

**Datum**

25 maart 2022

Onderwerp

VNG inbreng CD Duurzaam Vervoer 31 maart

Geachte woordvoerders Mobiliteit,

Op donderdag 31 maart debatteert u met de staatssecretaris over duurzaam vervoer. Gemeenten werken op veel fronten – en vaak samen met het rijk – aan de verduurzaming van verkeer en vervoer.

Bij het bevorderen van duurzame mobiliteit zijn een aantal zaken cruciaal. Gemeenten gaan daarbij uit van het verminderen, veranderen en verduurzamen van mobiliteit. Daarom geven wij u graag een aantal punten mee ter voorbereiding op dit commissiedebat.

Mobiliteit als randvoorwaarde bij woningbouw/gebiedsontwikkeling

Mobiliteit en bereikbaarheid zijn van belang bij de grote opgaven rond woningbouw, ruimtegebruik en klimaat. Gemeenten willen samen met het rijk sturen op brede welvaart. In het coalitieakkoord is 7,5 miljard euro beschikbaar om de bereikbaarheid van woningen te verbeteren. Wij vragen dit geld in goed overleg met gemeenten uit te geven en met een blik op de woningbouwopgave ook buiten de NOVI-gebieden. Bovendien is het van belang om daarbij rekening te houden met verschillende modaliteiten, de ruimtelijke ontwikkeling, verkeersveiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid. Gemeenten kennen deze factoren het best over hun eigen omgeving, daarom kan gebiedsontwikkeling alleen slagen met de inzet van gemeenten. Vergeet daarbij niet de mobiliteitstransitie waar we ons nu in bevinden.

Zero Emissie-zones: netcapaciteit en handhaving

In verband met de uitrol van de zero emissie zones (in 2025) is de verwachting dat er knelpunten ontstaan in de realisatie van voldoende netcapaciteit voor de laadinfrastructuur voor de logistieke sector. Door verschillende partijen is geconstateerd dat het thema laadinfrastructuur/laadcapaciteit nog onvoldoende is geborgd in de regionale en nationale programma's.

Verder is er op dit moment onvoldoende gemeentelijke uitvoeringskracht op het dossier laadinfrastructuur. Gemeenten willen dat er op korte termijn oplossingen voor knelpunten in de laadinfra worden gezocht. De eerste afspraken worden daarover momenteel met de verschillende overheden gemaakt, de oplossing van dit probleem moet een hoge prioriteit krijgen.

Gemeenten moeten actiever betrokken worden bij de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS). Wij maken ons zorgen om de voortgang van deze agenda. Stedelijke gemeenten hebben behoefte aan duidelijkheid over procedures, ontheffingen en handhaving. Dat is nodig om de emissievrije stadslogistiek in steden in goede banen te leiden. Strikte handhaving van de ZE-zones leidt tot de

grootste besparing in uitstoot. Uit onderzoek blijkt dat een kordon van camera's het meest effectief is. Dit is echter een erg duur systeem. Gemeenten moeten hierin investeren, maar de opbrengsten hiervan vloeien niet terug naar gemeenten. Het succes van de ZE-zones valt of staat met de capaciteit van gemeenten.

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Eén van de meest duurzame manieren van vervoer is de fiets. De minister onderstreept dit in de meest recente [Kamerbrief](#). In 2021 is het [Nationaal Toekomstbeeld Fiets](#) op Hoofdlijnen (NTF) met uw Kamer gedeeld. Het NTF maakt duidelijk dat de fiets bijdraagt aan het oplossen van de grote maatschappelijke opgaven waar we voor staan. Niet alleen aan het versnellen van de woningbouwopgave, maar ook aan bereikbare, aantrekkelijke steden en een bereikbaar landelijk gebied. Stimuleren van fietsverkeer draagt bovendien bij aan het bereiken van de doelen uit het Klimaatakkoord, door het beperken van CO₂-uitstoot. Gemeenten en provincies hebben vele projecten gedefinieerd die bijdragen aan de realisatie van de Schaalsprong Fiets.

Om deze projecten daadwerkelijk van de grond te krijgen is het van groot belang dat er zo snel mogelijk duidelijkheid komt over de financiële bijdrage vanuit het rijk. Deze is nodig zodat gemeenten ook echt kunnen investeren en budgetten kunnen reserveren voor de fiets. Want zoals u weet verkeren gemeenten in financieel zwaar weer.

Betalen naar gebruik

Gemeenten hebben als medewegbeheerders een belangrijke rol bij *betalen naar gebruik*. We zien betalen naar gebruik als sturingsmechanisme voor de verduurzaming van mobiliteit en het vergroten van de leefbaarheid. Gemeenten wensen dat de voorbereidingen voor het invoeren van een systeem van betalen naar gebruik rekening houdt met de verschillende regio's in het land, het ruimtegebruik van voertuigen en de vervoersalternatieven. Gemeenten zien het liefst een variabel tarief bij Betalen naar gebruik, waarbij het tarief varieert op basis van plaats en het tijdstip. Wij vragen om ons bij de uitwerking van betalen naar gebruik te betrekken, zodat dit ook voor gemeenten doelgericht en uitvoerbaar is. Ook is het onverstandig als het vlakke tarief in beton gegoten wordt. Het systeem moet aanpasbaar blijven, zodat het op basis van ervaringen nog mogelijk is om een variabele heffing in te voeren.