

Vergaderjaar 2019–2020

35 426

Regels inzake instelling van een Mobiliteitsfonds (Wet Mobiliteitsfonds)

Nr. 5

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 april 2020

In het regeerakkoord is aangekondigd dat het kabinet het Infrastructuurfonds omvormt tot een Mobiliteitsfonds (bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34). De kern van het Mobiliteitsfonds is dat niet langer de modaliteit, maar de mobiliteit centraal staat. Uw Kamer is eerder per brief van 13 mei 2019 en 2 december 2019 geïnformeerd over de voortgang van deze omvorming.¹ Op 31 maart 2020 is het wetsvoorstel dat strekt tot instelling van het Mobiliteitsfonds ingediend bij de Tweede Kamer.²

Met de omvorming van het Infrastructuurfonds naar Mobiliteitsfonds dient de begroting te worden aangepast. Ik heb toegezegd de Kamer hierover te informeren via een dummybegroting, die ik u hierbij doe toekomen³. Met de dummybegroting, te zien als een voorbeeldbegroting, wordt een voorstel gedaan aan uw Kamer over hoe de informatievoorziening via de begroting van het Mobiliteitsfonds wordt vormgegeven. In deze brief informeer ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over de belangrijkste wijzigingen met betrekking tot de omvorming van de begroting. De structuur van het Infrastructuurfonds blijft hierbij grotendeels intact. Er is echter een beperkt aantal wijzigingen nodig, om de begroting aan te laten sluiten op de wijzigingen als gevolg van de Wet Mobiliteitsfonds.

Belangrijkste wijzigingen begroting Mobiliteitsfonds

In de leeswijzer bij de dummybegroting worden de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het Infrastructuurfonds toegelicht. Deze wijzigingen zijn beperkt van aard, mede omdat de afgelopen jaren al diverse verbeteringen in de begroting zijn aangebracht, naar aanleiding van de vernieuwing van het MIRT en het IBO *Flexibiliteit in de infrastructuur*.

¹ Kamerstuk 35 000 A, nr. 94 en Kamerstuk 35 300 A, nr. 66.

² Kamerstuk 35 426, nr. 1–3.

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

turele planning.⁴ Voor de dummybegroting is gebruik gemaakt van de standen van de begroting 2020 voor het Infrastructuurfonds.

De belangrijkste veranderingen zijn:

- Het productartikel 11 *Verkenningen, Reserveringen en Investeringsruimte* (het huidige productartikel 20) is als eerste geplaatst in de begroting. Op dit artikel worden alle budgetten gebundeld die bij nieuwe planvorming horen, zoals reserveringen voor opgaven en verkenningen, zonder via budgetallocatie reeds voor te sorteren op een oplossing via de weg, het spoor of vaarwegen. Hiermee wordt een brede, modaliteit overstijgende werkwijze gestimuleerd.
- Productartikel 14 is omgevormd van *Regionaal, lokale infrastructuur* naar *Regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's*, zodat naast bijdragen aan regionale en lokale infrastructuur ook subsidies voor regionale bereikbaarheidsprogramma's verantwoord kunnen worden. Dit betreft vooral projecten waarvan het Rijk niet de uitvoerder is en waarvoor de middelen via een specifieke uitkering of subsidie aan de regio worden verstrekt. Onder het Mobiliteitsfonds kunnen dit ook maatregelen gericht op optimalisering van het gebruik van de bestaande infrastructuur zijn, bijvoorbeeld op het terrein van Smart Mobility of spitsmijden.
- Binnen de productartikelen 12 Hoofdwegennet, 13 Spoorwegen en 15 Hoofdvaarwegen zijn artikelonderdelen aangemaakt om maatregelen in het kader van optimalisering van gebruik (beter benutten) te kunnen verantwoorden. Hiermee wordt de samenhang tussen dergelijke maatregelen en investeringen in de aanleg van infrastructuur beter inzichtelijk.
- De infrastructuuragenda is aangepast en wordt de uitvoeringsagenda mobiliteit. Hierin wordt meer inzicht gegeven in de mate van overprogrammering. Dit naar aanleiding van mijn toezegging om de informatievoorziening in de begroting over de overprogrammering te verbeteren.⁵
- In het MIRT overzicht wordt de samenhang binnen en tussen de bereikbaarheidsprogramma's weergegeven. Dit betreft in het bijzonder de gevallen waarin programma's onderverdeeld worden in projecten die bij de verschillende modaliteiten worden gerealiseerd.

In de begroting van het Mobiliteitsfonds blijven de huidige productartikelen van de modaliteiten gehandhaafd. Verkenningen worden gestart op het nieuwe productartikel 11 en pas na afronding hiervan, wanneer een concrete oplossingsrichting is vastgesteld, wordt het beschikbare budget gemuteerd naar één van de modaliteitsartikelen. Dit zorgt ervoor dat de financiële informatie goed toegankelijk is en duidelijk is hoeveel geld er uiteindelijk naar welke modaliteit is gegaan. Tevens wordt daarmee een koppeling in stand gehouden met de artikelen «OV en Spoor», «Wegen en Verkeersveiligheid» en «Scheepvaart en havens» in begrotingshoofdstuk XII Infrastructuur en Waterstaat.

Wijzigingen begrippen instandhouding

Aan uw Kamer is toegezegd om te bezien of de begrippen voor beheer, onderhoud en vervanging voor de netwerken die door RWS en ProRail worden beheerd, aanpassing behoeven.⁶ Hieraan wordt momenteel nadere invulling gegeven; zoals eerder aangegeven zal ik uw Kamer medio 2020 informeren over de resultaten hiervan. Dit leidt daarom op dit moment nog niet tot aanpassingen in de dummybegroting. Het harmoniseren van de begrippen past goed in de ontwikkeling naar een Mobiliteits-

⁴ Kamerstuk 34 550 A, nr. 5.

⁵ Kamerstuk 35 300 A, nr. 72

⁶ Kamerstuk 35 000 A, nr. 98

fonds, omdat dit de vergelijkbaarheid tussen de modaliteiten verbetert. De effecten van de begripsharmonisatie op de totale structuur van het Mobiliteitsfonds zullen overigens beperkt zijn.

Proces en vervolg Mobiliteitsfonds

Zoals toegezegd, ontvangt u bijgaande dummybegroting aanvullend op het onlangs toegezonden wetsvoorstel Mobiliteitsfonds. Hiermee wordt u in staat gesteld om beide in samenhang te beoordelen. Met genoemde wijzigingen verwacht ik dat het effect op de informatiewaarde van de begroting positief is.

Het streven blijft om de Wet Mobiliteitsfonds op 1 januari 2021 in werking te laten treden. De eerste begroting van het Mobiliteitsfonds kan dan op Prinsjesdag 2021 aan uw Kamer worden aangeboden. Daarnaast wordt het wetsvoorstel nader uitgewerkt in lagere regelgeving. Hierbij gaat het om de voorwaarden waaronder financiële bijdragen zullen worden verstrekt door het Rijk voor regionale infrastructuurprojecten. Beoogd wordt om deze regelgeving tegelijk met de eerste begroting van het Mobiliteitsfonds, per 1 januari 2022, in werking te laten treden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga