

Regels inzake instelling van een Mobiliteitsfonds (Wet Mobiliteitsfonds)**Nota naar aanleiding van het verslag****Inleiding**

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. Ik constateer met genoegen dat de leden van de fracties van de vaste commissie die inbreng hebben geleverd, in algemene zin positief op het onderhavige wetsvoorstel hebben gereageerd.

Wel hebben de leden van deze fracties diverse vragen gesteld. Zij worden hierna mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat beantwoord. Hierbij is zoveel mogelijk de indeling van het verslag gevolgd. Waar dit inhoudelijk voor de hand ligt, zijn de vragen per onderwerp in samenhang beantwoord en is afgeweken van de volgorde waarin de vragen zijn gesteld in het verslag.

Inhoudsopgave

Inleiding	1
Algemeen	
Aanleiding	
Hoofdlijnen van het wetsvoorstel	
Reikwijdte van het Mobiliteitsfonds	
Juridische vormgeving	
Beleidscontext	
Randvoorwaarden en uitgangspunten voor investeringsbeslissingen uit het fonds	
Begroting Mobiliteitsfonds	
Uitgaven en subsidies ten laste van het Mobiliteitsfonds	
Gevolgen van het wetsvoorstel	
Advies en consultatie	
Artikelsgewijs	

Algemeen

De leden van de PVV-fractie merken op dat het Mobiliteitsfonds geen wijziging met zich brengt voor het budget voor infrastructuur. Zij vragen of de regering ervan doordrongen is dat de Wet Mobiliteitsfonds de structurele tekorten op de begroting voor infrastructuur niet oplost. Voorts vragen deze leden of het kabinet de zorgen deelt dat het fonds meer mogelijkheden geeft om te schuiven met geld en om duurzaamheidsprojecten te bekostigen en zijn zij bezorgd dat dit zal leiden tot onzekerheid en onduidelijkheid ten aanzien van infrastructurele projecten. Zij vragen het kabinet hierop te reageren.

Het ingediende wetsvoorstel, dat strekt tot de omvorming van het Infrastructuurfonds naar een Mobiliteitsfonds, geeft in essentie weer wat de

doelen en de aard van de uitgaven van het Mobiliteitsfonds zijn en stelt de voeding van het Mobiliteitsfonds vast. Bekostiging van infrastructuur en van maatregelen die doelmatig gebruik van infrastructuur bevorderen, staan bij deze doelen centraal. Het Mobiliteitsfonds draagt hiermee bij aan het efficiënt omgaan met het bestaande netwerk en gedane investeringen daarin. Het wetsvoorstel bepaalt niet, of meer of minder middelen voor infrastructuur beschikbaar worden gesteld; dit gebeurt bij het vaststellen van de rijksbegroting.

Het kabinet is zich er van bewust dat er vaak sprake is van een spanning tussen ambitie en beschikbare middelen. Het Mobiliteitsfonds verandert die situatie niet, maar draagt wel bij aan verdere verbetering van de doelmatigheid van uitgaven. Onder andere door middelen niet op voorhand naar modaliteiten te alloceren, maar opgaven en oplossingen via het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) integraal af te wegen. Daarmee wordt een efficiënte inzet van middelen bevorderd.

De omvorming van het Infrastructuurfonds naar Mobiliteitsfonds leidt voorts niet tot het gesignaleerde risico van meer schuiven met geld. In de begroting wordt via artikel 11, het huidige artikel 20, duidelijk aangegeven wat de flexibele investeringsruimte is. Na het voorkeursbesluit, als een oplossingsrichting is bepaald, wordt het budget hiervoor vastgelegd, tenzij in het begrotingsproces met de Kamer anders wordt besloten. Het Mobiliteitsfonds verandert deze werkwijze niet.

De leden van de SP-fractie vragen of het kabinet inwerkingtreding van de wet per 1 januari 2021 nog steeds realistisch acht en wat de gevolgen zijn als deze wordt uitgesteld. Ook de leden van de VVD-fractie informeren hiernaar.

Het streven van het kabinet is om de Wet Mobiliteitsfonds per 1 januari 2021 in werking te laten treden, zodat de eerste begroting van het Mobiliteitsfonds op Prinsjesdag 2021 aan uw Kamer kan worden aangeboden. Deze planning is er mede op gericht om, in lijn met het Regeerakkoord, nog deze kabinetsperiode het Mobiliteitsfonds in te stellen. Mocht de datum van 1 januari 2021 niet gehaald worden, dan kan inwerkingtreding van de Wet Mobiliteitsfonds per 1 juli 2021 ook nog indiening van de eerste begroting van het Mobiliteitsfonds in september 2021 mogelijk maken. Gelet op de noodzakelijke voorbereiding van een nieuwe begroting is het wel nodig dat uiterlijk in maart 2021 duidelijkheid bestaat of een Infrastructuurfonds- of Mobiliteitsfondsbegroting moet worden ingediend. Een jaar uitstel van invoering van de wet heeft tot gevolg dat de eerste begroting van het Mobiliteitsfonds pas in september 2022 (voor het jaar 2023) kan worden ingediend.

Nieuwe investeringsbeslissingen die betrekking hebben op de periode na 2030, gaan plaatsvinden in lijn met het Mobiliteitsfonds. Deze investeringsbeslissingen kunnen al vóór 2030 plaatsvinden, mede gelet op de doorlooptijd van infrastructuurprojecten. Om deze reden is het wenselijk dat de Wet Mobiliteitsfonds in 2021 in werking treedt. In de visie van het kabinet is het Wetsvoorstel Mobiliteitsfonds bovendien geen complex wetsvoorstel en bestaat voor de hoofdlijn van de omvorming, op basis van het consultatieproces en verdere reacties, draagvlak bij medeoverheden en mobiliteitsorganisaties.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen naar de mogelijkheden om de duurzaamheidsopgave te concretiseren bij infrastructurele investeringen die bekostigd worden uit het Mobiliteitsfonds. De leden van de Partij voor de Dieren vragen wat er nodig is om de Nederlandse mobiliteit in lijn te brengen met de 1,5 °C-doelstelling en hoe het wetsvoorstel de verduurzaming gaat realiseren. De leden van de fractie van GroenLinks vragen hoe die doelstelling terugkomt in het afwegingskader.

De afspraken en concrete doelen omtrent broeikasreductie zijn en worden gemaakt in het Klimaatakkoord en de verdere uitwerking daarvan. Het Klimaatakkoord is erop gericht om onder andere de uitstoot van de Nederlandse mobiliteit te reduceren. Deze afspraken en concrete doelen zijn onderdeel van de opgabebepaling.

Het Mobiliteitsfonds is één van de instrumenten waarmee de opgaven en ambities rondom mobiliteit verwezenlijkt kunnen worden, ook in relatie tot duurzaamheid. Dit dan vooral waar het is gericht op de bekostiging van infrastructuur, de bijbehorende voorzieningen en het optimaler gebruik van infrastructuur.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen ook naar de mogelijkheden om een modal shift te realiseren, door middel van bijvoorbeeld een verdeelsleutel.

Investeringsbeslissingen ten laste van het Mobiliteitsfonds vinden plaats op basis van een integrale afweging van opgaven en de daarvoor in beeld gebrachte en gekozen oplossingen. In deze integrale afweging worden naast het hoofddoel van bereikbaarheid ook de effecten van mobiliteitsoplossingen op (verkeers)veiligheid, robuustheid en duurzaamheid meegewogen. Een modal shift kan bijdragen aan deze doelstellingen. Daarom wordt onder meer ingezet op een modal shift van wegtransport naar transport over water, via spoor en door buisleidingen. Deze ambities zijn omschreven in de *Goederenvervoeragenda*¹. Een nieuwe verdeelsleutel die zich richt op modal shift doelen, sluit echter niet aan bij het genoemde uitgangspunt van integraal afwegen.

Ook de uitgaven zelf en de wijze waarop deze ingezet en verdeeld worden, zullen moeten herzien worden, menen de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren. Zij vragen de regering daarom ook of het voornemen is om de verandering in modaliteit daadwerkelijk te realiseren of dat de instelling van het Mobiliteitsfonds voornamelijk dient om te komen tot een optimalisatie van de bestaande infrastructuur.

Kern van het Mobiliteitsfonds is dat niet de modaliteit, maar de mobiliteit centraal staat. Het kabinet maakt hierbij het fonds gereed voor de toekomst. De financiële systematiek zal aansluiten op de ingezette verandering naar opgabegericht werken. Het doel is niet om een bepaalde modaliteit centraal te stellen; alle modaliteiten zijn nodig voor de totstandkoming van een doelmatig en effectief mobiliteitsbeleid. De verwachting van het kabinet is dat het Mobiliteitsfonds en de financiële systematiek zullen leiden tot een doelmatiger mobiliteitsbeleid. Met het wetsvoorstel worden op dit vlak geen beleidsmatige doelen gesteld; dit gebeurt onder meer in de voorstellen voor de begroting en in beleidsvisies.

¹ Bijlage bij Kamerstukken II 2018/19, 34244, nr. 2.

Aanleiding

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren vragen of de motivatie van het kabinet om het Infrastructuurfonds om te vormen tot het Mobiliteitsfonds dateert van voor de klimaat- en COVID-19-crisis.

De motivatie om het Infrastructuurfonds om te vormen tot het Mobiliteitsfonds, beschreven in de memorie van toelichting, sluit onder meer aan op het voornemen uit het Regeerakkoord, gewijzigd mobiliteitsbeleid en de bevindingen uit het interdepartementaal beleidsonderzoek (IBO) *Flexibiliteit in de Infrastructurele Planning* uit 2016. Er is behoefte aan een meer integraal afweegproces en flexibiliteit in oplossingsrichtingen. Deze motivatie blijft onverkort gelden en verandert niet als gevolg van klimaatbeleid of de COVID-19-crisis. Juist onverwachte en nieuwe ontwikkelingen onderstrepen genoemde flexibiliteit en integraliteit in de aanpak.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren vragen hoe de verwachting van het kabinet, dat door globalisering en toenemende samenwerking binnen de Europese Unie de goederenstromen zullen toenemen, zich verhoudt tot de nieuwe landbouwvisie van de Minister van LNV en de klimaatopgave. Daarnaast vragen de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren om erkenning dat globalisering en intensievere samenwerking politieke keuzes zijn, die op steeds meer weerstand stuiten.

Op basis van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) uit 2017 is een aanhoudende groei van het goederenvervoer te verwachten. Een recente mobiliteitsanalyse van het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Planbureau², waarin rekening is gehouden met de maatregelen uit het Klimaatakkoord, bevestigt dat deze verwachting nog steeds actueel is. Daarnaast verwacht het kabinet niet dat de landbouwvisie tot een ander beeld zal leiden. Belangrijke schakels voor het goederentransport zijn de corridors over spoor, weg en water van Rotterdam via Arnhem en Nijmegen naar Duitsland en van Rotterdam via Noord-Brabant naar België en Duitsland. Het transport van landbouwgoederen op deze corridors is maar beperkt ten opzichte van het totale transport van goederen.

Het kabinet stelt in deze context niet de ontwikkelingen rond globalisering en internationale samenwerking ter discussie, maar wijst op de gevolgen voor onder meer het goederentransport.

Hoofdpijnen van het wetsvoorstel

De fractieleden van de VVD vragen hoe kan worden gewaarborgd dat een bepaald evenwicht in de verdeling van middelen over verschillende modaliteiten blijft bestaan als de vaste verdeelsleutel wordt losgelaten. Zij vragen naar de verhouding tot 2030 en die daarna. Ook vragen zij of de schotten voor de verdeling van middelen tot 2030 intact blijven. Ook de fractieleden van de Partij

² *Ontwikkeling mobiliteit*. PBL/CPB-notitie ten behoeve van de werkgroep Toekomstbestendige mobiliteit van de Brede maatschappelijke heroverwegingen, 2020.

voor de Dieren informeren naar de ontwikkeling van de verdeelsleutel in de komende jaren.

Na de omvorming van het Infrastructuurfonds tot Mobiliteitsfonds zijn de middelen tot 2030 volgens de huidige verhouding verdeeld tussen de modaliteiten. De huidige verhouding van de middelen per modaliteit, na aftrek van uitgaven voor instandhouding, is als volgt: hoofdwegennet 53,3%, spoorwegen 39,5% en hoofdvaarwegennet 7%. Dit is in lijn met de huidige begroting van het Infrastructuurfonds. Vanaf 2030 wordt de investeringsruimte niet op voorhand toebedeeld aan een modaliteit.

Met het Mobiliteitsfonds staat de mobiliteit centraal en niet langer de modaliteit. Het geld zal worden verdeeld op basis van een integrale afweging van bereikbaarheidsopgaven en de daarvoor in beeld gebrachte en gekozen oplossingen, waarbij onder meer instrumenten als de NMCA en maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA) een belangrijke rol spelen. Hierbij zal eerst voldoende budget opzij worden gezet voor de instandhouding van de netwerken en de lopende projecten. Dit betekent dat nu nog niet kan worden aangegeven hoe de verhouding van het budget per modaliteit eruit gaat zien vanaf 2030. Uw Kamer blijft evenals bij het Infrastructuurfonds via de begroting zeggenschap houden over de verdeling van de middelen uit het Mobiliteitsfonds. Als middelen uit de investeringsruimte Mobiliteitsfonds worden gealloceerd, wordt dit zichtbaar als een budgettaire mutatie in de begroting.

De leden van de VVD-fractie vragen ook hoe gewaarborgd wordt dat auto-gerelateerde belastingen onder het Mobiliteitsfonds nog steeds ten goede komen aan het wegverkeer.

