

Vergaderjaar 2019–2020

**35 426**

## **Regels inzake instelling van een Mobiliteitsfonds (Wet Mobiliteitsfonds)**

**Nr. 6**

### **VERSLAG**

Vastgesteld 14 mei 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

<b>Inhoudsopgave</b>	<b>blz.</b>
Inleiding	1
Algemeen	2
Aanleiding	4
Hoofdpijnen van het wetsvoorstel	5
Reikwijdte van het Mobiliteitsfonds	7
Juridische vormgeving	12
Beleidscontext	12
Randvoorwaarden en uitgangspunten voor investeringsbeslissingen uit het fonds	15
Begroting Mobiliteitsfonds	16
Uitgaven en subsidies ten laste van het Mobiliteitsfonds	18
Gevolgen van het wetsvoorstel	18
Advies en consultatie	19
Artikelsgewijs	20

### **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel Regels inzake instelling van een Mobiliteitsfonds (hierna: Wet Mobiliteitsfonds) en hebben hierover nog enkele opmerkingen en vragen.

De leden van de PVV-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van onderhavig wetsvoorstel. Deze leden hebben een aantal vragen en opmerkingen.

De leden van de D66-fractie hebben met enthousiasme kennisgenomen met het wetsvoorstel voor de Mobiliteitsfonds en de bijbehorende dummybegroting. De leden van de D66-fractie zijn groot voorstander van een meer integrale benadering van de besluitvorming over infrastructuurprojecten. Niet langer de wijze waarop het vervoer plaatsvindt (de modaliteit), maar juist de hoeveelheid verplaatsingen (de mobiliteit) moet wat deze fractie betreft centraal staan. Zo zijn deze leden positief over de verruiming van de reikwijdte van de besteding van middelen uit het Infrastructuurfonds naar ook niet-infrastructurele maatregelen. Zo wordt het mogelijk om in te zetten op meer dan alleen «de weg met asfalt» of «het spoor», maar bijvoorbeeld ook op gedragsverandering, duurzaamheid en innovatie. Waarbij de leden van de D66-fractie het van belang vinden dat duurzame vormen van mobiliteit een evenredige of zelfs grotere kans maken om ingezet te worden als onderdeel van de gekozen oplossing. Tevens zien de leden een kans in de Wet Mobiliteitsfonds om meer transparantie te bieden in de gemaakte keuzes en de uiteindelijke besteding van middelen. Deze leden achten dit zeer noodzakelijk aangezien het daar in de huidige inzet van middelen uit het Infrastructuurfonds aan ontbreekt. De leden van de D66-fractie hebben nog enkele vragen en suggesties.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel en de begeleidende stukken.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel voor de Wet Mobiliteitsfonds. Deze leden zijn een voorstander van de voorgestelde wet, maar hebben nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel dat ertoe strekt het Infrastructuurfonds om te vormen tot een Mobiliteitsfonds en daartoe de Wet Infrastructuurfonds te vervangen door de Wet Mobiliteitsfonds. Deze leden hebben in deze fase nog vragen over enkele punten in het voorstel.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben daarover nog een aantal opmerkingen en kritische vragen.

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij steunen de keuze om te komen tot een Mobiliteitsfonds. Zij hebben nog wel enkele vragen.

### **Algemeen**

De leden van de VVD-fractie lezen dat het Infrastructuurfonds onvoldoende geschikt is om alle trends en ontwikkelingen in samenhang met het vernieuwde mobiliteitsbeleid te faciliteren. Deze leden onderschrijven dat het van belang is dat maatregelen worden getroffen om de mobiliteit naar een hoger niveau te tillen. Zij vragen aandacht voor een zo efficiënt mogelijke besteding van iedere euro om zoveel mogelijk mensen te kunnen verplaatsen. Daarbij hechten deze leden eraan dat er een verdeling van gelden plaatsvindt waarbij geen enkele vervoersgroep, waaronder de automobilisten, erop achteruitgaat.

De leden van de PVV-fractie vragen of de regering ervan doordrongen is dat de Wet Mobiliteitsfonds de structurele tekorten op de begroting voor infrastructuur niet oplost en dat de Mobiliteitsalliantie oproept om het infrastructuurbudget structureel met drie miljard euro per jaar te

verhogen tot 2040. Deze leden vragen of de regering de zorgen deelt dat er met het nieuwe Mobiliteitsfonds gemakkelijker geschoven kan gaan worden met geld, waardoor belangrijke projecten in gevaar kunnen komen en de zekerheid voor de sector wordt ondermijnd. Welke aanvullende stappen zet de regering om onduidelijkheden voor de lange termijn te voorkomen?

De leden van de PVV-fractie vragen of de regering zich van het gevaar bewust is dat het Mobiliteitsfonds gebruikt kan worden om allerlei linkse duurzaamheidshobby's te gaan financieren, waardoor middelen die keihard nodig zijn voor de echte infrastructurele projecten worden afgeroomd.

De leden van de PVV-fractie vragen waarom de regering zo'n haast heeft om deze wet te behandelen en aangenomen te krijgen. De sector is op de hoogte gesteld van de plannen in dit wetsvoorstel, maar heeft naar eigen zeggen weinig tot geen eigen input kunnen leveren. Zo is ervoor gekozen om geen internetconsultatie te houden. Waarom kiest de regering daar niet voor, gezien de grote gevolgen die dit wetsvoorstel voor de sector heeft?

De leden van de PVV-fractie vragen of de regering kan toelichten op welke wijze zij met het Mobiliteitsfonds afwegingen gaat maken om te komen tot investeringsbeslissingen. Een goed afwegingskader is daarbij cruciaal, maar schiet nu namelijk nog ernstig tekort.

De leden van de GroenLinks-fractie steunen het idee om de manier waarop we aanleg en onderhoud van onze infrastructuur financieren, te moderniseren en aan te passen aan de eisen en doelstellingen van deze tijd. Ook steunen deze leden het uitgangspunt dat niet langer een modaliteit, met een vast percentage van het beschikbare budget, het uitgangspunt mag zijn, maar de beste oplossing voor het probleem. Onze mobiliteit verandert; de omgeving waarin deze moet plaatsvinden en de eisen die we stellen aan milieu gezondheid, leefbaarheid en de kwaliteit van onze ruimte is nu anders dan begin jaren '90. Nieuwe technologieën maken andere oplossingen mogelijk, terwijl ook de problemen anders zijn dan toen de spelregels voor het Infrastructuurfonds werden bedacht. De leden van de GroenLinks-fractie pleiten al heel lang voor een andere kijk op het oplossen van mobiliteitsknelpunten. Deze leden zijn dan ook blij dat de oude manier van denken, waarbij «meer asfalt» het antwoord op vrijwel elk bereikbaarheidsprobleem was, is losgelaten. Dit wetsvoorstel biedt ruimte voor nieuwe en innovatieve methoden en technieken, geeft ruimte aan de nieuwe eisen van duurzaamheid, klimaat en leefbaarheid. De memorie van toelichting (memorie) gaat specifiek in op de verkeersveiligheid en kwetsbare verkeersdeelnemers, de nieuwe diversiteit aan voertuigen, op de grote bereikbaarheidsopgaven in de randstad versus die van de landelijke gebieden. De leden van de GroenLinks-fractie zien veel kansen om met deze nieuwe kijk op mobiliteitsbeleid Nederland echt duurzaam beter in te richten.

De leden van de SP-fractie lezen dat de voorgenomen inwerkingtreding van deze wet 1 januari 2021 is. Deze leden begrijpen dat de regering graag voortvarend aan de slag wil, maar constateren ook dat met de coronacrisis deadlines onder druk staan. Deze leden begrijpen echter dat de ingangsdatum van 1 januari 2021 cruciaal is voor het kunnen aanbieden van een ontwerpbegroting Mobiliteitsfonds in september 2021. Kan de regering toelichten in hoeverre de datum van 1 januari 2021 nog steeds realistisch is gezien de veranderde omstandigheden? En kan zij toelichten wat de gevolgen zijn van een – gelet op de Compatibiliteitswet 2016 – jaar uitstel van de invoering van deze wet?

