

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de Ontwerp-regeling specifieke uitkeringen lokale en regionale MIRT-projecten en MIRT-projectpakketten (Kamerstuk 35 925 A, nr. 17).

De fungerend voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Van der Zande

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding
D66-fractie
CDA-fractie
ChristenUnie-fractie
BBB-fractie

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de stukken behorend bij het schriftelijk overleg Ontwerpregeling specifieke uitkeringen lokale en regionale MIRT-projecten en MIRT-projectpakketten en hebben hierover geen vragen en opmerkingen.

De leden van de D66-fractie verwelkomen de Ontwerpregeling specifieke uitkeringen lokale en regionale MIRT-projecten en MIRT-projectpakketten, die het Besluit Infrastructuurfonds vervangt. Deze leden zien grote voordelen van deze regeling en staan achter de omvorming van het Infrastructuurfonds naar het Mobiliteitsfonds, waarmee een meer integrale afweging van bereikbaarheidsoplossingen gefaciliteerd wordt. Met de grote opgave waar Nederland voor staat, is het belangrijk dat zulke integrale afwegingen gemaakt worden. Deze leden hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de ontwerpregeling. Deze leden hebben hierover enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de agenda voor dit overleg. Voor dit moment hebben deze leden hierbij geen vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de Ontwerpregeling specifieke uitkeringen lokale en regionale MIRT-projecten en MIRT-projectpakketten. Zij hebben hierover enkele vragen.

Het lid van de BBB-fractie heeft met belangstelling kennisgenomen van de Ontwerpregeling specifieke uitkeringen lokale en regionale MIRT-projecten en MIRT-projectpakketten.

D66-fractie

3. Hoofdpijnen van de regeling

De leden van de D66-fractie lezen dat projectpakketten ook niet-infrastructurele maatregelen kunnen bevatten waarmee beoogd wordt de doelmatigheid van het gebruik van infrastructuur te vergroten. Kan worden toegelicht wat voor soort niet-infrastructurele maatregelen hier onder kunnen vallen, graag ook met voorbeelden? Hoe houdt de regeling rekening met de effecten van het toegenomen thuiswerken? Wordt het ontwikkelen van zogenaamde «hubs» waar reizigers eenvoudig kunnen overstappen naar een (deel)auto, (deel)fiets, trein of metro via een multimodaal reisadvies op maat hierin meegenomen en krijgen deze hubs een prominente plaats in het afwegingskader? In hoeverre komen projecten of projectpakketten die de drukte in de spits verminderen, bijvoorbeeld door het stimuleren van reizen buiten de spits, in aanmerking voor de regeling? Hoe zit dat met projecten en/of projectpak-

ketten die infrastructuur meer klimaatbestendig maken? Is de Minister het eens met deze leden dat de drempelbedragen mogelijk gedateerd zijn en nieuwe afspraken of indexering vereisen, gezien deze uit 2004 komen? Deze leden begrijpen 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. 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 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? 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?

4. Aanvraagprocedure specifieke uitkering

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 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.

CDA-fractie

1. Inleiding

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?

3.1 Doel van de regeling

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? Kan de Minister aangeven hoe wordt voorkomen dat met de regeling met name projecten uit de Randstad en minder projecten uit de regio worden bekostigd? Is de Minister bereid om te borgen in de regeling dat projecten uit de regio voldoende kans maken op een uitkering? Kan de Minister 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.

3.5 MIRT-systematiek

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?

5.3 Hoogte specifieke uitkering

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?

8. Consultatie

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? 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? 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?

9. Evaluatie

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?

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?

BBB-fractie

Het lid van de BBB-fractie merkt op dat deze ontwerperegeling het Besluit Infrastructuurfonds vervangt. Hierbij gaat het om samenwerking met lokale en regionale overheden om een nationaal belang te dienen. Deze lokale en regionale overheden geven echter aan dat de ontwerperegeling dit doel niet dient.

Het lid van de BBB-fractie vraagt dan ook 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 ontwerperegeling het doel niet behalen. Dit betekent concreet dat infrastructurele 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.

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 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 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?