

629

Besluit van 22 november 1993, houdende vaststelling van nadere regels ter uitvoering van de Wet Infrastructuurfonds (Besluit Infrastructuurfonds)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 21 juli 1993, nr. WJZ/V-323589, Directoraat-Generaal voor het Vervoer;

Gelet op de artikelen 8 en 9 van de Wet Infrastructuurfonds (Stb. 1993, nr. 319);

De Raad van State gehoord, advies van 12 november 1993, nr. W09.93.0477;

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 19 november 1993, nr. WJZ/V-324679, Directoraat-Generaal voor het Vervoer;

Hebben goedgevonden en verstaan:

§ 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- a. wet: de Wet Infrastructuurfonds;
- b. vervoerregio: een openbaar lichaam, dat, in ieder geval met het oog op een samenhangend beleid inzake verkeer en vervoer, is ingesteld op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen, en dat een of meer samenwerkingsgebieden in de zin van genoemde wet omvat, dan wel is ingesteld bij of op grond van een bijzondere wet en dat de nodige taken en bevoegdheden bezit om dat beleid vast te stellen en uit te voeren dan wel te doen uitvoeren;
- c. groot project: investeringsproject, waarvan de geraamde kosten op grond van artikel 5 tenminste f 25 miljoen bedragen;
- d. overig project: investeringsproject, waarvan de geraamde kosten op grond van artikel 5 minder dan f 25 miljoen bedragen;
- e. doeluitkering: het bedrag dat een vervoerregio ter beschikking wordt gesteld ten behoeve van overige projecten en van het eigen aandeel in grote projecten;
- f. toeslag: het bedrag, dat een vervoerregio, die beheerder is van railinfrastructuur ten behoeve van het openbaar vervoer, ter beschikking wordt gesteld;

g. vaste bijdrage: bijdrage, waarop geen nacalculatie plaatsvindt en welke alleen kan worden bijgesteld op grond van wijzigingen van het algemene loon- en prijspeil;

h. landelijke infrastructuur: het hoofdwegennet, het landelijk railnet en het hoofdvaarwegennet, als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Tracéwet;

i. lokale infrastructuur: infrastructuur, gelegen binnen één gemeente en in beheer bij die gemeente en ten behoeve van het lokaal openbaar vervoer;

j. regionale infrastructuur: infrastructuur niet behorende tot landelijke of lokale infrastructuur.

Artikel 2

1. Uit het fonds kunnen in ieder geval uitgaven worden gedaan en bijdragen worden verstrekt ten behoeve van categorieën of onderdelen van infrastructuur, welke zijn opgenomen in de bij dit besluit behorende bijlage.

2. Uit het fonds worden geen uitgaven gedaan of bijdragen verstrekt ten behoeve van:

a. kosten van algemeen bestuurlijke aard;

b. kosten voor het doen van een aanvraag voor een bijdrage, anders dan bedoeld in artikel 5;

c. kosten van onderhoud aan wegen in beheer bij anderen dan het Rijk, tenzij het betreft onderhoud verricht op verzoek van het Rijk, dan wel onderhoud, als bedoeld in artikel 28, eerste lid.

Artikel 3

1. Onze Minister verbindt aan de verstrekking van een bijdrage in ieder geval de voorwaarde, dat degene aan wie de bijdrage wordt verstrekt, verplicht is medewerking te verlenen aan een door of vanwege Onze Minister te verrichten onderzoek naar de besteding van de betrokken bijdrage.

2. Indien degene, aan wie een bijdrage is verstrekt, niet voldoet aan de hem krachtens het eerste lid opgelegde verplichting, is de aan hem verstrekte bijdrage terstond en zonder enige ingebrekestelling opeisbaar.

§ 2. Bijdragen per project voor investeringen

Artikel 4

1. Bij een aanvraag om een bijdrage voor een project uit het fonds verstrekt de aanvrager met betrekking tot dat project Onze Minister de volgende gegevens en bescheiden:

a. een beschrijving op hoofdkenmerken en het programma van eisen;

b. tekeningen van het project;

c. een kostenraming, met een tijdschema van de uitvoering en de daarbij behorende uitgaven van het werk;

d. een opgave van de kostenelementen, die ten laste van andere kostendragers kunnen worden gebracht;

e. een raming van de inkomsten uit het project;

f. een opgave van de stand van zaken met betrekking tot de voor de uitvoering noodzakelijke wettelijke procedures;

g. een raming van het gebruik, dat van het beoogde project zal worden gemaakt en de verwachte effecten daarvan;

h. andere door Onze Minister noodzakelijk geachte gegevens.

2. Onze Minister kan met betrekking tot de in het eerste lid bedoelde gegevens en bescheiden nadere regels geven.

3. Een aanvraag om een bijdrage is eerst ingediend, wanneer de

gegevens en bescheiden, bedoeld in het eerste en tweede lid, ten genoegen van Onze Minister zijn verstrekt. Onze Minister doet hiervan onverwijld mededeling aan de aanvrager.

Artikel 5

1. Bij de berekening en de vaststelling van een bijdrage ten behoeve van investeringen in infrastructuur komen in aanmerking de kosten van:
 - a. studies voor het betrokken project voor zover die door Onze Minister aanvaardbaar worden geacht;
 - b. verwerving van onroerend goed voor zover door Onze Minister aanvaardbaar geacht;
 - c. vergunningen en leges voor zover door Onze Minister aanvaardbaar geacht;
 - d. bouwrente; deze is gelijk aan de rente van de meest recente staatslening op het moment van gunning van het werk; het bedrag en de termijn, waarover de bouwrente vergoed wordt, behoeft de goedkeuring van Onze Minister;
 - e. materialen;
 - f. werkzaamheden van aanleg, bouw, wijziging of inrichting van de betrokken infrastructuur;
 - g. bijkomende voorzieningen nodig om de betrokken infrastructuur na voltooiing zijn functie te kunnen laten vervullen;
 - h. met het project samenhangende door Onze Minister redelijk geachte schadevergoedingen aan derden, zulks met uitzondering van verlegging of vervanging van kabels of leidingen, bedoeld in artikel 9, derde lid;
 - i. voorlichting over de uitvoering van het project als begeleiding gedurende de bouw;
 - j. de krachtens de Wet op de Omzetbelasting 1968 verschuldigde belasting voor zover die niet kan worden teruggevorderd;
 - k. voorbereiding, administratie en toezicht voor zover het betreft projecten ten behoeve van het openbaar vervoer, van het goederenvervoer over de rail en van vaarwegen.
2. De kosten bedoeld in het eerste lid, onderdeel k, bedragen voor projecten ten behoeve van het openbaar vervoer en van het goederenvervoer zestien procent en voor projecten ten behoeve van vaarwegen tien procent van de kosten, bedoeld in het eerste lid, onderdelen e, f en g.
3. In afwijking van het bepaalde in het tweede lid stelt Onze Minister, indien het een bijdrage betreft voor projecten ten behoeve van het landelijk railnet, de in dat lid genoemde kosten per soort van investering nader vast.
4. Ten gevolge op studies als bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, kunnen op verzoek van Onze Minister reserveprojecten voorbereid worden. Onze Minister kan een bijdrage verstrekken in de voorbereidingskosten.
5. Indien een reserveproject tot uitvoering komt, zal de verstrekte bijdrage in de voorbereidingskosten in mindering worden gebracht op de bijdrage in de kosten als bedoeld in het eerste lid, onderdeel k.

Artikel 6

1. Onze Minister beslist binnen zes maanden op een aanvraag voor een bijdrage na de indiening daarvan, waarbij hij van de aanvraag kan afwijken.
2. Indien als gevolg van de complexiteit van de te behandelen aanvraag Onze Minister niet binnen de in het eerste lid genoemde termijn kan beslissen, kan hij deze termijn met redenen omkleed twee keer met telkens ten hoogste zes maanden verlengen. Onze Minister doet hiervan terstond mededeling aan de aanvrager.

3. Indien een bijdrage wordt verstrekt, vermeldt de beschikking tenminste het kasschema van de terbeschikkingstelling van die bijdrage.

Artikel 7

1. Onze Minister stelt aan de hand van de door de aanvrager verstrekte gegevens bedoeld in artikel 4 met inachtneming van eisen van soberheid en doelmatigheid de bijdrage vast. Hij kan de bijdrage aanpassen aan de ontwikkelingen van het loon- en prijspeil.

2. Bij het vaststellen van de bijdrage worden de kosten, welke naar het oordeel van Onze Minister redelijkerwijs ten laste van andere kosten-dragers kunnen worden gebracht, buiten beschouwing gelaten.

3. Niet voor een bijdrage in aanmerking komen de kosten van wegverharding in geval van achterstallig onderhoud aan het gehele betrokken wegdek; in geval van achterstallig onderhoud aan een gedeelte van het betrokken wegdek wordt de bijdrage naar evenredigheid met de mate van achterstallig onderhoud verminderd.

4. Bij de vaststelling van de bijdrage kan Onze Minister voorwaarden stellen met betrekking tot het project, waarvoor de bijdrage is bestemd.

Artikel 8

1. Een bijdrage ten behoeve van een stationsvoorzplein en van infrastructuur voor regionaal en lokaal openbaar vervoer wordt slechts verstrekt indien de op grond van artikel 5 in aanmerking te nemen kosten van het project meer bedragen dan f 500 000.

2. In afwijking van het eerste lid wordt een bijdrage ten behoeve van regionale infrastructuur voor een busverbinding slechts verstrekt indien de op grond van artikel 5 in aanmerking te nemen kosten van het project meer bedragen dan f 100 000.

3. Een bijdrage ten behoeve van investeringen aan het regionale of lokale wegennet wordt slechts verstrekt, indien de op grond van artikel 5 in aanmerking te nemen kosten meer bedragen dan f 5 000 000.

4. Een bijdrage ten behoeve van het regionale of lokale fietswegennet wordt slechts verstrekt, indien de op grond van artikel 5 in aanmerking komende kosten meer bedragen dan f 200 000.

Artikel 9

1. Wanneer een bijdrage voor een investering wordt verstrekt, bedraagt deze met inachtneming van het derde lid als percentage van de op grond van artikel 5 in aanmerking komende kosten voor:

a. het landelijk railnet honderd procent; indien het infrastructuur betreft hoofdzakelijk ten behoeve van het internationale vervoer over railwegen kan Onze Minister een ander percentage vaststellen;

b. de regionale of lokale openbaar vervoer infrastructuur waaronder infrastructuur ten behoeve van bussen tachtig procent;

c. aanleg van een stationsplein met inbegrip van de daarbij behorende voorzieningen alsmede dergelijke voorzieningen op een bestaand stationsplein vijftig procent;

d. voorzieningen aan het regionale of lokale wegennet of fietswegennet vijftig procent;

e. voorzieningen met betrekking tot de veiligheid van het wegverkeer vijftig procent; indien de bijdrage bestemd is voor herinrichting van verblijfsgebieden als 30-km zone, dient de aaneengesloten oppervlakte van dit gebied minimaal tien hectare te bedragen;

f. studies als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel a, vijftig procent met een maximum van f 5 miljoen voor zover de kosten niet als bestuurskosten van de aanvrager kunnen worden aangemerkt.

2. Indien een bijdrage wordt verleend voor een projectgebonden

onderzoek ten behoeve van de veiligheid van het wegverkeer, bedraagt deze vijftig procent van de voor vergoeding in aanmerking komende kosten.

3. De vergoeding voor de verlegging of vervanging van kabels of leidingen bedraagt vijftig procent en wordt berekend op basis van ncalculatie aan de hand van de kostenelementen, genoemd in artikel 5, eerste lid, met uitzondering van onderdeel h, onder aftrek van de contante waarde van de nieuwe kabels of leidingen op het moment, dat de economische levensduur van de verlegde of vervangen kabels of leidingen verstreken zou zijn, waarbij tevens rekening gehouden wordt met het juridische regime, waaronder de kabels of leidingen liggen.