De leden van de ChristenUnie-fractie zien in de nabije toekomst uitdagingen op het gebied van mobiliteit op onze samenleving afkomen, zoals

de noodzaak tot duurzamer vervoer en het kunnen inpassen van nieuwe, duurzame innovaties of een groot capaciteitsvraagstuk voor zowel wegen als spoor. Het oude Mobiliteitsfonds hield onvoldoende rekening met deze nieuwe uitdagingen, maar deze leden zien enkele mogelijke verbeteringen in deze nieuwe wet. Zo zouden deze leden de verduurzamingsopgave graag geconcretiseerd willen zien door doelen omtrent broeikasgasreductie en andere duurzaamheidsaspecten zoals luchtkwaliteit of geluids-overlast bij infrastructurele investeringen die gefinancierd worden uit het fonds. Welke mogelijkheden ziet de regering hiertoe? Ook vragen de leden van de ChristenUnie-fractie de regering welke mogelijkheden zij ziet om de noodzakelijke modal shift in bestaande en nieuwe vormen van mobiliteit te concretiseren, bijvoorbeeld door een verdeelsleutel die toewerkt naar nieuwe, concrete doelen in deze modal shift.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren delen de mening van de regering dat de uitgaven van het Infrastructuurfonds herzien moeten worden. De jarenlange disproportionele uitgaven aan infrastructuur gericht op auto's en de opkomende, nieuwe manieren van mobiliteit die minder infrastructuur behoeven, rechtvaardigen inderdaad het omvormen van de naam naar Mobiliteitsfonds. Alleen het omvormen van de naam is echter niet voldoende. Ook de uitgaven zelf en de wijze waarop deze ingezet en verdeeld worden, zullen moeten herzien worden. Deze leden vragen de regering daarom ook of zij voornemens is de verandering in modaliteit daadwerkelijk te realiseren. Of dient deze voornamelijk om te komen tot een optimalisatie van de bestaande infrastructuur? De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren vragen de regering nog eenmaal grondig te herbezinnen op de opgave die voorligt. Uit alle stukken blijkt dat het besef dat de maatschappij zoals wij deze kennen grondig op de schop moet, nog onvoldoende is doorgedrongen. Voor deze leden is duidelijk dat wanneer we de klimaatdoelen van het Parijsakkoord willen halen, drastische maatregelen nodig zijn. Onze gelofte gestand doen betekent dat we minder spullen gaan vervoeren, dat we minder vliegvluchten zullen maken, minder fossiele autokilometers en veel meer vervoer via de trein en overig openbaar vervoer. Het Mobiliteitsfonds dient die overstap te faciliteren en te financieren, niet te blokkeren.

### **Aanleiding**

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren hebben verder een aantal vragen over de motivatie van de regering om het fonds te herzien. In brede zin vragen zij de regering of deze niet dateert van voor de klimaat- en coronacrisis. De regering geeft bijvoorbeeld aan dat onder de invloed van de globalisering en toenemende samenwerking in de Europese Unie de goederenstromen groter zullen worden. Deze leden vragen echter hoe dat bijvoorbeeld te rijmen is met de nieuwe landbouwvisie van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, die meer inzet op lokale productie en consumptie. Deze leden vragen de regering te erkennen dat ook globalisering en intensievere samenwerking op Europees vlak politieke keuzes zijn die op steeds meer weerstand stuiten (bijvoorbeeld het groeiend verzet tegen destructieve vrijhandelsverdragen, zoals CETA, TTIP en MERCOSUR, maar ook de huidige coronacrisis). Daarnaast vragen deze leden de regering of zij van mening is dat er, gegeven de klimaatopgave, meer of minder behoefte komt aan lange afstandstransporten. Als laatste aanleiding noemt de Minister de ontwikkelingen op het vlak van klimaatverandering, energietransitie en het borgen van lucht- en omgevingskwaliteit. Kan zij aangeven wat er nodig is om de Nederlandse mobiliteit in lijn te brengen met de 1,5°C-doelstelling? Gaat dit wetsvoorstel die verduurzaming van mobiliteit realiseren? Zo ja, op welke manier?

## Hoofdpijnen van het wetsvoorstel

De leden van de VVD-fractie benadrukken de noodzakelijkheid van infrastructurele maatregelen, waaronder de aanleg van weginfrastructuur. Deze leden vragen in hoeverre de regering kan garanderen dat de kosten van maatregelen die doelmatiger gebruik van de bestaande infrastructuur bevorderen, zowel in relatieve, als in absolute zin beperkt zijn ten opzichte van de maatregelen die strekken tot het beheer en onderhoud en infrastructurele investeringen. Hoe zal de verhouding tussen deze twee «categorieën» (doelmatiger gebruik en harde aanleg of onderhoud van fysieke infrastructuur) eruitzien? Hoe wordt voorkomen dat de categorie niet-investeringsuitgaven de investeringsuitgaven straks gaan verdringen? Kan de regering dit toelichten?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de regering niet langer op voorhand gelden zal verdelen volgens de vaste verdeelsleutel over de afzonderlijke modaliteiten. Hoe wordt gewaarborgd dat er wel een bepaald evenwicht blijft bestaan tussen de verschillende modaliteiten en niet één modaliteit de volledige aandacht krijgt? Hoe is de verhouding voor iedere extra euro nu en hoe blijft die tot 2030? Hoe is die verhouding daarna? Wordt er wel voldoende rekening gehouden met de kosten per reizigerskilometer? Zijn de schotten voor de verdeling van middelen intact gebleven, zoals in het Infrastructuurfonds geregeld werd? In het regeerakkoord staat voor wat betreft de omvorming van het Mobiliteitsfonds dat tot 2030 de financiële middelen verdeeld zijn tussen de traditionele modaliteiten «wegen», «spoorwegen» en «water». Hoe wordt deze afspraak ingevuld in het voorliggende wetsvoorstel? Welke waarborgen zitten daarvoor in dit wetsvoorstel? Hoe wordt gewaarborgd dat auto-gerelateerde belastingen onder het Mobiliteitsfonds nog steeds ten goede komen aan het wegverkeer?

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de regering het oneens 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. Waarom is bij de omvorming van het Infrastructuurfonds in het Mobiliteitsfonds niet ook direct gekeken naar de looptijd, waarbij nu veertien jaar vooruitgekeken wordt? Zou het niet wenselijk zijn, gelet op de lange voorbereidingstijd van infrastructurele projecten, de looptijd te verlengen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen wat voor invloed de huidige capaciteitsreductie in het openbaar vervoer heeft op de bestedingen. Wat heeft dit voor gevolgen voor investeringen die worden gedaan voor de langere termijn? Ziet de regering aanleiding hier rekening mee te houden? Wat betekent de omvorming van het Infrastructuurfonds in het Mobiliteitsfonds voor de informatiepositie, het budgetrecht en de autorisatie van budgetten door/van de Tweede Kamer? Welke verschuivingen gaan of kunnen er gaan plaatsvinden door de omzetting voor de drempel van het melden van overschrijdingen bij projecten?

De leden van de CDA-fractie lezen dat de regering voorstelt om het Mobiliteitsfonds in te richten als een zodanig begrotingsfonds, zoals het Infrastructuurfonds dit ook is. Kan de regering aangeven welke alternatieven zijn overwogen en waarom deze opties minder voor de hand liggen?

De leden van de D66-fractie lezen in het wetsvoorstel dat het faciliteren van mobiliteit als uitgangspunt wordt genomen voor het bepalen van de doelen van de betreffende infrastructuurprojecten. De leden vragen de regering om de verduurzaming van mobiliteit daarbij ook als uitgangspunt mee te nemen.

De leden van de D66-fractie lezen in het wetsvoorstel dat het afwegingskader voor investeringsbeslissingen nog tot stand moet komen. De leden vragen de regering of en hoe de effecten op klimaat, milieu, verkeersveiligheid en leefbaarheid worden meegenomen in dit afwegingskader. De leden van de D66-fractie zien met het Mobiliteitsfonds een enorme kans om verder te kijken dan enkel de mobiliteitsopgaven. Het is een manier om ook andere opgaven (zoals woningbouw, werk, onderwijs, natuur en recreatie) erbij te betrekken en integraal af te wegen hoe mobiliteit deze verschillende zaken met elkaar kan verbinden. Zo kunnen bij een woningbouwopgave met de juiste mobiliteitskeuzes tegelijkertijd de werkgelegenheidskansen worden verbeterd. Op welke wijze zal de regering verbindingen leggen tussen dergelijke beleidsdomeinen, zodat een win-win situatie gecreëerd kan worden? En op welke wijze worden maatschappelijke partners en bedrijven hierbij betrokken? De leden van de D66-fractie vinden dat een goede samenhang van bereikbaarheid, verduurzaming en woningbouw essentieel is. Kan de regering toelichten op welke wijze het nieuwe Mobiliteitsfonds het mogelijk maakt om middelen die beschikbaar zijn voor bereikbaarheid, verduurzaming en woningbouw effectief met elkaar te combineren? Zo ja, hoe gaat de regering dit dan zo eenvoudig mogelijk maken?

