



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Betreft persoonsgegevens

**Bestuurskern**

DG Mobiliteit  
Unit Strategie

Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**

Betreft persoonsgegevens

Datum

Betreft Conceptregeling lokale en regionale projecten en  
projectpakketten

Geachte **Betreft persoonsgegevens**

Op 23 juni heb ik de regeling voor lokale en regionale projecten en projectpakketten ter consultatie bij u voorgelegd. Uw reactie op de consultatie heb ik op 25 augustus ontvangen.

Allereerst wil ik u hartelijk danken voor uw reactie. Uw reactie stelt ons in staat de regeling aan te scherpen en onduidelijkheden weg te nemen.

De reactie heeft geleid tot een aantal aanpassingen van de regeling en de toelichting. Het toepassingsbereik van de hardheidsclausule is verbreed en er is een extra lid bij artikel 8 dat het mogelijk maakt om in uitzonderlijke omstandigheden een afwijkend bedrag toe te kennen. Daarnaast zijn een aantal wijzigingen aangebracht in artikel 9 van de regeling. Verder is in de toelichting van de regeling benadrukt dat de MIRT-spelregels niet rechtstreeks worden toegepast. Ook is onderdeel 3.1 van de toelichting aangescherpt. Er wordt nu benadrukt dat projectpakketten ook niet-infrastructurele maatregelen kunnen bevatten waarmee beoogd wordt de doelmatigheid van het gebruik van infrastructuur te vergroten. Hiermee correspondeert de reikwijdte van de regeling met de reikwijdte van het Mobiliteitsfonds. Verder spreekt de regeling en de toelichting nu van *'op doelmatige wijze'* in plaats van *'op kosteneffectieve wijze'*. Tot slot is in de regeling en de toelichting opgenomen dat de regeling wordt geëvalueerd nadat voldoende praktijkervaring met de regeling is opgedaan.

U geeft in uw reactie aan behoefte te hebben aan een breder gesprek over (financiële) verhoudingen en opgaven. Wij omarmen dit voorstel. We treden graag met VNG, IPO en beide vervoerregio's in overleg over de samenwerking, de bestuurlijke cultuur, de MIRT-spelregels (waaronder 75% zicht op financiering en programmabudget) en de omvang van de brede doeluitkering. Deze gesprekken staan los van de inwerkingtreding van de voorliggende regeling. Om uitkeringen aan lokale en regionale projecten en projectpakketten mogelijk te maken, is een speedige inwerkingtreding van deze regeling belangrijk.

Hieronder ga ik nader in op uw opmerkingen, vragen en aandachtspunten. Tevens ga ik in op de wijzigingen die naar aanleiding van uw gezamenlijke reactie zijn aangebracht in de regeling. De reactie op uw vragen en opmerkingen heb ik

gebundeld in verschillende categorieën, namelijk (1) algemeen, (2) drempelbedragen en hoogte specifieke uitkering, (3) budgetten en tekorten, (4) projectpakketten en integrale werkwijze, (5) maatschappelijke kosten-batenanalyses en (6) procedures en administratieve lasten (7) overig.

### **Algemeen**

De regeling voor specifieke uitkeringen voor lokale en regionale projecten en projectpakketten vervangt het Besluit Infrastructuurfonds (BIF). Evenals het BIF is de nieuwe regeling bedoeld om vanuit het Rijk bij te kunnen dragen aan omvangrijke lokale en regionale projecten die de bereikbaarheid verbeteren. Dergelijke investeringen zijn doorgaans langlopend, omvangrijk en vaak onomkeerbaar. Daarbij past een separate regeling met zorgvuldige procedures en uniforme voorwaarden. De voorliggende regeling is nadrukkelijk niet het enige instrument waarmee uitkeringen van het Rijk aan medeoverheden verstrekt kunnen worden. Er bestaan ook andere regelingen die uitkeringen aan medeoverheden mogelijk maken, voor andere doelen op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit. Denk bijvoorbeeld aan de *tijdelijke stimuleringsregeling doelmatig en duurzaam gebruik verkeersinfrastructuur 2021* en de *regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021*. Een Rijksbijdrage kan ook worden verstrekt via de brede doeluitkering of in de vorm van een decentralisatie-uitkering. Iedere vorm heeft een eigen doel en eigen (rand)voorwaarden. De voorwaarden die in de voorliggende regeling zijn opgenomen, zoals de drempelbedragen, hebben specifiek betrekking op deze regeling.

