

Amersfoort, 30 juni 2020

Aan: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Betreft: Internetconsultatie Besluit financiële bijdragen

Geachte heer/mevrouw,

U heeft op dinsdag 9 juni het Besluit tot wijziging van het Omgevingsbesluit vanwege het aanwijzen van categorieën ontwikkelingen waarvoor financiële bijdragen kunnen worden verhaald ter consultatie voorgelegd. Reizigersvereniging Rover reageert middels deze brief op dit voorgenomen besluit.

Rover is van mening dat er meer mogelijkheden moeten komen om bouwprojecten te laten bijdragen aan de bekostiging van nieuwe of verbeterde infrastructuur. Momenteel gebeurt dit veelal alleen in het projectgebied via kostenverhaal terwijl mobiliteitsknelpunten zich vaak op een hoger schaalniveau bevinden op een locatie buiten het projectgebied. Door alle nieuwbouw in een gemeente evenredig te laten bijdragen komt er meer bekostiging beschikbaar voor investeringen in infrastructuur.

Wij zijn daarom blij dat er met dit besluit een mogelijkheid komt om activiteiten financieel te laten bijdragen aan bijvoorbeeld kwalitatieve verbeteringen van infrastructuur. Wij hebben nog wel enkele vragen over deze regeling en zijn van mening dat de regeling op vier onderdelen verruimd dient te worden.

Wij stellen voor:

1. Maak met de regeling het mogelijk bijdragen te storten in een mobiliteitsfonds.
2. Verklaar de regeling ook van toepassing op regionale bijdragen aan nationale infrastructuur.
3. Verduidelijk dat de regeling ook toegepast kan worden bij aanpassingen aan infrastructuur.
4. Zorg dat de regeling ook toegepast kan worden in combinatie met privaatrechtelijk kostenverhaal.

Hieronder volgt een toelichting op deze vier voorstellen. Voor het eerste en laatste voorstel geldt dat mogelijk nog een kleine wijziging nodig is in de Omgevingswet.

1. Mobiliteitsfonds

Als gevolg van het amendement Ronnes c.s. is het wetsvoorstel Aanvullingswet grondeigendom Omgevingswet uitgebreid met twee artikelen in afdeling 13.7 van de Omgevingswet. De betrokken artikelen 13.23 en 13.24 van de Omgevingswet maken het mogelijk om in een omgevingsplan te bepalen dat een financiële bijdrage wordt verlangd voor ontwikkelingen ter verbetering van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Dit kan onder meer gaan om kwalitatieve verbeteringen van infrastructuur.

*Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.*

In het voorgestelde besluit is het uitgangspunt dat het omgevingsplan de ontwikkeling waarvoor een financiële bijdrage wordt gevraagd moet concretiseren. In de toelichting van het omgevingsplan moet daarom een onderbouwing worden gegeven van de functionele samenhang tussen de bouwactiviteit en de ontwikkeling (Omgevingswet artikel 13.23 lid 1 sub a). De onderbouwing van de functionele samenhang kan gebaseerd worden op een omgevingsvisie of programma.

Rover vraagt in hoeverre het met de nieuwe regeling mogelijk is een bijdrage te verplichten die niet wordt toegewezen aan een specifieke ontwikkeling maar aan een lokaal, regionaal of provinciaal mobiliteitsfonds? Wij zijn van mening dat dit mogelijk moet zijn wanneer in de omgevingsvisie en het omgevingsplan (mogelijke) mobiliteitsmaatregelen die worden bekostigd uit dit mobiliteitsfonds voldoende geconcretiseerd worden. In onze ogen kan de samenhang tussen een activiteit en de te bekostigen mobiliteitsontwikkelingen voldoende worden aangetoond op basis van verkeerskundige doorrekeningen van het totale effect van de verschillende activiteiten op het mobiliteitssysteem.

Wij vragen dit te verduidelijken omdat veel gemeenten een groot aantal verspreid liggende bouwlocaties kennen en tegelijkertijd een gemeentebrede mobiliteitsopgave. Dit betekent dat een functionele samenhang tussen specifieke bouwprojecten en specifieke mobiliteitsmaatregelen niet altijd één op één te leggen is, zeker niet als het om kleine bouwprojecten gaat. Nu steeds meer sprake is van binnenstedelijke verdichting neemt juist het aantal kleine bouwprojecten toe. Wij zijn daarom van mening dat de nieuwe regeling het mogelijk moet maken dat elk bouwproject in een gemeente bijdraagt aan de lokale of regionale mobiliteitsopgave.

Financiële bijdragen aan een mobiliteitsfonds toestaan biedt ook de mogelijkheid om te sparen voor mobiliteitsingrepen. Alsmede de mogelijkheid voor gemeenten om mobiliteitsingrepen voor te financieren die vervolgens bekostigd worden door stortingen in dit mobiliteitsfonds. Zo wordt het mogelijk dat ontwikkelingen ook achteraf bijdragen aan mobiliteitsmaatregelen. Dit maakt ontwikkelingen mogelijk juist vanwege de tijdige realisatie van infrastructuur.

2. Regeling ook toepassen voor nationale infrastructuur

Artikel 8.21 lid c bepaalt dat de financiële bijdrage onder andere kan worden ingezet voor de aanleg van infrastructuur voor verkeers- en openbaar vervoersnetwerken van gemeentelijk of regionaal belang. Wij merken op dat de nationale infrastructuur doorgaans ook een belangrijke regionale en lokale functie heeft (Sprinters op het hoofdrailnet, auto's op stedelijke ringwegen, etc.). De meeste ritten op nationale infrastructuur zijn op een afstand tot 40 kilometer en dus regionaal. Ook is er nationale infrastructuur die wordt gebruikt door regionale spoorvervoerders. Mede om deze reden is er ook bij nationale infrastructuur steeds vaker sprake van cofinanciering door gemeenten, provincies en vervoerregio's. Wij zijn daarom van mening dat de financiële bijdrage, op initiatief en onder regie van de regio, ook mogelijk moet zijn voor nationale infrastructuur.

De gemeente moet dus een financiële bijdrage kunnen innen en dit benutten als onderdeel van haar bijdrage aan het Rijk voor nieuwe nationale infrastructuur ten behoeve van de verbetering van de regionale mobiliteit.

3. Regeling ook toepassen voor aanpassingen van infrastructuur

Bijdragen voor aanpassingen van infrastructuur moeten ook mogelijk zijn. Bijvoorbeeld een wijziging van weginrichting (meer ruimte voor fiets, lopen en OV). In de nota van toelichting wordt wel gesproken over dergelijke aanpassingen, maar in artikel 8.21 lid c wordt alleen gesproken over aanleg. Wij merken op dat in artikel 8.21 onder f bij stedelijke herstructurering wel wordt gesproken over het wijzigen van wegen. Echter niet alle situaties van gewenste wijzigingen van infrastructuur waarvoor een financiële bijdrage wordt gevraagd vallen mogelijk onder de definitie van stedelijke herstructurering.

4. Regeling ook toepassen in combinatie met privaatrechtelijk kostenverhaal

De financiële bijdrage kan alleen geïnd worden als de initiatiefnemer van de bouwactiviteit geen overeenkomst over het kostenverhaal heeft gesloten met de gemeente op grond van artikel 13.13 Omgevingswet. Dit is geregeld in artikel 13.24 sub a van de Omgevingswet. Niet alle kosten die te verhalen zijn via kostenverhaal zijn in rekening te brengen via de nu voorgestelde nieuwe regeling voor financiële bijdragen. Dit betekent dat een gemeente in sommige gevallen van zowel kostenverhaal als financiële bijdrage gebruik zal willen maken. De gemeente kan in dit geval voor het kostenverhaal alleen de publiekrechtelijke weg bewandelen (artikel 13.14 Omgevingswet en volgende artikelen). Wij vragen waarom hiervoor gekozen is?

Ook in situaties waarin gebruik is gemaakt van het instrument kostenverhaal via privaatrechtelijke weg moet het volgens ons mogelijk zijn om daarbovenop een financiële bijdrage te vragen voor de leefomgeving voor zover deze niet reeds zijn verhaald via het kostenverhaal. In artikel 13.24 sub c van de Omgevingswet is reeds geregeld dat geen financiële bijdrage mag worden gevraagd indien deze bijdrage al anderszins is verzekerd. Dit is een voldoende waarborg dat kosten die reeds zijn verhaald via kostenverhaal niet opnieuw via de financiële bijdrage worden verhaald.

Paragraaf 2.3 van de nota van toelichting stelt als bezwaar tegen de combinatie van financiële bijdrage en privaatrechtelijk kostenverhaal dat het niet wenselijk is dat de overheid alsnog via een zelfstandige beschikking een financiële bijdrage op grond van het omgevingsplan afdwingt als er al een overeenkomst is voor privaatrechtelijk kostenverhaal. Initiatiefnemers moeten immers zekerheid kunnen hebben over het verschuldigde totaal aan kosten en financiële bijdragen. Dit bezwaar betreft in onze ogen alleen het moment van het opleggen van de financiële bijdrage en niet de financiële bijdrage zelf. Het voorliggende besluit zou dus ook kunnen bepalen dat bij het aangaan van een privaatrechtelijke overeenkomst voor kostenverhaal ook eventuele publiekrechtelijke financiële bijdragen bekend moeten zijn, om te zorgen voor voldoende zekerheid. Wij geven daarom in overweging sub a van artikel 13.24 van de Omgevingswet te schrappen.

Afronding

Vanzelfsprekend zijn wij graag bereid een toelichting te geven op deze reactie.

Met vriendelijke groet,

Frank Visser
Beleidsmedewerker