De leden van de GroenLinks-fractie steunen de modernisering van het oude bekostigingssysteem. Tegelijk constateren zij dat de verschuiving van de focus van het bekostigen van infrastructuur naar het bredere faciliteren van mobiliteit nog steeds een stap te weinig is. In de ogen van de leden van de GroenLinks-fractie hoort het grotere doel niet de mobiliteit, maar de bereikbaarheid te zijn. Bereikbaarheid van werk, wonen, van vrienden, recreatie en diensten. Maar ook de vrijheid om zich te kunnen verplaatsen, moet voor iedereen bereikbaar zijn. Dat is iets anders dan mobiliteit in den brede te faciliteren. Meer verplaatsingen zijn niet per se beter. Er zijn immers genoeg situaties denkbaar waarbij het vermijden van mobiliteit leidt tot betere bereikbaarheid. Of waarbij bijvoorbeeld een betere ruimtelijke inrichting, werk of diensten bereikbaarder maakt, met minder mobiliteit (ongeacht modaliteit). Dit vermijden van onnodige of inefficiënte verplaatsingen of het faciliteren van een alternatief hiervoor, lijkt bij strenge lezing nu geen opgave of onderdeel van de nieuwe wet. Is dit zo? Is het mogelijk om projecten, infrastructuur, ruimtelijke ordeningsmaatregelen of het stimuleren van gedragsveranderingen die leiden tot minder verplaatsingen ook te financieren uit het Mobiliteitsfonds? Zou bijvoorbeeld een project dat leidt tot een hogere beladingsgraad van vrachtwagens en efficiëntere distributie en daarmee minder vrachtwagens op de weg gefinancierd kunnen worden uit het Mobiliteitsfonds? Zouden fiscale middelen die leiden tot spitsmijden of thuiswerken, voort kunnen komen uit het Mobiliteitsfonds? Ze leiden immers wel tot betere bereikbaarheid, maar niet tot meer mobiliteit. En als dergelijke projecten niet uit het fonds bekostigd kunnen worden, hoe zouden ze wel gefinancierd kunnen worden uit andere middelen en hoe staan dat soort oplossingen dan in de hiërarchie van oplossingsrichtingen bij het bestrijden van knelpunten? De leden van de GroenLinks-fractie vragen hoe de nieuwe uitgangspunten voor een meer integrale afweging, waarin leefbaarheid, duurzaamheid nadrukkelijk mee spelen, leidt tot een nieuwe hiërarchie in oplossingen. Welke voorwaarden worden vooropgesteld? Welke ladder of beslisboom volgen we voordat voor een oplossing wordt gekozen? Is de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) met een focus op reistijd en voertuigverliesuren nog wel geschikt, als klimaat belangrijker wordt en een vermeden autokilometer meer waard is dan een gereden kilometer? Hoe zorgt de nieuwe wet er straks voor dat een klimaat neutrale oplossing van een bereikbaarheidsvraagstuk de voorkeur krijgt boven een klimaatschadelijke oplossing? En hoe breed wordt die afweging gemaakt, wetende dat het vergroten van de capaciteit bij

knelpunt X leidt tot effecten in een veel groter netwerk, met gevolgen voor milieu leefbaarheid in een groter gebied en mogelijk nieuwe bereikbaarheidsknelpunten elders? De uitgesproken ambitie om integraler en slimmer naar oplossingen te zoeken spreekt de leden van de GroenLinks-fractie zeer aan, maar hoe de nieuwe wet dit in de praktijk vorm gaat geven, is nog grotendeels onduidelijk. Deze leden vinden het belangrijk dat een verduurzaming van de huidige mobiliteit met specifiek aandacht voor klimaat en leefbaarheid (ruimtelijke kwaliteit en gezondheid), expliciet als doel wordt opgenomen in de wet.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren lezen dat de verdeelsleutel (die tot dit moment disproportioneel in het voordeel was van het aanleggen van nieuw asfalt) losgelaten wordt, maar zij vragen de regering toe te lichten hoe zij verwacht dat de verdeelsleutel de komende jaren uit zal pakken. Verwacht zij dat er met de «opgavegerichte afweging» een verschuiving zal komen in de verdeling tussen modaliteiten? Deze leden vragen hiernaar, omdat zij de Minister kennen als iemand die doeltreffend en doelmatig weleens anders kan uitleggen. Zo heeft zij zich in het verleden enthousiast getoond over de verhoging van de maximumsnelheid, terwijl dit geen reistijdwinst opleverde en heeft zij zich regelmatig enthousiast uitgelaten over wegverbredingen die slechts op zeer korte termijn tot een beperkte filereductie leiden en op de middellange en lange termijn slecht zijn voor reizigers, reistijd, natuur, milieu, klimaat en gezondheid.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren lezen in de memorie van toelichting dat er voor het omgaan met de data ook langjarige financiering nodig is. Deze leden vragen de regering te reflecteren op alle huidige en recente ICT-debacles binnen de overheid die vele tientallen miljoenen hebben gekost. Hoe gaat zij voorkomen dat straks het budget van het Mobiliteitsfonds leegloopt in ICT-projecten? Heeft de regering overwogen daar bijvoorbeeld absolute plafonds voor in te stellen? Worden de projecten die vanuit het Mobiliteitsfonds gefinancierd worden door het Bureau ICT-toetsing getoetst? Zo nee, waarom niet? En is de regering dan van plan dit alsnog te garanderen?

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren vragen de regering ook naar haar visie op data. Is zij van mening dat het altijd mogelijk moet blijven voor reizigers om zich ook zonder het opgeven van persoonlijke gegevens te verplaatsen? Is de regering van mening dat informatie over reispatronen gevoelige informatie is? Kan zij toezeggen dat reizigersdata nooit ingezet zullen worden voor commerciële doeleinden anders dan gerelateerd aan het versnellen van de reis? Welke kaders hanteert de regering voor de omgang met de data? Heeft de regering de Autoriteit Persoonsgegevens betrokken in de voorbereiding van dit wetsvoorstel of onderliggende besluiten? Is zij bereid bij elk project dat binnen het Mobiliteitsfonds wordt opgezet waarbij data een grote rol spelen privacy organisaties te betrekken? Zo nee, waarom niet?

### **Reikwijdte van het Mobiliteitsfonds**

De leden van de CDA-fractie lezen dat de regering de reikwijdte van het Mobiliteitsfonds ten opzichte van het Infrastructuurfonds verbreedt. Deze leden merken op dat de Raad van State opmerkingen heeft gemaakt om de reikwijdte van het Mobiliteitsfonds ten opzichte van het Infrastructuurfonds te verbreden. Kan de regering nader toelichten waarom voor de reguliere begrotingskaders voor de voor toevoeging aan het fonds gesuggereerde uitgavencategorieën niet zouden volstaan? Kan de regering schetsen welke neveneffecten zouden kunnen ontstaan indien uitgaven voor niet-infrastructurele maatregelen niet uit het fonds bekostigd kunnen worden? Hoe wil de regering voorkomen dat deze verbreding ertoe leidt dat er ook kosten onder gaan vallen die niet

bijdragen aan de verdere verbetering van de doelmatigheid van de uitgaven? Deze leden zijn ook benieuwd welke kansen de nieuwe reikwijdte van het Mobiliteitsfonds biedt voor de regio. Sluit het Mobiliteitsfonds beter aan op de uitdagingen in de regio's dan het Infrastructuurfonds? Kan de regering dat schetsen? De leden van de CDA-fractie lezen dat uit het fonds bijdragen kunnen worden verstrekt aan andere overheden en private rechtspersonen 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, bijvoorbeeld het voorkomen van toekomstige investeringen in het hoofdnetwerk. Kan de regering dit nader toelichten? Kan dit betekenen dat er op financieel gebied meer samengewerkt kan worden met de regio?

De leden van de D66-fractie zien in het wetsvoorstel onvoldoende aandacht voor de onderwerpen modal shift van het goederenvervoer, deelmobiliteit en anders reizen. De leden vragen de regering hoe zij deze onderwerpen een plaats gaat geven in het Mobiliteitsfonds.

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat het huidige wetsvoorstel onvoldoende randvoorwaarden stelt ten aanzien van klimaat en andere duurzaamheidseffecten voor investeringsbeslissingen. Zo stellen deze leden vast dat het wetsvoorstel geen randvoorwaarden verbindt ten aanzien van milieu en duurzaamheidseffecten aan de bekostiging van mobiliteitsoplossingen uit het fonds. Kan de regering uiteenzetten of zij bereid is deze randvoorwaarden beter te verankeren in de omvorming van het Infrastructuurfonds tot het Mobiliteitsfonds? Zo ja, is de regering met de leden van mening dat hierbij dan ook een aanpassing nodig is van instrumenten zoals NMCA, maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en de spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)?

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

De leden van de SP-fractie constateren dat met de invoering van het Mobiliteitsfonds er een grijs gebied kan ontstaan met betrekking tot maatregelen die het reisgedrag en daarmee (modaliteits)keuzes moeten beïnvloeden. De regering geeft enkele voorbeelden waarbij aanvullende maatregelen bekostigd kunnen worden vanuit het Mobiliteitsfonds. De leden van de SP-fractie vragen haar echter om ook een aantal concrete voorbeelden inclusief motivering te geven van maatregelen die juist niet uit het Mobiliteitsfonds betaald kunnen worden, om zodoende nog wat meer scherpte te krijgen over de reikwijdte.

De leden van de SP-fractie lezen dat een van de gedragsbeïnvloedingsmiddelen het stimuleren van het fietsgebruik kan zijn. Dit lezen deze leden in de opsomming van het spitsmijden en het gebruik van openbaar vervoer (ov). Daarmee wordt de suggestie gewekt dat de modaliteit fiets slechts ten dienste staat van de substitutie van autogebruik, in plaats van dat het als op zichzelf staande en daarmee een zelfstandig en investeringswaardige modaliteit is. Kan de regering bevestigen dat de fiets niet slechts ter substitutie dient, maar dat het een volwaardige modaliteit is? En dat knelpunten in de fietsinfrastructuur niet alleen aangepakt worden als dit in relatie tot de auto wordt gezien, maar dat dit opzichzelfstaande investeringen kunnen zijn?

De leden van de SP-fractie lezen dat de regering het Mobiliteitsfonds wil inzetten voor het stimuleren van smart mobility en Mobility as a Service (MaaS). Kan de regering toelichten hoe zich dit verhoudt tot de in het regeerakkoord overeengekomen pilots met betrekking tot deze vormen van mobiliteit? De leden van de SP-fractie, hoewel openstaand voor innovaties, zien dat tot op heden de toekomstbeloftes van deze twee



vormen van mobiliteit vooral mooie papieren ambities zijn gebleken. En als het al in de praktijk wordt gebracht, zien deze leden ofwel negatieve effecten (het wegbezuinigen van buslijnen met belbussen) ofwel is de vervoersvorm niet toegestaan in Nederland (elektrische deelsteps). Welke concrete mogelijkheden ziet de regering voor smart mobility en MaaS in relatie tot het Mobiliteitsfonds? En kan de regering garanderen dat met de focus op deze vormen van vervoer het openbaar vervoer niet verder wordt verschaald?

De leden van de ChristenUnie-fractie zien in de memorie enkele voorbeelden van maatregelen of voorzieningen waarmee verbetering van het gebruik van de capaciteit van bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur wordt beoogd. De leden van de ChristenUnie-fractie zien spitsheffingen en kilometerheffingen als maatregelen die aan dit doel zouden kunnen bijdragen. In dit licht vragen deze leden of de benodigde investeringen voor dergelijke maatregelen in de toekomst zouden kunnen worden bekostigd vanuit het Mobiliteitsfonds en aan welke concrete maatregelen de regering denkt? Deze leden ondersteunen de voorgenomen verbreding van de reikwijdte van het Mobiliteitsfonds naar niet-infrastructurele maatregelen. Hierdoor kunnen maatregelen die duurzamer en efficiënter gebruik van vervoersmiddelen stimuleren worden bekostigd of er kan geïnvesteerd worden in nieuwe datadiensten en -systemen die dit doel ondersteunen. Hoe kijkt de regering naar bekostiging van deze nieuwe categorie kosten uit een fonds met een aparte status, aangezien deze projecten veelal vragen om een gecombineerd en geïntegreerd maatregelenpakket?

De leden van de ChristenUnie-fractie zien dat bekostiging uit dit speciale fonds gerechtvaardigd is aangezien hiervoor vaak meerjarige investeringen nodig zijn (net als bij klassieke infrastructurale maatregelen). De leden van de ChristenUnie-fractie vinden het van belang dat iedereen de mogelijkheid heeft om deel te nemen aan maatschappelijke activiteiten. Daarom vinden zij het van belang om vervoersarmoede tegen te gaan. Vervoersarmoede betreft onder andere het gebrek aan vervoermiddelen en toegang tot openbaar vervoer, evenals de moeite om basisvoorzieningen te kunnen bereiken. Graag zouden deze leden willen weten of het bestrijden van vervoersarmoede wordt meegewogen tijdens de integrale afweging omtrent mobiliteitsvraagstukken, en, of maatregelen om vervoersarmoede tegen te gaan vanuit het fonds bekostigd zouden kunnen worden. Deze leden onderschrijven de notie in de memorie dat het Mobiliteitsfonds een antwoord moet bieden op de trend dat in gebieden met demografische achteruitgang nabijheid van voorzieningen afneemt. Deze leden zijn van mening dat het fonds de mogelijkheid moet bieden om maatregelen die de nabijheid van voorzieningen en diensten verbeteren te financieren. In de memorie wordt tevens gesteld: «Bijvoorbeeld door wonen, werken en voorzieningen nabij bestaande en nieuwe knooppunten in het mobiliteitsnetwerk te concentreren, wordt efficiënter met het bestaande netwerk en investeringen daarin omgegaan.» In hoeverre kunnen maatregelen en projecten die nabijheid van voorzieningen tot primair doel hebben ook bekostigd worden uit onderdeel c van Artikel 2?

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

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren lezen in het wetsvoorstel dat uit het fonds bijdragen verstrekt kunnen worden aan private rechtspersonen voor infrastructuur waarvoor het Rijk niet primair verantwoordelijk is. Kan het zijn dat hiermee rijksgeld voor infrastructuur besteed gaat worden aan projecten die vervolgens, via bijvoorbeeld een tolconstructie, uitgebaat gaan worden? Klopt het dat hiermee maatschap-

pelijke uitgaven kunnen leiden tot private winsten? Acht de regering dat wenselijk?

De leden van de SGP-fractie lezen in de wettekst over «beheer en onderhoud», terwijl in de memorie «beheer, onderhoud, vervanging en renovatie» genoemd wordt. Deze leden horen graag of en hoe de regering duidelijk onderscheid wil maken tussen «beheer en onderhoud» en «vervanging en renovatie».

#### *Maatregelen waarmee beoogd wordt doelmatig gebruik van infrastructuur te vergroten*

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren vragen de regering aan te geven hoe zij ervoor gaat zorgen dat de gelden uit het Mobiliteitsfonds doeltreffend worden ingezet. De behoefte aan, of het potentieel van, een nieuwe verbinding is naar het lijkt gemakkelijker en nauwkeuriger te onderzoeken dan de behoefte aan een app waarmee inzicht gegeven kan worden in sluitstijden. Graag krijgen deze leden hiervan een uitgebreide duiding.

#### *Basisinformatie*

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat in de memorie staat dat het vergaren van (basis-)informatie dient om beleidsbeslissingen te onderbouwen, primair voor de aanleg beheer en onderhoud van infrastructuur. Vergaarde informatie omtrent milieu of verkeersveiligheid is hier volgens de memorie ondergeschikt aan, aangezien deze informatie geen basis is voor besluitvorming over infrastructuur. Deze leden kunnen zich hier absoluut niet vinden. Milieu en verkeersveiligheid zouden juist in een heel vroeg stadium betrokken moeten worden bij de keus of aanleg van nieuwe infrastructuur de beste oplossing is en van doorslaggevend belang bij de keus voor welke oplossing de beste is. Is deze passage slechts ongelukkig geformuleerd, of acht de regering daadwerkelijk milieu en veiligheid ondergeschikt?

#### *Onderzoek ter voorbereiding van maatregelen*

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het prima dat het vergaren van informatie en het onderzoeken van oplossingen eveneens uit het fonds wordt bekostigd. Immers zonder informatie is een goed besluit niet te nemen en daarmee draagt informatie bij aan de oplossing van bereikbaarheidsproblemen.

#### *Proefprojecten en experimenten*

De leden van de VVD-fractie lezen dat proefprojecten en experimenten worden opgenomen als doel van het fonds en daarmee ook bekostigd worden uit het fonds. Deze leden hebben slechte ervaringen met proefprojecten en experimenten om zo de infrastructuur en mobiliteit in Nederland te verbeteren. Kan de regering voorbeelden geven van succesverhalen? Kan zij ook projecten aangeven die uiteindelijk geen succes bleken? Wat is hiervan geleerd? Hoe wordt voorkomen dat deze fouten nog een keer gemaakt worden? Maken deze proefprojecten en experimenten deel uit van de niet-infrastructurele maatregelen? Hoe wordt evenwicht bewaard tussen proefprojecten en experimenten enerzijds en daadwerkelijke (reeds onderzochte) maatregelen anderzijds?

De leden van de CDA-fractie lezen dat wordt voorgesteld om proefprojecten en experimenten op de nemen als doel van het fonds. Is de regering bereid om te stimuleren dat deze proefprojecten en experi-

menten ook met regelmaat plaatsvinden in de verschillende regio's? Deze leden lezen verder dat onder infrastructuur eveneens voorzieningen ten behoeve van de verkeersveiligheid worden begrepen. Kan de regering nader toelichten, inclusief voorbeelden, in hoeverre dit wetsvoorstel mogelijkheden biedt om de verkeersveiligheid in Nederland te verhogen? Deze leden lezen verder dat infrastructuur ter ontsluiting van een nieuwe woonwijk bekostigd kan worden uit het fonds. Kan de regering hierbij aangeven of hierbij 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?

De leden van de GroenLinks-fractie steunen het voorstel om proefprojecten en experimenten te bekostigen uit het mobiliteitsfonds.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren maken zich verder zorgen om de inzet ten aanzien van proefprojecten en experimenten. Deze leden ondersteunen een integrale benadering van mobiliteitsvraagstukken, maar vragen waarom daar proeftuinen en experimenteeruimte voor nodig zijn. Deze leden vragen in dat licht te reageren op de kritiek zoals de Raad van State die verwoorde in zijn Jaarverslag 2018. Zo stelt de Raad van State: «Tijdelijke afwijkingen van de wet om zomaar iets uit te proberen of om de overgang van het ene stelsel naar het andere stelsel soepeler te laten verlopen, zijn geen experimenten. Eigenlijk gaat het daarbij om een vorm van deregulering of om overgangsrecht.»

### *Buisleidingen*

De leden van de GroenLinks-fractie zien het grote voordeel van het vervoer van vloeibare of gasvormige bulk per buisleiding. Het is veiliger, energiezuiniger en bespaart ruimte. Maar de vraag is wel waarom het Rijk zou moeten participeren in het onderhoud van een infrastructuur van een sector die flink gaat krimpen. De leidingen die nu van de olie- en gassector zijn, zullen naar de verwachting van de leden van de GroenLinks-fractie, steeds minder rendabel worden, terwijl ze steeds meer onderhoud vergen. Waarom zou het Rijk hierin willen participeren? De vraag is ook wat in dit kader als transport via een buisleiding wordt bedoeld. Zijn dit ook de leidingen van het waterleidingbedrijf? En hoe zit het met toekomstige energiedragers zoals waterstof of warmtenetten, worden die hiermee ook bedoeld? En als we de infrastructuur voor het transport van energie via het Mobiliteitsfonds bekostigen dan zouden volgens die redenering ook de elektriciteitsnetwerken mee kunnen doen. Dat vinden deze leden wel erg ver afwijken van wat onder mobiliteit kan worden verstaan.

De leden van de SP-fractie zien dat de regering investeringen in buisleidingen niet langer wil uitsluiten van mogelijke infrastructurele investeringen. Op zich kunnen de leden dit begrijpen, omdat het een duurzame en veilige vorm van transport is die het wegennet zeker kan ontlasten. Zij denken hierbij bijvoorbeeld aan de buisleiding die Schiphol voorziet van kerosine. Het gebruik van buisleidingen kent echter ook zeer veel restricties. Doordat een buisleiding een vast start- en eindpunt heeft dat niet zomaar verlegd kan worden, en de stoffen die erdoor vervoerd kunnen worden beperkt zijn, zie je in de praktijk dat het vooral een rendabele oplossing is voor vervoer tussen grote leveranciers en afnemers. De vraag van de leden van de SP-fractie is dan ook of de belastingbetaler aan de lat moet staan voor dergelijke, zeer specifieke, investeringen die slechts een zeer beperkt aantal bedrijven bevoordelen. Kan de regering nader toelichten hoe zij dit ziet? In welke situaties vindt zij een dergelijke investering met belastinggeld te legitimeren?

### *Zee- en luchthaveninfrastructuur*

De leden van de GroenLinks-fractie delen de overwegingen om zee- en luchthavens geen onderdeel te laten zijn van het Mobiliteitsfonds, maar hun rol wel nadrukkelijk te betrekken bij de bredere integrale afwegingen.

### *Militaire en culturele doeleinden*

De leden van de GroenLinks-fractie delen de overwegingen om militaire en culturele doelen geen onderdeel te laten zijn van het Mobiliteitsfonds.

### *Geografische reikwijdte Mobiliteitsfonds*

De leden van de GroenLinks-fractie delen deze overwegingen.

### **Juridische vormgeving**

De leden van de VVD-fractie vragen wat er misgaat als er geen wetsvoorstel behandeld wordt. In hoeverre kunnen derden, via bijvoorbeeld een rechter, wijzigingen in gemaakte keuzes afdwingen of een verdere onderbouwing eisen voor eventuele investeringsbeslissingen? In hoeverre zijn gemaakte keuzes hard?

De leden van de GroenLinks-fractie delen de overwegingen van de regering.

### **Beleidscontext**

De leden van de GroenLinks-fractie geven er sterk de voorkeur aan om het mobiliteitsbeleid niet in te richten als een serie projecten die telkens verschuivende knelpunten oplost, maar als een onderdeel van een bredere visie op Nederland, sterk verweven met de omgevingsvisie, ons klimaatbeleid, leefbaarheid en op hoe we Nederland duurzaam willen inrichten voor de toekomst. De duurzame toekomst is daarin de dominante factor, niet de NMCA.

### *Schets Mobiliteit naar 2040*

De leden van de VVD-fractie lezen over de voortzetting van een integrale benadering door het Rijk en decentrale overheden, waarbij niet meer op voorhand gekeken wordt naar modaliteiten. Op dit moment zijn het ministerie en de decentrale overheden ingericht naar modaliteit. Is de regering van mening dat deze indeling zal moeten veranderen, zodat zoveel mogelijk aangesloten kan worden bij de indeling van het Mobiliteitsfonds en de wijze van denken in mobiliteit en niet in modaliteit?

De leden van de GroenLinks-fractie delen de ambitie van de regering om het mobiliteitsbeleid flink te moderniseren. Nieuwe technieken, andere behoeften en alsmaar urgentere uitdagingen op het gebied van klimaat en leefbaarheid, leiden tot een behoefte aan andere oplossingen en andere manieren om daar te komen. Deze leden hebben wel behoefte aan meer duidelijkheid rond de gebiedsgerichte programma's en hoe bereikbaarheid, mobiliteit en ruimtelijke ordening in elkaar grijpen. Hoe voorkomen we met goede ruimtelijke ordening nieuwe bereikbaarheidsproblemen en zorgen we voor duurzame mobiliteitsnetwerken? Is 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?

De leden van de CDA-fractie lezen dat in het mobiliteitsbeleid uiteraard rekening wordt gehouden met de verschillende Rijksvisies op het brede beleidsterrein van de fysieke leefomgeving, zoals de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Kan de regering aangeven hoe hier rekening mee wordt gehouden? Deze leden lezen verder in de memorie dat het voorstel het behoud omvat van de relatie tussen de begrotingen van het fonds en het MIRT. In artikel 4 van het wetsvoorstel wordt uitgegaan van de staande praktijk en van de huidige functies van het MIRT. Kan de regering schetsen of het wetsvoorstel geen enkele gevolgen heeft voor het MIRT en het proces hieromheen? Is dit zowel voor de korte als de langere termijn het geval? Kan de regering aangeven of dit wetsvoorstel ook geen wijzigingen aanbrengt aan de voorwaarden in de MKBA en de NMCA? Indien wel, welke wijzigingen worden aangebracht? In de memorie wordt aangegeven dat zo nodig deze instrumenten in samenspraak met de betrokken partijen worden aangepast zodat zij aansluiten bij de in paragraaf 7 omschreven randvoorwaarden en uitgangspunten. Over welke instrumenten gaat het hier? Betekent dit dat er mogelijk wel aanpassingen kunnen komen? Zo ja, hoe wordt de Kamer hier dan bij betrokken? De regering geeft in hoofdstuk 3 van de memorie aan dat het Mobiliteitsfonds één van de instrumenten is waarmee de regering de ambities van het mobiliteitsbeleid wil realiseren. Onderdeel van het brede pakket is het introduceren dan wel actualiseren van de werkwijzen, spelregels en afweeginstrumenten waarmee een integrale afweging verder wordt bevorderd. Kan de regering schetsen hoe deze introductie dan wel actualisatie eruit gaat zien? En hoe en wanneer de Kamer hierbij wordt betrokken? Kan de regering verder aangeven op welke wijze middels het Mobiliteitsfonds de afwegingen worden gemaakt om te komen tot investeringsbeslissingen en de rol daarin van bijvoorbeeld (verkeers)veiligheid, leefbaarheid en klimaat? Wat wordt hierbij precies de werkwijze? Worden afwegingen van investeringsbeslissingen vanuit het fonds vooraf zorgvuldig en expliciet verankerd? Kan de regering tevens aangeven hoe het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) verband houdt met het Mobiliteitsfonds?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn heel benieuwd hoe in de ogen van de regering eerder gemaakte keuzes in het MIRT zich verhouden tot de voor het Mobiliteitsfonds gekozen uitgangspunten en werkwijze. Hoe zouden de eerder gemaakte, maar nog niet uitgevoerde, keuzes en besluiten uitvallen als er met de modernere bril van het Mobiliteitsfonds gekeken wordt naar dezelfde problemen? Deze leden zijn vooral benieuwd welke van de MIRT-projecten die de komende dertien jaar worden uitgevoerd, nog uitgaan van de ouderwetse oplossingsrichtingen. Kan de regering hier een overzicht van geven in de beantwoording? Hoe kunnen we deze projecten nog bijsturen?

