

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van nr. IENW/BSK-2023/156534, houdende regels voor toekenning van specifieke uitkeringen in verband met specifieke afspraken voor slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van infrastructuur (Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur 2023-2027)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 4, eerste en tweede lid, juncto artikel 3, eerste lid, aanhef en onderdelen a, b, d en f, en artikel 5, aanhef en onderdelen a tot en met f, van de Kaderwet subsidies I en M;

BESLUIT:

### **Artikel 1 Begripsbepalingen**

In deze regeling wordt verstaan onder:

*afsprakenlijst*: lijst van afspraken, gemaakt in een Bestuurlijk Overleg, dat heeft plaatsgevonden in de jaren 2022 tot en met 2027 over de financiering van maatregelen of maatregelenpakketten met betrekking tot activiteiten als bedoeld in artikel 3, eerste lid, die door de minister is aangeboden aan de Tweede Kamer;

*Bestuurlijk Overleg*: Bestuurlijk Overleg MIRT of Bestuurlijk Overleg Leefomgeving;

*Bestuurlijk Overleg MIRT*: Bestuurlijk Overleg MIRT Noord-Nederland, Bestuurlijk Overleg MIRT Oost-Nederland, Bestuurlijk Overleg MIRT Zuid-Nederland, Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidwest-Nederland, Bestuurlijk Overleg MIRT Noordwest-Nederland of Bestuurlijk Overleg goederenvervoercorridors;

*Bestuurlijk overleg Leefomgeving*: Bestuurlijk Overleg Leefomgeving Noord-Nederland, Bestuurlijk Overleg Leefomgeving Oost-Nederland, Bestuurlijk Overleg Leefomgeving Zuid-Nederland, Bestuurlijk Overleg Leefomgeving Zuidwest-Nederland of Bestuurlijk Overleg Leefomgeving Noordwest-Nederland;

*minister*: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

*MIRT*: Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport;

*specifieke uitkering*: uitkering als bedoeld in artikel 3.

### **Artikel 2 Doel van de regeling**

Deze regeling heeft tot doel het stimuleren van het nemen van maatregelen die slimmer, veiliger, doelmatiger en duurzamer gebruik van mobiliteitsinfrastructuur beogen te bevorderen.

### **Artikel 3 Activiteiten waarvoor een specifieke uitkering kan worden verstrekt**

1. Met het oog op het in artikel 2 genoemde doel kan de minister op aanvraag een specifieke uitkering verstrekken voor:

- a. organisatorische en technische inbedding van levering van actuele en betrouwbare data voor digitale mobiliteitsdiensten en het data-gedreven uitvoeren van overheidstaken in het mobiliteitsdomein en daarop gerichte planvorming;
- b. bevordering van vermindering van gebruik van het openbaar vervoer en individueel vervoer tijdens de spitsuren;
- c. ondersteuning bij kennisuitwisseling en planvorming door werkgevers en advisering aan werkgevers in verband met verduurzaming en slimmer maken van woon-werkmobiliteit en zakelijk mobiliteit;
- d. ondersteuning bij de uitvoering van de Fietsambitie 2022-2025;
- e. ondersteuning bij het doen van onderzoek en het opstellen en laten uitvoeren van plannen ten behoeve van de ontwikkeling van keten- en deelmobiliteit;
- f. advisering over en ondersteuning bij het opstellen van een regionaal plan van aanpak voor verkeer en vervoer van goederen gericht op verbetering van de bereikbaarheid en vermindering van CO<sub>2</sub>-emissie en advisering over en ondersteuning bij de uitvoering van dat plan van aanpak;
- g. het realiseren van fysieke infrastructurele aanpassingen van lokale of regionale aard;
- h. het verrichten van onderzoek ten behoeve van een veilig, slim en duurzaam gebruik van lokale en regionale mobiliteitsinfrastructuur;
- i. ondersteuning, organisatie en uitvoering van een aanpak, gericht op het gebiedsgericht beperken van de hinder van infrastructurele werkzaamheden door in te zetten op slim plannen en slim reizen;
- j. de ondersteuning van het samenwerkingsverband "Clean Energy Hubs" gericht op de uitrol van alternatieve laad- en tankinfrastructuur in NL.

2. De activiteiten, bedoeld in het eerste lid, maken deel uit van een maatregel of maatregelenpakket waarover in een afsprakenlijst afspraken over de financiering zijn gemaakt en voldoen aan de volgende criteria:

- a. ze dienen een nationaal belang;
- b. ze hebben uitsluitend betrekking op de aanleg, de aanpassing of het gebruik van lokale of regionale mobiliteitsinfrastructuur;
- c. ze komen niet in aanmerking voor een specifieke uitkering op grond van de Regeling specifieke uitkeringen lokale en regionale MIRT-projecten en MIRT-projectpakketten.

#### **Artikel 4 Kosten die in aanmerking komen voor een specifieke uitkering**

1. Voor een specifieke uitkering komen in aanmerking:
  - a. voorbereidingskosten;
  - b. uitvoeringskosten;
  - c. infrastructurele kosten;
  - d. kosten ten behoeve van kennisuitwisseling,tot een maximum bedrag dat is vastgesteld in de afsprakenlijst van het betreffende bestuurlijke overleg.
2. Kosten die voor de inwerkingtreding van deze regeling zijn gemaakt en deel uitmaken van een maatregel of maatregelenpakket waarover in een Bestuurlijk Overleg dat heeft plaatsgevonden in 2022 of 2023 afspraken zijn gemaakt kunnen voor een specifieke uitkering in aanmerking komen.

#### **Artikel 5 Kosten die niet in aanmerking komen voor een specifieke uitkering**

- Voor een specifieke uitkering komen niet in aanmerking:
- a. omzetbelasting die in aftrek kan worden gebracht of in aanmerking komt voor compensatie op grond van de Wet op het BTW-compensatiefonds;
  - b. kosten van een maatregel of maatregelenpakket waarvoor reeds eerder op basis van deze regeling een bijdrage vanuit het Rijk is verstrekt of kosten waarvoor langs een andere weg een bijdrage vanuit het Rijk is of wordt verstrekt;
  - c. kosten die zijn gemaakt vóór een Bestuurlijk Overleg tijdens welke de betreffende afspraak is gemaakt, tenzij in het Bestuurlijk Overleg is afgesproken dat deze kosten wel in aanmerking voor een specifieke uitkering komen.

#### **Artikel 6 Uitkeringsplafond en wijze van verdelen**

1. Het uitkeringsplafond voor specifieke uitkeringen in een begrotingsjaar wordt vastgesteld in de wet waarin de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds van dat begrotingsjaar wordt vastgesteld.
2. De verdeling van de beschikbare middelen in een begrotingsjaar vindt plaats overeenkomstig de wet, bedoeld in het eerste lid, en de afspraken die hierover zijn gemaakt in het kader van een Bestuurlijk Overleg.

#### **Artikel 7 Hoogte specifieke uitkering**

1. De hoogte van de specifieke uitkering die voor de activiteiten, bedoeld in artikel 3, beschikbaar is, wordt vastgesteld overeenkomstig de afspraken die hierover zijn gemaakt in het kader van een Bestuurlijk Overleg.
2. Een specifieke uitkering bedraagt niet meer dan het overeenkomstig het eerste lid vastgestelde bedrag verminderd met de omzetbelasting over de kosten, bedoeld in artikel 4, die in aanmerking komt voor compensatie op grond van de Wet op het BTW-compensatiefonds.

#### **Artikel 8 Begrotingsvoorbehoud**

Specifieke uitkeringen die worden verleend ten laste van een begroting die nog niet is vastgesteld, worden verleend onder de voorwaarde, bedoeld in artikel 4:34 van de Algemene wet bestuursrecht.