U schrijft dat in het kader van het Toekomstbeeld OV en de agenda knooppuntenontwikkeling samen met het Rijk wordt gewerkt aan diverse projecten, en dat deze projecten niet voldoen aan de voorwaarden van de regeling voor lokale en regionale projecten en projectpakketten. Ook meldt u dat de voorliggende regeling voorsorteert op grote investeringen met een focus op auto- en spoorinfrastructuur.

Dat beeld deel ik niet. In meerdere regio's werd via het BIF bijgedragen aan bijvoorbeeld metro- en tramprojecten. Dat is ook mogelijk op grond van deze regeling. Verder maakt de voorliggende regeling het nu ook mogelijk om maatregelen te bekostigen waarmee het doelmatig en veilig gebruik van de infrastructuur wordt vergroot. Dit correspondeert met de reikwijdte van het Mobiliteitsfonds. Het gaat dus niet alleen om infrastructurele maatregelen. De voorliggende regeling is inderdaad niet bedoeld voor kleine projecten en programma's van medeoverheden, waaronder de projecten die worden uitgewerkt in het kader van Toekomstbeeld OV en de agenda knooppuntenontwikkeling. Zoals hierboven toegelicht is de voorliggende regeling echter niet het enige instrument waarmee uitkeringen aan medeoverheden kunnen worden verstrekt.

U pleit voor een verdere versoepeling van de voorwaarden. U schrijft dat de voorwaarden in de regeling, waaronder de drempelbedragen, een gebiedsgerichte en integrale benadering in de weg zouden staan. Dit beeld wordt niet door IenW gedeeld. Alle partijen werken immers gezamenlijk aan oplossing van grote opgaven. Voor het ministerie staan er aan het begin van beleidsvorming geen uitkomsten vast of worden uitkomsten uitgesloten. De regeling is daarom een sluitpost van de besluitvorming en vormt daarmee geen belemmering voor een integrale afweging van verschillende opgaven of projecten en projectpakketten.

Daarbij komt kijken dat de drempelbedragen een aantal voordelen bieden. De overwegingen heb ik in het blok over de drempelbedragen toegelicht.

U stelt verder voor om de regeling binnen afzienbare tijd te evalueren. Ook stelt u voor om snel een nieuwe regeling op te stellen die beter rekening houdt met uw zorgpunten. Ik deel uw mening dat evalueren belangrijk is. Echter, om te kunnen evalueren moet wel eerst praktijkervaring worden opgedaan met de nieuwe regeling. De voorliggende regeling is gebaseerd op praktijkervaring met het BIF. De nieuwe regeling biedt meer flexibiliteit en sluit in onze ogen goed aan bij de omvorming van het Infrastructuurfonds tot het Mobiliteitsfonds en de werkwijze in gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. Zonder nieuwe ervaringen blijven deze conclusies staan. Mijn voorstel is daarom om de regeling te evalueren nadat voor een eerste lokale of regionale project of projectpakket de subsidiebeschikking voor de realisatiefase is afgegeven. Dit voorstel zal ik opnemen in de toelichting van de regeling.

#### **Drempelbedragen en hoogte specifieke uitkering**

U stelt voor de drempelbedragen niet te behouden of te uniformeren (€ 112,5 miljoen voor het gehele land). De drempelbedragen zijn ontstaan bij een stapsgewijze decentralisatie van verkeersbudgetten die in 2004 is afgerond. Er werd besloten tot een decentralisatie, omdat uit een IBO bleek dat de toenmalige systematiek leidde tot ongewenste Rijksbemoeyenis bij (kleine) decentrale projecten en omvangrijke administratieve lasten bij Rijk en regio. Bij deze decentralisatie is structureel budget overgeheveld naar medeoverheden voor bestaande en nieuwe regionale infrastructuurprojecten en zijn de drempelbedragen ontstaan. De ervaring leert dat de decentralisatie van verkeersbudgetten die in 2004 is afgerond inderdaad heeft geleid tot minder administratieve lasten voor rijk en regio, meer beleidsvrijheid voor provincies, vervoerregio's en gemeenten en tot minder rijksbemoeyenis. Daarom is ervoor gekozen de bestaande drempelbedragen te handhaven. Aangezien de vervoerregio's middelen ontvangen via de brede doeluitkering, is ervoor gekozen de hogere drempelbedragen voor de vervoerregio's te handhaven.

