Bijlage bij antwoord vraag 6 (67985)

Q6 Wat is er concreet, zowel financieel als beleidsmatig, voor nodig om de maximumsnelheid op de autosnelwegen terug te verhogen naar 130 kilometer per uur, ook in relatie tot stikstof? Graag een gedetailleerd antwoord.

Concreet
Een dergelijke wijziging van de maximumsnelheid op autosnelwegen vindt concreet plaats door het wijzigen van verkeersborden langs de weg. De verkeersregel voor de maximumsnelheid voor autosnelwegen in artikel 21 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) is momenteel al 130 km/u. Echter op (nagenoeg) alle wegvakken zijn sinds de snelheidsverlaging naar 100 km/u overdag in 2020 verkeersborden met een lagere snelheid dan 130 km/u aanwezig (bord A1 "maximumsnelheid" uit Bijlage 1 RVV 1990 en bijbehorende onderborden). Op grond van artikel 63 van het RVV 1990 gaan deze verkeersborden met een lagere snelheid boven de verkeersregel van 130 km/u. Daarom moeten voor een snelheidsverhoging deze borden worden aangepast.

Om verkeersborden veilig te kunnen aanpassen zullen wegen deels moeten worden afgesloten tijdens de werkzaamheden. Naast het Rijk is er ook een beperkt aantal wegen in beheer van provincies dat een autosnelweg is. Provincies zijn zelfstandig bevoegd om besluiten te nemen over de maximumsnelheid op de wegen onder hun beheer.

Procedure - verkeersbesluit
Voorafgaand aan het kunnen aanpassen van deze verkeerstekens moet op grond van artikel 15 van de Wegenverkeerswet een verkeersbesluit worden genomen.
Op grond van artikel 21 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) moet onder andere worden aangegeven hoe de belangen zoals benoemd in het eerste en tweede lid van artikel 2 van de Wegenverkeerswet tegen elkaar zijn afgewogen. Deze belangen betreffen onder andere: veiligheid op de weg, vrijheid van het verkeer, voorkomen van overlast, hinder of schade aan het milieu -zoals bedoeld in de Wet milieubeheer- of het karakter of de functie van objecten of gebieden, waaronder natuur.

Als niet wordt voldaan aan de wettelijk vastgelegde geluidproductieplafonds kan de maximumsnelheid niet worden verhoogd in een verkeersbesluit. Mogelijk kan de snelheid op een later moment - na het treffen van geluidsmaatregelen of een procedure voor het verlagen van geluidsproductieplafonds - wel worden verhoogd.

Het verkeersbesluit staat open voor bezwaar en beroep bij de rechter voor belanghebbenden.
Indien een rechter (ook in hoger beroep) een verkeersbesluit zou vernietigen, dan moet de wijziging van verkeerstekens waarmee de maximum snelheid is verhoogd worden teruggedraaid.

Procedure - stikstof / natuur
Het verhogen van de maximumsnelheid leidt tot een toename van stikstofemissie en -depositie ten opzichte van de situatie zonder verhoging, zowel door hogere emissies als door verkeerskundige effecten (andere routekeuzes). Dat betekent dat getoetst moet worden aan de Wet natuurbescherming (vanaf 1 januari: Omgevingswet): naar verwachting kunnen significant negatieve effecten in Natura 2000-gebieden niet *op voorhand* worden uitgesloten en is een natuurvergunning nodig voorafgaand aan het wijzigen van de verkeersborden. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is de Minister voor Natuur en Stikstof. Ook deze vergunning staat open voor bezwaar en beroep door belanghebbenden. Indien een rechter (ook in hoger beroep) een vergunning zou vernietigen, dan kan de verhoging van de maximumsnelheid geen doorgang vinden.

Het bevoegd gezag kan deze natuurvergunning alleen verlenen als aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden kan worden uitgesloten. Gelet op de huidige staat van de natuur en de grote overbelasting door stikstofdepositie is het naar verwachting nodig om 'mitigerende maatregelen' te treffen om mogelijke aantasting uit te kunnen sluiten.

Dit kan door extern salderen: door overeenkomsten te sluiten met ondernemers (saldogevers) die vrijwillig hun activiteiten beëindigen of wijzigen en de depositiedaling die dit oplevert in te zetten als mitigatie. De

depositiedaling moet op precies dezelfde plek plaatsvinden als de depositiebijdrage door verhoging van de maximumsnelheid. Bij de stikstofberekeningen geldt een maximale rekenafstand van 25 km. Een verhoging van de maximumsnelheid op alle autosnelwegen in Nederland vraagt daarom zeer veel (mogelijk tientallen) 'saldogevers' verspreid over het land. Daarbij moet voor iedere maatregel onderbouwd worden dat de depositiedaling als gevolg van deze maatregel niet nodig is om behoud van de natuur te borgen en om op termijn de instandhoudingsdoelstellingen van het betreffende Natura 2000-gebied te halen.

Omdat een aantal autosnelwegen door of direct langs Natura 2000-gebieden lopen, is de verwachting dat het moeilijk zal zijn om voldoende saldogevers te vinden om mogelijke aantasting van de randen van Natura 2000-gebieden langs autosnelwegen, volledig te mitigeren. Als dat inderdaad niet overal mogelijk blijkt, dan kan de verhoging van de maximumsnelheid alleen doorgang vinden als met succes een zogenoemde ADC-toets wordt uitgevoerd. Er dient dan onderbouwd te worden dat er voor het project geen voor de natuur minder schadelijke Alternatieven beschikbaar zijn, het project een Dwingende reden van groot openbaar belang dient en de nodige Compenserende maatregelen worden uitgevoerd voor de (mogelijke) schade aan de natuur.

Naast de effecten als gevolg van stikstof dient in het kader van de Wet natuurbescherming onderbouwd te worden dat de toename van de geluidsbelasting door de snelheidsverhoging niet leidt tot significante verstoring van diersoorten waarvoor instandhoudingsdoelen zijn vastgesteld voor Natura 2000-gebieden, zoals bepaalde vogelsoorten.

Beleidsmatig
Snelheidsverhoging leidt tot een aantal effecten die raken aan het kunnen behalen van vigerende beleidsdoelen, waarbij een afweging nodig is over het al dan niet mitigeren van die effecten.
Naast de hierboven benoemde toename van stikstofdepositie op natuur betreft dit de onderstaande aspecten die raken aan het beleid van IenW.

Voor een indicatie van de ordegrootte van deze effecten wordt waar beschikbaar verwezen naar geraamde positieve effecten van de snelheids*verlaging* naar 100 km/u overdag in 2020 die met het terugverhogen weer ongedaan zou worden gemaakt. Als er slechts gedeeltelijk wordt terugverhoogd -bijvoorbeeld vanwege beperkingen op gebied van natuur en/of geluid- dan zullen de negatieve effecten navenant kleiner zijn. Daarnaast kunnen de effecten voor het jaar van terugverhogen enigszins anders zijn door autonome ontwikkelingen in voertuigemissies en veiligheid.

- Verkeersveiligheid: stijging circa 10 extra verkeersdoden per jaar (prognose SWOV in bijlage bij brief Minister van Financiën van 22 april 2020)[1]. In het kader van de motie Geurts wordt gestreefd naar halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030.