### **Artikel 9 Aanvraag tot verlening specifieke uitkering**

1. Een aanvraag tot verlening van een specifieke uitkering kan worden ingediend door een gemeente, een provincie, de Vervoerregio Amsterdam of Metropoolregio Rotterdam Den Haag waarmee afspraken zijn gemaakt in het kader van een Bestuurlijk Overleg over de financiering van maatregelen of maatregelpakketten met betrekking tot activiteiten als bedoeld in artikel 3, eerste lid.
2. Een aanvraag om een specifieke uitkering wordt uiterlijk ingediend:
  - a. voor 1 april van het jaar volgend op het jaar waarin de afsprakenlijst van het Bestuurlijk Overleg MIRT die betrekking heeft op de activiteiten waarop de aanvraag betrekking heeft, aan de Tweede Kamer is aangeboden; of
  - b. voor 1 oktober van het jaar waarin de afsprakenlijst van het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving die betrekking heeft op de activiteiten waarop de aanvraag betrekking heeft, aan de Tweede Kamer is aangeboden.
3. Een aanvraag gaat in ieder geval vergezeld van:
  - a. een overzicht van de activiteiten waarvoor een specifieke uitkering wordt aangevraagd;
  - b. een specificatie en raming van de kosten van de activiteiten;
  - c. een beschrijving van de wijze waarop en de mate waarin de activiteiten bijdragen aan de doelen, bedoeld in artikel 2;
  - d. het bedrag waarvoor de specifieke uitkering wordt aangevraagd en een voorstel voor het kasritme;
  - e. een beschrijving van de wijze waarop niet onder de aangevraagde specifieke uitkering vallende kosten, worden gedekt;
  - f. een tijdsplanning van de activiteiten.
4. De aanvraag wordt ingediend met gebruikmaking van een door de minister ter beschikking gesteld digitaal formulier.
5. In afwijking van het tweede lid wordt een aanvraag tot verlening van een specifieke uitkering die voortvloeit uit afspraken die zijn gemaakt in het kader van het Bestuurlijk Overleg dat heeft plaatsgevonden in 2022 uiterlijk twaalf weken na de publicatie van deze regeling in de Staatscourant ingediend.

### **Artikel 10 Afwijzingsgronden**

De minister beslist afwijzend op een aanvraag tot verlening van een specifieke uitkering indien:

- a. de aanvraag niet voldoet aan deze regeling;
- b. de activiteiten onvoldoende bijdragen aan het doel van deze regeling;
- c. onvoldoende zekerheid bestaat over de cofinanciering zoals opgenomen in de betreffende afsprakenlijst;
- d. het bedrag waarvoor de specifieke uitkering wordt aangevraagd niet aannemelijk of redelijk is.

### **Artikel 11 Verlening specifieke uitkering**

1. Op de aanvraag tot verlening van een specifieke uitkering beslist de minister binnen dertien weken na ontvangst.
2. Indien een beschikking niet binnen de termijn, genoemd in het eerste lid, kan worden gegeven, kan deze termijn eenmaal met eenzelfde termijn worden verlengd. De minister doet hiervan terstond mededeling aan de aanvrager.
3. Een beschikking tot verlening van een specifieke uitkering vermeldt in ieder geval:
  - a. de activiteiten waarvoor de specifieke uitkering wordt verleend;
  - b. het bedrag van de specifieke uitkering;
  - c. het bedrag aan compensabele omzetbelasting dat wordt toegevoegd aan het BTW-compensatiefonds;
  - d. de periode waarvoor de specifieke uitkering wordt verleend.
4. De minister kan in de beschikking bepalen dat het bedrag van de specifieke uitkering bij de vaststelling daarvan of tussentijds wordt geïndexeerd volgens de Index Bruto Overheidsinvesteringen, zoals geraamd in het Centraal Economisch Plan van het Centraal Planbureau, voor zover deze indexatie door de Minister van Financiën aan de minister is toegekend.
5. Het bedrag van de specifieke uitkering, genoemd in het derde lid, onderdeel b, wordt niet geïndexeerd, tenzij dat in de beschikking tot verlening is vastgelegd.

#### **Artikel 12 Voorschotverlening**

1. De minister kan bij een beschikking tot verlening van een specifieke uitkering besluiten tot het verstrekken van een voorschot.
2. De hoogte van het voorschot, **de termijnen** waarin het wordt uitbetaald en het tijdstip van uitbetaling worden in de beschikking bepaald.

#### **Artikel 13 Verplichtingen ontvanger**

1. De ontvanger besteedt de specifieke uitkering uitsluitend aan de activiteiten waarvoor de specifieke uitkering wordt verleend.
2. De activiteiten waarvoor een specifieke uitkering is verleend, worden afgerond uiterlijk op het tijdstip dat in de beschikking tot verlening van een specifieke uitkering is aangegeven.
3. De ontvanger doet onverwijld schriftelijke mededeling aan de minister zodra het aannemelijk is dat er een activiteit waarvoor een specifieke uitkering is verleend niet, niet tijdig of niet geheel zal worden verricht of niet, niet tijdig of niet geheel aan de aan de specifieke uitkering verbonden verplichtingen zal worden voldaan.
4. De ontvanger van een specifieke uitkering werkt mee aan een door de minister ingesteld evaluatieonderzoek ten behoeve van een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de specifieke uitkering in de praktijk als bedoeld in artikel 4:24 van de Algemene wet bestuursrecht.
5. Bij een beschikking tot verlening van een specifieke uitkering kan de minister nadere verplichtingen opleggen die strekken tot verwezenlijking van het doel van de specifieke uitkering.

#### **Artikel 14 Verantwoording**

Verantwoording over de besteding van een specifieke uitkering vindt plaats op de wijze die is bepaald in artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet.

#### **Artikel 15 Vaststelling specifieke uitkering**

De minister stelt de specifieke uitkering vast uiterlijk op 31 december van het jaar waarin de activiteiten waarvoor de uitkering is verleend, volledig zijn uitgevoerd, de laatste verantwoording, bedoeld in artikel 14, heeft plaatsgevonden en volledig is voldaan aan de verplichtingen, bedoeld in artikel 13.

#### **Artikel 16 Terugvordering**

De minister kan onverschuldigd betaalde uitkeringsbedragen of voorschotten terugvorderen voor zover na de dag waarop de beschikking waarin de uitkering is vastgesteld is bekendgemaakt nog geen vijf jaren zijn verstreken.

#### **Artikel 17 Evaluatie**

De minister publiceert voor 31 december 2028 een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de specifieke uitkering in de praktijk.

#### **Artikel 18 Inwerkingtreding en vervaldatum**

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.
2. Deze regeling vervalt met ingang van 1 oktober 2028, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op:
  - a. specifieke uitkeringen die voor die datum zijn verleend;
  - b. de verplichting tot publicatie van een verslag als bedoeld in artikel 17 totdat aan die verplichting is voldaan.

#### **Artikel 19 Citeertitel**

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur 2023-2027.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

## Toelichting

### Algemeen

#### 1. Inleiding

De onderhavige ministeriële regeling maakt het mogelijk specifieke uitkeringen te verstrekken aan decentrale overheden om hen in staat te stellen maatregelen uit te voeren die kunnen bijdragen aan slimmer, veiliger, doelmatiger en duurzamer gebruik van mobiliteitsinfrastructuur. De maatregelen die voor vergoeding in aanmerking komen, dragen bij aan de nationale belangen die zijn opgenomen in de nationale omgevingsvisie.<sup>1</sup> Het betreft een tijdelijke regeling: de regeling vervalt met ingang van 1 januari 2028. Het maximum aan beschikbare middelen wordt jaarlijks vastgelegd in de begroting van het Mobiliteitsfonds en de verdeling over de ontvangers is onderdeel van de afspraken die in de bestuurlijke overleggen in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) en de bestuurlijke overleggen Leefomgeving (BOL) worden gemaakt.

