



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. Mevrouw C. van Nieuwenhuizen en
Mevrouw S. van Veldhoven
Postbus 20901
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

Datum
27 september 2019

Kenmerk

Telefoon

Bijlage(n)

Onderwerp

Consultatie concept wetsvoorstel Mobiliteitsfonds

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen, mevrouw Van Veldhoven,

Op 31 juli 2019 ontvingen wij het concept wetsvoorstel Mobiliteitsfonds voor consultatie. Deze brief bevat de gezamenlijke reactie van VNG, IPO en de vervoerregio's op dit wetsvoorstel.

Provincies, gemeenten en vervoerregio's verwelkomen het Mobiliteitsfonds

Het concept wetsvoorstel Mobiliteitsfonds beoogt een integrale benadering van de mobiliteitsopgave. Zoals wij het voorstel lezen zijn de kernpunten:

doel is de ontwikkeling van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem op weg naar 2040, waarbij gebruikers ontzorgd worden en de impact op de samenleving minimaal is; het Mobiliteitsfonds zorgt voor een wettelijke borging van de nationaal en regionaal als succesvol ervaren Beter Benutten-aanpak, waarin de samenwerking tussen Rijk en regio op het gebied van mobiliteit handen en voeten heeft gekregen.

Zoals aangegeven bij het prettige en constructieve Bestuurlijk Overleg Mobiliteit van 4 september jongstleden, willen wij graag als gelijkwaardige partners met het Kabinet opgavegericht, gebiedsgericht, zonder schotten en op basis van wederkerigheid werken aan nationale en regionale mobiliteitsopgaven. Daarom steunen wij het Kabinet bij het invulling geven aan het Mobiliteitsfonds.

Het Mobiliteitsfonds verbindt nationale, regionale en integrale belangen

De eerste stap naar succesvolle toepassing van het Mobiliteitsfonds is invulling geven aan de wettelijke basis van het Mobiliteitsfonds. Even belangrijk zijn de uitwerking van de daarbij passende spelregels en afweegkaders. Bij de verdere uitwerking van dit geheel wegen de volgende aandachtspunten voor ons zwaar:

1. Het Mobiliteitsfonds moet helpen om mobiliteitsopgaven op integrale wijze te verbinden met andere urgente maatschappelijke opgaven zoals verstedelijking, verduurzaming, economische ontwikkeling en sociale participatie. Mobiliteit beschouwen wij als een kritische factor om

Vereniging van Nederlandse Gemeenten

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

070 - 373 83 93 | info@vng.nl

- economische en maatschappelijke processen te faciliteren. Wij pleiten er daarom voor om investeringen uit het Mobiliteitsfonds te richten op het mobiliteitssysteem als geheel en dus niet te beperken tot het onderdeel infrastructuur, door in de Memorie van Toelichting op te nemen dat de combinatie van investeren in infrastructuur en benutting niet alleen dient te worden geoptimaliseerd vanuit het perspectief van capaciteit maar ook vanuit de andere doelen.
2. In het verlengde hiervan dient het bij het Mobiliteitsfonds behorende afwegingsinstrumentarium erop toegerust te zijn om deze integrale afwegingen mogelijk en inzichtelijk te maken. Bijvoorbeeld in de vorm van een maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) die in staat is deze integrale maatschappelijk-economische afweging te maken.
 3. Het te actualiseren instrumentarium dient tevens inzichtelijk te kunnen maken hoe de nog steeds beperkt beschikbare middelen voor investeringen in mobiliteit effectiever ingezet kunnen worden, bijvoorbeeld door de inhoudelijke opgaven slim te verbinden met middelen voor beheer, onderhoud en vervanging. De Memorie van Toelichting bij het Mobiliteitsfonds zou ruimte moeten creëren om de middelen voor beheer, onderhoud en vervanging zo in te zetten dat deze ook bijdragen aan de beleidsdoelen.
 4. De werking van het Mobiliteitsfonds dient afgestemd te worden op gebiedsgerichte programma's waarin Rijk en regio sinds enkele jaren gezamenlijk optrekken en waarin mobiliteit een belangrijke factor vormt. Voorbeelden hiervan zijn de gebiedsgerichte opgaven in het kader van de omgevingsagenda's en de regionale mobiliteitsprogramma's uit het Klimaatakkoord. Deze gebiedsgerichte programma's zijn momenteel nog sterk in ontwikkeling, wat volop kansen biedt voor wederzijdse afstemming tussen Mobiliteitsfonds en gebiedsgerichte programma's.
 5. De overgangsfase van Infrastructuurfonds naar Mobiliteitsfonds dient zorgvuldig en in overleg tussen Rijk en regio vormgegeven te worden. Reeds in BO-MIRT verband gemaakte afspraken over individuele projecten mogen niet in het kader van het Mobiliteitsfonds opnieuw ter discussie gesteld worden, tenzij dit gebeurt met wederzijdse instemming van de betrokken projectpartners.

Samen werken aan werkwijze, cultuur, houding en gedrag is voorwaarde voor succes

Met het wetsvoorstel ligt de opgave op tafel om als Rijk en regio samen te werken aan de vertaling van ambitie naar goede uitvoeringsafspraken. Dit vraagt ook om verandering in werkwijze, cultuur, houding en gedrag. In een meerjarig leertraject met bijvoorbeeld proeftuinen, pilots en vernieuwende business cases werken wij hier nu al aan. In dit leertraject vragen wij om aandacht voor een extra toets op uitvoerbaarheid en gevolgen voor decentrale overheden die intern hun organisatie en werkprocessen moeten aanpassen aan de nieuwe werkwijzen.

Een belangrijk onderdeel van het leertraject is het actualiseren van afweegkader en spelregels van het MIRT. Nu binnenkort de evaluatie van de huidige spelregels, de resultaten van de proeftuinen Mobiliteitsfonds en het wetsvoorstel Mobiliteitsfonds zelf beschikbaar zijn ligt het volgens ons voor de hand om hier als Rijk en regio gezamenlijk op te trekken.

Gezien de urgentie van de opgaven op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid en de daarmee verbonden brede maatschappelijke opgaven zoals verstedelijking en klimaat delen wij uw inzet om het wetsvoorstel Mobiliteitsfonds snel in werking te hebben, bij voorkeur per 1 januari 2021. Wij pleiten ervoor om vanaf nu al te zoeken naar mobiliteitsoplossingen op een manier die past bij de beoogde nieuwe werkwijze, zoals bij de voorbereiding van nieuwe afspraken in het kader van het MIRT-proces.

Bovenstaande punten diepen we in de toelichting bij deze brief verder uit.

Investeringsfonds en Mobiliteitsfonds bieden samen kansen voor impuls

Met de aankondiging op Prinsjesdag van een groeiagenda en een investeringsfonds, zet het Kabinet een stap naar een krachtige impuls voor de nationale economie vanuit een brede investeringsagenda. Hoewel scope en invulling van het fonds nog hun beslag moeten krijgen, zien we tot ons genoegen dat de inzet is dat vanuit dit fonds ook investeringen in infrastructuur mogelijk zullen worden. Wij roepen het Kabinet op bij de opbouw van het fonds aan te sluiten op onze reactie op het wetsvoorstel Mobiliteitsfonds en investeringen in mobiliteit niet op voorhand te beperken tot infrastructuur. Dit betekent in de kern dat het fonds uit zou moeten gaan van mobiliteit als middel voor het bereiken van bredere maatschappelijke en economische doelen en opgaven. Het investeringsfonds zou eveneens zonder schotten tussen modaliteiten opgezet moeten worden en uit moeten gaan van samenwerking tussen Rijk en regio in gebiedsgerichte programma's. Op deze wijze dragen wij graag bij aan het realiseren van een zo groot mogelijk maatschappelijk rendement van de nationale investeringen.

Hoogachtend namens,

De twaalf provincies,
Henry Meijdam, Algemeen directeur IPO

Vereniging van Nederlandse Gemeenten
Jantine Kriens, Algemeen directeur VNG

De vervoersregio's,
Robert van Asten, Voorzitter
bestuurscommissie Vervoersautoriteit
Metropoolregio Rotterdam Den Haag

G4,
Judith Bokhove, Voorzitter BO G4 Mobiliteit

Toelichting

Investerings in mobiliteit dienen bredere maatschappelijke doelen

Voor ons zijn in het kader van het Mobiliteitsfonds de volgende aandachtspunten van belang:

- de bijdrage van mobiliteit aan bredere urgente opgaven van nationaal belang zoals de verstedelijking (locatiekeuzes en bereikbaarheid van wonen, werken en voorzieningen);
- de koppeling aan duurzaamheidsvraagstukken zoals energietransitie, gezondheid, circulaire economie, klimaatadaptie en -mitigatie.

Het staat voor ons niet ter discussie dat de middelen in het Mobiliteitsfonds zich richten op investeringen in mobiliteit. De inzet in de Memorie van Toelichting om, naast het hoofdoel van bereikbaarheid, ook de impact van mobiliteitsoplossingen op (verkeers)veiligheid, robuustheid, en duurzaamheid (inclusief kwaliteit van de leefomgeving en klimaatbestendigheid) mee te wegen is in onze ogen echter te smal. Zowel in het wetsvoorstel als in de Memorie van Toelichting als in de spelregels en het afweegkader van het Mobiliteitsfonds en MIRT willen wij nadrukkelijk aandacht vragen voor de bijdrage van mobiliteit aan de bredere nationale economische en maatschappelijke belangen. Op deze basis kunnen we als Rijk en regio samen het maatschappelijke rendement van de investeringen in mobiliteit stevig vergroten.

Ruimte maken voor gebiedsgerichte samenwerking in de opbouw van het Mobiliteitsfonds

Het huidige Infrastructuurfonds richt zich vrijwel volledig op investeringen in Rijksinfrastructuur. Wij willen als Rijk en regio samen opgavegericht kunnen werken op gebiedsniveau. Hiervoor is het nodig dat met het Mobiliteitsfonds en de bijbehorende wetgeving expliciet ruimte komt voor programmatische samenwerking van Rijk, regio en andere partijen waarbij we investeren vanuit wederzijdse belangen en niet vanuit verdeling van beheergrenzen. Maatwerk is hiervoor cruciaal, want elke regio kent eigen opgaven. Wij zien vier dimensies waarlangs dit maatwerk vorm moet krijgen:

1. Instrumentele ruimte. De raakvlakken tussen de grote investeringsprojecten op de Rijksnetwerken, de benuttingsaanpakken, smart mobility en de diverse gebiedsgerichte programma's (zoals gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's, de omgevingsagenda's en de regionale mobiliteitsprogramma's uit het Klimaatakkoord) zullen we samen goed moeten benutten. Zo pakken we kansen om doelmatig en doelgericht te werken en voorkomen we tegenstrijdigheden. De wet Mobiliteitsfonds en de geactualiseerde spelregels MIRT dienen flexibel genoeg te zijn om niet alleen goed om te kunnen gaan met projecten vanuit zeer diverse invalshoeken, maar ook met (nog te ontwikkelen) afwegingsinstrumenten die in staat zijn deze diverse projecten te prioriteren vanuit bundeling van regionale en nationale belangen.
2. Financiële ruimte. Ook na de omvorming van Infrastructuurfonds naar Mobiliteitsfonds blijven de beschikbare middelen voor investeringen beperkt. Daarom is een open formulering van de wet en de memorie van toelichting onontbeerlijk: beschikbare middelen moeten slim gebundeld kunnen worden, waarbij alle relevante overheidslagen hun inzet goed kunnen verantwoorden. Het Mobiliteitsfonds moet hier de kaders voor bieden, waarbij regionaal maatwerk mogelijk moet blijven. De huidige reserveringen in artikel 20 van de begroting voor de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's in de Noordelijke en Zuidelijke Randstad zijn een goed voorbeeld. Wij achten het wenselijk een dergelijke aanpak van meerjarige reserveringen op gebiedsprogrammaniveau naar alle landsdelen te vertalen en in het Mobiliteitsfonds en de wetgeving ruimte te houden voor een daarop gericht begrotingsartikel. Wij pleiten er voor niet één mal te hanteren maar het samenwerkingsmodel te bepalen op basis van de opgaven en de bij de betreffende regio passende gebiedsgerichte aanpak. Wij steunen hierbij uw inzet om samen te werken vanuit

principes van wederkerigheid, opdat de inzet van decentrale overheden (gericht op bijvoorbeeld ruimtelijke planvorming of parkeren) ook een rol speelt in de afspraken over cofinanciering. Daarnaast geven wij graag samen met u invulling aan een aanpak waarin we komen tot een betere afstemming van werken aan beheer, onderhoud en vervanging. Zodat we van daaruit ook een bijdrage leveren aan de beleidsmatige opgaven. Daarmee beperken we de hinder voor reizigers en bedrijven en bereiken we meer effect met hetzelfde geld. Hiervoor is het noodzakelijk dat in wetgeving, spelregels en afweegkader voor het Mobiliteitsfonds het schot tussen investeringen en beheer/onderhoud/vervanging niet te hard is, door:

