



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. **Betreeft persoonsgegevens**
Postbus 20901
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

Datum
25 augustus 2021
Kenmerk
TLE/U202100730
Telefoon
Betreeft persoonsgegevens
Bijlage(n)
1

Onderwerp

VNG-reactie consultatie regeling voor lokale en regionale projecten en projectpakketten (opvolger Besluit Infrastructuurfonds)

Geachte heer **Betreeft persoonsgegevens**

Afgelopen 23 juni heeft u ons verzocht te reageren op de conceptregeling lokale en regionale projecten en projectpakketten. Deze regeling vervangt het huidige Besluit Infrastructuurfonds (BIF) en zou 1 januari 2022 in werking treden.

U schrijft dat in de voorliggende regeling een aantal moderniseringën zijn doorgevoerd. Wij zijn voorstander van modernisering. Wat ons betreft, mag de modernisering nog verder gaan om te komen tot een regeling die goed rekening houdt met de uitvoeringspraktijk van medeoverheden. Daarnaast had een intensievere samenwerking tussen rijk en regio en koepels tot een beter resultaat geleid. Nu zien wij een suboptimale regeling die minimaal integraal is opgesteld, ook in vergelijking met andere mobiliteitsinstrumenten die worden vernieuwd.

Wij waarderen de eerste stap die u heeft gezet. Wat ons betreft, is ook een tweede stap nodig zodat de regeling beter aansluit op integrale afwegingen over mobiliteit en de uitvoeringspraktijk van medeoverheden. Naar onze mening zijn verschillende van onze zorgpunten onvoldoende in de voorliggende regeling verwerkt. Gezien de grote opgaven waar wij de komende jaren gezamenlijk voor staan, brengt deze regeling ons daar niet verder in. Wij pleiten daarom voor aanpassing van de voorliggende regeling conform de onderstaande punten en het maken van een opvolger van het BIF binnen afzienbare tijd na invoering van deze regeling. Hieraan kan nu al gewerkt worden zodat een hernieuwde versie van de regeling vanaf 2023 in werking kan treden. Om tot een gedragen en krachtige vervolgstap te komen, stellen we een intensievere samenwerking voor vanuit het principe 'werken als één overheid' en conform de code interbestuurlijke verhoudingen. Onze bestuurders willen hierover met de nieuwe minister van IenW in overleg. Onze aanbeveling is dan ook de voorliggende regeling snel te evalueren om het te laten opvolgen door een breed gedragen regeling die voor gemeenten, provincies en Vervoersregio's effectief en uitvoerbaar is.

Hieronder treft u onze reacties op de voorliggende regeling. Eerst brengen we een principiële punt voor het voetlicht. Vervolgens leest u onze drie belangrijkste zorgpunten ten aanzien van de voorliggende regeling om tenslotte in de bijlage specifieke opmerkingen ten aanzien van de regeling en de memorie van toelichting aan te treffen.

Verbreiding

Ten aanzien van de inhoud werken wij als overheden steeds meer samen aan gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. Daarin wordt bereikbaarheid gezien in samenhang met economische ontwikkeling, verstedelijking, leefbaarheid en klimaat. Dat sluit goed aan bij de insteek van de Minister zoals zij die heeft verwoord in de *Schets Mobiliteit naar 2040: veilig, robuust, duurzaam* en de *Integrale Mobiliteitsanalyse* die recentelijk naar de Tweede Kamer is gestuurd. Deze integrale en adaptieve benadering vraagt ook om samenhang tussen de verschillende instrumenten. Zoals de verhouding tussen een afspraak over een budget en fasering van een gebiedsgericht programma in relatie tot een projectgewijze bekostiging zoals die nu in de verschillende regelingen voor specifieke uitkeringen zijn opgenomen. Hierbij is ook aandacht nodig voor de rol die de MIRT-spelregels in dit verband spelen in samenhang met de betekenis van de 'traditionele' MKBA. De relatie tussen de inzet van middelen voor de aanleg van infrastructuur en de bekostiging van de verstedelijking en andere aangrenzende beleidsopgaven is van groot belang. Gezien deze vraagstukken is er behoefte aan ontschotting tussen de verschillende opgaven maar ook juist van de budgetten om dit te bekostigen.

Wij constateren ook dat de rollen en verantwoordelijkheden tussen rijk en regio zijn verschoven. De vermindering van de omvang van de regionale en lokale investeringsruimte past niet meer bij de uitgangspunten die indertijd bij de decentralisatie golden. Tegelijk ontstaan er aan rijkszijde (wederom) een aantal subsidieregelingen, die juist bij de decentralisatie waren afgeschaft. Deze bewegingen maakt dat de afhankelijkheid van regionale en lokale partijen van het rijk op een onwenselijke manier wordt vergroot. Daarbij is de vaak toegepaste praktijk medeoverheden 50% cofinanciering te vragen steeds vaker niet meer op te brengen. Ook het op voorhand vastleggen van de hoogte van bijdragen (verkenning 50%, planuitwerking 50%, realisatie project 100% en realisatie projectpakket 75%) is geen goed en logisch voorstel. In de praktijk zien we de afgelopen jaren ook hier een trend naar maatwerk, die past bij een goede samenwerking tussen rijk en regio, waarbij de ene partij een keer een groter deel voor zijn rekening neemt en dan de ander en andersom.

Kortom, als regionale partijen hebben wij behoefte aan een breder gesprek over (financiële) verhoudingen en opgaven dan alleen over de technische uitwerking van de subsidieverlening voor aanleg van regionale/lokale infrastructuur.

Afschaffen drempelbedragen

De drempelbedragen van 112 en 225 miljoen euro die ook in de nieuwe regeling worden gehanteerd staan de integrale benadering in de weg, zoals het Mobiliteitsfonds die wil bevorderen. Slechts grote projecten met een focus op auto- en spoorinfrastructuur komen daar met name voor in aanmerking, waarbij het overigens de vraag is of de daarbij behorende regionale mobiliteitspakketten boven de drempelbedragen uitkomen. Duurzamere projecten die naast de bereikbaarheid ook de leefbaarheid verbeteren zoals bijvoorbeeld fietsoplossingen kunnen dan niet gefinancierd worden. Wij zijn dan ook voorstander van het afschaffen van drempelbedragen.

Als dat niet mogelijk is verlaag dan de drempelbedragen substantieel en trek ze gelijk. Differentiatie van drempelbedragen is onwenselijk gezien het feit dat de financiële situatie van medeoverheden, dit geldt ook voor Vervoerregio's, verslechtert als gevolg van teruglopende middelen voor investeringen. De hoogte van de drempelbedragen van 112 en 225 miljoen is achterhaald en strookt niet meer met de hoogte van het provinciefonds en de BDU. Immers, beheer en onderhoud is duurder geworden terwijl de inkomsten niet zijn meegestegen. Een oplossing voor deze mismatch is daarom noodzakelijk. Daarnaast is er inmiddels geen aanleiding meer voor het onderscheid tussen de Vervoerregio's en de provincies. Tot slot maakt de hardheidsclausule het niet expliciet mogelijk om de drempelbedragen aan te passen, bijvoorbeeld als een project een probleem op de rijks infrastructuur oplost. Dat was in het BIF wél het geval.

Projectpakketten

Het is positief dat de regeling verbreed wordt naar projectpakketten, inclusief niet-infrastructurele maatregelen. Dit past bij de beweging naar integraliteit. Echter, de formulering is open voor interpretatie en lastig goed te definiëren. Ook is de verhouding met afspraken over gebiedsgerichte programma's onduidelijk. De definitie van regionale/lokale projecten is niet voor iedereen duidelijk. Hoe worden bijvoorbeeld afspraken gemaakt wanneer in een projectpakket ook maatregelen van het rijk zijn opgenomen? In de praktijk kan dit leiden tot lastige gesprekken en vertraging. Wij hebben daarom de behoefte de projectpakketten in de regeling goed te evalueren.

MKBA

De manier waarop zal worden omgegaan met het beoordelen van kosteneffectiviteit van aanleg van infrastructuur is ook een punt van discussie. Het ontbreekt nog aan een integrale MKBA. Prioritering moet niet door geld worden gedreven, maar vanuit de opgaven. Een bredere afweging vanuit de opgaven leidt namelijk niet automatisch tot duurdere oplossingen. Graag zien wij de conclusies uit het Rli rapport *Naar een Integraal Bereikbaarheidsbeleid* meer terug in deze regeling. Daarnaast is ons verzoek op korte termijn gezamenlijk te verkennen hoe de MKBA zodanig kan worden aangepakt dat het beter aansluit bij de integrale afwegingen. Een concreet aandachtspunt hierbij is de samenhang tussen verstedelijking, verduurzaming en mobiliteit en de wijze waarop dat wordt vertaald in een MKBA.

Tot slot

Samengevat, is deze regeling een eerste stap, maar er zijn nog veel open punten. Deze zorgpunten van de medeoverheden zijn gedurende het proces nog onvoldoende opgelost. Laten wij met elkaar een volgende stap zetten waarbij we gezamenlijk werken aan een goede, duurzame en integrale bereikbaarheid in samenhang met andere opgaven, waarbij de verschillende regelingen goed op elkaar zijn afgestemd en recht wordt gedaan aan ieders verantwoordelijkheid.

Wij zien uw reactie tegemoet.

Zoals afgestemd met het IPO, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de Vervoerregio Amsterdam.

Met vriendelijke groet,

Betreft persoonsgegevens



Bijlage 1

Enkele voorbeelden van definiëringen en artikelen die samenwerking kunnen bemoeilijken dan wel aanvullende (en mogelijk onnodige) administratieve last kunnen veroorzaken. Wij vragen deze regeling aan te passen zodat deze beter aansluit bij de uitvoeringspraktijk van medeoverheden:

Besluit

Pagina 1: definiëring projectenpakket: dit is een pakket dat in het BO MIRT bestuurlijk wordt afgesproken tussen rijk en regio. Het is mogelijk dat het rijk een verkeerskundig samenhangende combinatie nastreeft van ten minste twee projecten of ten minste een project en ten minste een maatregel als bedoeld in artikel 6, derde lid, onderdeel a, van de Wet Mobiliteitsfonds, die allen nodig zijn om de bereikbaarheid van een gebied op kosteneffectieve wijze te verbeteren. Maar waarom wordt dat hier expliciet genoemd? Wat als een voor rijk en regio aanvaardbaar en werkbaar pakket wordt afgesproken dat niet aan deze definitie voldoet? Kan dan niet tot een bijdrage worden overgegaan, ook als dat bestuurlijk is afgesproken? Wij stellen voor te kiezen voor een beleidsarme regeling die enkel bedoeld is om de reeds gemaakte bestuurlijke afspraken te kunnen nakomen.

Artikel 2

Lid c: drempelbedragen verwijderen. Als dit niet mogelijk is substantieel verlagen. Deze zijn te hoog en moeten verder gelijk getrokken worden voor alle betrokkenen.

lid d: het is nog maar de vraag of regionale projectenpakketten de trits verkenning, planuitwerking en realisatie volgen conform de definities die voor rijksprojecten gelden. De procedures voor rijksprojecten behoren tot de meest complexe van Nederland. Het is uit oogpunt van het behoud van de uitvoeringskracht van regio's en het beperken van de (regionale) administratieve lasten belangrijk de te doorlopen procedures voor regionale projecten niet ingewikkelder te maken dan strikt noodzakelijk.

Artikel 6 lid 3: waaronder vallen maatregelen zoals bijvoorbeeld werkgeversbenadering?

Artikel 7: geen tekstueel voorstel maar een vraag: is deze regeling ook geschikt voor kostenramingen voor bijvoorbeeld werkgeversbenaderingsprojecten? Is het mogelijk om wat dit artikel betreft te verwijzen naar gemaakte bestuurlijke afspraken?

Artikel 8: is het met de nieuwe vormen van samenwerking tussen rijk en regio nog nodig om in dit artikel percentages en drempelbedragen op te nemen? Kan hier niet volstaan worden met te verwijzen naar de gemaakte bestuurlijke afspraken?

Lid 1: Met het noemen van 50% is er geen mogelijkheid dat het rijk ook meer kan bijdragen. Dit graag veranderen in dat bijdragen van het rijk uitgewerkt worden in gesprek met betrokkenen en het rijk ten minste 50% bedraagt.

Lid 2: wat wordt bedoeld met kosteneffectief? Is het niet logischer om te verwijzen naar de door rijk en regio overeengekomen voorkeursvariant? Zorg is dat goedkoopste variant de voorkeur krijgt en niet de beste of beste op basis van participatie traject. Graag aanpassen. Daarnaast zorgt dit artikel voor onoverzichtelijkheid met verschillende percentuele vergoedingen.

Artikel 9 lid 2 t/m 4: De vraag is of de benodigde informatie in de praktijk redelijk zal blijken te zijn en voldoende ruimte geven voor een goede regionale invulling. Daarom pleiten wij voor een evaluatie na een jaar om eventuele onduidelijkheden of onhandigheden weg te kunnen werken. Wij vragen ons bijvoorbeeld af of een MKBA conform de Werkwijze MIRT sublid 7 van lid 3) in alle gevallen te gebruiken is of dat dit voor bepaalde projecten en projectpakketten tot een onnodige verzwaring van de administratieve last voert.

Verder is het van belang toe te voegen hoe de oplossing bijdraagt aan de maatschappelijke opgaven zoals verkeersveiligheid, duurzaamheid en dergelijke en voeg dit ook toe bij andere fasen. Artikel 9 lid 2.7 Gezien de budgettaire situatie van gemeenten zal er weinig sprake zijn van reserveringen.

Toelichting

3.1 Doel van de regeling

Het mobiliteitsfonds wil niet alleen investeren in aanleg of verbetering van infrastructuur maar in de bredere mobiliteitsopgave. Dit moet ook terug komen in de subsidieregeling.

De regeling verdient aanscherping op de definitie van regionale/lokale projecten. Dat is nu onduidelijk.

3.3. Voorwaarden specifieke uitkering

De drempelbedragen zijn belemmerend voor de integrale gebiedsgerichte benadering. Dit handhaven zal leiden tot alleen infrastructurele grote projectpakketten en de mobiliteitstransitie vertragen. Daarom de drempelbedragen zoals eerder genoemd weghalen.

De voorbeelden in de toelichting bevestigen dat de regeling is gericht op infrastructuur terwijl dit niet het doel is van het Mobiliteitsfonds en deze regeling maar juist de brede benadering van mobiliteit.

3.4 Toepassing drempelbedragen op projectpakketten

De druk op de begroting zal toenemen gezien de kosten voor beheer en onderhoud.

'De ervaring leert namelijk dat meer flexibiliteit in de bekostiging van regionale infrastructuur wenselijk is', staat er in de toelichting. Dit is een reden te meer om de drempelbedragen af te schaffen.

3.5 MIRT-systematiek

'De MIRT spelregels waarborgen zorgvuldige besluitvorming over het MIRT. Dat is belangrijk omdat het vaak gaat om langlopende en veelal onomkeerbare investeringen.' Wij onderschrijven deze zinsnede. Echter vindt het gesprek over de MIRT-spelregels nog plaats en verloopt niet geheel naar wens, zoals het vasthouden van het rijk aan de 75% zicht op financiering die voor medeoverheden belemmerend is en een goede uitvoering in de weg staat.

Mede gezien deze zinsnede is het belangrijk een tussentijdse evaluatie in het traject in te plannen om te zien of er in het verloop van de tijd geen betere en duurzamere oplossing is die beter bijdraagt aan brede welvaart.

5.2 Kosten die in aanmerking komen voor een specifieke uitkering

Beheer en onderhoud komen niet in aanmerking. Gezien de stijging van kosten voor beheer en onderhoud blijven er minder middelen over voor investeringen.

5.3 Hoogte specifieke uitkering

De drempelbedragen belemmeren ontwikkeling. Ook de vaak genoemde eis van 50% cofinanciering is voor gemeenten een grote belemmering gezien de krappe decentrale budgetten. De regeling zoals deze nu voorligt intensificeert het inzetten op grote (auto)infrastructuuro oplossingen om over de drempelbedragen heen te komen. Dit terwijl vaak een pakket aan decentrale maatregelen onder het limiet van de drempelbedragen even effectief of zelfs effectiever kunnen zijn voor de nationale bereikbaarheid en daarbij nog meer baten voor gezondheid en leefbaarheid heeft. Het op voorhand vastleggen van de hoogte van bijdragen (verkenning 50%, planuitwerking 50%, realisatie project 100% en realisatie projectpakket 75%) is geen goed en logisch voorstel. De praktijk laat zien dat de afgelopen jaren ook hier een trend is naar maatwerk, die past bij een goede samenwerking tussen rijk en regio, waarbij de ene partij een keer een groter deel voor zijn rekening neemt en dan de ander en andersom.

'75 procent, omdat hier een disciplinerende werking vanuit gaat.' Deze zinsnede getuigt niet van vertrouwen in medeoverheden en ondergraaft de wijze van samenwerken die we als overheden voorstaan.

In het kader van Toekomstbeeld OV en agenda knooppuntontwikkeling wordt samen met rijk gewerkt aan projecten. De totaliteit van deze kosten zijn met enige regelmaat onder de drempelbedragen.

5.4 Uitvoeringsrisico's

'Er vindt geen nacalculatie plaats'. Dit kan leiden dat mocht als gevolg van een participatie traject een betere en duurzame optie worden gevonden die meer kost, medeoverheden meer betalen terwijl het rijk ook de baten heeft.

5.5 Indexering

Een beslissing om te indexeren 'kan' worden genomen. Op basis waarvan wordt deze beslissing genomen?

6. Administratieve lasten

Gesteld wordt dat de regeling naar verwachting niet leidt tot een verhoging van de administratieve lasten ten opzichte van het BIF. Met alle details ten aanzien van aanvraag, voorwaarden, voorschotten en dergelijke vermoeden wij een verhoging van administratieve lasten.

