

Vergaderjaar 2021–2022

35 925 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2022

Nr. 27

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 11 februari 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

over de brief van 10 december 2021 over de Ontwerpregeling specifieke uitkeringen lokale en regionale MIRT-projecten en MIRT-projectpakketten (Kamerstuk 35 925 A, nr. 17).

De vragen en opmerkingen zijn op 12 januari 2022 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 8 februari 2022 zijn de vragen beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,
T. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Van der Zande

Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de Minister

D66-fractie

De leden van de D66-fractie vragen welke niet-infrastructurele maatregelen onder de reikwijdte van de regeling vallen. Zij vragen daarbij om voorbeelden.

Het Infrastructuurfonds is omgevormd tot het Mobiliteitsfonds. De reikwijdte van het Mobiliteitsfonds is ten opzichte van het Infrastructuurfonds verbreed met maatregelen waarmee wordt beoogd de doelmatigheid of de veiligheid van het gebruik van infrastructuur te vergroten. De reikwijdte van de voorliggende regeling correspondeert met de reikwijdte van het Mobiliteitsfonds. Dit betekent dat maatregelen of voorzieningen waarmee wordt beoogd het gebruik van de capaciteit van bestaande verkeers- en vervoerinfrastructuur te verbeteren, in aanmerking kunnen komen voor een uitkering op grond van deze regeling indien deze onderdeel zijn van een projectpakket. Voorbeelden van maatregelen die het doelmatig gebruik van infrastructuur bevorderen zijn zogenoemde Beter Benutten-maatregelen¹, maatregelen gericht op het stimuleren van intelligente transportsystemen (ITS) en Mobility as a Service (MaaS). Welke maatregelen en voorzieningen daadwerkelijk in aanmerking komen voor bekostiging, hangt van meer factoren af, zoals de vraag of deze passen binnen de gestelde doelen en opgaven.

Overigens loopt de besluitvorming over specifieke uitkeringen voor lokale en regionale projecten en projectpakketten via het Meerjarenprogramma Ruimte, Infrastructuur en Transport (MIRT). In het MIRT-proces worden de verschillende investeringsvoorstellen afgewogen en investeringsbeslissingen genomen. De voorliggende regeling is een instrument om uitvoering te geven aan de afspraken die in het MIRT-proces worden gemaakt. Een van de voorwaarden van de regeling is dat het project (pakket) in het MIRT is opgenomen. De Tweede Kamer en de medeoverheden zijn nauw betrokken in het MIRT-proces.

De voorliggende regeling maakt specifieke uitkeringen mogelijk voor omvangrijke en complexe projecten en projectpakketten. Naast de voorliggende regeling bestaan er ook nog andere regelingen die uitkeringen aan medeoverheden mogelijk maken. Deze regelingen richten zich vaak op kleinschalige en sneller te realiseren maatregelen. Een voorbeeld is de *Tijdelijke stimuleringsregeling doelmatig en duurzaam gebruik verkeersinfrastructuur*. Deze regeling heeft tot doel het stimuleren van het nemen van maatregelen die doelmatiger en duurzamer gebruik van verkeersinfrastructuur beogen te bevorderen. De regelingen verschillen dus onderling van doel, criteria, omvang en procedure.

De leden van de D66-fractie vragen hoe de regeling rekening houdt met de effecten van het toegenomen thuiswerken?

De voorliggende regeling bevat geen investeringsbeslissingen. De besluitvorming over uitkeringen voor lokale en regionale projecten en projectpakketten loopt via het MIRT. De voorliggende regeling is een instrument om uitvoering te geven aan de afspraken die in het MIRT-proces worden gemaakt. De regeling is in die zin beleidsarm. De regeling bepaalt aan welke criteria de projecten en projectpakketten moeten voldoen om voor een specifieke uitkering in aanmerking te komen, onder welke voorwaarden een uitkering wordt verstrekt en hoe de

¹ Voorbeelden zijn de werkgeversaanpak en spitsmijdenprojecten.

hoogte van de uitkering wordt vastgesteld. Daarnaast bevat de regeling een aantal procedurele bepalingen.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft een zorgvuldig proces ingericht om te komen tot doelmatige en doeltreffende infrastructuurinvesteringen.² Het vertrekpunt zijn de ambities en doelen zoals verwoord in het Coalitieakkoord (Kamerstuk 35 788, nr. 77) en de diverse beleidsvisies op het terrein van mobiliteit en bereikbaarheid. Met behulp van de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA-2021)³ en de deels nog op te stellen Omgevingsagenda's worden potentiële opgaven in kaart gebracht. De IMA-2021 houdt rekening met verschillende maatschappelijke ontwikkelingen, zoals een sterkere toename van het thuiswerken als gevolg van de COVID-19-crisis. Vervolgens worden binnen het MIRT-proces oplossingen in kaart gebracht, uitgewerkt, gekozen en uitgevoerd. Bijdragen aan lokale en regionale projecten en projectpakketten kunnen op grond van de voorliggende regeling worden uitgekeerd aan medeoverheden. De regeling vormt een instrument om uitvoering te geven aan de afspraken die in het MIRT-proces worden gemaakt.

De leden van de D66-fractie vragen of de ontwikkeling van zogenoemde hubs worden meegenomen waar reizigers eenvoudig kunnen overstappen naar een (deel)auto, (deel)fiets, trein of metro via een multimodaal reisadvies op maat. Ook vragen deze leden of de hubs een prominente plaats in het afweegkader krijgen. De leden van de D66-fractie vragen in hoeverre projecten of projectpakketten in aanmerking komen voor de regeling die de drukte in de spits verminderen, bijvoorbeeld door het stimuleren van reizen buiten de spits. Ook vragen zij hoe dat zit met projecten en/of projectpakketten die infrastructuur meer klimaatbestending maken.