#### *Afweeginstrumentarium en brede integrale afweging*

De leden van de CDA-fractie lezen dat bij nieuwe mobiliteitsopgaven het gehele mobiliteitssysteem wordt gezien in samenhang met zijn omgeving en wordt verbonden met andere urgente opgaven zoals onder andere leefbaarheid en dat er voldoende ruimte is voor maatwerk om aansluiting mogelijk te maken bij de specifieke opgaven in een regio. Kan de regering dit nader toelichten? Valt hieronder ook het oog houden voor vitale verbindingen richting kleinere steden en dorpen? Deze leden lezen dat er ook aandacht is voor grensoverschrijdende mobiliteit. Waar blijkt dit uit? Welke kansen en bedreigingen biedt dit wetsvoorstel voor grensregio's?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn een groot voorstander van brede afwegingen als het op mobiliteit aankomt. Keuzes hier beïnvloeden direct en indirect ons dagelijks leven, onze economie, leefbaarheid ons milieu. De haarvaten van ons verkeer reiken veel verder dan het werkgebied van het Mobiliteitsfonds. Goede afstemming tussen alle overheden en oog voor de (hele) lange termijn en is nodig. In de ogen van deze leden is het van groot belang dat we de kwaliteit en zeggingskracht van MKBA's vergroten, door de maatschappelijke kosten van milieuvervuiling, gezondheid en overlast beter mee te wegen dan tot nu toe gebruikelijk is. We leggen infrastructuur aan voor decennialang gebruik. De belangen van toekomstige generaties spelen dus mee. Het anderhalve graden-scenario van Parijs moet een randvoorwaarde worden. Infra-oplossingen die hier niet aan bijdragen zijn voor de leden van de GroenLinks-fractie geen aanvaardbare oplossing meer voor een bereikbaarheidsknelpunt. Kan de regering toelichten hoe in het Mobiliteitsfonds de nieuwe realiteit van het anderhalve gradenscenario terugkomt in het afwegingskader?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben bij eerdere besprekingen van het Infrastructuurfonds vaak kritiek geuit op de gebrekkige reserveringen voor onderhoud. Deze leden zijn van mening dat er geen nieuwe infrastructuur zou moeten worden aangelegd, als de financiering van het onderhoud ervan niet ook is geborgd. Hoe wordt dit in het nieuwe Mobiliteitsfonds geregeld?

De leden van de ChristenUnie-fractie verzoeken de regering nader toe te lichten hoe in de praktijk de integrale afwegingen tussen de modaliteiten zullen worden gemaakt en wie daarin welke rol heeft. Hoe worden integrale afwegingen georganiseerd, gegeven het feit dat zowel het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat als de decentrale overheden in sterke mate per modaliteit zijn georganiseerd, zo vragen deze leden. De leden van de ChristenUnie-fractie vinden het van belang dat het oplossen van mobiliteitsvraagstukken samengaat met het beantwoorden van andere maatschappelijke opgaven. De regering benoemt in de memorie enkele urgente opgaven, zoals duurzaamheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Deze leden onderschrijven de urgentie van deze opgaven, maar constateren dat wonen niet wordt genoemd. Deze leden stellen echter dat mobiliteit en wonen nauw samenhangen. Zo is bij de aanleg van een nieuwe woonwijk, een goede ontsluiting van belang. De leden van de ChristenUnie-fractie verzoeken de regering nader toe te lichten of, en zo ja hoe, de maatschappelijke opgaven op het gebied van wonen onderdeel zijn van de integrale afwegingen met betrekking tot mobiliteitsvraagstukken.

De leden van de ChristenUnie-fractie stellen dat milieubescherming zwaar weegt in het afwegen van mobiliteitsvraagstukken. In de memorie maakt de regering kenbaar dat onder «infrastructuur» ook «voorzieningen met betrekking tot het beschermen van het milieu» worden verstaan, evenals «de uitwendige omstandigheden die van invloed zijn op de leefomstandigheden van mensen, dieren en planten, zoals de toestand van water, bodem, lucht, het niveau van omgevingsgeluiden en de klimatologische omstandigheden». Het beperken van de uitstoot van broeikasgassen en andere schadelijke stoffen wordt hier eveneens toe gerekend. Het voorstel spreekt van compensatie en mitigatie van milieubelastende activiteiten bij infrastructurele projecten. Deze leden stellen dat wanneer blijkt dat projecten of de gevolgen ervan het milieu te zwaar belasten, het wenselijk kan zijn om voorrang te verlenen aan projecten waarmee milieuwinst behaald kan worden, maar ook aan projecten die het milieu minder zwaar belasten of aan projecten waarvan de effecten beter kunnen worden gecompenseerd of gemitigeerd. In dit licht verzoeken de leden van de ChristenUnie-fractie de regering toe te lichten op welke wijze de mate van milieubelasting door projecten onderdeel is van integrale afweging rond mobiliteitsvraagstukken.

De leden van de ChristenUnie-fractie vinden het van belang dat knelpunten in niet-stedelijke regio's in kaart kunnen worden gebracht om deze op te kunnen lossen. Een multimodale benadering kan daarbij wenselijk zijn. In de memorie stelt de regering te willen kunnen werken aan regionale opgaven. Daarnaast wordt gesteld dat bij nieuwe mobiliteitsopgaven, het gehele mobiliteitssysteem wordt gezien in samenhang met zijn omgeving en wordt verbonden aan een aantal urgente opgaven in zowel stedelijk als landelijk gebied. Graag zouden deze leden een toelichting krijgen over hoe het oplossen van stedelijke en niet-stedelijke opgaven en knelpunten zich tot elkaar verhouden.

De leden van de SGP-fractie constateren dat in de praktijk veel aandacht uitgaat naar nieuwe projecten voor de aanleg van infrastructuur, gebaseerd op de NMCA. Deze leden willen het belang van verkeersveiligheid, verbeterde bereikbaarheid van regio's buiten de Randstad (gelet op de woningmarkt en de economische vitaliteit) en voldoende budget voor beheer en onderhoud benadrukken. Hoe weegt de regering deze aspecten in het licht van het belang dat nu gehecht wordt aan de NMCA? Hoe gaat de regering voorkomen dat de inzet zich concentreert op de gebiedsopgaven en de genoemde aspecten onvoldoende recht wordt gedaan wordt, ook financieel?

De leden van de SGP-fractie hechten grote waarde aan een zorgvuldig afwegingskader, zeker nu ook niet-infrastructurele maatregelen bekostigd kunnen worden vanuit het Mobiliteitsfonds en er beleidsmatig minder sprake zal zijn van schotten tussen modaliteiten. Deze leden horen graag of en hoe de regering dit precies vorm wil geven. Op welke wijze zal dan in het jaarlijkse MIRT-overzicht inzicht gegeven worden in de toepassing van het afwegingskader? In aansluiting op het voorgaande willen deze leden erop wijzen dat zowel organen van het Rijk als decentrale overheden nog sterk per modaliteit georganiseerd zijn. Wat betekent het Mobiliteitsfonds en de gewenste integrale afweging voor werkwijze en organisatie?

### **Randvoorwaarden en uitgangspunten voor investeringsbeslissingen uit het fonds**

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre de geformuleerde randvoorwaarden hard zijn.

De leden van de CDA-fractie lezen dat een van de overige uitgangspunten is dat investeringen uit het fonds worden getoetst op doeltreffendheid en doelmatigheid. Kan de regering aangeven hoe dit wordt getoetst?

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de investeringsbeslissingen uit het fonds, maar zien dat er op dit moment door gebrek aan prioritering te veel onduidelijkheid is. Deze leden vragen de regering hiermee rekening te houden bij de uitwerking van het investeringskader. De lijst met randvoorwaarden en uitgangspunten vraagt in de praktijk ook om ontwikkeling van nieuwe afwegingsinstrumenten. Met de omvorming van Infrastructuurfonds naar Mobiliteitsfonds en daaruit voortvloeiende nieuwe doelstellingen is het van belang dat de indicatoren voor het bepalen van capaciteitsknelpunten, zoals de NMCA, ook opnieuw worden gezien. Op basis van de uitgangspunten van het Mobiliteitsfonds zouden bereikbaarheid van regio's en de impact op andere maatschappelijke doelen moeten worden meegewogen in investeringsbeslissingen. Hoe wordt dit concreet geborgd in de NMCA? Welke aanpassingen van de NMCA zijn voorzien met het oog op de nieuwe doelstellingen van het Mobiliteitsfonds? Wanneer geeft de regering hier meer duidelijkheid over?

