

Vergaderjaar 2020–2021

35 426

Regels inzake instelling van een Mobiliteitsfonds (Wet Mobiliteitsfonds)

C

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 30 november 2020

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van de reacties van de leden van de fracties van de VVD, de PVV, GroenLinks en de SGP op het wetsvoorstel tot instelling van een Mobiliteitsfonds.

De genoemde leden hebben in het voorlopig verslag enkele opmerkingen gemaakt en een aantal vragen gesteld, die ik hieronder zal beantwoorden.

Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie vragen wat volgens de regering de gevolgen zijn van het aannemen van het amendement-Van der Graaf c.s.¹ en of dit met zich meebrengt dat er minder infrastructuurprojecten uit het fonds bekostigd kunnen worden (in vergelijking met het Infrastructuurfonds).

Blijkens de toelichting wordt met het amendement-Van der Graaf c.s. beoogd om het doel van het fonds te preciseren en de wetstekst meer in lijn te brengen met de toelichting bij het wetsvoorstel. Het fonds heeft hierbij als doel het faciliteren van de bereikbaarheid van heel Nederland door veilige, innovatieve en duurzame mobiliteit. Het bekostigen van infrastructuurmaatregelen, maatregelen waarmee wordt beoogd de doelmatigheid of de veiligheid van het gebruik van infrastructuur te vergroten en proefprojecten en experimenten is hierbij het middel. Het amendement sluit aan bij de onderbouwing van het wetsvoorstel, zoals die in de memorie van toelichting en de nota naar aanleiding van het verslag wordt gegeven, en de hierin gegeven doelen. Hierbij staat een meer integrale afweging van bereikbaarheidsmaatregelen centraal, waarbij ook de relatie wordt gelegd met andere maatschappelijke opgaven die niet uit het Mobiliteitsfonds worden bekostigd, zoals de woningbouwopgave. Het amendement geeft derhalve geen andere inhoud aan het doel van het Mobiliteitsfonds en verandert evenmin de reikwijdte van het fonds, die bepaalt welke maatregelen wel en niet bekostigd kunnen worden. Het is dus niet zo dat er als gevolg van het

¹ Kamerstukken II, 2019/20, 35 426, nr. 21.

amendement minder geld naar infrastructuurprojecten gaat in vergelijking met het Infrastructuurfonds.

De fractieleden van de VVD vragen tevens naar de mogelijkheden om, nu de vaste percentages voor de modaliteiten worden losgelaten, op andere wijze de budgetten die beschikbaar zijn voor infrastructuur en andere maatregelen te begrenzen en de mate waarin de nieuwe regels voor de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) en het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) daar een rol in kunnen spelen.

Met het Mobiliteitsfonds komt de mobiliteit meer centraal te staan. De beschikbare financiële middelen zullen worden verdeeld op basis van een meer integrale afweging van bereikbaarheidsopgaven en mogelijke oplossingsrichtingen. In deze integrale afweging worden naast het hoofddoel van bereikbaarheid ook de effecten van mobiliteitsoplossingen op (verkeers)veiligheid, robuustheid en duurzaamheid meegewogen. Wat dit betekent voor de verdeling over de modaliteiten staat niet bij voorbaat vast, maar is de uitkomst van een afweegproces. Instrumenten zoals de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), de MIRT-spelregels en de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) spelen een belangrijke ondersteunende rol in dit proces, mede ter bevordering van een efficiënte inzet van de financiële middelen. Er is continu aandacht voor actualisatie en verbetering van de instrumenten. Momenteel wordt gewerkt aan de opvolger van de NMCA en worden de MIRT-spelregels herzien.

Vragen en opmerkingen van de leden van de GroenLinks-fractie

De leden van de fractie van GroenLinks veronderstellen dat de beslissing van de Tweede Kamer om het wetsvoorstel niet als spoedeisend aan te merken met zich meebrengt dat er een jaar vertraging optreedt. Zij vragen of dit inderdaad het geval is en, zo ja, welke gevolgen dit zal hebben voor projecten die uit het fonds bekostigd kunnen worden.

Indien de wet niet per 1 januari 2021 in werking kan treden, betekent dit niet automatisch dat indiening van de eerste begroting van het Mobiliteitsfonds met een jaar moet worden uitgesteld. Om op de derde dinsdag van september 2021 de eerste begroting te kunnen indienen, zoals door de regering wordt beoogd, is het wel noodzakelijk dat de wet per 1 juli 2021 in werking kan treden en dat hierover uiterlijk in maart 2021 duidelijkheid is. 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.

De fractieleden van GroenLinks informeren verder naar de kansen om binnen het Mobiliteitsfonds in te spelen op de veranderende mobiliteit sinds het uitbreken van de coronacrisis. Zij vragen of voorstelbaar is dat langetermijninvesteringen gerelateerd aan spitsmijden en thuiswerken betrokken worden bij infrastructurele projecten.