Zoals toegelicht in het voorgaande antwoord, schrijft de voorliggende regeling geen inhoud van investeringsbeslissingen voor.

Het Infrastructuurfonds is omgevormd tot het Mobiliteitsfonds. De reikwijdte van het Mobiliteitsfonds bepaalt welke typen maatregelen bekostigd kunnen worden uit het fonds. De reikwijdte van het Mobiliteitsfonds is ten opzichte van het Infrastructuurfonds verbreed met maatregelen waarmee wordt beoogd de doelmatigheid of de veiligheid van het gebruik van infrastructuur te vergroten, en met proefprojecten en experimenten. De voorliggende regeling sluit aan bij deze reikwijdte. Dit betekent dat zogenoemde hubs en initiatieven die de drukte in de spits verminderen onderdeel kunnen zijn van een projectpakket.

De regeling is uitsluitend bedoeld om bij te kunnen dragen aan nieuwe lokale en regionale infrastructuurprojecten, eventueel aangevuld met niet-infrastructurele maatregelen. Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur, vormt klimaatbestendigheid onderdeel van de afweging. Het klimaatbestendig maken van bestaande lokale en regionale infrastructuur valt echter niet onder de reikwijdte van de voorliggende regeling. De instandhouding van lokale en regionale infrastructuur, valt onder verantwoordelijkheid van de medeoverheden. Medeoverheden worden geacht de instandhouding van lokale en regionale infrastructuur zelf te bekostigen met middelen die zij onder meer via het Gemeentefonds, het Provinciefonds dan wel de brede doeluitkering ontvangen.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister het eens is met deze leden dat de drempelbedragen mogelijk gedateerd zijn en nieuwe

² Kamerstuk 35 925 A, nr. 26

³ Kamerstukken 31 305 en 29 984, nr. 328

afspraken of indexering vereisen, gezien deze uit 2004 komen. Deze leden begrijpen verder de overwegingen van de Minister met betrekking tot de drempelbedragen maar betwijfelen of 16 jaar oude afspraken recht doen aan de huidige mobiliteitsuitgaven en kosten van decentrale overheden.

De drempelbedragen zijn ontstaan bij een stapsgewijze decentralisatie van verkeersbudgetten die in 2004 is afgerond. Er werd besloten tot een decentralisatie, omdat de toenmalige systematiek leidde tot ongewenste Rijksbemoeienis bij (kleine) decentrale projecten en omvangrijke administratieve lasten bij Rijk en regio. Bij deze decentralisatie is structureel budget overgeheveld naar medeoverheden voor bestaande en nieuwe regionale infrastructuurprojecten en zijn de drempelbedragen ontstaan. De ervaring leert dat de decentralisatie van verkeersbudgetten inderdaad heeft geleid tot minder administratieve lasten voor Rijk en regio, meer beleidsvrijheid voor provincies, vervoerregio's en gemeenten en tot minder bemoeienis van het Rijk.

De hoogte van de drempelbedragen is in de voorliggende regeling niet gewijzigd ten opzichte van het Besluit Infrastructuurfonds (BIF). De drempelbedragen hangen samen met de omvang van de gedecentraliseerde verkeersbudgetten. Bij lagere drempelbedragen komen meer lokale en regionale projecten en projectpakketten in aanmerking voor een uitkering, terwijl medeoverheden verkeersbudgetten hebben ontvangen voor deze projecten. Medeoverheden worden geacht kleinere lokale en regionale projecten zelf te bekostigen. Er is ook geen aanleiding om de drempelbedragen te verhogen. Sinds de introductie van de drempelbedragen, zijn deze niet voor prijsontwikkelingen gecorrigeerd. Dit betekent dat de drempelbedragen in reële termen zijn gedaald door inflatie. Toch is ervoor gekozen de drempelbedragen niet te verhogen. Een verhoging van de drempelbedragen zou namelijk tot minder flexibiliteit leiden.

Ook vragen deze leden of het mogelijk is om differentiatie per modaliteit aan te brengen voor projecten of projectpakketten, bijvoorbeeld een lager bedrag voor fietsprojecten die veelal minder kosten met zich meebrengen. Is het eveneens denkbaar om slimme en duurzame opties (Mobility as a Service (MaaS) of de fiets) op te nemen als uitzonderingsgrond in de hardheidsclausule?

De regeling voor specifieke uitkeringen voor lokale en regionale projecten en projectpakketten vervangt het BIF. De nieuwe regeling is bedoeld om vanuit het Rijk bij te kunnen dragen aan omvangrijke lokale en regionale projecten en projectpakketten die de bereikbaarheid verbeteren. Projectpakketten kunnen ook niet-infrastructurele maatregelen bevatten. Dergelijke projecten en projectpakketten zijn doorgaans langlopend, omvangrijk en vaak onomkeerbaar. Daarbij past een separate regeling met zorgvuldige procedures en uniforme voorwaarden.

