidooi bij het Rijk om regionaal maatwerk te leveren en gebruik te maken van de regionale kennis- en uitvoeringskracht bij de verschillende ontwikkelingen mobiliteit. Zeker met het oog op de toekomst van mobiliteit is een nauwe samenwerking tussen Rijk en gemeenten vereist. Tegelijkertijd is en blijft juist ook regionaal maatwerk van wezenlijk belang. Een krimpgebied staat bijvoorbeeld voor andere opgaven dan een snelgroeiend stedelijk gebied.

1. Duurzame mobiliteit

Bij het thema duurzame mobiliteit vinden belangrijke beleidsontwikkelingen plaats bij de regionale mobiliteitsprogramma's, het fietsbeleid, milieuzones, de Nationale Agenda Laadinfrastructuur en de Vrachtwagenheffing.

1.1. Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's):

Uitvoeringsplannen staan of vallen met een samenhangende visie op mobiliteit. Deze is er nog niet overall. Een Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) faciliteert het integrale werken in de regio. Het RMP komt voort uit het klimaatakkoord en is een instrument om op regionale schaal toekomstbestendige bereikbaarheidsoplossingen te realiseren die bijdragen aan de transitie naar een duurzaam en zorgeloos mobiliteitssysteem. Ook worden de startpakketten uit de MIRT gesprekken nader uitgewerkt. Het streven is om tijdens het BO MIRT in het najaar van 2020 een landsdekkend geheel van Regionale Mobiliteitsprogramma's te presenteren. De programma's vormen dan een basis voor strategische gesprekken met het Rijk. Meer informatie over de RMP en de onderwerpen met betrekking tot mobiliteit in klimaatakkoord voor gemeenten vindt u op de [VNG website](#).

Vereniging van Nederlandse Gemeenten

Nassaulaan 12 Den Haag | Postbus 30435 | 2500 GK Den Haag

070 - 373 83 93 | info@vng.nl

vng.nl

Proces en ondersteuning gemeenten bij het RMP

Provincies nemen in 2019 het voortouw om samen met gemeenten plannen van aanpak op te stellen voor de ontwikkeling van RMP's. Om draagvlak en uitvoeringskracht te organiseren is het van belang om bij de uitwerking van de RMP's vanaf 2020 ook andere regionale partners te betrekken. De VNG en het IPO ondersteunen gemeenten en provincies bij het opstellen van de RMP's. De bijgevoegde handreiking vormt het eerste gezamenlijk product en is opgesteld in overleg met het ministerie van IenW. Deze handreiking is nadrukkelijk bedoeld als hulpmiddel en vormt geen blauwdruk.

1.2. Fietsbeleid en parkeren bij stations

Fietsbeleid biedt een mooie kans om de doelstellingen van gemeenten op maatschappelijke thema's zoals klimaat en gezondheid dichterbij te laten komen. Voor fietsparkeren bij stations is door de inzet van Tour de Force en de VNG een impuls van 75 miljoen euro gegeven in het Klimaatakkoord. De VNG ziet dit als een goed signaal maar zet ook een kanttekening bij de verdeling van de cofinanciering. Tot nu toe neemt het Rijk 40% voor zijn rekening en de gemeenten 60%. De VNG zet in op een evenwichtiger kostenverdeling tussen vervoerder, Rijk en decentrale overheden. Verder vragen wij dat de vervoerder de kosten voor exploitatie gaat overnemen.

Bestuurders kunnen in het MIRT-gesprek deze thematiek benoemen, zeker omdat het Rijk geen centrale BTW-af trek regeling hiervoor wil invoeren. Voor gemeenten betekent het een extra last als zij de BTW ook nog moeten financieren. Dit brengt diverse projecten in gevaar.

1.3. Milieuzones

De nieuwe regeling harmonisering van milieuzones in Nederland treedt waarschijnlijk 1 januari 2020 in werking. Milieuzones zijn een mogelijkheid voor een gemeente om de meest vervuilende voertuigen uit het centrum te weren en de leefbaarheid te bevorderen. U kunt als gemeente kiezen tussen twee versies voor het weren van dieselauto's. Deze versies zijn gebaseerd op de vervuiling van het personen- en bestelvoertuig en worden na vijf jaar tijd aangescherpt. Verder kunt u een milieuzone instellen voor bussen en vrachtwagens. Door de inzet van de VNG komt er een vroegtijdige evaluatie van de effectiviteit van deze maatregel. Dit biedt de mogelijkheid snel weer het gesprek aan te gaan om ook benzinevoertuigen aan de regelgeving toe te voegen. Gemeenten die nu al een milieuzone hanteren hebben een jaar de tijd (overgang tot 1. januari 2021) om de bebording en regelgeving aan te passen. Het Rijk stelt meer informatie over de harmonisatie van milieuzones beschikbaar vanaf eind november 2019 op de vernieuwde website www.milieuzones.nl.

