

MIRT-debat 16 juni 2021

Op 16 juni behandelt de Kamer het MIRT. Behalve de vele infrastructurele projecten gaat het dan ook over de MIRT-systematiek. Graag geven de provincies, gemeenten, Vervoerregio Amsterdam en Metropoolregio Rotterdam Den Haag u daarvoor enkele punten mee.

Verbind ruimtelijke opgaven voor mobiliteit, economie en wonen

Als samenleving staan we voor verschillende grote opgaven waaraan wij als overheden mede sturing geven. Deze komen voor een deel op plekken waar al druk op de mobiliteit bestaat. Hiermee tellen dergelijke ontwikkelingen dubbel op. Om die reden is het belangrijk verbindingen te leggen omdat ruimtelijke ontwikkelingen op elkaar aanhaken en elkaar beïnvloeden, zoals de woningopgave, stikstof, energietransitie, beheer en onderhoud en de mobiliteitstransitie waar uw commissie verantwoordelijk voor is. Mobiliteit en bereikbaarheid zijn randvoorwaardelijk bij economische ontwikkelingen zowel regionaal als nationaal.

- Heb bij MIRT ook oog voor ontwikkelingen van andere opgaven

Bestuurscultuur: vertrouwen en gelijkwaardigheid

Om de nationale opgaven te realiseren is er behoefte aan een nieuwe bestuurscultuur. Een bestuurscultuur die gebaseerd is op vertrouwen en gelijkwaardigheid. Dit is ook voor medeoverheden van groot belang. Wij willen samen met de rijksoverheid als één overheid werken voor alle inwoners van Nederland. Op verschillende dossiers is dit al het geval. Bij het zicht op de subsidieregels van het mobiliteitsfonds en de MIRT spelregels is er echter ruimte voor betere samenwerking (zie ook het [adviesrapport 'Rol nemen, ruimte geven'](#) van de Raad voor het Openbaar Bestuur) en maatwerk gezien financiële draagkracht van verschillende regio's.

- Wij vragen bij MIRT meer te werken op basis van gelijkwaardig partnerschap

Verminderen, veranderen, verduurzamen

Minder mobiliteit is/was een van de gevolgen van de coronapandemie. De coronapandemie laat zien dat aanpassing van gedrag positieve gevolgen kan hebben voor bereikbaarheid. Fijn dat dit ook door de minister zo wordt ervaren. Wij dragen er graag aan bij en proberen deze trend ook in de toekomst vast te houden.

Na verminderen komt veranderen. Voor verandering is de Integraal Mobiliteitsanalyse-2021 (IMA-2021) een mooi product waar medeoverheden bij de totstandkoming goed zijn betrokken. Mits gebruikt als analyse instrument en niet als prioriteringsinstrument, geeft IMA ons signalen waar op mobiliteit in de breedte op nationaal niveau aanpassingen mogelijk zijn. Wij zien IMA als basis voor het brede gesprek (inclusief BO-MIRT) dat we graag willen hebben (in spelregels en subsidieregels) inclusief onzekerheidsfactoren. In dit gesprek kunnen dan ook lokale en regionale plannen (voor bijvoorbeeld woningbouw en het verduurzamen van mobiliteit) meegenomen worden, die de bereikbaarheid beïnvloeden. En dan verduurzamen. Daar heeft u afgelopen 8 juni tijdens het commissiedebat Duurzaam Vervoer over gesproken. Verduurzamen moet onderdeel uitmaken van het MIRT. Nu het

fietsen ook een plek krijgt binnen MIRT, kan MIRT nog meer bijdragen aan duurzame mobiliteit en verandering van het reispatroon voortzetten.

Om in samenspel tussen MIRT, Mobiliteitsfonds en IMA de beste resultaten te kunnen bereiken, willen de medeoverheden nog een aantal aandachtspunten meegeven.

MIRT spelregels

Wij zien dat het rijk zich ook inzet voor een bereikbaar, duurzaam en leefbaar Nederland. Tegelijkertijd wordt nu van door het rijk aan regelingen gewerkt die niet goed aansluiten bij de uitvoeringsrealiteit van gemeenten, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Vervoerregio Amsterdam en provincies. Ook in de ons bekende conceptversie van de nieuwe MIRT-spelregels is de eis van 75% op financiering opgenomen. Gezien de brede maatschappelijke opgaven, bewonersparticipatie, het nieuwe werken met de omgevingswet en omgevingsvisies is 75% zicht op financiering aan het begin van het MIRT proces een grote belemmering. Zo wordt niet de beste oplossing gekozen. Een ander norm die samenwerking tussen medeoverheden en het rijk belemmert op het terrein van mobiliteit, is de brede eis van 50% cofinanciering. Steeds meer gemeenten en provincies kunnen niet meer aan deze eis voldoen. Vasthouden aan beide eisen zorgt dat het vinden van oplossingen voor bereikbaarheid en mobiliteit bij onder andere de woningopgave in de knel komen.

- **Neem belemmeringen van 75% zicht op financiering en 50% cofinanciering weg.**

Subsidieregels: neem drempelbedragen weg uit het Mobiliteitsfonds

Wij zijn blij met de komst van het Mobiliteitsfonds. Bij de uitwerking van de subsidieregels zien wij nog wel een probleem dat de integrale benadering van mobiliteit in de weg staat. De drempelbedragen om MIRT-financiering aan te kunnen vragen worden nu ook op samenhangende projectpakketten toegepast. Drempelbedragen van 112 en 225 miljoen euro blijven echter bestaan. Als gevolg van deze drempels kunnen kleine provincies maar ook gemeenten vaak geen aanspraak maken op financiering van het rijk, terwijl investeringen in hun regio ook bijdragen aan de bereikbaarheid van Nederland. Ook duurzame en veerkrachtige oplossingen zoals de fiets lopen tegen deze grens aan omdat investeringen vaak onder het drempelbedrag blijven. Gezien de potentie van de fiets en de positieve effecten van fietsen op gezondheid, bereikbaarheid en leefbaarheid pleiten wij voor afschaffing van deze belemmerende drempelbedragen. Daarnaast stellen wij voor, het optellen van verschillende maatregelen in een gebiedsgerichte aanpak waarbij het programma als geheel gaat meetellen en niet de onderlinge verschillende projecten, mogelijk te maken. Door een integrale benadering en gebiedsgericht werken kan dan de beste oplossing voor een gebied worden gekozen.

- **Schaf drempelbedragen af zodat zowel grote als kleine oplossingen mogelijk zijn**

Voor meer informatie:

[Susan Cohen Jehoram, Strateeg Public Affairs IPO 06-41900345](#)