9. Evaluatie

Als medeoverheden stellen we voor geen vijf jaar te wachten maar direct al te komen tot een regeling die breed gedragen wordt door alle overheden. Zoals eerder benoemd is het voor ons van groot belang dat direct met het uitwerken van een nieuwe regeling wordt begonnen die uiterlijk januari 2023 in werking treedt.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. **Betreft persoonsgegevens**
Postbus 20901
2500 EX 's-GRAVENHAGE



uw brief van	uw kenmerk	ons kenmerk	datum
23 juni 2021		MOB 10906/2021	25 augustus 2021
onderwerp			
IPO reactie bestuurlijke consultatie conceptregeling lokale en regionale projecten en projectpakketten			

Geachte **Betreft persoonsgegevens**

Afgelopen 23 juni heeft u ons verzocht te reageren op de conceptregeling lokale en regionale projecten en projectpakketten. Deze regeling vervangt het huidige Besluit Infrastructuurfonds (BIF) en zou 1 januari 2022 in werking treden.

U schrijft dat in de voorliggende regeling een aantal moderniseringën zijn doorgevoerd. Wij zijn voorstander van modernisering. Wat ons betreft, mag de modernisering nog verder gaan om te komen tot een regeling die goed rekening houdt met de uitvoeringspraktijk van medeoverheden. Daarnaast had een intensievere samenwerking tussen rijk en regio en koepels tot een beter resultaat geleid. Nu zien wij een suboptimale regeling die minimaal integraal is opgesteld, ook in vergelijking met andere mobiliteitsinstrumenten die worden vernieuwd.

Wij waarderen de eerste stap die u heeft gezet. Wat ons betreft, is ook een tweede stap nodig zodat de regeling beter aansluit op integrale afwegingen over mobiliteit en de uitvoeringspraktijk van medeoverheden. Naar onze mening zijn verschillende van onze zorgpunten onvoldoende in de voorliggende regeling verwerkt. Gezien de grote opgaven waar wij de komende jaren gezamenlijk voor staan, brengt deze regeling ons daar niet verder in. Wij pleiten daarom voor aanpassing van de voorliggende regeling conform de onderstaande punten en het maken van een opvolger van het BIF binnen afzienbare tijd na invoering van deze regeling. Hieraan kan nu al gewerkt worden zodat een hernieuwde versie van de regeling vanaf 2023 in werking kan treden. Om tot een gedragen en krachtige vervolgstap te komen, stellen we een intensievere samenwerking voor vanuit het principe 'werken als één overheid' en conform de code interbestuurlijke verhoudingen. Onze bestuurders willen hierover met de nieuwe minister van IenW in overleg. Onze aanbeveling is dan ook de voorliggende regeling snel te evalueren om het te laten opvolgen door een breed gedragen regeling die voor gemeenten, provincies en Vervoersregio's effectief en uitvoerbaar is.

Inlichtingen bij **Betreft persoonsgegevens**
Email :
Bijlagen : 1

Hieronder treft u onze reacties op de voorliggende regeling. Eerst brengen we een principiële punt voor het voetlicht. Vervolgens leest u onze drie belangrijkste zorgpunten ten aanzien van de voorliggende regeling om tenslotte in de bijlage specifieke opmerkingen ten aanzien van de regeling en de memorie van toelichting aan te treffen.

Verbreiding

Ten aanzien van de inhoud werken wij als overheden steeds meer samen aan gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. Daarin wordt bereikbaarheid gezien in samenhang met economische ontwikkeling, verstedelijking, leefbaarheid en klimaat. Dat sluit goed aan bij de insteek van de Minister zoals zij die heeft verwoord in de *Schets Mobiliteit naar 2040: veilig, robuust, duurzaam* en de *Integrale Mobiliteitsanalyse* die recentelijk naar de Tweede Kamer is gestuurd. Deze integrale en adaptieve benadering vraagt ook om samenhang tussen de verschillende instrumenten. Zoals de verhouding tussen een afspraak over een budget en fasering van een gebiedsgericht programma in relatie tot een projectgewijze bekostiging zoals die nu in de verschillende regelingen voor specifieke uitkeringen zijn opgenomen. Hierbij is ook aandacht nodig voor de rol die de MIRT-spelregels in dit verband spelen in samenhang met de betekenis van de 'traditionele' MKBA. De relatie tussen de inzet van middelen voor de aanleg van infrastructuur en de bekostiging van de verstedelijking en andere aangrenzende beleidsopgaven is van groot belang. Gezien deze vraagstukken is er behoefte aan ontschotting tussen de verschillende opgaven maar ook juist van de budgetten om dit te bekostigen.

Wij constateren ook dat de rollen en verantwoordelijkheden tussen rijk en regio zijn verschoven. De vermindering van de omvang van de regionale en lokale investeringsruimte past niet meer bij de uitgangspunten die indertijd bij de decentralisatie golden. Tegelijk ontstaan er aan rijkszijde (wederom) een aantal subsidieregelingen, die juist bij de decentralisatie waren afgeschaft. Deze bewegingen maakt dat de afhankelijkheid van regionale en lokale partijen van het rijk op een onwenselijke manier wordt vergroot. Daarbij is de vaak toegepaste praktijk medeoverheden 50% cofinanciering te vragen steeds vaker niet meer op te brengen. Ook het op voorhand vastleggen van de hoogte van bijdragen (verkenning 50%, planuitwerking 50%, realisatie project 100% en realisatie projectpakket 75%) is geen goed en logisch voorstel. In de praktijk zien we de afgelopen jaren ook hier een trend naar maatwerk, die past bij een goede samenwerking tussen rijk en regio, waarbij de ene partij een keer een groter deel voor zijn rekening neemt en dan de ander en andersom.

Kortom, als regionale partijen hebben wij behoefte aan een breder gesprek over (financiële) verhoudingen en opgaven dan alleen over de technische uitwerking van de subsidieverlening voor aanleg van regionale/lokale infrastructuur.

Afschaffen drempelbedragen

De drempelbedragen van 112 en 225 miljoen euro die ook in de nieuwe regeling worden gehanteerd staan de integrale benadering in de weg, zoals het Mobiliteitsfonds die wil bevorderen. Slechts grote projecten met een focus op auto- en spoorinfrastructuur komen daar met name voor in aanmerking, waarbij het overigens de vraag is of de daarbij behorende regionale mobiliteitspakketten boven de drempelbedragen uitkomen. Duurzamere projecten die naast de bereikbaarheid ook de leefbaarheid verbeteren zoals bijvoorbeeld fietsoplossingen kunnen dan niet gefinancierd worden. Wij zijn dan ook voorstander van het afschaffen van drempelbedragen.

Als dat niet mogelijk is verlaag dan de drempelbedragen substantieel en trek ze gelijk. Differentiatie van drempelbedragen is onwenselijk gezien het feit dat de financiële situatie van

medeoverheden, dit geldt ook voor Vervoerregio's, verslechtert als gevolg van teruglopende middelen voor investeringen. De hoogte van de drempelbedragen van 112 en 225 miljoen is achterhaald en strookt niet meer met de hoogte van het provinciefonds en de BDU. Immers, beheer en onderhoud is duurder geworden terwijl de inkomsten niet zijn meegestegen. Een oplossing voor deze mis-match is daarom noodzakelijk. Daarnaast is er inmiddels geen aanleiding meer voor het onderscheid tussen de Vervoerregio's en de provincies. Tot slot maakt de hardheidsclausule het niet expliciet mogelijk om de drempelbedragen aan te passen, bijvoorbeeld als een project een probleem op de rijks infrastructuur oplost. Dat was in het BIF wél het geval.

Projectpakketten

Het is positief dat de regeling verbreed wordt naar projectpakketten, inclusief niet-infrastructurele maatregelen. Dit past bij de beweging naar integraliteit. Echter, de formulering is open voor interpretatie en lastig goed te definiëren. Ook is de verhouding met afspraken over gebiedsgerichte programma's onduidelijk. De definitie van regionale/lokale projecten is niet voor iedereen duidelijk. Hoe worden bijvoorbeeld afspraken gemaakt wanneer in een projectpakket ook maatregelen van het rijk zijn opgenomen? In de praktijk kan dit leiden tot lastige gesprekken en vertraging. Wij hebben daarom de behoefte de projectpakketten in de regeling goed te evalueren.

MKBA

De manier waarop zal worden omgegaan met het beoordelen van kosteneffectiviteit van aanleg van infrastructuur is ook een punt van discussie. Het ontbreekt nog aan een integrale MKBA. Prioritering moet niet door geld worden gedreven, maar vanuit de opgaven. Een bredere afweging vanuit de opgaven leidt namelijk niet automatisch tot duurdere oplossingen. Graag zien wij de conclusies uit het Rli rapport *Naar een Integraal Bereikbaarheidsbeleid* meer terug in deze regeling. Daarnaast is ons verzoek op korte termijn gezamenlijk te verkennen hoe de MKBA zodanig kan worden aangepakt dat het beter aansluit bij de integrale afwegingen. Een concreet aandachtspunt hierbij is de samenhang tussen verstedelijking, verduurzaming en mobiliteit en de wijze waarop dat wordt vertaald in een MKBA.

Tot slot

Samengevat, is deze regeling een eerste stap, maar er zijn nog veel open punten. Deze zorgpunten van de medeoverheden zijn gedurende het proces nog onvoldoende opgelost. Laten wij met elkaar een volgende stap zetten waarbij we gezamenlijk werken aan een goede, duurzame en integrale bereikbaarheid in samenhang met andere opgaven, waarbij de verschillende regelingen goed op elkaar zijn afgestemd en recht wordt gedaan aan ieders verantwoordelijkheid.

