

660

Besluit van 18 augustus 1994, houdende wijziging van het Besluit Infrastructuurfonds onder andere in verband met de vergoeding voor openbaar vervoer infrastructuur, de vergoeding voor kapitaallasten en de doeluitkering aan vervoerregio's

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 27 mei 1994, nr. WJZ/V-421753, Directoraat-Generaal voor het Vervoer; Gelet op de artikelen 8 en 9 van de Wet Infrastructuurfonds; De Raad van State gehoord, advies van 20 juni 1994, nr. W09.94.0327; Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 15 augustus 1994, nr. WJZ/V-423190, Directoraat-Generaal voor het Vervoer;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit Infrastructuurfonds¹ wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Onderdeel f vervalt.
2. De onderdelen g tot en met j worden geletterd f tot en met i.
3. In het nieuwe onderdeel h wordt «ten behoeve van het lokaal openbaar vervoer» vervangen door: met een lokale functie.

B

Artikel 4, derde lid, vervalt.

C

In artikel 8, derde lid, wordt voor de punt aan het slot ingevoegd: dan wel, wat betreft transferia en carpoolpleinen, meer dan f 200 000.

D

Artikel 9, onderdeel b, komt te luiden:

b. de regionale of lokale openbaar vervoer infrastructuur, waaronder infrastructuur ten behoeve van bussen, voor grote projecten vijftien procent en voor overige projecten tachtig procent;

E

In artikel 12, eerste lid, onderdeel d, worden de punten na «aanhouden» telkens vervangen door een puntkomma; de hoofdletters D en A worden vervangen door kleine letters.

F

Artikel 19 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het zesde lid vervalt: slechts.
2. Toegevoegd wordt een zevende lid, luidend:
7. Onverminderd het zesde lid kan Onze Minister de bijdrage voor een bepaald jaar herzien wanneer een wijziging van het bijdragesysteem daartoe noodzaakt.

G

Het opschrift van paragraaf 4 komt te luiden:

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

H

In artikel 23 vervalt: voor de kapitaallasten voortvloeiende uit de investeringen in die railinfrastructuur en.

I

Artikel 24 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:
 1. Voor onderhoud van regionale of lokale railinfrastructuur verstrekt Onze Minister een bijdrage aan de beheerder van die infrastructuur.
2. Het derde lid komt te luiden:
3. Onze Minister stelt de bijdrage jaarlijks vast voor de aanvang van het jaar, waarop de bijdrage betrekking heeft, met inachtneming van eisen van soberheid en doelmatigheid. Aanpassing van de voor een bepaald jaar vastgestelde bijdrage kan in dat jaar slechts plaats vinden als gevolg van ontwikkelingen van het loon- en prijspeil.

J

In artikel 26, eerste lid, eerste volzin, vervalt: de kapitaallasten van investeringen in railinfrastructuur en.

K

Artikel 27 komt te luiden:

Artikel 27

1. Voor kapitaallasten van regionale of lokale railinfrastructuur verstrekt Onze Minister een bijdrage aan de beheerder van die infrastructuur.

2. De bijdrage, bedoeld in het eerste lid, heeft uitsluitend betrekking op kapitaallasten die voortvloeien uit railinfrastructuurprojecten die op 31 december 1993 in exploitatie zijn dan wel railinfrastructuurprojecten ten aanzien waarvan voor 31 december 1993 door Onze Minister is beschikt of die voor die datum zijn aangevraagd.

3. Kapitaallasten die voortvloeien uit projecten, waarvoor het Rijk reeds een bijdrage per project heeft verstrekt, worden voor zover zij betrekking hebben op het gedeelte waarvoor het Rijk een bijdrage heeft verstrekt in mindering gebracht op de kapitaallasten, bedoeld in het tweede lid.

4. Onze Minister stelt de bijdrage per beheerder vast in de vorm van een annuïteit op basis van de schuldrest. De schuldrest is het restant van de schuld, verband houdend met de financiering van projectkosten waarvoor het Rijk geen à fonds perdu bijdrage heeft verstrekt of zal verstrekken.

