

**Datum**

24 juni 2022

Onderwerp

VNG inbreng CD Duurzaam Vervoer 29 juni

Geachte woordvoerders mobiliteit,

Op 29 juni debatteert u over duurzaam vervoer. Zoals u weet is dit een thema waar gemeenten zich nadrukkelijk mee bezig houden. De mobiliteitstransitie helpt bij het oplossen van veel maatschappelijke opgaven. Hieronder lichten wij enkele zaken uit, waar volgens ons een rol van de rijksoverheid ligt om concrete stappen voorwaarts te zetten zodat gemeenten hun rol goed kunnen pakken om bij te dragen aan de opgaven.

Financiering Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Eén van de meest duurzame manieren van vervoer is de fiets. In 2021 is het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (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:

- versnelling van de woningbouwopgave;
- bereikbare, aantrekkelijke steden;
- een bereikbaar landelijk gebied;
- een gezonde, gelukkige bevolking;
- beperking van de klimaatverandering door terugdringen van CO2-uitstoot;
- een inclusieve samenleving door verschillen tussen jong-oud en arm-rijk te verkleinen.

Gemeenten en provincies hebben vele projecten gedefinieerd die bijdragen aan de realisatie van de Schaalsprong Fiets. Het ministerie heeft inmiddels duidelijk gemaakt dat er geen extra geld beschikbaar komt voor de fiets. Daardoor kunnen gemeenten deze projecten niet van de grond krijgen. Een financiële bijdrage van het rijk 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.

Binnen de 7,5 miljard euro die is vrijgemaakt voor de bereikbaarheid van de grootschalige woningbouwlocaties en daarbuiten is zoals door de bewindspersoon aangegeven ook ruimte voor de fiets. Tegelijkertijd is dit slechts voor een beperkt aantal gemeenten. 1,5 miljard euro wordt gebruikt voor de versnellingsopgave van woningbouwprojecten (70 projecten waarvan 40 met aandacht voor fietsinfrastructuur of -voorzieningen). De rest is voor grootschalige woningbouwprojecten in 17 gebieden. Voor andere gemeenten is geen ruimte voor investeringen in fiets(infrastructuur). Dit past volgens ons niet bij de gemaakte afspraken met het rijk en de verwachtingen aan het NTF. Veel gemeenten hebben fietsplannen gedefinieerd die nu *geen* financiële steun van het rijk krijgen.

- Hoe kunnen andere gemeenten fietsprojecten financieren, wanneer zij geen grote woningbouwlocaties hebben?
- Kan de bewindspersoon voor de invulling van het NTF middelen beschikbaar stellen?

Laadinfrastructuur en aandachtspunt netcapaciteit

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.

Voor de aanleg en het strategisch plaatsen van laadinfrastructuur is de uitvoeringskracht van gemeenten een aandachtspunt. Wij maken nu afspraken met het rijk over de uitvoeringsmiddelen (BDU) voor de opgaves uit het Klimaatakkoord. Ondertussen moeten 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.

Ondersteun gemeenten bij hoge kosten voor handhaving ZE-zones en investering in systeem

Gemeenten moeten actiever betrokken en ondersteund worden bij de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAS). Wij maken ons zorgen over 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 zodat gemeenten kunnen bijdragen aan de CO2-reductie. Strikte handhaving van de ZE-zones leidt tot de grootste besparing in CO2-uitstoot. Uit onderzoek (zie hieronder) 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 (boetes) hiervan vloeien terug naar de rijksoverheid en *niet* naar gemeenten.

Het succes van de ZE-zones valt of staat met de investeringen van gemeenten.

- Op welke manier krijgen gemeenten ondersteuning bij het opzetten en investeren in handhavingssystemen van ZE-zones?
- Op welke manier zien gemeenten de opbrengst van boetes van ZE-zones terug?

Kosten handhaving ZE-zone

Uit onderzoek voor de invoering van een Zero Emissie zone in Deventer blijkt dat de totale kosten voor een redelijk klein kordon van 8 ANPR-camera's al €481.000 in de eerste vijf jaar bedragen. De vergelijking hieronder laat vier opties voor handhaving van ZE-zones zien, waarbij de pakkans wordt afgezet tegen de investerings- en operationele kosten. Met name de operationele (jaarlijkse) kosten voor een vast kordon van ANPR-camera's zijn hoog. De kosten lopen logischerwijs op wanneer een gebied meer toegangswegen heeft.

De onderstaande afbeelding is één slide uit de presentatie over dit onderzoek. Via [deze link](#) is de hele presentatie te vinden op [Opwegnaarzes.nl](#).

Vergelijking alternatieven- gebied met 8 inprikkers

NB: Boete overtreding = € 95 euro → boetes naar het rijk

| Type | Uitgangspunt | Pakkans (afgerond) | Investeringskosten (eenmalig) | Operationele kosten (per jaar) | Totale kosten (1 ^e 5 jaar) <i>Indicatief</i> | Opmerking |
|--------------------|--|--------------------|-------------------------------|--------------------------------|---|--|
| BOA | 1 koppel met meerdere taken - 0,4 FTE | 1-5% | € 10.000 | € 40.000 | € 210.000 | - kosten deels door andere projecten gedragen - Pakkans afhankelijk van zone grootte |
| Scanauto | - handmatig beboeten BOA (0,2FTE) 2 p/d actief in ZES - Extra camera - 0,2 FTE bestuurder, | 5-10% | € 26.500 | € 60.000 | € 326.500 | - Boetes vloeien niet terug naar gemeentekas - Kosten deels door andere projecten gedragen - Met automatisch beboeten – totale kosten € 251.500 |
| ANPR verplaatsbaar | 3 camera's (lease). 2 vaste + 1 verplaatsbaar. 1 wissel p/j Geen boa inzet of lege camera's | 45%-55% | € 17.500 | € 47.200 | € 253.500 | - Goedkoper t.o.v. scanauto en hogere pakkans - Kosten sterk afhankelijk van aanwezigheid kabels & leidingen |
| ANPR Kordon | 8 vaste camera's (lease) | 95% | € 17.500 | € 92.800 | € 481.500 | Kosten sterk afhankelijk van aanwezigheid kabels & leidingen |

Betalen naar Gebruik: zorg voor een flexibel systeem

Wij zijn positief over Betalen naar Gebruik en zien het als een belangrijk beleidsinstrument om te sturen op de mobiliteitstransitie, rechtvaardigheid, duurzaamheid en congestie. Het kan een zeer bruikbaar beleidsinstrument zijn om mobiliteitsdoelstellingen te kunnen realiseren, mits BNG goed is ingeregeld met afhankelijkheid van plaats en tijd. We zijn teleurgesteld dat in het coalitieakkoord expliciet een uitwerking naar tijd en plaats niet wordt meegenomen maar ingezet wordt op een vlakke heffing. Het dient daarmee slechts twee smalle doelen: het tegengaan van inkomstenderving en CO₂-reductie. Wij vragen daarom om BNG nu toekomstbestendig in te voeren om een *lock-in* te voorkomen. Laat ruimte en flexibiliteit in de opzet van het BNG systeem, om op termijn een heffing naar plaats en tijd mogelijk te maken.

Kan de minister toezeggen dat BNG zo ingevoerd wordt dat een lock-in voorkomen wordt en flexibiliteit blijft om het systeem aan te passen?