Wij zien uw reactie tegemoet.

Zoals afgestemd met de VNG, Vervoerregio Amsterdam en Metropoolregio Rotterdam Den Haag,
Met vriendelijke groet,

Betreft persoonsgegevens

A large rectangular area of the document is redacted with a solid cyan color, covering several lines of text.

Bijlage 1

Enkele voorbeelden van definiëringen en artikelen die samenwerking kunnen bemoeilijken dan wel aanvullende (en mogelijk onnodige) administratieve last kunnen veroorzaken. Wij vragen deze regeling aan te passen zodat deze beter aansluit bij de uitvoeringspraktijk van medeoverheden:

Besluit

Pagina 1: definiëring projectenpakket: dit is een pakket dat in het BO MIRT bestuurlijk wordt afgesproken tussen rijk en regio. Het is mogelijk dat het rijk een verkeerskundig samenhangende combinatie nastreeft van ten minste twee projecten of ten minste een project en ten minste een maatregel als bedoeld in artikel 6, derde lid, onderdeel a, van de Wet Mobiliteitsfonds, die allen nodig zijn om de bereikbaarheid van een gebied op kosteneffectieve wijze te verbeteren. Maar waarom wordt dat hier expliciet genoemd? Wat als een voor rijk en regio aanvaardbaar en werkbaar pakket wordt afgesproken dat niet aan deze definitie voldoet? Kan dan niet tot een bijdrage worden overgegaan, ook als dat bestuurlijk is afgesproken? Wij stellen voor te kiezen voor een beleidsarme regeling die enkel bedoeld is om de reeds gemaakte bestuurlijke afspraken te kunnen nakomen.

Artikel 2

Lid c: drempelbedragen verwijderen. Als dit niet mogelijk is substantieel verlagen. Deze zijn te hoog en moeten verder gelijk getrokken worden voor alle betrokkenen.

lid d: het is nog maar de vraag of regionale projectenpakketten de trits verkenning, planuitwerking en realisatie volgen conform de definities die voor rijksprojecten gelden. De procedures voor rijksprojecten behoren tot de meest complexe van Nederland. Het is uit oogpunt van het behoud van de uitvoeringskracht van regio's en het beperken van de (regionale) administratieve lasten belangrijk de te doorlopen procedures voor regionale projecten niet ingewikkelder te maken dan strikt noodzakelijk.

Artikel 6 lid 3: waaronder vallen maatregelen zoals bijvoorbeeld werkgeversbenadering?

Artikel 7: geen tekstueel voorstel maar een vraag: is deze regeling ook geschikt voor kostenramingen voor bijvoorbeeld werkgeversbenaderingsprojecten? Is het mogelijk om wat dit artikel betreft te verwijzen naar gemaakte bestuurlijke afspraken?

Artikel 8: is het met de nieuwe vormen van samenwerking tussen rijk en regio nog nodig om in dit artikel percentages en drempelbedragen op te nemen? Kan hier niet volstaan worden met te verwijzen naar de gemaakte bestuurlijke afspraken?

Lid 1: Met het noemen van 50% is er geen mogelijkheid dat het rijk ook meer kan bijdragen. Dit graag veranderen in dat bijdragen van het rijk uitgewerkt worden in gesprek met betrokkenen en het rijk ten minste 50% bedraagt.

Lid 2: wat wordt bedoeld met kosteneffectief? Is het niet logischer om te verwijzen naar de door rijk en regio overeengekomen voorkeursvariant? Zorg is dat goedkoopste variant de voorkeur krijgt en niet de beste of beste op basis van participatie traject. Graag aanpassen. Daarnaast zorgt dit artikel voor onoverzichtelijkheid met verschillende percentuele vergoedingen.

Artikel 9 lid 2 t/m 4: De vraag is of de benodigde informatie in de praktijk redelijk zal blijken te zijn en voldoende ruimte geven voor een goede regionale invulling. Daarom pleiten wij voor een evaluatie na een jaar om eventuele onduidelijkheden of onhandigheden weg te kunnen werken. Wij

vragen ons bijvoorbeeld af of een MKBA conform de Werkwijze MIRT sublid 7 van lid 3) in alle gevallen te gebruiken is of dat dit voor bepaalde projecten en projectpakketten tot een onnodige verzwarende van de administratieve last voert.

Verder is het van belang toe te voegen hoe de oplossing bijdraagt aan de maatschappelijke opgaven zoals verkeersveiligheid, duurzaamheid en dergelijke en voeg dit ook toe bij andere fasen. Artikel 9 lid 2.7 Gezien de budgettaire situatie van gemeenten zal er weinig sprake zijn van reserveringen.

Toelichting

3.1 Doel van de regeling

Het mobiliteitsfonds wil niet alleen investeren in aanleg of verbetering van infrastructuur maar in de bredere mobiliteitsopgave. Dit moet ook terug komen in de subsidieregeling.

De regeling verdient aanscherping op de definitie van regionale/lokale projecten. Dat is nu onduidelijk.

3.3. Voorwaarden specifieke uitkering

De drempelbedragen zijn belemmerend voor de integrale gebiedsgerichte benadering. Dit handhaven zal leiden tot alleen infrastructurele grote projectpakketten en de mobiliteitstransitie vertragen. Daarom de drempelbedragen zoals eerder genoemd weghalen.

De voorbeelden in de toelichting bevestigen dat de regeling is gericht op infrastructuur terwijl dit niet het doel is van het Mobiliteitsfonds en deze regeling maar juist de brede benadering van mobiliteit.

3.4 Toepassing drempelbedragen op projectpakketten

De druk op de begroting zal toenemen gezien de kosten voor beheer en onderhoud.

'De ervaring leert namelijk dat meer flexibiliteit in de bekostiging van regionale infrastructuur wenselijk is', staat er in de toelichting. Dit is een reden te meer om de drempelbedragen af te schaffen.

3.5 MIRT-systematiek

'De MIRT spelregels waarborgen zorgvuldige besluitvorming over het MIRT. Dat is belangrijk omdat het vaak gaat om langlopende en veelal onomkeerbare investeringen.' Wij onderschrijven deze zinsnede. Echter vindt het gesprek over de MIRT-spelregels nog plaats en verloopt niet geheel naar wens, zoals het vasthouden van het rijk aan de 75% zicht op financiering die voor medeoverheden belemmerend is en een goede uitvoering in de weg staat.

Mede gezien deze zinsnede is het belangrijk een tussentijdse evaluatie in het traject in te plannen om te zien of er in het verloop van de tijd geen betere en duurzamere oplossing is die beter bijdraagt aan brede welvaart.

5.2 Kosten die in aanmerking komen voor een specifieke uitkering

Beheer en onderhoud komen niet in aanmerking. Gezien de stijging van kosten voor beheer en onderhoud blijven er minder middelen over voor investeringen.

5.3 Hoogte specifieke uitkering

De drempelbedragen belemmeren ontwikkeling. Ook de vaak genoemde eis van 50% cofinanciering is voor gemeenten een grote belemmering gezien de krappe decentrale budgetten. De regeling zoals deze nu voorligt intensificeert het inzetten op grote (auto)infrastructuuro oplossingen om over de drempelbedragen heen te komen. Dit terwijl vaak een pakket aan decentrale maatregelen onder

het limiet van de drempelbedragen even effectief of zelfs effectiever kunnen zijn voor de nationale bereikbaarheid en daarbij nog meer baten voor gezondheid en leefbaarheid heeft.

Het op voorhand vastleggen van de hoogte van bijdragen (verkenning 50%, planuitwerking 50%, realisatie project 100% en realisatie projectpakket 75%) is geen goed en logisch voorstel. De praktijk laat zien dat de afgelopen jaren ook hier een trend is naar maatwerk, die past bij een goede samenwerking tussen rijk en regio, waarbij de ene partij een keer een groter deel voor zijn rekening neemt en dan de ander en andersom.

'75 procent, omdat hier een disciplinerende werking vanuit gaat.' Deze zinsnede getuigt niet van vertrouwen in medeoverheden en ondergraaft de wijze van samenwerken die we als overheden voorstaan.

In het kader van Toekomstbeeld OV en agenda knooppuntontwikkeling wordt samen met rijk gewerkt aan projecten. De totaliteit van deze kosten zijn met enige regelmaat onder de drempelbedragen.

5.4 Uitvoeringsrisico's

'Er vindt geen nacalculatie plaats'. Dit kan leiden dat mocht als gevolg van een participatie traject een betere en duurzame optie worden gevonden die meer kost, medeoverheden meer betalen terwijl het rijk ook de baten heeft.

5.5 Indexering

Een beslissing om te indexeren 'kan' worden genomen. Op basis waarvan wordt deze beslissing genomen?

6. Administratieve lasten

Gesteld wordt dat de regeling naar verwachting niet leidt tot een verhoging van de administratieve lasten ten opzichte van het BIF. Met alle details ten aanzien van aanvraag, voorwaarden, voorschotten en dergelijke vermoeden wij een verhoging van administratieve lasten.

9. Evaluatie

Als medeoverheden stellen we voor geen vijf jaar te wachten maar direct al te komen tot een regeling die breed gedragen wordt door alle overheden. Zoals eerder benoemd is het voor ons van groot belang dat direct met het uitwerken van een nieuwe regeling wordt begonnen die uiterlijk januari 2023 in werking treedt.



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Postbus 21012
3001 AA Rotterdam

Telefoon 088 5445 100
E-mail: informatie@mrhd.nl
Internet: www.mrdh.nl

Ministerie van I&W
t.a.v. dhr. **Betreft persoonsgegevens**
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Betreft persoonsgegevens

contactpersoon
Betreft persoonsgegevens

Verzonden per e-mail:
Betreft persoonsgegevens

Betreft persoonsgegevens

Datum
24 augustus 2021

telefoonnummer
Betreft persoonsgegevens

Onderwerp
Conceptregeling lokale en regionale projecten en
projectpakketten

uw kenmerk

ons kenmerk
84135

Geachte **Betreft persoonsgegevens**

projectnummer

aantal bijlage(n)
1

Afgelopen 23 juni heeft u ons verzocht te reageren op de conceptregeling lokale en regionale projecten en projectpakketten. Deze regeling vervangt het huidige Besluit Infrastructuurfonds (BIF) en zou 1 januari 2022 in werking treden.

U schrijft dat in de voorliggende regeling een aantal moderniseringën zijn doorgevoerd. Wij zijn voorstander van modernisering. Wat ons betreft, mag de modernisering nog verder gaan om te komen tot een regeling die goed rekening houdt met de uitvoeringspraktijk van medeoverheden.

Wij waarderen de eerste stap die u heeft gezet. Wat ons betreft, is ook een tweede stap nodig zodat de regeling beter aansluit op integrale afwegingen over mobiliteit en de uitvoeringspraktijk van medeoverheden. Naar onze mening zijn verschillende van onze zorgpunten onvoldoende in de voorliggende regeling verwerkt. Gezien de grote opgaven waar wij de komende jaren gezamenlijk voor staan, brengt deze regeling ons daar niet verder in. Wij pleiten daarom voor aanpassing van de voorliggende regeling conform de onderstaande punten en het maken van een opvolger van het BIF binnen afzienbare tijd na invoering van deze regeling. Hieraan kan nu al gewerkt worden zodat een hernieuwde versie van de regeling vanaf 2023 in werking kan treden. Om tot een gedragen en krachtige vervolgstap te komen, stellen we een intensievere samenwerking voor vanuit het principe 'werken als één overheid' en conform de code interbestuurlijke verhoudingen. Onze bestuurders willen hierover met de nieuwe minister van IenW in overleg. Onze aanbeveling is dan ook de voorliggende regeling snel te evalueren om het te laten opvolgen door een breed gedragen regeling die voor gemeenten, provincies en Vervoersregio's effectief en uitvoerbaar is.

Hieronder treft u onze reacties op de voorliggende regeling. Eerst brengen we een principiële punt voor het voetlicht. Vervolgens leest u onze drie belangrijkste zorgpunten ten aanzien van de voorliggende regeling om tenslotte in de bijlage specifieke opmerkingen ten aanzien van de regeling en de memorie van toelichting aan te treffen.

Verbreding

Ten aanzien van de inhoud werken wij als overheden steeds meer samen aan gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. Daarin wordt bereikbaarheid gezien in samenhang met economische ontwikkeling, verstedelijking, leefbaarheid en klimaat. Dat sluit goed aan bij de insteek van de Minister zoals zij die heeft verwoord in de Schets Mobiliteit naar 2040: veilig, robuust, duurzaam en de Integrale Mobiliteitsanalyse die recentelijk naar de Tweede Kamer is gestuurd. Deze integrale en adaptieve benadering vraagt ook om samenhang tussen de verschillende instrumenten. Zoals de verhouding tussen een afspraak over een budget en fasering van een gebiedsgericht programma in relatie tot een projectgewijze bekostiging zoals die nu in de verschillende regelingen voor specifieke uitkeringen zijn opgenomen. Hierbij is ook aandacht nodig voor de rol die de MIRT-spelregels in dit verband spelen in samenhang met de betekenis van de 'traditionele' MKBA. De relatie tussen de inzet van middelen voor de aanleg van infrastructuur en de bekostiging van de verstedelijking en andere aangrenzende beleidsopgaven is van groot belang. Gezien deze vraagstukken is er behoefte aan ontschotting tussen de verschillende opgaven maar ook juist van de budgetten om dit te bekostigen.

Wij constateren ook dat de rollen en verantwoordelijkheden tussen rijk en regio zijn verschoven. De vermindering van de omvang van de regionale en lokale investeringsruimte past niet meer bij de uitgangspunten die indertijd bij de decentralisatie golden. Tegelijk ontstaan er aan rijkszijde (wederom) een aantal subsidieregelingen, die juist bij de decentralisatie waren afgeschaft. Deze bewegingen maakt dat de afhankelijkheid van regionale en lokale partijen van het rijk op een onwenselijke manier wordt vergroot. Daarbij is de vaak toegepaste praktijk medeoverheden 50% cofinanciering te vragen steeds vaker niet meer op te brengen. Ook het op voorhand vastleggen van de hoogte van bijdragen (verkenning 50%, planuitwerking 50%, realisatie project 100% en realisatie projectpakket 75%) is geen goed en logisch voorstel. In de praktijk zien we de afgelopen jaren ook hier een trend naar maatwerk, die past bij een goede samenwerking tussen rijk en regio, waarbij de ene partij een keer een groter deel voor zijn rekening neemt en dan de ander andersom.

Kortom, als regionale partijen hebben wij behoefte aan een breder gesprek over (financiële) verhoudingen en opgaven dan alleen over de technische uitwerking van de subsidieverlening voor aanleg van regionale/lokale infrastructuur.

Afschaffen drempelbedragen

De drempelbedragen van 112 en 225 miljoen euro die ook in de nieuwe regeling worden gehanteerd staan de integrale benadering in de weg, zoals het Mobiliteitsfonds die wil bevorderen. Slechts grote projecten met een focus op auto- en spoorinfrastructuur komen daar met name voor in aanmerking, waarbij het overigens de vraag is of de daarbij behorende regionale mobiliteitspakketten boven de drempelbedragen uitkomen. Duurzamere projecten die naast de bereikbaarheid ook de leefbaarheid verbeteren zoals bijvoorbeeld fietsoplossingen kunnen dan niet gefinancierd worden. Wij zijn dan ook voorstander van het afschaffen van drempelbedragen.

Als dat niet mogelijk is verlaag dan de drempelbedragen substantieel en trek ze gelijk. Differentiatie van drempelbedragen is onwenselijk gezien het feit dat de financiële situatie van medeoverheden, dit geldt ook voor Vervoerregio's, verslechtert als gevolg van teruglopende middelen voor investeringen. De hoogte van de drempelbedragen van 112 en 225 miljoen is achterhaald en strookt niet meer met de hoogte van het provinciefonds en de BDU. Immers, beheer en onderhoud is duurder geworden terwijl de inkomsten niet zijn meegestegen. Een oplossing voor deze mis-match is daarom noodzakelijk. Daarnaast is er inmiddels geen aanleiding meer voor het onderscheid tussen de Vervoerregio's en de provincies. Tot slot maakt de hardheidsclausule het niet expliciet mogelijk om de drempelbedragen aan te passen, bijvoorbeeld als een project een probleem op de rijks infrastructuur oplost. Dat was in het BIF wél het geval.

Projectpakketten

Het is positief dat de regeling verbreed wordt naar projectpakketten, inclusief niet-infrastructurele maatregelen. Dit past bij de beweging naar integraliteit. Echter, de formulering is open voor interpretatie en lastig goed te definiëren. Ook is de verhouding met afspraken over gebiedsgerichte programma's onduidelijk. De definitie van regionale/lokale projecten is niet voor iedereen duidelijk. Hoe worden bijvoorbeeld afspraken gemaakt wanneer in een projectpakket ook maatregelen van het rijk zijn opgenomen? In de praktijk kan dit leiden tot lastige gesprekken en vertraging. Wij hebben daarom de behoefte de projectpakketten in de regeling goed te evalueren.

MKBA

De manier waarop zal worden omgegaan met het beoordelen van kosteneffectiviteit van aanleg van infrastructuur is ook een punt van discussie. Het ontbreekt nog aan een integrale MKBA. Prioritering moet niet door geld worden gedreven, maar vanuit de opgaven. Een bredere afweging vanuit de opgaven leidt namelijk niet automatisch tot duurdere oplossingen. Graag zien wij de conclusies uit het Rli rapport Naar een Integraal Bereikbaarheidsbeleid meer terug in deze regeling. Daarnaast is ons verzoek op korte termijn gezamenlijk te verkennen hoe de MKBA zodanig kan worden aangepakt dat het beter aansluit bij de integrale afwegingen. Een concreet aandachtspunt hierbij is de samenhang tussen verstedelijking, verduurzaming en mobiliteit en de wijze waarop dat wordt vertaald in een MKBA.

Tot slot

Samengevat, is deze regeling een eerste stap, maar er zijn nog veel open punten. Deze zorgpunten van de medeoverheden zijn gedurende het proces nog onvoldoende opgelost. Laten wij met elkaar een volgende stap zetten waarbij we gezamenlijk werken aan een goede, duurzame en integrale bereikbaarheid in samenhang met andere opgaven, waarbij de verschillende regelingen goed op elkaar zijn afgestemd en recht wordt gedaan aan ieders verantwoordelijkheid.

Wij zien uw reactie tegemoet.

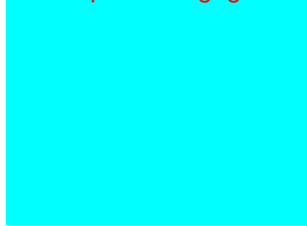
Zoals afgestemd met het IPO, de VNG en de Vervoerregio Amsterdam,

de bestuurscommissie Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag,

Betreft persoonsgegevens



Betreft persoonsgegevens



Bijlage 1

Enkele voorbeelden van definiëringen en artikelen die samenwerking kunnen bemoeilijken dan wel aanvullende (en mogelijk onnodige) administratieve last kunnen veroorzaken. Wij vragen deze regeling aan te passen zodat deze beter aansluit bij de uitvoeringspraktijk van medeoverheden:

Besluit

Pagina 1: definiëring projectenpakket: dit is een pakket dat in het BO MIRT bestuurlijk wordt afgesproken tussen rijk en regio. Het is mogelijk dat het rijk een verkeerskundig samenhangende combinatie nastreeft van ten minste twee projecten of ten minste een project en ten minste een maatregel als bedoeld in artikel 6, derde lid, onderdeel a, van de Wet Mobiliteitsfonds, die allen nodig zijn om de bereikbaarheid van een gebied op kosteneffectieve wijze te verbeteren. Maar waarom wordt dat hier expliciet genoemd? Wat als een voor rijk en regio aanvaardbaar en werkbaar pakket wordt afgesproken dat niet aan deze definitie voldoet? Kan dan niet tot een bijdrage worden overgegaan, ook als dat bestuurlijk is afgesproken? Wij stellen voor te kiezen voor een beleidsarme regeling die enkel bedoeld is om de reeds gemaakte bestuurlijke afspraken te kunnen nakomen.

Artikel 2

Lid c: drempelbedragen verwijderen. Als dit niet mogelijk is substantieel verlagen. Deze zijn te hoog en moeten verder gelijk getrokken worden voor alle betrokkenen.

lid d: het is nog maar de vraag of regionale projectenpakketten de trits verkenning, planuitwerking en realisatie volgen conform de definities die voor rijksprojecten gelden. De procedures voor rijksprojecten behoren tot de meest complexe van Nederland. Het is uit oogpunt van het behoud van de uitvoeringskracht van regio's en het beperken van de (regionale) administratieve lasten belangrijk de te doorlopen procedures voor regionale projecten niet ingewikkelder te maken dan strikt noodzakelijk.

Artikel 6 lid 3: waaronder vallen maatregelen zoals bijvoorbeeld werkgeversbenadering?

Artikel 7: geen tekstueel voorstel maar een vraag: is deze regeling ook geschikt voor kostenramingen voor bijvoorbeeld werkgeversbenaderingsprojecten? Is het mogelijk om wat dit artikel betreft te verwijzen naar gemaakte bestuurlijke afspraken?

Artikel 8: is het met de nieuwe vormen van samenwerking tussen rijk en regio nog nodig om in dit artikel percentages en drempelbedragen op te nemen? Kan hier niet volstaan worden met te verwijzen naar de gemaakte bestuurlijke afspraken?

Lid 1: Met het noemen van 50% is er geen mogelijkheid dat het rijk ook meer kan bijdragen. Dit graag veranderen in dat bijdragen van het rijk uitgewerkt worden in gesprek met betrokkenen en het rijk ten minste 50% bedraagt.

Lid 2: wat wordt bedoeld met kosteneffectief? Is het niet logischer om te verwijzen naar de door rijk en regio overeengekomen voorkeursvariant? Zorg is dat goedkoopste variant de voorkeur krijgt en niet de beste of beste op basis van participatie traject. Graag aanpassen. Daarnaast zorgt dit artikel voor onoverzichtelijkheid met verschillende percentuele vergoedingen.

Artikel 9 lid 2 t/m 4: De vraag is of de benodigde informatie in de praktijk redelijk zal blijken te zijn en voldoende ruimte geven voor een goede regionale invulling. Daarom pleiten wij voor een evaluatie na een jaar om eventuele onduidelijkheden of onhandigheden weg te kunnen werken. Wij vragen ons bijvoorbeeld af of een MKBA conform de Werkwijze MIRT sublid 7 van lid 3) in alle gevallen te gebruiken is of dat dit voor bepaalde projecten en projectpakketten tot een onnodige verzwaring van de administratieve last voert.

Verder is het van belang toe te voegen hoe de oplossing bijdraagt aan de maatschappelijke opgaven zoals verkeersveiligheid, duurzaamheid en dergelijke en voeg dit ook toe bij andere fasen.

Artikel 9 lid 2.7 Gezien de budgettaire situatie van gemeenten zal er weinig sprake zijn van reserveringen.

Toelichting

3.1 Doel van de regeling

Het mobiliteitsfonds wil niet alleen investeren in aanleg of verbetering van infrastructuur maar in de bredere mobiliteitsopgave. Dit moet ook terug komen in de subsidieregeling.

De regeling verdient aanscherping op de definitie van regionale/lokale projecten. Dat is nu onduidelijk.

3.3. Voorwaarden specifieke uitkering

De drempelbedragen zijn belemmerend voor de integrale gebiedsgerichte benadering. Dit handhaven zal leiden tot alleen infrastructurele grote projectpakketten en de mobiliteitstransitie vertragen. Daarom de drempelbedragen zoals eerder genoemd weghalen.

De voorbeelden in de toelichting bevestigen dat de regeling is gericht op infrastructuur terwijl dit niet het doel is van het Mobiliteitsfonds en deze regeling maar juist de brede benadering van mobiliteit.

3.4 Toepassing drempelbedragen op projectpakketten

De druk op de begroting zal toenemen gezien de kosten voor beheer en onderhoud.

'De ervaring leert namelijk dat meer flexibiliteit in de bekostiging van regionale infrastructuur wenselijk is', staat er in de toelichting. Dit is een reden te meer om de drempelbedragen af te schaffen.

3.5 MIRT-systematiek

'De MIRT spelregels waarborgen zorgvuldige besluitvorming over het MIRT. Dat is belangrijk omdat het vaak gaat om langlopende en veelal onomkeerbare investeringen.' Wij onderschrijven deze zinsnede. Echter vindt het gesprek over de MIRT-spelregels nog plaats en verloopt niet geheel naar wens, zoals het vasthouden van het rijk aan de 75% zicht op financiering die voor medeoverheden belemmerend is en een goede uitvoering in de weg staat.

Mede gezien deze zinsnede is het belangrijk een tussentijdse evaluatie in het traject in te plannen om te zien of er in het verloop van de tijd geen betere en duurzamere oplossing is die beter bijdraagt aan brede welvaart.

5.2 Kosten die in aanmerking komen voor een specifieke uitkering

Beheer en onderhoud komen niet in aanmerking. Gezien de stijging van kosten voor beheer en onderhoud blijven er minder middelen over voor investeringen.

5.3 Hoogte specifieke uitkering

De drempelbedragen belemmeren ontwikkeling. Ook de vaak genoemde eis van 50% cofinanciering is voor gemeenten een grote belemmering gezien de krappe decentrale budgetten. De regeling zoals deze nu voorligt intensificeert het inzetten op grote (auto)infrastructuur oplossingen om over de drempelbedragen heen te komen. Dit terwijl vaak een pakket aan decentrale maatregelen onder het limiet van de drempelbedragen even effectief of zelfs effectiever kunnen zijn voor de nationale bereikbaarheid en daarbij nog meer baten voor gezondheid en leefbaarheid heeft.

Het op voorhand vastleggen van de hoogte van bijdragen (verkenning 50%, planuitwerking 50%, realisatie project 100% en realisatie projectpakket 75%) is geen goed en logisch voorstel. De

praktijk laat zien dat de afgelopen jaren ook hier een trend is naar maatwerk, die past bij een goede samenwerking tussen rijk en regio, waarbij de ene partij een keer een groter deel voor zijn rekening neemt en dan de ander en andersom.

'75 procent, omdat hier een disciplinerende werking vanuit gaat.' Deze zinsnede getuigt niet van vertrouwen in medeoverheden en ondergraaft de wijze van samenwerken die we als overheden voorstaan.

In het kader van Toekomstbeeld OV en agenda knooppuntontwikkeling wordt samen met rijk gewerkt aan projecten. De totaliteit van deze kosten zijn met enige regelmaat onder de drempelbedragen.

5.4 Uitvoeringsrisico's

'Er vindt geen nacalculatie plaats'. Dit kan leiden dat mocht als gevolg van een participatie traject een betere en duurzame optie worden gevonden die meer kost, medeoverheden meer betalen terwijl het rijk ook de baten heeft.

5.5 Indexering

Een beslissing om te indexeren 'kan' worden genomen. Op basis waarvan wordt deze beslissing genomen?

6. Administratieve lasten

Gesteld wordt dat de regeling naar verwachting niet leidt tot een verhoging van de administratieve lasten ten opzichte van het BIF. Met alle details ten aanzien van aanvraag, voorwaarden, voorschotten en dergelijke vermoeden wij een verhoging van administratieve lasten.

9. Evaluatie

Als medeoverheden stellen we voor geen vijf jaar te wachten maar direct al te komen tot een regeling die breed gedragen wordt door alle overheden. Zoals eerder benoemd is het voor ons van groot belang dat direct met het uitwerken van een nieuwe regeling wordt begonnen die uiterlijk januari 2023 in werking treedt.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. C. **Betreft persoonsgegevens**
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Betreft persoonsgegevens

Datum	23 augustus 2021	Onderwerp	Conceptregeling lokale en regionale projecten en projectpakketten
Uw kenmerk	-		
Ons kenmerk	2021/15874/PS		
Inlichtingen	Betreft persoonsgegevens	Bijlagen	1

Geachte **Betreft persoonsgegevens**

Afgelopen 23 juni heeft u ons verzocht te reageren op de conceptregeling lokale en regionale projecten en projectpakketten. Deze regeling vervangt het huidige Besluit Infrastructuurfonds (BIF) en zou 1 januari 2022 in werking treden.

Wij zien een suboptimale regeling die minimaal integraal is opgesteld, ook in vergelijking met andere mobiliteitsinstrumenten die worden vernieuwd. U schrijft dat in de voorliggende regeling een aantal modernisering is doorgevoerd. Wij zijn voorstander van modernisering. Wat ons betreft, mag de modernisering nog verder gaan om te komen tot een regeling die goed rekening houdt met de uitvoeringspraktijk van medeoverheden. Daarnaast had een intensievere samenwerking tussen rijk en regio en koepels tot een beter resultaat geleid.

Wij waarderen de eerste stap die u heeft gezet. Wat ons betreft, is ook de tweede stap nodig zodat de regeling beter aansluit op integrale afwegingen over mobiliteit en de uitvoeringspraktijk van medeoverheden. Naar onze mening zijn verschillende van onze zorgpunten onvoldoende in de voorliggende regeling verwerkt, zoals te weinig verbreding in de (financiële) verhoudingen en opgaven, de vaste percentages en drempelbedragen. Deze regeling helpt ons niet bij de grote opgaven waar wij de komende jaren gezamenlijk voor staan. Wij pleiten daarom voor het maken van een opvolger van het BIF binnen afzienbare tijd na invoering van deze regeling. Hieraan kan nu al gewerkt worden zodat een hernieuwde versie van de regeling vanaf 2023 in werking kan treden. Om tot een gedragen en krachtige vervolgstap te komen, stellen we een intensievere samenwerking voor vanuit het principe 'werken als één overheid'. Wij willen hierover met de nieuwe minister van IenW in overleg. Onze aanbeveling is dan ook om de voorliggende regeling snel te laten opvolgen door een breed gedragen regeling die voor gemeenten, provincies en vervoersregio's effectief en uitvoerbaar is.

Hieronder treft u onze inhoudelijke reactie op de voorliggende regeling. Eerst brengen we een principieel punt voor het voetlicht. Vervolgens leest u onze drie belangrijkste zorgpunten ten aanzien van de voorliggende regeling om tenslotte in de bijlage specifieke opmerkingen ten aanzien van de regeling en de memorie van toelichting aan te treffen.

Verbreding

Ten aanzien van de inhoud werken wij als overheden steeds meer samen aan gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. Daarin wordt bereikbaarheid gezien in samenhang met economische ontwikkeling, verstedelijking, leefbaarheid en klimaat. Dat sluit goed aan bij de insteek van de Minister zoals zij die heeft verwoord in de Integrale Mobiliteitsanalyse en recentelijk naar de Tweede Kamer heeft gestuurd. Deze integrale en adaptieve benadering vraagt ook om samenhang tussen de verschillende instrumenten. Zoals de verhouding tussen een afspraak over een budget en fasering van een gebiedsgericht programma in relatie tot een projectgewijze bekostiging zoals die nu in de verschillende regelingen voor specifieke uitkeringen zijn opgenomen. Hierbij is ook aandacht nodig voor de rol die de MIRT-spelregels in dit verband spelen in samenhang met de betekenis van de 'traditionele' MKBA. De relatie tussen de inzet van middelen voor de aanleg van infrastructuur en de bekostiging van de verstedelijking en andere aangrenzende beleidsopgave is van groot belang. Gezien deze vraagstukken is er behoefte aan ontschotting tussen de verschillende opgaven maar ook juist van de budgetten om dit te bekostigen.

Wij constateren ook dat de rollen en verantwoordelijkheden tussen rijk en regio zijn verschoven. De vermindering van de omvang van de regionale en lokale investeringsruimte past niet meer bij de uitgangspunten die indertijd bij de decentralisatie golden. Tegelijk ontstaan er aan rijkszijde (wederom) een aantal subsidieregelingen, die juist bij de decentralisatie waren afgeschaft. Deze bewegingen maakt dat de afhankelijkheid van regionale en lokale partijen van het rijk op een onwenselijke manier wordt vergroot. Daarbij is de vaak toegepaste praktijk medeoverheden 50% cofinanciering te vragen voor gemeenten steeds vaker niet meer op te brengen.

Kortom, als regionale partij hebben wij behoefte aan een breder gesprek over (financiële) verhoudingen en opgaven dan alleen over de technische uitwerking van de subsidieverlening voor aanleg van regionale/lokale infrastructuur.

Afschaffen drempelbedragen

De drempelbedragen van 112 en 225 miljoen Euro die ook in de nieuwe regeling worden gehanteerd staan de integrale benadering in de weg, zoals het Mobiliteitsfonds die wil bevorderen. Slechts grote projecten met een focus op auto-infrastructuur komen daar met name voor in aanmerking. Duurzamere projecten die naast de bereikbaarheid ook de leefbaarheid verbeteren zoals bijvoorbeeld fietsoplossingen kunnen dan niet gefinancierd worden. Wij zijn dan ook voorstander van het afschaffen van drempelbedragen.

Als dat niet mogelijk is verlaag dan de drempelbedragen substantieel en trek ze gelijk. Differentiatie van drempelbedragen is onwenselijk gezien het feit dat de financiële situatie van medeoverheden, dit geldt ook voor Vervoerregio's, verslechterd als gevolg van teruglopende middelen uit de BDU voor investeringen. De hoogte van de drempelbedragen van 112 en 225 miljoen Euro is achterhaald en strookt niet meer met de hoogte van het provinciefonds en de BDU. Immers, de opgaven zijn toegenomen en onder andere beheer en onderhoud is duurder geworden, terwijl de inkomsten niet zijn meegestegen. Een oplossing voor deze mis-match is daarom noodzakelijk. Daarnaast is er inmiddels geen aanleiding meer voor het onderscheid tussen de Vervoerregio's en de provincies. Tot slot maakt de hardheidsclausule het niet expliciet mogelijk om de drempelbedragen aan te passen, bijvoorbeeld als een

project een probleem op de rijksinfrastructuur oplost. Dat was in het Besluit Infrastructuurfonds wél het geval.

Projectpakketten

Het is positief dat de regeling verbreed wordt naar projectpakketten, inclusief niet-infrastructurele maatregelen. Dit past bij de beweging naar integraliteit. Echter is de formulering open voor interpretatie en lastig goed te definiëren. Ook is de verhouding met afspraken over gebiedsgerichte programma's onduidelijk. De definitie van regionale/lokale projecten is niet voor iedereen duidelijk. Hoe worden bijvoorbeeld afspraken gemaakt wanneer in een projectpakket ook maatregelen van het rijk zijn opgenomen? In de praktijk kan dit leiden tot lastige gesprekken en vertraging. Wij hebben daarom de behoefte de projectpakketten in de regeling goed te evalueren.

MKBA

De manier waarop zal worden omgegaan met het beoordelen van kosteneffectiviteit van aanleg van infrastructuur is ook een punt van discussie. Het ontbreekt nog aan een integrale MKBA. Prioritering moet niet door geld worden gedreven, maar vanuit de opgaven. Een bredere afweging vanuit de opgaven leidt namelijk niet automatisch tot duurdere oplossingen. Graag zien wij de conclusies uit het Rli rapport *Naar een Integraal Bereikbaarheidsbeleid* meer terug in deze regeling. Daarnaast is ons verzoek op korte termijn gezamenlijk te verkennen hoe de MKBA zodanig kan worden aangepakt dat het beter aansluit bij de integrale afwegingen. Een concreet aandachtspunt hierbij is de samenhang tussen verstedelijking, verduurzaming en mobiliteit en de wijze waarop dat wordt vertaald in een MKBA.

Tot slot

Samengevat, is deze regeling een eerste stap, maar er zijn nog veel open punten. Deze zorgpunten van de medeoverheden zijn gedurende het proces nog onvoldoende opgelost. Laten wij met elkaar de volgende stap zetten waarbij we gezamenlijk werken aan een goede, duurzame en integrale bereikbaarheid, waarbij de verschillende regelingen goed op elkaar zijn afgestemd en recht wordt gedaan aan ieders verantwoordelijkheid.

Wij zien uw reactie tegemoet.

Hoogachtend,

Betreft persoonsgegevens

Dit document is digitaal ondertekend en bevat daarom geen zichtbare handtekening. Zie akte van ondertekening.