U schrijft in uw reactie dat door regelingen die specifieke uitkeringen aan medeoverheden mogelijk maken de afhankelijkheid van medeoverheden van het Rijk op een onwenselijke manier wordt vergroot. Dit standpunt onderschrijven wij. Daarom laten we juist de drempelbedragen ongewoed.

Verder schrijft u dat de hardheidsclausule in de nieuwe regeling het niet mogelijk maakt om de drempelbedragen aan te passen, bijvoorbeeld als een project een probleem op de Rijksinfrastructuur oplost. U geeft daarbij aan dat het BIF dit wel mogelijk maakte. Per abuis was in de conceptregeling alleen de mogelijkheid gecreëerd om bij de *vaststelling* van de specifieke uitkering af te wijken van de regels voor de hoogte van de uitkering. Om in uitzonderlijke omstandigheden bij de *verlening* van een specifieke uitkering een afwijkend bedrag te hanteren, is aan artikel 8 van de regeling een extra lid toegevoegd. Daarnaast heb ik naar aanleiding van uw reactie de toepassing van de hardheidsclausule verbreed: naast de mogelijkheid om bij de vaststelling van de specifieke uitkering af te wijken van de regels voor de hoogte van de uitkering voor een project(pakket) in de realisatiefase, is het ook mogelijk gemaakt om bij de vaststelling van de uitkering voor een project(pakket) in de verkennings- of planuitwerkingsfase af te wijken van de regels voor de hoogte van die uitkering.

U meldt tot slot een toenemende behoefte aan maatwerk en geeft aan dat de drempelbedragen en de regels voor de hoogte van de uitkeringen daar onvoldoende rekening mee houden. Met de nieuwe regeling wordt er een uniforme werkwijze vastgelegd, die alle partijen rechtszekerheid biedt en die voor de auditdienst, de Algemene Rekenkamer en het parlement voldoende garanties bieden voor een goede verantwoording van belastinguitgaven. Ook wordt invulling gegeven aan het budgetrecht van het parlement. Via de hardheidsclausule en het nieuwe lid van artikel 8 zoals toegelicht in de voorgaande alinea is het overigens wel mogelijk om in uitzonderlijke omstandigheden een afwijkend bedrag toe te kennen of vast te stellen.

### **Budget en tekorten**

De voorwaarden in regeling zijn voor een belangrijk deel gebaseerd op de decentralisatie van verkeersbudgetten die in voorgaande paragraaf is toegelicht. In uw brief schrijft u dat de uitgangspunten die toentertijd bij de decentralisatie golden, niet meer passen bij de huidige omvang van de lokale en regionale investeringsruimte. We beseffen dat de verkeersbudgetten van de medeoverheden onder druk staan. Ook bij IenW staan de budgettaire kaders onder druk. De instandhoudingsopgave neemt toe en de bereikbaarheidsopgaven zijn fors. Mijn voorstel is om dit punt te betrekken in het nader te plannen overleg tussen IenW, VNG, IPO en beide vervoerregio's. Ik wil wel de kanttekening plaatsen dat de schaarste aan verkeersbudgetten niet wordt opgelost met lagere drempelbedragen. Lagere drempelbedragen betekenen immers niet dat meer geld beschikbaar is.