De omvorming van het Mobiliteitsfonds heeft geen gevolgen voor de huidige afspraken over de besteding van de auto-gerelateerde belastingen.

De ontvangsten die thans begroot worden op het hoofdwegenartikel van het Infrastructuurfonds, zoals de tologgave van A24 Blankenburgverbinding en A12/A15 Ressen-Oudbroeken, zullen ook na de totstandkoming van het Mobiliteitsfonds binnen blijven komen op het hoofdwegenartikel.

De leden van de VVD-fractie vragen daarnaast of er bij het afwegen van de verschillende opgaven voldoende rekening gehouden wordt met de kosten per reizigerskilometer.

De afweging van mobiliteitsmaatregelen die ten laste komen van het Mobiliteitsfonds vindt zorgvuldig plaats. Conform de MIRT-spelregels worden bij investeringsbeslissingen de maatschappelijke kosten en baten in beeld gebracht. Hierbij is ook oog voor de kosten per reizigerskilometer.

Ook vragen de leden van de VVD-fractie waarom de regering het niet eens is met de Raad van State dat door de verruiming van de doelomschrijving van het fonds minder duidelijk is voor welke doelen middelen meerjarig bijeen worden gebracht en welke uitgaven ten laste van het fonds kunnen worden gebracht.

In de begroting en in het MIRT blijft transparant voor welke concrete mobiliteitsopgaven financiële middelen worden gereserveerd. De verbreding van de doelomschrijving betreft uitsluitend maatregelen en voorzieningen die erop gericht zijn het gebruik van bestaande infrastructuur voor vervoer van personen en goederen te optimaliseren en op directe toepassing gericht onderzoek om de effectiviteit van zodanige maatregelen of van infrastructurele maatregelen te testen. Door de budgetten voor niet-infrastructurele maatregelen die doelmatig gebruik bevorderen op het Mobiliteitsfonds te verantwoorden, verbetert volgens het kabinet juist de informatievoorziening, zoals hierna nader wordt toegelicht in het antwoord op de vragen over het budgetrecht en de informatiepositie van de Kamer. De kosten van nauw samenhangende infrastructurele en niet-infrastructurele maatregelen worden immers op één plek verantwoord.

Daarnaast vragen de leden van de VVD-fractie of bij de omvorming van het Infrastructuurfonds naar het Mobiliteitsfonds ook de looptijd van het fonds tegen het licht is gehouden.

In het IBO *Flexibiliteit in de Infrastructurele Planning* uit 2016 is de looptijd van het Infrastructuurfonds en Deltafonds onderzocht.³ Naar aanleiding van dit IBO heeft het toenmalig kabinet besloten om de planhorizon van beide fondsen ieder jaar met één jaar op te schuiven. De planhorizon van het Infrastructuurfonds en Deltafonds blijft daarmee veertien jaar. Het kabinet acht een planhorizon van veertien jaar ruim voldoende om langdurige infrastructuurprojecten te begroten en daarmee langjarige verplichtingen zichtbaar te maken voor het parlement. Infrastructuurinvesteringen overstijgen immers zelden een doorlooptijd van veertien jaar. Een langere planhorizon gaat ten koste van de flexibiliteit, omdat dan voor een langere periode uitgaven kunnen worden vastgelegd. Daarom is gekozen om op het Mobiliteitsfonds de planhorizon van veertien jaar te handhaven.

De leden van de VVD-fractie vragen verder welke invloed de huidige capaciteitsreductie in het openbaar vervoer heeft op de bestedingen en welke gevolgen zij zal hebben voor investeringen op de langere termijn en of het kabinet hier rekening mee houdt.

De bereikbaarheidsopgaven zijn omvangrijk. Het kabinet heeft uw Kamer door middel van een brief d.d. 26 mei 2020 laten weten dat het kabinet onverkort blijft inzetten op de uitvoering van het huidige MIRT-programma.⁴ In de halfjaarlijkse MIRT-voortgangsbrief wordt uw Kamer op de hoogte gebracht over de voortgang van de MIRT-projecten en eventuele nieuwe investeringsbeslissingen.

Ook vragen de leden van de VVD-fractie naar de gevolgen van het nieuwe Mobiliteitsfonds voor de informatiepositie en het budgetrecht van en de autorisatie van budgetten door de Kamer en voor de drempel voor het melden van overschrijdingen.

Het budgetrecht zal voor uw Kamer hetzelfde blijven. De wijzigingen in de artikelstructuur zijn onder het Mobiliteitsfonds beperkt en de functie van het

³ Bijlage bij Kamerstukken II 2016/17, 34550 A, nr. 5

⁴ Kamerstukken II 2019/20, 23645, nr. 720.

MIRT-proces, waarbij alle fasen in het proces van selecteren en prioriteren van maatregelen worden doorlopen, blijft gelijk. Door het handhaven van de productartikelen van de modaliteiten, blijft duidelijk hoeveel geld uiteindelijk naar welke modaliteit is gegaan, nadat een oplossingsrichting is vastgesteld.

Wel verbetert de informatievoorziening aan uw Kamer. De afgelopen jaren zijn al diverse stappen gezet in de verbetering van de informatievoorziening in de begroting. Volgens de Algemene Rekenkamer is met de invoering van productartikel 20, dat inzicht biedt in de middelen die planflexibel zijn, de informatiewaarde van de begroting verhoogd. In de begrotingen van het Mobiliteitsfonds wordt deze ontwikkeling voortgezet. Dit gebeurt onder andere door meer inzicht te geven in reserveringen voor bereikbaarheidsopgaven en door de budgetten voor niet-infrastructurele maatregelen die doelmatig gebruik van infrastructuur beogen te bevorderen, op het Mobiliteitsfonds te verantwoorden.

Verder blijven de drempelbedragen voor het melden van overschrijdingen ongewijzigd. In de begrotingen van het Mobiliteitsfonds zal daarom op dezelfde manier als nu worden gerapporteerd over mutaties in projecten en zullen alle verschuivingen tussen artikelonderdelen en projecten meerjarig inzichtelijk zijn (verdiepingsbijlage bij Mobiliteitsfonds). Rijksbreed wordt mede naar aanleiding van de publicatie van de Algemene Rekenkamer 'Inzicht in Publiek Geld' verder gewerkt aan een nog betere informatievoorziening in de begroting.⁵

De leden van de CDA-fractie vragen naar de alternatieven voor een begrotingsfonds en waarom deze opties minder voor de hand liggen.

De Comptabiliteitswet 2016 bevat regels over de rijksbegroting en rijksverantwoording. Deze wet geeft twee opties voor het begroten en verantwoorden van mobiliteitsmaatregelen die door het Rijk worden getroffen, namelijk het gebruik van de departementale begroting of het instellen van een begrotingsfonds. Gezien de karakteristieken van infrastructuurinvesteringen, biedt het gebruik van een departementale begroting een aantal nadelen. Zo heeft een departementale begroting een planhorizon van vijf jaar en wordt een gelimiteerd saldo in enig jaar meegenomen. Hierdoor kunnen bij gebruik van een departementale begroting vertragingen van projecten leiden tot budgettaire knelpunten en is het beperkt mogelijk om inzicht te verschaffen in de langjarige verplichtingen. Daarom handhaaft het kabinet de keuze voor een begrotingsfonds. Het IBO *Flexibiliteit in de Infrastructurele Planning* onderschrijft deze keuze.⁶

De leden van de D66-fractie en van de ChristenUnie-fractie vragen of en hoe de effecten op klimaat, milieu, verkeersveiligheid en leefbaarheid worden meegenomen in het afwegingskader voor investeringsbeslissingen.

In de afweging om te komen tot investeringsbeslissingen wordt, naast het hoofddoel van bereikbaarheid, onder andere de impact van mobiliteitsoplossingen op (verkeers)veiligheid, robuustheid en duurzaamheid (inclusief klimaatbestendigheid en de kwaliteit van de leefomgeving) meegewogen. Deze

⁵ Kamerstukken II 2019/20, 31865, nr. 173.

⁶ Bijlage bij Kamerstukken II 2016/17, 34550 A, nr. 5.

effecten worden in kaart gebracht in opeenvolgende stappen in het MIRT-proces, onder andere in de maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA).

De leden van de D66-fractie en van de ChristenUnie-fractie vragen op welke wijze verbindingen gelegd zullen worden tussen bereikbaarheid en opgaven op het gebied van wonen, werken, natuur en recreatie. De leden van de D66-fractie vragen ook op welke wijze maatschappelijke partners en bedrijven hierbij worden betrokken.

In de nog op te stellen Omgevingsagenda's, die een uitwerking zijn van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI), worden de opgaven in het ruimtelijk fysieke domein, zoals bereikbaarheid, wonen, werken en natuur en recreatie, in hun onderlinge samenhang bekeken.⁷ Daarnaast wordt binnen het MIRT-proces door Rijk en decentrale overheden in een aantal regio's met complexe ruimtelijke opgaven samengewerkt in een programmatische aanpak. Doel hierbij is om vanuit de samenhang tussen bereikbaarheidsopgaven en andere ruimtelijke opgaven te komen tot optimale oplossingen. Ook bij afzonderlijke bereikbaarheidsopgaven wordt vanuit een brede aanpak de samenhang met andere relevante opgaven actief gezocht. Betrokkenheid van alle partners in de verschillende stappen is steeds gewaarborgd via het participatieproces.

De leden van de D66-fractie vragen op welke wijze het Mobiliteitsfonds het mogelijk maakt om middelen die beschikbaar zijn voor bereikbaarheid, verduurzaming en woningbouw effectief met elkaar te combineren en hoe dit zo eenvoudig mogelijk kan.

Het MIRT is een belangrijk instrument om de beschikbare financiële middelen voor het ruimtelijk fysieke domein, en bereikbaarheid in het bijzonder, efficiënt en in samenhang met andere opgaven te besteden. Binnen het MIRT wordt op rijksniveau samenhang nagestreefd tussen bereikbaarheid en de andere beleidsterreinen in het ruimtelijk fysieke domein en samengewerkt met de partners in de regio. In de jaarlijkse Bestuurlijke Overleggen MIRT (BO's MIRT) worden investeringsbeslissingen genomen over bereikbaarheid, waar nodig en waar mogelijk in samenhang met de inzet van financiële middelen buiten het Mobiliteitsfonds voor zaken als verduurzaming en woningbouw.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of het klopt dat het vermijden van onnodige of inefficiënte verplaatsingen of het faciliteren van een alternatief hiervoor geen doel is van het fonds. Zij vragen of het mogelijk is om projecten, infrastructuur, ruimtelijke ordeningsmaatregelen of het stimuleren van gedragsveranderingen die leiden tot minder verplaatsingen uit het fonds te bekostigen. Als voorbeeld noemen zij een project dat leidt tot een hogere beladingsgraad van vrachtwagens en efficiëntere distributie en daarmee minder vrachtwagens op de weg.

De reikwijdte van het Mobiliteitsfonds bepaalt welke soort maatregelen bekostigd kunnen worden uit het fonds. Het kabinet stelt voor om uit het Mobiliteitsfonds, behalve bekostiging van infrastructuur, ook bekostiging mogelijk te maken van

⁷ Bijlage bij Kamerstukken II 2018/19, 34682, nr. 27, Bijlage bij Kamerstukken I 2018/19, 34682, nr. B, en Kamerstukken II 2019/20, 34682, nr. 48.

maatregelen waarmee wordt beoogd het doelmatig gebruik van de infrastructuur te vergroten. Bedoeld zijn maatregelen of voorzieningen waarmee wordt beoogd het gebruik van de capaciteit van bestaande verkeers- en vervoerinfrastructuur te verbeteren. De door de leden van de fractie van GroenLinks als voorbeeld genoemde maatregelen, gericht op het vermijden van onnodige of inefficiënte verplaatsingen, kunnen hieronder vallen, mits de maatregelen passen binnen de doelomschrijving van het Mobiliteitsfonds. Welke maatregelen en voorzieningen daadwerkelijk in aanmerking komen voor bekostiging, hangt van meer factoren af, zoals de vraag of deze passen binnen de gestelde doelen en opgaven.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen ook of fiscale middelen gericht op spitsmijden of thuiswerken uit het Mobiliteitsfonds bekostigd kunnen worden. En zo dit niet kan, uit welke bron dit wel mogelijk is.

Bij fiscale middelen die spitsmijden of thuiswerken zouden kunnen stimuleren, zal het waarschijnlijk gaan om belastingfaciliteiten die ten laste komen van de algemene middelen. Het MIRT-proces wordt onder andere gebruikt om te verkennen, hoe de projecten bekostigd kunnen worden. Als bepaalde maatregelen doelmatig zijn, maar niet uit het fonds bekostigd kunnen worden, kan er met de betrokken partners worden gekeken naar andere bekostigings- of financieringsmogelijkheden.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen hoe de nieuwe uitgangspunten voor een meer integrale afweging, waarin leefbaarheid en duurzaamheid nadrukkelijk mee spelen, leidt tot een nieuwe hiërarchie in oplossingen. Zij vragen welke voorwaarden voorop worden gesteld en welke ladder of beslisboom gevolgd wordt voordat voor een oplossing wordt gekozen.

Het Mobiliteitsfonds is één van de instrumenten waarmee gewerkt wordt aan de ambitie van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem. Dit leidt in de praktijk steeds vaker tot een combinatie van maatregelen, bestaande uit beter benutten van bestaande infrastructuur, verbetering van de aansluitingen tussen modaliteiten en aanleg van nieuwe infrastructuur. Daarbij staat de samenhang tussen en de effectiviteit van de maatregelen voorop, zonder dat bij voorbaat sprake is van een hiërarchie in oplossingen.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) met een focus op reistijd en voertuigverliesuren nog wel geschikt is, als klimaat belangrijker wordt. Zij vragen hoe het Mobiliteitsfonds er voor gaat zorgen dat een klimaatneutrale oplossing van een bereikbaarheidsvraagstuk de voorkeur krijgt en hoe breed die afweging dan wordt gemaakt.

De NMCA blijft een belangrijk instrument voor het in kaart brengen en signaleren van de opgaven op het gebied van mobiliteit in Nederland. Mede op basis van deze informatie kan het kabinet prioriteiten stellen in de aanpak van mobiliteitsopgaven. Er wordt gewerkt aan een nieuwe NMCA, die breder naar de mobiliteit zal kijken dan alleen naar capaciteits- en robuustheidsknelpunten en daarmee zal aansluiten bij de kern van het Mobiliteitsfonds. Voor de eerstvolgende NMCA (2021) wordt op dit moment onderzocht hoe mobiliteit-gerelateerde opgaven in relatie tot veiligheid, milieu en duurzaamheid meegenomen kunnen

worden in de analyse, en hoe zich dat verhoudt tot al bestaand instrumentarium zoals de Klimaat- en Energieverkenning. Daarmee wordt mede een basis gelegd om in het MIRT-proces nog beter breed naar oplossingen voor bereikbaarheidsproblemen te kijken en de effecten op onder meer duurzaamheid integraal mee te nemen. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar de effecten op afzonderlijke knelpunten, maar worden ook de effecten op de bereikbaarheid in een groter gebied betrokken.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren vragen naar het ICT-beleid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, in samenhang met het Mobiliteitsfonds.

Bij het kiezen van oplossingen voor bereikbaarheidsopgaven wordt goed bekeken welke oplossing nodig is. In sommige gevallen is ICT een belangrijk onderdeel van de oplossing. Bij het kiezen voor ICT-project voldoen we aan de geldende regelgeving en eisen om het project zo goed mogelijk te laten voorlopen. Hierbij wordt ook gestuurd op de budgettaire omvang van het project. In verschillende rapportages, waaronder het ICT-dashboard⁸, wordt inzicht in ICT-projecten gegeven, bekostigd vanuit het fonds.

Als het project een ICT-component van meer dan vijf miljoen euro bevat, wordt het project conform de regels aan bij het Bureau ICT Toetsing (BIT) aangemeld. Ook voor het Mobiliteitsfonds geldt dat alle grote ICT-projecten (groter dan vijf miljoen euro) standaard getoetst worden door het BIT. Het BIT maakt op basis van onder meer de risico's de keuze om een project te toetsen. Het kabinet onderschrijft het belang van degelijke toetsing. Er wordt voor gezorgd dat de ICT-projecten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de eisen voldoen. Daarom wordt bij grote ICT-projecten standaard een CIO-oordeel uitgevoerd (conform de verplichting in het Handboek portfoliomanagement Rijk).

De leden van de Partij van de Dieren vragen ook naar de visie van het kabinet op het gebruik van data met betrekking tot reizen, in het bijzonder in relatie tot privacy. Zij vragen ook of de Autoriteit Persoonsgegevens wordt betrokken.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gaat zorgvuldig om met het gebruik van persoonsgegevens. Indien sprake is van het gebruik van zodanige gegevens, denk aan het gebruik van data over reispatronen, dient dit te voldoen aan de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG). Het gaat hierbij om maatwerk, niet in elk project uit het Mobiliteitsfonds worden persoonsgegevens verwerkt. In het algemeen geldt dat persoonsgegevens alleen mogen worden gebruikt voor het doel waarvoor ze zijn verzameld.

Dat betekent ook dat als het nodig is, een (wets)voorstel ter advisering wordt voorgelegd aan de Autoriteit Persoonsgegevens en dat er bijvoorbeeld een Privacy Impact Assessment wordt uitgevoerd om zo de risico's van het gebruik van de gegevens en de te nemen maatregelen vroeg in het traject inzichtelijk te maken.

Reikwijdte van het Mobiliteitsfonds

⁸ <https://www.rijksictdashboard.nl/?ministerie-id=200440>.

De leden van de CDA-fractie vragen naar aanleiding van opmerkingen van de Afdeling advisering van de Raad van State over de reikwijdte van het Mobiliteitsfonds, waarom de huidige uitgavencategorieën niet voldoende zijn.

Door ontwikkelingen in de samenleving op het gebied van het mobiliteitsbeleid is in de laatste jaren steeds meer aandacht gekomen voor niet-infrastructurele maatregelen, die doelmatig gebruik van het huidige areaal beogen te verbeteren. Om doelmatigheid te bevorderen is het wenselijk dat de reikwijdte wordt verbreed, zoals ook volgt uit het IBO *Flexibiliteit in de Infrastructurele Planning*⁹. In het nader rapport is op de opmerkingen van de Afdeling advisering van de Raad van State geantwoord dat de grotere reikwijdte kan bijdragen aan het bevorderen van een integrale afweging. Het opnemen in één begroting zorgt tevens voor meer transparantie in de verantwoording, omdat alle budgetten voor een bereikbaarheidsopgave binnen één jaarverslag worden opgenomen.

De leden van de fracties van het CDA en van de Partij voor de Dieren vragen hoe ervoor gezorgd gaat worden dat de gelden uit het Mobiliteitsfonds doeltreffend worden ingezet en voorkomen wordt dat de verbreding van de reikwijdte van het Mobiliteitsfonds ertoe leidt dat er ook kosten onder gaan vallen die niet bijdragen aan de verdere verbetering van de doelmatigheid van de uitgaven.

Bekostiging van infrastructuur en van maatregelen die doelmatig gebruik van infrastructuur bevorderen, staan centraal in de doelen van het Mobiliteitsfonds. Het Mobiliteitsfonds draagt hiermee bij aan het efficiënt omgaan met het bestaande netwerk en gedane investeringen daarin. Dit is in lijn met de bevindingen uit het IBO *Flexibiliteit in de Infrastructurele Planning*. Bij de allocatie van middelen uit het Mobiliteitsfonds zijn doelmatigheid en doeltreffendheid belangrijke toetsingscriteria. De MKBA is daarbij een belangrijk instrument. Oplossingen die daar onvoldoende aan bijdragen vallen in het MIRT-proces af. In de praktijk zijn doelmatige en doeltreffende oplossingen steeds vaker een combinatie van het beter benutten van bestaande infrastructuur, verbetering van de aansluitingen tussen modaliteiten en aanleg van nieuwe infrastructuur. Het verbreden van de reikwijdte van het Mobiliteitsfonds formaliseert en stimuleert deze praktijk.

Leden van de CDA-fractie geven aan dat zij benieuwd zijn, welke kansen de nieuwe reikwijdte van het Mobiliteitsfonds biedt voor de regio, en stellen de vraag of het Mobiliteitsfonds beter aansluit op de uitdagingen in de regio's dan het Infrastructuurfonds.

Het Mobiliteitsfonds is onderdeel van het instrumentarium dat een brede, integrale en gebiedsgerichte afweging van opgaven en mogelijke oplossingsrichtingen ondersteunt. Om meerdere redenen sluit de omvorming naar het Mobiliteitsfonds goed aan op vraagstukken waar regio's voor staan. In de eerste plaats draagt het Mobiliteitsfonds bij aan meer flexibiliteit door middelen niet meer op voorhand toe te delen aan modaliteiten. Dit biedt ruimte om flexibel op gebiedsgerichte mobiliteitsopgaven in te spelen. In de tweede plaats kunnen ook maatregelen uit het Mobiliteitsfonds worden bekostigd waarmee wordt beoogd de doelmatigheid van het gebruik van infrastructuur te vergroten. Dit sluit aan bij de praktijk dat

⁹ Bijlage bij Kamerstukken II 2016/17, 34550 A, nr. 5.

de aanpak van een mobiliteitsopgave steeds vaker bestaat uit een combinatie van infrastructuurmaatregelen, benuttingsmaatregelen en andere niet-infrastructurele maatregelen.

Voorts moet worden benadrukt dat de afgelopen jaren in gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's al goede ervaringen zijn opgedaan. In deze programma's werken Rijk en regio samen aan een oplossing van mobiliteitsproblemen. Hierbij wordt in toenemende mate de ruimtelijke planvorming – zoals woningbouw – en decentraal mobiliteitsbeleid betrokken. Het Mobiliteitsfonds sluit goed aan op deze werkwijze. Het MIRT blijft een belangrijke functie vervullen bij het in samenwerking met onder andere decentrale overheden werken aan opgaven. Hierbij is oog voor de verschillen tussen stedelijke en landelijke gebieden en voor het belang van grensoverschrijdende mobiliteit. De MIRT-spelregels worden mede naar aanleiding van het Mobiliteitsfonds herzien.

De leden van de CDA-fractie lezen dat bijdragen kunnen worden verstrekt voor infrastructuur waarvoor het Rijk niet primair verantwoordelijk is, als dit bijdraagt aan het faciliteren van mobiliteit op het hoofdnetwerk of aan een ander achterliggend doel. Zij vragen om een nadere toelichting.

Investerings in onderliggende netwerken zijn in sommige gevallen effectiever dan investeringen in de Rijksnetwerken. Om deze reden draagt het kabinet ook nu al in specifieke gevallen bij aan investeringen in regionale infrastructuur. Een voorbeeld hiervan is de MIRT-verkenning oeververbinding regio Rotterdam. De afgelopen jaren is de samenwerking – ook financieel – tussen Rijk en regio geïntensiveerd. Zo zijn er enkele gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's waarin Rijk en regio samenwerken aan de oplossing van mobiliteitsproblemen. Het kabinet zet deze werkwijze graag voort.

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat onvoldoende aandacht is voor de onderwerpen modal shift van het goederenvervoer, deelmobiliteit en anders reizen. Zij vragen hoe deze onderwerpen een plaats krijgen in het Mobiliteitsfonds.

Zoals toegelicht in het antwoord op de vraag van de fractieleden van de Partij voor de Dieren in het onderdeel Algemeen, maakt het kabinet het fonds gereed voor de toekomst door de financiële systematiek aan te laten sluiten op de ingezette verandering naar opgabegericht werken. Het doel is niet om een bepaalde modaliteit of oplossingsrichting centraal te stellen; een breed palet aan maatregelen is nodig voor de totstandkoming van een doelmatig en effectief mobiliteitsbeleid. De verwachting van het kabinet is dat het Mobiliteitsfonds en de onderhavige systematiek hieraan bij zullen dragen. Met het wetsvoorstel zelf worden geen beleidsmatige doelen gesteld; dit gebeurt onder meer in de voorstellen voor de begroting en beleidsvisies.

De leden van de D66-fractie vragen of in het licht hiervan ook aanpassingen nodig zijn van instrumenten zoals de NMCA, MKBA en spelregels van het MIRT. De leden van de fracties van de VVD en het CDA merken op dat in de memorie van toelichting wordt gerefereerd aan de herziening van de spelregels van het MIRT. Zij vragen naar de onderwerpen en het tijdpad van de herziening. Tevens wordt gevraagd op welke wijze de Kamer wordt betrokken.

De MIRT-spelregels beschrijven het proces, de rollen en besluitvormingsvereisten om te komen tot investeringen in het ruimtelijk domein. Onder meer vanwege de omvorming van het Infrastructuurfonds tot het Mobiliteitsfonds en de inwerkingtreding van de Omgevingswet worden de spelregels herzien. In beginsel worden geen onderdelen van de spelregels uitgezonderd van de herziening. Belangrijk startpunt van de herziening vormt de evaluatie van de MIRT-spelregels die eind 2019 is afgerond.¹⁰ Ook de resultaten uit de proeftuinen van het Mobiliteitsfonds worden meegenomen. De Kamer wordt via de halfjaarlijkse MIRT-voortgangsbrief op de hoogte gehouden van de voortgang van de herziening van de MIRT-spelregels. Inhoudelijke voorgestelde wijzigingen worden hier ook in vermeld. Naar verwachting worden de nieuwe MIRT-spelregels in het voorjaar van 2021 gepubliceerd.

Belangrijke ondersteunende instrumenten voor het MIRT-proces zijn de NMCA, waarmee de mobiliteitsopgaven worden geïdentificeerd, en de MKBA, waarmee de maatschappelijke effecten van oplossingen in kaart worden gebracht. Ook na de herziening van de MIRT-spelregels blijven deze instrumenten een belangrijke rol spelen. Om andere opgaven in relatie tot mobiliteit mee te kunnen nemen in de afweging van mobiliteitsopgaven en -oplossingen, is het van belang dat deze effecten in beide instrumenten worden opgenomen. In de MKBA-systematiek worden reeds alle maatschappelijke effecten in kaart gebracht, waaronder dus ook de effecten op veiligheid, milieu en duurzaamheid. Voor de eerstvolgende NMCA (2021) wordt op dit moment onderzocht hoe mobiliteit-gerelateerde opgaven in relatie tot veiligheid, klimaatadaptatie, milieu en duurzaamheid meegenomen kunnen worden in de analyse en hoe zich dat verhoudt tot al bestaand instrumentarium zoals de Klimaat- en Energieverkenning.

De leden van de D66-fractie vragen of de regering bereid is om een pilotproject uit te voeren met de nieuwe systematiek volgens de Wet Mobiliteitsfonds. Deze leden vragen de oeververbindingen regio Rotterdam als zodanig ter overweging te nemen.

Gedurende het opstellen van het wetsvoorstel voor het Mobiliteitsfonds hebben er zogenoemde proeftuinen voor het Mobiliteitsfonds plaatsgevonden.¹¹ Deze hadden tot doel om aan de hand van concrete projecten en programma's de contouren van het Mobiliteitsfonds verder uit te werken. De Oeververbinding Rotterdam was één van die projecten. Uit deze specifieke casus kwamen bijvoorbeeld adviezen naar voren met betrekking tot formuleringen over investeren in niet-Rijksinfrastructuur en het werken in programma's. Nieuwe investeringen wil ik in lijn met beoogde werkwijze van het Mobiliteitsfonds voorbereiden. Via het MIRT en de begroting informeer ik u over voorgenomen beleids- en investeringskeuzes.

¹⁰ Bijlage bij Kamerstukken II, 2019/20, 35300 A, nr. 57.

¹¹ Kamerstukken II 2019/20, 35300 A, nr. 66.

De leden van de SP-fractie vragen naar een aantal concrete voorbeelden van maatregelen die niet uit het Mobiliteitsfonds betaald kunnen worden en de redenen waarom dat niet kan.

Maatregelen die niet uit het Mobiliteitsfonds betaald kunnen worden, zijn maatregelen die niet passen binnen de reikwijdte van het fonds of die niet voldoen aan de randvoorwaarden voor bekostiging. Zo moeten maatregelen aansluiten bij het investeringskarakter van het fonds, mogen er geen verantwoordelijkheden van andere overheden of private partijen worden overgenomen en moeten uitgaven en subsidies uit het fonds in overeenstemming zijn met het Europese staatssteunbeleid. Voorbeelden van maatregelen die hier niet onder vallen zijn maatregelen en voorzieningen in de particuliere sfeer, zoals aanpassingen aan auto's van huishoudens of bedrijven. Welke concrete maatregelen vanuit het Mobiliteitsfonds worden bekostigd, wordt besloten in het MIRT-proces. Uw Kamer blijft nauw betrokken bij dit proces. U wordt in het voorjaar van 2021 geïnformeerd over de gewijzigde MIRT-spelregels.

De leden van de SP-fractie verzoeken te bevestigen dat de fiets een volwaardige modaliteit is die om op zichzelf staande investeringen vraagt.

Alle modaliteiten leveren een bijdrage aan het mobiliteitssysteem en daarmee aan de bereikbaarheid in Nederland. De fiets is daar een volwaardig onderdeel van. Met het Mobiliteitsfonds kiezen we niet op voorhand voor een modaliteit, maar verkennen we breed wat de beste oplossing is voor brede bereikbaarheidsopgaven. Dit is vaak ook een combinatie van maatregelen.

De leden van de SP-fractie vragen om toe te lichten hoe het kabinet het Mobiliteitsfonds concreet wil inzetten voor Smart Mobility en Mobility as a Service (MaaS), hoe zich dit verhoudt tot de in het Regeerakkoord overeengekomen pilots, en hoe gegarandeerd wordt dat het OV-aanbod niet verschaalt.

De reikwijdte van het Mobiliteitsfonds wordt ten opzichte van het Infrastructuurfonds verbreed met maatregelen en voorzieningen die er op gericht zijn het gebruik van bestaande infrastructuur te optimaliseren en met proefprojecten en experimenten. Het wetsvoorstel bepaalt niet welke concrete maatregelen worden getroffen. Besluitvorming hierover vindt plaats in het MIRT-proces. Uw Kamer blijft nauw betrokken bij de besluitvorming over de uitgaven vanuit het Mobiliteitsfonds.

In het Regeerakkoord is overeengekomen dat er, samen met de Mobiliteitsalliantie, een aantal pilots gericht op alternatieve vormen van vervoer en betaling worden uitgevoerd. De Kamer is hierover door middel van een Kamerbrief d.d. 20 november 2019 nader geïnformeerd.¹² Hoewel de pilots ook op innovatieve vormen van gedragsverandering zijn gericht, is er geen directe relatie met het stimuleren van Smart Mobility en Mobility as a Service (MaaS).

Er zijn zeven landelijk opschaalbare MaaS-pilots in uitvoering. Doel hiervan is om samen met decentrale overheden, vervoerders en MaaS-dienstverleners te kijken

¹² Kamerstukken II 2019/20, 31305, nr. 299.

naar de kansen die MaaS kan bieden en leerervaringen opdoen. De Kamer is hierover door middel van een Kamerbrief d.d. 11 juli 2019 nader geïnformeerd.¹³

De beschikbaarheid en kwaliteit van het openbaar vervoer verandert niet door de voorgestelde verbreding van de reikwijdte. De ambities en doelen voor het openbaar vervoerstelsel zijn omschreven in *Contouren Toekomstbeeld OV 2040*. Via het reguliere proces van MIRT en begroting wordt afgewogen, in welke mate deze eventuele maatregelen een bijdrage leveren aan gestelde mobiliteitsopgaven.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen of investeringen voor spitsheffingen en kilometerheffingen in de toekomst uit het Mobiliteitsfonds bekostigd kunnen worden en aan welke concrete maatregelen daarbij wordt gedacht.

Afgezien van de vrachtwagenheffing is invoering van een spits- of kilometerheffing onder dit kabinet niet aan de orde. Indien hier in de toekomst toe zou worden besloten, zal moeten worden gezien welke investeringen nodig zijn, welk budgettaire beslag dit vergt en uit welke begroting deze kunnen worden bekostigd.

Ook vragen de leden van de fractie van de ChristenUnie of bekostiging van een gecombineerd of geïntegreerd maatregelenpakket mogelijk wordt gemaakt.

Mobiliteitsopgaven vragen vaak om een gecombineerd en geïntegreerd maatregelenpakket. Voor de transparantie van de begroting is het van belang om deze nauw samenhangende maatregelen uit één bron te bekostigen, in plaats van daarin een knip aan te moeten brengen en de kosten in verschillende begrotingen op te nemen. Om die reden worden maatregelen waarmee wordt beoogd doelmatig gebruik van infrastructuur te verbeteren opgenomen in de reikwijdte van het fonds. Onderdelen van een gecombineerd of geïntegreerd maatregelenpakket die zijn aan te merken als zodanige maatregelen of als infrastructuur, kunnen worden bekostigd uit het fonds.

De leden van de fractie van de ChristenUnie willen graag weten of het bestrijden van vervoersarmoede wordt meegewogen tijdens de integrale afweging omtrent mobiliteitsvraagstukken en of maatregelen die gericht zijn op bestrijding van vervoersarmoede of de nabijheid van voorzieningen tot primair doel hebben om uit het fonds bekostigd kunnen worden. Zij vragen dit ook met betrekking tot maatregelen ter stimulering van fysieke beweging van mensen door middel van gezonde vormen van mobiliteit. De leden van de CDA-fractie vragen om aan de hand van voorbeelden toe te lichten in hoeverre het wetsvoorstel mogelijkheden biedt om de verkeersveiligheid in Nederland te verhogen. De leden van de fractie van D66 vragen hoe de regering de invulling van een brede reikwijdte voor zich ziet.

De reikwijdte van het Mobiliteitsfonds wordt ten opzichte van het Infrastructuurfonds verbreed met maatregelen en voorzieningen die er op gericht zijn het gebruik van bestaande infrastructuur te optimaliseren en met

¹³ Kamerstukken II 2018/19, 31305, nr. 294.

proefprojecten en experimenten. Het wetsvoorstel bepaalt niet welke achterliggende opgaven of doelen met de maatregelen kunnen worden nagestreefd. Deze opgaven en doelen worden bepaald in onder meer beleidsvisies, het MIRT-proces en Omgevingsagenda's. Infrastructurele en niet-infrastructurele maatregelen die passen binnen de reikwijdte van het Mobiliteitsfonds en kunnen bijdragen aan de aldus bepaalde opgaven of ambities, kunnen bekostigd worden uit het fonds. Dit geldt ook voor maatregelen die bijdragen aan bijvoorbeeld het verbeteren van de verkeersveiligheid, het tegengaan van vervoersarmoede, de bereikbaarheid van voorzieningen of het stimuleren van duurzame mobiliteit. Denk hierbij aan inpassingsmaatregelen die de verkeersveiligheid bevorderen zoals veilige bermen bij een aanlegproject, investeringen in hubs of de aanleg van fietsinfrastructuur.

Leden van de CDA-fractie vragen of bij investeringen in infrastructuur ter ontsluiting van een woonwijk vooraf al rekening wordt gehouden met extra vervoerstromen die ontstaan in verband met de komst van een nieuwe woonwijk, in plaats van dit pas te doen als een knelpunt ontstaat.

Mobiliteitsopgaven worden op verschillende manieren en momenten in beeld gebracht. Op nationale schaal wordt rekening gehouden met bevolkingsprognoses en de ruimtelijke verdeling daarvan. Daar waar de woningbouwopgave groot is, werken we samen met decentrale overheden, bijvoorbeeld in gebiedsgerichte programma's, waarbij de woningbouwopgaven en mobiliteitsopgaven in samenhang worden opgepakt. Op deze wijze houdt het kabinet in de mobiliteitsanalyses en bij het treffen van mobiliteitsmaatregelen rekening met toekomstige vervoersstromen door demografische ontwikkelingen en toekomstige woningbouwlocaties.

Aanleg, verbetering, beheer, onderhoud en bediening van Rijksinfrastructuur en overige infrastructuur

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren lezen dat uit het fonds bijdragen kunnen worden verstrekt aan privaatrechtelijke rechtspersonen en stellen hierover enkele vragen. Kan het zijn dat rijksgeld voor infrastructuur besteed gaat worden aan projecten die vervolgens uitgebaat gaan worden? Kunnen maatschappelijke uitgaven hiermee leiden tot private winsten?

Het wetsvoorstel stelt het kabinet in staat om subsidies te verlenen aan privaatrechtelijke rechtspersonen voor de aanleg, verbetering, beheer en onderhoud en bediening van infrastructuur. Dit is geen wijziging ten opzichte van de Wet Infrastructuurfonds. De reden dat deze mogelijkheid in het wetsvoorstel is opgenomen, is dat het kabinet niet op voorhand subsidieverlening aan privaatrechtelijke rechtspersonen voor dergelijke maatregelen wil uitsluiten.

Maatschappelijke uitgaven kunnen leiden tot private winsten. Ook bij reguliere contracten voor aanleg en onderhoud van infrastructuur maken opdrachtnemers winsten. Het maken van winsten is inherent aan ondernemerschap. Uitgangspunt is dat gemeenschapsgeld zo doelmatig mogelijk wordt besteed, uiteraard op een maatschappelijk verantwoorde manier. Het maken van winsten door opdrachtnemers – voor zover deze niet excessief zijn – staat daarmee niet op gespannen voet.

De leden van de SGP-fractie vragen of en hoe de regering onderscheid wil maken tussen 'beheer en onderhoud' en 'vervanging en renovatie'.

In het wetsvoorstel worden evenals in de Wet Infrastructuurfonds naast de begrippen aanleg en verbetering de begrippen beheer en onderhoud gebruikt. Onder beheer en onderhoud wordt hier verstaan: alle werkzaamheden die gericht zijn op instandhouding van de bestaande functionaliteit van infrastructuur. Beheer omvat daarnaast ook de activiteiten die gericht zijn op het gebruik en de regulering van de infrastructuur.

In de memorie van toelichting worden ook de begrippen vervanging en renovatie genoemd, die op dit moment gehanteerd worden in de begroting van het Infrastructuurfonds. Met vervanging wordt bedoeld: veranderingen van bestaande infrastructuur zonder functiewijziging. Onder renovatie wordt verstaan: activiteiten die gericht zijn op het verlengen van de levensduur van bestaande infrastructuur. Vervanging en renovatie zijn gericht op instandhouding; zij vallen derhalve beide onder het ruime begrip beheer zoals dit gebruikt wordt in het wetsvoorstel. Het begrip beheer dat in de begroting van het Infrastructuurfonds wordt gebruikt, heeft een engere betekenis. Het betekent hier: activiteiten die gericht zijn op het gebruik en de regulering van de infrastructuur. Onderhoud heeft in het wetsvoorstel dezelfde betekenis als in de begroting: de activiteiten die erop zijn gericht de beoogde (ontwerp)levensduur van de infrastructuur te realiseren.

Aan uw Kamer is verder toegezegd om te bezien of de begrippen voor beheer, onderhoud en vervanging voor de netwerken die door Rijkswaterstaat en ProRail worden beheerd, aanpassing behoeven.¹⁴ U wordt hier nader over geïnformeerd.

Maatregelen waarmee beoogd wordt doelmatig gebruik van infrastructuur te vergroten

De leden van de fracties van D66, GroenLinks en de VVD stellen vragen over de rol van maatregelen ter bevordering van het doelmatig gebruik van infrastructuur. Daarnaast vragen de leden van de CDA-fractie, welke neveneffecten ontstaan indien uitgaven voor niet-infrastructurele maatregelen niet uit het fonds bekostigd kunnen worden.

Het kabinet beoogt de doelmatigheid van het mobiliteitsbeleid te vergroten door maatregelen ter bevordering van het doelmatig gebruik van infrastructuur gelijkwaardig mee te nemen in de afweging van mobiliteitsmaatregelen. In sommige gevallen zijn niet-infrastructurele maatregelen meer effectief in het bestrijden van een knelpunt dan infrastructuurinvesteringen. In andere gevallen kunnen niet-infrastructurele maatregelen een nuttige aanvulling zijn op een infrastructuurinvestering, bijvoorbeeld om een knelpunt op de korte termijn te verlichten. Door maatregelen ter bevordering van het doelmatig gebruik van infrastructuur gelijkwaardig mee te nemen in de afweging van mobiliteitsmaatregelen, kan het kabinet met de beschikbare middelen meer effect sorteren.