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. Kan de regering hierop reflecteren? En zijn er binnen de projecten die gefinancierd worden uit het Mobiliteitsfonds ook voldoende mogelijkheden om fundamentele te leggen waarop kan worden doorontwikkeld? Op welke manier wordt verbinding gezocht in samenwerking en bekostiging met andere overheden, departementen en private partijen waar opgaven samenkomen (zoals verstedelijking, verkeer, leefbaarheid en veiligheid)? Hoe zouden opgaven en maatregelen met een onrendabele top of impactvolle en complexe projecten door het Mobiliteitsfonds juist een impuls kunnen krijgen om op te starten en andere partijen aan te trekken?

#### *Overige uitgangspunten*

Voor de leden van de GroenLinks-fractie is duurzaamheid de belangrijkste randvoorwaarde voor nieuwe investeringen. Hoe draagt de gekozen en te financieren oplossing duurzaam bij aan de oplossing van een bereikbaarheidsprobleem? Voor deze leden valt dit niet onder «overig» maar staat het als uitgangspunt vooraan. Voor elk bereikbaarheidsprobleem zijn meerdere oplossingen denkbaar. Voor deze leden is het dan ondenkbaar om er een te kiezen die klimaat en duurzaamheid schaadt.

#### **Begroting Mobiliteitsfonds**

De leden van de VVD-fractie lezen dat in het Mobiliteitsfonds, evenals in het Infrastructuurfonds, gewerkt wordt met het instrument overprogrammering. Blijft het instrument overprogrammering in het Mobiliteitsfonds exact dezelfde vorm aanhouden als in het Infrastructuurfonds? Is er lering getrokken uit de overprogrammering in het Infrastructuurfonds, zodanig dat dit noopt tot aanpassingen van het instrument in het Mobiliteitsfonds? In hoeverre zijn de mogelijkheden bekeken om overprogrammering mogelijk te maken in de realisatiefase? Heeft de verandering van modaliteits- naar mobiliteitsdenken gevolgen voor het bepalen van de overprogrammering?

De leden van de CDA-fractie merken op dat er meerdere jaren op rij sprake is van onderbesteding op de investeringsmiddelen voor infrastructuur. Deze leden zijn benieuwd welk effect de komst van het Mobiliteitsfonds hierop heeft.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben een aantal concrete vragen met betrekking tot de begroting. Hoe houdt de Kamer zicht op de mutaties binnen de flexibele middelen op artikel 20 (anders dan de reguliere overboekingen naar de modaliteitsartikelen na afloop van voorkeursbeslissingen)? Kan in het vervolg bij grote mutaties binnen artikel 20 inzicht gegeven worden op welke projecten deze betrekking hebben en wat hiervan de gevolgen zijn? Hoe zorgt de regering ervoor dat de Kamer zicht houdt op de bereikbaarheidsopgaven die in artikel 20 worden voorgesteld en de bijbehorende budgetten? Kan de regering de aanname in het wetsvoorstel dat de uitgaven aan niet-infrastructurele maatregelen relatief en absoluut beperkt zullen zijn toelichten en garanderen? Hoe zullen de uitgaven voor niet-infrastructurele maatregelen zich verhouden tot de uitgaven voor beheer en onderhoud en infrastructurele investeringen? Hoe handelt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat momenteel wanneer een keuze gemaakt dient te worden tussen een infrastructurale en niet-infrastructurale maatregel met een langere looptijd dan vijf jaar? Op welke wijze zal de Kamer worden geïnformeerd wanneer wordt



gekozen voor niet-infrastructurele maatregelen? Kan de Kamer hier apart over worden geïnformeerd, losstaand van het MIRT-proces, zodat expliciet duidelijk wordt wanneer hier geld voor wordt gereserveerd? Wordt om te voldoen aan de ambities van het mobiliteitsbeleid ook een herijking van de bedrijfsvoering en/of inrichting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voorzien, dat momenteel sterk is ingericht naar modaliteit? Zo ja, hoe gaat dit vorm krijgen? Wie gaan de integrale afwegingen tussen de modaliteiten in de praktijk maken? Hoe wordt integrale afweging georganiseerd, gegeven het feit dat zowel het ministerie als de decentrale overheden in sterke mate per modaliteit zijn georganiseerd? Hoe worden de afwegingen tussen infrastructurale investeringen en niet-infrastructurele maatregelen georganiseerd en geëvalueerd? Hoe verhoudt de systematiek van het mobiliteitsfonds zich tot Europese bijdragen aan (grensoverschrijdende) infrastructuur? Zeker met de Green Deal en een te verwachten stimulans van internationaal spoorvervoer in het vooruitzicht? Welke overwegingen liggen ten grondslag aan het in stand houden van de huidige overprogrammeringssystematiek in het Mobiliteitsfonds? Zijn op basis van de onderuitputting op het Infrastructuurfonds in de afgelopen jaren en het als gevolg daarvan verschuiven van budgetten en regeerakkoordmiddelen naar latere jaren, aanpassingen overwogen in de overprogrammeringssystematiek voor het Mobiliteitsfonds? Waarom wordt niet gekozen voor extra overprogrammering bij projecten in de realisatiefase, waarin de grootste uitgaven worden gedaan, maar de mogelijkheden om onderbestedingen te compenseren door versnelling van uitvoering doorgaans beperkt zijn? Waarom wordt overprogrammering vooral voorzien bij projecten in de planuitwerkingsfase, waarin nog geen substantiële uitgaven worden gedaan? Zou binnen het Mobiliteitsfonds zinvol gewerkt kunnen worden met een hogere overprogrammering dan in het huidige Infrastructuurfonds? Welke gevolgen heeft de verandering van modaliteits- naar mobiliteitsdenken voor het bepalen van de overprogrammering? Zijn afspraken gemaakt met Rijkswaterstaat en ProRail over het toepassen van overprogrammering op projecten in de realisatiefase? Zo ja, kan de regering inzicht geven in deze afspraken en deze toelichten?

#### *Begrotingseigenschappen Mobiliteitsfonds*

De leden van de D66-fractie vinden het van groot belang dat de Tweede Kamer haar controlerende taak naar behoren uit kan oefenen. Echter, er ontbreekt duidelijkheid in het wetsvoorstel over hoe de Tweede Kamer zicht kan houden op de flexibele budgetten op artikel 20. De leden vragen de regering hoe ervoor zal zorgen dat de besteding van de (flexibele) budgetten inzichtelijk en controleerbaar zijn voor de Tweede Kamer. De leden vragen hoe de regering de Tweede Kamer zal informeren bij de keuze voor niet-infrastructurele maatregelen.

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat innovatie aangemoedigd moet worden en beoordelen de flexibiliteit van het Mobiliteitsfonds daarbij als een zeer positieve ontwikkeling. Belangrijk voor het Mobiliteitsfonds is dat de investeringsagenda een adoptief karakter bezit, zodat nieuwe ontwikkelingen ook de kans krijgen om te floreren. Wel hebben deze leden nog enkele vragen over de flexibiliteit van het fonds, zoals het momenteel is vormgegeven. Ziet de regering kansen in het aanbrengen van meer flexibiliteit in budgettaire planning,

MIRT-besluitvormingsprocessen en toepassing van niet-infrastructurele maatregelen zodat innovaties worden aangemoedigd? In welke mate biedt de nieuwe wet meer budgettaire flexibiliteit? Op welke wijze wordt de flexnorm concreet toegepast, oftewel de norm die aangeeft welk deel van het budget flexibel is, zodat het mogelijk is om te kiezen voor alternatieve bestedingen of oplossingen? Om welke reden zijn in het wetsvoorstel geen minimale eisen gesteld aan de flexnorm?

## *Begrotingsinrichting*

De leden van de VVD-fractie lezen dat niet modaliteit, maar mobiliteit centraal staat in het Mobiliteitsfonds en vragen dan ook wat voor impact dit heeft op begrotingshoofdstuk XII Infrastructuur en Waterstaat, nu dit hoofdstuk naar modaliteit is ingedeeld. Zal er een wijziging plaatsvinden in de indeling van begrotingshoofdstuk XII om dit zo goed mogelijk aan te laten sluiten op het Mobiliteitsfonds?

