

Vergaderjaar 2020–2021

**35 426**

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

**B**

### **VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR, WATERSTAAT EN OMGEVING<sup>1</sup>**

Vastgesteld 3 november 2020

Het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel geeft de commissie aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen en het stellen van de volgende vragen.

#### **Inleiding**

De leden van de **VVD**-fractie danken de regering voor het voorleggen van het wetsvoorstel inzake instelling van een Mobiliteitsfonds en hebben naar aanleiding daarvan nog een aantal vragen.

De leden van de **GroenLinks**-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben naar aanleiding daarvan enkele vragen inzake het Mobiliteitsfonds.

De leden van de **PVV**-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel Wet Mobiliteitsfonds en stellen daarover nog enkele vragen.

De leden van de **SGP**-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel en leggen graag nog enkele vragen aan de regering voor.

#### **Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie**

De leden van de VVD-fractie begrijpen heel goed dat er veel voordelen zitten aan het meer integraal en gebiedsgericht benaderen en daarmee ook het integraal, vanuit één budget, financieren van mobiliteitsoplossingen. Zij vinden het daarnaast ook belangrijk dat het geld dat

<sup>1</sup> Samenstelling: Atsma (CDA), De Boer (GL), Van Dijk (SGP), Nooren (PvdA), (ondervoorzitter), Pijlman (D66), Klip-Martin (VVD), Baay-Timmerman (50PLUS), A.J.M. van Kesteren (PVV), Arbouw (VVD), Bezaan (PVV), Crone (PvdA), Dessing (FVD), Geerdink (VVD), Gerbrandy (OSF), Janssen (SP), Kluit (GL), Meijer (VVD), (voorzitter), Moonen (D66), Nicolaï (PvdD), Pouw-Verweij (FVD), Prins-Modderaar (CDA), Recourt (PvdA), Rietkerk (CDA), Vendrik (GL), Verkerk (CU), De Vries (Fractie-Otten) en Berkhout (FVD).

beschikbaar is voor harde infrastructuurprojecten, niet te veel «verdunt». Het totaal beschikbare budget verandert immers niet. Om die reden hebben deze leden nog een aantal vragen aan de regering.

Wat is naar de mening van de regering het gevolg van het aangenomen amendement-Van der Graaf c.s.<sup>2</sup>, waarbij de doelstelling van het Mobiliteitsfonds is verbreed? Betekent dat, dat er uiteindelijk minder infrastructuurprojecten vanuit het Mobiliteitsfonds kunnen worden gefinancierd (dat in vergelijking met de methodiek van het Infrastructuurfonds)?

Zijn er mogelijkheden om, ondanks dat de vaste percentages voor asfalt, spoor en waterwegen worden losgelaten om daarmee meer integrale oplossingen mogelijk te maken, op een andere wijze grenzen te bepalen voor de mate waarin budgetten worden besteed aan harde infrastructuur of andere maatregelen?

In welke mate kunnen de nieuwe regels voor de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) en het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (hierna: MIRT) daar nog een rol in spelen?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de GroenLinks-fractie**

Eerder dit jaar stond dit wetsvoorstel op de lijst van wetsvoorstellen waarvan de regering het wenselijk oordeelde dat zij vanwege spoedeisendheid vóór de zomer van 2020 door de Tweede Kamer plenair zouden worden behandeld. De Tweede Kamer is begin april niet akkoord gegaan met deze wens van de regering ten aanzien van dit wetsvoorstel, tenzij dit ongewenste gevolgen zou hebben voor de behandeling van de begroting. Volgens artikel 8 van het wetsvoorstel zal het wetsvoorstel tot vaststelling van de eerste begrotingsstaat van het fonds aan de Tweede Kamer worden aangeboden op de eerstvolgende derde dinsdag van september na het tijdstip van inwerkingtreding van de wet. De leden van de GroenLinks-fractie veronderstellen dat dit betekent dat de vertraging die de behandeling van dit wetsvoorstel heeft opgelopen, impliceert dat er sprake is van een jaar vertraging. Is dit juist en wat zijn de gevolgen voor de projecten die met het fonds gefinancierd kunnen worden?