5. De schuldrest voor projecten die reeds in exploitatie zijn wordt eenmalig bepaald op basis van de boekwaarde per project, zoals deze met toepassing van het tweede en derde lid wordt afgeleid.

6. De schuldrest van projecten ten aanzien waarvan voor 31 december 1993 is beschikt of een aanvraag is ingediend en die op 31 december 1993 nog niet in exploitatie zijn, wordt eenmalig bepaald op basis van het verschil tussen de in de beschikking genoemde of te noemen subsidiabele kosten minus de beschikbaar gestelde of te stellen à fonds perdu bijdrage.

7. De betaling van de bijdrage geschiedt eenmaal per jaar.

8. Onze Minister kan besluiten tot een aanvullende bijdrage in enig jaar ter verkorting van de looptijd van de annuïteit.

L

Artikel 30, zesde lid, komt als volgt te luiden:

6. Wat betreft de samenwerkingsgebieden waarop de Kaderwet bestuur in verandering van toepassing is, verschaft het regionaal openbaar lichaam het in het eerste lid bedoelde inzicht door overlegging van een regionaal verkeers- en vervoerplan.

M

In artikel 32 wordt «onderdeel a» vervangen door: eerste lid.

N

Artikel 33 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt voor «haar» ingevoegd: door.

2. In het vierde lid wordt na «derde lid,» en voor «in mindering» ingevoegd: alsmede de bijdragen voor overige projecten die aan de deelnemers in de vervoerregio zijn verstrekt op grond van paragraaf 2.

O

In artikel 35, eerste lid, wordt «artikel 36, onderdeel c» vervangen door: artikel 36, derde lid, onderdeel b.

P

Artikel 36 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder vernummering van de bestaande tekst tot derde lid worden twee nieuwe leden ingevoegd, luidend:

1. Onze Minister berekent de omvang van de doeluitkering voor elke vervoerregio afzonderlijk, als percentage van de voor de doeluitkeringen gezamenlijk beschikbare middelen, overeenkomstig de volgende formule:

$$P = [0,5 \times Ir/Ir + 0,25 \times Mr/Mt + 0,125 \times Vr/Vt + 0,125 \times Zr/Zt] \times 100\%.$$

Hierin betekent:

P: het percentage voor de desbetreffende vervoerregio;

Ir/It: de verhouding tussen het aantal inwoners van de gemeenten uit de twee meest verstedelijkte klassen in de vervoerregio en dat aantal inwoners van Nederland op 1 januari van het meest recente jaar ten aanzien waarvan het Centraal Bureau voor de Statistiek op het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit de desbetreffende gegevens beschikbaar heeft, met dien verstande dat het aantal inwoners van gemeenten die behoren tot de zeer sterk stedelijke klasse met 5 wordt vermenigvuldigd;

Mr/Mt: de verhouding tussen het jaarlijks gemiddelde aantal autokilometers in de vervoerregio en dat aantal kilometers in Nederland, in de periode 1986-1992;

Vr/Vt: de verhouding tussen het jaarlijks gemiddelde aantal personen, overleden ten gevolge van een verkeersongeval in de vervoerregio en dat aantal in Nederland, in de periode 1990-1992;

Zr/Zt: de verhouding tussen het jaarlijks gemiddelde aantal personen, opgenomen in een ziekenhuis ten gevolge van een verkeersongeval in de vervoerregio en dat aantal in Nederland, in de periode 1990-1992.

2. Onze Minister stelt de verhoudingsgetallen, bedoeld in het eerste lid, vast aan de hand van gegevens, verstrekt door het Centraal Bureau voor de Statistiek; hij stelt de gemeenten uit de meest verstedelijkte klassen vast aan de hand van het door het Centraal Bureau voor de Statistiek gepubliceerde gebiedsindelingenregister.

