

11 februari 2022

Filevorming voor het Mobiliteitsfonds



[Friso de Zeeuw](#)

Er komt een run op het Mobiliteitsfonds, bedoeld voor alle Rijksinvesteringen in infrastructuur. Maar wie hoeveel geld krijgt, lijkt eerder op willekeur dan op logica. Dat moet anders, stelt emeritus hoogleraar en Stadszaken-columnist Friso de Zeeuw.

Hoeveel geld zit er nu eigenlijk in het Mobiliteitsfonds , de pot voor nieuwe projecten, voor en na de financiële boost van het coalitieakkoord? Wat is het perspectief? Hoe gaat de besteding in de nieuwe regeerperiode verlopen? Op deze vragen ga ik dit artikel in.

Voor de periode 2021-2035, dus voor een periode van 15 jaar, was voorafgaande het coalitieakkoord totaal beschikbaar voor nieuwe investeringen (weg, ov, vaarwegen en andere projecten): 5 miljard euro. Daarmee kunnen nog geen twee metro- of lightrail-verbindingen worden betaald. Een schrikbarend laag bedrag, zoals de mobiliteitswereld bij herhaling heeft benadrukt.

Het regeerakkoord doet een paar duiten in het nagenoeg lege zakje (waarbij ik mij tot nieuwe projecten beperk):

- Ontsluiting van nieuwe woongebieden: 7,5 miljard in 10 jaar
- Lelylijn (spoor): 3 miljard in 12 jaar
- Overheveling infraprojecten van Groeifonds naar Mobiliteitsfonds
 - *Doortrekking Noord-Zuidlijn naar Schiphol/Hoofddorp: 1,5 miljard
 - *Spoorverdubbeling en nieuwe stations 'Oude Lijn' tussen Schiedam en Delft: 1 miljard

- *OV-systeem Brainport Eindhoven: 30 miljoen
- *Vrij besteedbare ruimte: 850 miljoen
- Fietsknooppunten en -stallingen: 50 miljoen

Run op Mobiliteitsfonds

Daarbij geldt dat voor alle bij namen genoemde projecten de gereserveerde bedragen ruwweg de helft van de totaal benodigde investering behelzen. Van de andere regionale en lokale overheden worden forse bijdragen verwacht, want een gering deel kan men dekken uit de grondexploitatie bij de projecten. Aan de doortrekking van de Noord-Zuidlijn zal de Luchthaven Schiphol financieel bijdragen.

De gemiddelde doorlooptijd van grote infraprojecten is inmiddels opgelopen tot 16 jaar. De ervaring leert dat de bekostigingsarrangementen zich tijdens de ellenlange planningsrit aanpassen. Alleen al de zich vrijwel immer opdoemende tegenvallers nopen daartoe.

Het Mobiliteitsfonds moet ook bloeden voor die tegenvallers, voor zover het Rijk die voor zijn rekening neemt. In deze categorie is het Zuidasdok in Amsterdam momenteel het grootste vuiltje, waar een (groeiend) ongedekt financieel gat van 1,2 miljard euro gaapt.

De trechtering naar besluitvorming voor het Mobiliteitsfonds kun je gerust een tombola noemen

De kloof tussen het beschikbare budget voor de ontsluiting van woongebieden (7,5 miljard euro in 10 jaar) en de ambities van de steden en regio's is gigantisch. Denk maar aan de nieuwe metroverbindingen, tramlijnen, bruggen, stations en wegen die de vier grote steden in hun programma's hebben opgenomen. Dat repertoire alleen al vergt meer dan het dubbele van het beschikbare bedrag.

Het coalitieakkoord zegt bovendien uitdrukkelijk dat dit budget niet exclusief voor de 14 (via de balletje-balletje-methode geselecteerde) grootschalige woongebieden bestemd is. Dus ook andere aan de woningbouwplannen gekoppelde infra-projecten komen in aanmerking.

We kunnen dus een run op het Mobiliteitsfonds verwachten. De trechtering naar besluitvorming loopt nu via de volgende, ondoorzichtige rommelige methode. Het is een mix van beleidsflarden, ministeriële en ambtelijke voorkeuren, regionaal lobbywerk, de uitkomsten van - slecht functionerende – landsdelige Bestuurlijke Overleggen MIRT en Leefomgeving, en incidentele amendering door de Tweede Kamer. Je kunt het gerust een tombola noemen.

Hoe het beter kan

Dat moet anders. Allereerst behoort een helder nationaal kader richting te geven. Het instrument daarvoor wordt de NOVEX, een in het coalitieakkoord aangekondigde aanscherping en actualisering van de vrijblijvende en drabberige Nationale Omgevingsvisie (NOVI).

Een vracht aan kleurrijke en louter positiviteit uitstralende rapporten verduistert de 3 miljard euro van de IJmeerlijn

De financiële bijlage bij het coalitieakkoord geeft een volgende aanwijzing voor een doelmatiger en transparante vorm van het selectieproces. "Mede op basis van een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) op regioniveau vindt nadere besluitvorming plaats." De minister van I&W en de minister voor VRO beslissen samen over de toekenning, "in overleg met de regionale overheden".

Regionale MKBA's (wat hulpmiddelen voor de politieke besluitvorming blijven; ze vervangen die niet) kunnen zeker helpen, mits ze scherp zijn opgezet en onderling goed vergelijkbaar zijn. Nu is de variëteit in rapportages te groot. Zo verduistert een vracht aan kleurrijke en louter positiviteit uitstralende rapporten van externe adviesbureaus en een moderne naam (Amsterdam Bay Area) de kosten van de IJmeerlijn van circa 3 miljard euro.

Naast het nationaal richtinggevend kader en de MKBA's zou de eigen en toetsbare inzet van de regio een rol moeten spelen. Dat is wat anders dan effectief lobbyen. Het gaat om:

- effectieve samenwerking, onderling met andere investerende partijen
- bereidheid om te investeren (publiek, semi-publiek en privaat)
- geïntegreerde planvorming op verstedelijking, mobiliteit, duurzame economie, klimaat, energie en landelijk gebied
- uitvoeringskracht
- tijdig resultaten weten te boeken.

Geld disciplineert en dwingt tot keuzes

Een Regionale InvesteringsAgenda (RIA) - of vergelijkbaar vehikel - omvat deze elementen. Zo'n RIA nodigt uit tot een gecoördineerde Rijksbijdrage met andere 'spending departments' (zoals klimaat, stikstof en volkshuisvesting). Compleet nieuwe plannen zijn daar niet voor nodig; veel informatie en keuzerichtingen zijn al beschikbaar. De 'verstedelijkingstrategieën' die voor zeven gebieden in de maak zijn, bieden een goede basis.

Het verhoudingsgewijs bescheiden budget van het Mobiliteitsfonds (en in het bijzonder het compartiment voor de ontsluiting van woongebieden) heeft niet louter nadelen. Geld disciplineert en dwingt tot keuzes. In deze tijd van explosie van overheidsuitgaven lijkt dit adagium verloren te gaan, behalve in dit domein, en juist daar kan de afweging wel een kwalitatieve boost gebruiken. Met stevige, vergelijkbare kosten-baten-onderbouwingen, transparant, begrijpelijk en met zicht op regionale uitvoeringskracht. Het blijft natuurlijk wel politieke besluitvorming, met haar eigen dynamiek en rationaliteit.