Met dit voorstel wordt mogelijk dat naast de aanleg, beheer en onderhoud van infrastructuur, ook andere maatregelen, voorzieningen, onderzoek, proefprojecten en experimenten gericht op het doelmatig gebruik van infrastructuur uit het fonds kunnen worden bekostigd. In het Mobiliteitsfonds wordt het faciliteren van mobiliteit als uitgangspunt genomen voor het bepalen van de doelen. Wordt er hierbij ook rekening gehouden dat de mobiliteit sinds het uitbreken van de coronacrisis fundamenteel is veranderd? Welke kansen ziet de regering om hier op in te spelen binnen het Mobiliteitsfonds in relatie tot bijvoorbeeld spitsmijden en thuiswerken? Is het voor de regering voorstelbaar dat langetermijninvesteringen gerelateerd aan spitsmijding en thuiswerken worden betrokken bij infrastructurele projecten? De leden van de GroenLinks-fractie denken in dit geval bijvoorbeeld aan investeringen zoals informatieborden langs de weg om gedragsverandering te bewerkstelligen in relatie tot spitsmijding en thuiswerken. Zijn er door de regering ook nog andersoortige investeringen bedacht of te bedenken, zo vragen deze leden.

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de PVV-fractie**

De leden van de PVV-fractie vragen of de regering kan aangegeven welke criteria in de in artikel 9 van het wetsvoorstel bedoelde evaluatie worden verwerkt? Zij vragen of bijvoorbeeld het criterium »economische schade«

---

<sup>2</sup> Kamerstukken II, 2020–2021, 35 426, nr. 21

daarvan deel uitmaakt. Voorts vragen zij of bij de evaluatie alle inkomsten en uitgaven per mobiliteitsvorm worden uitgesplitst. Tevens zien deze leden graag toegelicht wat de achterliggende gedachte is om over vijf jaar een evaluatie te houden en niet eerder.

Heeft het »gebiedsgericht« werken een basis in EU-wet- en regelgeving? Zo ja, dan ontvangen deze leden op dit punt graag een zo gedetailleerd mogelijke uiteenzetting.

Ten slotte merken deze leden op dat door de coronacrisis het autogebruik lijkt te stijgen. Zij vragen de regering in een gemotiveerde uiteenzetting in te gaan op de vraag in hoeverre daarmee rekening wordt gehouden in het Mobiliteitsfonds.

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de SGP-fractie**

De leden van de SGP-fractie constateren dat de doelstelling van het Mobiliteitsfonds breder is geformuleerd dan nu geldt voor het Infrastructuurfonds en dat ook bekostiging van niet-infrastructurele maatregelen mogelijk wordt ten behoeve van een integrale benadering. Zij hebben enkele vragen naar aanleiding hiervan. Deze leden achten het van belang dat ten opzichte van de huidige situatie meer inzicht gegeven wordt in het vooraf opgestelde afwegingskader, in de uiteindelijke afwegingen op project- en gebiedsniveau en in de toetsing van investeringen uit het fonds op doeltreffendheid en doelmatigheid. In de ogen van deze leden moet een grotere bestuurlijke ruimte voor het maken van investeringsbeslissingen gepaard gaan met meer transparantie en betere verantwoording. Kan de regering nader duiden op welke wijze zij inzicht wil geven in het afwegingskader en de uiteindelijke weging op project- en gebiedsniveau in het licht van de verschillende beleidsdoelen (aanpak filedruk, meer verkeersveiligheid, *modal shift* en betere regionale bereikbaarheid), zo vragen deze leden. Is de regering bijvoorbeeld bereid in het MIRT per project of projectpakket aan te geven wat de bijdrage van individuele projecten is aan de onderscheiden beleidsdoelen?

De leden van de SGP-fractie vernemen graag hoe de regering de verhouding ziet tussen het Mobiliteitsfonds en het voorgestelde Nationaal Groeifonds. Een van de drie pijlers van het voorgestelde Groeifonds betreft infrastructuur. Deze leden ontvangen graag een nadere duiding van de verhouding tussen beide fondsen. Welke infrastructuurprojecten zouden niet via het Mobiliteitsfonds, maar wel via het Nationaal Groeifonds gefinancierd kunnen worden, zo vragen deze leden.

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving zien de antwoorden van de regering met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag uiterlijk 20 november 2020.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,  
Meijer

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,  
De Boer