2. Het derde lid wordt als volgt gewijzigd:

a. Onderdeel a vervalt.

b. De onderdelen b tot en met e worden geletterd a tot en met d.

c. In het nieuwe onderdeel d wordt «rente» vervangen door «wettelijke rente» en wordt de slotzin vervangen door:

Indien niet ten minste verplichtingen zijn aangegaan, vordert Onze Minister het gespaarde bedrag en de daarover berekende wettelijke rente geheel of gedeeltelijk terug.

Q

Artikel 38 komt te luiden:

Artikel 38

Indien een vervoerregio tot stand is gekomen, wordt de onderhoudsbijdrage, bedoeld in artikel 24, aan de vervoerregio betaald. De artikelen 25 en 26 zijn van toepassing.

R

In artikel 39 vervallen het tweede lid en de aanduiding «1.» voor het eerste lid.

S

In artikel 40 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:

a. In de eerste volzin vervalt: en toeslag.

b. De slotzin vervalt.

2. In het tweede lid vervallen «of de toeslag» en «of die toeslag».

3. In het derde lid wordt «rente» vervangen door: wettelijke rente.

T

Artikel 41 vervalt.

Aan artikel 50 wordt een volzin toegevoegd, luidend: Tot een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip blijft § 6 buiten toepassing ten aanzien van andere vervoerregio's dan ingesteld bij of op grond van een bijzondere wet.

ARTIKEL II

Het Besluit personenvervoer² wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 71, tweede lid, onderdeel f, komt te luiden:
 - f. kosten van onderhoud van infrastructuur voor zover niet betrekking hebbend op railinfrastructuur;
2. Artikel 95, derde lid, onderdeel g komt te luiden:
 - g. kosten van onderhoud van infrastructuur voor zover niet betrekking hebbend op railinfrastructuur;.

ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking twee maanden na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst en werkt terug tot en met 1 januari 1994.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 18 augustus 1994

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. E. Andriessen

Uitgegeven de *achtste* september 1994

De Minister van Justitie,
W. Sorgdrager

¹ Stb. 1993, 629

² Stb. 1987, 506, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 16 juni 1994, Stb. 450

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van het bepaalde in artikel 25a, vijfde lid jo. vierde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State

NOTA VAN TOELICHTING

ALGEMEEN

Naar aanleiding van mondeling overleg met de Tweede Kamer op 9 december 1993 is de Kamer op 16 december 1993 schriftelijk geïnformeerd over enkele vraagpunten die met betrekking tot het Besluit Infrastructuurfonds waren gerezen (kamerst. II, 1993/94, 23 400 A, nr. 25). De wijzigingen die in het onderhavige besluit zijn neergelegd vloeien voort uit deze gedachtenwisseling. De wijzigingen hebben betrekking op de zogenoemde 80-20% regeling, de vergoeding voor kapitaallasten en het verdeelmodel voor de doeluitkering. Een concept van het onderhavige besluit is ten vervolg op de hiervoor aangeduide correspondentie aan de Kamer voorgelegd (brief van 23 maart 1994, 23 400 A, nr. 27). Naar aanleiding van een algemeen overleg op 23 juni is het toepassingsbereik van paragraaf 6 beperkt tot de regio's die ingevolge een bijzondere wet, de Kaderwet bestuur in verandering, zijn ingesteld. Voor een nadere uiteenzetting zij verwezen naar de toelichting bij artikel 50.

De 80-20%-regeling

De eis dat de aanvrager zorg moet dragen voor de financiering van 20% van de kosten van investeringen in de regionale of lokale openbaar vervoer infrastructuur levert vooral voor grote projecten een (te) zware last voor de aanvragers op. Conform de uiteenzetting in de brief van 16 december 1993 wordt voorgesteld om voor dergelijke projecten de verhouding rijksbijdrage-eigen bijdrage op 95-5% te stellen.

De kapitaallasten

De wijzigingen die in het besluit worden neergelegd hebben betrekking op de financiering van kapitaallasten van stad- en streekvervoer. De wijzigingen strekken ertoe de vergoeding voor die lasten te beperken tot «oude» lasten, met een ontstaansgrond voor 31 december 1993. De wijzigingen zijn ingegeven door de overweging dat uit het Infrastructuurfonds geen bijdragen in de exploitatiekosten worden verstrekt. De peildatum hangt samen met de datum van inwerkingtreding van Wet en Besluit Infrastructuurfonds, 1 januari 1994.