De omvorming van het Infrastructuurfonds tot Mobiliteitsfonds geeft invulling aan de behoefte om bij de verdeling van de beschikbare financiële middelen voor de aanpak van bereikbaarheidsopgaven te komen tot een meer integraal en gebiedsgericht afweegproces en meer flexibiliteit in oplossingsrichtingen. De reikwijdte van het Mobiliteitsfonds bepaalt welke typen maatregelen bekostigd kunnen worden uit het fonds. De reikwijdte wordt ten opzichte van het Infrastructuurfonds verbreed met maatregelen waarmee wordt beoogd de doelmatigheid of de veiligheid van het gebruik van infrastructuur te vergroten, en met proefprojecten en experimenten. Maatregelen moeten passen binnen de doelomschrijving

van het Mobiliteitsfonds. Voor welke maatregelen bij een concrete bereikbaarheidsopgave in een gebied gekozen zal worden, hangt van meer factoren af, bijvoorbeeld van de vraag of een bepaalde maatregel past binnen de gestelde beleidsdoelen en een efficiënte en doelmatige oplossing is. Afweging en besluitvorming hierover vinden plaats binnen het MIRT-proces.

Vragen en opmerkingen van de leden van de PVV-fractie

De leden van de PVV-fractie informeren naar de criteria op basis waarvan de in artikel 9 van het wetsvoorstel bedoelde evaluatie zal plaatsvinden en vragen of het criterium «economische schade» hier deel van uitmaakt. Zij vragen tevens om toe te lichten waarom gekozen is voor een termijn van vijf jaar en niet voor een kortere termijn.

De bedoelde evaluatie betreft de doeltreffendheid en de effecten van de wet in de praktijk. Daarbij gaat het met name om de mate waarin de met de wet beoogde doelen worden verwezenlijkt en om eventuele neveneffecten. Met het Mobiliteitsfonds komt de mobiliteit centraal te staan. De omvorming van het Infrastructuurfonds tot het Mobiliteitsfonds faciliteert een meer integrale afweging van bereikbaarheidsopgaven en -oplossingen. De evaluatie zal in de eerste plaats daar op gericht zijn.

De integrale afweging van bereikbaarheidsoplossingen – infrastructurele en niet-infrastructurele – vindt plaats in de eerste fasen van het MIRT-proces. Vanaf de planuitwerking zijn concrete maatregelen in beeld die worden voorbereid en uitgevoerd. De besluitvorming tot de planuitwerkingsfase neemt doorgaans een aantal jaren in beslag. Voordat met de planuitwerking en uitvoering kan worden gestart vindt in de regel eerst een onderzoek en vervolgens een verkenning plaats. Gelet hierop is een termijn van vijf jaar om goed zicht te krijgen op de werking van de wet zeker niet te lang. Bij een kortere termijn kan er te weinig ervaring worden opgedaan met de wet in de praktijk.

Behalve voor de verslaglegging aan de Eerste en Tweede Kamer die artikel 9 van het wetsvoorstel voorschrijft, wordt het beleid periodiek geëvalueerd in beleidsdoorlichtingen en interdepartementale beleidsonderzoeken (IBO's). Deze evaluaties laten zien wat de effecten van het beleid zijn en in hoeverre de (beoogde) doelstellingen zijn bereikt. Het parlement wordt middels de beleidsbegroting ieder jaar geïnformeerd over lopende evaluaties en overig onderzoek.

Bij iedere investeringsbeslissing wordt rekening gehouden met de gevolgen voor economie en maatschappij. Hiervoor wordt gebruikgemaakt van maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's), die een belangrijk instrument zijn in het MIRT-proces. Deze MKBA's verschaffen inzicht in de effecten van een voorgenomen project of maatregel op de maatschappelijke welvaart in Nederland.

De fractieleden van de PVV vragen verder of het «gebiedsgericht» werken een basis heeft in EU-wet- en regelgeving.

Het gebiedsgericht werken heeft geen basis in EU wet- en regelgeving; het behoort tot de beleidsvrijheid van een lidstaat. Bereikbaarheidsopgaven hangen in toenemende mate samen met economische en ruimtelijke opgaven. Deze samenhangende en complexe opgaven manifesteren zich voor een belangrijk deel op gebiedsniveau. Dit heeft ertoe geleid dat Rijk en decentrale overheden steeds meer programmatisch, gebiedsgericht en modaliteit overstijgend met elkaar samenwerken. Dit gebeurt onder meer in gebiedsgerichte (bereikbaarheids)programma's. Door de samenwerking

in een gebied komen niet alleen bereikbaarheidsoplossingen in beeld, maar ook oplossingen op het gebied van ruimtelijke ordening. Ook zorgt de gebiedsgerichte aanpak voor synergie en wederkerigheid, ook in financiële zin, doordat alle partijen kijken wat ze zelf kunnen doen om de bereikbaarheidsproblemen op te lossen en hoe de maatregelen elkaar kunnen aanvullen en versterken.