### **Projectpakketten en integrale werkwijze**

Zoals toegelicht onder algemeen verruimt de nieuwe regeling de mogelijkheden voor een Rijksbijdrage voor lokale of regionale projecten ten opzichte van het BIF. Naast uitkeringen voor afzonderlijke projecten, worden ook uitkeringen mogelijk gemaakt voor samenhangende projectpakketten. Projectpakketten kunnen worden aangevuld met niet-infrastructurele maatregelen. De wijzigingen sluiten aan bij de omvorming van het Infrastructuurfonds tot het Mobiliteitsfonds en de werkwijze in gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's.

In de definitie van projectpakket was opgenomen dat het pakket de bereikbaarheid op een kosteneffectieve wijze moet verbeteren. In uw reactie zet u vraagtekens bij het begrip kosteneffectiviteit. Met kosteneffectiviteit is bedoeld dat het beoogde resultaat tegen de laagst mogelijke maatschappelijke kosten wordt behaald. Hierbij gaat het niet alleen om de investeringskosten en reistijdbaten, maar nadrukkelijk ook om de effecten op de maatschappelijke welvaart, zoals milieueffecten. Naar aanleiding van uw reactie heb ik de definitie aangepast. Er wordt nu gesproken van doelmatigheid in plaats van kosteneffectiviteit.

Daarnaast geeft u aan dat het Mobiliteitsfonds niet alleen investeert in infrastructuur, maar ook in de bredere mobiliteitsopgave. Dit zou terug moeten komen in de regeling. Echter, de reikwijdte van de regeling komt één-op-één overeen met de reikwijdte van het Mobiliteitsfonds. Ik zal dit verduidelijken in de toelichting van de regeling. Ook geeft u aan dat de zin "*75 procent, omdat hier een disciplinerende werking vanuit gaat*" in de toelichting van de regeling niet getuigt van vertrouwen in medeoverheden. Ik zal de toelichting op dit punt wijzigen. U vraagt ook hoe het zit met maatregelen van het Rijk in projectpakketten. Maatregelen van het Rijk vallen buiten deze regeling. U vraagt tot slot waaronder maatregelen vallen zoals bijvoorbeeld de

werkgeversbenadering. Hiervoor is een aparte regeling in de maak. Daarnaast kunnen projectpakketten worden aangevuld met niet-infrastructurele maatregelen.

### **Maatschappelijke kosten-batenanalyses**

U heeft ook een aantal vragen en opmerkingen over de maatschappelijke kosten-batenanalyse. De maatschappelijke kosten-batenanalyse is in de verkenningsfase een belangrijk instrument om verschillende alternatieven af te wegen. De maatschappelijke kosten-batenanalyse verschaft inzicht in de effecten van een voorgenomen project of maatregel op de brede welvaart in Nederland. Het instrument is ook geschikt om (integrale) projectpakketten en programma's door te rekenen. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse heeft ook een aantal beperkingen. Sommige effecten zijn bijvoorbeeld lastig in beeld te brengen, te monetariseren en gelijkwaardig mee te wegen. Bij de interpretatie van maatschappelijke kosten-batenanalyses dient hiermee rekening te worden gehouden. Het voorgaande maakt dat deze analyses noodzakelijk zijn voor een goede besluitvorming over projecten.

De kaders van de maatschappelijke kosten-batenanalyses worden continu naar de laatste inzichten aangepast. Op deze wijze blijft het instrument actueel. Een interdepartementale werkgroep heeft vorig jaar bijvoorbeeld de discontovoet die wordt toegepast in maatschappelijke kosten-batenanalyses geactualiseerd. Daarnaast worden de kengetallen in maatschappelijke kosten-batenanalyses actueel gehouden en worden waar nodig methodische aanvullingen gedaan.

Tot slot vraagt u zich af of de gevraagde maatschappelijke kosten-batenanalyse niet leidt tot een onnodige verzwaring van de administratieve lasten. Dat is niet het geval. Ook voor aanvragen via het BIF werden in de praktijk maatschappelijke kosten-batenanalyses uitgevoerd. Bovendien geeft een maatschappelijke kosten-batenanalyse nuttige inzichten. Op deze wijze borgen we een doelmatige besteding van publieke middelen en geven we het parlement inzicht daarin.