4. Voor een bijdrage komen voorts in aanmerking de kosten van verplaatsing van een bestaande verkeerslichtinstallatie.

5. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid, onderdeel a, kan Onze Minister voor de bijdrage voor een investering ten behoeve van railinfrastructuur uitsluitend bestemd voor vervoer van goederen een lager percentage vaststellen.

Artikel 10

Indien een project, waarvan de geraamde kosten op grond van artikel 5 meer bedragen dan 5 miljoen ECU, anders wordt aanbesteed dan openbaar of met voorafgaande selectie, kan Onze Minister vooraf toetsen of aan de regelgeving terzake is voldaan.

Artikel 11

Onze Minister kan aan de beslissing tot het verstrekken van een bijdrage de voorwaarde verbinden, dat binnen twaalf maanden na dagtekening van de beschikking, waarbij de bijdrage is verstrekt, begonnen wordt met het project ten behoeve waarvan die bijdrage is verstrekt.

Artikel 12

1. Op een aanvraag beslist Onze Minister in ieder geval afwijzend indien:

a. naar zijn oordeel ernstige twijfel bestaat of de met het betrokken project beoogde doelstellingen worden bereikt;

b. het project naar zijn oordeel onvoldoende bijdraagt of in verhouding tot de kosten onvoldoende bijdraagt aan het bereiken van de doelstellingen van het vigerende Structuurschema Verkeer en Vervoer, de vigerende Nota op de Ruimtelijke Ordening en het vigerende Nationale Milieubeleidsplan;

c. naar zijn oordeel het betrokken project niet past binnen het geldende meerjarenprogramma infrastructuur en transport;

d. de volgens de begroting van het fonds beschikbare middelen zijn uitgeput dan wel door inwilliging van de aanvraag die begroting wordt overschreden; in bijzondere gevallen kan Onze Minister echter de beslissing op een dergelijke aanvraag voor ten hoogste een jaar aanhouden. De aanvrager wordt daarvan terstond in kennis gesteld. Artikel 6 is niet van toepassing.

e. de aanvrager failliet is verklaard;

f. de kostenraming naar zijn oordeel niet adequaat is en dienomtrent op verzoek van Onze Minister geen toereikende aanvullende gegevens zijn verstrekt.

2. Tenzij Onze Minister in bijzondere gevallen anders beslist, wijst hij een aanvraag af, indien op het tijdstip, waarop de aanvraag wordt ingediend, reeds met het project, waarop de aanvraag betrekking heeft, is begonnen.

Artikel 13

1. De betaling van de bijdrage geschiedt aan de aanvrager op basis van per kwartaal in te dienen declaraties afgestemd op de voortgang van het werk en voorzien van een voortgangsrapportage van het betrokken project.

2. In geval van snellere voortgang van het werk dan voorzien werd bij de opstelling van het kasschema, vindt versnelde betaling ten opzichte van dat kasschema slechts plaats voor zover dat inpasbaar is binnen de begroting van het fonds. De rentekosten van de voorfinanciering van de versnelling worden niet vergoed.

3. Wanneer na vaststelling van de bijdrage het project wordt gewijzigd ten opzichte van de op grond van artikel 4 ingediende gegevens en bescheiden en die wijziging is van invloed op de effectiviteit, de kosten, de kwaliteit of de fasering van dat project, behoeft deze wijziging voorafgaande goedkeuring van Onze Minister.

4. Indien de wijzigingen bedoeld in het derde lid niet de voorafgaande goedkeuring van Onze Minister hebben gekregen, kan Onze Minister de bijdrage verminderen of intrekken.

5. Indien de werkelijk gemaakte kosten uitstijgen boven de raming waarop de te verstrekken bijdrage is gebaseerd, komen deze kosten niet ten laste van het fonds. Indien de overschrijding voortvloeit uit naar de mening van Onze Minister niet te voorziene bijzondere kosten, kan hij op basis van een supplettoire aanvraag een aanvullende bijdrage verstrekken. De artikelen 4 tot en met 9 en 12 zijn voor zover nodig van toepassing.

6. Indien de werkelijk gemaakte kosten minder bedragen dan de raming waarop de bijdrage gebaseerd is, wordt de bijdrage in evenredigheid verminderd, tenzij Onze Minister een vaste bijdrage heeft verstrekt.

Artikel 14

1. Bij een project met een uitvoeringstermijn van meer dan twee jaar dient jaarlijks binnen vier maanden na afloop van het betrokken kalenderjaar een financiële verantwoording, voorzien van een accountantsverklaring, te worden ingediend. Onze Minister kan de termijn met twee keer twee maanden verlengen.

2. Binnen een jaar nadat het betrokken project in gebruik is genomen dient de aanvrager bij Onze Minister een eindverslag en een financiële verantwoording van de totale projectkosten in, voorzien van een accountantsverklaring alsmede een slotdeclaratie.

3. De in het eerste en tweede lid bedoelde financiële verantwoording en accountantsverklaring dienen te worden opgesteld overeenkomstig de in artikel 4, eerste lid, onder c, bedoelde kostenraming respectievelijk de door Onze Minister vast te stellen controle-instructie.

4. Met betrekking tot de financiële controle kan Onze Minister nadere regels geven.

5. Indien de bescheiden, bedoeld in het tweede lid, zonder berichtgeving van de aanvrager na 12 maanden na ingebruikneming van het betrokken project niet zijn ingediend, vervalt het recht op declaratie van een eventueel resterend bedrag. De laatst ingediende declaratie is dan de slotdeclaratie. Onze Minister kan op verzoek van de aanvrager de termijn eenmaal met ten hoogste zes maanden verlengen.

6. Indien uit de accountantsverklaring blijkt, dat de bijdrage voor een project gebruikt is voor betaling van doelen, waarvoor die bijdrage niet bestemd was, zullen die betalingen in mindering worden gebracht op de slotdeclaratie dan wel worden teruggevorderd.

Artikel 15

1. De betaling van de bijdrage geschiedt in principe voor het gehele bedrag van de vastgestelde bijdrage op basis van de in artikel 13 bedoelde declaraties.

2. Indien een project slechts gedeeltelijk uit het fonds wordt betaald, vindt betaling van de bijdrage plaats naar evenredigheid van de betalingen van de andere bijdrage of bijdragen voor dat project. Onze Minister kan na overleg met de aanvrager een ander betalingschema vaststellen.

Artikel 16

Indien een project binnen drie maanden geheel is gereed gekomen, vindt betaling van de bijdrage plaats op basis van de bescheiden bedoeld in artikel 14, tweede lid.

§ 3. Bijdragen voor kapitaallasten en onderhoud van het landelijk railnet

Artikel 17

In afwijking van § 2 zijn voor het verstrekken van bijdragen aan een beheerder van landelijke railinfrastructuur voor de kapitaallasten voortvloeiende uit de investeringen in die railinfrastructuur en voor het onderhoud van die railinfrastructuur de bepalingen van deze paragraaf van toepassing.

Artikel 18

Jaarlijks worden, voorafgaande aan het jaar waarin de bijdrage wordt verstrekt, door de beheerder de volgende gegevens verstrekt:

- a. een raming van de te verwachten wijziging van de kapitaallasten ten opzichte van het voorgaande jaar, als gevolg van een te verwachten wijziging in de resterende schuld en de daarover berekende rente ten gevolge van de niet à fonds perdu gefinancierde railinfrastructuur;
- b. een raming van de te verwachten wijziging van de onderhoudskosten ten opzichte van het voorgaande jaar, als gevolg van een te verwachten wijziging in omvang van de bestaande railinfrastructuur en als gevolg van een te verwachten wijziging van de mate van gebruik van de bestaande railinfrastructuur;
- c. een raming van de te verwachten opbrengsten van vergoedingen van gebruikers van de railinfrastructuur;
- d. andere door Onze Minister noodzakelijk geachte gegevens.

Artikel 19

1. Onze minister stelt jaarlijks de bijdrage vast voor de aanvang van het jaar waarop de bijdrage betrekking heeft.

2. Bij de vaststelling van de bijdrage wordt uitgegaan van de kapitaallasten, van de kosten van onderhoud en de omvang van de opbrengsten van vergoedingen van gebruikers, in een door hem te bepalen basisjaar. De bijdrage kan worden aangepast aan de wijzigingen ten opzichte van het basisjaar als gevolg van:

- a. de omvang van landelijke railinfrastructuur;
- b. het niveau van instandhoudingskwaliteit, voor zover Onze Minister daarom verzoekt;
- c. het gebruik van landelijke railinfrastructuur;
- d. de omvang van de opbrengsten van vergoedingen van gebruikers van landelijke railinfrastructuur;
- e. het loon- en prijspeil.

3. Kapitaallasten voortvloeiend uit projecten, die het Rijk reeds overeenkomstig paragraaf 2 heeft vergoed, worden in mindering gebracht op de totale kapitaallasten. De bijdrage heeft betrekking op de dan resterende kapitaallasten.

4. De verplichtingen voortvloeiend uit de door Onze Minister toegestane leningfinanciering van projecten, bedoeld in paragraaf 2, worden afzonderlijk vergoed.

5. Onze Minister kan besluiten tot het vaststellen van een nieuw basisjaar met inachtneming van de dan geldende omstandigheden.

6. Onze Minister stelt de bijdrage vast met inachtneming van eisen van soberheid en doelmatigheid. Hij kan de voor een bepaald jaar vastgestelde bijdrage in de loop van dat jaar slechts aanpassen aan de ontwikkelingen van het loon en prijspeil. Artikel 7, tweede lid, is van toepassing.

Artikel 20

De betaling van de bijdrage vindt plaats in het jaar waarop de bijdrage betrekking heeft in dertien maandelijks termijnbedragen, waarbij in de maand mei twee termijnbedragen worden betaald.

Artikel 21

1. Binnen negen maanden na afloop van het jaar, waarin de bijdrage is verstrekt, dient de beheerder bij Onze Minister de jaarrekening en de financiële verantwoording van de kapitaallasten voortvloeiende uit investeringen en onderhoudskosten en de opbrengsten in de bestaande railinfrastructuur in. De jaarrekening en de financiële verantwoording dienen te zijn voorzien van een accountantsverklaring.

2. Indien uit de accountantsverklaring blijkt, dat de beheerder ten onrechte kapitaallasten voortvloeiende uit investeringen en onderhoudskosten of opbrengsten ten laste onderscheidenlijk ten gunste van de door hem beheerde railinfrastructuur heeft gebracht, brengt de beheerder in de jaarrekening en de financiële verantwoording de nodige correcties aan.

3. Indien de verstrekte bijdrage hoger is dan het saldo van de kapitaallasten voortvloeiende uit investeringen en onderhoudskosten en de opbrengsten, waarvoor die bijdrage is verstrekt, behoudt de beheerder het overschot en wendt hij dat overschot aan voor compensatie van of reservering voor tekorten in andere jaren dan wel voor andere bestedingen ten behoeve van de door hem beheerde railinfrastructuur.

4. Indien de verstrekte bijdrage lager is dan het saldo van de kapitaallasten voortvloeiende uit investeringen en onderhoudskosten en de opbrengsten, waarvoor die bijdrage is verstrekt, neemt de beheerder zodanige maatregelen of stelt hij Onze Minister zodanige maatregelen voor, dat het tekort in ten hoogste drie jaren is opgeheven.

Artikel 22

Bij ministeriële regeling kan Onze Minister nadere regels geven met betrekking tot deze paragraaf.

§ 4. Bijdragen voor kapitaallasten en onderhoud van regionale en lokale railinfrastructuur.

Artikel 23

In afwijking van § 2 zijn voor het verstrekken van bijdragen aan een beheerder van regionale of lokale railinfrastructuur voor de kapitaallasten voortvloeiende uit de investeringen in die railinfrastructuur en voor het onderhoud van die railinfrastructuur de bepalingen van deze paragraaf van toepassing.