¹⁴ Kamerstukken II 2018/19, 35000 A, nr. 98.

De afweging tussen infrastructurele en niet-infrastructurele maatregelen wordt op dit moment bemoeilijkt doordat deze maatregelen uit twee verschillende begrotingen worden bekostigd. Daarom beveelt het IBO *Flexibiliteit in de Infrastructurele Planning* aan om de reikwijdte van het begrotingsfonds te verbreden met maatregelen ter bevordering van het doelmatig gebruik van infrastructuur.¹⁵ Met het voorliggende wetsvoorstel wordt deze belemmering weggenomen. Het niet opnemen van deze maatregelen in de reikwijdte van het fonds, kan dus nadelig uitpakken voor de effectiviteit van het mobiliteitsbeleid.

De leden van de VVD-fractie en de GroenLinks-fractie vragen hoe het afwegingsproces tussen infrastructurele en niet-infrastructurele maatregelen wordt vormgegeven. Daarbij wordt tevens gevraagd naar de hiërarchie van de oplossingsrichtingen. Daarnaast vragen de leden van de D66-fractie hoe het kabinet de invulling van de bredere reikwijdte van het fonds voor zich ziet.

De spelregels van het MIRT faciliteren de afweging tussen verschillende mobiliteitsmaatregelen. De MIRT-spelregels beschrijven het proces, de rollen en besluitvormingsvereisten om te komen tot investeringen in het ruimtelijk domein. In het MIRT-proces wordt per bereikbaarheidsopgave met behulp van beslisinformatie bezien, welke maatregel of combinatie van maatregelen het meest effectief is of zijn om deze het hoofd te bieden. Uitgangspunt is dat verschillende oplossingsrichtingen gelijkwaardig worden vergeleken. Sinds 2016 schrijven de MIRT-spelregels voor dat in de verkenningsfase van een bereikbaarheidsopgave ook niet-infrastructurele maatregelen worden meegenomen.

Een van de besluitvormingsvereisten in het MIRT is dat in de verkenningsfase van een project een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) wordt uitgevoerd van de verschillende oplossingsalternatieven. De MKBA, die de baten en kosten van maatregelen op de maatschappelijke welvaart in kaart brengt, is een belangrijk instrument om mobiliteitsmaatregelen te toetsen op doelmatigheid en doeltreffendheid. In MKBA's kunnen ook de effecten van niet-infrastructurele maatregelen worden onderzocht. De verschillende looptijden van de maatregelen vormen hierbij geen belemmering.¹⁶

De MIRT-spelregels worden mede naar aanleiding van het Mobiliteitsfonds herzien. Naar verwachting worden de nieuwe MIRT-spelregels in het voorjaar van 2021 gepubliceerd.

De MIRT-spelregels en de bijbehorende instrumenten stellen het kabinet in staat om infrastructurele en niet-infrastructurele maatregelen gelijkwaardig af te wegen. Zoals eerder toegelicht is een belangrijke voorwaarde daarbij dat deze maatregelen uit dezelfde begroting worden bekostigd. Het Mobiliteitsfonds maakt dit mogelijk.

¹⁵ Bijlage bij Kamerstukken II 2016/17, 34550 A, nr. 5.

¹⁶ *MKBA-methoden en bereikbaarheid: Hoe omgaan met niet-infrastructurele maatregelen, zoals wegbenuttingsmaatregelen?* CPB (2018).

De leden van de fracties van de VVD en van GroenLinks vragen ook welk aandeel van het Mobiliteitsfonds zal worden besteed aan maatregelen ter bevordering van het doelmatig gebruik van infrastructuur. De leden van de fractie van GroenLinks vragen tevens hoe dit zich verhoudt tot de uitgaven voor beheer en onderhoud en infrastructurele investeringen en hoe de bekostiging van onderhoud wordt gewaarborgd.

Vanwege de hierboven omschreven werkwijze is het niet mogelijk om op voorhand aan te geven welk aandeel naar dergelijke maatregelen zal gaan. De ervaring met het programma Beter Benutten leert dat het relatief kleinschalige maatregelen betreffen, waardoor naar verwachting het overgrote deel van het Mobiliteitsfonds blijft gaan naar infrastructuurinvesteringen. Uitgangspunt is in elk geval dat eerst voldoende budget wordt gereserveerd voor de instandhouding van de netwerken en de lopende projecten. Uiteraard blijft uw Kamer nauw betrokken bij de besluitvorming over de uitgaven vanuit het Mobiliteitsfonds. Dit gebeurt onder meer middels de algemeen overleggen MIRT en de begrotingswetten.

Basisinformatie

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat in de memorie van toelichting staat dat het vergaren van (basis-)informatie primair dient om beleidsbeslissingen te onderbouwen over aanleg en beheer en onderhoud van infrastructuur. Zij concluderen hieruit dat het vergaren van informatie over de effecten op het milieu of de verkeersveiligheid daaraan ondergeschikt is. Zij vragen of die conclusie klopt.

In de toelichting is tot uitdrukking gebracht dat in de praktijk de basisinformatie primair wordt verzameld ten behoeve van de besluitvorming over aanleg, verbetering, beheer en onderhoud en bediening van infrastructuur die in het beheer is van het Rijk. Een van de hoofddoelen van het fonds is immers het bekostigen van aanleg, verbetering, beheer en onderhoud en bediening van infrastructuur. Bij de besluitvorming hierover spelen de verkeersveiligheid en de belasting van verkeer en vervoer op het milieu echter eveneens een rol. De informatie om die effecten in kaart te brengen kan derhalve, evenals nu, ook uit het fonds bekostigd worden. Er is wat het kabinet betreft niet sprake van een rangorde in het belang van de verzamelde informatie; de betreffende passage is dus niet als zodanig te interpreteren.

Proefprojecten en experimenten

De leden van de VVD-fractie lezen dat proefprojecten en experimenten worden opgenomen als doel van het fonds en daarmee ook kunnen worden bekostigd uit het fonds. Zij vragen of het kabinet voorbeelden kan geven van projecten die succesvol bleken en projecten die geen succes bleken. Daarnaast vragen de leden van de VVD-fractie wat er van deze projecten is geleerd en hoe kan worden voorkomen dat fouten nog een keer worden gemaakt.

In het kader van het Programma Beter Benutten is ervaring opgedaan met proefprojecten en experimenten. In het eindrapport Beter Benutten dat naar de

Tweede Kamer is gestuurd, wordt uitgebreid ingegaan op deze projecten.¹⁷ Randvoorwaarden voor succes die hieruit naar voren kwamen, zijn onder andere het bieden van regionaal maatwerk, samenwerking met private partijen, zoals werkgevers, een goede probleemanalyse en aansluiting bij de doelgroep. Wanneer niet aan de genoemde randvoorwaarden wordt voldaan, kunnen projecten minder succesvol zijn. Door projecten goed te monitoren, kan optimaal geleerd worden van de ervaringen. Ook is het belangrijk dat dit soort lessen actief gedeeld wordt met alle betrokken partijen. Uit het Mobiliteitsfonds kunnen overigens uitsluitend proefprojecten en experimenten bekostigd worden die betrekking op infrastructurele maatregelen of gericht zijn op doelmatiger gebruik van infrastructurele investeringen en bijdragen aan de publieke taken en de mobiliteitsdoelen van het Rijk.

De leden van de VVD-fractie vragen verder of proefprojecten en experimenten niet-infrastructurele maatregelen betreffen.

Het mogelijk maken van proefprojecten en experimenten ten laste van het Mobiliteitsfonds wordt vooral voorgesteld met het oog op maatregelen waarmee wordt beoogd doelmatig gebruik van infrastructuur te vergroten. Als een proefproject of experiment echter betrekking heeft op aanleg of verbetering, beheer en onderhoud of bediening van infrastructuur kan het ook uit het fonds bekostigd worden. Het mogelijk maken van bekostiging van dergelijke projecten biedt de kans om de doelmatigheid en de effectiviteit daarvan te testen. Bij gunstige resultaten kan dan bredere toepassing plaatsvinden, bij tegenvallende resultaten blijft de toepassing beperkt tot het proefproject. Dit draagt bij aan de doelmatige besteding van de middelen van het fonds.

De leden van de VVD-fractie vragen ook hoe evenwicht wordt bewaard tussen proefprojecten en experimenten enerzijds en daadwerkelijke (reeds onderzochte) maatregelen anderzijds. De leden van de CDA-fractie vragen te stimuleren dat proefprojecten en experimenten ook met regelmaat plaatsvinden in de verschillende regio's.

Bij het Mobiliteitsfonds staat een integrale afweging van bereikbaarheidsopgaven en de daarvoor in beeld gebrachte en gekozen oplossingen centraal. Daarbij gaat het in grote meerderheid om bewezen oplossingen, zoals de aanleg van infrastructuur. Proefprojecten en experimenten zijn daarop een waardevolle aanvullende categorie. Het mogelijk maken van proefprojecten en experimenten ten laste van het Mobiliteitsfonds wordt vooral voorgesteld met het oog op maatregelen die erop gericht zijn doelmatig gebruik van infrastructuur te vergroten. Deze kunnen bijdragen aan het stimuleren en versnellen van de inzet van maatregelen, die het doelmatig gebruik van infrastructuur vergroten, maar waarvan de effecten in de beginfase nog onzeker zijn. Bij de selectie van concrete casussen zijn praktische toepasbaarheid en opschaalbaarheid belangrijke criteria. De inzet van dit instrument zal vraaggericht plaatsvinden, daar waar het een meerwaarde heeft.

Naar aanleiding van het voorstel om proefprojecten en experimenten mogelijk te maken vragen de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren te reageren op

¹⁷ Bijlage bij Kamerstukken II 2018/19, 35000 A, nr. 78.

de kritische opmerkingen van de Raad van State over experimentenwetgeving in haar Jaarverslag 2018.

Het wetsvoorstel maakt het mogelijk om proeven gericht op infrastructurele en niet-infrastructurele maatregelen en voorzieningen uit het Mobiliteitsfonds te bekostigen. Die proeven kunnen betrekking hebben op bijvoorbeeld het toepassen van nieuwe technologieën of nieuwe materialen, bij de aanleg of verbetering van infrastructuur, maar bijvoorbeeld ook op het testen van een nieuwe methode om verkeersgedrag te beïnvloeden, om daarmee doelmatig gebruik van bestaande infrastructuur te vergroten.

De opmerkingen van de Raad van State waaraan wordt gerefereerd, hebben betrekking op iets anders, namelijk het (tijdelijk) mogelijk maken om in lagere regelgeving af te wijken van de wet om bijvoorbeeld de werking van nieuwe regels te onderzoeken of om werkende weg te onderzoeken of bepaalde regels gemist kunnen worden. Dit is in het onderhavige wetsvoorstel niet aan de orde.

Buisleidingen

De leden van GroenLinks-fractie en de SP-fractie vragen naar de overwegingen om buisleidingen niet meer uit te zonderen in het Mobiliteitsfonds en investeringen hierin mogelijk te maken.

Buisleidingen worden veel gebruikt voor het vervoeren van stoffen die nodig zijn in productieprocessen van de chemische industrie. Wat voor het ene bedrijf een afvalstof is, kan voor een ander bedrijf of productieproces een grondstof zijn of halffabricaat. Deze stoffen worden met grote hoeveelheden over met name spoor- en vaarwegen vervoerd.

Transport via buisleidingen kan bijdragen aan het ontlasten van zwaarbelaste transportnetwerken. Daarmee kunnen ze als onderdeel van het mobiliteitssysteem worden gezien. Om die reden wordt voorgesteld om buisleidingen niet uit te zonderen van (mogelijke) bekostiging uit het Mobiliteitsfonds, zoals dat wel het geval is in de Wet Infrastructuurfonds. Deelname van de overheid door middel van cofinanciering in particulier aan te leggen buisleidingen zal alleen bij voldoende maatschappelijke baten overwogen worden. Bij onvoldoende maatschappelijke baten of te hoge kosten c.q. een hoge onrendabele top, zal een bijdrage vanuit het Mobiliteitsfonds niet worden overwogen.

Water- en elektriciteitsleidingen zullen niet bekostigd worden vanuit het Mobiliteitsfonds, omdat hier niet sprake is van de mogelijkheid van een *modal shift*, zodat de netwerken minder belast zullen worden. Dit geldt ook voor de buizen die energiedragers zoals waterstof en afvalstoffen als CO₂ transporteren. Deze stoffen worden niet of nauwelijks vervoerd over de andere netwerken en zullen geen acceptabele *modal shift* bewerkstelligen.

Juridische vormgeving

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre derden wijzigingen in gemaakte keuzes kunnen afdwingen.

Investeringskeuzes over de toedeling van middelen uit het Mobiliteitsfonds vinden, ondersteund door het MIRT-proces, plaats via besluitvorming over de begroting, waarvoor instemming is vereist van het parlement. Derde partijen kunnen hierbij in principe geen keuzes afdwingen. Zij kunnen wel via de daarvoor geëigende wettelijke procedures inspraak uitoefenen of beroep aantekenen tegen besluiten, gericht op het realiseren van bijvoorbeeld infrastructurele projecten. Zo is het mogelijk over een tracébesluit dat ter inzage is gelegd zienswijzen in te dienen en tegen een vastgesteld besluit beroep in te stellen. Een rechter kan daarbij bijvoorbeeld toetsen of de juiste procedures gevolgd zijn; dit heeft dan betrekking op het besluitvormingsproces en niet op allocatie van middelen via de begroting.

Beleidscontext

Schets Mobiliteit naar 2040

Leden van de CDA-fractie vragen hoe in het mobiliteitsbeleid rekening wordt gehouden met de verschillende Rijksvisies op het brede beleidsterrein van de fysieke leefomgeving, zoals de Nationale Omgevingsvisie (NOVI).

In de NOVI worden de hoofdlijnen van het beleid voor de fysieke leefomgeving beschreven, dus ook voor mobiliteit. In de *Schets mobiliteit naar 2040* wordt daarover verder uitgeweid, evenals in verschillende meer specifieke beleidsvisies zoals de *Contouren Toekomstbeeld OV 2040*¹⁸, het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid*¹⁹ en de *Goederenvervoeragenda*²⁰. In Omgevingsagenda's worden per MIRT-regio de gezamenlijke opgaven en ambities met betrekking tot de leefomgeving beschreven. Ik werk samen met de regio ook aan het mobiliteitsdeel daarvan. Samen vormen zij de basis voor besluitvorming in het MIRT.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen om meer duidelijkheid rond de gebiedsgerichte programma's en hoe bereikbaarheid, mobiliteit en ruimtelijke ordening in elkaar grijpen. Hoe worden met goede ruimtelijke ordening nieuwe bereikbaarheidsproblemen voorkomen en wordt gezorgd voor duurzame mobiliteitsnetwerken?

Het Rijk en de decentrale overheden werken in een aantal regio's met complexe ruimtelijke opgaven samen in een programmatische aanpak. In deze gebiedsgerichte (bereikbaarheids)programma's wordt breed gezocht naar oplossingen voor de bereikbaarheid in samenhang met andere ruimtelijke opgaven, zoals woningbouw. Door de samenwerking in een gebied komen niet alleen bereikbaarheidsoplossingen in beeld, maar ook oplossingen op het gebied van ruimtelijke ordening. Zo kan bijvoorbeeld door verdichting van wonen en werken binnen stedelijk gebied en rondom knooppunten optimaal gebruik worden gemaakt van bestaande infrastructuur, waardoor nieuwe bereikbaarheidsproblemen voor een deel kunnen worden voorkomen en de

¹⁸ Bijlage bij Kamerstukken II 2018/19, 23645, nr. 685.

¹⁹ Bijlage bij Kamerstukken II 2018/19, 29398, nr. 639.

²⁰ Bijlage bij Kamerstukken II 2018/19, 34244, nr. 2.

mogelijkheden van duurzame mobiliteitsoplossingen worden vergroot. Daarbij zorgt de gebiedsgerichte aanpak ook tot wederkerigheid en synergie, doordat alle partijen kijken wat ze zelf kunnen doen om de bereikbaarheidsproblemen op te lossen en hoe de maatregelen elkaar kunnen aanvullen en versterken.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen of met de aandacht voor 'ieder zijn eigen verantwoordelijkheid' en 'de gebruiker en diens deur-tot-deur-reis' nog wel genoeg aandacht voor het collectieve belang.

In de in randvoorwaarden voor investeringen uit het Mobiliteitsfonds staat voorop dat maatregelen bijdragen aan de publieke taken en mobiliteitsdoelen van het Rijk. Het collectieve belang staat dus centraal, zoals onder meer ook naar voren komt uit de *Schets Mobiliteit naar 2040*. Het kabinet doelt met "ieder zijn eigen verantwoordelijkheid" op de samenwerking met medeoverheden en private partijen om mobiliteitsambities te realiseren.

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)

De leden van de CDA-fractie vragen of het wetsvoorstel geen gevolgen heeft voor het MIRT en het proces hieromheen en of dit zowel voor de korte als de langere termijn het geval is.

De rol en positie van het MIRT blijft bij het Mobiliteitsfonds onveranderd. Het MIRT-proces is en blijft, naar verwachting ook op langere termijn, leidend bij het in beeld brengen, trechteren en kiezen van oplossingen voor bereikbaarheidsopgaven. Daarnaast blijven de jaarlijkse Bestuurlijke Overleggen MIRT (BO's MIRT) het gremium waar Rijk en regio de bereikbaarheidsopgaven met elkaar bespreken en afspraken maken over de aanpak daarvan. Wel blijft er continu aandacht voor actualisatie en verbetering. In dit kader zullen de MIRT-spelregels worden herzien. Reden hiervoor is, naast de omvorming van het Infrastructuurfonds naar het Mobiliteitsfonds, de invoering van de Omgevingswet en de in 2019 uitgevoerde evaluatie van de spelregels.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen welke MIRT-projecten, die de komende dertien jaar worden uitgevoerd, nog uitgaan van de ouderwetse oplossingsrichtingen en hoe de Tweede Kamer deze projecten nog kan bijsturen.

De wijze waarop gewerkt wordt aan het oplossen van bereikbaarheidsopgaven is een adaptief proces, waarbij continu wordt ingespeeld op ontwikkelingen in de samenleving en op de bereikbaarheid. Zo zijn de bereikbaarheidsopgaven de afgelopen decennia steeds complexer geworden door de toename van de mobiliteit en de samenhang met andere ruimtelijke opgaven, hebben technologische ontwikkelingen het speelveld verandert en is de invloed van burgers en maatschappelijke partijen toegenomen. Met de omvorming van het Infrastructuurfonds naar het Mobiliteitsfonds worden deze ontwikkelingen verankerd en wordt het fonds verder gereed gemaakt voor verdere ontwikkelingen in de toekomst. De in het verleden genomen investeringsbesluiten over projecten die de komende dertien jaar worden uitgevoerd, weerspiegelen deze adaptieve ontwikkeling en bevatten al veel van de elementen van de werkwijze, zoals die in het wetsvoorstel staan beschreven. Het budgetrecht blijft bij het Mobiliteitsfonds

ongewijzigd, waardoor de Kamer altijd de mogelijkheid heeft invloed uit te oefenen op de keuze van projecten.

Afweeginstrumentarium en brede integrale afweging

De leden van de fracties van de PVV, het CDA, de SGP en de VVD vragen op welke wijze met het Mobiliteitsfonds afwegingen gemaakt zullen worden om te komen tot investeringsbeslissingen. De leden van de CDA-fractie vragen daarbij tevens hoe de werkwijze zal zijn en of afwegingen van investeringsbeslissingen vooraf zorgvuldig en expliciet worden verankerd. De leden van de VVD-fractie vragen tevens of de afweging ook zo kan uitpakken dat een investering in OV niet verstandig lijkt en wegtransport de voorkeur krijgt. De leden van de SGP-fractie vragen op welke wijze in het jaarlijkse MIRT-overzicht inzicht wordt gegeven in de toepassing van het afwegingskader.

De basis voor investeringsbeslissingen in het Mobiliteitsfonds zijn de (toekomstige) bereikbaarheidsopgaven, die in beeld worden gebracht door onder meer de nog op te stellen Omgevingsagenda's en de nieuwe Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA). Voor de bereikbaarheidsopgaven worden in opeenvolgende stappen in het MIRT-proces (MIRT-onderzoek, verkenning, planuitwerking en realisatie) oplossingen in kaart gebracht, uitgewerkt, gekozen en uitgevoerd. De maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), die toetst op doelmatigheid en doeltreffendheid, is daarbij een belangrijk hulpmiddel om te komen tot keuzes en tot concrete investeringsbeslissingen. In dit proces wordt zowel bij de opgaven als bij de oplossingen breed gekeken door verbinding te leggen met andere opgaven, die met de bereikbaarheidsopgave samenhangen, zoals (verkeers)veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid.

De voortgang van het MIRT-proces blijft navolgbaar. Als afronding van iedere stap in het MIRT-proces en als overgang naar een volgende stap, wordt een besluit genomen, op basis van een inhoudelijke afweging van de resultaten, waarover uw Kamer per brief wordt geïnformeerd. Als sprake is van allocatie van middelen uit het Mobiliteitsfonds is dit zichtbaar als mutatie in de begroting. In het MIRT-overzicht wordt als bijlage bij de begroting de voortgang van projecten en programma's beschreven.

De leden van de CDA-fractie vragen of het wetsvoorstel wijzigingen aanbrengt in de MKBA en NMCA, en welke dat dan zijn. Tevens vragen zij welke instrumenten in samenspraak met de betrokken partijen worden aangepast zodat zij aansluiten bij de in paragraaf 7 van de memorie van toelichting omschreven randvoorwaarden en uitgangspunten, welke aanpassingen dit zijn en hoe de Kamer daarbij wordt betrokken. Ook vragen zij hoe introductie dan wel actualisatie van werkwijzen, spelregels en afweeginstrumenten waarmee een integrale afweging verder wordt bevorderd, eruit gaat zien en hoe en wanneer de Kamer daarbij wordt betrokken. Specifiek met betrekking tot de NMCA vragen de leden van de ChristenUnie-fractie welke aanpassingen van de NMCA zijn voorzien met het oog op de nieuwe doelstellingen van het Mobiliteitsfonds en wanneer de regering hier meer duidelijkheid over verschaft. Daarbij vragen zij hoe het meewegen van de bereikbaarheid van regio's en impact op andere maatschappelijke doelen wordt geborgd in de NMCA. Leden van de SGP-fractie benadrukken het belang van verkeersveiligheid, verbeterde bereikbaarheid van

regio's buiten de Randstad en voldoende budget voor beheer en onderhoud. Zij vragen hoe de regering deze aspecten weegt in het licht van het belang dat nu gehecht wordt aan de NMCA en hoe de regering gaat voorkomen dat de inzet zich (financieel) concentreert op de gebiedsopgaven en de genoemde aspecten onvoldoende recht wordt gedaan.

Het doel is om een instrumentarium te ontwikkelen dat een brede, integrale en gebiedsgerichte afweging van opgaven en mogelijke oplossingsrichtingen ondersteunt. Naast de wetwijziging wordt gewerkt aan de herziening van de MIRT-spelregels en aanpassing van de NMCA. Dit gebeurt in samenwerking met de decentrale overheden. Over de herziening van de MIRT-spelregels wordt uw Kamer nader geïnformeerd.

De NMCA wordt aangepast zodat deze analyse aansluit op de brede integrale en gebiedsgerichte afweging van opgaven en mogelijke oplossingsrichtingen. Hierbij wordt gewerkt aan een bredere analyse, waarin naast capaciteit en robuustheid ook de (ontwikkeling van de) bereikbaarheid van banen en voorzieningen en van werknemers opgenomen is. Daarbij wordt voor personen- en goederenvervoer integraal gekeken naar het mobiliteitssysteem. Zo komt naast een capaciteits- en robuustheidsvraagstuk ook andersoortige problematiek naar voren. Tevens streef ik ernaar in de prognoses ook de effecten van de mobiliteitsontwikkeling op de verkeersveiligheid op te nemen. Op dit moment wordt onderzocht hoe de met mobiliteit samenhangende opgaven op het gebied van milieu en duurzaamheid in kaart gebracht kunnen worden en hoe zich dat verhoudt tot al bestaand instrumentarium zoals de Klimaat- en Energieverkenning.

Met de aanpassing van de NMCA wil het kabinet de signalering en eventuele prioritering van opgaven een bredere basis meegeven en het gesprek over mogelijke oplossingen en maatregelen in breder perspectief plaatsen. Deze analyse wordt in het tweede kwartaal van 2021 naar de Kamer gestuurd.

De fractieleden van het CDA vragen hoe bij nieuwe mobiliteitsopgaven aansluiting mogelijk wordt gemaakt met regio-specifieke opgaven, of daar ook het oog houden voor vitale verbindingen richting kleinere steden en dorpen onder valt, waar de aandacht voor grensoverschrijdend vervoer uit blijkt en welke kansen en bedreigingen dit wetsvoorstel voor grensregio's biedt. De fractieleden van de ChristenUnie laten weten dat zij het belangrijk vinden dat knelpunten in niet-stedelijke regio's in kaart kunnen worden gebracht om deze op te kunnen lossen, en vragen hoe het oplossen van stedelijke en niet-stedelijke opgaven en knelpunten zich tot elkaar verhouden.

Het kabinet vindt het belangrijk dat grensoverschrijdend vervoer beter wordt meegenomen in de modelberekeningen en analyses, zowel voor goederen- als personenvervoer, bij het identificeren van opgaven en het doorrekenen van maatregelen. Om bijvoorbeeld grensoverschrijdend personenvervoer in de volgende NMCA beter te kunnen meenemen, is het uitwisselen van data met buurlanden en vervoerders belangrijk. Tevens kunnen GSM-data de berekeningen nauwkeuriger maken. Dit wordt meegenomen in de ontwikkeling en uitwerking van de opvolger van de NMCA. We identificeren in de opvolger van de NMCA mobiliteitsopgaven voor heel Nederland, stedelijk en niet-stedelijk. In de MIRT-overleggen met regio en Kamer bespreken we welke (combinaties) van opgaven

prioriteit krijgen. In de samenwerking in het MIRT kan de aansluiting en afstemming tussen opgaven en maatregelen van Rijk en regio plaatsvinden.

Randvoorwaarden en uitgangspunten voor investeringsbeslissingen uit het fonds

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre de in paragraaf 7 van de memorie van toelichting geformuleerde randvoorwaarden hard zijn.

De geformuleerde randvoorwaarden vormen het kader waarbinnen afweging en allocatie van middelen uit het Mobiliteitsfonds plaatsvindt. Doordat ze de randen van het speelveld bepalen, moeten investeringsbeslissingen binnen dit kader passen, waarmee de randvoorwaarden als hard moeten worden beschouwd.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe de investeringen uit het Mobiliteitsfonds worden getoetst op doeltreffendheid en doelmatigheid.

Voor de bereikbaarheidsopgaven worden in het MIRT-proces oplossingen in kaart gebracht en getrechterd, op basis waarvan investeringsbeslissingen worden genomen. De maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) wordt daarbij gebruikt als instrument om tijdens dit proces en voorafgaand aan de investeringsbeslissing de in beeld zijnde oplossingen en de uiteindelijk voorgenomen oplossing te toetsen op doelmatigheid en doeltreffendheid.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of het fonds voldoende mogelijkheden biedt om middelen in te zetten voor projecten waar op korte termijn geen problemen zijn, maar waar wel mogelijkheden liggen voor een investering met veel impact in de verbinding van mensen of die invulling kunnen geven aan de transitie naar duurzame mobiliteit. En zijn er binnen de projecten ook voldoende mogelijkheden om fundamenten te leggen waarop kan worden doorontwikkeld?

Bij het Mobiliteitsfonds gaat het er om oplossingen te kiezen voor geconstateerde bereikbaarheidsopgaven. Aangezien de beschikbare middelen nooit de kosten van alle bereikbaarheidsopgaven zullen dekken, moeten prioriteiten worden gesteld. Omgevingsagenda's, de nieuwe Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), het MIRT-proces en de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) zijn hulpmiddelen om op systematische wijze stap-voor-stap te komen tot prioritering en concrete investeringsbeslissingen. In deze aanpak is ook veel oog voor de mobiliteitsopgaven en effecten van mobiliteitsoplossingen op de langer termijn. Het leggen van fundamenten binnen de projecten waarop kan worden doorontwikkeld is maatwerk en afhankelijk van concrete casussen.

De leden van de VVD-fractie en de ChristenUnie-fractie vragen op welke manier verbinding wordt gezocht in samenwerking en bekostiging met andere overheden, departementen en private partijen waar opgaven samenkomen (zoals verstedelijking, verkeer, leefbaarheid en veiligheid). De leden van de VVD-fractie vragen tevens of de andere overheden zich voldoende bewust zijn van hun rol bij medefinanciering en wat gedaan kan worden om ze daarop te wijzen en ervoor te zorgen dat gemeenten, waterschappen en provincies voldoende middelen reserveren in hun begrotingen.

Om te komen tot gedragen en samenhangende investeringsbeslissingen uit het Mobiliteitsfonds is het van belang betrokken partijen, zoals andere departementen, decentrale overheden en private partijen, vanaf het begin te betrekken bij het zoeken naar oplossingen voor geconstateerde bereikbaarheidsopgaven. Daarbij hoort ook dat partijen gezamenlijk kijken naar de bekostiging van de gekozen oplossing en in hoeverre zij naar draagkracht daaraan financieel kunnen bijdragen. De ervaring leert dat het vroegtijdig betrekken van decentrale overheden en het tijdig bespreekbaar maken van de bekostigingsvraag een positief effect heeft op de bewustwording van rol en verantwoordelijkheid bij deze overheden.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen hoe opgaven en maatregelen met een onrendabele top of impactvolle en complexe projecten door het Mobiliteitsfonds een impuls kunnen krijgen om op te starten en andere partijen aan te trekken.

Het Mobiliteitsfonds heeft in beginsel niet als doel om specifiek maatregelen met een onrendabele top te bekostigen. Investerings in infrastructuur en het doelmatiger benutten hiervan worden afgewogen via de MIRT-systematiek en getoetst, onder meer via de MKBA. Te bekostigen maatregelen dienen verder bij te dragen aan publieke taken en mobiliteitsdoelen van het Rijk. Wel wordt, onder meer door het mogelijk te maken om proefprojecten te bekostigen uit het Mobiliteitsfonds, ruimte gegeven voor opschaling van nieuwe initiatieven die een omslag naar een toekomstbestendig mobiliteitssysteem kunnen versnellen. Daarnaast kan cofinanciering in particulier aan te leggen buisleidingen overwogen worden bij per saldo hoge maatschappelijke baten, zoals nader is toegelicht in het antwoord op de vragen over buisleidingen.

Overige uitgangspunten

Voor de leden van de GroenLinks-fractie is duurzaamheid de belangrijkste randvoorwaarde voor nieuwe investeringen en staat het als uitgangspunt vooraan.

Bij het Mobiliteitsfonds staat een integrale afweging van bereikbaarheidsopgaven en de daarvoor in beeld gebrachte en gekozen oplossingen centraal. Duurzaamheid is daarbij een van de aspecten die meelopen in de afweging van de bereikbaarheidsopgaven en oplossingsrichtingen.

Begroting Mobiliteitsfonds

De leden van de fracties van de VVD, het CDA en GL vragen naar de toepassing van het instrument overprogrammering binnen het Mobiliteitsfonds.

Het instrument overprogrammering zal binnen het Mobiliteitsfonds dezelfde vorm houden als binnen het Infrastructuurfonds. In het 'Plan voor overprogrammering'²¹ en in mijn brief aan uw Kamer d.d. 19 maart 2020²² heb ik laten weten dat het de inzet is om het instrument zo veel mogelijk te benutten,

²¹ Kamerstukken II 2019/20, 35300 A, nr. 72.

²² Kamerstukken II 2019/20, 35300 A, nr. 82.

zodat de budgetten voor infrastructuur tot besteding komen in de jaren waarin deze beschikbaar worden gesteld. Tevens wordt daarbij gewerkt aan het versterken van de uitvoeringscapaciteit en aan de verbetering van de kwaliteit van planning en kasramingen. Waar dat kan, worden versnellingsmogelijkheden benut. Bij de Voorjaarsnota 2020 kon, rekening houdend met de uitvoeringscapaciteit en de planvorming, de overprogrammering op het Infrastructuurfonds worden verhoogd van € 1,5 miljard naar € 2,2 miljard. Mocht verdere verhoging noodzakelijk zijn om tot een beheerste uitputting te komen, dan treed ik hierover in overleg met de Minister van Financiën.

De verandering in het modaliteits- naar mobiliteitsdenken heeft geen gevolgen voor het bepalen van de overprogrammering en de toepassing hiervan binnen het Mobiliteitsfonds. Het instrument richt zich met name op de realisatie- en de planfasen van projecten, waarin de keuze voor het soort project al gemaakt is en geen integrale afweging meer nodig is. Wel blijft gekeken worden naar mogelijkheden om versnellingen door te voeren.

De leden van de fracties van GL en de VVD vragen daarnaast naar de specifieke werkwijze van het instrument overprogrammering in de realisatieartikelen.

Overprogrammering wordt al toegepast op het niveau van de realisatieartikelen van de vervoersmodaliteiten. In de projectoverzichten van de begroting van het Infrastructuurfonds is deze overprogrammering per realisatieartikel inzichtelijk gemaakt. De overprogrammering op de realisatieartikelen wordt in samenspraak met de uitvoerende diensten bepaald en is afhankelijk van bijvoorbeeld de budgettaire beheersbaarheid, de projectportefeuille en de capaciteit. Zo is in de eerdere genoemde Voorjaarsnota de mogelijkheid gezien om de overprogrammering te verhogen in de eerste suppletoire begroting van het Infrastructuurfonds voor 2020.²³ Om de budgetten zo veel mogelijk uit te putten streef ik naar voldoende overprogrammering op de projecten in de realisatie- en de planuitwerkingsfasen. Daarbij gelden de algemene afspraken voor overprogrammering zoals vastgelegd in de begroting.

De leden van de fracties van de VVD, GroenLinks en D66 informeren naar werking van artikel 20 in de mobiliteitsbegroting en de wijze waarop de Tweede Kamer daarin inzicht wordt gegeven.

Artikel 20 vormt een belangrijk onderdeel van de nieuwe werkwijze in het Mobiliteitsfonds, omdat hiermee een brede, modaliteit overstijgende werkwijze wordt gestimuleerd. Dit artikel bevat alle (plan)flexibele budgetten die gereserveerd zijn voor het verbeteren van de bereikbaarheid en gerelateerd zijn aan de beleidsdoelstellingen zoals beschreven in Hoofdstuk XII van de rijksbegroting en de *Schets Mobiliteit naar 2040*. De planflexibele budgetten zijn de budgetten die flexibel zijn om ze bij (nieuwe) planvorming te kunnen betrekken. Het gaat om de (beschikbare) investeringsruimte, reserveringen die worden aangehouden en om de projectbudgetten van verkenningen. Daarom staat dit artikel centraal in de nieuwe begroting van het Mobiliteitsfonds.

²³ Kamerstukken II 2019/20, 35450 A.

Binnen artikel 20 kan de Kamer de allocatie van de budgetten stapsgewijs volgen. Onttrekkingen aan de investeringsruimte en het treffen van reserveringen binnen artikel 20 (voor bijvoorbeeld gebiedsopgaven) zijn aparte mutaties tussen artikelonderdelen. De toegekende budgetten voor nieuwe verkenningen worden apart inzichtelijk gemaakt als mutaties binnen de begroting en zijn onderbouwd middels een startbeslissing conform de MIRT-spelregels. Deze verbeteringen geven de Kamer meer inzicht in de inzet van de flexibele budgetten binnen het Mobiliteitsfonds.

De werking van artikel 20 hangt samen met de MIRT-fases. Reserveringen voor bereikbaarheidsopgaven en verkenningen worden in het MIRT-overzicht opgenomen. Hierdoor wordt de samenhang tussen budgetten en de bereikbaarheidsopgaven gewaarborgd. In het MIRT-overzicht en de MIRT-tabellen in de begroting worden de gevolgen van budgettaire mutaties met betrekking tot de projecten toegelicht.

Verder vragen de leden van de fracties van GroenLinks en D66 naar de wijze van informeren van de Tweede Kamer indien gekozen wordt voor niet-infrastructuurmaatregelen.

Uw Kamer wordt op verschillende manieren geïnformeerd over de keuze voor niet-infrastructurele maatregelen. Ten eerste is een zodanige keuze onderdeel van de besprekingen in het MIRT en daarmee ook in het notaoverleg-MIRT. Ten tweede is de allocatie voor niet-infrastructurele maatregelen zichtbaar binnen de begroting van het Mobiliteitsfonds als separate mutatie en wordt deze in de nieuwe artikelonderdelen bij de modaliteiten verantwoord. Tot slot wordt de Kamer regulier betrokken bij de voortgang van de maatregelen via de begroting en het MIRT-overzicht. Hierdoor wordt uw Kamer op dezelfde manier geïnformeerd als over reguliere infrastructurale projecten.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen zich af hoe de systematiek van het Mobiliteitsfonds verhoudt tot Europese bijdragen aan (grensoverschrijdende) infrastructuur. Dit in het licht van de Green Deal van de Europese Commissie en een mogelijke stimulans van internationaal spoorvervoer.

Wanneer (grensoverschrijdende) projecten voldoen aan gestelde voorwaarden voor subsidiëring, al dan niet in het kader van de Green Deal, kan die worden aangevraagd bij de Europese Unie. Dit verandert niet onder de instelling van het Mobiliteitsfonds.

Begrotingseigenschappen Mobiliteitsfonds

De fractieleden van D66 vragen naar de kansen van het aanbrengen van meer flexibiliteit in budgettaire planning, MIRT-besluitvormingsprocessen en toepassing van niet-infrastructurele maatregelen voor het aanmoedigen van innovaties.

Het kabinet ziet hierin zeker kansen voor het aanmoedigen en stimuleren van innovaties in het mobiliteitsbeleid. Met het Mobiliteitsfonds wordt een volgende stap gezet in het ondersteunen van een meer integrale afweging van mobiliteitsoplossingen en -maatregelen. Dit gebeurt onder andere door flexibiliteit in de te kiezen oplossingsrichting ook in de begroting meer centraal te stellen en

door het mogelijk te maken om ook nieuwe maatregelen, waarmee wordt beoogd de doelmatigheid van het gebruik van infrastructuur te vergroten, te bekostigen. Hiermee sluit het kabinet aan op ontwikkelingen in de samenleving en op het gebied van het mobiliteitsbeleid en veranderende technologieën. Randvoorwaarden hierbij zijn dat investeringsbeslissingen ten laste van het fonds betrekking hebben op publieke taken en mobiliteitsdoelen van het Rijk en dat geen (budgettaire) verantwoordelijkheden van andere overheden of private partijen worden overgenomen. Er zijn ook financierings- en bekostigingsmogelijkheden buiten het fonds.

De leden van de fractie van D66 hebben vragen gesteld over de budgettaire flexibiliteit binnen het Mobiliteitsfonds en de flexnorm.

De Wet Mobiliteitsfonds heeft geen invloed op de budgettaire flexibiliteit. Flexibiliteit wordt bepaald door bestuurlijke afspraken en juridische contracten en niet door de vormgeving van het fonds. Met de invoering van productartikel 20 en de flexnorm wordt wel meer inzicht gegeven in de flexibele ruimte binnen het fonds en informatie gegeven over de budgetten die bij nieuwe planvorming betrokken kunnen worden. Tevens is de hoogte van de flexnorm geen doel op zich, maar een afgeleide van de geplande projecten, juridische verplichtingen en budgettaire ruimte op het fonds. Binnen het Mobiliteitsfonds wordt vooral gestuurd op de meest doelmatige oplossingen en beste projecten. Om deze redenen is in het wetsvoorstel geen minimale eis aan de flexnorm gesteld.

