

## Bijlage Onderbouwing en Evaluatie van het voorstel (CW3.1)

MIRT-brief 2020

*Op basis van Artikel 3.1 in de comptabiliteitswet wordt bij voorstellen een toelichting verwacht op nagestreefde doelstellingen, doeltreffendheid, doelmatigheid, ingezette beleidsinstrumenten en financiële gevolgen voor het Rijk en, waar mogelijk, maatschappelijke sectoren. Voorstellen die tot een substantiële beleidswijziging leiden dienen ook een evaluatieparagraaf te bevatten conform de motie Van Weyenberg en Dijkgraaf. Met deze bijlage wordt invulling gegeven aan de vereiste toelichtingen, die mogelijk verder worden aangevuld bij opvolgende Kamerbrieven. Deze bijlage is onderdeel van een pilot die in het kader van de Operatie Inzicht in Kwaliteit wordt uitgevoerd om de vindbaarheid van de vereiste toelichtingen te vergroten.*

Onderdeel	Toelichting
<b>Nagestreefde doelen</b>	In het MIRT werken rijk, decentrale overheden (provincies, gemeenten, vervoerregio's, waterschappen), maatschappelijke organisaties en bedrijven samen om de concurrentiekracht, bereikbaarheid en leefbaarheid van Nederland duurzaam te ontwikkelen. Er wordt ingezet op duurzame, ecologisch, maatschappelijk en bedrijfsmatig verantwoorde investeringen, waarin voldoende rekening gehouden wordt met toekomstige ontwikkelingen zoals klimaatverandering. Daarbij wordt gekeken waar ruimtelijk-economische, water- en mobiliteitsopgaven elkaar raken en duurzaam kunnen versterken.
<b>Ingezette beleidsinstrument(en)</b>	Het MIRT betreft een projectenprogrammering/portefeuille.
<b>Financiële gevolgen voor het Rijk</b>	<p>Het kabinet zal, mede naar aanleiding van de bestuurlijke overleggen MIRT op 25 en 26 november 2020, circa 1,5 miljard euro investeren in water-, spoor-, wegen- en waterwegenprojecten.</p> <p>In een aantal van de projecten zal ook financiering beschikbaar worden gesteld vanuit decentrale overheden.</p>
<b>Financiële gevolgen voor maatschappelijke sectoren – als van toepassing</b>	De investeringen hebben een positieve impact op de concurrentiekracht, bereikbaarheid en leefbaarheid van Nederland, en daarmee positieve gevolgen voor maatschappelijke sectoren. De (directe) financiële gevolgen voor maatschappelijke sectoren zijn niet berekend.
<b>Nagestreefde doeltreffendheid</b>	<p>De knelpuntenanalyse NMCA toont knelpunten waar capaciteitstekorten optreden op basis van de toekomstige vraag naar mobiliteit. De NMCA is empirisch onderbouwd.</p> <p>De spelregels van het MIRT (2016, TK 34550 A, nr. 19) beschrijven de werkwijze, rollen en taken van partijen en de besluitvormingsvereisten bij het Rijk om tot een beslissing te komen over een eventuele financiële rijksbijdrage aan een MIRT-opgave, -project of -programma. De spelregels schetsen het proces dat moet worden doorlopen van eventueel onderzoek, verkenning, planuitwerking tot en met realisatie, inclusief de bijbehorende beslisinformatie. Een MIRT-onderzoek start gebruikelijk vanuit de NMCA. Het systeem van de spelregels werkt vervolgens als een zeef. Er is – de Opleveringsbeslissing</p>

	<p>uitgezonderd – geen automatische doorstroming van een project van de ene naar de volgende fase. Per fase wordt een expliciete bestuurlijke beslissing genomen over het wel of niet (blijven) opnemen van het project in het MIRT. Een belangrijke fase in de procedure ter borging van de doeltreffendheid is de MIRT-verkenning, waarbij breed gekeken wordt naar mogelijke oplossingen en doeltreffendheid, waaronder niet-infrastructurele maatregelen.</p> <p>Met de naleving van de MIRT-spelregels wordt gewaarborgd dat alleen doeltreffende investeringen worden gedaan.</p>
<p><b>Nagestreefde doelmatigheid</b></p>	<p>De werkwijze binnen het MIRT en de hierboven beschreven spelregels zijn tevens gericht op doelmatige besteding van de middelen. Bij nieuwe investeringen worden de aanbevelingen uit het IBO Flexibele planning infrastructuur gevolgd. Dit betekent dat met 75% zicht op financiering concurrentie ontstaat tussen verkenningen. De middelen gepaard bij de verkenning zijn daarnaast nog planflexibel (kunnen alternatief worden aangewend). Hiermee worden de onderlinge keuzes tussen projecten scherper en is ruimte om na de verkenning in te spelen om nieuwe inzichten.</p> <p>In de MIRT-verkenning zelf wordt een MKBA uitgevoerd. Deze werkwijze is afgestemd met diverse partijen en is ook extern getoetst. In deze systematiek is ook ruimte om beperktere infra-maatregelen of andere maatregelen mee te nemen. In de beleidsdoorlichtingen is reeds geconstateerd dat meer onderzoek achteraf kan bijdragen aan een betere afweging van de beleidsinstrumenten (bijv. in welke gevallen is juist aanleg van extra infrastructuur succesvol en wanneer zijn kleine maatregelen meer geschikt).</p> <p>Met de naleving van de MIRT-spelregels wordt gewaarborgd dat alleen doelmatige investeringen worden gedaan.</p>
<p><b>Evaluatieparagraaf (of en hoe)</b></p>	<p>Ingevolge de MIRT-spelregels bevat de opleveringsbeslissing o.a. informatie over de afspraken die zijn gemaakt over evaluatie. Beoordeling van m.e.r.-plichtige projecten gebeurt ex ante via de MER en MKBA. Evaluatie ex post vindt periodiek plaats over de projecten heen geclusterd naar thema's (bijvoorbeeld geluid en lucht). Daarnaast bestaat een wettelijke evaluatieplicht van het MER.</p> <p>Voor het evalueren is het noodzakelijk om te beschikken over gegevens in de uitgangssituatie en de situatie van het projectalternatief. Binnen het MIRT proces worden beide situaties vooraf uitvoerig beschreven in verkeerskundige analyses en de Milieueffectrapportages. In de MIRT verkenningfase wordt een MKBA uitgevoerd om de verschillende projectalternatieven te evalueren en te toetsten op maatschappelijk rendement.</p> <p>Om ook achteraf te evalueren wat de effecten zijn van het project is inzicht nodig in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- verkeersgegevens voor aanleg</li> <li>- verkeersgegevens na aanleg</li> <li>- externe ontwikkelingen</li> <li>- omvang / aandeel van het project in beleidsindicatoren op netwerkniveau.</li> </ul> <p>Extra evaluatie vraagt om een goede afweging welke projecten</p>

geëvalueerd worden en naar welke onderdelen wordt gekeken (bijv. investeringskosten, effect verkeersvolumes/prestatie, reistijdwinst, ruimtelijke effecten, neveneffecten).