- Klimaat: extra CO2-uitstoot, door PBL[2] geraamd op 970 kiloton CO2 voor peiljaar 2030 (en naar verwachting dus meer voor de eerdere jaren, gebaseerd op verschoning van wagenpark). De Staat is gehouden aan het reductiebevel van de Hoge Raad[3] om totale CO2-emissie in Nederland te reduceren

- Luchtkwaliteit: verhoging van concentraties fijnstof en stikstofoxiden, door PBL in bovengenoemd onderzoek geraamd op 950 ton NOx en 40 ton PM10 voor peiljaar 2030. Het beleid is met het Schone Lucht Akkoord voor het verkeer op onze snelwegen gericht op permante verbetering van de luchtkwaliteit (Begroting XII artikel 14 en 20).

- Geluid: stijging van geluidproductie waardoor mogelijk maatregelen (stille wegdekken, schermen, gevelisolatie) of verhogen geluidproductieplafond nodig zijn voorafgaand aan snelheidsverhoging. Ook als bij invoering van snelheidsverhoging binnen geluidproductieplafonds blijft zal door stijging van geluidproductie door snelheidsverhoging bij toename van het verkeer het geluidsproductieplafond in een eerder jaar worden bereikt dan zonder snelheidsverhoging. Dat leidt ertoe dat wegdekken eerder (ook als ze technisch nog goed zijn) moeten worden vervangen door een stiller type wegdek om binnen de geluidsproductieplafonds te blijven. De meerkosten als gevolg van deze kapitaalvernietiging drukken op

[1] https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-931977
[2] https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-cpb-2020-kansrijk-mobiliteitsbeleid-2020-bijlage-4-fiches.pdf
[3] https://uitspraken.rechtspraak.nl/#!/details?id=ECLI:NL:HR:2019:2006

het instandhoudingsartikel waar dit moet worden in het Basiskwaliteitsniveau, waar met de beschikbare middelen momenteel niet alle ambities te realiseren zijn[4].

Ook als binnen de juridisch toegestane geluidsproductieplafonds wordt gebleven, dan is met een snelheidsverhoging nog wel sprake van een feitelijke toename van het geluid voor omwonenden en de daarmee samenhangende kans op hinder en gezondheidseffecten. Het beleid is erop gericht geluidshinder door onze snelwegen tegen te gaan (begroting XII, Artikel 14 en 20).

- Doorstroming: bij rustige omstandigheden leidt een hogere maximumsnelheid voor kortere reistijden voor de bestuurders die gebruik de mogelijkheid om harder te mogen rijden. Zowel de Algemene Rekenkamer[5] als NDW (Nationaal Dataportaal Wegverkeer)[6] hebben echter geconcludeerd dat eerdere snelheidsverhogingen per saldo nauwelijks tot reistijdwinst hebben geleid omdat tegenover een kortere reistijd bij rustige omstandigheden afname van de reistijdbetrouwbaarheid staat: de hogere maximumsnelheid leidt bij drukkere omstandigheden tot een beperkte capaciteitsreductie, waardoor eerder reistijdverlies door files ontstaat.

Financieel

De financiële effecten van een eventuele snelheidsverhoging moeten nader in beeld worden gebracht en bestaan in ieder geval uit de volgende componenten: aanpassen bebording/werkzaamheden, extra kosten naleving geluidsproductieplafonds -ook in de volgende jaren na snelheidsverhoging, kosten voor uit te voeren onderzoeken, te volgen procedures en te verwachten rechtszaken, communicatie, mitigerende en compenserende maatregelen stikstof en mogelijk geluid, indien gewenst mitigerende maatregelen verkeersveiligheid. Binnen de huidige reguliere budgetten van IenW op het Mobiliteitsfonds en begrotingshoofdstuk XII is momenteel geen ruimte is om deze kosten te dekken.

Ter indicatie is hier aangegeven welke kosten in het verleden zijn gemaakt op een aantal van de genoemde aspecten in relatie tot wijziging van de snelheidslimiet en de genoemde ordegrootte van effecten. De kostenraming voor een snelheidsverhoging in de komende jaren kan hier om verschillende redenen van afwijken, wat nader onderzoek zal vragen.

- Bebording: in 2020 is in reactie op vragen uit de pers[7] gemeld dat de kosten voor de snelheidsverlaging naar 100 km/u overdag voor fysieke en elektronische bebording €19 mln bedroegen
- Stikstof: De kosten voor extern salderen hangen af van de specifieke situatie van de bedrijven waarmee overeenkomsten gesloten moeten en kunnen worden. Daar kan op dit moment geen goede inschatting van gemaakt worden. Naar verwachting bedragen de kosten enkele tientallen miljoenen euro's.
- Geluid: in de Verzamelbrief voor het AO Verkeersveiligheid van 28 mei 2020[8] is aangegeven dat de snelheidsverlaging naar 100 km/u overdag over het gehele etmaal bezien (dus inclusief de avond/nachtperiode die zwaarder weegt) circa 0,2 tot 0,3dB bedraagt. Uit berekeningen in het kader van de begrotingsvoorbereiding komt naar voren dat de effecten van deze snelheidsverlaging overdag zouden leiden tot een kostenbesparing op van de wettelijke geluidproductieplafonds in de ordegrootte van €35 mln voor de periode 2021-2032 op het Mobiliteitsfonds, artikel 12.02.01 Onderhoud Instandhouding.
- Verkeersveiligheid (indien de wens bestaat om het eerder geraamde effect van 10 verkeersdoden per jaar te mitigeren door infrastructurele maatregelen): de naar verwachting te bereiken slachtofferreductie van het investeringspakket voor verkeersveiligheid op rijks-N-wegen van €200 mln ligt in de ordegrootte tussen de 1 en 2 verkeersdoden per jaar[9]. SWOV heeft aangegeven[10] dat van de eerste tranche van verkeersveiligheidsimpuls op het onderliggend wegennet van in totaal €328 mln een slachtofferreductie van bijna 1 verkeersdode per jaar wordt verwacht. Bij beide investeringspaketten is geraamd dat de

---

[4] Kamerstuk 29385, nr. 119

[5] https://www.rekenkamer.nl/publicaties/rapporten/2019/05/15/resultaten-verantwoordingsonderzoek-2018-ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat

[6] https://www.ndw.nu/actueel/datablogs/a/2019/de-130-km-u-maatregel-gewikt-en-gewogen-meer-of-minder-fileleed

[7] https://www.telegraaf.nl/nieuws/985664421/woedende-reacties-op-kostbare-snelheidsverlaging

[8] https://open.overheid.nl/documenten/ronl-7d85ebcf-e7cd-4a12-ace8-38cb37d0b820/pdf

[9] https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-1121704

[10] https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/R-2022-12.pdf

maatschappelijke baten (die naast gereduceerde verkeerdoden ook bestaan uit reductie van minder ernstige ongevallen) een veelvoud zijn van de te make investeringen.