Wat betreft de kapitaallasten verband houdend met landelijke railinfrastructuur zijn in het onderhavige besluit geen wijzigingsvoorstellen neergelegd. De uitwerking van de voorgenomen wijziging van de relatie tussen overheid en NS is nog met zo veel onzekerheden omgeven dat op dit punt nog geen wijzigingsvoorstellen geformuleerd kunnen worden.

De doeluitkering

Deze wijziging strekt ertoe in het Besluit Infrastructuurfonds regels neer te leggen omtrent het berekenen van de hoogte van de doeluitkering. Deze regels bevatten een verdeelmodel op basis waarvan de hoogte van de doeluitkering wordt berekend.

De hoogte van de doeluitkering wordt berekend aan de hand van ontwikkelingen in de betrokken vervoerregio op het gebied van verkeer en vervoer, zoals mobiliteit, verkeersveiligheid, bereikbaarheid en op het gebied van milieu.

Deze ontwikkelingen sluiten aan bij de doelstellingen van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV) voor het vergroten van de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

Het verdeelmodel is gerelateerd aan de omvang van de verkeers- en vervoersproblemen in de regio. Gezocht is naar objectieve maatstaven die zo goed mogelijk de SVV-problematiek vertegenwoordigen. Dat laatste betekent dat de maatstaven indicatoren moeten zijn voor verkeersonveiligheid, onbereikbaarheid en mobiliteitsproblemen. Teneinde dit zo eenvoudig mogelijk te houden is het aantal indicatoren beperkt. Respectievelijk is gekozen voor de indicatoren verkeersdoden en -gewonden, inwoners stedelijke gebieden en autokilometers. Bij deze keuze zijn de aansluiting bij de in het Besluit genoemde aandachtsvelden en de mate waarin de indicatoren meetbaar, betrouwbaar en op gemeentelijke schaal verzamelbaar zijn, doorslaggevend geweest.

Het gewicht voor verkeersslachtoffers is voor beide categorieën, doden en gewonden, bepaald op 1/8, voor inwoners stedelijke gebieden op 1/2 en voor autokilometers op 1/4. Het relatief zware gewicht voor de indicator inwoners stedelijke gebieden houdt verband met de omstandigheid dat de SVV-evaluatie heeft uitgewezen dat juist ten aanzien van het realiseren van de bereikbaarheidsdoelstellingen het SVV het minst op schema ligt. Om dezelfde reden heeft overigens ook de zeer sterk stedelijke klasse een vijfmaal zo zwaar gewicht als de sterk stedelijke klasse.

De waarde van de verschillende ratio's zal zo spoedig mogelijk bekend worden gemaakt.

Overigens bestaat er thans geen aanleiding voor de, eveneens in het Besluit genoemde, ontwikkelingen op het gebied van milieu aparte indicatoren op te nemen. Voor wat de regionale verkeers- en vervoersproblemen betreft zijn de indicatoren inwoners stedelijke gebieden en autokilometers daarvoor voldoende representatief.

Deze regeling zal naar verwachting tot 1 januari 1998 toepassing vinden. Het voornemen bestaat om, mede in het licht van de resultaten van de in artikel 42 voorziene evaluatie, voor de jaren daarna de verdeelsystematiek te baseren op geprognosticeerde effecten van de regionale verkeers- en vervoersplannen. Thans ontbreekt daarvoor echter nog het instrumentarium.

ARTIKELEN

ARTIKEL I

Artikel 1

Het vervallen van onderdeel f houdt verband met de wijzigingen in de artikelen 24, 27, 38, 39 en 40. De wijziging in onderdeel h strekt tot verduidelijking.