De voorliggende regeling is nadrukkelijk niet het enige instrument waarmee uitkeringen van het Rijk aan medeoverheden verstrekt kunnen worden. Er bestaan ook andere regelingen die uitkeringen aan medeoverheden mogelijk maken, voor andere doelen op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit. Denk bijvoorbeeld aan de *Tijdelijke stimuleringsregeling doelmatig en duurzaam gebruik verkeersinfrastructuur*, *Regeling specifieke uitkering snelfietsroutes* en de *Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen*. Een Rijksbijdrage kan ook worden verstrekt via de brede doeluitkering of in de vorm van een decentralisatie-uitkering. Iedere vorm heeft een eigen doel en eigen (rand)voorwaarden. De voorwaarden die in de voorliggende regeling zijn opgenomen, zoals de drempelbedragen, hebben specifiek betrekking op deze regeling.

Het is juridisch mogelijk om in de voorliggende regeling de hoogte van de uitkering te differentiëren per modaliteit, maar ik acht dat onwenselijk. Hier kan een verkeerde prikkel vanuit gaan. Bij een gedifferentieerde hoogte van de uitkering wordt het voor de aanvrager immers aantrekkelijker om te kiezen voor de modaliteit met de hoogste Rijksbijdrage. Dit hoeft niet in iedere situatie de meest doelmatige oplossing te zijn. Bovendien is in de voorgaande alinea beschreven dat ook andere instrumenten bestaan waarmee het Rijk bijdraagt aan projecten en initiatieven van medeoverheden. Elke vorm heeft eigen criteria.

Een hardheidsclausule biedt de mogelijkheid om in bijzondere situaties die niet van te voren te voorzien zijn af te wijken van bepaalde eisen indien het toepassen van die eisen tot een onbillijke situatie van overwegende aard leidt. Dit houdt in dat er echt sprake moet zijn van een onredelijk gevolg voor degene voor wie de regeling geldt. De hardheidsclausule in de ontwerperegeling betreft de mogelijkheid om af te wijken van de regels ter bepaling van de hoogte van de specifieke uitkering in de fase waarin die uitkering wordt vastgesteld. Bij het toepassen van de hardheidsclausule valt te denken aan een situatie die leidt tot fors hogere kosten voor de aanvrager van de specifieke uitkering die hem niet is aan te rekenen. Wanneer dat het geval is, valt echter nu niet te zeggen: het gaat om specifieke omstandigheden en is derhalve maatwerk.

De leden van de D66-fractie merken op dat in het coalitieakkoord 2021–2025 wordt gesproken over nieuwe woningen in de 14 verstedelijkingsgebieden en daarbuiten welke goed ontsloten en bereikbaar per ov, fiets en auto worden. Wordt met de regeling ook nadruk gelegd op de uitvoering hiervan? Zo ja, op welke manier?

De voorliggende regeling bevat geen investeringsbeslissingen. De besluitvorming over uitkeringen voor lokale en regionale projecten en projectpakketten loopt via het MIRT. De voorliggende regeling is een instrument om uitvoering te geven aan de afspraken die in het MIRT-proces worden gemaakt. De extra investeringen in de ontsluiting van woningbouwlocaties voortkomend uit het Coalitieakkoord vergen nadere uitwerking en besluitvorming van het kabinet. Indien wordt besloten extra te investeren in lokale en regionale infrastructuur, kan dat (deels) op grond van de voorliggende regeling worden vormgegeven.

Deze leden lezen dat de MIRT-spelregels nog steeds zorgen voor een goede grondslag omtrent de besluitvorming over projecten en programma's in het MIRT, maar dat deze spelregels niet rechtstreeks van toepassing zijn op lokale en regionale infrastructurele projecten en projectpakketten. Kan dat nader worden toegelicht?

De MIRT-spelregels zijn ontwikkeld om duidelijk, transparant en zorgvuldig te kunnen besluiten over grote projecten. Andere overheden hebben veelal vergelijkbare spelregels ontwikkeld om aan hun eigen raden, staten, inwoners en belanghebbenden verantwoording over deze projecten en projectenpakketten te kunnen afleggen. De regeling biedt de mogelijkheid om bij de invulling van de vereisten zoals beschreven in de MIRT-spelregels rekening te houden met de lokale en regionale situatie en procedures. Zo kan bijvoorbeeld de wijze waarop de omgeving wordt betrokken (participatie en inspraak) worden afgestemd op de lokale en regionale situatie. De MIRT-spelregels blijven daarbij leidraad.

De leden van de D66-fractie constateren dat via de bestuurlijke overleggen MIRT en de begroting van het Mobiliteitsfonds wordt besloten over het opnemen van projecten en projectpakketten in het MIRT. Hier ligt ook een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) aan ten grondslag. Deze

leden lezen dat ook bij de aanvraag voor een specifieke uitkering om een MKBA wordt gevraagd. Op welke manier is invulling gegeven aan de update van, of aanvulling op, de MKBA Leidraad zoals het kabinet heeft aanbevolen (Kamerstuk 35 570 IX, nr. 33) naar aanleiding van de aangenomen motie van het lid Sneller c.s. (Kamerstuk 35 300, nr. 54)? Met de motie wordt beoogd om de relevante maatschappelijke component in deze analyses beter te verankeren. Deze leden zijn nog steeds van mening dat het zeer belangrijk is – met in het achterhoofd de klimaatcrisis, de biodiversiteitsopgaven en de woningbouwopgaven – om deze componenten beter te verankeren in het Mobiliteitsfonds, waardoor projecten die zonder deze componenten slechter naar voren komen toch een grotere kans maken op realisatie. Hierbij gaat het voornamelijk om ov-projecten.