Artikel 24

1. De beheerder van regionale en lokale railinfrastructuur ontvangt jaarlijks een genormeerde bijdrage voor de kapitaallasten van investeringen in en voor onderhoud van die infrastructuur.

2. Deze bijdrage wordt vastgesteld aan de hand van een bedrag per door de betrokken beheerder geleverde of te leveren en door Onze Minister bij ministeriële regeling vast te stellen meetbare prestatie op openbaar vervoer gebied.

3. Onze Minister kan deze bijdrage aanpassen aan de ontwikkelingen van het loon- en prijspeil.

Artikel 25

De betaling van de bijdrage vindt plaats in het jaar waarop de bijdrage betrekking heeft in dertien maandelijks termijnbedragen, waarbij in de maand april twee termijnbedragen worden betaald.

Artikel 26

1. Binnen negen maanden na afloop van het jaar, waarin de bijdrage is verstrekt, dient de beheerder bij Onze Minister de jaarrekening en een financiële verantwoording van de kapitaallasten van investeringen in railinfrastructuur en de kosten van onderhoud aan bestaande railinfrastructuur in. De jaarrekening en de financiële verantwoording dient voorzien te zijn van een accountantsverklaring. De jaarrekening dient gebaseerd te zijn op een door Onze Minister, na overleg met de beheerder, vastgesteld uniform rekening-schema en verantwoordingsmodel.

2. Indien uit de accountantsverklaring blijkt dat de beheerder uitgaven ten onrechte ten laste van de door hem beheerde railinfrastructuur heeft gebracht, dan brengt de beheerder in de jaarrekening en de financiële verantwoording de nodige correcties aan.

3. Indien de verstrekte bijdrage hoger is dan de werkelijke uitgaven, waarvoor die bijdrage is verstrekt, behoudt de beheerder het overschot en wendt hij dat overschot aan voor compensatie van of reservering voor tekorten in andere jaren dan wel voor andere bestedingen ten behoeve van de door hem beheerde railinfrastructuur.

Artikel 27

Bij ministeriële regeling kan Onze Minister nadere regels geven met betrekking tot deze paragraaf.

§ 5. Bijdragen voor onderhoud van wegen en vaarwegen

Artikel 28

1. In afwijking van § 2 kan Onze Minister voor onderhoud aan

- wegen, welke op het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit in beheer zijn bij het Rijk en nadien in beheer komen bij een provincie of gemeente, of

- vaarwegen, ten behoeve van de binnenvaart, die in beheer zijn bij een provincie of een gemeente,

aan die provincie of gemeente hetzij op aanvraag hetzij op grond van een met die provincie of gemeente te sluiten overeenkomstige bijdrage verstrekken. Artikel 5, eerste lid, is van overeenkomstige toepassing.

2. Onze Minister kan ter uitwerking van het eerste lid bij ministeriële regeling nadere regels geven.

Artikel 29

In afwijking van § 2 zijn voor het verstrekken van bijdragen aangevraagd door een vervoerregio de bepalingen van deze paragraaf van toepassing met dien verstande, dat met inachtneming van deze paragraaf voor bijdragen ten behoeve van grote projecten § 2 van toepassing is; de vervoerregio dient hiertoe de aanvraag in.

Artikel 30

1. Teneinde Onze Minister in staat te stellen een besluit te nemen omtrent het aangaan van enigerlei inspanningsverplichting met betrekking tot het verkeer- en vervoerbeleid van de vervoerregio en omtrent het toekennen van een doeluitkering verschaft de vervoerregio Onze Minister inzicht in het voorgenomen verkeer- en vervoerbeleid, dat daarvoor van belang is.

2. Het inzicht, bedoeld in het eerste lid, bestrijkt tenminste de periode waarvoor aanvragen zijn ingediend of worden overwogen en beschrijft in elk geval:

a. de uit het voorgenomen beleid voortvloeiende projecten of groepen van projecten, waarvoor een aanvraag is ingediend of wordt overwogen, in hun onderlinge samenhang en beïnvloeding;

b. de samenhang van genoemde projecten of groepen van projecten met en hun in relatie tot het voorgenomen verkeer- en vervoerbeleid geprognoseerde effect op de doelstellingen van het vigerende Structuurschema Verkeer en Vervoer, de vigerende Nota op de Ruimtelijke Ordening en het vigerende Nationale Milieubeleidsplan;

c. de programmering in de tijd van genoemde projecten of groepen van projecten en de voorgenomen wijze en spreiding in de tijd van hun financiering.

3. Aanvragen voor bijdragen overeenkomstig § 2 of voor een doeluitkering worden eerst in behandeling genomen nadat het inzicht, bedoeld in het eerste lid, is verschaft.

4. Onze Minister gaat in ieder geval geen inspanningsverplichting aan en kent geen doeluitkering toe, indien niet is aangetoond, dat het verkeer- en vervoerbeleid van de betrokken vervoerregio de doelstellingen, genoemd in het tweede lid, onderdeel b, in voldoende mate naderbij brengt.

5. Teneinde Onze Minister in staat te stellen in ieder geval omtrent het toekennen van een doeluitkering opnieuw een besluit te nemen verschaft de vervoerregio Onze Minister voor het einde van de periode van vier jaren gerekend vanaf het moment dat het inzicht, bedoeld in het eerste lid, is verschaft, opnieuw inzicht in het dan voorgenomen verkeer- en vervoerbeleid.

6. Indien het bij koninklijke boodschap van 11 maart 1993 ingediende voorstel van wet houdende voorzieningen ter bevordering van de totstandkoming van regionaal bestuur in daartoe aangewezen gebieden (Kaderwet bestuur in verandering; kamerstukken II, 23 048) kracht van wet verkrijgt, verschaft een regionaal openbaar lichaam dan wel een regionale gebiedsautoriteit het in het eerste lid bedoelde inzicht door overlegging van een regionaal verkeer- en vervoerplan.

Artikel 31

1. Indien Onze Minister een inspanningsverplichting is aangegaan met betrekking tot het verkeer- en vervoerbeleid van de vervoerregio of een doeluitkering heeft toegekend en hij stelt vast, dat de realisatie van het verkeer- en vervoerbeleid in ernstige mate afwijkt van het beleid,

waarin inzicht is verschaft en op grond waarvan hij een inspanningsverplichting is aangegaan of een doeluitkering heeft toegekend, verlangt Onze Minister van de betrokken vervoerregio uitleg over die afwijking.

2. Indien naar de mening van Onze Minister de uitleg van de vervoerregio ernstige twijfel laat bestaan over de mate waarin het verkeer- en vervoerbeleid van die vervoerregio de doelstellingen, genoemd in artikel 30, tweede lid, onderdeel b, naderbij brengt, kan Onze Minister de inspanningsverplichting en de doeluitkering in heroverweging nemen.

Artikel 32

De vervoerregio verschaft Onze Minister de gegevens, die nodig zijn om inhoud te geven aan artikel 36, onderdeel a.

Artikel 33

1. Onze Minister beslist op een aanvraag om een doeluitkering binnen zes maanden nadat de aanvraag in behandeling is genomen.

2. Met inachtneming van artikel 10, eerste lid, van de wet kent Onze Minister op een aanvraag als bedoeld in het eerste lid een doeluitkering toe, indien de betrokken vervoerregio heeft aangetoond, dat het haar gevoerde verkeer- en vervoerbeleid de doelstellingen, genoemd in artikel 30, tweede lid, onderdeel b, in voldoende mate naderbij brengt.

3. Tot het tijdstip, waarop een vervoerregio een aanvraag om een doeluitkering heeft ingediend, kan zij voor overige projecten per project een aanvraag om een bijdrage indienen. § 2 is van toepassing.

4. Bij het toekennen van een doeluitkering worden de bijdragen, welke aan de betrokken vervoerregio zijn verstrekt op grond van het derde lid, in mindering gebracht op het bedrag van die doeluitkering.

Artikel 34

1. Aanvragen als bedoeld in de paragrafen 2 en 4 en in artikel 33, ingediend door provincies, gemeenten of gemeenschappelijke regelingen, welke deelnemen aan een vervoerregio, worden voor zover die betreffen het tot de vervoerregio behorende verkeers- en vervoersbeleid niet in behandeling genomen.

2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing ten aanzien van regionale of lokale vervoerbedrijven, welke in de betrokken vervoerregio openbaar vervoer verrichten.

Artikel 35

1. Onze Minister stelt de doeluitkering voor de eerste maal vast tot 1 januari 1998, daarna kan hij de doeluitkering verlengen voor een periode van telkens vier jaar. Hij kan de doeluitkering aanpassen:

a. aan de ontwikkelingen van het loon- en prijspeil;
b. in het geval van wijziging van de beschikbare middelen als bedoeld in artikel 36, onderdeel c.

2. Indien op grond van het eerste lid de voor de eerste maal toegekende doeluitkering een periode heeft kleiner dan vier jaren, wordt de in de artikelen 36, 37 en 40 genoemde periode van vier jaren teruggebracht tot de periode waarvoor de doeluitkering is toegekend.

Artikel 36

Met betrekking tot de doeluitkering gelden voorts de volgende bepalingen:

a. de hoogte van de doeluitkering wordt in ieder geval bepaald aan de hand van ontwikkelingen in de betrokken vervoerregio op het gebied van

verkeer en vervoer, zoals mobiliteit, verkeersveiligheid en bereikbaarheid en op het gebied van het milieu; bij ministeriële regeling worden nadere regels gegeven;

- b. de doeluitkering wordt ter beschikking gesteld als een voorschot;
- c. indien de beschikbare middelen op het begrotingsartikel, waarop de doeluitkering geboekt wordt, gewijzigd worden, kan Onze Minister deze wijziging laten doorwerken op de hoogte van de doeluitkering;
- d. de betrokken vervoerregio stelt ten behoeve van de overige projecten voor een periode van vier jaar uit eigen middelen een bedrag beschikbaar, dat tenminste 45 procent bedraagt van de door Onze Minister ter beschikking gestelde doeluitkering over die vier jaar;
- e. de betrokken vervoerregio mag in enig jaar binnen de periode van vier jaren, bedoeld in artikel 35, gelden overhouden van de doeluitkering voor het doen van investeringen in een later jaar; het gespaarde bedrag met inbegrip van de daarover berekende rente mag alleen bestemd worden voor overige projecten en het eigen aandeel in grote projecten. Voor het gespaarde bedrag dienen, tenzij Onze Minister anders beslist, voor de afloop van de betrokken periode van vier jaren tenminste verplichtingen aangegaan te zijn. Indien niet tenminste verplichtingen zijn aangegaan, kan Onze Minister het gespaarde bedrag en de daarover berekende rente geheel of gedeeltelijk terugvorderen.

Artikel 37

Indien een vervoerregio op voorhand te kennen geeft over een periode van vier jaar als eigen bijdrage bedoeld in artikel 36, onderdeel d, een bedrag minder dan 45 procent van de toe te kennen doeluitkering over die periode beschikbaar te kunnen stellen, stelt Onze Minister voor die periode de toe te kennen doeluitkering vast op 100/45 maal dat bedrag.

Artikel 38

Aan een vervoerregio kan een toeslag worden verstrekt. Met betrekking tot de toeslag gelden de volgende bepalingen.

- a. de hoogte van de toeslag wordt bepaald overeenkomstig paragraaf 4;
- b. de vervoerregio dient de toeslag te besteden aan investeringen, kapitaallasten voortvloeiend uit investeringen, of onderhoud van infrastructuur ten behoeve van openbaar vervoer met uitzondering van bestedingen als bedoeld in artikel 2, tweede lid, onderdeel c;
- c. de vervoerregio komt niet in aanmerking voor een bijdrage als bedoeld in paragraaf 4;
- d. de vervoerregio mag in enig jaar gelden overhouden van de toeslag, mits deze in latere jaren tot besteding komen aan de doelen als bedoeld onder b.

Artikel 39

1. De doeluitkering wordt eenmaal per kalenderjaar in de maand juni van dat jaar betaald, te beginnen in het jaar volgend op het jaar, waarin Onze Minister de aanvraag voor de doeluitkering heeft ontvangen.
2. De toeslag wordt eenmaal per kalenderjaar in de maand januari van dat jaar betaald, te beginnen in het jaar volgend op het jaar waarin de vervoerregio tot stand kwam.

Artikel 40

1. De betrokken vervoerregio dient binnen negen maanden na afloop van het betrokken kalenderjaar bij Onze Minister een financiële verantwoording in van de voor dat jaar verstrekte doeluitkering en toeslag,

voorzien van een accountantsverklaring. Uit de verantwoording blijkt hoe de besteding van de doeluitkering is geweest, wat daarin de rijksbijdrage is geweest en wat daarin de eigen bijdrage is geweest. Uit de verantwoording blijkt hoe de besteding van de toeslag is geweest.

2. Indien uit de accountantsverklaring blijkt, dat de doeluitkering of de toeslag gebruikt is voor betalingen van doelen, waarvoor die uitkering of die toeslag niet bestemd is, zullen die betalingen door Onze Minister teruggevorderd worden.

3. Indien uit de accountantsverklaringen blijkt, dat de vervoerregio over een periode van vier jaar een eigen bijdrage van minder dan 45 procent van de ontvangen doeluitkering over die periode beschikbaar heeft gesteld, vordert Onze Minister de in verhouding tot de beschikbaar gestelde eigen bijdrage teveel betaalde rijksbijdrage terug met inbegrip van de daarover berekende rente.

4. Aan de hand van de jaarlijkse verantwoording stelt Onze Minister per jaar het in het voorafgaande jaar verstrekte voorschot op de doeluitkering voorlopig vast. Definitieve vaststelling vindt plaats na afloop van de periode van vier jaren.

Artikel 41

Bij ministeriële regeling kan Onze Minister nadere regels geven met betrekking tot deze paragraaf.

§ 7. Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 42

Onze Minister draagt zorg voor een evaluatie van de werking van dit besluit vier jaar na inwerkingtreding ervan.

Artikel 43

De Bijdrageregeling Mobiliteitsfonds (Stb. 1989, 220) wordt ingetrokken.

Artikel 44

Het Besluit Personenvervoer (Stb. 1987, 506)¹ wordt als volgt gewijzigd.

1. Artikel 71, tweede lid, onderdeel f, wordt vervangen door: f. kosten van beheer van infrastructuur;

2. Artikel 95, derde lid, onderdeel g, wordt vervangen door: g. kosten van beheer van infrastructuur;

3. De artikelen 104 tot en met 113 van het Besluit personenvervoer (Stb. 1987, 506) vervallen.

Artikel 45

De Bijdrageregeling wegverkeersvoorzieningen (Stcrt. 1988, 215) wordt ingetrokken.

Artikel 46

In artikel 1 van het koninklijk besluit van 28 januari 1965 (Stb. 41) houdende vrijstelling van opcenten op de motorrijtuigenbelasting voor motorrijtuigen met beperkte snelheid wordt « Wet op het Rijkswegenfonds (Stb. 1965, 30) » vervangen door: Wet Infrastructuurfonds (Stb. 1993, 319).

Artikel 47

In artikel 1a, eerste lid, onder a, 11, van het Uitvoeringsbesluit inkomstenbelasting 1964 (Stb. 524)² wordt «Rijkswegenfonds» vervangen door: Infrastructuurfonds.

Artikel 48

Het Uitvoeringsbesluit motorrijtuigenbelasting 1966 (Stb. 383)³ wordt als volgt gewijzigd.

a. In artikel 12 wordt «Wet op het Rijkswegenfonds (Stb. 1965, 30)» vervangen door: Wet Infrastructuurfonds (Stb. 1993, 319);

b. In artikel 12a wordt «Wet op het Rijkswegenfonds» vervangen door: Wet Infrastructuurfonds.

Artikel 49

Dit besluit kan worden aangehaald als Besluit Infrastructuurfonds.

Artikel 50

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 1994 .

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

's-Gravenhage, 22 november 1993

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen

Uitgegeven de *negende* december 1993

De Minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin

¹ Laatstelijk gewijzigd bij besluit van 12 november 1993, Stb. 627

² Laatstelijk gewijzigd bij besluit van 24 december 1992, Stb. 710

³ Laatstelijk gewijzigd bij besluit van 8 december 1987, Stb. 561

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Nederlandse Staatscourant van 11 januari 1994, nr. 7

BIJLAGE BEHORENDE BIJ KONINKLIJK BESLUIT

Wegen

Primaire infrastructuur

Weg (berm en bijbehorende groenvoorziening behoren tot de weg) waaronder begrepen auto(snel)weg, busbaan, fietspad en voetpad met daarbij behorende kunstwerken, zoals:

- brug/duiker;
- viaduct;
- aquaduct;
- tunnel.

Infrastructuur voor in-, uit- en overstappen van personen en laden, lossen en overslaan van goederen

Met primaire infrastructuur samenhangende voorzieningen, zoals:

- opstelplaats veerdienst;
- aanlegplaats veerdienst (bv. fuik en stoep);
- distributiecentrum;
- transferium;
- busstation;
- stationsvoorpleinen.

Parkeerinfrastructuur

Met primaire infrastructuur samenhangende voorzieningen, zoals:

- op- en afrit naar en van voorzieningen als tankstation, wegrestaurant en parkeerplaats;
- parkeerplaats openbare weg en bijzondere parkeerplaats, als carpoolplaats en p+r-voorziening;
- fietsenstalling.

Infrastructuur t.b.v. veiligheid, navigatie, verkeersregeling en communicatie

Met primaire infrastructuur samenhangende voorzieningen, zoals:

- verkeersregelsysteem;
- verkeerssignalering;
- wegmarkering;
- bewegwijzering;
- praatpalensysteem;
- verkeersveiligheidsvoorziening (bv. verkeersbord, schrikplank en verlichting).

Milieu-infrastructuur

Met primaire infrastructuur samenhangende voorzieningen, zoals:

- geluidswerende voorziening (bv. scherm en woningisolatie);
- cerviduct;
- dassentunnel.

Alle infrastructurele voorzieningen nodig om bovenstaande infrastructuur te laten functioneren

Met primaire infrastructuur samenhangende voorzieningen, zoals:

- reserve-onderdeel
- werkplaats en opslagplaats ten behoeve van onderhoud weg

Scheepvaart

Primaire infrastructuur

Binnenvaartweg met daarbij behorende kunstwerken, zoals: sluis.

Infrastructuur voor in-, uit- en overstappen van personen en laden, lossen en overslaan van goederen

Met primaire infrastructuur samenhangende voorzieningen, zoals: steiger; kade; terminal; binnenhaven.

Parkeerinfrastructuur

Met primaire infrastructuur samenhangende voorzieningen, zoals: ligplaats; binnenhaven.

Infrastructuur t.b.v. veiligheid, navigatie, verkeersregeling en communicatie

Met primaire infrastructuur samenhangende voorzieningen, zoals: betoning en bebakening; radiobaken en radioplaatsbepalingssysteem (o.a. Decca); walradarsysteem; communicatiesysteem (bv. marifoon en mobilifoon).

Milieu-infrastructuur

Met primaire infrastructuur samenhangende voorzieningen, zoals: voorziening voor huisvuil en klein chemisch afval.

Alle infrastructurele voorzieningen nodig om bovenstaande infrastructuur te laten functioneren

Met primaire infrastructuur samenhangende voorzieningen, zoals: reserve-onderdeel; werkplaats en opslagplaats ten behoeve van onderhoud scheepvaartweg

Railwegen

Primaire infrastructuur

Railweg (berm en bijbehorende groenvoorziening behoren tot de railweg, inclusief bovenleiding en elektriciteitsvoorziening) met daarbij behorende kunstwerken, zoals:

brug/duiker;
viaduct;
tunnel;
gelijkvloerse kruising.

Infrastructuur voor in-, uit- en overstappen van personen en laden, lossen en overslaan van goederen

Met primaire infrastructuur samenhangende voorzieningen, zoals:
station/halte (waaronder abri en perron);
rangeerterrein;
terminal/railservice-centrum;
verlichtingsinstallaties;
laad- en loswegen, toegangswegen.

Parkeerinfrastructuur

Met primaire infrastructuur samenhangende voorzieningen, zoals:
opstel-emplacement.

Infrastructuur t.b.v. veiligheid, navigatie, verkeersregeling en communicatie

Met primaire infrastructuur samenhangende voorzieningen, met inbegrip van daarvoor bestemde elektriciteitsvoorziening, zoals:
VECOM;
VETAG;
ATB-beveiliging;
blokbeveiliging;
sein- en beveiligingssysteem;
verkeerssignalering;
teleraail/overige communicatiesystemen.

Milieu-infrastructuur

Met primaire infrastructuur samenhangende voorzieningen, zoals:
geluidswerende voorziening (bv. scherm en woningisolatie).

Alle infrastructurele voorzieningen nodig om bovenstaande infrastructuur te laten functioneren

Met primaire infrastructuur samenhangende voorzieningen, zoals:
reserve-onderdeel.
werkplaats en opslagplaats ten behoeve van onderhoud railweg

Deze bijlage behoort bij het besluit van 22 november 1993, Stb. 629

Mij bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen

NOTA VAN TOELICHTING OP HET BESLUIT INFRASTRUCTUUR-FONDS

I. Algemeen

§ 1 Inleiding

Bij wet van 27 mei 1993, Stb. 319, is de Wet Infrastructuurfonds tot stand gekomen. Inwerkingtreding van de wet is voorzien met ingang van 1 januari 1994. De wet bepaalt, dat de verdere uitwerking bij algemene maatregel van bestuur dient plaats te vinden. In dit Besluit Infrastructuurfonds is daaraan uitvoering gegeven. Voor zover de wet delegatie naar ministeriële regelingen toestaat, geeft dit besluit nadere inhoud daaraan.

Om verschillende redenen moet worden aangenomen, dat het besluit, zoals het nu voorligt, een tijdelijk karakter heeft en dat de evaluatiebepaling in artikel 42 zal leiden tot wijziging van dit besluit, zo wijziging niet reeds eerder noodzakelijk is. Vanwege de reeds vastgestelde datum van inwerkingtreding – 1 januari 1994 – is op dit moment volstaan met het verwerken van de bestaande bijdrageregelingen in het besluit. De resultaten van nieuwe reeds in gang gebrachte ontwikkelingen zullen echter naar het zich laat aanzien wellicht reeds op vrij korte termijn tot wijzigingen van het besluit nopen. Zo zal § 2 van dit besluit – die in essentie de bestaande regelgeving omvat – nog verder vereenvoudigd moeten worden, waarbij ook uniformiteit in benadering van de verschillende verkeer- en vervoersectoren relevant is. Het besluit is ten opzichte van bestaande regelgeving waar mogelijk vereenvoudigd, terwijl van kracht zijnde procedures zoveel als nu haalbaar is geüniformeerd zijn. Er blijft echter een aantal onderwerpen over – zoals de vergoedingen van kosten van voorbereiding, administratie en toezicht (VAT) – waarbij verder onderzoek naar vereenvoudiging of uniformering wenselijk is. Aangezien het hier onderwerpen betreft, waarbij veelal sprake is van aanzienlijke belangen bij de aanvragers van rijksbijdragen en die derhalve zeer complex zijn, is dit een zeer tijdrovend proces. § 3 is een «pre-Wijffels» paragraaf, terwijl § 4 nog de invloed van de Commissie-Brocx zal moeten ondergaan. Met betrekking tot § 6 moet gesteld worden, dat de vervoerregionale ontwikkelingen zeker nog niet uitgekristaliseerd zijn. Dit besluit zal daardoor in de praktijk zoals reeds is opgemerkt een tijdelijk karakter dragen.

In de wet is in algemene termen een definitie van het begrip infrastructuur opgenomen. De wet bepaalt voorts in artikel 8, vierde lid, dat in het besluit wordt aangegeven, voor welke categorieën en onderdelen van infrastructuur in ieder geval een uitgave kan worden gedaan of een bijdrage kan worden verstrekt (positieve lijst). Daarnaast schrijft de wet in het achtste lid van hetzelfde artikel voor, dat in het besluit ook wordt bepaald, welke categorieën of onderdelen van infrastructuur en welke kostensoorten niet voor een uitgave of een bijdrage in aanmerking komen (negatieve lijst).

De wet maakt in artikel 8 onderscheid tussen uitgaven en bijdragen. Uitgaven doet het Rijk ten behoeve van door hem beheerde infrastructuur, bijdragen worden verstrekt aan andere rechtspersonen, limitatief opgesomd in het tweede lid van artikel 8 van de wet.

Het Rijk doet uitgaven ten behoeve van infrastructurele werken met betrekking tot het landelijk autowegen- en vaarwegennet. Nadere uitwerking hiervan is in het besluit niet nodig. De begrotingswet en het jaarlijks te verschijnen Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) bieden voldoende inzicht in de betrokken uitgaven.

Het Infrastructuurfonds verstrekt bijdragen aan derden. Dit kunnen zowel publiekrechtelijke als privaatrechtelijke rechtspersonen zijn. In het geval van een bijdrage aan een privaatrechtelijke rechtspersoon kan het gaan om een steunmaatregel als bedoeld in artikel 92, eerste lid, van het EEG-verdrag. Of er sprake is van een steunmaatregel, kan evenwel eerst pas aan de hand van concrete aanvragen worden bevestigd. Zo er sprake is van een steunmaatregel – vast te stellen vóór het verlenen van de bijdrage – zal deze op grond van artikel 93 van het EEG-verdrag bij de Europese Commissie worden aangemeld.

In dit verband zij er nog op gewezen, dat van het totale bedrag, wat jaarlijks door het Rijk aan infrastructuur wordt uitgegeven, ongeveer 40% als rijksuitgaven aan door het Rijk beheerde infrastructuur wordt uitgegeven. Het grootste gedeelte, ongeveer 60% van het totaal, wordt in de vorm van bijdragen aan derden waaronder NS uitgekeerd.

Met betrekking tot de financiering en bekostiging van projecten buiten Nederland doch binnen Europa kan nog het volgende worden opgemerkt. Wanneer het gaat om aanleg of onderhoud van infrastructuur, waarover afspraken zijn gemaakt tussen nationale overheden, dan gaat het om uitgaven van het Rijk. Deze uitgaven verschillen naar hun aard niet van andere infrastructurele uitgaven. Zij vallen bovendien buiten de scope van dit besluit. Voor zover het gaat om bijdragen aan derden, is er evenmin aanleiding om onderscheid te maken tussen aanleg en onderhoud van infrastructuur binnen en buiten Nederland. Dit betekent, dat de bepalingen van het besluit evenzeer van toepassing zijn op bijdragen – en het verstrekken daarvan – ten behoeve van infrastructurele werken buiten Nederland. Met de in dit besluit neergelegde regeling is derhalve tevens invulling gegeven aan artikel 8, derde lid, van de wet.

Om nadere uitwerking aan artikel 8, vierde lid, te geven en daarmee duidelijkheid te verschaffen over de vraag wat binnen het bereik van de wet valt, is gekozen voor een bijlage bij dit besluit, waarin een opsomming van categorieën en onderdelen van infrastructuur is opgenomen (de positieve lijst). Deze opsomming is niet limitatief om te voorkomen, dat in de eerstkomende jaren de lijst met grote frequentie moet worden gewijzigd.

De mate van detaillering is zodanig gekozen, dat het nodige inzicht wordt verkregen over de reikwijdte van de wet zonder dat een bijna eindeloze – en dus onoverzichtelijke – lijst van infrastructurele onderwerpen tot en met telefoons bij seinpalen en afvalbakken op parkeerplaatsen ontstaat. De definiëring in de bijlage bij dit besluit sluit aan bij de definities terzake, zoals de EG deze hanteert.

De keuze voor een bijlage bij het besluit in plaats van opneming van de lijst in het besluit zelf vloeit voort uit het indicatieve karakter van de lijst. Bovendien bevordert opneming van de lijst in een bijlage de overzichtelijkheid van het besluit. Uiteraard maakt de bijlage wel onderdeel uit van het besluit.

Op grond van de wet kunnen bijdragen worden verstrekt voor infrastructurele projecten ten behoeve van het verkeer en vervoer van personen en goederen, waaronder begrepen voorzieningen ten behoeve van de verkeersveiligheid en het milieu. De wet geeft een beperking aan voor het verstrekken van bijdragen in artikel 8, negende lid. Uit dat artikel kan worden afgeleid, dat in de praktijk bijdragen kunnen worden verstrekt voor infrastructurele projecten ten behoeve van het verkeer en vervoer over de binnenwateren, de rail en de weg. Hierbij wordt een project gezien als een ondeelbaar geheel van werkzaamheden (met start- en einddatum) betreffende de aanleg of verbetering van infrastructuur met als kenmerken, dat tot de uitvoering van de werkzaamheden in principe alleen in zijn geheel kan worden besloten en dat een gefaseerde

uitvoering van deelprojecten, waarbij ieder deelproject na voltooiing in gebruik kan worden genomen en effectief is, niet zonder aanzienlijke meerkosten mogelijk is.

Het besluit gaat, gezien het vorengaande, uit van de hoofdregel, dat bijdragen worden verstrekt per project. Indien de aanvrager echter een vervoerregio is, wordt deze een grote(re) mate van bestedingsvrijheid met betrekking tot een gedeelte van de bijdragen gelaten en is er voor gekozen de bijdragen voor investeringsprojecten, die per project minder dan f 25 miljoen vergen, niet per project doch voor al deze projecten gezamenlijk te verstrekken in de vorm van een eenmaal per jaar te verstrekken doeluitkering. Dit geeft een administratieve ontlasting, aangezien de vervoerregio en het Rijk de kleinere projecten niet meer per project behoeven aan te vragen respectievelijk te behandelen.

Bij investeringen in infrastructuur tot f 25 miljoen gaat het om projecten, die in iedere vervoerregio aan de orde kunnen zijn en waarvan wordt verwacht, dat geen aanvullend toezicht vanwege het Rijk nodig of gewenst is. Naar verwachting zullen projecten met een geringer financieel beslag dan de f 25 miljoen met behulp van de doeluitkering worden gerealiseerd. Hierbij is slagvaardig handelen vereist, zodat belemmeringen zoveel mogelijk moeten worden vermeden.

Naast het criterium van f 25 miljoen geldt met betrekking tot de doeluitkering dat het een investering in infrastructuur moet betreffen. De Wet Infrastructuurfonds specificiert in artikel 1 zowel het begrip investering als het begrip infrastructuur. Beheer, exploitatie en onderhouds-uitgaven mogen derhalve niet uit de doeluitkering betaald worden. Onderhoud wordt onderscheiden van verbeteringswerken doordat onderhoud het bestaande in stand houdt. Een capaciteitsuitbreiding is derhalve altijd aanleg of verbetering.

Grote projecten, waarvan de kosten tenminste f 25 miljoen bedragen, kennen een bijdrage per project. De doeluitkering mag worden aangewend voor de ten laste van de vervoerregio blijvende kosten, welke reteren na toekenning van de op grond van artikel 9 toegekende bijdrage.

Sommige vervoerregio's – namelijk die, welke beheerder zijn van railinfrastructuur ten behoeve van openbaar vervoer – krijgen naast de doeluitkering ook een toeslag. De wijze van berekening en de hoogte is gelijk aan de bijdrage voor kapitaallasten en onderhoud (§ 4), doch in de situatie van een vervoerregio wordt de werkingssfeer van de toeslag verruimd tot investeringen, kapitaallasten voortvloeiend uit investeringen en onderhoud van infrastructuur voor openbaar vervoer. Het is echter niet de bedoeling om uit de toeslag de 45% bijdrage uit eigen middelen, die tegenover de doeluitkering verlangd wordt, te betalen.

Op grond van artikel 8, negende lid, worden geen uitgaven gedaan of bijdragen verstrekt ten behoeve van o.a. culturele doeleinden, echter behoudens het algemene rijksbeleid om een bepaald promillage van de investeringen te besteden aan kunstwerken. Met betrekking tot infrastructurale werken worden voor grote projecten, die zich daar voor lenen, extra gelden ter beschikking gesteld ten behoeve van kunstwerken. Waar het gaat om relatief geringe bedragen is afgezien van een afzonderlijke regeling.

§ 2 Bijdragen voor infrastructuur

A. Algemeen

De bijdragen ten behoeve van infrastructurale werken kunnen worden verdeeld in

- a. bijdragen ten behoeve van landelijke infrastructuur en
- b. bijdragen ten behoeve van regionale en lokale infrastructuur.

Bij bijdragen ten behoeve van landelijke infrastructuur gaat het primair

om de bijdragen met betrekking tot het landelijk railnet, dat op dit moment in beheer is bij de N.V. Nederlandse Spoorwegen (NS). De lijn Utrecht-Nieuwegein (de zogenaamde SUN-lijn) wordt tot de landelijke infrastructuur gerekend. Deze bijdragen kunnen onderverdeeld worden in bijdragen ten behoeve van investeringsprojecten enerzijds en bijdragen ten behoeve van kapitaallasten en onderhoud anderzijds.

Tabel 1 geeft een indeling van de bijdragen en laat zien welke paragraaf van het besluit van toepassing is.

aanvrager	Bijdrag en landelijke infrastructuur		Bijdragen overige infrastructuur	
	investeringen	kapitaallasten en onderhoud	investeringen	kapitaallasten en onderhoud
rechtspers. niet vervoerregio	§ 2 besl	§ 3 besluit	§ 2 besl	§ 4 besluit
vervoerregio	n.v.t.	n.v.t.	§ 6 besl	§ 6 besluit

De paragraaf 5 ontbreekt in dit schema omdat het slechts één artikel omvat dat de bijdragen voor onderhoud vaarwegen regelt alsmede de afkoop van onderhoud bij eventueel nog over te dragen wegen.

De bijdragen ten behoeve van regionale en lokale infrastructuur kunnen eveneens onderverdeeld worden in bijdragen ten behoeve van investeringsprojecten enerzijds en bijdragen ten behoeve van kapitaallasten en onderhoud anderzijds. Bij genoemde bijdragen is van wezenlijk belang wie de aanvrager is. Onderscheiden worden:

- a. rechtspersonen, die niet deel uitmaken van een vervoerregio, zoals individuele gemeenten en provincies, waterschappen en polderschappen;
- b. vervoerregio's.

B. Bijdragen voor landelijke infrastructuur

Bijdragen ten behoeve van het landelijk autowegennet aan provincies of gemeenten zullen na de herziening van het beheer van autowegen (Brokx-droog) niet meer voorkomen. De geldstromen daarvoor lopen via het Provinciefonds en het Gemeentefonds. Bijdragen aan lagere overheden inzake vaarwegen zullen, evenals nu reeds het geval is, zich slechts in zeer beperkte mate en per project voordoen. Te denken ware bijvoorbeeld aan de grote Fries-Groningse kanalen. Aanvraag, berekening en vaststelling van deze bijdragen vinden plaats overeenkomstig § 2 van het besluit.

Met betrekking tot railinfrastructuur doet het Rijk geen uitgaven in de zin van dit besluit, aangezien het Rijk zelf geen railinfrastructuur in beheer heeft. Wel verstrekt het Rijk bijdragen aan NS voor infrastructurale werken ten behoeve van de bij NS in beheer zijnde railwegen.