### **Procedures en administratieve lasten**

U vermoedt dat de nieuwe regeling zal leiden tot een verzwaring van de administratieve lasten. De regeling leidt echter naar verwachting van IenW niet tot een verhoging van de administratieve lasten ten opzichte van het BIF. In de regeling zijn een aantal procedurele stappen en vereisten voor een uitkering expliciet opgenomen, die onder het BIF in de praktijk al wel worden doorlopen, maar niet als zodanig zijn weergegeven in het BIF. Een voorbeeld hiervan is het stapsgewijs uitvoeren van een verkenning en een planuitwerking. Deze stappen zijn benodigd om een zorgvuldige besluitvorming te borgen en daarover verantwoording af te kunnen leggen aan onder meer het parlement. Wel hebben wij naar aanleiding van uw zorgen de benodigde informatie bij een aanvraag opnieuw tegen het licht gehouden. Er zijn in artikel 9 van de regeling een aantal bepalingen vereenvoudigd. U meldt verder dat de MIRT-spelregels niet één-op-één toegepast kunnen worden op lokale en regionale projecten en projectpakketten. Dat beeld wordt door ons gedeeld. Daarom stelt de regeling dat de MIRT-spelregels niet rechtstreeks worden toegepast, maar analoog (zie onderdeel 3.3 van de toelichting). Ik zal de toelichting in de regeling op dit punt verduidelijken.

### **Overig**

U heeft verder nog een aantal overige opmerkingen en vragen. U vraagt of de regeling ook geschikt is voor kostenramingen voor bijvoorbeeld

werkgeversbenaderingsprojecten. De kosten van een werkgeversbenadering maken deel uit van de kosten van het desbetreffende projectenpakket inclusief infrastructuur. Voor de kostenraming wordt in de regeling de SSK-systematiek gehanteerd en de kosten van de werkgeversbenadering kunnen hierin mee worden genomen. Om tot zorgvuldige verlening (en berekening) van een specifieke uitkering te komen acht ik een uitgewerkte kostenraming noodzakelijk. Een goede kostenraming is (ook) van belang in het kader van de verantwoording van de uitgaven van de rijksoverheid.

U benadrukt het belang om te onderbouwen hoe een oplossing bijdraagt aan de maatschappelijke opgaven zoals verkeersveiligheid en duurzaamheid. In de achtereenvolgende MIRT-stappen worden dergelijke effecten onderzocht en meegewogen. Daarnaast wordt in de maatschappelijke kosten-batenanalyse de effecten op de maatschappelijke welvaart onderzocht, waaronder ook verkeersveiligheids- en duurzaamheidseffecten.

Verder heeft u nog een vraag over indexering. Tot op heden heeft altijd indexering op basis van de bruto overheidsinvesteringen (IBOI) zoals berekend door het CPB plaatsgevonden, ook indien er geen indexering van het rijksbudget was. Dat is en blijft het uitgangspunt voor het rijk.

Tot slot vindt geen nacalculatie plaats. U geeft aan dat indien als gevolg van een participatietraject een betere en duurzamere optie worden gevonden die meer kost, medeoverheden meer betalen terwijl het rijk ook de baten heeft. De kosten worden echter per MIRT-fase (verkenning, planuitwerking en realisatie) afzonderlijk geraamd. De participatie vindt doorgaans plaats tijdens verkenning en planuitwerking. Het resultaat van de participatie kan dan in de kostenraming van de volgende fase worden meegenomen. Indien door participatie tijdens de verkenning, planstudie of realisatie wijzigingen ontstaan ten opzichte van de ingediende aanvraag, dan is de ontvanger verplicht dit ter instemming aan de minister voor te leggen (zie artikel 12 lid 2 van de regeling).

#### **Tot slot**

De beoogde inwerkingtreding op 1 januari 2022 is niet haalbaar gebleken. De regeling treedt nu naar verwachting op 1 april 2022 in werking. De latere inwerkingtreding heeft geen directe beleidsimplicaties. Er zijn geen projecten waarvoor begin 2022 een uitkering moet worden verstrekt via de nieuwe regeling. De (financiële) afhandeling van bestaande lokale en regionale projecten, blijft via het BIF lopen.

In de hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Betreft persoonsgegevens

