



VNG-perspectief op mobiliteit in 2050



Inhoudsopgave

Inleiding	3
Uitgangspunt	4
Hoofdpijnen	5
Integrale doelen	6
Juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd	7
Publieke kaders	9
Gebiedsgericht uitwerken	10
Speerpunten	11
Inzet VNG 2024-2028	12

Inleiding

Als gemeenten werken we elke dag aan het bereikbaar houden van ons land. Tegelijkertijd ziet de VNG dat onder invloed van een groot aantal transities en opgaven het werk van gemeenten aan het veranderen is. We zijn bezig met het uitvoeren van het Klimaatakkoord, geven vorm aan de energietransitie en er moeten 900.000 woningen bij komen voor 2030. Deze ontwikkelingen zijn allemaal verweven met de fysieke infrastructuur en het gebruik ervan. Tegelijkertijd zien we dat de verschillen in brede welvaart tussen de regio's groeit en dat de bereikbaarheid voor kwetsbare groepen onder druk staat. Dat vraagt om een integrale kijk op de ontwikkelingen van het mobiliteitssysteem.

In dit 'VNG-perspectief op mobiliteit in 2050' schetsen we vanuit het gemeentelijk perspectief hoe we de toekomst van mobiliteit zien. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) werkt parallel aan een Mobiliteitsvisie 2050. Met dit VNG-perspectief zoeken we uitdrukkelijk naar een gezamenlijke basis, maar we zetten daar een duidelijke uitwerking en belangrijke gemeentelijke uitgangspunten en principes naast. We zetten als VNG een stap naar voren. Daarbij hebben we 3 doelstellingen:

1. Een gedeeld gemeentelijk standpunt formuleren over de toekomst van mobiliteit voor onze lobby en belangenbehartiging richting het rijk
2. Het gesprek faciliteren over de toekomst van mobiliteit en de rol/verantwoordelijkheden van gemeenten en medeoverheden daarin
3. Faciliteren dat gemeenten lokaal keuzes kunnen maken op basis van gedeelde en gedragen principes

Uitgangspunt

Het startpunt van ons perspectief is 1 centraal uitgangspunt. Dat definieert onze doelstelling en wat we nastreven, en vormt daarmee het denkkader voor de verdere invulling van ons perspectief op mobiliteit in 2050.

Als lokale overheden werken we aan een fundamentele transformatie van het mobiliteitssysteem dat rechtvaardig is en past binnen de planetaire grenzen, en dat gemeenschap en leefbaarheid faciliteert.

Met **lokale overheden** omvatten we gemeenten, maar zeker ook regionale samenwerkingsverbanden die in het leven zijn geroepen om de gemeentelijke taken te ondersteunen. We staan voor een **fundamentele transformatie** omdat steeds vaker blijkt dat stapsgewijze verbeteringen van het bestaande mobiliteitssysteem geen antwoord zijn op de brede opgaven waar we voor staan. Dat betekent ook dat er scherpe keuzes gemaakt moeten worden, waarbij enig ongemak onvermijdelijk is. Brede welvaart staat daarbij centraal. We maken keuzes die **rechtvaardig** zijn en zijn ons bewust van de **planetaire grenzen**. We zien dat mobiliteit op zich geen doel is, maar ten dienste staat van **gemeenschap en leefbaarheid**. We zorgen dat er ruimte is om de invulling toe te spitsen op de kenmerken van specifieke gebieden, of dat nu een stedelijke of een meer landelijke omgeving is.

Hoofdlijnen

We doen het als gemeenten niet alleen. Om onze doelstellingen te bereiken zijn we afhankelijk van onze medeoverheden. Maar dat betekent niet dat we altijd hetzelfde doelen nastreven. Voor dit perspectief op de mobiliteit hebben we de hoofdlijnen van de Mobiliteitsvisie 2050 van IenW als gezamenlijk startpunt genomen.