Mobiliteit. Verduurzaming personenvervoer en reisgedrag

1. Aanleiding (probleem en doel)

Beschrijf in de aanleiding wat de achtergrond van het reserveren van de middelen is aan de hand van de volgende vragen:

1. Aanleiding (probleem en doel)	
1.1 Wat is de letterlijke tekst in het regeerakkoord of in de communicatie richting TK (doel of maatregel)? Voeg ook de meerjarige budgettaire tabel in t/m 2022 (reeks tabbladen). Indien het structurele bedrag niet gelijk is aan het bedrag in 2022, wordt tevens de meerjarige reeks tot het jaar waarin de uitgaven structureel zijn opgenomen.	*"Vergroening reisvervoer en personengedrag. Dit betreft een subsidie voor verschillende manieren om duurzaam reisvervoer en -gedrag te stimuleren, bijv. rond thuiswerken, opschalen deelmobiliteit, veranderingen in de cultuur en werkwijzen (sociale innovatie), versterken fietsinfra, minder vliegen en stimuleren (internationale) treinreizen. Nadere invulling van deze maatregel dient nog gedurende de kabinetsperiode plaats te vinden. Hiervoor wordt cumulatief 265 miljoen euro gereserveerd t/m 2030, en daarna structureel 29 miljoen euro."* De besteding van deze middelen wordt in het CA gekoppeld aan een CO2-reductiedoel van 0,3 tot 0,5Mton in 2030. De middelen komen enerzijds ten goede aan een nieuw op te richten programma van IenW voor de verduurzaming van personenreisgedrag. Anderzijds worden middelen aangewend om doelgericht investeringen te faciliteren in de reeds bestaande programma's voor duurzame mobiliteit, daar waar dit de gedragsaanpak effectief ondersteunt (zie ter verduidelijking graag onderstaand figuur). **opdracht CA: CO2-reductie** *Door verandering van personenreisgedrag* **Uitgaven via nieuw programma verduurzaming personenreisgedrag (in ontwikkeling)** • Beleidsonderzoek en -ontwikkeling inc. kleinschalige maatregelen recreatief en werk gerelateerde reizen • Programma-brede diensten: alliantie-management, communicatiecampagnes, monitoring en evaluatie • Opgavegerichte subsidieregeling • Nog te programmeren maatregelen **Uitgaven via bestaande programma's** • Stimulering ZE-voertuigen o brom en snorfietsen – uitgevoerd door IenW/DuMo/Algemeen Beleid o touringcars en doelgroepenvervoer- – uitgevoerd door IenW/DuMo/Logistiek o H2-treinen – uitgevoerd door IenW/OVS • Stimulering doorfietsroutes: uitgevoerd door IenW/DuMo/ Actieve mobiliteit • Samenwerkingsprogramma deelmobiliteit: uitgevoerd door IenW/ISM Zie graag 1.3 voor de meerjarige reeks conform het CA in verhouding tot het daadwerkelijk verwachtte meerjarige bestedingsritme. Nog onder voorbehoud van de verdere uitwerking van individuele maatregelen verwachten we tot en met 2030 EUR 108 mln. van de voor maatregelen beschikbare middelen te besteden binnen de bestaande programma's van IenW en EUR 142 mln. in het kader van het

<table>
<tr><td></td><td>nieuwe programma voor de verduurzaming van personenreisgedrag. De resterende 15 mln. worden gereserveerd voor uitvoeringskosten.</td></tr>
<tr><td>1.2 Wat is het <u>probleem</u> dat wordt beoogd op te lossen?</td><td>Het probleem betreft de klimaatverandering als gevolg van de hoeveelheid CO2 uitstoot. Om dit probleem tegen te gaan heeft het kabinet zich in het Coalitieakkoord gecommitteerd tot klimaatneutraliteit in 2050 en een aanscherping van het doel voor 2030 in de Klimaatwet tot tenminste 55% CO2 reductie. Het kabinet spreekt hierbij af om beleid te richten op een hogere opgave van circa 60% in 2030 om zeker te stellen dat het doel van tenminste 55% reductie wordt behaald.
De uit de 265 mln. euro gefinancierde maatregelen beogen bij te dragen aan de oplossing via een tweetal (samenhangende) opgaven:
- De verduurzaming van mobiliteit: bijdrage aan CO2-reductie
- Vergroten draagvlak samenleving: de mobiliteitstransitie vraagt dat iedereen 'mee kan doen', dus de keuze heeft om niet, schoner of anders te reizen. Dit vraagt om haalbare, aantrekkelijke en gemakkelijke duurzame opties voor reizigers.</td></tr>
<tr><td>1.3 Wat is het beoogde <u>budget</u> (meerjarig)?</td><td><u>Verdeling verduurzaming personenvervoer: 265 mln. euro cumulatief t/m 2030</u>
<table>
<tr><td>Totale Uitgaven</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>2024</td><td>2025</td><td>2026</td><td>2027</td><td>2028</td><td>2029</td><td>2030</td></tr>
<tr><td>uitgaven</td><td>32,860</td><td>31,800</td><td>46,852</td><td>38,372</td><td>38,372</td><td>38,372</td><td>38,372</td></tr>
<tr><td>kasritme CA</td><td>14,000</td><td>29,000</td><td>44,400</td><td>44,400</td><td>44,400</td><td>44,400</td><td>44,400</td></tr>
<tr><td>Verschil met CA</td><td>18,860</td><td>2,800</td><td>2,452</td><td>-6,028</td><td>-6,028</td><td>-6,028</td><td>-6,028</td></tr>
</table>
Getallen in tabel in EUR mln.

Structureel (na 2030) 29 mln. euro

In 2024 tot en met 26 voorzien we hogere uitgaven dan wat is voorzien in het kasritme van het CA; de uitgaven in de daaropvolgende jaren zijn lager dan het kasritme van het CA. Zie graag onderstaand een opsplitsing van de bovenstaande reeks voor de jaren 2024 t/m 2026.

Zie graag de gedetailleerde jaarlijkse reeks per maatregel in 2.6. De hogere concentratie van uitgaven in de jaren 2024 tot en met 26 heeft daarmee te maken dat er juist in de aankomende jaren nog extra stimulering nodig is voor de verduurzaming van voertuigen. Deze subsidies stoppen in 2026. De gedragsgerichte aanpak krijgt dan een groter gewicht in de begroting.
Naast de verduurzaming van voertuigen komen middelen van 2024 t/m 2026 ook al ten goede aan steun voor de stimulering van doorfietsroutes en het samenwerkingsprogramma deelmobiliteit.
Tenslotte gaan ook de activiteiten onder het nieuwe programma voor verduurzaming van reisgedrag in 2024 voorzichtig van start met een nieuw, opgave-gericht subsidie instrument en verschillende activiteiten in het kader van alliantiemanagement, marketingcampagnes, monitoring en evaluatie.

Voor alle deelonderwerpen is de verwachting dat de vraag naar middelen hoger is dan het aanbod. Onderuitputting is dus onwaarschijnlijk.</td></tr>
</table>

1.4 Wat is het beoogde doel de maatregel?[1] En meer specifiek: Wat is de SMART of meetbare doelstelling?	Besteding van de middelen draagt bij aan een drietal doelen: - In het CA vereiste CO2-reductie van 0,3-0,5 Mton door vergroenen van personenmobiliteit, boven op de afgesproken reductie uit het Klimaatakkoord. - de transitie naar duurzame mobiliteit voor iedereen: o duurzame manieren van reizen (of de mogelijkheid om niet te reizen) moeten aansluiten bij de mobiliteitsbehoeften van mensen, en de duurzame opties moeten haalbaar, gemakkelijk en aantrekkelijk zijn (dit wordt meetbaar gemaakt door in toekomst jaarlijks draagvlak en participatieonderzoek uit te voeren waarin we ook de houding en attitudes van reizigers ten opzichte van duurzaam reizen gaan meten); o mensen moeten begrijpen waarom het belangrijk is dat ze duurzaam gaan reizen, hoe ze hiermee bijdragen aan de klimaatopgave. o Versnellen van de transitie door maatregelen te verbinden en focus op de reiziger te leggen.