Het Mobiliteitsfonds en overige instrumenten zoals de IMA-2021, MIRT-spelregels en de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) zijn geschikt om vanuit een breed perspectief opgaven, projecten en maatregelen af te wegen. Specifiek voor MKBA's zijn wel enkele aandachtspunten geïdentificeerd. De inhoud van de MKBA-leidraad valt overigens buiten de reikwijdte van de voorliggende regeling.

Conform de MIRT-spelregels wordt in het MIRT-proces nut en noodzaak van iedere investering onderbouwd. De MKBA is daarbij een belangrijk instrument. Een MKBA verschaft inzicht in de effecten van een voorgenomen project of maatregel op de maatschappelijke welvaart in Nederland. Naar aanleiding van de motie Sneller c.s. is de algemene leidraad voor MKBA's door het Ministerie van Financiën en het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat geëvalueerd vanuit het concept brede welvaart.⁴ Zij signaleren enkele aandachtspunten. Een MKBA bevat bijvoorbeeld vaak effecten die niet gemonetariseerd kunnen worden en biedt meestal geen inzicht in de verdeling van de kosten en baten over verschillende bevolkingsgroepen. Deze worden op hoofdlijnen voor de toepassing in het mobiliteitsbeleid onderschreven in een recente notitie van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).⁵ PBL en CPB werken aan een aanvulling op de MKBA-leidraad, zodat aspecten van brede welvaart beter kunnen worden meegenomen, waarin niet-monetaire baten, verdelingsvraagstukken, lange termijnaspecten en grensoverschrijdende effecten worden geadresseerd. Naar deze leidraad wordt in de MIRT-spelregels verwezen. Met Rijkswaterstaat en KiM zal worden verkend hoe de aanbevelingen een praktische doorwerking kunnen krijgen in MKBA's in het MIRT-domein.

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie lezen dat de Wet Mobiliteitsfonds, die het Infrastructuurfonds heeft omgevormd tot Mobiliteitsfonds, het noodzakelijk maakt in een nieuwe regeling te voorzien. Deze wet is in de Tweede en Eerste Kamer aangenomen in 2020. Waarom ontvangt de Tweede Kamer nu pas deze ontwerpregeling? En hoe ziet de planning van invoering eruit?

De Wet Mobiliteitsfonds is op 1 juli 2021 van kracht geworden. De eerste begroting voor dat fonds is in september 2021 aangeboden aan het parlement en heeft betrekking op 2022. Er kon pas worden gestart met de werkzaamheden aan de voorliggende regeling nadat de contouren van het Mobiliteitsfonds voldoende duidelijk waren. Daarnaast vergde de afstemming van de regeling met de medeoverheden meer tijd dan vooraf

⁴ Kamerstuk 35 570 IX, nr. 33

⁵ Uitwerking van brede welvaart voor de monitoring en evaluatie van mobiliteitsbeleid (2021) – Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

ingeschat. De beoogde inwerkingtreding van de ministeriële regeling is daarom 1 april 2022. Er zijn geen projecten waarvoor begin 2022 een specifieke uitkering kan worden verstrekt via het Mobiliteitsfonds. De (financiële) afhandeling van bestaande lokale en regionale projecten, blijft via het BIF lopen.

De leden van de CDA-fractie lezen dat het hoofddoel van de regeling het verbeteren van de bereikbaarheid is. Kan de Minister toelichten waarom in artikel 2 een harde voorwaarde is opgenomen voor een uitkering dat het project of projectpakket is opgenomen in het MIRT? Op welke wijze kunnen activiteiten die niet zijn opgenomen in het MIRT, maar wel zorgen voor een essentiële verbetering van de bereikbaarheid, een uitkering ontvangen?

In het MIRT-proces worden de verschillende investeringsvoorstellen afgewogen en investeringsbeslissingen genomen. Het MIRT sluit aan op de begroting van het Mobiliteitsfonds en bevat de projecten en programma's gericht op de fysieke leefomgeving waar het Rijk financieel bij is betrokken. Opname in het MIRT is derhalve noodzakelijk om meerjarig middelen te reserveren voor een project of projectpakket en aan het parlement verantwoording af te leggen over besteding van budgetten.

Naast de projecten en programma's in het MIRT, bestaan er ook andere beleidsinstrumenten om de bereikbaarheid te verbeteren. Te denken valt aan fiscale maatregelen. Daarnaast bestaan ook andere regelingen die uitkeringen aan medeoverheden mogelijk maken, voor andere doelen op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Minister kan aangeven hoe voorkomen wordt dat met de regeling met name projecten uit de Randstad en minder projecten uit de regio worden bekostigd. Ook vragen deze leden of de Minister bereid is om te borgen in de regeling dat projecten uit de regio voldoende kans maken op een uitkering.

Projecten en projectpakketten uit het hele land kunnen in aanmerking komen voor een uitkering. Zoals beschreven in het antwoord op de vraag van de D66-fractie over de effecten van het toegenomen thuiswerken, schrijft de voorliggende regeling geen inhoud van investeringsbeslissingen voor noch een regionale verdeling van de investeringen. De voorliggende regeling is een instrument om uitvoering te geven aan de afspraken die in het MIRT-proces worden gemaakt. De regeling is in die zin beleidsarm. De regeling bepaalt aan welke criteria de projecten en projectpakketten moeten voldoen om voor een specifieke uitkering in aanmerking te komen, onder welke voorwaarden een uitkering wordt verstrekt en hoe de hoogte van de uitkering wordt vastgesteld. Daarnaast bevat de regeling een aantal procedurele bepalingen. De besluitvorming over projecten en programma's van het Ministerie van IenW in het fysieke domein, loopt via de spelregels voor het MIRT. Uw Kamer en de medeoverheden zijn nauw betrokken in dit proces. Daarnaast is en blijft het Ministerie van IenW in gesprek met de medeoverheden over de samenwerking en bekostiging van projecten en maatregelen.

De leden van de CDA-fractie vragen of de Minister kan toelichten waarom financiële bijdragen voor projecten en maatregelen die primair zijn gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid niet vallen onder de reikwijdte van deze regeling. Waarom zouden bij maatregelen die primair gericht zijn op het beleidsdoel verkeersveiligheid, minder spelen dat deze doorgaans langlopend, omvangrijk en vaak onomkeerbaar zijn? Is de Minister bereid om te borgen dat maatregelen die primair gericht zijn op beleidsdoel verkeersveiligheid ook binnen de

regeling kunnen vallen indien zij tevens bijdragen aan het hoofddoel het verbeteren van de bereikbaarheid? Verkeersveiligheid is, volgens het coalitieakkoord, immers een speerpunt van dit kabinet.

De regeling voor specifieke uitkeringen voor lokale en regionale projecten en projectpakketten vervangt het BIF. Evenals het BIF is de nieuwe regeling bedoeld om vanuit het Rijk bij te kunnen dragen aan omvangrijke lokale en regionale projecten die de bereikbaarheid verbeteren. Dergelijke projecten hebben doorgaans een omvang van honderden miljoenen euro's. Daarbij past een separate regeling met zorgvuldige procedures. Overigens loopt de besluitvorming over uitkeringen voor lokale en regionale projecten en projectpakketten via het MIRT. Uiteraard worden in het MIRT-proces de effecten van projecten en maatregelen op de verkeersveiligheid en leefomgeving meegewogen in de keuze voor een project of projectpakket.

De voorliggende regeling is nadrukkelijk niet het enige instrument waarmee uitkeringen van het Rijk aan medeoverheden verstrekt kunnen worden. Er bestaan ook andere regelingen die uitkeringen aan medeoverheden mogelijk maken, voor andere doelen op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit. Er is bijvoorbeeld een regeling die uitkeringen aan medeoverheden mogelijk maakt ter verbetering van de verkeersveiligheid, namelijk de *Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen*. Het zijn relatief kleinschalige maatregelen, denk bijvoorbeeld aan de aanpassing van een kruispunt. Er wordt daarom voor dit type regeling een lichtere procedure toegepast.

De leden van de CDA-fractie lezen dat de MIRT-spelregels niet rechtstreeks van toepassing zijn op lokale en regionale infrastructurele projecten en projectpakketten. Hierdoor is het mogelijk om bepaalde vereisten in de MIRT-spelregels anders in te vullen zodat rekening kan worden gehouden met lokale en regionale procedures. Kan de Minister met voorbeelden aangeven in hoeverre op deze manier ruimte is voor meer maatwerk in de regio?

Het Ministerie van IenW heeft de MIRT-spelregels ontwikkeld om duidelijk, transparant en zorgvuldig te kunnen besluiten over grote projecten. Andere overheden hebben veelal vergelijkbare spelregels ontwikkeld om aan hun eigen raden, staten, inwoners en belanghebbenden verantwoording over deze projecten en projectpakketten te kunnen afleggen. De regeling biedt de mogelijkheid om bij de invulling van de vereisten zoals beschreven in de MIRT-spelregels rekening te houden met de lokale en regionale situatie en procedures. Zo kan bijvoorbeeld de wijze waarop de omgeving wordt betrokken (participatie en inspraak) worden afgestemd op de lokale en regionale situatie. De MIRT-spelregels blijven daarbij leidraad. Het maatwerk heeft met name betrekking op procedures en niet zozeer op de aard van de projecten en projectpakketten. Er is bij lokale en regionale projecten en projecten in de meeste gevallen bijvoorbeeld geen tracébesluit nodig.

De leden van de CDA-fractie lezen dat in onderdeel 3.4 is toegelicht dat de geraamde kosten van een project of projectpakket meer moeten bedragen dan 225 miljoen euro in de Vervoerregio Amsterdam of in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en 112,5 miljoen euro buiten deze regio's om in aanmerking te komen voor een specifieke uitkering. Waarom is het bedrag buiten deze regio's gekozen voor de helft en niet bijvoorbeeld voor een derde, waarmee projecten in de regio meer kans zouden maken om in aanmerking te komen voor een specifieke uitkering?

Voor het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar het antwoord op de vraag van deze leden over de wens van de medeoverheden om tot een verdere versoepeling van de voorwaarden te komen en op de vraag van de leden van de D66-fractie ten aanzien van de hoogte van de drempelbedragen.

De leden van de CDA-fractie lezen dat in de zomer van 2021 een concept van de regeling is toegezonden aan het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Waarom is het concept niet toegezonden aan spelers die specifiek de belangen vertegenwoordigen van de regio? Kan de Minister aangeven welke signalen uit de regio zijn ontvangen op deze regeling en wat met deze input is gedaan?