1. We stellen *integrale doelen* zodat we de bereikbaarheid van maatschappelijk-economisch vitale functies in heel Nederland borgen.
2. We zetten in op de *juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd*, waarbij we rekening houden met de voor- en nadelen van de specifieke modaliteiten.
3. Het mobiliteitssysteem van de toekomst past binnen de *publieke kaders* voor duurzaamheid, gezonde leefomgeving en veiligheid (Klimaatakkoord en brede welvaart).
4. De 3 hoofdlijnen hierboven worden *gebiedsgericht uitgewerkt*. Hiermee zorgen we dat dit een perspectief biedt voor alle gebiedstypen die ons land rijk is.

Meer dan het rijk erkent de VNG echter dat er scherpe keuzes gemaakt moeten worden. Niet meer alles kan. Tegelijkertijd groeien de verschillen in brede welvaart tussen de verschillende regio's. In de uitwerking van deze hoofdlijnen laten we deze ontwikkelingen terugkomen.

Integrale doelen

Lange tijd is er op nationaal niveau bij beleidskeuzes veel waarde gehecht aan het verwachte economisch rendement. Neem als voorbeeld de Maatschappelijke Kosten Baten Analyses, waarin de nadruk ligt op harde economische factoren zoals winst en reistijdverlies. Economie is en blijft in 2050 een belangrijk onderdeel van besluitvorming, maar wordt meer beschouwd als onderdeel van een breder pakket van leefbaarheid en brede welvaart van gebieden.

Gemeenten stellen integrale doelen om de bereikbaarheid van maatschappelijk-economisch vitale functies in heel Nederland te borgen. Dat zijn cruciale bestemmingen als zorg, onderwijs, banen, winkels, recreatie en natuur. We stellen mensen in staat om elkaar te ontmoeten, deelname aan de maatschappij is voor iedereen mogelijk. Het is daarbij noodzakelijk om voorzieningen niet verder te centraliseren maar deze over het hele land te spreiden. Voor hoogstedelijk gebied is dit noodzakelijk om de groeiende druk op de ruimte aan te kunnen. Vanuit landelijk perspectief is het spreiden van voorzieningen een van de manieren om nabijheid te borgen en dus cruciaal voor de leefbaarheid.

Voor de woningbouwopgave specifiek betekent dit dat vanaf de planfase rekening wordt gehouden met duurzame toekomstige bereikbaarheid. Voor zowel de stedelijke als landelijke omgeving is woningbouw binnen de bebouwde kom van groot belang. Enerzijds om de schaarse ruimte goed te benutten, anderzijds om te voorkomen dat mensen zich over steeds grotere afstanden moeten verplaatsen. Ook is in zowel stedelijke als landelijke context meer concentratie van woningen in de bestaande bebouwde kom gunstig voor het voorzieningenniveau. Het behoud van bestaande voorzieningen wordt makkelijker, en er ontstaan mogelijkheden om nieuwe voorzieningen voor bijvoorbeeld werk en ontmoetingsplekken toe te voegen. In aansluiting op de Nota Ruimte zoeken we – waar mogelijk – naar een combinatie van functies zodat we meervoudig gebruik van ruimte en voorzieningen stimuleren. Zo creëren we levendige plekken waarin niet alleen wonen en mobiliteit centraal staan, maar ook ontmoeting en interactie ontstaan.

Wanneer voorzieningen niet in de directe nabijheid georganiseerd kunnen worden, is passende mobiliteit nodig om deze te bereiken. Ook hier geldt dat een hogere dichtheid aan woningen binnen de bestaande bebouwde kom het aantrekkelijker maakt om meerdere mobiliteitsalternatieven aan te bieden en te faciliteren. Mobiliteit is uiteindelijk een middel om deelname aan de maatschappij mogelijk te maken en uitdrukkelijk geen doel op zichzelf.

Juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd

Als VNG vertegenwoordigen we alle gemeenten die ons land rijk is. Er is een grote diversiteit en er zijn grote verschillen tussen de gebiedstypen. Dit heeft direct invloed op de kracht – en beperkingen – van de verschillende modaliteiten voor deze gebiedstypen.