2 Beleidsinstrument (beoogde besteding)
Beschrijf de beoogde besteding van de middelen en licht toe waarom deze beoogde wijze van besteding is gekozen (en geen andere). Geef daarbij antwoord op de volgende vragen.

2. Beleidsinstrument (beoogde besteding)	
2.1 Wat is het gekozen instrument/maatregel?	Conform de verwoording van het CA worden de middelen ingezet in de vorm van subsidie om verschillende manieren van duurzaam reisvervoer en –gedrag te stimuleren. Zoals hierboven omschreven komen de middelen enerzijds ten goede aan een nieuw op te richten programma van IenW voor de verduurzaming van personenreisgedrag. De focus van het programma ligt op de vraag welke gedragsmaatregelen nodig zijn om duurzaam reizen aantrekkelijker te maken voor de reiziger. Anderzijds worden middelen aangewend om doelgericht investeringen te faciliteren in de reeds bestaande programma's voor duurzame mobiliteit, daar waar dit de gedragsaanpak effectief ondersteunt. Dit betreft investeringen in voertuigen en infrastructuur die rand voorwaardelijk zijn voor de mogelijkheid duurzaam reisgedrag te vertonen. Hierbij richten we ons uitdrukkelijk op kleinere 'ontbrekende schakels' of witte vlekken die wenselijk zijn vanuit het programma van verduurzaming van personenreisgedrag, maar waarvoor in bestaande programma's nog geen middelen beschikbaar zijn gemaakt.
2.2 Hoe leidt inzet van het instrument tot de beoogde doelstelling (doeltreffendheid[2])? Wat is de onderliggende beleidstheorie? Is hiervoor een empirische onderbouwing aanwezig?	Door personenreisgedrag zodanig te beïnvloeden dat mensen 'groenere' mobiliteitskeuzes maken, kan de transitie naar duurzame mobiliteit worden bereikt, evenals de beoogde CO2-reductie. En naar 3 manieren waarop mensen hun reisgedrag kunnen vergroenen: • Slimmer: door bijvoorbeeld vaker thuis te werken • Anders: kiezen voor duurzame modaliteiten (o.a wandelen, OV, de deelauto of de (deel)fiets) of alternatieven voor mobiliteit (bijvoorbeeld hybride werken); • Schoner: het vervangen van een voertuig met verbrandingsmotor door een elektrisch voertuig of ander duurzaam aangedreven voertuig.

[1] Indien het de inzet van een extra instrument/middelen bij het behalen van een bestaand beleidsdoel (bijvoorbeeld intensivering van bestaand instrument) betreft, kan worden weergegeven welk aanvullend effect met aanvullende inzet wordt beoogd.
[2] De mate waarin de beleidsdoelstelling dankzij de inzet van de onderzochte beleidsinstrumenten wordt gerealiseerd (definitie RPE, ook effectiviteit genoemd)

	Zoals eerder benoemd wordt een deel van de vergroening bereikt in het kader van een nieuw programma van IenW voor de verduurzaming van personenreisgedrag. Als onderdeel van dit programma wordt er • geïnvesteerd in doelgroepgerichte oplossingen dus stimuleringsmaatregelen voor specifieke doelgroepen, die met het huidige beleid nog niet bereikt worden, zodat ook deze doelgroepen verleid worden tot duurzaam reizen. Dit betreft bijvoorbeeld (aan onze huidige werkgeversaanpak aanvullende) oplossingen gericht op werk gerelateerde reizen (denk hierbij aan een versterking van de aanpak voor het mkb, de verduurzaming van dienstreizen en extra impulsen voor hybride werken). Daarnaast worden nieuwe oplossingen ontwikkeld om recreatief reizen te verduurzamen. Een centraal instrument hierbij wordt een nieuwe opgave-gerichte subsidiemaatregel, waarbij doelgroepen in samenwerkingsverband projectvoorstellen kunnen indienen die hun aantoonbaar helpen om hun reisgedrag te verduurzamen. • Daarnaast kijken we specifiek naar systeemoplossingen, hieronder ook 'programma-brede diensten'genoemd. Dat betreft marketingcampagnes, alliantiemanagement en het opzetten en uitvoeren van een nieuw monitoring en evaluatiekader. Bij marketingcampagnes en alliantie-management staan andere vormen van samenwerken en innoveren centraal. Een nieuw monitoring en evaluatiekader is nodig om het reizigersperspectief beter te kunnen meenemen in modellen en op deze manier betere inzicht te krijgen in het effect van verschillende factoren op gedragsverandering. Huidige modellen stellen de verschoning van verschillende typen voertuigen centraal en zijn daarom niet geschikt voor een gedragsgerichte aanpak. Middelen die ter beschikking worden gesteld aan andere programma's voor duurzame mobiliteit betreffen zoals eerder benoemd: Verschoningsoplossingen/ de restopgave van verduurzamen voertuigen, zodat voor alle modaliteiten een duurzame optie beschikbaar is. Concreet gaat het hierbij om: • Stimulering verduurzaming brom en snorfietsen • Stimulering verduurzaming touringcars en doelgroepenvervoer • Stimulering verduurzaming dieseltreinen 1. Ruimtelijke oplossingen gericht op het makkelijker, aantrekkelijker en inclusiever maken van de duurzame (keten)reis. Dit betreft concreet: • Stimulering doorfietsroutes • Samenwerkingsprogramma deelmobiliteit en verduurzaming van de ketenreis De hierboven benoemde maatregelen worden op dit moment nog nader uitgewerkt. Onderdeel van de uitwerking is een nadere onderbouwing van het verwachte CO2-reductieeffect van alle maatregelen (zie ook 2,7). Indien uit de uitwerking van de maatregelen blijkt dat het in het CA gestelde doel van 0,3-0,5 Mton reductie in 2030 niet kan worden behaald, dan zullen we – indien van toepassing- meer middelen besteden aan die maatregelen met een hogere verwachte effectiviteit of alternatieve/ aanvullende maatregelen ontwikkelen om ervoor te zorgen dat we het behalen van de doelstelling alsnog kunnen borgen (met andere woorden de beschikbaar gestelde 265 mln. euro worden herverdeeld binnen de eigen begroting van IenW in het voordeel van effectievere maatregelen). In de uitvoeringsfase monitoren we daarnaast of verwachte effecten ook gerealiseerd worden. Indien dit niet het geval is zullen we zoeken naar remedies en is stopzetten van de maatregel en herallocatie van middelen naar effectievere alternatieven de uiterste remedie.