Onderscheid dient hierbij gemaakt te worden tussen enerzijds de door NS uit te voeren investeringsprojecten, welke het Rijk a fonds perdu betaalt en anderzijds de vergoeding van het onderhoud van de railinfrastructuur van NS en de kapitaallasten van door NS voor investeringen aangegane financiële verplichtingen.

De beoordeling van aanvragen voor bijdragen voor investeringsprojecten van NS geschiedt overeenkomstig de algemene regels voor beoordeling van projecten. § 2 van het besluit is hierop van toepassing.

De bijdrage voor kapitaallasten en onderhoud van landelijke infrastructuur wordt niet op projectbasis verstrekt, maar als een jaarlijks vast te

stellen totale bijdrage. De hoofdlijn van de bijdragesystematiek is in § 3 neergelegd. Het betreft een vergoeding voor kapitaallasten en onderhoudskosten gebaseerd op de kosten en opbrengsten in een basisjaar. De bijdrage kan bij de vaststelling worden aangepast aan wijzigingen van die kosten en opbrengsten ten opzichte van het voorafgaande jaar als gevolg van wijzigingen in de omvang van het net, het niveau van instandhoudingskwaliteit en de gebruiksintensiteit. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan, indien daartoe aanleiding bestaat, besluiten tot het bepalen van een nieuw basisjaar. Mutaties ten opzichte van het basisjaar behoeven de goedkeuring van de minister.

Het besluit gaat uit van de mogelijkheid van verrekening met eventuele inkomsten van de beheerder uit gebruikersbijdragen. De verplichtingen, voortvloeiend uit de door de minister toegestane leningfinancieringen worden afzonderlijk vergoed. De voornaamste leningfinanciering is de zogenaamde leenfaciliteit van f 600 miljoen, die als zodanig apart op de begroting staat. In het besluit is nog geen rekening gehouden met de effecten van de in voorbereiding zijnde wijziging van de bestuurlijke en financiële verhouding tussen rijksoverheid en NS, aangezien deze voorbereiding nog wel enige tijd in beslag zal nemen. Te gelegener tijd zal worden gezien of een wijziging van het besluit op dit onderwerp nodig is.

Ten aanzien van het reizigersvervoer van de NS zal de bijdrage voor kapitaallasten en onderhoud ten behoeve van landelijke railinfrastructuur budgettair neutraal worden afgesplitst van de bestaande exploitatiebijdrage.

De verstrekking van een bijdrage voor kapitaallasten en onderhoud wijkt sterk af van de projectgewijze bijdrage. Derhalve is deze in een afzonderlijke paragraaf, § 3, geregeld.

C. Bijdragen ten behoeve van regionale en lokale infrastructuur

In de toekomst zal de hoofdregel ten aanzien van het verstrekken van bijdragen met betrekking tot regionale en lokale infrastructuur zijn het verstrekken van bijdragen aan vervoerregio's. Bestuurlijk gezien mag echter niet verwacht worden, dat geheel Nederland in één keer volledig is ingedeeld in vervoerregio's. Er zal derhalve een periode zijn, waarin sprake is van twee soorten aanvragers om bijdragen:

- a. rechtspersonen zoals gemeenten en provincies, die niet of nog niet deeluitmaken van een vervoerregio; en
- b. vervoerregio's.

Aangezien er met betrekking tot vervoerregio's sprake is van decentralisatie van bevoegdheden van het Rijk naar de vervoerregio – bevoegdheden, die niet overgaan naar gemeenten, die geen deel uitmaken van een vervoerregio – dient onderscheid gemaakt te worden naar de genoemde soorten aanvragers. Omdat daarnaast de aard van de bijdrage relevant blijft – enerzijds bijdragen ten behoeve van investeringen en anderzijds bijdragen ten behoeve van kapitaallasten en onderhoud van regionale en lokale railinfrastructuur – ontstaan de in tabel 1 aangegeven vier verschillende situaties, die hierna worden beschreven.

C1 Bijdragen ten behoeve van investeringen in regionale en lokale infrastructuur, aangevraagd door rechtspersonen, die geen deel uitmaken van een vervoerregio

De bijdragen, waar het hier om gaat, betreffen bijdragen voor vele uiteenlopende investeringen, aangevraagd door provincies, gemeenten, waterschappen, maar ook door streekvervoerders, etc. Het gaat hierbij in wezen om aanvragen, die binnen de hoofdregel van wet en besluit vallen, te weten bijdrage per project. Op deze bijdragen is dan ook § 2 van toepassing.

C2 Bijdragen ten behoeve van kapitaallasten en onderhoud van regionale en lokale railinfrastructuur, aangevraagd door rechtspersonen, die geen deel uitmaken van een vervoerregio

Ten aanzien van deze bijdragen wordt geen onderscheid gemaakt tussen bijdragen ten behoeve van kapitaallasten enerzijds en die ten behoeve van onderhoudskosten anderzijds.

De regeling met betrekking tot de bijdrage voor kapitaallasten en onderhoud is gebaseerd op een normvergoeding per meetbare openbaarvervoer-prestatie. Op dit moment is dat een bedrag per reizigers-ov-kilometer. De bijdrage is taakstellend, wordt echter niet in één keer maar in dertien termijnbedragen uitbetaald.

De regelingen met betrekking tot hier bedoelde kapitaallasten en onderhoud is opgenomen in § 4 van het besluit.

C3 Bijdragen aan vervoerregio's

Algemeen

In het kader van de uitvoering van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV) wordt gestreefd naar een volledige gebiedsindeling van Nederland in vervoerregio's. Deze gebiedsindeling sluit aan bij de indeling in samenwerkingsgebieden krachtens de Wet gemeenschappelijke regelingen met dien verstande, dat een vervoerregio behoudens uitzonderingen samenvalt met een samenwerkingsgebied.

Bij amendement is in de wet opgenomen de mogelijkheid om aan vervoerregio's bijdragen te verstrekken. De definitie van wat een vervoerregio is wordt in artikel 1, onderdeel b, van het besluit ingevuld.

De vervoerregio bezit rechtspersoonlijkheid, omvat één of meer samenwerkingsgebieden als bedoeld in de Wet gemeenschappelijke regelingen en bezit de nodige bevoegdheden om een samenhangend beleid inzake verkeer en vervoer vast te stellen en uit te voeren (zoals bevoegdheden krachtens de Wet personenvervoer). Of de vervoerregio de nodige bevoegdheden bezit, is ter beoordeling aan de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Het ontstaan van vervoerregio's brengt met zich mee, dat er rijkstaken kunnen overgaan naar de vervoerregio's. De meest belangrijke worden hier genoemd. De vervoerregio stelt in eerste instantie de prioriteiten tussen projectaanvragen van de deelnemende gemeenten waar dit tot nu toe een rijkstaak was. Het brengen van samenhang en het beoordelen van die samenhang in projecten op het gebied van verkeer en vervoer in die vervoerregio wordt een taak van die vervoerregio. Met betrekking tot de overige projecten handelt de vervoerregio de feitelijke betalingen aan derden af of laat deze afhandelen. Het Rijk beperkt zich wat betreft de overige projecten tot het eenmaal per jaar betalen van de doeluitkering aan de vervoerregio. De planning van de betalingen aan derden – in feite de bankiersfunctie – gaat ook naar de vervoerregio. De toezichthoudende functie op de uitvoering van de projecten, in het bijzonder de categorie overige projecten, wordt eveneens primair een taak van de vervoerregio.

Teneinde de Minister van Verkeer en Waterstaat in staat te stellen te besluiten een doeluitkering te verstrekken of in enigerlei vorm een inspanningsverplichting op zich te nemen ten aanzien van het regionale verkeers- en vervoersbeleid verschaft de vervoerregio inzicht in haar beleid. De mogelijke inhoud van genoemde inspanningsverplichting komt hierna aan de orde.

Het verschaffen van inzicht in het beleid – voorwaarde voor het verkrijgen van een bijdrage beperkt zich tot de projecten of groepen projecten, waarvoor een aanvraag voor een bijdrage wordt overwogen. De wijze van inzicht verschaffen en de vorm zijn volledig vrij. Voor de

BON-gebieden wordt in het voorstel van Kaderwet bestuur in verandering (Kamerstukken II 1992/93, 23 048) het opstellen en voorleggen van een regionaal verkeer- en vervoerplan – rvvp – verplicht gesteld. De meeste Wgr-gebieden hebben inmiddels zelf vrijwillig gekozen voor de lijn van de Kaderwet en stellen nu ook rvvp's op. Deze ontwikkeling is zonder meer positief te noemen. Om deze reden wordt zoveel als mogelijk is bij deze ontwikkeling aangesloten. Ook in de niet-BON-gebieden bestaat derhalve de mogelijkheid, dat gebruik wordt gemaakt van het rvvp als document, waarmee het gevraagde inzicht in het beleid van de vervoerregio's kan worden verschaft. In het hierna volgende wordt er vanuit gegaan, dat in de praktijk de meest voorkomende vorm van inzichtverschaffing die door middel van een rvvp is. Daarom zal hierna juist op die situatie worden ingegaan.

Het rvvp, zoals geregeld in de ontwerp-Kaderwet en in ontwikkeling in de bestuurlijke praktijk, is een lange-termijn plan, te vergelijken met het SVV. Dit plan ziet op alle infrastructuur binnen de vervoerregio voor zover het weg en rail betreft. De binnenwateren vallen buiten de bemoeienis van de vervoerregio. Indien het echter goederenvervoer betreft en de daarvoor gebruikte natte infrastructuur relevant is voor de overige regionale infrastructuur, dan wordt die natte infrastructuur beschreven in het rvvp en wordt de samenhang met de overige infrastructuur verduidelijkt. In het plan wordt ook de landelijke infrastructuur, i.e. rijkswegen en het landelijk railnet van NS, in de vervoerregio beschreven en wordt op basis daarvan de samenhang tussen de landelijke infrastructuur en de regionale en lokale infrastructuur verduidelijkt. Het rvvp verduidelijkt wat de consequenties zijn van het voorgenomen beleid en de voorgenomen infrastructurele investeringen op het gebied van mobiliteit, verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid.

De toetsing van het regionale beleid zal uiteraard plaatsvinden in het kader van de uitvoering van de Wet Infrastructuurfonds en blijft uiteraard beperkt tot die onderdelen van het regionale beleid, die met de te verstrekken bijdragen samenhangen. Ook zal de toetsing beperkt blijven tot de hoofdlijnen van het regionale beleid. De toetsing omvat niet alleen de infrastructurele component in enge zin maar tevens de daarmee samenhangende maatregelen en veronderstellingen, die effecten hebben op de SVV-doelstellingen (bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid), de doelstellingen van de Nota op de Ruimtelijke Ordening en de doelstellingen van het Nationale Milieubeleidsplan (conform artikel 5, eerste lid, en artikel 10, eerste lid, van de wet).

Teneinde te kunnen bezien of de in het rvvp geformuleerde doelstellingen in lijn zijn met het rijksbeleid, zullen de belangrijkste doelstellingen door het Rijk vertaald worden naar vervoerregionale schaal. Hierbij is gekozen voor het formuleren van streefbeelden inzake de reductie van autovoertuigkilometers, doden en gewonden, lokale en regionale milieuknelpunten en de instandhouding c.q. verbetering van de selectieve bereikbaarheid.

Het gaat hierbij om de kern van het SVV-beleid. Inzet is de vervoerregio alleen de belangrijkste streefbeelden aan te reiken. De Minister van Verkeer en Waterstaat zal deze streefbeelden in het verticaal vervoerregio-overleg indicatief inbrengen. Dat wil zeggen, dat ze niet taakstellend zijn. Dat zou immers niet passen bij de eigen verantwoordelijkheid van de vervoerregio. Uiteraard vormen deze streefbeelden wel een belangrijk richtsnoer bij de rijkstoetsing. Het is dus de verantwoordelijkheid van het vervoerregionaal bestuur om de doelstellingen vast te stellen. De vervoerregio dient zich daarbij dan wel rekenschap te geven van het feit, dat majeure afwijkingen van de door het Rijk ingebrachte streefbeelden consequenties kunnen hebben voor de uitkomst van de toetsing door het Rijk en daarmee voor de rijksbijdragen aan het plan. Het effect van de door de vervoerregio voorgestelde maatregelen op deze streefbeelden zal beoordeeld worden in het licht van de regionale situatie.

Het gaat er derhalve bij de door het Rijk te verrichten toetsing vooral om te bezien of de streefbeelden in het rvvp in voldoende mate als regionale doelstellingen zijn overgenomen en of het voorgestelde uitvoeringsprogramma – binnen de planologische en financiële randvoorwaarden – het bereiken van deze doelstellingen op verkeer- en vervoergebied naderbij brengt.

Naar analogie van bovenstaande geldt, dat het Rijk niet zal bijdragen in de financiering van maatregelen wanneer dat de doelstellingen van het SVV, de Nota op de Ruimtelijke Ordening of het Nationale Milieubeleidsplan niet in voldoende mate naderbij brengt.

De Minister van Verkeer en Waterstaat beslist over het aangaan van een inspanningsverplichting en het verstrekken van een doeluitkering door middel van beschikkingen en formuleert daarbij de voor de betreffende vervoerregio geldende consequenties voortvloeiend uit die beslissing.

In de beschikking spreekt de Minister zich uit of hij van mening is dat de doelstellingen zoals verwoord in het rvvp in voldoende mate aansluiten bij het SVV of het rvvp een logisch en samenhangend geheel van activiteiten is en of het uitvoeringsprogramma als geheel past bij het rvvp doordat het de daarin verwoorde doelstellingen in voldoende mate nader bij brengt. Daarmee heeft de Minister nog geen uitspraak gedaan over ieder individueel project dat in het rvvp is beschreven. De individuele projectaanvraag middels § 2 geeft uiteindelijk uitsluitel over ieder individueel project.

Wanneer de Minister van Verkeer en Waterstaat een inspanningsverplichting op zich neemt, wordt daaronder verstaan, dat gestart kan worden met de procedurele voorbereiding van projecten. In deze systematiek wordt onderscheid gemaakt tussen:

- a. korte termijn projecten: voor deze projecten wordt ervan uitgegaan dat de projectaanvraag conform § 2 is ingediend en dat de Minister derhalve definitief uitsluitel kan geven over een rijksbijdrage verlening.
- b. middellange termijn projecten: projecten, die realiseerbaar zijn wanneer tijdig inpassing in de meerjarenplanning mogelijk is en op korte termijn met de procedurele voorbereiding wordt gestart. Voor deze projecten zal de projectaanvraag veelal nog niet zijn ingediend.
- c. lange termijn projecten: projecten, waarvoor nog studie moet worden verricht naar de uitvoeringsmodaliteiten en waarvoor de kostendragers nog niet zijn aangewezen. Voor deze projecten geldt het voorbehoud van nadere prioriteitenstelling en kan nog geen zekerheid worden verstrekt over de realisatie.

De inspanningsverplichting houdt tevens in, dat het Rijk streeft naar optimalisering van het totaal voor doeluitkeringen op de begroting van het Infrastructuurfonds te reserveren bedrag.

In het rvvp is de voor de vervoerregio relevante landelijke infrastructuur beschreven. Een inspanningsverplichting kan derhalve ook inhouden, dat het Rijk uitgaven doet met betrekking tot de rijkswegen of bijdragen aan NS verstrekt voor het landelijk railnet.

Naast een doeluitkering ontvangen sommige vervoerregio's een toeslag. De hoogte daarvan wordt bepaald overeenkomstig paragraaf 4. De toeslag mag in feite overal aan besteed worden mits binnen de wet gebleven wordt en met uitzondering van onderhoud aan wegen. Het is de bedoeling, dat de eigen bijdrage die gekoppeld is aan de doeluitkering ook uit de eigen middelen betaald wordt en niet uit de toeslag. De toeslag wordt jaarlijks vastgesteld, de doeluitkering in principe voor vier jaar.

De vervoerregio biedt derhalve evidente voordelen voor de deelnemende gemeenten. De doeluitkering betekent voor de gemeenten, dat voor de overige projecten geen gedetailleerde projectaanvragen meer behoeven te worden ingediend, zoals dit tot nu toe conform § 2 van het besluit wel het geval is.

De doeluitkering mag tevens gebruikt worden voor de financiering van het eigen aandeel in de grote projecten. Daardoor neemt de beleidsvrijheid van de vervoerregio's verder toe. Ook een eventuele toeslag mag voor het eigen aandeel in de grote projecten op het gebied van openbaar vervoer gebruikt worden.

Omdat de doeluitkering in principe voor vier jaar wordt vastgesteld ontstaat er gedurende deze periode zekerheid over de totale geldstroom voor het pakket van overige projecten. Voorheen bestond deze zekerheid niet.

De doeluitkering brengt tevens met zich mee, dat artikel 8 van § 2 niet meer van toepassing is. Ook projecten, waarvan de kosten beneden de in artikel 8 genoemde grenzen liggen, komen langs de weg van de doeluitkering voor een bijdrage in aanmerking.

Ook de met de doeluitkering samenhangende spaarfaciliteit biedt voor de deelnemende gemeenten voordelen boven de situatie, waarin het Rijk op basis van declaraties «naar de voortgang van het project» aan het project bijdraagt.

Voor de grote projecten van een vervoerregio is § 2 van toepassing, zoals deze paragraaf ook van toepassing is voor grote projecten van een niet aan een vervoerregio deelnemende gemeente. Vanuit die optiek is er voor een aan een vervoerregio deelnemende gemeente geen voordeel. Echter is er wel een ander belangrijk voordeel. In de wijze van prioriteitstelling zal de Minister van Verkeer en Waterstaat grote projecten voortvloeiend uit en ingekaderd binnen een door de vervoerregio opgesteld rvvp een zwaarder gewicht geven. Immers voor zulke projecten geldt, dat zij reeds een eerste afweging tegen andere projecten in de vervoerregio hebben ondergaan, dat de samenhang van deze projecten met overige projecten in de vervoerregio is gewaarborgd en dat zij in procedurele zin de steun van de deelnemende gemeenten genieten.

In de praktijk zullen grote projecten voortvloeiend uit een rvvp derhalve eerder in aanmerking komen voor een rijksbijdrage dan grote projecten, waarvoor dit niet het geval is.

Tegen een negatief uitgevallen toetsing of het betrokken samenwerkingsgebied aan de eisen voor een vervoerregio voldoet alsmede tegen het naar het oordeel van de betrokken vervoerregio te laag vaststellen of weigeren van de doeluitkering of een andere bijdrage staan voor de vervoerregio krachtens de Wet administratieve rechtspraak overheidsbeschikkingen of, na inwerkingtreding van de Algemene wet bestuursrecht, krachtens laatstgenoemde wet de nodige rechtsmiddelen open.

Bijdragen

Ten behoeve van bijdragen aan vervoerregio's voor regionale en lokale infrastructuur moet onderscheid gemaakt worden tussen investeringen ten behoeve van grote projecten en overige projecten, alsmede bijdragen voor kapitaallasten en onderhoud voor de bij de vervoerregio in beheer zijnde railinfrastructuur.

Wat de grote projecten betreft gaat het om investeringen in regionale of lokale infrastructurele werken van een zekere omvang, waarvan de geraamde kosten tenminste f 25 miljoen bedragen. Het gaat dus om projecten, die een duidelijk beslag leggen op de financiële middelen van het fonds. In de praktijk zal het meestal gaan om railinfrastructuur ten behoeve van een (snel)tram. De aanvraag om een bijdrage wordt gedaan door de betrokken vervoerregio. De infrastructuur, waar het om gaat, dient dan te passen binnen het regionale verkeers- en vervoersplan. Aanvraag, berekening en vaststelling van deze bijdragen vinden plaats overeenkomstig de algemene regels met betrekking tot projecten, zoals neergelegd in § 2 van het besluit.

Wat de investeringen in de overige projecten betreft, dus de infrastructurele werken, waarvan de kosten minder dan f 25 miljoen per project bedragen, wordt de bijdrage eenmaal per jaar in juni van dat jaar in haar geheel uitbetaald in de vorm van een doeluitkering.

In lijn met het streven de rijksbemoedienis met het pakket van overige projecten te beperken, wordt de doeluitkering door de Minister van Verkeer en Waterstaat in principe vastgesteld voor een periode van vier jaar. De bepaling van de hoogte van de doeluitkering geschiedt op basis van objectieve aan het SVV ontleende criteria aan de hand van verkeer- en vervoersontwikkelingen in de vervoerregio. Dit wordt nader uitgewerkt in een ministeriële regeling, welke in dit najaar gereed zal komen.

De doeluitkering dient ter medefinanciering van het pakket van overige projecten of van het eigen aandeel in grote projecten, die zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma. Van de vervoerregio wordt gemeten over een periode van vier jaar een eigen bijdrage verlangd van tenminste 45% van de door de Minister van Verkeer en Waterstaat verstrekte doeluitkering over die periode van vier jaar. Bij een percentage van 65% dragen de gezamenlijke vervoerregio's grosso modo evenveel bij aan het pakket overige projecten als de aan de vervoerregio's deelnemende gemeenten gedaan zouden hebben indien de overige projecten aangevraagd zouden zijn onder de vigerende regelgeving. Deze budgettaire neutraliteit behoeft echter niet te gelden op het niveau van één vervoerregio. Om aan dit bezwaar tegemoet te komen, wordt slechts een eigen bijdrage van 45% verlangd, zodat vervoerregio's, die veel openbaarvervoer infrastructuur hebben, niet in de problemen komen.

Het besluit voorziet in de mogelijkheid tot sparen. Wel moet telkens aan het einde van een periode van vier jaren ten aanzien van het totale gespaarde bedrag verplichtingen zijn aangegaan met betrekking tot verkeers- en vervoersinfrastructuur. De minister kan besluiten afwijkingen van de periode van vier jaren toe te staan om een vervoerregio in staat te stellen langer dan vier jaren te sparen voor een eigen aandeel in een groot project. Ook voor de toeslag geldt de mogelijkheid tot sparen.

§ 3 Bij een bijdrage in acht te nemen kosten

Ter vaststelling van een bijdrage wordt een aantal kostensoorten bij de berekening betrokken. Deze kostensoorten zijn limitatief in het besluit opgenomen; zij zijn ontleend aan het Besluit personenvervoer (Stb. 1987, 506) en aan de Bijdrageregeling wegverkeersvoorzieningen (Stcrt. 1988, 215).

Het gaat in deze opsomming om kosten, welke rechtstreeks verband houden met het betrokken project. Blijkens de wet gaat het om kosten met betrekking tot aanleg verbetering en onderhoud van infrastructuur daaronder begrepen de kosten van ontwerp en het maken van het bestek. Beheerskosten, en dus ook de beheerskosten van het betreffende werk, vallen niet onder het fonds.

Voorts kan de Minister van Verkeer en Waterstaat vergoeding uit het fonds weigeren, indien de kosten langs andere weg dan uit het fonds vergoed kunnen worden (art. 7, tweede lid). Hierbij kan in de eerste plaats gedacht worden aan het veroorzakingsbeginsel. Kosten, die geheel of gedeeltelijk veroorzaakt worden door een ander project, dienen ook geheel of gedeeltelijk ten laste van dat andere project gebracht te worden.

