

**Datum**

7 april 2022

Onderwerp

VNG Inbreng NO MIRT 11 april

Geachte woordvoerders mobiliteit,

Op 11 april debatteert u over het MIRT. Gemeenten worden graag meer betrokken bij de huidige MIRT-aanpak. We geven graag enkele aandachtspunten aan u mee, in de hoop samen met u werk te maken van de grote – integrale – mobiliteitsvraagstukken.

Werk integraal op het niveau van de regio

De opgaven rond mobiliteit staan op het schaalniveau van de regio in nauwe samenhang met die van o.a. woningbouw en economie. Daarom vragen wij om uitwerking te geven aan de uitgangspunten van de NOVI om meer integraal en gebiedsgericht te werken. In de Samenwerkingsafspraken NOVI is in dat kader opgenomen dat ervoor gezorgd wordt dat budgetten elkaar niet in de weg zitten, maar elkaar versterken en indien mogelijk samengevoegd worden in de regio. Gemeenten snappen dat dit niet op korte termijn geregeld is en vragen daarom aandacht om nu al de voorwaarden te scheppen voor een meer integrale benadering waarbij het rijk als samenwerkingspartner op het regionale schaalniveau aan tafel deelneemt. Dit past beter in het kader van de gebiedsgerichte benadering die we gezamenlijk als één overheid invulling willen geven.

Zorg voor meer verbinding met woningbouw en duurzaamheid

Gemeenten willen samen met het rijk sturen op brede welvaart, op leefbaarheid, duurzaamheid en een prettige leefomgeving. In het coalitieakkoord is 7,5 miljard euro beschikbaar voor de ontsluiting van woningen. Wij merken dat het ministerie meer dan eerst openstaat om aan de voorkant met gemeenten te spreken over mobiliteitsbeleid. Op die positieve voet willen gemeenten verder gaan: de 7,5 miljard euro dient in goed overleg met gemeenten besteed te worden. Niet alleen aan de bereikbaarheid van grootschalige woningbouwlocaties uit de verstedelijkingsregio's, maar ook in andere delen van het land. Hierbij vragen wij ook expliciet om duurzame vormen van vervoer, zoals per fiets en te voet mee te nemen. Daarbij is het belangrijk om ruimte in het proces en de regels te bieden, zodat ook projecten van gemeenten ingediend kunnen worden die onder de MIRT drempelbedragen van 112,5 en 225 miljoen euro voor cofinanciering van het rijk vallen en daardoor niet gerealiseerd kunnen worden.

Betere uitvoerbaarheid MIRT nodig

De twee belangrijkste belemmeringen van een goede uitvoerbaarheid van infrastructurele projecten zijn: de hoogte van de genoemde drempelbedragen en de eis om zicht te hebben op 75% van de financiering aan het begin van een MIRT-traject. Daardoor kunnen veel gemeenten geen aanspraak maken op cofinanciering van het rijk. Dit betekent dat vooral kleinere en middelgrote gemeenten financieel niet in staat zijn om te investeren in maatregelen die de bereikbaarheid van Nederland verbeteren – terwijl ze dit wel graag willen. Wij vragen daarom de drempelbedragen af te schaffen of substantieel te verlagen en pas later in het MIRT-proces de 75% financiering te vragen.

Geef gemeenten een betere rol in het MIRT proces

Meer en meer besluiten worden onderdeel van het MIRT proces. Niet alleen de aanleg van landelijke/provinciale infrastructuur, maar bijvoorbeeld ook rond verduurzaming en het beter benutten van infrastructuur. Dit heeft direct impact op gemeenten, terwijl gemeenten nu geen partij aan de MIRT-tafel zijn. Wij vragen daarom om een betere betrokkenheid van gemeenten te borgen en budgetten elkaar te laten versterken en deze indien mogelijk in de regio samen te voegen.. Dit is het doel, maar u zou als Kamer al een stap in de goede richting kunnen zetten door bij de MIRT gesprekken gemeenten direct te betrekken. Verder kunnen deze gesprekken bijvoorbeeld (als dit regionaal gewenst is) niet per landsdeel maar per subregio gepland worden. Als tweede stap zou het proces ook naar andere onderwerpen verbreed kunnen worden, samen met het ontschotten van budgetten.

Geef prioriteit aan de aanbevelingen van de RLI

Het adviesrapport van de RLI 'Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid' geeft uitstekend weer dat er snel en veel moet veranderen in de manier waarop gestuurd wordt op de opgaven waar we met zijn allen voor staan. Sturen op brede welvaart helpt bij het maken van de juiste afwegingen op gebied van woningbouw, duurzaamheid en bereikbaarheid.

Wij zijn positief over het besef bij het ministerie voor de noodzaak tot verandering (o.a. het omzetten van de NMCA naar een IMA en het omzetten van een Infrastructuurfonds naar een Mobiliteitsfonds), Het is tegelijkertijd noodzakelijk dat die veranderingen op alle door de RLI genoemde onderdelen plaatsvindt en het proces versneld wordt.

De drie hoofdaanbevelingen van de RLI zijn:

1. **Stuur op brede welvaart: als ijkpunt in de *gehele* beleidscyclus van het bereikbaarheidsbeleid, inclusief visies en afwegingsinstrumentarium.**

- We zijn het eens met deze aanbeveling. We zien in de praktijk echter dat het nog ontbreekt aan integraal overkoepelend beleid. Om goed te kunnen sturen op de integrale opgave vinden wij nieuw mobiliteitsbeleid / een nieuwe mobiliteitsvisie wenselijk die de sectorale benadering van de departementen ontstijgt en die van het rijk samen met medeoverheden wordt opgesteld.
- Verder zien we dat het huidige afwegingsinstrumentarium duurzame (en lokale) oplossingen in de weg staat. Zo staat in het RLI-rapport dat voor het bekostigen van investeringen in lokale infrastructuur alleen rijksmiddelen beschikbaar zijn als deze aantoonbaar bijdragen aan het realiseren van doelen op het hoofdinfrastructuurnetwerk. We zien in de praktijk dat deze regels problemen opleveren. De financiering van lokale en regionale verkeersontsluitingen vormen een te hoge kostenpost voor decentrale overheden. Wij vragen een integrale insteek en een betere rol voor gemeenten in het afwegingsinstrumentarium.

2. **Stuur met een brede blik: op alle beschikbare oplossingsrichtingen voor bereikbaarheidsvraagstukken.**

- We onderschrijven deze aanbeveling. Het is nodig om in te zetten op een breed palet aan oplossingsrichtingen. We moeten inzetten op het verminderen, veranderen en verduurzamen van mobiliteit. De RLI noemt o.a. prijsbeleid. Over betalen naar gebruik geeft de RLI aan dat de maatschappelijke baten groter zijn, als de heffing naar tijd en locatie wordt gedifferentieerd. Dit willen we graag benadrukken. We zijn voorstander van een heffing naar plaats en tijd. Op dit moment wordt ingezet op een vlakke taks waar juist geen integrale doelstelling aan ten grondslag ligt, maar slechts een doelstelling tbv de financiën en de CO2-reductie. Wij roepen

op om medeoverheden bij de opzet van BNG te betrekken en om de vorm van BNG nog niet in beton te gieten.

3. **Stuur samen: rijksbreed én met de regio's, op basis van een meerjarige programmatische aanpak en financiering van bereikbaarheidsbeleid.**

Ook deze aanbeveling ondersteunen wij. We zien echter dat de samenwerking tussen IenW en decentrale overheden nog moeizaam verloopt. We zien een goede wil bij IenW om samen op te trekken met medeoverheden, merken op enkele urgente dossiers tegelijkertijd nog onvoldoende resultaat van de goede intenties. Bestaande denkwijzen, cultuur en instrumentarium staan daarvoor nog in de weg. Wij vragen om te werken als één overheid en dragen daaraan graag bij.