2.3 Hoe doelmatig[3] is de wijze van de besteding (de verhouding tussen kosten en effecten)? Is hiervoor een empirische onderbouwing aanwezig?	Er is gezocht naar manieren om – daar waar dat kan met beperkte middelen- zeer gericht de witte vlekken van huidig beleid voor duurzame mobiliteit op te vullen en daarmee de effectiviteit van de verduurzaming van het personenreisgedrag te vergroten. Met een aanpak gericht op 'witte vlekken' bedoelen we bijvoorbeeld dat we in het nieuwe programma voor verduurzaming van reisgedrag binnen werk gerelateerde reizen gericht kijken naar de verduurzaming van het mkb dat structureel achterloopt op het grootbedrijf v.w.b. verduurzaming. En we focussen op thema's die naar verhouding nog onderbelicht zijn in huidig beleid zoals btl. dienstreizen en hybride werken. Een integrale aanpak voor de verduurzaming van recreatieve reizen (alle modaliteiten) hebben we nu nog niet. Ook dit wordt in het nieuwe programma ontwikkeld. Voor de verduurzaming van voertuigen richten we ons op voertuigtypes waarvoor de verduurzaming nog niet/ in veel mindere mate dan voor andere voertuigen op gang komt (denk aan touringcars of rolstoelbusjes in het doelgroepenvervoer) of voertuigen die relevant zijn voor bevolkingsgroepen met een kleine portemonnee (bijvoorbeeld brom en snorfietsen). Bij de ruimtelijke oplossingen is er gekozen voor de doorfietsroutes omdat die qua financiering nu tussen wal en schip vallen omdat zij gemeente of provinciegrenzen overschrijden. Door de in het CA geëiste reductiestelling te behalen met een aanpak die zich strikt richt op witte vlekken borgen we de doelmatige besteding van de gevraagde middelen.
2.4 Hoe past inzet van het instrument in de instrumentmix? Zijn deze onderling consistent?	Vooralsnog ontbreekt er een integrale gedragsgerichte aanpak voor de verduurzaming van personenreizen. Het nieuwe programma vult dit gat. Tegelijkertijd zijn er veel raakvlakken met reeds bestaande programma's. Daarom is het efficiënter om een deel van de bestedingen ter beschikking te stellen aan andere programma's voor duurzame mobiliteit. Met deze programma's worden er wel duidelijke afspraken gemaakt over de vereiste toegevoegde waarde van investeringen voor het programma verduurzaming personenreisgedrag. Anderzijds richt zich de nieuwe te ontwikkelen gedragsaanpak op de verdere verhoging van de impact van deze programma's. Er wordt gewerkt langs twee lijnen (maatregelen op rijksniveau en maatregelen ism regio en innovatief bedrijfsleven) met inzet van meerdere instrumenten. De middelen in dit bestedingsplan richten op de vergroening van personenreisgedrag aanvullend aan de uitdaging voor IenW om t/m 2030 900.000 woningen (zo duurzaam mogelijk en) goed te ontsluiten. Voor dat doel heeft het kabinet in het Coalitieakkoord 7,5mrd ter beschikking gesteld.
2.5 Zijn er alternatieve instrumenten of maatregelen om het doel te bereiken? Waarom is hier niet voor gekozen?	In het CA is er gericht ruimte gecreëerd voor een subsidieprogramma. Zoals hierboven omschreven heeft IenW naar aanleiding hiervan goed gekeken op welke punten de voor vergroening van reisgedrag geoormerkte middelen reeds bestaand en geagendeerd beleid (dat ook normerende en beprijzende maatregelen kent) optimaal kunnen aanvullen. Ieder van de geïdentificeerde en nog te identificeren maatregelen kent een eigen interventielogica. Dat een subsidie het meest geschikte instrument is in alle gevallen wordt geborgd door de interne processen en procedures bij IenW. Dit is een centrale vraag in het integraal afwegingskader dat per maatregel wordt ingevuld.
2.6 Hoe ziet de specifieke besteding van de middelen eruit? Hoe verhoudt zich dit tot het kasritme in het RA?	Verdeling verduurzaming personenvervoer 265 mln, euro cumulatief t/m 2030 6 % uitvoeringskosten 15 mln. euro 94% 250 mln. euro Structureel (na 2030) 29 mln. euro

[3] De relatie tussen de effecten van het beleid en de kosten van het beleid (definitie RPE, ook efficiëntie genoemd)

Totale Uitgaven							
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
uitgaven	32,860	31,800	46,852	38,372	38,372	38,372	38,372
kasritme CA	14,000	29,000	44,400	44,400	44,400	44,400	44,400
Verschil met CA	18,860	2,800	2,452	-6,028	-6,028	-6,028	-6,028

Getallen in tabel in EUR mln.

Van de totaal beschikbare reeks wordt 6 % gereserveerd voor de uitvoeringskosten. Deze handelwijze is in de vorige bestedingsplannen ook gehanteerd en akkoord bevonden. De uitvoeringskosten bestaan uit personele-, materiele-, monitoring en evaluatie- communicatie- en onderzoekkosten. Als de kosten lager uitvallen dan de eerdergenoemde 6 % zal het restant weer aan programma uitgaven worden toegevoegd.

In 2024 tot en met 26 voorzien we hogere uitgaven dan wat is voorzien in het kasritme van het CA; de uitgaven in de daaropvolgende jaren zijn lager dan het kasritme van het CA. De hogere concentratie van uitgaven in de jaren tot en met 2026 heeft daarmee de maken dat er juist in de aankomende jaren nog extra investeringen nodig zijn in verschoningsoplossingen, terwijl tegelijkertijd de nieuwe gedragsaanpak wordt uitgerold. Vanaf 2027 zijn investeringen in verschoningsoplossingen niet meer voorzien, daarom blijven de uitgaven daarna structureel lager.

De volgende tabel biedt een meer gedetailleerd inzicht in de bestedingen per post per jaar (voor zover al bekend).

I Uitgaven programma vergroenen reisgedrag

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1a) Uitbreiden werkgeversaanpak	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
1b) Sector-specifieke 'deals recreatief reizen	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
1) Totaal Beleidsonderzoek/ ontwikkeling & kleinschalige maatregelen	**1,5**	**1,5**	**1,5**	**1,5**	**1,5**	**1,5**	**1,5**
2a) Programma-brede diensten: Allianteimangement	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
2b) Programma-brede diensten: Communicatiecampagnes	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
2c) Programma-brede diensten: Monitoring en evaluatie	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
2) Totaal programmabrede diensten	**3,5**	**3,5**	**3,5**	**3,5**	**3,5**	**3,5**	**3,5**
3) Opgavegerichte regeling	**5,0**	**5,0**	**5,0**	**5,0**	**5,0**	**5,0**	**5,0**
4) Nog te programmeren maatregelen	**0,0**	**0,0**	**7,2**	**16,2**	**16,2**	**16,2**	**16,2**
Totaal programma vergroenen reisgedrag	**10,0**	**10,0**	**17,2**	**26,2**	**26,2**	**26,2**	**26,2**

II Uitgaven via bestaande programma's

5a) Stimulering ZE brom/snor	4,0	4,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
5b) Stimulering ZE touringcars en doelgroepenvervoer	7,0	6,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0
5c) Stimulering H2-treinen	0,0	0,0	15,0	0,0	0,0	0,0	0,0
5) Subsidie ZE-voertuigen	**11,0**	**10,0**	**17,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**
6) Sameenwerkingsprogramma deelmobiliteit en verduurzaming ketenreis	**4,0**	**4,0**	**4,0**	**4,0**	**4,0**	**4,0**	**4,0**
7) Stimulering doorfietroutes	**6,0**	**6,0**	**6,0**	**6,0**	**6,0**	**6,0**	**6,0**
Totaal bestaande programma's	**21,0**	**20,0**	**27,0**	**10,0**	**10,0**	**10,0**	**10,0**