Decennialang hebben we de groei van mobiliteit gestimuleerd. Meer asfalt, meer optimalisatie van het bestaande systeem. We lopen echter tegen de grenzen van dit systeem aan, waarmee conflicterende belangen duidelijk zichtbaar worden. Gemeenten staan voor de fundamentele keuze of ze meer ruimte voor mobiliteit willen inruimen ten koste van de leefomgeving, of dat ze kwaliteit van de leefomgeving willen bevorderen ten koste van de ruimte voor mobiliteit. Tegelijkertijd is het voor de leefbaarheid cruciaal om voorzieningen te kunnen bereiken. Op plekken waar het OV-aanbod verder verschaalt, worden bewoners steeds afhankelijker van andere modaliteiten, waarmee vervoersongelijkheid in de hand wordt gewerkt.

Met de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd worden per gebiedstype scherpe keuzes gemaakt welke mobiliteitsoplossingen gewenst zijn en gefaciliteerd worden en welke worden ontmoedigd. Niet meer alles kan. Gemeenten gaan uit van het STOMP principe¹ bij het ontwerpen van de openbare ruimte. Dat houdt in dat er in eerste instantie veel ruimte is voor actieve vormen van mobiliteit (lopen en fietsen), maar ook dat OV een waardig en concurrerend alternatief wordt. Om dit te bereiken is het cruciaal dat overheden gezamenlijk in alternatieven voor de auto investeren. Dat geldt voor zowel het landelijke gebied als het stedelijke en het hoogstedelijke gebied.

We sluiten aan bij de conclusies van IenW in het Toekomstbeeld OV: het OV is een onmisbare schakel in de grote opgaven waar we voor staan. Het is een van de meest ruimte- en energie-efficiënte manieren voor mensen om zich te verplaatsen. Investeren in OV is daarmee cruciaal in de verstedelijkingsopgave en om de klimaatdoelstellingen te behalen. Openbaar vervoer is een realistisch alternatief als we zorgen voor een optimale aansluiting op andere modaliteiten. Door te redeneren vanuit een ketenreis zorgen we dat er ruimte is om lokaal het STOMP-principe in te vullen, waarbij er altijd aansluiting is op een dekkend systeem voor het hele land.

Met investeringen in OV zorgen we tegelijkertijd voor bereikbaarheid voor de meest kwetsbare groepen in onze samenleving. Gemeenten zien dat de verschillende vormen van vervoer efficiënter ingericht moeten worden. We zetten ons daarom in om toe te werken naar integratie van stromen om te komen Publieke Mobiliteit. Om die stap te maken, zorgen we voor het ontschotten van beleid en budgetten. Door verschillende vormen van (doelgroepen)vervoer slim te combineren met kwetsbare OV-verbindingen, gaat het niveau van dienstverlening omhoog. We vragen het rijk om gezamenlijk met regio's toe te werken naar landelijke standaarden om de uitrol naar Publieke Mobiliteit te vergemakkelijken.

Kiezen voor de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd vraagt om regie en tegelijkertijd regionale kennis. Gemeenten faciliteren niet meer onvoorwaardelijk alle vormen van mobiliteit, maar sturen op modaliteit, plaats en tijd. Daarvoor maken ze gebruik van de steeds verdergaande digitalisering. Data genereren en verschillende databronnen ontsluiten, stellen gemeenten in staat om datagestuurd te gaan werken. Gemeenten kunnen zo beleid maken dat beter aansluit op de ontwikkelingen in hun steden en dorpen. We sturen op verkeersstromen door reizigers te informeren over beschikbare routes. En het beheer en onderhoud van gemeentelijke infrastructuur wordt beter beheersbaar doordat we op basis van data de onderhoudsintervallen kunnen aanpassen

¹ STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a service, Privéauto. Met dit principe wordt bedoeld dat er meer prioriteit wordt gegeven aan duurzame, ruimte-efficiënte en actieve vormen van mobiliteit (lopen, fietsen en OV) en minder prioriteit aan minder duurzame mobiliteitsvormen.

aan de meest actuele staat van de weg. Gemeenten staan ook open om te experimenteren met andere (digitale) innovaties die kunnen bijdragen aan betere bereikbaarheid en betere benutting van de bestaande infrastructuur.

Het sturen op mobiliteit vraagt om ingrijpende veranderingen in het belastingstelsel en financieringsmodellen. Beprijzen is daarbij een belangrijk instrument, met betalen naar gebruik als voorbeeld. We differentiëren naar plaats en tijd, zodat we een effectief en rechtvaardig instrument ontwikkelen. Reizigers buiten de spits en op plekken zonder realistische alternatieven wordt een lagere heffing gerekend dan reizigers in de spits of op plekken waar de overheid fors investeert in alternatieven (zoals OV). Daarnaast vragen we van het rijk belastingvoordelen voor duurzame vervoersalternatieven, zoals het fiscaal aantrekkelijk maken van woon-werkverkeer per fiets of met het OV.

Ook de financieringsinstrumenten gaan op de schop. De toewijzing van de financiering (via Mobiliteitsfonds, MIRT, SPUKs) moet drempelloos verlopen. Gunningscriteria opstellen, financiering toekennen aan projecten en spelregels bepalen en versoepelen doet het rijk in samenspraak met gemeenten. Daarnaast zorgen we dat incidentele en structurele middelen in balans zijn. Bijvoorbeeld dat het aanleggen van infrastructuur voor OV ook gepaard gaat met uitbreiding van de budgetten voor een bijpassende dienstregeling, of dat nieuwe infrastructuur ook doorwerkt in een stijging van de pot voor beheer en onderhoud. We streven bovendien naar vertrouwen aan weerszijde, waarbij ruimte geboden wordt over de manier van besteding, en de verantwoording achteraf zo efficiënt mogelijk is.

Publieke kaders

In de veranderende context zijn gemeenten zich bewust van de impact van het mobiliteitssysteem. Het ruimtebeslag, de impact van uitstoot op het klimaat en onze gezondheid, en de risico's voor onze fysieke veiligheid. Ook de schaarste in grondstoffen, ruimte, geld en mensen dwingt overheden bewuste keuzes te maken. Toewerken naar een nieuwe balans vergt een partnerschap tussen het rijk, provincies en gemeenten. Per onderwerp kan het echter verschillen waar een specifiek onderwerp belegd moet worden en hoe het partnerschap tussen de verschillende overheden vorm krijgt. In sommige gevallen is regie vanuit het rijk nodig, in andere gevallen zijn die keuzes afhankelijk van de lokale context. We onderzoeken graag samen met het rijk en provincies welke thema's het beste belegd kunnen worden bij gemeenten, en welke bij regio's, provincies of het rijk.

Gemeenten streven naar een inclusief en rechtvaardig mobiliteitssysteem dat past binnen de publieke kaders voor duurzaamheid, gezonde leefomgeving en veiligheid. Het doel is een adaptief en flexibel systeem, om te kunnen inspelen op de tijd- en plaatsafhankelijke vervoersvraag. Het PBL concludeert in 'Toegang voor Iedereen' dat er een enorm verschil is tussen de bereikbaarheid van voorzieningen per modaliteit. Voorzieningen zijn voor mensen die toegang hebben tot een auto veruit het best bereikbaar, terwijl ze voor mensen die zich (moeten) verlaten op het OV aanzienlijk slechter bereikbaar zijn. We zorgen dat iedereen toegang heeft tot sociaal-maatschappelijke voorzieningen, onafhankelijk van of iemand over een auto kan beschikken.

Ook de verkeersveiligheid in ons land staat onder druk, gezien de zorgwekkende toename van het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers. Alle overheden staan samen voor de belangrijke opgave om verkeersveiligheid te verbeteren. Hierbij is er balans in de zogenoemde 3 E's in de aanpak van verkeersveiligheid: engineering (infrastructuur), education (gedrag/ educatie) en enforcement (handhaving).

Om een inclusief en rechtvaardig systeem te bereiken worden keuzes getoetst aan een afgeleide van het model van Brede Welvaart. Daarmee wegen we de impact (positief en negatief) van nieuw beleid en investeringen transparant en integraal tegen elkaar af. Aan dit model voegen we nieuwe indicatoren en methodes toe, zowel voor die afweging als voor de evaluatie. We werken mee aan de ontwikkeling daarvan, zodat ze zo goed mogelijk aansluiten op de gemeentelijke praktijk. Aan de basis staan in elk geval de 4 dimensies en 11 thema's van het Brede Welvaart model:

- Leefomgeving
 - Ruimtelijke kwaliteit
 - Klimaatverandering
 - Milieuvervuiling
 - Barrièrewerking
- Bereikbaarheid
 - Banen
 - Sociale contacten
 - Voorzieningen
- Gezondheid
 - Schadelijke emissies
 - Lichaamsbeweging
- Veiligheid
 - Sociale veiligheid
 - Verkeersveiligheid

Gemeenten werken ook aan het definiëren van bereikbaarheidsdoelen. Die zijn cruciaal om een integrale afweging te maken. Bij de uitwerking van de doelen houden we rekening met de verschillende regio's, en haken we aan bij de gebiedsgerichte uitwerking (zie volgende paragraaf). Tegelijkertijd zijn we terughoudend in de doorwerking daarvan in bereikbaarheidsnormen.

Gebiedsgericht uitwerken

Elke regio telt. Jarenlange investeringen in de al sterke regio's hebben echter geleid tot een sterke toename van onwenselijke verschillen tussen Nederlandse regio's. Bijvoorbeeld op het gebied van voorzieningen voor zorg, onderwijs, infrastructuur en werkgelegenheid. We sluiten aan bij de conclusie van het rapport Elke Regio Telt² en zorgen dat de beleidskeuzes en investeringen ten goede komen aan alle regio's van ons land. Om voor een gedegen basis te zorgen is het van belang dat:

- de beleids- en investeringslogica van het rijk herijkt worden op alle regio's;
- er langjarige en substantiële programma's komen voor regionale ontwikkeling;
- gewerkt wordt aan een vitale relatie tussen rijk en regio.

Een gebiedsgerichte benadering dient als hulpmiddel om afhankelijk van de context in de juiste mobiliteitsoplossingen te voorzien. Per thema of vraagstuk kan het verschillen welk schaalniveau of gebiedsindeling daarvoor het meest geëigend is. Het model van Brede Welvaart, zoals hierboven toegelicht, heeft voor elk gebied een andere uitwerking. In het gebiedsgericht werken vragen we van het rijk ruimte voor maatwerk zodat per opgave bepaald kan worden welk schaalniveau en welke vorm van samenwerking tussen de overheden daarvoor het meest passend is. De vorm van samenwerking is dus een afgeleide van de doelstellingen of uitdagingen. We stappen daarmee af van de centrale benadering waarbij lokale uitdagingen in vastomlijnde landelijke kaders beschouwd worden.

² Elke Regio Telt! Een nieuwe aanpak van verschillen tussen regio's (maart 2023), Raad voor de Leefomgeving, Raad voor het Openbaar Bestuur, Raad voor de Volksgezondheid & Samenleving.

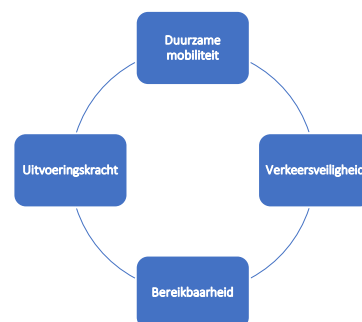
Speerpunten

Met het vaststellen van een perspectief op onze mobiliteit in 2050, kunnen we ook richting geven aan onze lobbyactiviteiten in de komende jaren. Uit het bovenstaande perspectief destilleren we 5 speerpunten:

1. De juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd, maar niet alles kan. We maken per gebiedstype scherpe keuzes welke mobiliteitsoplossingen gewenst zijn en gefaciliteerd worden en welke ontmoedigd. Dat betekent ook dat de alternatieven (zoals OV / publieke mobiliteit) realistische en concurrerende alternatieven moeten worden.
2. Brede welvaart (met bijhorende indicatoren) is het toetsingskader voor beleidskeuzes en bijbehorende investeringen. Economisch rendement is daar een onderdeel van, maar niet meer het zwaarstwegende aspect.
3. We gaan sturen op mobiliteit met ingrijpende veranderingen in het belastingstelsel en financieringsmodellen voor mobiliteit. Denk aan betalen naar gebruik naar plaats en tijd en belastingvoordelen voor duurzame vervoersalternatieven. Deze instrumenten worden zo effectief en rechtvaardig mogelijk ingezet.
4. We onderzoeken per onderwerp waar de regie komt te liggen: landelijk, regionaal of lokaal. Daarbij maken we heldere afspraken over de rolverdeling, bevoegdheden en middelen in het partnerschap tussen rijk, provincie en gemeenten.
5. Elke regio telt. We zorgen dat beleidskeuzes en investeringsinstrumenten van het rijk ruimte laten voor maatwerk dat nodig is om alle regio's in Nederland bereikbaar te maken en te houden.

Inzet VNG 2024-2028

Dit perspectief geeft richting aan de inzet van de VNG op hoofdlijnen voor de komende jaren. Daarbij houden we vast aan de 4 hoofdthema's van mobiliteit: duurzame mobiliteit, verkeersveiligheid, bereikbaarheid en uitvoeringskracht. Onder die thema's maken we een prioritering in onderwerpen. Bij het bepalen van onze inzet maken we daarnaast onderscheid tussen lobby en belangenbehartiging, platformfunctie en ondersteuning in de uitvoer.



Thema	Rol	Onderwerp	Inzet
Uitvoeringskracht	Platformfunctie	Governance en interbestuurlijke samenwerking	Bij de verschillende mobiliteitsdossiers spelen vraagstukken rond de governance structuur (RMP's, NAL, en dergelijke). We zorgen dat de gemeentelijke belangen goed geborgd zijn daarin. Waar de belangen van gemeenten groot zijn, streven we naar interbestuurlijke samenwerking. Om de uitvoerbaarheid te waarborgen, streven we waar mogelijk naar standaardisering.
		Klankbordgroep (ambtelijk en bestuurlijk)	We organiseren bijeenkomsten voor gemeenteambtenaren en bestuurders op het vlak van mobiliteit. Dit zorgt voor onderlinge uitwisseling van ervaringen en zo verzamelen we input voor de inhoudelijke werkzaamheden en lobby van de VNG. Ook sturen we een reguliere nieuwsbrief uit om zaken te delen en input op te halen.
		Data en mobiliteit	We signaleren en delen relevante aankomende ontwikkelingen op beleid (EU en nationaal) en technologie rond data en mobiliteit. We brengen de potentie hiervan in kaart en zorgen voor de juiste kaders en randvoorwaarden zodat gemeenten de eigen organisatie en werkwijze kunnen doorontwikkelen.
Bereikbaarheid	Lobby en belangenbehartiging	Mobiliteitsvisie IenW	We streven naar een gezamenlijk (rijk-regio) beeld van de toekomst van mobiliteit. Als VNG nemen we deel in een interbestuurlijk team dat belast is met de uitwerking van de visie. We betrekken individuele gemeenten via de bestaande bestuurlijke en ambtelijke netwerken en klankbordgroepen.
		Regionaal OV (inclusief publieke mobiliteit)	Gemeenten doen een steeds groter beroep op OV om doelstellingen op het gebied van bijvoorbeeld bereikbaarheid, klimaat en woningbouwopgave te halen. Tegelijkertijd hebben ze beperkte invloed op (de verlening van) concessies. We onderzoeken welke rol we als VNG hierin kunnen spelen.
		Betalen naar gebruik	Bij het invoeren van Betalen naar gebruik streven gemeenten naar differentiatie in plaats en tijd, zodat de heffing effectief en rechtvaardig is. Een lagere heffing tijdens daluren en als er geen alternatieven beschikbaar zijn, een hogere heffing tijdens de spits en in gebieden waar de overheid fors investeert in alternatieven (zoals OV). Bij de (hernieuwde) opstart van dit dossier zorgt de VNG dat er aandacht is voor goede randvoorwaarden en uitvoerbaarheid van deze heffing.
		Beheer en onderhoud infrastructuur	Gemeenten staan voor een grote vernieuwingsopgave van de gemeentelijke infrastructuur. Wij inventariseren deze opgave, lobbyen voor aanvullende middelen en zetten ons in voor interbestuurlijke samenwerking op dit thema.