#### 2. Hoofdpijnen van de regeling

##### *Wenselijkheid slimmer, veiliger, doelmatiger en duurzamer gebruik van mobiliteitsinfrastructuur*

Er is behoefte aan een mobiliteitssysteem dat slim, veilig, doelmatig en duurzaam is en dat nieuwe technologische ontwikkelingen benut. Dit is nodig om Nederland mobiel te houden, terwijl de verstedelijking toeneemt, de extremen in het weer toenemen en de CO<sub>2</sub>-uitstoot moet verminderen. Een belangrijk middel is een aanpak gericht op het optimaliseren van gebruik van bestaande netwerken, vervoermiddelen, mobiliteitsdiensten en transportsystemen en het benutten van digitale mogelijkheden. Dat gebeurt door kortlopende maatregelen, waarmee adaptief gewerkt kan worden aan de oplossing van knelpunten in de mobiliteitsinfrastructuur en kwaliteitsverbetering van de data die helpen bij het doelmatig gebruik daarvan. Via deze maatregelen wordt ook richting gegeven aan structurele mobiliteitstransities waarbij maatregelen op het gebied van bereikbaarheid, duurzame mobiliteit in de brede zin en verkeersveiligheid (meer) in onderlinge samenhang worden uitgewerkt. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en decentrale overheden hebben hierin elk een eigen verantwoordelijkheid. Om hieraan op kosteneffectieve wijze invulling te kunnen geven is samenwerking tussen de rijksoverheid en de decentrale overheden een vereiste.

##### *Relatie met proces bestuurlijke overleggen*

De investeringen die nodig zijn om Nederland bereikbaar en leefbaar te houden, staan in het MIRT. Ieder najaar wordt een aantal Bestuurlijke Overleggen MIRT gehouden. Deze overleggen vinden plaats voor de MIRT-regio's Noord (Groningen, Friesland, Drenthe), Oost (Overijssel en Gelderland), Zuid (Noord-Brabant en Limburg), Zuid-West (Zuid-Holland en Zeeland) en Noord-West (Noord-Holland, Utrecht en Flevoland).

In het kader van de BO MIRT worden afspraken gemaakt met de daarbij betrokken decentrale overheden over maatregelen die zij willen uitvoeren ten

---

<sup>1</sup> <https://www.denationaleomgevingsvisie.nl>

behoefte van slimmer, veiliger, doelmatiger en duurzamer gebruik van mobiliteitsinfrastructuur. Deze afspraken hebben ook betrekking op de financiële bijdragen van de verschillende partijen aan de maatregelen. In paragraaf 3 van deze toelichting worden de categorieën afspraken die in het kader van de BO MIRT worden gemaakt en de activiteiten waarvoor het Rijk bijdragen kan verstrekken, kort toegelicht. Het kan voorkomen dat het maken van een MIRT-afpraak niet kan wachten op de volgende BO MIRT. In dat geval wordt die afspraak, bij uitzondering, in het kader van de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving gemaakt.

Deze regeling biedt de basis voor de verstrekking van de benodigde financiële bijdragen ten behoeve van de uitvoering van deze afspraken. Het gaat om bedragen die lager zijn dan de drempelbedragen van de Regeling specifieke uitkeringen lokale en regionale MIRT-projecten en MIRT-projectpakketten.

Naast deze regeling is een regeling opgesteld voor de financiering van infrastructurele voorzieningen in relatie tot woningbouw op korte termijn (start bouw 3-5 jaar). Dit is de regeling 'specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur.' Voor deze afspraken gelden andere voorwaarden.

### **3. Afspraken in het Bestuurlijk Overleg**

Onder deze regeling vallen de afspraken die worden gemaakt in een Bestuurlijk Overleg over de volgende categorieën activiteiten:

*Organisatorische en technische inbedding van levering van actuele en betrouwbare data voor digitale mobiliteitsdiensten en het data-gedreven uitvoeren van overheidstaken in het mobiliteitsdomein en daarop gerichte planvorming (artikel 3, eerste lid en onderdeel a)*

---

Bestaande mobiliteitsnetwerken kunnen beter benut worden door het gebruik van nieuwe technologische ontwikkelingen, zoals 'Smart Mobility'. Doel van Smart Mobility is dat reizigers en vervoerders optimaal kunnen profiteren van technologieën die reizen in Nederland veiliger, makkelijker, betrouwbaarder en flexibeler maken. Meer concreet gaat het bijvoorbeeld om technologieën die het voor reizigers en vervoerders eenvoudiger maken verschillende vervoersmiddelen te combineren of laadruimte te delen, routes te rijden die beter inspelen op de omstandigheden op de weg en zich veilig in het verkeer te bewegen met digitale ondersteuning.

Essentieel voor het gebruik van Smart Mobility is de beschikbaarheid van accurate informatie die digitaal en automatisch verwerkt kan worden op een wijze die voldoet aan wettelijke kaders over privacy en security. Een belangrijk deel van mobiliteitsdata ontstaat als gevolg van de uitoefening van taken door overheden, zoals het nemen van verkeersbesluiten of het geven van toestemming om rijstroken of wegen af te zetten voor wegwerkzaamheden. Deze informatie moet in de vorm van bruikbare data beschikbaar worden gesteld aan derden, om te komen tot een landelijk netwerk van data dat gebruikt kan worden voor de verschillende toepassingen die vallen onder het begrip Smart Mobility. Dit vraagt om beschikbaarheid van deze data en het structureel borgen van de kwaliteit



(correct, compleet, actueel en betrouwbaar) binnen en tussen overheidsorganisaties en het hiervan extern beschikbaar stellen.

*Bevordering vermindering van gebruik van het openbaar vervoer en individueel vervoer in de spitsuren (artikel 3, eerste lid en onderdeel b)*

In de bestuurlijke overleggen worden met een aantal provincies afspraken gemaakt over activiteiten die bevorderen dat het aantal reizigers (met name studenten) dat reist in de het drukste deel van de spits (hyperspits) vermindert. Samenwerking met onderwijsinstellingen biedt kansen om door onder andere het verschuiven van onderwijstijden en het stimuleren van online-onderwijs overvolle treinen te verminderen, het reiscomfort te verbeteren, en ruimte te creëren voor andere treinreizigers. De ondersteuning is ook gericht op het stimuleren van onderwijswerkgevers om de woon-werkmobiliteit te verduurzamen en tijd en plaats onafhankelijk onderwijs te professionaliseren, vanuit het principe 'fysiek waar moet en plaats en tijd onafhankelijk waar kan'. Ook wordt ingezet op het stimuleren van gebruik van de fiets voor woon-leer/werkmobiliteit. Daarmee wordt het openbaar vervoer-netwerk beter benut, de bereikbaarheid verbeterd en de CO<sub>2</sub>-uitstoot verminderd.

Voorbeelden van afspraken zijn die welke zijn gemaakt in het kader van het gebiedsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en Goed op Weg. In dit programma werken het Rijk en de Metropoolregio Amsterdam (MRA) aan de mobiliteitsvraagstukken die voortkomen uit de Verstedelijkingsstrategie voor de MRA.<sup>2</sup> De gemeenten die samenwerken in dit gebiedsprogramma kunnen de specifieke uitkering aanvragen. In het gebiedsprogramma Goed op Weg werken de provincie Utrecht, de gemeenten Utrecht en Amersfoort, Rijkswaterstaat en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen.

De specifieke uitkeringen die op basis van deze regeling worden verstrekt, zijn bedoeld voor het faciliteren van het proces om te komen tot afspraken met bijvoorbeeld onderwijsinstellingen en (eventueel) vervoerders om de druk op het openbaar vervoer door vervoer van studenten en scholieren beter te spreiden over de dag en in totaliteit te verminderen. De middelen kunnen onder andere worden gebruikt voor het doen van onderzoek naar onderwijs gerelateerde vervoersbewegingen, het organiseren van vormen van deelmobiliteit gericht op onderwijsinstellingen of het maken van afspraken over spreiding van les- en werktijden in tijd en ruimte.