Artikel 4, derde lid

Deze bepaling dient te vervallen aangezien de Algemene wet bestuursrecht reeds in een regeling met betrekking tot de aanvulling van incomplete aanvragen voorziet (artikelen 4.5. en 4.15).

Artikel 8

De financiële grens van f 5 000 000 is te hoog voor carpoolpleinen en transferia. In verband hiermee is deze grens voor dergelijke projecten verlaagd tot f 200 000.

Artikel 9

Deze wijziging strekt ertoe de aanspraak voor grote projecten, dat wil zeggen projecten waarvan de geraamde kosten meer dan f 25 miljoen bedragen, te verhogen van 80% tot 95%.

Artikel 12

Deze wijziging omvat een redactionele verduidelijking.

Artikel 19

Voorzienbaar is dat de voorgenomen herziening van de bestuurlijk/financiële verhouding tussen overheid en NS noopt tot aanpassing van een reeds vastgestelde bijdrage.

Artikelen 23, 24, 27, 38, 39, 40

Op grond van deze wijzigingen komen slechts kapitaallasten voortvloeiend uit beschikkingen op aanvragen die zijn ingediend voor 31 december 1993 voor vergoeding in aanmerking. Met het oog daarop wordt onderscheid gemaakt tussen een bijdrage voor onderhoud (artikel 24) en een bijdrage voor «oude» kapitaallasten (artikel 27). Door de uitputtende regeling die thans in artikel 27 is neergelegd, kan de bevoegdheid om bij ministeriële regeling nadere regels te geven vervallen. In verband met deze wijzigingen vervalt de toeslag aan de vervoerregio's (artikel 38).

Artikel 30

Deze wijziging hangt samen met de inwerkingtreding van de Kaderwet bestuur in verandering.

Artikel 33

Op grond van deze wijziging komen bijdragen aan de deelnemers van de vervoerregio, verstrekt voor overige projecten, in mindering op de doeluitkering. De wijziging strekt ertoe een cumulatie van projectuitkeringen en doeluitkering voor eenzelfde soort projecten te voorkomen.

Artikelen 36, 41

Het verdeelmodel voor de doeluitkering aan de regio's – die wat betreft de zogenaamde BON-gebieden vanaf 1 juli 1994 operationeel zijn – is thans opgenomen in artikel 36. In verband daarmee bestaat geen noodzaak meer voor nadere regelgeving: artikel 41 kan vervallen.

Het bedrag voor de afzonderlijke regio's is een deel van het in de toelichting bij het betreffende artikelonderdeel van de begroting van het Infrastructuurfonds te noemen beschikbare totaalbedrag voor de gebundelde doeluitkering. Dat bedrag zal zijn gebaseerd op de veronderstelling dat geheel Nederland bedekt is met vervoerregio's.

Gelet op de noodzaak de overgang tussen de systematiek van individuele projectbeschikkingen voor individuele gemeenten enerzijds, en de systematiek van de gebundelde doeluitkering voor vervoerregio's anderzijds, zo soepel mogelijk te laten verlopen, worden reeds aangegane verplichtingen voor individuele gemeenten, die onder een voor een gebundelde doeluitkering in aanmerking komende vervoerregio vallen, verrekend met de volgens het verdeelmodel berekende doeluitkering.

Naarmate die reeds aangegane verplichtingen ten einde lopen, groeit de doeluitkering toe naar zijn totaal berekende omvang.

De uitkomst van de formule, uitgedrukt in een percentage, wordt eenmalig bepaald en geldt vervolgens voor elk afzonderlijk begrotingsjaar tot en met 1997.

Hierop geldt één uitzondering; wanneer de gebiedsomvang van een vervoerregio verandert, wijzigt het percentage als gevolg van mutaties in de per individuele vervoerregio bepaalde indicatoren (V_r , Z_r , I_r en M_r).

De berekening is gebaseerd op statistische gegevens, verstrekt door het CBS: wat betreft de parameter «verkeersslachtoffers» op het Statistisch Bestand Gemeenten, de «verstedelijkingsgraad» op het Gebiedsindelingsregister en de «autokilometers» op het Onderzoek verplaatsingsgedrag. Wat het aantal inwoners betreft, gelden de meest recente gegevens waarover het CBS bij inwerkingtreding van dit besluit de beschikking heeft. De formulering «bij inwerkingtreding van dit besluit» sluit uit dat nadien optredende mutaties in bevolkingscijfers doorwerken in het berekeningsmodel.

Overigens wordt het aantal gerealiseerde autokilometers in een vervoerregio niet direct door het CBS onderzocht. Uitgegaan is daarom van het in het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) bepaalde aantal autokilometers dat door de inwoners van de betreffende vervoerregio wordt gerealiseerd. Hierbij zijn de jaren 1986 tot en met 1992 samengevoegd om tot een betrouwbare desaggregatie van het OVG naar vervoerregio's te komen. Door middel van een aantal aanvullende analyses en berekeningen is vervolgens een schatting gemaakt van het aantal gerealiseerde autokilometers in een vervoerregio.

Rekenvoorbeeld:

(de cijfers zijn fictief)

Landelijke cijfers:

aantal inwoners in de meest verstedelijkte («zeer sterk stedelijke») klasse 3 000 000

aantal inwoners in de op een na meest verstedelijkte klasse 2 000 000

gemiddeld jaarlijks aantal autokilometers 10 000 000

gemiddeld jaarlijks aantal verkeersdoden 2000

gemiddeld jaarlijks aantal verkeersgewonden 20 000

landelijke waarden:

$I_t: 5 \times 3\,000\,000 + 2\,000\,000 = 17\,000\,000$

$M_t: 10\,000\,000$

$V_t: 2000$

$Z_t: 20\,000$

Regionale cijfers

aantal inwoners in de meest verstedelijkte («zeer sterk stedelijke») klasse 300 000

aantal inwoners in de op een na meest verstedelijkte klasse 200 000

gemiddeld jaarlijks aantal autokilometers 1 200 000

gemiddeld jaarlijks aantal verkeersdoden 300

gemiddeld jaarlijks aantal verkeersgewonden 3000

regionale waarden:

$I_r: 5 \times 300\,000 + 200\,000 = 1\,700\,000$

$M_r: 1\,200\,000$

$V_r: 300$

$Z_r: 3000$

Formule

$$[0,5 \times 170\,000/17\,000\,000 + 0,25 \times 1\,200\,000/10\,000\,000 + 0,125 \times 300/2000 + 0,125 \times 3000/20\,000] \times 100\% = 11,75\%$$

Verklaring

Hoewel de regio in het voorbeeld op het punt van de «verstedelijkte bevolking» op exact 10% van het landelijk aandeel scoort, ontvangt het gebied toch meer dan 10% van het beschikbare budget: de extra toedeling houdt verband met de (relatief) hogere scores op de parameters autokilometers en verkeersslachtoffers. De ratio hiervan is dat de middelen bij voorkeur ingezet moeten worden in de «probleemgebieden».

Voorts is verduidelijkt dat een eventuele terugvordering van rente betrekking heeft op de wettelijke rente.

Artikel 50

In een algemeen overleg d.d. 23 juni 1994 bleek dat de leden van de Vaste commissie voor verkeer en waterstaat van de Tweede Kamer niet in konden stemmen met de keuze om ook aan andere vervoerregio's dan de regio's, bedoeld in de Kaderwet bestuur in verandering, bijdragen uit het Infrastructuurfonds te verstrekken. In verband hiermee is de toepassings-sfeer van paragraaf 6 van het besluit vooralsnog beperkt tot de zogenaamde Kaderwetregio's. Totdat duidelijkheid is ontstaan over het bestuurlijk regime met betrekking tot het decentrale verkeers- en vervoerbeleid geldt voor de deelnemers aan dergelijke regio's de algemene regeling, neergelegd in paragraaf 2 van het besluit. Dat betekent dat aanvragen op projectniveau worden beoordeeld en toegekend aan de deelnemers afzonderlijk.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. E. Andriessen