- a. op te nemen dat de middelen voor beheer, onderhoud en vervanging zo worden ingezet dat de werken ook een structurele bijdrage leveren aan de beleidsdoelen;
 - b. de afweging tussen middelen voor investeren en beheren/onderhouden meer gezamenlijk bespreekbaar te maken vanwege de consequenties voor het nationale investerende vermogen voor mobiliteit. Ook dienen de kaders van de uitvoeringsorganisaties Rijkswaterstaat en ProRail hen in staat te stellen om hun belangrijke werk aan beheer, onderhoud en vervanging samen met de regiopartners opgabegericht in te vullen.
3. Ruimte zonder grenzen. Rijk en regio delen de wens om integrale en gebiedsgerichte programma's centraal te zetten om slimme duurzame mobiliteitssystemen te realiseren. Mobiliteitssystemen die zich niet houden aan grenzen: mensen verplaatsen zich tussen regio's en ook over landsgrenzen. De aanpak van mobiliteitsproblemen biedt kansen die regio- én landsgrenzen overstijgen. Met name in de grensregio's is hier expliciete aandacht voor nodig.
 4. Ruimte voor doelmatige en doelgerichte besteding aan projecten. Voor ons staat voorop dat geïnvesteerd wordt in mobiliteitsprojecten. De huidige tekst van het wetsvoorstel Mobiliteitsfonds maakt het weliswaar mogelijk benuttingsmaatregelen te bekostigen, maar alleen gericht op benutting van capaciteit. Wij stellen voor de tekst in het wetsvoorstel zo aan te passen dat voor alle doelen, dus ook verkeersveiligheid, leefbaarheid, duurzaamheid en de bijdrage aan bredere doelen zoals verstedelijking en economie, gezocht kan worden naar doelmatige en doelgerichte investeringen anders dan investeren in infrastructuur. Een specifiek punt hierbij: het op orde hebben van inwinning en ter beschikking stellen van mobiliteitsdata is een belangrijk aspect van benutting waarover wij ook met elkaar spreken in het kader van de BO's MIRT. De middelen voor het hoge ambitieniveau dat wij samen hebben ontbreken echter nog. Wij vragen hiervoor uw aandacht bij de verdere invulling van het onderdeel benutten van het Mobiliteitsfonds.

De winkel open houden tijdens de verbouwing.

Uw inzet om het wetsvoorstel Mobiliteitsfonds snel in werking te hebben, bij voorkeur per 1 januari 2021, delen wij. De opgaven op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en de daarmee verbonden bredere opgaven zoals verstedelijking en klimaat zijn urgent en belangrijk. Wij hopen in de BO's MIRT in het najaar 2020 met u de eerste afspraken te kunnen gaan maken over de inzet van de beschikbare middelen uit de verlengingen van het MIRT of anderszins, gericht op de gezamenlijke opgaven in de landsdelen. In 2021 kunnen we dan snel samen van start. Waar nodig pleiten wij er voor om vanaf nu al te zoeken naar oplossingen passend bij de beoogde nieuwe werkwijze. De afspraak in de Zuidelijke Randstad om, vooruitlopend op besluitvorming over de bekostiging, al te starten met een rijk-regio "preverkenning" naar de bereikbaarheid van de Haagse locatie CID-Binckhorst is daarbij voor ons een mooi voorbeeld van samen zoeken hoe je verder kan binnen de spelregels.

Reeds in BO-MIRT verband gemaakte afspraken over individuele projecten mogen wat ons betreft niet in het kader van de overgangsfase naar het Mobiliteitsfonds opnieuw ter discussie gesteld worden, tenzij dit gebeurt met wederzijdse instemming van de betrokken projectpartners.

Instrumenten moeten goed aansluiten bij beoogde werkwijze Mobiliteitsfonds

De gebiedsgerichte ontschotte aanpak van het Mobiliteitsfonds dient vergezeld te zijn van een hierop aansluitend beslisondersteunend instrumentarium. Hier is nog werk te verzetten. Wij pleiten daarom voor een nieuw instrument ter vervanging van Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) en verdere ontwikkeling van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyses.