1.4. Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)

Als onderdeel van het klimaatakkoord wordt een Nationale Agenda Laadinfrastructuur opgezet die decentrale overheden en vooral ook gemeenten ontzorgt en helpt de nodige groei van laadinfrastructuur te faciliteren. Hierbij wordt het land in regio's ingedeeld (meerdere provincies werken samen). In deze regio's wordt een ondersteuningsbureau opgezet dat u kunt benaderen voor hulp bij de uitvoering van laadinfrastructuur. Hiervoor is in totaal 15 miljoen euro beschikbaar.

In het MIRT-proces worden ook procesafspraken gemaakt over een regionale bestuursovereenkomst met als inhoud de opzet en governance van de regio en de verdeling van budgetten voor de regiobureaus voor de volgende drie jaar.

1.5. Vrachtwagenheffing

Naast onze buurlanden voert ook Nederland een vrachtwagenheffing in die 2023 in werking treedt. De VNG-inzet was en is vooral gericht op het inkorten van de spoedprocedure (tot nu toe van 6 tot max. 4 maanden) en inzet van een nieuwe categorie noodgeval bij urgent gevaar door bijvoorbeeld een verkeersonveilige situatie. Het Rijk heeft hiermee ingestemd maar wil tegelijkertijd dat gemeenten maatregelen nemen als verantwoordelijke wegbeheerder. Dat kan alleen een tijdelijke optie op gemeentelijke wegen zijn en heeft een negatief effect op de gemeentelijke budgetten. De VNG heeft daarom ervoor gepleit dat het Rijk kosten die door uitwijk veroorzaakt worden, zelf bekostigt. Wij verwachten dat dit een bespreekpunt wordt tijdens het BO MIRT omdat het Rijk dit tot nu toe niet wil. De netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing gaan terug naar de sector ter verduurzaming en bevordering van innovatie. Hier worden de gemeenten door de VNG-inzet bij de jaarlijkse besprekingen betrokken. Meer informatie over de vrachtwagenheffing is te vinden op www.vrachtwagenheffing.nl

2. Verkeersveiligheid:

2.1.Strategisch Plan verkeersveiligheid (SPV) 2030

De VNG steunt de ambities van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) van harte. Wel vragen wij aandacht voor de realisatie van deze ambities bij gemeenten. Gemeenten doen hun best om verkeersveiligheid te bevorderen maar zijn zelf beperkt door krimpende gemeentelijke budgetten, onvoldoende kennis over risicogestuurd werken en capaciteit. De eerste stap voor risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid zijn de risicoanalyses: in plaats van reactief nadat een ongeluk plaats vindt, werkt de risicogestuurde aanpak preventief.

2.2.Risicoanalyses verkeersveiligheid

Een goede risicoanalyse vraagt goede samenwerking in de regio's om de ambities te kunnen realiseren. Daarom brengen provincies en gemeenten nu al en tot eind 2019 de belangrijkste risico's in de regio in kaart. Omdat dit kennis en tijd vergt, is het kennisnetwerk SPV gestart. De VNG pleit bij lenW voor actieve ondersteuning bij alle gemeenten. Voor 2019 lukt dit niet. Het kennisnetwerk stelt wel informatie - onder andere een stappenplan risicoanalyse en opstarthulp voor een aantal gemeenten in de vorm van personele capaciteit (1-2 dagen per gemeente) - beschikbaar. Hier worden gemeenten bij de risicoanalyse ondersteund. Via [deze link](#) kunt u zich melden voor ondersteuning. Op basis van de risicoanalyses worden in 2020 verkeersveiligheidsplannen opgesteld en worden maatregelen getroffen om de risico's te minimaliseren. Als VNG zetten wij ons in om meer budgetten voor gemeenten beschikbaar te stellen, knelpunten aan te pakken om een schaa sprong te kunnen maken. We constateren helaas dat dit niet in de lenW-begroting voor 2020 terug te vinden is. In december 2019 is een bestuurlijk gesprek gepland tussen het ministerie van lenW en de koepels over o.a. de financiering van verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid kan ook onderdeel worden van de BO-MIRTs door projecten met baten voor verkeersveiligheid onder de aandacht te brengen.

3. Financiering van mobiliteit

Financiering van mobiliteit is een belangrijke uitdaging waar u als gemeente voor staat. Zo krijgt de VNG steeds meer signalen van gemeenten dat zij niet in staat zijn om cofinanciering bij mobiliteitsprojecten rond te krijgen vanwege beperkte financiële middelen. We geven hieronder twee actuele ontwikkelingen weer: invoering van het Mobiliteitsfonds en de BDU-gelden.