*Ondersteuning bij kennisuitwisseling en planvorming door werkgevers en advisering aan werkgevers in verband met verduurzaming van woon-werkmobiliteit en zakelijk mobiliteit (artikel 3, eerste lid en onderdeel c)*

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat de betrokken partijen, waaronder het Rijk en de regionale overheden, zich inzetten voor de verduurzaming van de personenmobiliteit, met als doel de jaarlijks afgelegde zakelijke (auto)kilometers in 2030 te verminderen met acht miljard. Woon-werkverkeer vormt hier een belangrijk onderdeel van. Naast de duurzaamheidseffecten heeft een dergelijke reductie ook gunstige effecten op de bereikbaarheid. Volle wegen en wegwerkzaamheden zorgen voor vertraging en andere vormen van hinder op de

<sup>2</sup> Meer informatie is te vinden op <https://samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/>

weg. Eén samenhangende werkgeversaanpak zorgt voor synergievoordelen in het bereiken van de verschillende beleidsdoelen.

Werkgevers spelen een belangrijke rol in de wijze waarop werknemers naar hun werk (kunnen) reizen, onder meer door keuzes op het gebied van vestigingslocatie, beleid omtrent reiskosten en het aanbieden van voorzieningen zoals parkeergelegenheid. Werkgevers kunnen daarmee ook een belangrijke rol spelen in het (verder) verduurzamen van de werkgebonden personenmobiliteit. Het Rijk is voornemens regelgeving vast te stellen voor de verduurzaming van werkgebonden mobiliteit. Dit heeft als doel dat alle werkgevers met 100 werknemers of meer onder een vooraf vastgesteld emissieplafond voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot blijven. Met de financiële bijdrage geven het Rijk en regionale overheden ondersteuning aan de regionale werkgeversnetwerken. Deze netwerken delen kennis over het verduurzamen van de werkgebonden personenmobiliteit. Bijvoorbeeld over mogelijkheden voor subsidies of aanpassing van de reiskostenregeling. De netwerken geven ook advies op maat en stellen werkgevers in staat om van elkaar te leren en elkaar te stimuleren. Werkgevers worden door deze activiteiten gefaciliteerd om te voldoen aan de nieuwe wettelijke eisen.

Op basis van deze regeling kan het Rijk een specifieke uitkering verstrekken aan decentrale overheden waarmee in een Bestuurlijk Overleg afspraken zijn gemaakt over de financiering van maatregelen of maatregelpakketten met betrekking tot activiteiten die vallen onder deze regeling. Bij de verdeling van de beschikbare middelen wordt gekeken naar het aantal (vestigingen van) bedrijven met 100 werknemers of meer.

Naast deze afspraken zijn ook in een aantal zogenoemde gebiedsprogramma's afspraken gemaakt over de financiering van vergelijkbare maatregelen of maatregelpakketten. In een gebiedsprogramma werken meerdere overheden samen om de bereikbaarheidsopgaven in een gebied aan te pakken. Ook de kosten die voortvloeien uit deze afspraken komen in aanmerking voor een vergoeding op basis van deze regeling. Bij gebiedsprogramma's kunnen de middelen ook worden ingezet ten behoeve van de advisering en planvorming bij gebiedsgerichte aanpakken. Bij een dergelijk programma wordt de aanvraag voor een bijdrage gedaan door een provincie of gemeente. Deze middelen komen uit de reguliere begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

#### *Ondersteuning bij de uitvoering van de Fietsambitie 2022-2025 (artikel 3, eerste lid en onderdeel d)*

---

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft op 18 juli 2022 het gezamenlijk met het samenwerkingsverband Tour de Force<sup>3</sup> opgestelde Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040 (NTF)<sup>4</sup> en de Fietsambitie 2022-2025<sup>5</sup> naar de Tweede Kamer gestuurd. Dit in aanvulling op de brief van de Staatssecretaris van 11

<sup>3</sup> De partners van Tour de Force zijn: ANWB, BOVAG, CROW, CRa (Collega van Rijksadviseurs), DCE (Dutch Cycling Embassy), F10, Fietsersbond, FIPAVO (Vereniging van producten en leveranciers van fietsparkeervoorzieningen), IPO, Stichting Landelijk Fiets Platform, MRDH, Natuur & Milieu, NOC\*NSF, NS Stations, NTFU Wielersportbond, Platform3I, RAI, Safe (Stichting Aanpak Fiets- en E-bikediefstal), SWOV (Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid), Unie van Waterschappen, WN (Veilig Verkeer Nederland), VRA (Vervoerregio Amsterdam), VNG.

<sup>4</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/07/18/nationaal-toekomstbeeld-fiets>.

<sup>5</sup> Kamerstukken II, 2021-2022, 31 305, nr. 362

februari 2022 aan de Tweede Kamer over het proces en aanpak uitwerking coalitieakkoord<sup>6</sup> waarin een passage over het vervoer per fiets is opgenomen.

NTF geeft een beeld van het benodigde netwerk van doorfietsroutes en fietsparkeren in Nederland voor de korte en de (middel)lange termijn. Fietsstimulering is ook onderdeel van het NTF. Met het NTF wordt invulling gegeven aan de gezamenlijke ambitie om de fiets beter te benutten als volwaardige vervoersmodaliteit en deze meer in te zetten voor het oplossen van nationale opgaven op gebied van woningbouw en verstedelijking, bereikbaarheid, veiligheid en duurzaamheid. Met het NTF wordt de fiets voortaan als structurele en volwaardige optie meegenomen bij investeringsbeslissingen. Veiligheid is daarbij een van de prioriteiten. Mede op basis van het NTF worden samen met regionale overheden, gerichte plannen geformuleerd voor het verbeteren van fietsinfrastructuur (doorfietsroutes en fietsenstallingen).

In de Fietsambitie 2022-2025 zijn de volgende speerpunten benoemd voor de korte termijn:

1. Stimuleren van fietsen naar het werk, inclusief fietscampagnes, het realiseren van fietsparkeerplekken en een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes
2. Bij ontsluiting van nieuwe woningbouw aandacht besteden aan de ontsluiting per fiets
3. Zoveel mogelijk mensen aan het fietsen te krijgen en te houden.
4. Nederland wereldwijd fietsland nummer één te laten zijn en blijven.

In de Kamerbrief over het proces en aanpak van uitwerking coalitieakkoord is aanvullend de ambitie benoemd om mensen te stimuleren meer aan het lopen te krijgen en houden.

*Ondersteuning bij het doen van onderzoek en het opstellen en laten uitvoeren van plannen ten behoeve van de ontwikkeling van keten- en deelmobiliteit (artikel 3, eerste lid en onderdeel e)*

Het Rijk en diverse regio's faciliteren de groei van keten- en deelmobiliteit door het realiseren van hubs. Hubs zijn fysieke plekken waar deervoertuigen kunnen worden opgehaald, ingeleverd en – in het geval van elektrische auto's – kunnen worden opgeladen. Ook kan op hubs in veel gevallen worden overgestapt op andere vervoersmiddelen en zijn er soms aanvullende faciliteiten (b.v. een pakketkluis of watertappunt) aanwezig. Door het creëren van netwerken van deze hubs op verschillende locaties in zowel stedelijk als landelijk gebied wordt deelmobiliteit een volwaardig onderdeel van het mobiliteitssysteem. Bovendien wordt verrommeling en hinder in de openbare ruimte door deervoertuigen voorkomen. Het Rijk en diverse regio's hebben een nationaal concept ontwikkeld voor deelmobiliteitshubs, met een uniforme uitstraling en gelijke randvoorwaarden voor aanbieders. Door deelmobiliteit te integreren in *Mobility as a service*-toepassingen kunnen reizigers deelmobiliteit eenvoudig onderdeel laten uitmaken van hun (keten)reis. Verschillende regio's hebben een plan van aanpak opgesteld voor het op korte termijn realiseren van hubs volgens het nationale

<sup>6</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/02/11/proces-en-aanpak-uitwerking-coalitieakkoord>

concept. Op basis van de realisatie in deze regio's wordt kennis opgedaan en kunnen ook andere regio's hubs voor deelmobiliteit gaan opschalen. De investeringen zijn gericht op de realisatie van hubinfrastructuur in publieke ruimte en een enkele keer binnen een publieke parkeergarage. De middelen kunnen ook besteed worden aan de voorbereiding van de hubs. De middelen mogen niet worden besteed aan het afnemen van producten of diensten van deelmobiliteitsaanbieders.

*Advisering over en ondersteuning bij opstellen van een regionaal plan van aanpak voor verkeer en vervoer van goederen gericht op verbetering van de bereikbaarheid en vermindering van CO<sub>2</sub>-emissie en advisering over en ondersteuning bij de uitvoering van dat plan van aanpak (artikel 3, eerste lid en onderdeel f)*

---

Om de concurrentiepositie van Nederland als distributieland te kunnen handhaven, wordt door de rijksoverheid, decentrale overheden, verladers en logistieke dienstverleners sterk ingezet op de verbetering van de bereikbaarheid. Tegelijkertijd zijn logistieke operaties niet alleen een belangrijke bron van uitstoot van CO<sub>2</sub>, maar ook van de emissies van NO<sub>x</sub> en fijnstof. Daarom wordt gewerkt aan een versnelling gericht op zero-emissie logistiek. Voor stadslogistiek, het ophalen en afleveren van goederen in de stadskernen, is in het Klimaatakkoord afgesproken dat in de 30 tot 40 grotere steden uiterlijk in 2025 middelgrote zero-emissie zones (ZE-zones) zijn vastgesteld. Maar de totale logistieke keten omvat meer dan alleen stadslogistiek. Daar horen onder andere ook het vervoer van en naar de steden en logistieke clusters bij. De aanpak van stadslogistiek dient derhalve als integraal onderdeel van de totale logistieke keten benaderd te worden.

Gebleden is dat een integraal beeld van de effecten van verduurzaming op de verschillende deelterreinen van logistiek ontbreekt. Met name de effecten van veranderingen in de totale logistieke keten op de stadslogistiek (ook wel bekend als de *last mile* van de logistiek) zijn onvoldoende duidelijk, hetgeen een effectieve regionale doorvertaling van de Uitvoeringsagenda ZE Stadslogistiek moeilijk maakt. De aanpak van de stadslogistiek, en daarmee van het laatste stukje van de reis, kan tenslotte niet los worden gezien van de ontwikkelingen in de andere onderdelen van de logistieke keten. Daarom is in het kader van de BO MIRT 2019 afgesproken om per MIRT-landsdeel een plan van aanpak op te stellen voor een integrale logistieke aanpak, oftewel een aanpak die kijkt naar de hele vervoersketen, gericht op bereikbaarheid en duurzaamheid. Dit plan van aanpak heeft tot doel Rijk en regio in staat te stellen gezamenlijk te werken aan het opstellen van een vertaling van de nationale uitvoeringsagenda Zero Emissie Stadslogistiek per MIRT-landsdeel voor de periode 2020-2025 met betrekking tot het invoeren van ZE-zones in de grote steden.

*Het realiseren van fysieke infrastructurele aanpassingen van lokale of regionale aard (artikel 3, eerste lid en onderdeel g)*

---

De minister kan op aanvraag een specifieke uitkering verstrekken voor de kosten van een project of projectpakket van decentrale overheden, indien met dit pakket ook een nationaal belang wordt gediend. Het kan hierbij zowel gaan om aanpassingen in de weg- als in de spoorinfrastructuur.

De provincie is verantwoordelijk voor het brede regionale verkeers- en vervoerbeleid. Vanuit die verantwoordelijkheid worden door decentrale overheden soms aanpassingen gedaan die lokaal of regionaal van aard zijn, zoals de aanleg van een nieuw station langs sporen die eigendom zijn van het Rijk of aanpassingen aan de vluchtstrook van een rijksweg, zodat deze strook in de spits kan worden gebruikt als busstrook. De decentrale overheid is dan verantwoordelijk voor de kosten, maar aangezien een dergelijke maatregel ook kan bijdragen aan nationale belangen, kan in de bestuurlijke overleggen afgesproken worden dat vanuit het Mobiliteitsfonds een bijdrage aan een dergelijke maatregel wordt verstrekt.

Daarnaast komt het soms voor dat een decentrale overheid aanpassingen doet aan de eigen infrastructuur, en daarbij ook een onderdeel dat in beheer is bij het Rijk, meeneemt. Een dergelijke situatie doet zich bijvoorbeeld voor bij de Rijnbrug in Arnhem, waar een provinciale weg over een rijksbrug zal worden verbreed, waarbij het Rijk een bijdrage levert aan het verbreden van deze weg onder verantwoordelijkheid van de regio.

*Het verrichten van onderzoeken ten behoeve van een veilig, slim en duurzaam gebruik van lokale en regionale mobiliteitsinfrastructuur (artikel 3, eerste lid en onderdeel h)*

---

In het bestuurlijke overleg worden afspraken gemaakt over MIRT-onderzoeken, bijvoorbeeld onderzoeken naar de problematiek op een bepaalde vervoerscorridor of onderzoek ten behoeve van het uitwerken van een aanpak voor verbetering van de mobiliteit in een bepaald gebied. Vaak worden deze onderzoeken door het Rijk gedaan of zijn het Rijk en de betreffende regio samen opdrachtgever. Soms worden afspraken gemaakt dat het Rijk een bijdrage levert aan een onderzoek dat door een andere overheid wordt uitgevoerd. Dergelijke bijdragen kunnen op grond van deze regeling worden verleend.

*Ondersteuning, organisatie en uitvoering van een aanpak, gericht op het gebiedsgericht beperken van de hinder van infrastructurele werkzaamheden door in te zetten op slim plannen en slim reizen (artikel 3, aanhef en onderdeel i)*

---

De komende jaren ontstaat in alle landsdelen regelmatig hinder. Dit komt door beheer en onderhoud en door grote werkzaamheden vanwege aanleg, vervanging en renovatie. Een gedeeltelijke of volledige wegafsluiting van korte of langere tijd zorgt voor files en langere reistijden voor weggebruikers. Daarom is het belangrijk om werkzaamheden zoveel mogelijk vooraf te plannen en tijdens de hinder te zorgen voor alternatieve routes en andere modaliteiten. Dit beperkt de hinder voor weggebruikers en biedt tegelijk de kans om hen kennis te laten maken met alternatieve routes, modaliteiten en verplaatsingsmomenten.

In de BO MIRT van 2020 spraken de overheden af om in elke regio via een regionaal samenwerkingsverband te zorgen voor een hinder- en mobiliteitsaanpak. In 2022 is hier verder opvolging aan gegeven. Activiteiten die mogelijk gefinancierd worden, zijn gericht op het omgaan met hinder rond specifieke projecten en een projectoverstijgende aanpak.

*De ondersteuning van het samenwerkingsverband "Clean Energy Hubs" gericht op de uitrol van alternatieve laad- en tankinfrastructuur in NL (artikel 3, aanhef en onderdeel j)*

---

Het landelijke samenwerkingsverband Clean Energy Hubs (CEH's) (bestaande uit 9 provincies, RWS, HBR en het ministerie van IenW) werkt gezamenlijk aan het realiseren van een landelijk dekkend netwerk van CEH's in 2030.

Clean Energy Hubs zijn (semi) publiek toegankelijke locaties voor tank-, laad- of bunkerfaciliteiten met minimaal twee alternatieve duurzame energiebronnen (o.a. biobrandstoffen zoals bioLNG of HVO, elektrisch laden, waterstof) met mogelijke en/of wenselijke combinaties van andere functies zoals openbaar vervoer, horeca, truckparking, vergaderruimtes, overslagpunten.

Op dit moment is de infrastructuur voor deze duurzame energiedragers in Nederland nog beperkt. Om tot een versnelling van de realisatie van een landelijk dekkend netwerk van CEH's te komen is het nodig dat de verschillende betrokken partijen intensief met elkaar samenwerken. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het delen van informatie over haalbaarheidsonderzoeken en van juridische en beleidsmatige aspecten zoals vergunningverlening.

Het doel van dit onderdeel van de regeling is het bijdragen aan het in stand houden van een *learning community* rond de CEH's, gericht op het bundelen en verspreiden van landelijke en regionale kennis over CEH's, advisering over regionale en landelijke (beleids-)knelpunten en locaties t.b.v. een landelijk dekkend netwerk, het faciliteren van benutting van Europese en nationale fondsen en de afstemming over financiering van CEH's. De betrokken partijen dragen zelf ook jaarlijks bij aan de organisatiekosten.

Voorwaarde voor de financiering van de bovengenoemde categorieën activiteiten is dat de afspraken een nationaal belang hebben, uitsluitend betrekking hebben op de aanleg, de aanpassing of het gebruik van lokale of regionale mobiliteitsinfrastructuur en niet in aanmerking voor een specifieke uitkering op grond van de Regeling specifieke uitkeringen lokale en regionale MIRT-projecten en MIRT-projectpakketten.

#### **4. Criteria en randvoorwaarden**

*Kosten die niet in aanmerking voor een specifieke uitkering op grond van een andere SPUK-regeling.*

Projecten of projectpakketten waarover afspraken zijn gemaakt in het Bestuurlijk Overleg komen in aanmerking voor de onderhavige regeling als de verwachte realisatiekosten het drempelbedrag van de Regeling specifieke uitkeringen lokale en regionale MIRT-projecten en MIRT-projectpakketten bovengenoemde regeling niet overschrijden en voldoen aan de overige voorwaarden van de onderhavige regeling.

Maatregelen die in de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving en de Bestuurlijke Overleggen MIRT van 2022 of 2023 zijn gemaakt in het kader van de versnelling woningbouw komen ook niet in aanmerking voor een uitkering op basis van de onderhavige regeling. Voor deze afspraken worden separate regelingen opgesteld.

#### *Aanvraag specifieke uitkering*

Een aanvraag kan alleen worden ingediend door een provincie, een gemeente, de Vervoerregio Amsterdam of de Metropoolregio Rotterdam Den Haag waarmee in

het kader van een Bestuurlijk Overleg afspraken zijn gemaakt over de financiering van maatregelen of maatregelpakketten met betrekking tot activiteiten waarvoor op grond van de deze regeling een specifieke uitkering kan worden verstrekt. Alleen zij kunnen dus, onder de voorwaarden die in de onderhavige regeling worden gesteld, in aanmerking komen voor een specifieke uitkering. Voor de activiteiten behorende bij de afspraken die worden gemaakt na 1 oktober 2023 kan een aanvraag worden ingediend voor 1 april als het gaat om afspraken gemaakt in het Bestuurlijke Overleg MIRT en voor 1 oktober als het gaat om afspraken gemaakt in het Bestuurlijke Overleg Leefomgeving. Voor de activiteiten behorende bij afspraken uit het bestuurlijke overleg van 2022 en het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving uit 2023 kan een aanvraag tot twaalf weken na publicatie van deze regeling worden ingediend. De afspraken, gemaakt in de bestuurlijke overleggen, worden, in de vorm van een lijst, door de betrokken bewindspersonen aan de Tweede Kamer aangeboden.

#### *Toetsing door het Rijk*

Een aanvraag zal worden getoetst aan het doel van deze regeling en de daarin gestelde voorwaarden. In principe worden de afspraken in het kader van het Bestuurlijke Overleg gemaakt op basis van cofinanciering. Cofinanciering houdt in dat het Rijk en de decentrale overheden beide een deel van de kosten dragen. Om die reden toetst het Rijk of door de aanvrager zelf voldoende eigen middelen beschikbaar worden gesteld.

#### *Omzetbelasting*

Indien een aanvrager in aanmerking komt voor compensatie uit het BTW-compensatiefonds, dient het Rijk deze compensabele omzetbelasting bij verstrekking van de uitkering over te boeken naar het BTW-compensatiefonds. Dit doet het Rijk op basis van een bij de aanvraag meegestuurde onderbouwing van de compensabele omzetbelasting. Het bedrag van de compensabele omzetbelasting telt mee bij het bepalen of het maximumbedrag, bedoeld in artikel 7, eerste lid, van deze regeling, is bereikt. In de aanvraag tot verlening van een specifieke uitkering dient te worden aangegeven welk deel van de omzetbelasting compensabel is. Als de aanvrager van mening is dat de omzetbelasting niet compensabel is, rust de bewijsplicht bij de aanvrager. In de aanvraag moet dit worden gemotiveerd.

#### *Kosten die in aanmerking komen voor vergoeding en kosten die daarvoor niet in aanmerking komen*

De specifieke uitkering is bedoeld voor de kosten die voortkomen uit de uitvoering van de in het kader van het bestuurlijke overleg gemaakte afspraken. Kosten die in aanmerking komen voor een specifieke uitkering op grond van deze regeling zijn: eenmalige of tijdelijke voorbereidingskosten, uitvoeringskosten, infrastructurele kosten en kosten voor kennisuitwisseling. Voorbereidingskosten betreffen bijvoorbeeld planvorming om maatregelen uit te voeren. Uitvoeringskosten betreffen onder meer de kosten voor de inzet (of het inhuren van) personeel, het organiseren van bijeenkomsten of het inkopen van technische middelen (apparatuur en software, systeemkoppelingen inclusief analyse, ontwerp, architectuur, systeemontwerp en uitvoering). Infrastructurele kosten beslaan onder andere de aanleg van infrastructuur en maatregelen die randvoorwaardelijk zijn voor het beter gebruik van de bestaande infrastructuur. Kosten voor kennisuitwisseling bestaan uit maatregelen om overheden of derde partijen (zoals werkgevers) kennis te laten verspreiden om van elkaar te leren.



Om te voorkomen dat dezelfde kosten meerdere keren worden vergoed, komen kosten van een maatregel of maatregelenpakket waarover reeds eerder op basis van deze regeling een bijdrage vanuit het Rijk is verstrekt niet in aanmerking voor vergoeding. Dat geldt ook voor kosten waarvoor langs andere weg een bijdrage is of wordt verstrekt, zoals een EU-subsidie, een decentralisatie-uitkering, een specifieke uitkering op grond van een andere regeling, of een incidentele specifieke uitkering. Kosten die voortvloeien uit al eerder gemaakte afspraken over deelname aan landelijke data-organisaties of voorzieningen, dan wel specifieke projectopdrachten aan deze organisaties, komen evenmin in aanmerking voor vergoeding.

Kosten die voor de inwerkingtreding van deze regeling zijn gemaakt en voortvloeien uit een Bestuurlijk Overleg dat heeft plaatsgevonden in 2022 en 2023 kunnen voor een specifieke uitkering in aanmerking komen.

## **5. Grondslagen van de regeling en toepasselijke wetgeving**

De bijdragen die op basis van deze regeling kunnen worden verstrekt, zijn specifieke uitkeringen in de zin van de Financiële-verhoudingswet. De grondslag van deze regeling is gelegen in de Kaderwet subsidies I en M. Naast de Financiële-verhoudingswet en de Kaderwet subsidies I en M is titel 4.2 (Subsidies) van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) op de specifieke uitkeringen van toepassing.<sup>7</sup> Titel 4.2 van de Awb bevat onder andere bepalingen over subsidieverlening en -vaststelling, de omstandigheden en voorwaarden waaronder intrekking of wijziging mogelijk is en over betaling en terugvordering.

## **6. Verantwoording**

Die financiële verantwoording over de besteding van specifieke uitkeringen moet plaatsvinden overeenkomstig artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet, via de SiSa-methode (Single information Single audit). Deze systematiek wordt voorgeschreven in de Regeling informatieverstrekking sisa.

## **7. Inwerkingtreding van de regeling**

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van publicatie van de regeling in de Staatscourant. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de uitzonderingsmogelijkheid op de vaste verandermomenten en minimuminvoeringstermijn, genoemd in Aanwijzing 4.17, vijfde lid, onder a, van Aanwijzingen voor de regelgeving. Aangezien deze regeling mede betrekking heeft op afspraken die in het verleden zijn gemaakt, is inwerkingtreding zo spoedig mogelijk wenselijk.

## **8. Regeldruk**

De verantwoording over de besteding van de specifieke uitkering op grond van artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet verloopt via de jaarrekening van de gemeente en de provincie en de systematiek van 'single information, single audit' (SiSa-systematiek). Dit leidt tot minimale administratieve lasten voor de ontvangers alsook minimale uitvoeringslasten voor de rijksoverheid.

---

<sup>7</sup> Dit volgt uit artikel 2 van de Kaderwet subsidies I en M.



## **9. Financiële gevolgen**

Deze regeling maakt het mogelijk specifieke uitkeringen te verstrekken aan decentrale overheden. De regeling heeft geen directe financiële gevolgen voor burgers of bedrijfsleven. De afspraken die zijn gemaakt in het Bestuurlijke Overleg, worden aan de Tweede Kamer toegezonden en daar ook besproken. De bedragen die op basis van deze regeling worden verstrekt, zijn eenmalige uitkeringen. Zij worden verantwoord in de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

## **10. Consultatie**

Tijdens het Bestuurlijk Overleg worden concrete afspraken gemaakt over projecten die provincies, gemeenten of vervoerregio's zullen uitvoeren in het kader van het bevorderen van doelmatiger en duurzamer gebruik van mobiliteitsinfrastructuur. Deze afspraken hebben ook betrekking op de financiële bijdragen van het Rijk aan die projecten en het percentage van de kosten dat een ontvanger zelf dient te dragen. De afspraken zijn waar nodig verder uitgewerkt in plannen van aanpak die door de betrokken partijen zijn vastgesteld. Internetconsultatie heeft niet plaatsgevonden, aangezien deze regeling geen rechtstreekse verandering teweegbrengt in de rechten en plichten van burgers of bedrijven en ook geen ingrijpende gevolgen heeft voor de uitvoeringspraktijk. Om deze reden is de regeling ook niet voorgelegd aan de ATR. Er is, gezien het meerjarige karakter van de regeling, wel bestuurlijke consultatie doorlopen.

Het Interprovinciaal Overleg heeft geen consultatiereactie gestuurd op de ontwerpregeling. De VNG heeft aangegeven geen voorstander te zijn van SPUK-regelingen voor de financiering van mobiliteitsprojecten. De VNG is positief over de uitgangspunten van de stimuleringsregeling en over de langere looptijd. De VNG zou graag de middelen ook mogen inzetten voor de eigen organisatie. Daarnaast roept de VNG op de administratieve verantwoording zoveel mogelijk te beperken.

De reactie van de VNG heeft geleid tot aanpassing van artikel 5, zodat ook de kosten die worden gemaakt door de eigen organisatie in aanmerking komen voor een bijdrage op grond van deze regeling. De verantwoording over de bijdragen op grond van deze regeling zal beperkt worden tot die informatie die nodig is om te kunnen vaststellen of de middelen rechtmatig zijn besteed. Op grond van de Financiële-verhoudingswet kunnen de financiële middelen die worden toegezegd in de Bestuurlijke Overleggen alleen worden verstrekt via een specifieke uitkering, omdat over de besteding van deze middelen afspraken zijn gemaakt tussen het Rijk en de ontvanger van de middelen. Daarmee zijn de middelen niet beleids- en bestedingsvrij.

## **11. Evaluatie**

Over de bestedingen die in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport worden gedaan, wordt het parlement geïnformeerd via het MIRT-projectenboek, voortgangsbrieven en het jaarverslag van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De ontvangers van de op basis van deze regeling verstrekte specifieke uitkeringen dienen hun

medewerking te verlenen aan de evaluatie van de doeltreffendheid en effecten hiervan.

## **Artikelsgewijs**

### **Artikel 1** (Begripsbepalingen)

Voor de begrippen Bestuurlijk Overleg wordt verwezen naar paragraaf 2 van het algemene deel van de toelichting en voor het begrip specifieke uitkering naar de artikelsgewijze toelichting bij artikel 3.

### **Artikel 2** (Doel van de regeling)

Op de achtergronden en het doel van deze regeling is ingegaan in de paragrafen 2 en 3 van het algemeen deel van deze toelichting.

### **Artikel 3** (Activiteiten waarvoor een specifieke uitkering kan worden aangevraagd)

Op basis van artikel 3 kunnen provincies, gemeenten, Vervoerregio Amsterdam of Metropoolregio Rotterdam Den Haag waarmee hierover in het kader van de Bestuurlijke Overleggen MIRT over de financiering van maatregelen of maatregelpakketten afspraken zijn gemaakt, voor de activiteiten waarop die maatregelen of maatregelpakketten betrekking hebben en onder de daarbij overeengekomen voorwaarden een specifieke uitkering aanvragen. Artikel 3 vermeldt de categorieën van activiteiten waarvoor een specifieke uitkering kan worden verstrekt. Voor een nadere beschrijving van deze activiteiten en de bijbehorende voorwaarden wordt verwezen naar paragraaf 3 van het algemeen deel van deze toelichting.

### **Artikel 4** (Kosten die in aanmerking komen voor een specifieke uitkering)

In artikel 4 worden de kosten vermeld die in aanmerking genomen kunnen worden bij het verstrekken van een specifieke uitkering op basis van deze regeling. De afspraken die worden gemaakt in het kader van Bestuurlijke overleggen MIRT en Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving houden doorgaans in dat de aanvrager van een specifieke uitkering een bij de betreffende afspraak bepaald percentage van de kosten voor eigen rekening neemt (cofinanciering). Een specifieke uitkering zal dus steeds slechts een deel van de kosten dekken. Of een kostensoort in aanmerking komt voor een specifieke uitkering en zo ja welke percentage daarvan in aanmerking komt wordt in de specifieke afspraak bepaald. Omdat deze regeling mede betrekking heeft op afspraken die in het verleden zijn gemaakt, is het mogelijk dat medeoverheden al met de uitvoering van de afspraken zijn begonnen. Om die reden is in het tweede lid geregeld dat kosten die zijn gemaakt voor de inwerkingtreding van deze regeling in aanmerking voor een specifieke uitkering kunnen komen. Dit onverminderd artikel 5, aanhef en onderdeel c, dat bepaalt dat kosten die zijn gemaakt vóór het maken van de betreffende afspraken niet in aanmerking komen.

### **Artikel 5** (Kosten die niet in aanmerking komen voor een specifieke uitkering)

Artikel 5 bevat een opsomming van de kosten die niet gedekt worden door een specifieke uitkering. De redenen zijn hiervoor in paragraaf 4 van het algemeen deel toegelicht.

Dat de in dit artikel genoemde kosten worden uitgezonderd bij het bepalen van de

hoogte van de specifieke uitkering, brengt met zich mee dat zij, voor zover zij niet op een andere wijze worden gedekt, voor rekening komen van de aanvrager.

**Artikel 6** (Uitkeringsplafond en wijze van verdelen)

Artikel 4, tweede lid, van de Kaderwet subsidies I en M schrijft voor dat een op die wet gebaseerde regeling een uitkeringsplafond en de wijze van verdeling hiervan bevatten.

In de praktijk wordt het budget dat beschikbaar wordt gesteld voor de MIRT-projecten jaarlijks vastgesteld in de begroting van het Mobiliteitsfonds. In die begroting en het bijbehorende MIRT-afsprakenoverzicht wordt tevens de verdeling van beschikbare middelen bepaald.

In artikel 6 van deze regeling is daarbij aangesloten. In dit artikel is geregeld dat het uitkeringsplafond en de wijze van de verdeling van de middelen conform deze praktijk worden vastgesteld.

**Artikel 7** (Hoogte specifieke uitkering)

In het kader van de bestuurlijke overleggen worden jaarlijks maximumbedragen overeengekomen die beschikbaar zijn voor de verschillende categorieën van activiteiten, bedoeld in artikel 3.

De hoogte van het beschikbare bedrag voor een specifieke uitkering voor de activiteiten van een aanvrager wordt in eerste instantie bepaald op basis van de genoemde afspraken. Moet over (een deel van de) kosten van de activiteiten waarvoor een specifieke uitkering verleend kan worden, door de aanvrager omzetbelasting worden afgedragen die in aanmerking komt voor compensatie uit het BTW-compensatiefonds, dan wordt die op het beschikbare bedrag in mindering gebracht. De specifieke uitkering bedraagt dus niet meer dan het beschikbare bedrag op basis van de afspraken minus de compensabele omzetbelasting. Zie eveneens paragraaf 4 van het algemeen deel van deze toelichting.

**Artikel 8** (Begrotingsvoorbehoud)

De specifieke uitkeringen die op basis van deze regeling worden verstrekt komen ten laste komen het Mobiliteitsfonds.

Op grond van artikel 7, derde lid, van de Wet Mobiliteitsfonds moeten specifieke uitkeringen die ten laste komen van een begroting van het Mobiliteitsfonds die nog niet is vastgesteld, worden verleend onder de voorwaarde, bedoeld in artikel 4:34 van de Awb (begrotingsvoorbehoud). Dit artikel geeft invulling aan deze verplichting. Een begrotingsvoorbehoud houdt in dat in de begroting van het fonds voldoende middelen ter beschikking moeten worden gesteld. Dit maakt het mogelijk om, onder de voorwaarden die daaraan in artikel 4:34 van de Awb met het oog op de rechtszekerheid worden gesteld, op de verlening van een specifieke uitkering terug te komen voor zover de begroting dit redelijkerwijs noodzakelijk maakt.

**Artikel 9** (Aanvraag voor verlening specifieke uitkering)

Aanvragen tot verlening van een specifieke uitkering kunnen worden ingediend voor 1 april voor afspraken gemaakt in het Bestuurlijke Overleg MIRT en voor 1 oktober voor afspraken gemaakt in het Bestuurlijke Overleg Leefomgeving. Voor afspraken uit het Bestuurlijke Overleg van 2022 kan een aanvraag tot uiterlijk

twaalf weken na de publicatie van deze regeling worden ingediend. Provincies, gemeenten en vervoerregio's hebben zo een ruime periode om de aanvragen in te dienen.

Een aanvraag tot verlening van een specifieke uitkering moet een overzicht bevatten van de voorgestelde activiteiten, een tijdsplanning en een beschrijving van de wijze waarop en de mate waarin zij bijdragen aan het doel van deze regeling. De aanvraag dient verder te worden onderbouwd met een specificatie en raming van de kosten en een beschrijving van de dekking van de niet onder de aanvraag vallende kosten.

Voor het doen van een aanvraag zal een digitaal formulier beschikbaar worden gesteld.

**Artikel 10** (Afwijzingsgronden)

Een aanvraag tot verlening van een specifieke uitkering wordt afgewezen als die niet voldoet aan deze regeling of onvoldoende bijdraagt aan het doel van deze regeling. Een aanvraag kan ook (gedeeltelijk) worden afgewezen indien de gevraagde bijdrage aan de kosten die in aanmerking komen voor een specifieke uitkering niet redelijk of aannemelijk zijn. Deze situaties zullen zich zelden tot niet voordoen, aangezien de aanvraag invulling geeft aan gemaakte afspraken.

**Artikel 11** (Verlening specifieke uitkering)

In het tweede lid is een verlengingsmogelijkheid opgenomen voor het geval een beschikking niet binnen de reguliere termijn van dertien weken kan worden afgegeven.

Een beschikking tot verlening van een specifieke uitkering zal in ieder geval een beschrijving van de activiteiten waarvoor de uitkering wordt verstrekt, de periode waarvoor de specifieke uitkering wordt verleend en een vermelding van het bedrag van de uitkering moeten bevatten. In de beschikking kan verder bijvoorbeeld een verplichting om een bepaald percentage van de kosten voor eigen rekening te nemen of een nadere specificatie van de verplichtingen die worden genoemd in artikel 13, worden opgenomen.

**Artikel 12** (Voorschotverlening)

Indien een specifieke uitkering wordt verleend, vermeldt de beschikking tot verlening van die specifieke uitkering de bevoorschottingsritme. Een voorschot kan voor het volledige bedrag dat is toegekend worden gegeven of voor een deel daarvan. Dit is afhankelijk van de gemaakte afspraken en de hoogte van de verleende specifieke uitkering. Het is niet noodzakelijk dat voor de voorschotten een aanvraag wordt ingediend.

**Artikel 13** (Verplichtingen ontvanger)

De beschikking tot verlening van die specifieke uitkering vermeldt de uiterste datum waarop de activiteiten waarvoor de specifieke uitkering is verleend, moeten zijn afgerond. Deze datum maakt deel uit van de specifieke afspraken in de bestuurlijke overleggen en verschillen daardoor per geval.

Dit artikel bevat verder een meldingsplicht zodra het aannemelijk is dat de activiteiten waarvoor een specifieke uitkering is verleend niet, niet tijdig of niet geheel aan de verplichtingen van deze regeling zullen voldoen.

**Artikel 14** (Verantwoording)

De verantwoording door provincies, gemeenten en vervoerregio's over de besteding van een specifieke uitkering dient plaats te vinden op de wijze die is bepaald in artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet en de daarop gebaseerde Regeling verantwoording sisa. Dit volgt rechtstreeks uit de Financiële-verhoudingswet.

**Artikel 15** (Vaststelling specifieke uitkering)

De Minister stelt de specifieke uitkering vast. De vaststelling wordt gebaseerd op de eindverantwoording die in het kalenderjaar volgend op het kalenderjaar waarin de activiteiten zijn afgerond overeenkomstig artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet door de ontvanger aan de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is gezonden. De vaststelling vindt plaats binnen zes maanden nadat aan alle genoemde voorwaarden is voldaan. Voorwaarden zijn dat de activiteiten waarvoor de uitkering is verleend, volledig zijn uitgevoerd en volledig is voldaan aan de verplichtingen, bedoeld in artikel 13.

In de regel zal de vaststelling plaatsvinden overeenkomstig het besluit tot verlening. Als de werkelijke kosten van de activiteiten lager blijken te zijn dan bij de verlening was geraamd, kan de uitkering op een lager bedrag worden vastgesteld. Artikel 4:46, tweede lid, van de Awb bepaalt dat de specifieke uitkering ook op een lager bedrag kan worden vastgesteld als blijkt dat de activiteiten niet of niet volledig hebben plaatsgevonden of niet is voldaan aan de verplichtingen die aan de uitkering zijn verbonden.

**Artikel 16** (Terugvordering)

Indien de specifieke uitkering op een lager bedrag wordt vastgesteld, kan het te veel betaalde worden teruggevorderd. Dit geldt ook als de beschikking tot verlening wordt ingetrokken of ten nadele van de ontvanger van de uitkering wordt gewijzigd (artikel 4:48 van de Awb). Terugvordering kan plaatsvinden tot vijf jaren na de vaststelling van de specifieke uitkering.

**Artikel 18** (Inwerkingtreding en vervaldatum)

Deze bepaling is toegelicht in paragraaf 7 van het algemeen deel van deze toelichting.

Voor de situatie waarin op de vervaldatum nog niet alle specifieke uitkeringen die op basis van deze regeling zijn verstrekt, onherroepelijk vaststaan, bepaalt artikel 18 dat de regeling op die gevallen van toepassing blijft. De verplichting tot publicatie van een evaluatieverslag uit artikel 17 blijft bestaan totdat daaraan is voldaan.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. M. Harbers