- De knelpunten voor de reistijd die volgen uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) hebben nu een centrale agenderende functie om te komen tot MIRT-onderzoeken en –verkenningen. Vanuit de door het Kabinet ingezette verbreding van het Mobiliteitsfonds naar veiligheid en leefbaarheid dienen ook opgaven op dat vlak agenderend te worden in het kader van het MIRT. Daarnaast zijn wij van mening dat knelpunten op het gebied van bijvoorbeeld verstedelijking, energie, economische ontwikkeling of participatie agenderend moeten kunnen zijn voor het starten van MIRT-onderzoeken of –verkenningen. Een directere verbinding tussen enerzijds de knelpunten en kansen die volgen uit de brede nationale opgaven (zoals bepaald in de NOVI) en anderzijds de bijdrage van mobiliteitsoplossingen daaraan, lijkt ons nuttig. Zoals besproken in het nationaal bestuurlijk overleg Mobiliteit werken wij dit instrument graag samen met u uit.
- Maatschappelijke Kosten Baten Analyses dienen goed aan te sluiten op de breedte en integraliteit van opgaven, waar besluiten over mobiliteit een rol in spelen. Hier dient nog verdere ontwikkeling plaats te vinden van integrale MKBA's. Aandachtspunt daarbij is ook dat we steeds vaker zien, dat de verkeersmodellen niet goed passen op de veranderingen in mobiliteit zoals ook de Mobiliteitsschets 2040 die beschrijft. Met name in de stedelijke regio's zien wij snelle veranderingen in mobiliteitsgedrag naar meer lopen, fietsen en gebruik van openbaar vervoer en nieuwe mobiliteitsdiensten zoals deelscooters. Deze stedelijke mobiliteitstransitie is niet goed zichtbaar in verkeersmodellen. Graag werken wij met u samen om hier verbetering in te brengen en zo de onderbouwing van de besluitvorming te verbeteren.

Evaluatie MIRT-spelregels benutten

De MIRT spelregels worden momenteel (2019) geëvalueerd, waarbij verkend wordt of, en zo ja welke, van de huidige MIRT-spelregels aan herziening toe zijn. Tegelijkertijd loopt de uitvoering van de proeftuinen van het Mobiliteitsfonds. De combinatie van beide trajecten en het wetsvoorstel en MvT van de wet gebruiken wij graag om samen de spelregels van het MIRT te actualiseren.

Belangrijke aandachtspunten voor ons daarbij (naast eerder genoemde integraliteit, gebiedsgerichte aanpak en update van instrumentatie) zijn:

- Dat in de planvormingsfase pas in laatste instantie de bekostiging aan de orde komt. Dit betekent dat de gezamenlijke opgave en oplossingsmogelijkheden voorop staan.
- Actualisatie van financiële spelregels. Met name de eis om voor het starten van een verkenning zicht op 75% bekostiging te hebben past niet op de complexiteit en verwevenheid van opgaven en de onzekerheid over de oplossing die uit een verkenning gaat komen. Ook de subsidiegrens voor rijksbijdragen aan projecten van €225 cq €112,5 mln past niet meer op de transitie naar opgavegericht werken in gebiedsgerichte programma's.

Uitvoerbaarheid en financiële aspecten

U geeft aan dat het wetsvoorstel niet tot extra financiële uitgaven bij decentrale overheden leidt. Wij verzoeken u echter nader te onderzoeken wat de gevolgen voor decentrale overheden kunnen zijn. Wij schatten namelijk in dat de noodzaak om integraler en gebiedsgericht te gaan werken het organiserend vermogen van decentrale overheden stevig zal aanspreken. Hoe worden alle gemeenten en provincies en maatschappelijke organisaties, burgers en bedrijven goed betrokken om te komen tot daadwerkelijk integraal werken? Hoe vertalen we dit in de MIRT gesprekken? Hoe tillen we thema's die in alle landsdelen aan de orde komen op naar nationaal niveau? Dit is voor ons, net zoals voor het Rijk, nog een ontwikkelproces dat tijd en geld zal kosten. Met het oog op een beheersbare en gestructureerde aanpak van deze vragen vinden wij het wenselijk als Rijk en regio in de landsdelen te werken vanuit een gezamenlijk beeld van de toekomst van mobiliteit vanuit de brede opgave. Dit gezamenlijk uitgangspunt zou in de BO's MIRT vastgesteld kunnen worden als meerjarig perspectief onder de samenwerking. Concreet kan deze gezamenlijke agenda dan afhankelijk van het landsdeel landen in een Regionaal Mobiliteitsprogramma, een omgevingsagenda of een gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma. In een nationaal programma (bijvoorbeeld volgend uit de Schets Mobiliteit naar 2040) kunnen dan de landsdekkende issues resulterend uit de regionale programma's effectief ter hand worden genomen.