Begrotingsinrichting

De leden van de fracties van de VVD en de ChristenUnie vragen of de instelling van het Mobiliteitsfonds ook invloed heeft op de indeling van begrotingshoofdstuk XII en hoe het zichtbaar maken van de modaliteiten zich verhoudt tot de integrale afweging.

Op dit moment ziet het kabinet geen reden om de indeling van Hoofdstuk XII te wijzigen. In het Mobiliteitsfonds is ervoor gekozen om de huidige modaliteitsartikelen te behouden om zo veel mogelijk informatie over de modaliteiten en netwerken te geven.

De mogelijkheden om de mobiliteit centraal te stellen zitten voornamelijk in de MIRT- onderzoeks- en verkenningsfasen. Daarom wordt bij het starten van verkenningen integraal afgewogen en worden budgetten gealloceerd op het integrale artikel. Pas na het vaststellen van het voorkeursbesluit wordt het beschikbare budget gemuteerd naar één van de modaliteitsartikelen. Dit zorgt ervoor dat de financiële informatie goed toegankelijk is en duidelijk is hoeveel geld er uiteindelijk naar welke modaliteit is gegaan. Tevens blijft daarmee de koppeling met de doelstellingen van de artikelen 'OV en Spoor', 'Wegen en Verkeersveiligheid' en 'Scheepvaart en havens' in begrotingshoofdstuk XII Infrastructuur en Waterstaat behouden. In dit begrotingshoofdstuk wordt ook een verwijzing opgenomen naar het nieuwe Mobiliteitsfonds en de investeringen in de modaliteiten.

Verder wordt in de overkoepelende visies, zoals de *Schets Mobiliteit naar 2040*, het mobiliteitsdenken voorop gezet. De ingezette uniformering van de

instandhoudingsbegrippen bij de modaliteiten zorgt ook voor een betere afweging van budgetten. Met deze werkwijze kan het inzicht in de productartikelen behouden blijven en ook een integrale afweging worden bereikt.

Uitgaven en subsidies ten laste van het Mobiliteitsfonds

De leden van de CDA-fractie vragen om een nadere toelichting van het voorstel om de voorhang bij de Tweede Kamer van subsidieregelingen of een wijzigingen daarvan die ten laste komen van het Mobiliteitsfonds te beperken tot gevallen waarin het jaarlijkse subsidieplafond van de regeling ten minste € 10 miljoen bedraagt.

Het voorstel om de voorhang te beperken tot gevallen waarbij het jaarlijkse subsidieplafond ten minste 10 miljoen euro bedraagt, is nieuw ten opzichte van de Wet Infrastructuurfonds. Die wet bepaalt dat elke wijziging van de onderliggende subsidieregeling - het Besluit Infrastructuurfonds - moet worden voorgehangen bij het parlement. Vooral bij kleinere en technische wijzigingen is dit vaak een beletsel voor snelle aanpassing van de regeling. De Tweede en Eerste Kamer beraadslagen en beslissen ieder jaar mee bij de behandeling van de begroting van het fonds over de middelen die beschikbaar worden gesteld voor subsidies. Daarnaast kunnen op grond van de Comptabiliteitswet 2016 zonder voorhang bij de Tweede Kamer subsidieregelingen niet voor langer van vijf jaar worden vastgesteld. Daarom meent het kabinet dat de Kamer voldoende mogelijkheden heeft om controle uit te oefenen over het verstrekken van subsidies ten laste van het fonds.

De leden van de CDA-fractie vragen ook hoe de regelingen voor subsidieverstrekking ten laste van het Mobiliteitsfonds eruit gaan zien.

Het voornemen is om twee subsidieregelingen tot stand te brengen: één voor infrastructurele maatregelen en voorzieningen, die het Besluit Infrastructuurfonds zal vervangen, en één voor niet-infrastructurele maatregelen, waarbij zal worden voortgebouwd op de bestuursovereenkomsten die de afgelopen jaren zijn gesloten in het kader van het programma Beter Benutten. Omdat naar verwachting ook bij de laatstgenoemde regeling bij de eerste totstandkoming de grens van € 10 miljoen zal worden overschreden, zullen beide regelingen worden voorgehangen bij de Tweede Kamer alvorens zij kunnen worden vastgesteld.

Gevolgen van het wetsvoorstel

De leden van de VVD, ChristenUnie, SGP, GroenLinks en D66 vragen op welke wijze het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de integrale afweging binnen het Mobiliteitsfonds gaat organiseren. De leden vragen zich ook af of de organisatorische indeling van het ministerie gewijzigd gaat worden om aan te sluiten bij het Mobiliteitsfonds.

De visie van diverse fracties in de Kamer, dat de overgang naar het Mobiliteitsfonds het nodige vraagt in de beleidsvoorbereiding, aan de kant van decentrale overheden en van het Rijk, deel ik. Dit betreft zowel de vormgeving van de integrale, modaliteit overstijgende werkwijze als het organisatorisch hiervoor gereed zijn. De afgelopen jaren zijn in (voorbereiding op) de bestuurlijke

MIRT-overleggen en in gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's hiertoe al belangrijke stappen gezet, onder meer door het strategische gesprek over mobiliteit meer centraal te stellen en in programma's oplossingen voor mobiliteitsproblemen nadrukkelijker te zoeken over de modaliteiten heen en in relatie tot andere opgaven, zoals woningbouw. We bouwen voort op de positieve ervaringen uit deze programma's. Het beter mogelijk maken van een integrale afweging vraagt voorts aanpassingen in instrumentarium, zoals de NMCA en de MIRT-spelregels.

Wat betreft organisatorische kant, is er aandacht voor de veranderingen die het Mobiliteitsfonds en de meer integrale werkwijze die hierbij centraal staat, teweeg brengen. Daarbij benadrukt het kabinet dat, naast overkoepelende mobiliteitsvraagstukken, er ook modaliteitspecifieke opgaven blijven bestaan, bijvoorbeeld op het terrein van beheer en onderhoud. Overigens is de organisatie-indeling van het ministerie de afgelopen jaren al meer in lijn gebracht met de ambitie om meer programmatisch, gebiedsgericht en modaliteit overstijgend te werken.

De fractieleden van D66 vragen of de regering een kortere evaluatietermijn dan vijf jaar wil overwegen.

Artikel 9 van het wetsvoorstel schrijft een eenmalige evaluatie voor binnen vijf jaar na inwerkingtreding van de wet. Omdat binnen die termijn ook het verslag van de evaluatie aan het parlement moet worden toegestuurd, is de periode die beschikbaar is om te evalueren feitelijk korter. Een termijn van minder dan vijf jaar acht het kabinet niet wenselijk, omdat er dan nog te weinig ervaring met de wet is opgedaan. Overigens biedt de behandeling van de begroting van het fonds ieder jaar gelegenheid voor een tussenevaluatie van het functioneren van de wet in de praktijk.

Advies en consultatie

De leden van de CDA-fractie vragen of er ook tegenstanders zijn van deze wet.

Het wetsvoorstel is in nauwe samenwerking met medeoverheden en andere relevante partners voorbereid. Ook is het wetsvoorstel ter advies en consultatie voorgelegd aan medeoverheden via de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Unie van Waterschappen (UvW) en vervoersregio's. De reacties uit deze consultatie, beschreven in de memorie van toelichting, zijn overwegend positief.

De leden van de PVV-fractie vragen waarom er geen internetconsultatie heeft plaatsgevonden en de leden van de fractie van de ChristenUnie verzoeken die alsnog te houden. De leden van de fractie van GroenLinks vragen welke maatschappelijke en non-gouvernementele organisaties zijn geconsulteerd en wat hun reacties waren.

Internetconsultatie en bestuurlijke consultatie over een wetsvoorstel vinden plaats in de fase voordat de ministerraad een besluit neemt over het voorstel. Het onderhavige wetsvoorstel regelt de omvorming van het Infrastructuurfonds tot een Mobiliteitsfonds en heeft daarmee slechts gevolgen voor de inrichting van de

rijksbegroting. Omdat het wetsvoorstel geen effecten heeft op de rechten en verplichtingen van burgers en bedrijven en zij ook niet anderszins rechtstreeks door het wetsvoorstel worden geraakt, is in dit geval afgezien van internetconsultatie. Wel heeft consultatie van medeoverheden plaatsgevonden, via de VNG, het IPO, de UvW en vervoersregio's, aangezien zij onder andere via het MIRT-proces nauw betrokken zijn bij de voorbereiding van besluitvorming over investeringsmiddelen uit het fonds. In specifieke gevallen vindt ook cofinanciering plaats van decentrale infrastructuurprojecten. De partijen uit de Mobiliteitsalliantie zijn niet in het formele consultatieproces betrokken, maar wel langs andere kanalen geïnformeerd over en betrokken bij de totstandkoming van het Mobiliteitsfonds en de bredere ambitie om meer integraal aan mobiliteitsopgaven te werken.

De leden van de D66-fractie vragen op welke wijze lokale en regionale overheden en belangenorganisaties bij het vormgeven van de randvoorwaarden voor niet-infrastructurele maatregelen worden betrokken.

Over de lagere regelgeving, die het Besluit Infrastructuurfonds zal vervangen en binnen de reikwijdte van de wet ook voor niet-infrastructurele maatregelen subsidieverstrekking ten laste van het Mobiliteitsfonds mogelijk zal maken, zal naast bestuurlijke consultatie ook internetconsultatie plaatsvinden.

Artikelsgewijs

Artikel 2 Doelen van het fonds

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen of de doelformulering van het wetsvoorstel wel voldoende aansluit bij de transitie naar een duurzame samenleving en de doelstellingen van de Schets Mobiliteit 2040. Zij vragen tevens of de regering mogelijkheden ziet om duurzame mobiliteit een plaats te geven in de doelomschrijving. De leden van de GroenLinks-fractie vragen verduurzaming van de mobiliteit, met specifiek aandacht voor klimaat en leefbaarheid (ruimtelijke kwaliteit en gezondheid), als doel op te nemen in het wetsvoorstel. Ook de leden van de D66-fractie vragen duurzaamheid en leefbaarheid als randvoorwaarden beter te verankeren.

Met de *Schets Mobiliteit naar 2040* wil het kabinet richting geven aan het denken en handelen op het gebied van mobiliteit en kansen verkennen om stap voor stap deze ambitie te realiseren. Het Mobiliteitsfonds is hierbij één van de instrumenten. Daarnaast kunnen andere (financierings)instrumenten worden ingezet, zoals mogelijkheden van alternatieve bekostiging.

De doelen in het wetsvoorstel beschrijven welke maatregelen vanuit het Mobiliteitsfonds kunnen worden bekostigd. Voorgesteld wordt om in de doelbeschrijving van het Mobiliteitsfonds, behalve bekostiging van infrastructuur, ook bekostiging op te nemen van maatregelen waarmee wordt beoogd het doelmatig gebruik van de infrastructuur te vergroten. In het wetsvoorstel worden nadrukkelijk niet de beleidsdoelen omschreven, zoals reductie van verkeersslachtoffers of verkeersemissies. Het is een bewuste keuze om de achterliggende beleidsdoelen niet in het wetsvoorstel op te nemen. Op deze wijze behoudt het huidige kabinet en toekomstige kabinetten flexibiliteit om met

verschillende motieven te investeren in infrastructuur, de bijbehorende voorzieningen en het optimaler gebruik van infrastructuur. Alle maatregelen die passen binnen de reikwijdte van het fonds, kunnen bijdragen aan het verbeteren van de duurzaamheid en leefbaarheid. Dit geldt niet alleen voor niet-infrastructurele maatregelen, maar ook voor infrastructurale maatregelen.

Leden van de ChristenUnie-fractie vragen ook of het beter verbinden van Noord, Zuid en Oost-Nederland met de Randstad evenals het beter ontsluiten van grensregio's tot de doelen van het fonds kunnen worden gerekend.

In het Mobiliteitsfonds wordt het faciliteren van mobiliteit als uitgangspunt genomen voor het bepalen van de doelen. Onder mobiliteit wordt in dit verband verstaan het zich kunnen verplaatsen van personen en het kunnen verplaatsen van goederen. Het signaleren en definiëren van opgaven en oplossingsrichtingen vindt onder andere plaats in beleidsvisies, zoals de *Contouren Toekomstbeeld OV 2040* of de *Goederenvervoeragenda*. In de bestuurlijke MIRT-gesprekken vindt het nadere gesprek hierover plaats. Het verbinden van de grensregio's en het beter verbinden van Noord, Oost, en Zuid Nederland met de randstad is een belangrijke doelstelling uit de *Contouren Toekomstbeeld OV 2040*.²⁴

Artikel 5 Ontvangsten van het fonds

De leden van de fractie van de ChristenUnie willen tot slot graag weten of het wetsvoorstel ruimte biedt om in de toekomst nieuwe financiële heffingen als ontvangst voor het Mobiliteitsfonds te gebruiken.

De opbrengst van belastingen en heffingen die niet wettelijk geormerkt is, gaat naar de algemene middelen. Zou in de toekomst een heffing worden ingesteld waarvan de opbrengst uitsluitend inzetbaar is voor de doelen van het Mobiliteitsfonds, dan komt de opbrengst van die heffing rechtstreeks ten goede aan dit fonds. De opbrengst is dan aan te merken als een 'andere ontvangst in het kader van het bereiken van de doelen van het fonds' als bedoeld in artikel 5, onderdeel d, van het wetsvoorstel.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

²⁴ Bijlage bij Kamerstukken II 2018/19, 23645, nr. 685.