Het Ministerie van IenW beoogt alle relevante partijen, zoals in dit geval gemeenten, provincies en de vervoerregio's te consulteren bij wet- en regelgeving. Gemeenten, provincies en de vervoerregio's zijn de meest relevante spelers bij de totstandkoming en uitvoering van het mobiliteitsbeleid. Daarom is de conceptregeling ter consultatie voorgelegd bij de Vereniging voor Nederlandse Gemeenten (VNG) en het Interprovinciaal Overleg (IPO). VNG en IPO behartigen de belangen van gemeenten en provincies uit het hele land. Zij stemmen de reactie af met hun achterban. Daarnaast is de conceptregeling ook voorgelegd bij de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. De reden dat de regeling is voorgelegd aan de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, is dat deze openbare lichamen krachtens artikel 20, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000 vervoertaken verrichten. Ik heb veel waardering voor de manier waarop VNG, IPO, de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag de consultatie in gezamenlijkheid hebben opgepakt.

VNG, IPO, Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag geven aan dat de verruiming van de mogelijkheden voor een Rijksbijdrage ten opzichte van het BIF wordt gewaardeerd. Zij schrijven verder dat het wat hen betreft een eerste stap is. Zij pleiten voor een verdere versoepeling van de voorwaarden. Verder vrezen ze dat de nieuwe regeling zal leiden tot een verzwaring van de administratieve lasten ten opzichte van het BIF. Voor een nadere duiding verwijs ik graag naar de consultatieparagraaf in de toelichting van de regeling en de reactie van het Ministerie van IenW aan IPO, VNG, de vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. De consultatieparagraaf en de reactie van het Ministerie van IenW aan de medeoverheden gaat uitgebreid in op hun opmerkingen en op welke wijze deze zijn verwerkt. Verder wordt verwezen naar het antwoord op de vraag van deze leden met betrekking tot de administratieve lasten en het antwoord op de vraag van deze leden ten aanzien van de voorwaarden. Tot slot is en blijft het Ministerie van IenW in gesprek met de medeoverheden over de samenwerking en bekostiging van projecten en maatregelen.

Deze leden lezen verder dat de bestuurders van IPO, VNG, Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag gezamenlijk aangeven dat de verruiming van de mogelijkheden voor een Rijksbijdrage ten opzichte van het Besluit Infrastructuurfonds wordt gewaardeerd. De bestuurders geven verder aan dat het wat hen betreft een eerste stap is, waarbij zij pleiten voor een verdere versoepeling van de voorwaarden. Wat is de reactie van de Minister op dit pleidooi?

VNG, IPO, de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag zijn van mening dat de voorwaarden in de regeling, waaronder de drempelbedragen, een gebiedsgerichte en integrale benadering in de

weg zouden staan. Om deze reden pleiten zij voor een verdere versoepeling van de voorwaarden. Dit standpunt wordt niet door mij gedeeld. De nieuwe regeling verruimt de mogelijkheden voor een Rijksbijdrage voor lokale of regionale projecten ten opzichte van het BIF. Die wijzigingen sluiten aan bij de omvorming van het Infrastructuurfonds tot het Mobiliteitsfonds en de werkwijze in gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. Daarnaast is de regeling een instrument om uitvoering te geven aan de afspraken die in het MIRT-proces worden gemaakt en vormt daarmee geen belemmering voor een integrale afweging van verschillende opgaven of projecten en projectpakketten.

Daarnaast bieden de drempelbedragen een aantal voordelen. De drempelbedragen zijn ontstaan bij een decentralisatie van verkeersbudgetten die in 2004 is afgerond. Voorafgaand aan deze decentralisatie was het Rijk bij een groot aantal kleine lokale en regionale projecten bestuurlijk en financieel betrokken. Er werd besloten tot een decentralisatie, omdat de toenmalige systematiek leidde tot ongewenste Rijksbemoedienissen bij (kleine) decentrale projecten en omvangrijke administratieve lasten bij zowel Rijk als de medeoverheden. Bij de decentralisatie is structureel budget overgeheveld naar medeoverheden voor bestaande en nieuwe infrastructuurprojecten. De ervaring leert dat de decentralisatie van verkeersbudgetten inderdaad heeft geleid tot minder administratieve lasten voor Rijk en medeoverheden en tot minder Rijksbemoedienissen. Indien de drempelbedragen worden geschrapt of verlaagd, neemt de financiële en bestuurlijke betrokkenheid van het Rijk bij kleinschalige lokale en regionale projecten toe, met het risico dat de nadelen die in het verleden werden ervaren terugkeren. Daarom is ervoor gekozen de drempelbedragen te handhaven.

Tot slot wil ik graag melden dat de regeling binnen vijf jaar na de inwerkingtreding zal worden geëvalueerd. De evaluatie zal eerder plaatsvinden indien voor die tijd voldoende praktijkervaring is opgedaan. Er is voldoende praktijkervaring opgedaan nadat voor een eerste lokaal of regionaal project of projectpakket de beschikking tot subsidieverlening voor de realisatiefase is gegeven. Indien dit jaar een beroep op de regeling wordt gedaan, zal naar verwachting over drie à vier jaar een evaluatie kunnen plaatsvinden.

De genoemde partijen geven ook aan dat zij vrezen dat de nieuwe regeling zal leiden tot een verzwaring van de administratieve lasten. De Minister stelt dat de regeling naar verwachting niet leidt tot een significante verhoging van de administratieve lasten. Kan de Minister aangeven waarom dit wordt gevreesd en waarom die vrees volgens hem onterecht is?

VNG, IPO, Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag vermoeden een verzwaring van de administratieve lasten vanwege de details ten aanzien van de aanvraag, voorwaarden en voorwaarden.

De regeling leidt naar verwachting niet tot een verhoging van de administratieve lasten ten opzichte van het BIF. In de regeling is een aantal procedurele stappen en vereisten voor een specifieke uitkering expliciet opgenomen, die onder het BIF in de praktijk al wel werden doorlopen, maar niet als zodanig waren weergegeven in het BIF. Deze stappen zijn benodigd om een zorgvuldige besluitvorming te borgen en daarover verantwoording af te kunnen leggen aan onder meer het parlement. Daarnaast heeft er op procedurele punten een modernisering plaatsgevonden, deze leidt niet tot een verzwaring van de werkdruk. Tevens worden de verantwoordingslasten voor medeoverheden zoveel mogelijk

beperkt door de verantwoording via SiSa⁶ te laten verlopen. Daarom is de verwachting dat de administratieve lasten ongeveer gelijk zullen blijven.

Naar aanleiding van de reactie op de bestuurlijke consultatie zijn overigens nog wel enkele wijzigingen aangebracht in de regeling. In artikel 9 van de regeling is bijvoorbeeld een aantal bepalingen vereenvoudigd. Hierdoor is de aanvraag voor een uitkering versimpeld. Artikel 9 schrijft voor welke gegevens aangeleverd moeten worden bij een aanvraag voor een uitkering.

De leden van de CDA-fractie lezen dat de evaluatie na vijf jaar zal plaatsvinden. Daarbij lezen deze leden dat, naar aanleiding van de consultatie, is opgenomen dat de evaluatie eerder zal plaatsvinden indien voor die tijd voldoende praktijkervaring is opgedaan. Er is voldoende praktijkervaring opgedaan nadat voor een eerste lokaal of regionaal project of projectpakket de beschikking tot subsidieverlening voor de realisatiefase is afgegeven. Kan de Minister aangeven wanneer hij inschat dat dit het geval zal zijn?

Om de regeling te kunnen evalueren, is het belangrijk om praktijkervaring op te doen. Infrastructurele projecten zijn complex en gaan gepaard met een zorgvuldige voorbereiding. Het doorlopen van de verschillende studies in de verkenningsfase en planuitwerkingsfase kan enkele jaren beslaan. Indien dit jaar een beroep op de regeling wordt gedaan, zal naar verwachting over drie à vier jaar een eerste evaluatie kunnen plaatsvinden.

ChristenUnie-fractie

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn benieuwd hoe de drempelbedragen van 112 miljoen en 225 miljoen euro passen binnen een integrale blik op mobiliteit. In een reactie op de inbreng van decentrale overheden reageert de Minister niet op de zorg dat drempelbedragen ervoor zorgen dat alleen grote projecten met een focus op auto- of spoorinfrastructuur in aanmerking komen voor een financiële bijdrage. Kan de Minister aangeven of de drempelbedragen ervoor zorgen dat duurzame projecten die zowel de bereikbaarheid als leefbaarheid verbeteren, zoals fietsoplossingen, niet gefinancierd kunnen worden? Zijn er volgens de Minister MIRT-projecten geweest ten behoeve van fietsers waarvan de kosten hoger waren dan 112 miljoen euro? Zo ja, welke?

De voorliggende regeling is bedoeld om vanuit het Rijk bij te kunnen dragen aan omvangrijke lokale en regionale projecten en projectpakketten die de bereikbaarheid verbeteren. Daarbij past een separate regeling met zorgvuldige procedures en uniforme voorwaarden. De voorwaarden die in de voorliggende regeling zijn opgenomen, zoals de drempelbedragen van 112,5 miljoen euro en 225 miljoen euro, hebben specifiek betrekking op deze regeling. De besluitvorming over uitkeringen voor lokale en regionale projecten en projectpakketten loopt via het MIRT. In het MIRT-proces worden de verschillende investeringsvoorstellen afgewogen en investeringsbeslissingen genomen. De voorliggende regeling is een instrument om uitvoering te geven aan de afspraken die in het

⁶ Gemeenten en provincies moeten elk jaar aan de rijksoverheid melden of en hoe ze het geld hebben besteed. Dit doen zij via de methodiek SiSa: single information, single audit. Dit houdt in dat de verantwoording door de medeoverheden over de besteding van een specifieke uitkering gebeurt in hun jaarrekening en hun jaarverslag en de controle van hun accountant daarop. Zij hoeven dus maar een keer de benodigde informatie te verstrekken die een keer wordt gecontroleerd. Dit is vastgelegd in de Financiële-verhoudingswet. De bestuurslasten zijn daardoor verminderd.

MIRT-proces worden gemaakt. Een van de voorwaarden van de regeling is dat het project(pakket) in het MIRT is opgenomen. De Tweede Kamer en de medeoverheden zijn nauw betrokken in het MIRT-proces.

Zoals toegelicht in het antwoord op de vraag van de leden van de D66-fractie ten aanzien van verschillende criteria per modaliteit, zijn er ook andere regelingen waarmee uitkeringen van het Rijk aan medeoverheden worden verstrekt. Er bestaat bijvoorbeeld ook een regeling die specifieke uitkeringen aan medeoverheden mogelijk maakt voor het realiseren van snelfietsroutes, namelijk de *Regeling specifieke uitkering snelfietsroutes*.

Het beeld dat alleen auto- en spoorinfrastructuur in aanmerking komen voor een financiële bijdrage deel ik niet. De voorliggende regeling volgt het BIF op. In meerdere regio's werd via het BIF bijgedragen aan bijvoorbeeld metro- en tramprojecten. Voorbeelden zijn de Amstelveenlijn en de Uithoflijn. Dat is ook mogelijk op grond van deze regeling. Bovendien worden ten opzichte van het BIF de mogelijkheden voor een Rijksbijdrage voor lokale of regionale projecten verruimd. Naast uitkeringen voor afzonderlijke projecten, worden ook uitkeringen mogelijk gemaakt voor samenhangende projectpakketten. Projectpakketten bestaan uit infrastructuurprojecten die kunnen worden aangevuld met niet-infrastructurele maatregelen. Ook fietsmaatregelen kunnen onderdeel zijn van een projectpakket. De wijzigingen corresponderen met de omvorming van het Infrastructuurfonds tot het Mobiliteitsfonds. De regeling past hiermee goed bij een integrale blik op mobiliteit.

BBB-fractie

Het lid van de BBB-fractie vraagt aandacht voor de bedenkingen die door lokale en regionale overheden zijn ingediend, om te beginnen met de drempelbedragen (artikel 8). Niet alleen zijn er twee verschillende drempelbedragen, maar de drempelbedragen zijn in de praktijk ook veelal te hoog. Met te hoge drempelbedragen gaat de ontwerpregeling het doel niet behalen. Dit betekent concreet dat infrastructurale projecten op lokaal en regionaal niveau achterwege zullen blijven. Dit kan niet de bedoeling zijn. Graag ontvangt het lid hierop een reactie van de Minister.

Voor een toelichting op de gemaakte afwegingen ten aanzien van de hoogte de drempelbedragen, verwijs ik naar het antwoord op de vraag van de leden van de D66-fractie ten aanzien van de hoogte van de drempelbedragen.

In het verlengde hiervan merkt het lid van de BBB-fractie op dat de in artikel 8 genoemde percentages volgens de lokale en regionale overheden ook niet toereikend zijn. Het verzoek aan de Minister is om dit mee te nemen in de reactie. Het lid van de BBB-fractie merkt ook op dat ook de vaak gevraagde cofinanciering van 50% een onneembare drempel is voor lagere overheden. Het lid wil de Minister dan ook vragen om hier opnieuw naar te kijken en dit af te zetten tegen de steeds lagere budgetten voor de lokale en regionale overheden. De kosten voor beheer en onderhoud zijn immers ook voor eigen rekening.

Het percentage van de in aanmerking komende kosten dat wordt vergoed, verschilt per fase. Van de in aanmerking komende kosten van de verkenningsfase en de planuitwerkingsfase wordt 50 procent vergoed. Er is gekozen voor 50 procent, omdat een gelijkwaardige verdeling van de studiekosten over Rijk en aanvrager als redelijk wordt beschouwd. Vergeleken met de totale projectkosten, hebben studiekosten doorgaans een beperkte omvang.

In de realisatiefase wordt het bedrag vergoed dat het drempelbedrag van 225 miljoen euro in de Vervoerregio Amsterdam of de Metropoolregio Rotterdam Den Haag of van 112,5 miljoen euro buiten deze regio's te boven gaat. Bij lokale of regionale projecten gaat het om 100 procent van de voor een uitkering in aanmerking komende kosten. Van projectpakketten wordt 75 procent van de voor een uitkering in aanmerking komende kosten vergoed. Een lokaal of regionaal projectpakket bestaat uit verschillende kleinere projecten en maatregelen die medeoverheden in beginsel worden geacht zelf te bekostigen. Daarom wordt een eigen bijdrage van 25 procent als redelijk beschouwd.

De voorliggende regeling wijzigt de financiële verhoudingen tussen het Rijk en de medeoverheden niet. Wel omarmt het Ministerie van IenW het voorstel van de medeoverheden om het gesprek aan te gaan over de samenwerking en bekostiging van projecten en maatregelen.

De verkeer- en vervoersbudgetten van zowel het Rijk als van de medeoverheden stonden het afgelopen decennium onder druk. Het nieuwe kabinet stelt meer geld beschikbaar voor mobiliteit, het Gemeentefonds en het Provinciefonds. Daarnaast is in het Coalitieakkoord aangekondigd dat het kabinet een nieuwe financieringssysteem uitwerkt om een stabielere financiering voor de medeoverheden te realiseren en hun autonomie te vergroten.

Het lid van de BBB-fractie verzoekt om wel een nacalculatie op te nemen. MIRT-projecten zijn langlopende projecten waarbij gaandeweg andere, meer duurzame mogelijkheden langskomen. Deze moeten meegenomen kunnen worden in het traject. Hoe kan de Minister waarborgen dat dit mogelijk is?

Er is gekozen om in de voorliggende regeling per project een vaste bijdrage toe te kennen op basis van een kostenraming en geen nacalculatie achteraf aan de hand van de werkelijke kosten toe te passen. Dat zou leiden tot een toename van de administratieve lasten. In de regeling wordt uitgegaan van toepassing van de MIRT-spelregels. Het uitgangspunt daarbij is dat aan het begin van de procedure de tijd wordt genomen om alle belangen en alle aspecten van een project of pakket uit te werken en af te wegen. Dat voorkomt in de praktijk dat ontwerpen en/of onderzoeken voor een project of pakket opnieuw gedaan moeten worden. Verder worden de kosten per MIRT-fase (verkenning, planuitwerking en realisatie) afzonderlijk geraamd. Het resultaat van de verkenningsfase, waarin verschillende (duurzame) projecten en maatregelen zijn afgewogen, wordt meegenomen in de kostenraming van de volgende fase. Hetzelfde geldt voor het resultaat van de planuitwerkingsfase.