Bijlage 1

Enkele voorbeelden van definiëringen en artikelen die samenwerking kunnen bemoeilijken dan wel aanvullende (en mogelijk onnodige) administratieve last kunnen veroorzaken. Wij vragen deze regeling aan te passen zodat deze beter aansluit bij de uitvoeringspraktijk van medeoverheden:

Pagina 1: definiëring projectenpakket: dit is een pakket dat in het BO MIRT bestuurlijk wordt afgesproken tussen rijk en regio. Het is mogelijk dat het rijk een verkeerskundig samenhangende combinatie nastreeft van ten minste twee projecten of ten minste een project en ten minste een maatregel als bedoeld in artikel 6, derde lid, onderdeel a, van de Wet Mobiliteitsfonds, die alle nodig zijn om de bereikbaarheid van een gebied op kosteneffectieve wijze te verbeteren. Maar waarom wordt dat hier expliciet genoemd? Wat als een voor rijk en regio aanvaardbaar en werkbaar pakket wordt afgesproken dat niet aan deze definitie voldoet? Kan dan niet tot een bijdrage worden overgegaan, ook als dat bestuurlijk is afgesproken? Wij stellen voor te kiezen voor een beleidsarme regeling die enkel bedoeld is om de reeds gemaakte bestuurlijke afspraken te kunnen nakomen.

Artikel 2

lid c: drempelbedragen verwijderen. Als dit niet mogelijk is substantieel verlagen. Deze zijn te hoog en moeten verder gelijk getrokken worden voor alle betrokkenen.

lid d: het is nog maar de vraag of regionale projectenpakketten de trits verkenning, planuitwerking en realisatie volgen conform de definities die voor rijksprojecten gelden. De procedures voor rijksprojecten behoren tot de meest complexe van Nederland. Het is uit oogpunt van het behoud van de uitvoeringskracht van regio's en het beperken van de (regionale) administratieve lasten te belangrijk de te doorlopen procedures voor regionale projecten niet ingewikkelder te maken dan strikt noodzakelijk.

Artikel 6 lid 3: waaronder vallen maatregelen zoals bijvoorbeeld werkgeversbenadering?

Artikel 7: geen tekstueel voorstel maar een vraag: is deze regeling ook geschikt voor kostenramingen voor bijvoorbeeld werkgeversbenaderingsprojecten? Is het mogelijk om wat dit artikel betreft te verwijzen naar gemaakte bestuurlijke afspraken?

Artikel 8: is het met de nieuwe vormen van samenwerking tussen rijk en regio nog nodig om in dit artikel percentages en drempelbedragen op te nemen? Kan hier niet volstaan worden met te verwijzen naar de gemaakte bestuurlijke afspraken?

Lid 1: Met het noemen van 50% is er geen mogelijkheid dat het rijk ook meer kan bijdragen. Dit graag veranderen dat bijdragen van het rijk uitgewerkt worden in gesprek met betrokkenen en het rijk ten minste 50% bedraagt.

lid 2: wat wordt bedoeld met kosteneffectief? Is het niet logischer om te verwijzen naar de door rijk en regio overeengekomen voorkeursvariant? Zorg is dat goedkoopste variant de voorkeur krijgt en niet de beste of beste op basis van participatie traject. Graag aanpassen. Daarnaast zorgt dit artikel voor onoverzichtelijkheid met verschillende percentuele vergoedingen.

Artikel 9 lid 2 t/m 4: De vraag is of de benodigde informatie in de praktijk redelijk zal blijken te zijn en voldoende ruimte geven voor een goede regionale invulling. Daarom pleiten wij voor een evaluatie na een jaar om eventuele onduidelijkheden of onhandigheden weg te kunnen werken. Wij vragen ons bijvoorbeeld af of een MKBA conform de Werkwijze MIRT sublid 7 van lid 3) in alle gevallen te gebruiken is

of dat dit voor bepaalde projecten en projectpakketten tot een onnodige verzwaring van de administratieve last voert.

Verder is het van belang om toe te voegen hoe de oplossing bijdraagt aan de maatschappelijke opgave zoals verkeersveiligheid, duurzaamheid en dergelijk en voeg dit ook toe bij andere fasen.

Lid 7. Gezien de budgettaire situatie van gemeenten zal er weinig sprake zijn van reserveringen.

Toelichting

3.1 Doel van de regeling

Het mobiliteitsfonds wil niet alleen investeren in aanleg of verbetering van infrastructuur maar in de bredere mobiliteitsopgave. Dit moet ook terug komen in de subsidieregeling.

De regeling verdient aanscherping op de definitie van regionale/lokale projecten. Dat is nu onduidelijk.

3.3. Voorwaarden specifieke uitkering

De drempelbedragen zijn belemmerend voor de integrale gebiedsgerichte benadering. Dit handhaven zal leiden tot alleen infrastructurele grote projectpakketten en de mobiliteitstransitie vertragen. Daarom de drempelbedragen zoals eerder genoemd weghalen.

De voorbeelden in de toelichting bevestigt dat de regeling is gericht op infrastructuur terwijl dit niet het doel is van het mobiliteitsfonds en deze regeling maar juist de brede benadering van mobiliteit

3.4 Toepassing drempelbedragen op projectpakketten

De druk op de begroting zal toenemen gezien de kosten voor beheer en onderhoud.

‘De ervaring leert namelijk dat meer flexibiliteit in de bekostiging van regionale infrastructuur wenselijk is’, staat er in de toelichting. Dit is een reden te meer om de drempelbedragen af te schaffen.

3.5 MIRT-systematiek

‘De MIRT spelregels waarborgen zorgvuldige besluitvorming over het MIRT. Dat is belangrijk omdat het vaak gaat om langlopende en veelal onomkeerbare investeringen.’ Wij onderschrijven deze zinsnede. Echter vindt het gesprek over de MIRT-spelregels nog plaats en verloopt niet geheel naar wens, zoals het vasthouden van het rijk aan de 75% zicht op financiering die voor medeoverheden belemmerend is en een goede uitvoering in de weg staat

Mede gezien deze zinsnede is het belangrijk een tussentijdse evaluatie in het traject in te plannen om te zien of er in het verloop van de tijd geen betere en duurzamere oplossing is die beter bijdraagt aan brede welvaart.

5.2 Kosten die in aanmerking komen voor een specifieke uitkering

Beheer en onderhoud komen niet in aanmerking. Gezien de stijging van kosten voor beheer en onderhoud blijven er minder middelen over voor investeringen.

5.3 Hoogte specifieke uitkering

De drempelbedragen belemmeren ontwikkeling. Ook de vaak genoemde eis van 50% cofinanciering is voor gemeenten een grote belemmering gezien de krappe decentrale budgetten. De regeling zoals deze

nu voorligt intensificeert het inzetten op grote (auto)infrastructuuro oplossingen om over de drempelbedragen heen te komen. Dit terwijl vaak een pakket aan decentrale maatregelen onder het limiet van de drempelbedragen even effectief of zelfs effectiever kunnen zijn voor de nationale bereikbaarheid en daarbij nog meer baten voor gezondheid en leefbaarheid heeft.

Het op voorhand vastleggen van de hoogte van bijdragen (verkenning 50%, planuitwerking 50%, realisatie project 100% en realisatie projectpakket 75%) is geen goed en logisch voorstel. De praktijk laat zien dat de afgelopen jaren ook hier een trend is naar maatwerk, die past bij een goede samenwerking tussen rijk en regio, waarbij de ene partij een keer een groter deel voor zijn rekening neemt en dan de ander en andersom.

'75 procent, omdat hier een disciplinerende werking vanuit gaat.' Deze zinsnede getuigt niet van vertrouwen in medeoverheden en ondergraaft de wijze van samenwerken die we als overheden voorstaan.

In het kader van Toekomstbeeld OV en agenda knooppuntontwikkeling wordt samen met rijk gewerkt aan projecten. De totaliteit van deze kosten zijn met enige regelmaat onder de drempelbedragen.

5.4 Uitvoeringsrisico's

'Er vindt geen nacalculatie plaats'. Dit kan leiden dat mocht als gevolg van een participatie traject een betere en duurzame optie worden gevonden die meer kost, medeoverheden meer betalen terwijl het rijk ook de baten heeft.

5.5 Indexering

Een beslissing om te indexeren 'kan' worden genomen. Op basis waarvan wordt deze beslissing genomen?

6. Administratieve lasten

Gesteld wordt dat de regeling naar verwachting niet leidt tot een verhoging van de administratieve lasten ten opzichte van het BIF. Met alle details ten aanzien van aanvraag, voorwaarden, voorschotten en dergelijke vermoeden wij een verhoging van administratieve lasten. Dat geldt alleen als de administratieve afhandeling, net als nu, via het absolute deel van bijvoorbeeld de BDU of het provinciefonds verloopt. Hier is niets van terug te lezen. In het kader van het rijksbrede programma om administratieve lasten te beperken zou de regeling een kans moeten zijn om juist voor minder administratieve lasten te zorgen.

9. Evaluatie

Als medeoverheden stellen we voor geen vijf jaar te wachten maar direct al te komen tot een regeling die breed gedragen wordt door alle overheden. Zoals eerder benoemd is het voor ons van groot belang dat direct met het uitwerken van een nieuwe regeling wordt begonnen die uiterlijk januari 2023 in werking treedt.