De leden van de ChristenUnie-fractie zien dat in het Mobiliteitsfonds het faciliteren van mobiliteit als uitgangspunt wordt 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. Deze leden onderschrijven dit uitgangspunt en de keuze voor het vervangen van het infrastructuurfonds door het mobiliteitsfonds. De regering stelt hierop in te zetten door de focus niet langer op modaliteiten te leggen, maar op mobiliteit in brede zin van het woord. Zo worden in de memorie «zachte» maatregelen zoals het stimuleren van spitsmijden genoemd. Ook stelt de regering dat het mogelijk is om middels het fonds het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen zoals de fiets en het openbaar vervoer te stimuleren. Zo zouden voor het beantwoorden van mobiliteitsvraagstukken integrale afwegingen nodig zijn. De regering geeft in de memorie aan dat modaliteiten in de begroting afzonderlijk herkenbaar zullen worden gemaakt. De leden van de fractie van de ChristenUnie verzoeken de regering toe te lichten hoe het afzonderlijk herkenbaar maken van de modaliteiten zich verhoudt tot de integrale afweging, voor het beantwoorden van mobiliteitsvraagstukken. Hoe komt het afzonderlijk kenbaar maken van de modaliteiten in de begroting een integrale afweging ten goede, zo vragen deze leden.

### **Uitgaven en subsidies ten laste van het Mobiliteitsfonds**

De leden van de CDA-fractie lezen dat om het parlement niet te belasten met kleine wijzigingen er wordt voorgesteld om bij subsidies ten laste van het Mobiliteitsfonds de parlementaire betrokkenheid voorafgaande aan de totstandkoming van een subsidieregeling of een wijziging daarvan te beperken tot gevallen waarin het jaarlijkse subsidieplafond van de regeling ten minste € 10 miljoen bedraagt. Deze grens is gekozen met het oog op Beter Benutten-maatregelen. Kan de regering aangeven of dit nieuw is ten opzichte van het Infrastructuurfonds? Zo ja, waarom wordt hier nu voor gekozen? Kan de Kamer dan wel voldoende controle houden? Deze leden lezen verder dat de regering voorstelt om vanuit het Mobiliteitsfonds subsidieverstrekking mogelijk te maken voor aanleg en verbetering van lokale en regionale infrastructuur en voor maatregelen waarmee wordt beoogd de doelmatigheid van het gebruik van deze infrastructuur te vergroten. De verdere uitwerking volgt in lagere regelgeving. Kan de regering bij benadering aangeven hoe de lagere regelgeving er op dit gebied uit gaat zien?

### **Gevolgen van het wetsvoorstel**

De leden van de VVD-fractie zien dat er veel nodig is om Nederland bereikbaar en mobiel te houden en dat daarvoor keuzes gemaakt moeten worden. Waar worden keuzes op gebaseerd? Zou het ook zo kunnen uitpakken dat een investering in ov niet verstandig lijkt en wegtransport de voorkeur krijgt?

### *Financiële gevolgen*

De leden van de VVD-fractie zien graag een toelichting op de medefinanciering door andere overheden. Zijn zij zich voldoende bewust van hun rol? Wat kan de regering doen om ze daarop te wijzen en ervoor te zorgen dat gemeenten, waterschappen en provincies voldoende middelen reserveren in hun begrotingen? Hoe wordt voorkomen dat de Tweede Kamer niet voldoende zicht kan houden op de groeiende flexibele budgetten op artikel 20?

### *Regeldrukeffecten*

De leden van de D66-fractie lezen dat de regering de evaluatie elke vijf jaar wil uitvoeren. Omdat het om een bredere inzet van financiële middelen gaat, lijkt het de leden van de D66-fractie raadzaam om binnen een kortere termijn de eerste evaluatieronde te houden. Bijvoorbeeld binnen twee jaar na inwerkingtreding van de wet. De leden denken daarbij aan een evaluatie waarbij met name de niet-infrastructurele investeringen belicht worden. De leden vragen de regering of zij een kortere termijn dan die van vijf jaar in overweging wil nemen.

De leden van de D66-fractie vragen de regering hoe zij er zorg voor zal dragen dat de betreffende afdelingen, welke zijn ingericht naar modaliteiten, over modaliteiten heen te kijken en juist de mobiliteit centraal te stellen.

### **Advies en consultatie**

De leden van de VVD-fractie lezen dat in de consultatiereactie aandacht wordt gevraagd voor de actualisatie van de MIRT-spelregels. Deze leden lezen ook dat deze spelregels nader zullen worden onderzocht, onder meer in het kader van de voorbereiding van de op het wetsvoorstel gebaseerde lagere regelgeving en de evaluatie van de spelregels van het MIRT. Kan de regering aangeven wanneer zij duidelijkheid heeft over het eventueel aanpassen van de MIRT-spelregels? Binnen welke termijn vindt de evaluatie van deze spelregels plaats?

De leden van de CDA-fractie lezen dat de provincies, gemeenten en vervoersregio's het Mobiliteitsfonds en de hierbij gegeven doelstellingen verwelkomen, zoals meer flexibiliteit in de te kiezen oplossingsrichting en het qua systematiek kunnen aansluiten bij het opgavegericht werken. Kan de regering aangeven of er ook tegenstanders zijn van deze wet? Zo ja, welke instanties zijn dat en met welke reden? Deze leden lezen ook dat er in de consultatie aandacht is gevraagd voor de actualisatie van de (financiële) spelregels rond het MIRT. De regering geeft aan dat deze spelregels geen deel uitmaken van het wetsvoorstel. De regering geeft aan dat zij nader zullen worden onderzocht, onder meer in het kader van de voorbereiding van de op het wetsvoorstel gebaseerde lagere regelgeving en de evaluatie van de spelregels van het MIRT. Kan de regering aangeven welke (financiële) spelregels nader zullen worden onderzocht, wat het tijdspad is en op welke wijze de Kamer hierbij tijdig wordt betrokken?

De leden van de D66-fractie steunen de reactie van de regering op de Algemene Rekenkamer dat het toekomstige fonds een brede reikwijdte krijgt, waarbij ook niet-infrastructurele maatregelen die doelmatig gebruik van infrastructuur vergroten kunnen worden gefinancierd. De leden vragen de regering hoe zij de invulling van een brede reikwijdte voor zich ziet en hoe zij het bepalen van de randvoorwaarden voor niet-infrastructurele projecten wil vormgeven. Op welke wijze worden

lokale en regionale overheden en belangenorganisaties bij de vormgeving betrokken?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben in de memorie niet kunnen lezen welke maatschappelijke organisaties zijn geconsulteerd en wat de reacties van non-gouvernementele organisaties en maatschappelijke organisaties waren. Is uitsluitend met overheden gesproken?

De leden van de ChristenUnie-fractie onderschrijven het uitgangspunt en de keuze voor het vervangen van het Infrastructuurfonds door het Mobiliteitsfonds. Deze leden vragen de regering om een internetconsultatie bij het wetsvoorstel te houden, gezien de grote impact in de vervoerssector van deze nieuwe systematiek.

### **Artikelsgewijs**

#### *Artikel 2 Doelen van het fonds*

De leden van de ChristenUnie-fractie zien in mobiliteit een cruciale factor voor vele aspecten van deze samenleving, zoals duurzaamheid, verbinding van de regio en gezondheid van mensen. Bovendien stellen deze leden dat belangrijk is dat een doelomschrijving helder is en voor meer richting en duidelijkheid kan zorgen in een uiteindelijk afwegingskader voor investeringsbeslissingen.

De leden van de ChristenUnie-fractie zien in een transitie naar een duurzame samenleving een urgente en grote uitdaging. Deze leden vragen of de doelbeschrijving van het fonds deze transitie voldoende erkend. Deelt de regering de mening dat de doelformulering uit het huidige wetsvoorstel niet voldoende aansluit bij de twee doelstellingen uit de Schets Mobiliteit 2040? Ziet de regering mogelijkheid om ook duurzame mobiliteit een plek te geven in de doelbeschrijving van dit artikel?

De leden van de ChristenUnie-fractie stellen dat mobiliteit kan bijdragen aan de gezondheid van mensen, bijvoorbeeld door gebruik te maken van de fiets. Graag zouden deze leden willen weten of het stimuleren van fysieke beweging van mensen door middel van gezonde vormen van mobiliteit ook tot de doelen van het fonds behoort, en, of maatregelen dan wel projecten ter bevordering hiervan voor financiering vanuit het Mobiliteitsfonds in aanmerking zouden komen?

De leden van de ChristenUnie-fractie hechten in het bijzonder waarde aan investeringen in de regio. Graag zouden deze leden willen weten 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?

#### *Artikel 5 Ontvangsten van het fonds*

De leden van de ChristenUnie-fractie zien verschillende mogelijkheden om het Mobiliteitsfonds te voeden. In de memorie haalt het kabinet een drietal mogelijkheden aan. Hiertoe worden de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, voeding door middel van bijdragen uit andere departementale begrotingen of fondsbegrotingen, bijdragen van derden en de genoemde restcategorie gerekend. Graag zouden deze

leden willen weten of het wetsvoorstel ruimte biedt om in de toekomst nieuwe financiële heffingen als ontvangst voor het Mobiliteitsfonds te gebruiken.

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,  
Israel