Thema	Rol	Onderwerp	Inzet
Duurzame mobiliteit	Uitvoeringsondersteuning	Nationale agenda laadinfra	Voor de Nationale Agenda Laadinfrastructuur is een landelijke governancestructuur opgezet. De VNG zet zich ervoor in dat gemeenten voldoende middelen, mensen en kennis hebben om de landelijke doelstelling van 1,8 miljoen laadpalen te behalen in 2030.
		SUMP en Regionale Mobiliteitsplannen (RMP's)	Bij de transitie naar duurzame mobiliteit hebben gemeenten behoefte aan een integraal en volwaardig beleidskader. We zorgen dat RMP's tot zo'n kader worden ontwikkeld, en zorgen (samen met IenW) voor een slagvaardige ondersteuning van gemeenten. In samenspraak met IenW zorgen we daarnaast dat de verplichtingen voortkomend uit de TenT verordeningen (SUMP/SUMI) aansluiten op de bestaande activiteiten rondom de RMP's.
		Actieve mobiliteit	Wij ondersteunen gemeenten bij het agenderen en uitvoeren van beleid rond fietsen, fietsparkeren bij stations, en lopen. Vanuit de VNG zijn we onderdeel van netwerk Tour de Force om de kracht van de fiets breed te agenderen. We zijn onderdeel van het Bestuursakkoord Fietsparkeren om te komen tot een evenwichtige rol- en kostenverdeling bij fietsparkeren bij stations. Ten slotte zijn we partner bij het Platform Ruimte voor Lopen om de inzet van gemeenten op lopen te ondersteunen.
		Nationaal programma Deelmobiliteit	De VNG is bestuurlijk aangehaakt bij het netwerk van het nationale programma Deelmobiliteit. We zetten ons ervoor in dat binnen het programma voldoende aandacht is voor het landelijk gebied en betaalbare toegankelijkheid van deelmobiliteit.
		Zero-emissiezones	De invoering van ZE-zones vraagt veel van gemeenten. De VNG volgt de implementatie van de zones en de ondersteuning van gemeenten via het Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek (SPES). Eventuele knelpunten worden geagendeerd in ambtelijke of bestuurlijke overleggen met het rijk.
Verkeersveiligheid	Lobby en belangenbehartiging	Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV)	De VNG is partner binnen het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). We ondersteunen gemeenten bij verkeersveiligheid en risicogestuurd werken, om de verkeersveiligheid op gemeentelijke wegen te verbeteren. We zien binnen het SPV toe op een goede balans tussen de 3 pijlers van verkeersveiligheid: infrastructuur, educatie/ gedrag en handhaving. Een belangrijk onderdeel binnen het SPV blijft de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid: in totaal € 500 miljoen cofinanciering door het rijk richting decentrale overheden bedoeld voor infrastructuurmaatregelen.
		Fietsveiligheid	In het huidige wegverkeer zijn fietsers de grootste groep ernstig verkeersgewonden (meer dan 70%) en -doden (meer dan een derde). Dit aantal neemt de komende jaren toe en er wordt zelfs een verdubbeling van het aantal fietsslachtoffers verwacht in 2040. Als VNG zullen we het thema fietsveiligheid op een integrale manier oppakken, bijvoorbeeld in samenhang met de transitie naar meer 30 km/u binnen de bebouwde kom en het beleidskader voor lichte elektrische voertuigen (LEV).
		Spoorwegovergangen (Niet Actief Beveiligde Overgangen)	Nieuwe regelgeving rondom Niet Actief Beveiligde Overgangen gaat wellicht grote gevolgen hebben voor gemeenten, zoals het aanpassen van infrastructuur. We onderzoeken wat de impact op gemeenten wordt en welke rol de VNG daarin kan spelen.

**Vereniging van
Nederlandse Gemeenten**

Nassaulaan 12
2514 JS Den Haag
+31 70 373 83 93

info@vng.nl

december 2023

[vng.nl](https://www.vng.nl)