3.1. Concept wetsvoorstel Mobiliteitsfonds

Het wetsvoorstel Mobiliteitsfonds (MF) is een uitwerking van het Regeerakkoord en vervangt het huidige Infrastructuurfonds waarbij een brede benadering van de mobiliteitsopgave centraal staat. Mobiliteit zonder schotten tussen de diverse vervoersmodaliteit. Beoogde invoeringsdatum is 1 januari 2021. Daadwerkelijke vertaling naar de uitvoeringspraktijk vindt echter pas plaats vanaf 2030. In onze reactie op het wetsvoorstel besteden wij aandacht aan de gemeentelijke behoefte om opgavegericht, gebiedsgericht, zonder schotten en op basis van wederkerigheid invulling te geven aan het MF. Gemeenten geven aan nu al de slag te willen met de nieuwe werkwijze in o.a. proeftuinen, pilots ed. Ook letten wij op de bestuurlijke afwegingsruimte voor gemeenten en de uitvoerbaarheid van het stelsel. In het concept-wetsvoorstel staat dat dit wetsvoorstel niet tot extra financiële uitgaven bij decentrale overheden leidt. Wij hebben het ministerie van IenW verzocht nader te onderzoeken wat de (uitvoerings) gevolgen voor decentrale overheden kunnen zijn. Samen met IPO en vervoersregio's schatten wij namelijk in dat het organiserend vermogen van decentrale overheden wordt aangesproken om integraal en gebiedsgericht(er) te werken.

In het algemeen constateren wij dat:

- MF een goede eerste stap is. Maar er is meer nodig. Ook de bijdrage van mobiliteit aan bredere urgente opgaven zoals bereikbaarheid van wonen, voorzieningen en de koppeling met duurzaamheidsvraagstukken moet in het MF meegenomen worden.
- MF ook een omslag is in werkwijze, cultuur, houding en gedrag. In een meerjarig leertraject met proeftuinen, pilots, vernieuwende businesscase zou ervaring opgedaan moeten worden. Dit zou terug moeten komen in de spelregels en het afweegkader (door middel van MIRT- spelregels).

Het verdere traject van het concept wetsvoorstel Mobiliteitsfonds is gericht om eind 2019 het wetsvoorstel in te dienen bij Raad van State en begin 2020 bij de Tweede Kamer.

3.2. BDU gelden

Het ministerie van IenW onderzoekt de besteding van de BDU verkeer en vervoer waartoe de motie Von Martels (29398-663) oproept. Gelet de op vele ambities op het terrein van mobiliteit is het een goede ontwikkeling om meer inzicht te krijgen hoe de huidige bekostiging van verkeer en vervoer plaatsvindt. Uit de tussentijdse resultaten van dit onderzoek blijkt dat het ingewikkeld is om deze cijfermatige informatie boven tafel te halen omdat deze middelen niet apart zijn beschreven in het provinciefonds. Vanuit VNG blijven we echter inzetten op een passend financieel kader voor de mobiliteitstransitie. Met ingang van 2016 maken voor provincies bestemde middelen uit de BDU-Verkeer en Vervoer – een specifieke uitkering van het toenmalige Ministerie van Infrastructuur en Milieu – onderdeel uit van het provinciefonds (met uitzondering van de regio's Amsterdam, Haaglanden en Rotterdam). De overheveling naar het provinciefonds vloeit voort uit de Wet afschaffing plusregio's (Tweede Kamer 2012-2013, 33 659 nr. 2). Vanaf 2018 zijn – door het wetsvoorstel vereenvoudiging van het verdeelmodel van het provinciefonds – de jaarlijks beschikbare middelen voor de BDU verkeer en vervoer ook niet meer apart gelabeld in de algemene uitkering van het provinciefonds.

4. Handvatten BO-MIRTs

Door diverse ontwikkelingen in het speelveld is de opzet van het BO MIRT aan het veranderen. De raakvlakken tussen grote investeringsprojecten, smart mobility en gebiedsgerichte programma's zoals omgevingsagenda, verduurzaming van mobiliteit nemen alleen maar toe. Dit vraagt regionale samenwerking (intergemeentelijk maar ook met de provincie) en benadrukt het belang van goede afspraken tussen Rijk en overheden. Voor de korte termijn wordt door het toevoegen van afspraken over bijvoorbeeld duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid aan de MIRT-tafels een breder gesprek gevoerd over mobiliteit dan tot nu toe. Wij adviseren u tijdens het BO-MIRT met het Rijk te bespreken hoe u samen de gestelde ambities rond mobiliteit kunt waarmaken. We gaan ervan uit dat de informatie in deze brief u handvatten biedt voor het BO-MIRT.

Indien u nog vragen heeft kunt u ons via 070-373 8393 bereiken.

Bijlagen:

Bijlage 1: Handreiking Regionaal Mobiliteitsprogramma

Bijlage 2: Dummy Regionaal Mobiliteitsprogramma

Met vriendelijke groet,

Vereniging van Nederlandse Gemeenten

J. Kriens

Algemeen directeur