Totale uitgaven

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Uitgaven (inc. 6% uitvoeringskosten)	**32,860**	**31,800**	**46,852**	**38,372**	**38,372**	**38,372**	**38,372**
Kasritme CA	**14,000**	**29,000**	**44,400**	**44,400**	**44,400**	**44,400**	**44,400**
verschil met CA	**18,860**	**2,800**	**2,452**	**-6,028**	**-6,028**	**-6,028**	**-6,028**

Bedragen in tabel in mln. EUR

Toelichting per post/ rij in de reeks:

1) Beleidsonderzoek en -ontwikkeling inc. kleinschalige maatregelen recreatief en werk gerelateerde reizen. Bij op gedragsverandering gerichte interventies voor verduurzaming reisgedrag gaat het om een volledig nieuwe

	beleidsaanpak voor duurzame mobiliteit die tot dusver veel sterker gericht was op stimulering van investeringen in duurzame voertuigen. Deze post betreft enerzijds het opzetten van een aanpak gericht op recreatief reizen, gericht op vergroten en het verbeteren van het duurzame aanbod. Verkend wordt het opzetten van "deals" met een aantal sectoren (denk bijvoorbeeld aan sportbonden en festivals). Voor het opzetten van de deals is ongeveer EUR 1 mln. per jaar nodig. Daarnaast gaat het bij 'beleidsonderzoek en –ontwikkeling om het verbreden en verdiepen van de bestaande aanpak voor werk gebonden mobiliteit. Dit betreft de uitbreiding van de aanpak naar het mkb, en de ontwikkeling van nieuwe thema's zoals als internationaal reizen als onderdeel van de lopende aanpak. Hiervoor is ongeveer EUR 0,5 mln. per jaar nodig. De activiteiten onder deze post dragen bij tot de ontwikkeling van nog te programmeren maatregelen (post 4) waarbij een eventuele samenloop met de opgavegerichte subsidie in beschouwing wordt genomen. 2) Programma-brede vaste lasten betreffen de kosten van drie programma-brede 'diensten' die uitgevoerd moeten worden voor de opstart en implementatie van het nieuwe beleidsprogramma verduurzaming reisgedrag. Hieronder vallen kosten voor alliantiemanagement (bijeenkomsten en onderhoud relaties met doelgroepen), (landelijke en regionale) communicatiecampagnes en het opzetten en implementeren van het monitoring en evaluatie systeem. 3) De 'opgavegerichte subsidieregeling'. Dit wordt de centrale subsidieregeling van het nieuwe programma voor het vergroenen van reisgedrag. Met de regeling subsidiëren we bij wijze van 'prijsvraag' als beproefde methode projecten die door maatschappelijke samenwerkingsverbanden worden aangedragen voor CO2-reductie met betrekking tot recreatief reizen en werk gebonden reizen. De regeling wordt momenteel voorbereid door RVO en zou begin 2024 beschikbaar moeten zijn. Bij de besteding van de middelen gaat het niet alleen om megatonnen CO2-reductie, maar ook om het ingang zetten van een brede maatschappelijke beweging, waarbij iedereen mee kan in de transitie en waardoor het draagvlak voor verduurzaming van reisgedrag verder groeit. Een nulmeting van de CO2-footprint maakt altijd onderdeel uit van de oplossing. Hetzelfde geldt voor een concreet omschreven doel (output met mogelijkheid om door te rekenen naar CO2 reductie: in welke mate wordt de doelgroep worden bereikt, wat is de actie). Met betrekking tot de 'nog uit te werken maatregelen' (post 4) bezien we ook of en zo ja in welke mate aanvullende instrumenten nodig zijn om maximale reductie te realiseren. Mede afhankelijk van de resultaten van het instrument kunnen we een ophoging van de hiervoor voorziene middelen overwegen in de jaren na 2025. 4) Nog te programmeren maatregelen. Zie hierboven: deze maatregelen worden nog ontwikkeld waarbij ook de resultaten en uitbreidingsmogelijkheden van de opgavegerichte subsidie in beschouwing worden genomen. 5) Subsidies voor ZE-voertuigen: dit betreft 4 subsidies voor Waterstoftreinen (bedragen reeds toegezegd in MIRT-brief van 11 november 2022[4]), ZE-Brom/snorfietsen voor minima, ZE touringcars en ZE rolstoelbusjes voor doelgroepenvervoer. Zie onder 2.7 een kort overzicht voor de per instrument verwachte steuncondities en aantallen gesteunde voertuigen. 6) Samenwerkingsprogramma deelmobiliteit. Op 27 juni gaat het (in beginsel) 5-jarige samenwerkingsprogramma deelmobiliteit formeel van start. Dit betreft een samenwerking tussen lokale en regionale overheden en het Rijk. Deelnemende regio's en gemeentes hebben zich financieel gecommitteerd aan cofinanciering in vooruitzicht op een jaarlijkse bijdrage van het Rijk van EUR 3 mln. per jaar. Naast deze bijdrage aan het samenwerkingsprogramma gaat jaarlijks EUR 1 mln. van de middelen naar onderzoek en gedragsmaatregelen met betrekking tot de verbetering van de duurzame ketenreis.

[4] Kamerbrief over BO MIRT november 2022 en moties en toezeggingen MIRT | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

	7) Subsidie doorfietspaden. In het MIRT (brief 11.11.22) zijn middelen toegezegd voor doorfietspaden, vooralsnog zonder invulling van een bedrag. De S IenW heeft met de Kamer gedeeld op 18 juli 2022 dat zij 6 mln. per jaar beschikbaar wil stellen ter invulling van de MIRT-afspraken. Zie onder 2.7 nadere informatie over verwachte steuncondities en aantallen fietspaden. Met Financiën is de onderstaande verdeling afgesproken, waarbij een deel van de middelen nog op de aanvullende post blijft staan. Bij dit overzicht zijn de middelen nog opgenomen inclusief de 6% uitvoeringskosten.

	Voorstel I&W 20/06/23	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Cum tm 2030	Struc
1. Onderzoek en ontwikkeling	Overhevelen naar IenW*	1,6	1,6	0	0	0	0	0	3,2	0
	Resterend op AP	0	0	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	8	Ntb
2. Programma-brede lasten	Overhevelen naar IenW*	3,7	3,7	0	0	0	0	0	7,4	0
	Resterend op AP	0	0	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	18,5	Ntb
3. Subsidie ZE-voertuigen	Overhevelen naar IenW*	11,7	10,6	18	0	0	0	0	40,3	0
	Resterend op AP	0	0	0	0	0	0	0	0	Ntb
4. Opgave gerichte subsidie	Overhevelen naar IenW*	5,3	5,3	0	0	0	0	0	10,6	0
	Resterend op AP	0	0	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	26,5	Ntb
5. Samenwerking deelmobiliteit	Overhevelen naar IenW*	4,2	4,2	0	0	0	0	0	8,4	0
	Resterend op AP	0	0	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	21	Ntb
6. Subsidie doorfietspaden	Overhevelen naar IenW*	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	44,8	0
	Resterend op AP	0	0	0	0	0	0	0	0	Ntb
7. Nog uit te werken	Overhevelen naar IenW*	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Resterend op AP	0	0	7,7	17,2	17,2	17,2	17	76,3	Ntb
Totaal	Overhevelen naar IenW*	32,9	31,8	24,4	6,4	6,4	6,4	6,4	114,7	0
	Resterend op AP	0	0	22,5	32	32	32	31,8	150,3	29
	Totaal	**32,9**	**31,8**	**46,9**	**38,4**	**38,4**	**38,4**	**38,2**	**265**	**29**
Reeks in coalitieakkoord		14	29	44,4	44,4	44,4	44,4	44,4	265	29
Kasschuif		18,9	2,8	2,5	-6	-6	-6	-6,2	0	0

2.7 Wat is de p, wat is de q?

Zie graag voor de hierboven omschreven posten 5 (subsidie ZE-voertuigen) en 7 (subsidie doorfietspaden) in onderstaand tabel verwachte steuncondities en aantallen gesteunde ZE-voertuigen en fietspaden.

Subsidie	**Steunbedrag (exc. 6% uitvoeringskosten)**	**Verwacht resultaat**	**Verwachte uitgaven Rijk per voertuig**
Waterstoftreinen	Totaalbedrag EUR 60 mln. waarvan EUR 15 mln. van het Rijk/ uit dit bestedingsplan (reeds toegezegd/ zie MIRT brief 11/11/22)	4 waterstoftreinen	EUR 3,75 mln.
ZE-brom/snor fietsen voor minima	EUR 8 mln. (S IenW heeft Kamer reeds geïnformeerd over verkenning subsidie). Kosten van een specifieke campagne zijn hier inbegrepen.	7.000 tot 13.000 ZE brom/ snorfietsen voor minima plus communicatiecampagne	EUR 615 tot EUR 1.143
ZE-touringcars	EUR 10 mln. Steun per voertuig naar verwachting tot 50% van de meerkosten van ZE	66 ZE touringcars	EUR 151.000
H2-rolstoelbusjes	EUR 5 mln. Steun per voertuig naar verwachting tot 60% van de meerkosten van ZE	70-80 ZE rolstoelbussen	EUR 62.500 tot EUR 71.428
Doorfietspaden	Co-financieringspercentage ligt nog niet vast en de kosten van paden zijn variabel.	Uitgaande van een cofinancieringspercentage van 30% door het Rijk en gemiddelde kosten per fietspad van EUR 10 mln. realisatie van 2 fietspaden per jaar.	EUR 3 mln. per fietspad

Op basis van de huidige inschatting leidt de inzet van EUR 265 mln. voor verduurzaming van reisgedrag tot CO2-reductie van 0,45 – 0,57 Mton CO2 in 2030. In onderstaand tabel vindt uw onze inschattingen per maatregel/ deelbeleidsterrein. Bij maatregelen gemarkeerd met een 'P' gaat het bij onderstaande getallen niet op een ex ante inschatting van effecten maar om 'reductiepotentieel per beleidsterrein' dat we denken te kunnen realiseren met de beoogde maatregelen. Deze inschatting is gebaseerd ervaringen met eerdere vergelijkbare maatregelen.

	Inschatting CO2 reductiepotentieel (P) of effect (E) in 2030
Totaal CO2-reductiepotentieel programma verduurzaming reisgedrag (posten 1 t/m 4 in de gedetailleerde tabel onder 2.6)	**0,12-0,23 (P)**
Waarvan: CO2-reductiepotentieel werkgeversaanpak (mkb en hybride werken)	*0,07-0,14 (P)*

	Waarvan: CO2-reductiepotentieel recreatief reizen en duurzame mobiliteit sport	*0,05-0,09 (P)*
	Totaal CO2-reductie-effect subsidies ZE voertuigen	**0,02-0,03 (E)**
	Waarvan: CO2-reductieeffect ZE touringcars en ZE-rolstoelbussen	0,003 (E)
	Waarvan: CO2-reductieeffect ZE bromfietsen/ snorfietsen	0,008-0,02 (E)
	Waarvan: CO2-reductieeffect waterstoftreinen	0,01 (E)
	Totaal CO2-reductiepotentieel ruimtelijke oplossingen	**0,31 (P)**
	waarvan CO2-reductiepotentieel doorfietsroutes	0,0128 (P)
	waarvan CO2-reductiepotentieel samenwerkingsprogramma deelmobiliteit	0,3 (P)
	Totale verwachte CO2-reductie bestedingsplan/ EUR 265 mln.	**0,45 -0,57**
	We gaan halfjaarlijks de financiën, resultaten en reductie-effecten monitoren van de maatregelen die worden gefinancierd uit de EUR 265 mln. om de doeltreffendheid en doelmatigheid van de besteding van de middelen doorlopend te kunnen evalueren. Tot dit doel wordt er op dit moment geïnvesteerd in een nieuwe aanpak voor monitoring en evaluatie. We betrekken de IRF bij de resultaten van de halfjaarlijkse monitoring en gaan met de IRF in gesprek over herprioritering van middelen als blijkt dat de in het CA afgesproken reductiedoelstelling van 0,3 tot 0,5 Mton of de doelmatige besteding van middelen binnen het programma anderszins in gevaar komt.	
2.8 Is het een optie om het beleid eerst in een kleinschalig experiment te testen alvorens over te gaan tot bredere uitrol?	Waar mogelijk wordt er gebruik gemaakt van een (in eerste instantie) experimentele aanpak. Experimenten helpen om mensen ervaring op te laten doen met ander gedrag en ondersteunen juist om het draagvlak voor maatregelen te vergroten, daarom is expliciet het doen van experimenten en de inzet van living labs opgenomen in deze aanpak. Ook sociale innovatie en het verder vormgeven van systeeminnovatie is onderdeel van het pakket/resultaat. Integraliteit wordt o.a. aangejaagd door overstijgend te kijken en verbinding van duurzame reisopties in de ruimtelijke ordening te versterken, door o.a. allianties en proeftuinen (allemaal onderdeel van de integrale aanpak).	
2.9 Hoe vindt de uitvoering plaats? Ga daarbij in op: o Welke partijen zijn er betrokken? o Welke verantwoordelijkheid heeft iedere partij? o Welke kosten draagt iedere partij? o Wat zijn hierbij de belangrijkste risico's bij uitvoering?	Uitvoering vindt plaats o.b.v. programmatische aanpak en reguliere afspraken. Per maatregel en per opgave zullen andere stakeholders worden betrokken bij de uitvoering. Intern is/wordt een programma opgezet wat is/wordt gekoppeld aan de andere trajecten die hier aanvullend op zijn (en vice versa). Onderdeel van dit programma is geen extrapolatie van huidig beleid (wegen), maar focus op minder en anders (trendbreuk). De exacte betrokken partijen zijn ntb, inclusief de risico's. Rol, verantwoordelijkheid, risico's zullen worden vastgelegd, mede ihkv vastlegging MIRT afspraken.	

1.3 Evaluatie (ex post)

Beschrijf hoe vastgesteld gaat worden of de beoogde doelen gehaald worden en geef daarbij antwoord op de volgende vragen

3. Evaluatie (ex post)	
3.1 Welke gegevens zijn er nodig om te evalueren of de doelstelling is behaald? Ga specifiek in op beschikbaarheid en kwaliteit van de gegevens	Monitoring & Evaluatie (M&E) is één van de centrale onderdelen bij de uitvoering van de opdracht en is nodig om de effecten van de maatregelen die onder het bestedingsplan vallen de komende jaren goed in beeld te brengen. De inschatting van het CO2-reductie effect van alle maatregelen die onder het bestedingsplan vallen vormt daarbij een belangrijk vertrekpunt. M&E geschiedt halfjaarlijks en IenW betrekt de IRF bij deze exercitie M&E vindt voor alle maatregelen uit het bestedingsplan plaats, waarbij voor wat betreft de invulling onderscheid wordt gemaakt tussen maatregelen die direct onder het nieuwe programma verduurzaming personenreisgedrag vallen en de randvoorwaardelijke investeringen die worden uitgevoerd in het kader van andere directies/ programma's van IenW. Bij deze laatste categorie ligt de nadruk meer op de M&E van de voortgang en de prestaties. Bij de maatregelen die onder het nieuwe programma vallen worden daarnaast ook de (gedrags)veranderingen in beeld gebracht die nodig zijn voor de transitie. Dit wordt meetbaar gemaakt door een jaarlijkse draagvlak en participatie onderzoek waarin we ook houding en attitude ten aanzien van duurzaam reizen gaan meten. Met andere databronnen zoals periodieke verplaatsingsonderzoeken brengen we de daadwerkelijke gedragsveranderingen in kaart. Tenslotte wordt van het totale pakket van maatregelen de bijdrage aan de CO2-opgave in kaart gebracht (outcome). Voor de maatregelen die onder bestaande programma's vallen, bijvoorbeeld het samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit, sluiten we zoveel mogelijk aan bij de bestaande M&E. In Q2 2023 wordt een integraal plan van aanpak opgesteld voor de M&E van het bestedingsplan samen met de maatregeltrekkers. Het plan van aanpak bestaat uit de volgende vier bouwstenen: - Referentiesituatie: Een belangrijk onderdeel van de M&E is het vaststellen van de referentiesituatie. De maatschappelijke transitiekaarten die momenteel worden ontwikkeld geven inzicht in de uitgangssituatie en trends en ontwikkelingen voor de verschillende reismotieven en doelgroepen. - Indicatoren, dataverzameling, modellen en onderzoek: per maatregel wordt een set van indicatoren opgesteld, waarmee de voortgang, output en outcome kan worden gemeten. Goede dataverzameling en ontsluiting van de data is essentieel en vormt een belangrijke basis voor de M&E-opgave. Daarnaast zijn modellen en onderzoek nodig om de effecten van duurzaam gedrag inzichtelijk te maken. Enerzijds gaat het om data en onderzoeken die de gewenste gedragsveranderingen in kaart brengen. Denk aan data over het mobiliteitsgedrag op basis waarvan de ontwikkelingen in de modal split voor verschillende reismotieven in kaart worden gebracht. Hiervoor zijn bestaande databronnen beschikbaar zoals het ODIN van het CBS en het Nationaal Verplaatsingspanel. Voor sommige maatregelen worden specifieke onderzoeken uitgevoerd om de effecten in kaart te brengen. De impact van veranderingen in reizigerskilometers per vervoerwijze op de CO2-uitstoot kan vervolgens met modellen worden doorgerekend. Denk hierbij aan bestaande verkeersmodellen zoals de Mobiliteitsscan van WVL/IenW. Anderzijds gaat het om data die de transitie naar deze gedragsverandering meet. Hierbij gaat het vooral om houding en attitude. Zijn de mensen bereid om te veranderen? Zien we hier veranderingen in optreden? We voeren een jaarlijks draagvlak en participatieonderzoek uit waarin we ook de houding en attitudes van reizigers ten opzichte van duurzaam reizen gaan meten. In het PvA wordt een overzicht opgenomen van bestaande databronnen, modellen en onderzoeken om de

	vastgestelde indicatoren in kaart te brengen. Ook wordt inzichtelijk gemaakt welke aanvullende data, modellen en onderzoeken nodig zijn voor het meten van de indicatoren en het vaststellen van de gedragsveranderingen en effecten. - Effectbepaling van (cluster) van beleidsmaatregelen: voor het bepalen van de CO2-bijdrage sluiten we zoveel mogelijk aan bij de KEV-systematiek die het PBL gebruikt voor het doorrekenen van de effecten van het Klimaatakkoord.
3.2 Hoe wordt doelbereik, doeltreffendheid en doelmatigheid gemeten? Welke onderzoeksopzet wordt hiervoor gehanteerd? - Wanneer wordt er gemeten (nul, tussentijds, eindmeting)? - Hoe wordt gerapporteerd over de (tussentijdse) uitkomsten? - Zijn er herijkingmomenten? wat zijn hiervan de gevolgen voor het te behalen doel en de meetbare doelstellingen?	Monitoring & Evaluatie is een continu proces en dient in beleid en in de regio en het bedrijfsleven te worden verankerd. Bij aanvang wordt een M&E-plan opgesteld voor de periode 2024-2030, waarbij de voorgaande onderdelen nader worden uitgewerkt (detailniveau, frequentie, etc.). In dit plan worden tevens wijze en frequentie van rapporteren opgenomen, we gaan uit van een halfjaarlijkse M&E cyclus. De resultaten van de M&E worden vastgelegd in voortgangs- en monitoringsrapportages: - Voortgang van de maatregelen wordt inzichtelijk gemaakt via een halfjaarlijkse voortgangsrapportage - Effecten van de maatregelen en het programma worden inzichtelijk gemaakt via een halfjaarlijkse monitoringsrapportage - Leveren van data over de voortgang en effecten vindt onder verantwoordelijkheid van de maatregeltrekker plaats - De voortgangs- en monitoringsrapportages worden centraal opgesteld onder verantwoordelijkheid van de M&E-trekker van het programma.
3.3 In hoeverre is het doelbereik[5], doeltreffendheid en doelmatigheid vast te stellen? Zijn er bijvoorbeeld nog andere instrumenten of externe effecten die effect hebben op het resultaat?	Bij een aantal maatregelen is dit 100% vast te stellen (schoon), maar daarnaast zal dit programma verandering/trendbreuk creëren ogv minder en anders, de uitwerking hiervan is onderdeel van het proces. Hier zijn vooralsnog geen expliciete doelstellingen voor opgesteld, maar wordt vormgegeven ten tijde van het proces. Zie ook 3.2. Externe effecten zijn bijv. autonome ontwikkelingen zoals de bevolkingsgroei, maar ook de impact van andere beleidsprogramma's. Dit wordt gecoverd door de programmatische aanpak.
3.4 Wie is verantwoordelijk voor de evaluatie binnen het departement?	Het nieuwe programma voor verduurzaming van personenreisgedrag is eindverantwoordelijk voor de evaluatie. Daar waar middelen beschikbaar worden gesteld aan de andere programma's voor duurzame mobiliteit, voeren zij de evaluatie uit in opdracht van en conform eisen die het programma voor verduurzaming van personenreisgedrag stelt. Betreffende beleidsdirecties worden ondersteund door expertise van het M&E-team van DGMo.
3.5 Hoe verhoudt deze evaluatie zich tot de evaluatieplanning en tot de cyclus van beleidsdoorlichtingen (in welk jaar vindt de beleidsdoorlichting plaats)?	Het programma voor verduurzaming van personenreisgedrag kent zijn eigen cyclus van halfjaarlijks monitoren en rapporteren waarbij er wordt aangehaakt op de Strategische Evaluatie Agenda (onder leiding van directie ISM). Aansluiting bij de evaluatieagenda wordt ingericht zodra de middelen voor het programma beschikbaar komen.

[5] De mate waarin de beleidsdoelstelling wordt gerealiseerd (niet gerelateerd aan de onderzochte beleidsinstrumenten).