Tot slot vragen de leden van de PVV-fractie in hoeverre er in het Mobiliteitsfonds rekening is gehouden met stijgend autogebruik vanwege de coronacrisis.

Het Mobiliteitsfonds biedt ruimte om rekening te houden met veranderingen in de mobiliteit. Die vinden hun oorzaak bijvoorbeeld in een veranderende demografie en een veranderend mobiliteitsgedrag. Deze ontwikkelingen vertalen zich in bereikbaarheidsopgaven. De mobiliteitsontwikkelingen worden in kaart gebracht in analyses zoals de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA). In deze analyses maken we gebruik van de laatste inzichten omtrent onder meer economie, demografie en gedrag. Mocht in de toekomst blijken dat het autogebruik structureel hoger uitvalt, dan komt dit dus naar voren in analyses die bereikbaarheidsopgaven en -oplossingen in kaart brengen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de SGP-fractie

De leden van de SGP-fractie menen dat de grotere ruimte voor het nemen van investeringsbeslissingen gepaard zou moeten gaan met meer transparantie en betere verantwoording. In dit verband vragen zij op welke wijze de regering inzicht wil geven in het afwegingskader en de uiteindelijke afweging op project- en gebiedsniveau, gegeven de verschillende beleidsdoelen die worden nagestreefd en of zij bereid is in het MIRT per individueel project(pakket) aan te geven wat de bijdrage daarvan is aan de onderscheiden beleidsdoelen.

In de afweging om te komen tot investeringsbeslissingen voor bereikbaarheidsopgaven wordt breed gekeken naar de effecten van de voorgestelde mobiliteitsooplossingen. Daarbij gaat het naast de effecten op bereikbaarheid in brede zin, onder andere ook om de effecten op (verkeers)veiligheid, kwaliteit van de leefomgeving en duurzaamheid. Deze effecten worden in kaart gebracht in opeenvolgende stappen in het MIRT-proces (MIRT-onderzoek, verkenning, planuitwerking en realisatie), onder meer met behulp van de maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA). Het MIRT heeft mede ten doel het parlement maximale transparantie te bieden over projecten en (gebiedsgerichte) programma's. Het MIRT-overzicht geeft daarbij jaarlijks de basisinformatie, waarin de voortgang van projecten en programma's wordt beschreven. Het halfjaarlijkse overleg met de Tweede Kamer biedt de mogelijkheid om in meer detail op specifieke projecten en programma's in te gaan. In de overleggen kunnen ook nadere vragen worden gesteld over de bijdrage van individuele projecten aan relevante beleidsdoelen. Zoals hiervoor is aangegeven, is er continu aandacht voor actualisatie en verbetering van de instrumenten. Dat geldt onder andere voor het MIRT. Periodiek wordt bezien of opzet van en opgenomen informatie in het MIRT-overzicht aan actuele wensen voldoet. Daarnaast worden momenteel de MIRT-spelregels herzien.

De fractieleden van de SGP informeren ook naar de visie van de regering op de verhouding tussen het Mobiliteitsfonds en het voorgestelde Nationaal Groeifonds. Zij vragen welke infrastructuurprojecten niet via het Mobiliteitsfonds, maar wel uit het Nationaal Groeifonds gefinancierd kunnen worden.

In de in december 2019 verschenen groeistrategie constateert het kabinet dat er aanleiding is voor extra investeringen om het verdienvermogen van Nederland te versterken.² Het voorgestelde Nationaal Groeifonds (NGF) vloeit voort uit deze groeistrategie. Het NGF maakt additionele investeringen in terreinen die leiden tot een hoger verdienvermogen mogelijk. Een van deze terreinen betreft de fysieke infrastructuur. Op het terrein van infrastructuur ligt er een aantal majeure opgaven die vanwege hun grote omvang niet binnen het huidige MIRT-programma kunnen worden aangepakt. Projecten of programma's met betrekking tot infrastructuur die bijdragen aan de criteria, met als belangrijkste element de bijdrage aan het verdienvermogen, komen in aanmerking voor het NGF. Het NGF heeft dus een bredere reikwijdte dan het Mobiliteitsfonds. Een nadere toelichting treft u aan in de Kamerbrief over het NGF.³

Met het NGF wordt een zorgvuldig besluitvormingsproces beoogd, met een onafhankelijke beoordelingsadviescommissie. Over de precieze wijze waarop de middelen van het NGF tot besteding komen wordt nog overleg gevoerd, onder andere met de Tweede Kamer.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

² Kamerstukken II 2019/20, 29 696, nr. 7.

³ Kamerstukken II 2020/21, 35 300, nr. 83.