Ook kan gedacht worden aan de voordelen, die aanleg van infrastructurele voorzieningen heeft voor andere voorzieningen, bijvoorbeeld aanleg van voorzieningen voor openbaar vervoer voor vernieuwing van kabels en riolering. Tenslotte kunnen andere kostendragers ook vergunninghouders zijn, die op grond van de hun verleende vergunning bepaalde kosten voor hun rekening moeten nemen.

§ 4 Betaling van de bijdrage

De betaling van de bijdrage geschiedt, wat de projecten betreft, per kwartaal op declaratiebasis. Deze declaraties dienen derhalve ook per drie maanden te worden ingediend. Op deze basis wordt de toegezegde bijdrage in principe betaald tot het gehele vastgestelde bedrag van de bijdrage. Indien echter de voortgangsrapportages twijfels laten bestaan over de omvang of de rechtmatigheid van de gedeclareerde bedragen, dan zal in eerste instantie alleen het gedeelte, waarover geen meningsverschil bestaat, betaald worden.

De betaling van de bijdrage ten behoeve van kapitaallasten en onderhoud van de NS-infrastructuur geschiedt in dertien maandelijke bedragen op basis van de toegezegde bijdrage. Ook overigens wijkt de regeling af van die voor projecten. Een en ander is in een aparte paragraaf, § 3, in het besluit opgenomen.

Wat betreft de betaling van de bijdragen aan vervoerregio's zij opgemerkt, dat wat grote projecten betreft de regels van § 2 gelden. De doeluitkering wordt evenals de toeslag eenmaal per jaar in zijn geheel betaald. Voor het overige zij verwezen naar § 2 onder C3.

Vervoerregio's zullen in de tijd bezien op verschillende data ontstaan, zoals ook het voorleggen van een rvvp niet aan één datum is gebonden. Dit heeft als consequentie, dat de te verstrekken doeluitkeringen verschillende looptijden gaan krijgen en daardoor gebaseerd zullen zijn op gegevens, die op verschillende perioden betrekking hebben.

Om dit probleem op te lossen is in artikel 35 bepaald, dat de doeluitkering voor de eerste maal zal worden vastgesteld tot 1 januari 1998 en daarna telkens voor vier jaar. Daarmee wordt de mogelijkheid geschapen om in de tijd de doeluitkeringen wat startdatum betreft te synchroniseren.

Zo krijgen vervoerregio's, die op 1 januari 1994 starten, een doeluitkering voor vier jaar. Vervoerregio's, die op 1 januari 1995 starten, krijgen een doeluitkering voor drie jaar, die welke op 1 januari 1996 starten voor twee jaar en die welke op 1 januari 1997 starten voor één jaar. Alle vervoerregio's, die op 1 januari 1998 operationeel zijn, krijgen per die datum in principe een opnieuw vastgestelde doeluitkering.

De datum van 1 januari 1998 is derhalve niet alleen de datum, waarop dit besluit geëvalueerd moet zijn (artikel 42), maar ook de datum waarop de doeluitkeringen wat betreft startdatum gesynchroniseerd zullen zijn.

Benadrukt wordt, dat wanneer een doeluitkering voor de eerste keer een looptijd krijgt kleiner dan vier jaar, dit vanzelfsprekend geen gevolgen heeft voor de hoogte van de doeluitkering. Ondanks verschillende startdata zal het te ontwikkelen verdeelmodel – zoals aangekondigd in artikel 36 onder a voor alle vervoerregio's op dezelfde wijze de hoogte bepalen van de doeluitkering.

§ 5 Deregulering

Evenals de Wet Infrastructuurfonds heeft dit besluit slechts een beperkte strekking. Het beoogt uitvoering te geven aan evengenoemde wet. Hierbij komen de Bijdrageregeling Mobiliteitsfonds (Stb. 1989, 220), de betreffende artikelen van het Besluit personenvervoer (Stb. 1987, 506) en de Bijdrageregeling wegverkeersvoorzieningen (Stcrt. 1988, 215) te vervallen.

Bij de opstelling van het besluit is er naar gestreefd om de huidige financieringsregelingen grosso modo te handhaven en in het besluit op te nemen. Ook de gevolgen voor NS van het rapport van de Commissie-Wijffels zijn nog niet in het besluit opgenomen. Eerst als de gevolgen van dit rapport geheel zijn uitgewerkt, zullen deze voor zover nodig in het

besluit worden opgenomen. De beleidslasten zullen dan ook zowel voor de overheid als voor de betrokken bedrijven globaal gelijk blijven.

II. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

In de definities komen de begrippen hoofdweg, hoofdvaarweg en landelijk railnet voor. Aangesloten is bij de definities terzake in de Tracéwet.

Artikel 5

Dit artikel geeft in het eerste lid een limitatieve opsomming van de bij de vaststelling van een bijdrage in aanmerking te nemen kosten.

Onderdeel a van het eerste lid geeft – in samenhang met artikel 9 – de mogelijkheid projectgebonden studiekosten te vergoeden, ook indien de studie uiteindelijk uitwijst, dat het niet verstandig is het project door te zetten.

Onderdeel f heeft betrekking op alle kosten van aanleg, bouw, etc. en wat daar verder aan noodzakelijke kosten van aanpassing van reeds bestaande infrastructuur bij komt. Hieronder vallen ook de kosten van verplaatsing van verkeerslichtinstallaties of de verlegging of vernieuwing van kabels en leidingen.

Onderdeel h maakt in beginsel vergoeding van alle nadeel mogelijk, dat door de aanleg van een infrastructureel project wordt veroorzaakt. Hieronder kan bijvoorbeeld ook vallen het afkopen van onderhoud aan wegverleggingen.

In dit verband zij nog opgemerkt, dat nadelen, veroorzaakt door werkzaamheden ten behoeve van bij het Rijk in beheer zijnde infrastructuur in dat kader als uitgaven gecompenseerd worden conform de Regeling nadeelcompensatie Rijkswaterstaat (Stcrt. 1991, 251). Overeenkomstig hetgeen in het § 1 van het algemene gedeelte van deze toelichting is opgemerkt, vallen deze uitgaven buiten het bestek van dit besluit.

Het derde lid voorziet in de mogelijkheid ter (gedeeltelijke) dekking van de VAT-kosten de bijdrage met een vast bedrag te verhogen. Het vierde lid geeft voor VAT-kosten voor NS-projecten een afzonderlijke regeling, waarbij een bijdrage afhankelijk van de aard van het project, wordt vastgesteld. Reden is de kosten van de verschillende projecten, die voor de verwezenlijking van de projecten meer uiteenlopen dan de daarbij behorende VAT-kosten.

Artikel 6

Het artikel voorziet in het vaststellen van een beslissingstermijn (zes maanden) ter verkrijging van de nodige zekerheid voor de aanvrager van de betrokken bijdrage. In het tweede lid wordt de mogelijkheid geopend om, wanneer het een ingewikkelde aanvraag betreft, de beslissingstermijn twee maal te verlengen met dezelfde periode.

Artikel 8

Dit artikel heeft ten doel een aantal ondergrenzen voor bijdragen aan investeringen vast te leggen om te voorkomen, dat teveel kleine projecten in behandeling genomen moeten worden.

Het tweede en derde lid zijn ontleend aan de Bijdrageregeling wegverkeersvoorzieningen.

Artikel 9

Dit artikel bevat onder meer de regeling, zoals die thans in artikel 5, eerste lid, van de Bijdrageregeling wegverkeersvoorzieningen is neergelegd. De overige bedragen zijn ontleend aan het Besluit personenvervoer en daarop gebaseerde uitvoeringsregelingen.

Bij de vaststelling van de schade-omvang bij verlegging of vervanging van kabels of leidingen is medebepalend het juridische regime, waaronder de kabels of leidingen liggen. Het juridische regime van bijvoorbeeld een zakelijk recht wordt hoger gewaardeerd dan het vergunnings- of gedoogregime.

Artikel 10

Het betreft hier een toets aan de EEG-regelgeving en de nationale regelgeving terzake.

Artikel 12

Met het onder c genoemde meerjarenprogramma wordt het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport bedoeld, dat als zodanig in de wet is gedefinieerd. Op grond van de wet dient een project binnen het MIT te passen. Het niet daarbinnen passen levert derhalve een afwijzingsgrond op.

Artikel 19

Het zesde lid van dit artikel geeft de Minister van Verkeer en Waterstaat de mogelijkheid de reeds vastgestelde bijdrage in het lopende jaar te wijzigen. Deze wijziging kan alleen plaatsvinden in geval van wijziging van het loon- of prijspeil. Eventuele renteschommelingen vallen onder de wijzigingen van het prijspeil.

Artikel 21

De regeling met betrekking tot overschotten en tekorten, zoals neergelegd in het derde en vierde lid, is geheel overeenkomstig de regeling Verhouding Rijksoverheid Nederlandse Spoorwegen (VRONS). Dit houdt onder meer in, dat tekorten met overschotten uit andere jaren worden gecompenseerd. Zo er geen overschotten meer zijn, dient de beheerder anderszins ontstane tekorten op te vangen.

Artikel 24

Dit artikel voorziet er in, dat de beheerder in staat wordt gesteld de kapitaallasten van reeds in exploitatie zijnde projecten en resterende kapitaallasten van nieuwe projecten alsmede het onderhoud van projecten te financieren.

Ten aanzien van de wijze van verstrekking van de bijdrage wordt beoogd aan te sluiten bij de wijze, waarop de exploitatievergoeding wordt vastgesteld. Thans geschiedt dit in de vorm van een bedrag per reizigerskilometer. Op dit moment wordt echter bestudeerd of de bijdrage aan de hand van een andere eenheid moet worden vastgesteld. In het tweede lid is derhalve gekozen voor het neutrale begrip prestatie. Op grond van artikel 27 zal de Minister van Verkeer en Waterstaat hieraan nadere invulling geven.

Artikel 26

Beoogd wordt uit beheersoverwegingen om de vaststelling en de verantwoording van de besteding van de bijdrage uit hoofde van de artikelen 24 en 25 te combineren in één regeling met de te verstrekken bijdrage voor exploitatie uit hoofde van artikel 71 van het Besluit personenvervoer. In deze regeling worden nadere beheersregels gegeven met betrekking tot deze paragraaf.

Artikel 28

Dit artikel ziet op bijdragen met betrekking tot onderhoud aan wegen en vaarwegen in beheer bij een provincie of gemeente. Een dergelijke bijdrage kan ook eenmalig zijn met als doel het onderhoud, dat het Rijk moet betalen, voor altijd af te kopen.

Wat betreft de bijdrage voor wegen kan deze alleen worden verstrekt als het gaat om wegen die op 1 januari 1994 in beheer van het Rijk zijn en nadien aan een provincie of gemeente zijn overgedragen. Voor wegen, die voor die tijd zijn overgedragen, is reeds door het Rijk een definitieve financiële regeling getroffen.

Artikel 30

In dit artikel is als voorwaarde voor een vervoerregio om voor een bijdrage, in casu een doeluitkering, in aanmerking te komen het verschaffen van inzicht in het verkeer- en vervoerbeleid op de onderdelen daarvan, die relevant zijn voor een bijdrageverstrekking. Het betreft hier een voorwaarde als bedoeld in artikel 9, derde lid, van de wet.

Artikel 33

Op grond van artikel 9, eerste lid, van de wet moet de vervoerregio ook voor een doeluitkering een aanvraag indienen bij de Minister van Verkeer en Waterstaat. Deze moet binnen zes maanden beslissen. De aanvraag is gebaseerd op het reeds verschaft inzicht in het verkeer- en vervoerbeleid van de betrokken vervoerregio. De termijn van zes maanden is dan ook voldoende om tot een verantwoorde beslissing te komen.

Artikel 44

De artikelen van het Besluit personenvervoer, welke op grond van deze bepaling vervallen, betreffen de bepalingen inzake rijksbijdragen voor infrastructuur ten behoeve van openbaar vervoer.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen