
620

Besluit van 6 december 2002, houdende wijziging van het Besluit Infrastructuurfonds in verband met de ophoging van de doeluitkering en een andere bekostigingswijze van infrastructuurprojecten (ophoging doeluitkering)

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 juni 2002, nr. HDJZ/BIM/2002-1578, Hoofddirectie Juridische Zaken;
Gelet op artikel 9, eerste lid, van de Wet Infrastructuurfonds;
De Raad van State gehoord (advies van 20 september 2002, nr. WO9.02.0273/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 2 december 2002, nr. HDJZ/ABR/2002/2645 Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit Infrastructuurfonds¹ wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel d komt te luiden:
 - d. project: een ondeelbaar geheel van werkzaamheden met als doel de aanleg van infrastructuur, met als kenmerken, dat tot de uitvoering van de werkzaamheden in beginsel alleen in zijn geheel kan worden besloten en dat een gefaseerde uitvoering van onderdelen, waarbij ieder onderdeel na voltooiing in gebruik kan worden genomen en effectief is, niet zonder aanzienlijke meerkosten mogelijk is;
2. Onderdeel e komt te luiden:
 - e. groot project: een project waarvan de geraamde kosten op grond van artikel 5 tenminste € 225 000 000,- bedragen;
3. De onderdelen f tot en met j worden geletterd g tot en met k.
4. Er wordt een onderdeel ingevoegd luidende:
 - f. overig project: een project waarvan de geraamde kosten op grond van artikel 5 minder dan € 225 000 000,- bedragen;
5. Onderdeel j komt te luiden:
 - j. regionale infrastructuur: infrastructuur gelegen binnen een provincie

of samenwerkingsgebied en in beheer bij een provincie, gemeente of waterschap en met een regionale functie;

B

Artikel 3a, derde lid, komt te luiden:

3. Onze Minister verdeelt het beschikbare bedrag rekening houdend met:

- a. de mate waarin een project de doelstellingen van het nationaal verkeers- en vervoerplan als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Planwet verkeer en vervoer, de nota voor het nationaal ruimtelijk beleid, en het nationale milieubeleidsplan als bedoeld in artikel 4.3, eerste lid, van de Wet milieubeheer, tot uitvoering brengt;
- b. het stadium van voorbereiding van een project;
- c. de hoogte van het subsidiebedrag dat is aangevraagd, en
- d. de verplichtingen die ten laste van de begroting van het Infrastructuurfonds komen op grond van eerder afgegeven beschikkingen.

C

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, onderdeel h wordt geletterd i.
2. Er wordt in het eerste lid een onderdeel ingevoegd luidende:
 - h. de functie van het project in het openbaar vervoernetwerk, de exploitatiegevolgen voor het openbaar vervoernetwerk en de financiering van beheer en instandhouding van het project;
3. Het derde tot en met vijfde lid komen te luiden:
 3. Indien de aanvraag betrekking heeft op een groot project voor regionale of lokale infrastructuur, en de aanvrager in aanmerking meent te komen voor toepassing van artikel 9, vierde lid, onderdeel a of b, voegt de aanvrager een onderbouwing toe op grond waarvan de aanvrager hiervoor in aanmerking meent te komen.
 4. Een aanvrager van een subsidie voor een groot project toont aan dat het project is opgenomen in een provinciaal verkeers- en vervoerplan, dan wel, indien het project is gelegen in een samenwerkingsgebied, in een regionaal verkeers- en vervoerplan als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderscheidenlijk artikel 16 van de Planwet verkeer en vervoer.
 5. Het vierde lid is niet van toepassing indien de aanvraag betrekking heeft op een groot project dat onderdeel uitmaakt van het landelijk railnet.
 4. Het zesde en zevende lid vervallen.

D

Artikel 5, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel j komt te luiden:
 - j. de omzetbelasting die niet op voet van artikel 15, eerste lid, van de Wet op de omzetbelasting 1968, in aftrek kan worden gebracht en voorzover het infrastructuur als bedoeld in artikel 9, eerste lid, onderdeel b, betreft, ook geen recht geeft op een bijdrage uit het BTW-compensatiefonds, waarbij de toepassing van artikel 2, tiende lid, van de Wet op het BTW-compensatiefonds, buiten aanmerking blijft;
2. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel k door een puntkomma, wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:
 - l. onvoorziene omstandigheden bij grote projecten met betrekking tot regionale of lokale infrastructuur, voorzover de kosten betrekking hebben op de kosten, genoemd in de onderdelen a tot en met i.

E

Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde en vierde lid worden vernummerd tot het vierde en vijfde lid.

2. Er wordt een lid ingevoegd luidende:

3. Een subsidie voor een groot project met betrekking tot regionale of lokale infrastructuur wordt uitsluitend verleend voor in de beschikking omschreven functionele eisen in de vorm van een vast subsidiebedrag, dat is gebaseerd op de kosten van de meest kosteneffectieve variant. De beschikking tot subsidieverlening vermeldt de variant die naar het oordeel van Onze Minister, op basis van de studies van de subsidieaanvrager ter voorbereiding van de aanvraag als het meest kosteneffectief kan worden aangemerkt.

F

Artikel 9, wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:

a. De aanhef komt te luiden:

Een subsidie als bedoeld in artikel 4, eerste lid, bedraagt, met inachtneming van het tweede lid, als percentage van de op grond van artikel 5 in aanmerking komende kosten voor;

b. Onderdeel b komt te luiden:

b. een groot project: voor regionale of lokale infrastructuur honderd procent, onder aftrek van een bedrag van € 225 000 000,-;

c. De onderdelen c en d vervallen en de onderdelen f en g worden geletterd c en d.

d. In het nieuwe onderdeel c vervalt de zinsnede «met een maximum van € 2 270 000,-».

2. Na het derde lid worden de volgende leden toegevoegd:

4. In afwijking van het eerste lid, onderdeel b, kan Onze Minister een lager bedrag dan € 225 000 000,- aftrekken in geval:

a. de financiële draagkracht van de aanvrager hiertoe aanleiding geeft; hiervan is in ieder geval sprake indien de hoogte van de doeluitkering voor de provincie of het regionaal openbaar lichaam waarin het project is gelegen, in het jaar waarin de aanvraag is ingediend, vermenigvuldigd met vijf, gelijk is aan of lager is dan € 225 000 000,-; of

b. het project een belang dient dat naar het oordeel van Onze Minister van aanmerkelijk hogere orde is dan het regionale of lokale belang.

5. Indien reeds subsidie is verleend voor de kosten, bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel a, wordt deze bij de verlening van een subsidie voor de overige kosten, genoemd in artikel 5, eerste lid, in mindering gebracht.

G

Artikel 13 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het zesde tot en met achtste lid, worden vernummerd tot het zevende tot en met negende lid.

2. Er wordt een lid ingevoegd luidende:

6. In afwijking van het vijfde lid dient de subsidie-ontvanger tenzij bij de subsidieverlening anders wordt bepaald na afloop van het kalenderjaar geen financiële verantwoording voorzien van een accountantsverklaring in.

H

Na artikel 14a, tweede lid, wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. Indien de werkelijke kosten lager zijn dan het bedrag dat als vast subsidiebedrag is verleend, besteedt de subsidieontvanger het verschil aan infrastructurele maatregelen overeenkomstig de bijlage bij dit besluit.

I

Artikel 16d wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan het slot van het eerste lid wordt na «artikel 4» toegevoegd: , eerste lid.

2. Het derde lid, komt te luiden:

3. De artikelen 5, 7, 9, eerste lid, onderdelen a, c en d, tweede en derde lid, 13 tot en met 14a, en 16a tot en met 16b zijn van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat, indien een subsidie als bedoeld in het eerste lid betrekking heeft op een projectgebonden onderzoek ten behoeve van de veiligheid van het wegverkeer de hoogte van de subsidie vijftig procent bedraagt van de kosten die overeenkomstig artikel 5 voor vergoeding in aanmerking komen.

J

In artikel 28a, vierde lid, vervalt de zinsnede «, met dien verstande dat wanneer de subsidie in de vorm van een vast bedrag is verleend geen accountantsverklaring behoeft te worden ingediend».

K

Artikel 29 komt te luiden:

Artikel 29

1. Onze Minister verstrekt jaarlijks aan een provincie een doeluitkering voor de bekostiging van een overig project, dan wel van het eigen aandeel van de aanvrager van een subsidie voor een groot project, welke in die provincie doch buiten een samenwerkingsgebied is gelegen.

2. Een provincie kan uit de doeluitkering bijdragen verstrekken aan een openbaar lichaam als bedoeld in artikel 8, eerste lid, van de Wet gemeenschappelijke regelingen ten behoeve van overige projecten, dan wel van het eigen aandeel van de aanvrager van een subsidie voor een groot project dat in het gebied van het openbaar lichaam is gelegen.

L

Artikel 30 komt te luiden:

Artikel 30

1. Gedeputeerde staten en burgemeester en wethouders van de in de provincie gelegen gemeenten, met uitzondering van die gemeenten die zijn gelegen in een samenwerkingsgebied, tezamen met het dagelijks bestuur van de waterschappen die in de provincie wegen in beheer hebben, maken jaarlijks op basis van vastgestelde en in voorbereiding zijnde provinciale verkeers- en vervoerplannen als bedoeld in artikel 5, eerste lid, van de Planwet verkeer en vervoer, vóór 1 april afspraken over de besteding of reservering van de doeluitkering.

2. De afspraken voorzien in ieder geval in de wijze van verdelen, het tijdstip van betalen en de projecten waarvoor de doeluitkering wordt gereserveerd.

M

Artikel 31 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt de zinsnede «voor de bekostiging van overige projecten in het samenwerkingsgebied, dan wel van het eigen aandeel in een groot project.» vervangen door: voor de bekostiging van een overig

project, dan wel van het eigen aandeel van de aanvrager van een subsidie voor een groot project in het samenwerkingsgebied.

2. In het tweede lid wordt de zinsnede «voor de bekostiging van overige projecten in het samenwerkingsgebied» vervangen door: voor de bekostiging van de projecten, bedoeld in het eerste lid.

N

Artikel 36 komt te luiden:

1. In dit artikel wordt verstaan onder:

- a. het CBS: het Centraal bureau voor de statistiek;
- b. de uitkeringsfactor: het voor het uitkeringsjaar voor de doeluitkering beschikbare bedrag gedeeld door het bedrag van € 332 000 000;
- c. rastervierkanten: vierkanten van 500 bij 500 meter, zoals deze worden gebruikt in het geografisch basisregister van het CBS;
- d. omgevingsadressendichtheid van een adres: het aantal adressen in de omgeving van het adres, gedeeld door het oppervlak in vierkante kilometers van de omgeving. De omgeving van een adres wordt gevormd door het rastervierkant, waarin het adres is gelegen en de twaalf meest nabij gelegen rastervierkanten;
- e. regio: een samenwerkingsgebied, een provincie waarin geen samenwerkingsgebied is gelegen, of het deel van de provincie dat buiten een samenwerkingsgebied is gelegen.
- f. gemiddelde omgevingsadressendichtheid: de gemiddelde omgevingsadressendichtheid van de adressen in een gemeente, in adressen per vierkante kilometer;
- g. lokale dichtheidsfactor: het quotiënt van het aantal inwoners en het aantal werkzame personen in de gemeente en het aantal hectaren land in een gemeente, waarbij de bebouwde kom per gemeente is afgebakend op basis van rastervierkanten van 500 bij 500 meter waarin het aantal adressen 25 of meer bedraagt;
- h. regionale dichtheidsfactor: het quotiënt van het aantal inwoners en het aantal werkzame personen en het aantal hectaren land, in een regio ;
- i. potentiële regionale klanten: het aantal potentiële regionale klanten van de woonkernen in een gemeente.

2. De doeluitkering voor een provincie onderscheidenlijk een regionaal openbaar lichaam is het bedrag van de op de voet van het vierde lid voor die provincie of voor dat regionaal openbaar lichaam vastgestelde uitkeringsbasis vermenigvuldigd met de uitkeringsfactor.

3. De uitkeringsbasis, bedoeld in het tweede lid, is gebaseerd op de aantallen voor de regio 1 januari 2000 zoals die door het CBS zijn vastgesteld, voorzover in het vierde lid niet anders is bepaald.

4. De uitkeringsbasis, bedoeld in het tweede lid, wordt uitgedrukt in de volgende formule:

$$\{(1,66 \times \text{INW}) + (2,84 \times \text{INWoad1400}) + (22,13 \times \text{INWoad2500}) + (29,96 \times \text{INWoad3000inw}) + (10,23 \times \text{INWoad1800dhr}) + (5,02 \times \text{INWkprsdhr}) + (3,19 \times \text{INWoad1800kprsdhr}) + (2,21 \times \text{WP}) + (6,36 \times \text{WPS}) + (0,13 \times \text{WPdhk}) + (0,13 \times \text{WPSdhk}) + (3,32 \times \text{LAND}) + (221,13 \times \text{OPPBEB}) + (14,81 \times \text{VINEX})\}.$$

Hierin betekent:

INW: het aantal inwoners per gemeente

INWoad1400: het aantal inwoners in gemeenten met een omgevingsadressendichtheid van meer dan 1400;

INWoad2500: het aantal inwoners in gemeenten met een omgevingsadressendichtheid van meer dan 2500;

INWoad3000inw: het aantal inwoners in gemeenten met een omgevingsadressendichtheid van meer dan 3000 en met meer dan 230 000 inwoners;

INWoad1800dhr: het aantal inwoners in gemeenten met een omgevingsadressendichtheid van meer dan 1800, gelegen in een regio met een regionale dichtheidsfactor van meer dan 3,55;

INWkprsdhr: het aantal inwoners in gemeenten met een aantal potentiële regionale klanten van meer dan 1,85 maal het eigen inwonertal, gelegen in een regio met regionale dichtheidsfactor van meer dan 3,55;

INWoad1800kprsdhr: het aantal inwoners in gemeenten met een omgevingsadressendichtheid van meer dan 1800 en een aantal potentiële regionale klanten van meer dan 1,00 maal het eigen inwonertal, gelegen in een regio met een regionale dichtheidsfactor van meer dan 3,55;

WP: het aantal werkzame personen per gemeente zoals dat is de meest recente voor 1 januari 2000 vastgestelde statistiek banen van werknemers van het CBS is opgenomen;

WPS: het aantal werkzame personen boven een drempel van 40% van het eigen inwonertal per gemeente;

WPdhk: het aantal werkzame personen in gemeenten met een lokale dichtheidsfactor van meer dan 40;

WPSdhk: het aantal werkzame personen boven een drempel van 40% van het eigen inwonertal van gemeenten in gemeenten met een lokale dichtheidsfactor van meer dan 40, gewogen met deze dichtheidsfactor;

LAND: het aantal hectaren land per gemeente zoals dat in de meest recente voor 1 januari 2000 vastgestelde bodemstatistiek van het CBS is opgenomen;

OPPBEB: de oppervlakte van de bebouwing binnen en buiten de kom per gemeente in hectaren;

VINEX: het aantal te bouwen woningen in stadsgewesten in de regio in het kader van VINEX- en VINAC-afspraken in de perioden 1995–2005 en 2005 –2010;

dhr: de regionale dichtheidsfactor van de regio;

dhk: de lokale dichtheidsfactor van de gemeente.

5. Indien de in enig jaar verstrekte doeluitkering niet binnen vier jaar is verplicht overeenkomstig artikel 29 onderscheidenlijk artikel 31, kan Onze Minister de doeluitkering geheel of gedeeltelijk terugvorderen.

6. In afwijking van het vijfde lid, kan de doeluitkering worden gereserveerd voor de bekostiging van een groot project met betrekking tot regionale of lokale infrastructuur, dat is opgenomen in een provinciaal of regionaal verkeers- en vervoerplan als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderscheidenlijk artikel 16, eerste lid, van de Planwet verkeer en vervoer. Indien het project, voordat de realisatie een aanvang heeft genomen, niet langer in een plan als bedoeld in het eerste lid, is opgenomen, worden ten aanzien van de hier gereserveerde bijdrage overeenkomstig artikel 29 onderscheidenlijk artikel 31 verplichtingen aangegaan, voordat de geldingsduur van het geldende plan eindigt.

O

De artikelen 39a en 41a vervallen.

P

Indien het bij koninklijke boodschap van 16 november 2001 ingediende voorstel van wet houdende regels voor het bestuur in stedelijke regio's (Wet bestuur in stedelijke regio's) (Kamerstukken II 2001/02, 28 095, nr. 1–2), tot wet wordt verheven, wordt met ingang van het tijdstip waarop die wet in werking treedt, dan wel indien dit besluit op een later tijdstip in werking treedt met ingang van dat latere tijdstip:

1. artikel 1, onderdeel c, vervangen door:

c. stedelijke regio: stedelijke regio als bedoeld in artikel 1, onderdeel b, van de Wet bestuur in stedelijke regio's.

2. de zinsnede «een samenwerkingsgebied» telkens vervangen door: een stedelijke regio.

3. artikel 31 vervangen door:

Artikel 31

1. Onze Minister verstrekt aan een regionaal openbaar lichaam als bedoeld in artikel 1 van de Wet bestuur in stedelijke regio's een doeluitkering voor de bekostiging van overige projecten, dan wel van het eigen aandeel in een groot project.

2. Voor zover in een stedelijke regio wegen gelegen zijn die in beheer zijn bij de provincie of een waterschap pleegt het dagelijks bestuur, alvorens besluiten te nemen omtrent de besteding van een doeluitkering als bedoeld in het eerste lid, overleg met die provincie of dat waterschap in haar onderscheidenlijk zijn hoedanigheid van wegbeheerder.

ARTIKEL II

1. Op een project waarvoor de aanvraag tot subsidieverlening voor 1 september 2002 door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat is ontvangen blijft het Besluit Infrastructuurfonds, met uitzondering van artikel 5, eerste lid, onderdeel j, van toepassing, zoals dat besluit luidde vóór de inwerkingtreding van dit besluit, onverminderd het tweede tot en met vierde lid.

2. Artikel 13, achtste lid, van het Besluit Infrastructuurfonds, is niet van toepassing op een project als bedoeld in het eerste lid, voor regionale of lokale infrastructuur waarvan de geraamde kosten op grond van artikel 5 van dat besluit, meer dan € 11 345 000,- en minder dan € 225 000 000,- bedragen.

3. In afwijking van de artikelen 14 en 14a van het Besluit Infrastructuurfonds, wordt de subsidie voor een project als bedoeld in het eerste lid, voor regionale of lokale infrastructuur waarvan de geraamde kosten op grond van artikel 5 van dat besluit, meer dan € 11 345 000,- en minder dan € 225 000 000 bedragen, als volgt vastgesteld:

a. vóór 1 april 2003 dient de subsidieontvanger bij Onze Minister van Verkeer en Waterstaat een aanvraag tot vaststelling in, vergezeld van een financiële verantwoording over het vierde kwartaal van 2002 en een financiële verantwoording, voorzien van een accountantsverklaring over de totale kosten die tot en met 31 december 2002 voor het project zijn gemaakt.

b. binnen acht weken na ontvangst van de in onderdeel a bedoelde verantwoording, stelt Onze Minister van Verkeer en Waterstaat de subsidie per 31 december 2002 vast;

c. indien na het verstrijken van de termijn, genoemd in onderdeel a, de subsidieontvanger niet een aanvraag als bedoeld in onderdeel a heeft ingediend, stelt Onze Minister van Verkeer en Waterstaat de subsidie ambtshalve vast binnen acht weken na 1 april 2003.

4. De kosten van de voorbereiding van voorbereiding, administratie en toezicht, worden bij vaststelling van de subsidie in aanmerking genomen voor de tot en met 31 december 2002 werkelijk gemaakte kosten, met dien verstande dat de kosten van de voorbereiding, administratie en toezicht ten hoogste voor het daarvoor in de beschikking tot subsidieverlening opgenomen bedrag in aanmerking worden genomen.

5. Indien een project als bedoeld in het tweede lid, op 1 januari 2003 nog niet is voltooid, verstrekt de provincie, indien de subsidieontvanger niet in een samenwerkingsgebied is gelegen, onderscheidenlijk het regionaal openbaar lichaam van het samenwerkingsgebied, waarin de subsidieontvanger, niet zijnde die provincie onderscheidenlijk dat regionaal openbaar lichaam, is gelegen een subsidie ter hoogte van het verschil tussen het bedrag dat door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat ten hoogste als subsidie is verleend en het bedrag van de op basis van het derde lid vastgestelde subsidie.

ARTIKEL III

1. Indien de doeluitkering voor 2003 minder bedraagt dan de som van doeluitkering voor 2002 en het door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat aan 2003 toegerekende deel van de ingevolge artikel II, vijfde lid, door de provincie of door het regionaal openbaar lichaam van het samenwerkingsgebied ten hoogste te verstrekken subsidies verleent Onze Minister van Verkeer en Waterstaat aan die provincie of aan dat openbaar lichaam een aanvullende uitkering voor 2003 ter grootte van dat verschil.

2. Indien de doeluitkering voor 2004 of voor een daaropvolgend kalenderjaar minder bedraagt dan de som van 99/159 X doeluitkering voor 2002 en het door Onze Minister van Verkeer en Waterstaat aan dat kalenderjaar toegerekende deel van de ingevolge artikel II, vijfde lid, door de provincie of het regionaal openbaar lichaam van het samenwerkingsgebied ten hoogste te verstrekken subsidies, verleent Onze Minister van Verkeer en Waterstaat aan die provincie of aan dat openbaar lichaam een aanvullende uitkering voor dat kalenderjaar ter grootte van dat verschil.

3. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat rekent de door de provincie of het regionaal openbaar lichaam van het samenwerkingsgebied ingevolge artikel II, vijfde lid, te verstrekken subsidies, toe aan de kalenderjaren door:

a. per project de kalenderjaren vast te stellen die zijn gelegen in de periode na 31 december 2002 waarin dat project naar verwachting zal worden uitgevoerd;

b. per project de ingevolge artikel II, vijfde lid, ter zake van dat project te verstrekken subsidie overeenkomstig de verwachte voortgang van dat project over de kalenderjaren, bedoeld in onderdeel a, te verdelen; en

c. de uitkomsten, bedoeld in onderdeel b, per kalenderjaar op te tellen.

4. De lengte van de periode na 31 december 2002 waarin het project naar verwachting zal worden uitgevoerd vermeerderd met de lengte van de periode tot en met 31 december 2002 komt tenminste overeen met de lengte van de periode waarvoor ingevolge de beschikking tot subsidieverlening van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat voorschotten kunnen worden verleend.

5. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat stelt de toerekening van de ingevolge artikel II, vijfde lid, door de provincie of door het regionaal openbaar lichaam van het samenwerkingsgebied te verstrekken subsidies over de kalenderjaren vast bij de beschikking inzake de aanvullende uitkering voor 2003.

ARTIKEL IV

In afwijking van artikel 36, vijfde lid, van het Besluit Infrastructuurfonds kan, Onze Minister van Verkeer en Waterstaat de doeluitkering die vóór de inwerkingtreding van dit besluit is verstrekt terugvorderen indien deze niet binnen vier jaar na inwerkingtreding van dit besluit is verplicht overeenkomstig artikel 29 of artikel 31 van het Besluit Infrastructuurfonds.

ARTIKEL V

Indien het bij koninklijke boodschap van 16 november 2001 ingediende voorstel van wet houdende regels voor het bestuur in stedelijke regio's (Wet bestuur in stedelijke regio's) (Kamerstukken II 2001/02, 28 095, nr. 1-2), tot wet wordt verheven wordt met ingang van het tijdstip waarop die wet in werking treedt, dan wel indien dit besluit op een later tijdstip in werking treedt met ingang van dat latere tijdstip in de artikelen II en III «het samenwerkingsgebied» telkens vervangen door: de stedelijke regio.

ARTIKEL VI

¹ Stb. 1993, 629, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 14 september 2001, Stb. 415.

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 Staatscourant van 14 januari 2003, nr. 9.

1. De artikelen van dit besluit treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

2. Dit besluit kan voor wat betreft artikel I, onderdeel N, terugwerken tot en met een in het koninklijk besluit, bedoeld in het eerste lid, te bepalen tijdstip.

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

's-Gravenhage, 6 december 2002

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
R. H. de Boer

Uitgegeven de *negentiende* december 2002

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner

ALGEMEEN

1. Inleiding

Het onderhavige besluit is een eerste belangrijke stap om te komen tot één brede doeluitkering voor regionaal en lokaal verkeer en vervoer. Met het in 1996 gesloten VERDI¹-convenant tussen het Rijk, IPO en VNG zijn afspraken gemaakt over een herverdeling van taken, bevoegdheden en de bestuurlijke rolverdeling bij de uitvoering van het regionaal verkeer en vervoer zodat bestuurlijke samenhang in planning en uitvoering wordt bevorderd. De in het onderhavige besluit vervatte decentralisatie van verkeers- en vervoersgelden past in het verkeers- en vervoersbeleid zoals dat de afgelopen jaren in samenspraak met regionale en lokale overheden is ontwikkeld.

De verkeers- en vervoersproblemen moeten worden aangepakt op het niveau waar ze zich voordoen. Het Besluit Infrastructuurfonds zoals dat voor de inwerkingtreding van het onderhavige besluit luidde, leidde enerzijds tot ongewenste financiële afhankelijkheid bij de decentrale overheid en anderzijds tot te veel bemoeienis van de rijksoverheid. Bovendien werd de rijksoverheid geconfronteerd met een probleem dat niet primair tot haar verantwoordelijkheid behoort, maar tot die van de decentrale overheden. Een substantiële financiële decentralisatie lag dan ook voor de hand. De eerste fase bestaat uit een ophoging van de grens waaronder infrastructuur uit de reeds bestaande doeluitkering moet worden bekostigd van € 11 345 000 naar € 225 000 000. Gelijktijdig is de doeluitkering verhoogd door toevoeging van de middelen die niet langer door de Minister van Verkeer en Waterstaat (hierna: de minister) via projectsubsidies worden uitgekeerd.

Voor de projecten voor regionale en lokale infrastructuur waarvan de subsidiabele kosten meer bedragen dan € 225 000 000, de grote regionale en lokale projecten, zal het subsidiebedrag niet langer gebaseerd worden op een percentage van de werkelijke kosten, maar zal een vast bedrag verleend worden. De bestedingsvrijheid wordt hierdoor vergroot. In het verleden besliste de minister op basis van functionele eisen welke uitvoeringsvariant gesubsidieerd kon worden. Daardoor reikte de invloed van de minister op het regionale en lokale verkeers- en vervoerbeleid verder dan wenselijk is om partijen in staat te stellen op een verantwoorde manier met behulp van middelen uit het Infrastructuurfonds bepaalde verkeersproblemen op te lossen. Nu zal de subsidieontvanger gehouden zijn bij de realisatie bepaalde «functionele eisen» te waarborgen, maar zal niet langer een uitvoeringsvariant worden voorgeschreven waarmee aan die eisen voldaan kan worden. Dit is neergelegd in het nieuwe artikel 7, derde lid, van het Besluit Infrastructuurfonds. Zo is het mogelijk geworden voor de infrastructuurbeheerder, eventueel met inzet van extra eigen middelen, of in samenwerking met de private sector, voor een andere variant te kiezen, dan die als basis dient voor de berekening van de berekening van de subsidie.

In het onderhavige besluit wordt de nieuwe opzet van een eigen bijdrage van de aanvrager voor grote regionale en lokale projecten geregeld. In de nieuwe regeling wordt de eerste € 225 000 000 in beginsel door de aanvrager zelf betaald. Daarboven wordt 100% subsidie verstrekt op basis van de meest kosteneffectieve oplossing en op basis van een vast bedrag. Het betreft hier de implementatie van aanbeveling vier van het IBO-rapport «Verbetering afwegingsmechanisme infrastructuur» (hierna: het IBO-rapport), die het kabinet heeft overgenomen (Kamerstukken II 2000/01, 27 489, nr.1, blz. 3 en 4). In de oude systematiek is er geen drempel voor een eigen bijdrage maar wordt het subsidiepercentage

¹ Verkeer en Vervoer, Regionaal. Decentraal en Integraal.

afhankelijk gesteld van het soort project: 50% voor een wegvoorziening en 95% voor een openbaar vervoervoorziening.

Artikel 30 van het Besluit Infrastructuurfonds, zoals dat luidde voor de inwerkingtreding van het onderhavige besluit, regelde een uitvoerig overleg over de besteding van de doeluitkering. De besteding van die financiële middelen is een uitvloeisel van de regionale en provinciale plannen die op grond van de Planwet verkeer en vervoer en ter uitvoering van de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en vervoerbeleid worden gemaakt door provincies en samenwerkingsgebieden. De Planwet verkeer en vervoer voorziet reeds in overleg en afstemming bij deze planvorming. Aanbeveling vijf uit het IBO-rapport nodigde uit tot vereenvoudiging van het voorgeschreven jaarlijkse overleg over de besteding van de middelen. Het kabinet heeft deze aanbeveling overgenomen (Kamerstukken II 2000/01, 27 489, nr.1, blz. 4 en 5). Artikel 30, van het Besluit Infrastructuurfonds, is hiertoe aangepast. Voor de beleidsmatige verantwoording voorziet de Planwet verkeer en vervoer in een monitoring van de uitvoering van een nationale verkeers- en vervoerplan.

De verdeling van de doeluitkering voor provincies en regionale openbare lichamen wordt nu gebaseerd op objectieve structuurkenmerken. Hiermee wordt voorkomen, dat, zoals voorheen, de verdeling van de doeluitkering onbedoelde bestedingsimpulsen bevat. In het kabinetsstandpunt over het IBO-rapport (Kamerstukken II 2000/01, 27 489, nr. 1) is aangegeven, dat de nieuwe verdeelsleutel voor de doeluitkering gebaseerd op objectieve structuurkenmerken. Het is mogelijk om een zodanige verdeelsleutel te ontwikkelen met beperkte herverdeeleffecten. De nieuwe in artikel 36 van het Besluit Infrastructuurfonds opgenomen is gebaseerd op structuurkenmerken en leidt tot beperkte herverdeeleffecten.

2. Verdeelsleutel doeluitkering

2.1 Provincies en samenwerkingsgebieden blijven de ontvangers van een doeluitkering

In 1995 was het uitgangspunt dat de doeluitkering een tijdelijk karakter zou hebben totdat de desbetreffende middelen zouden worden toegevoegd aan het provinciefonds en gemeentefonds. De oude doeluitkering betrof de projecten tot € 11,3 miljoen. De Tweede Kamer heeft, bij de behandeling van de Planwet verkeer en vervoer aangedrongen op handhaving van de situatie waarbij de besturen van de provincies en de samenwerkingsgebieden optreden als beheerders van deze middelen en er geen overheveling plaatsvindt naar het gemeentefonds en het provinciefonds. (Kamerstukken II 1997/98, 25 337, nr.11). Met de verhoging van de grens voor grote projecten tot € 225 miljoen is ook de omvang van de middelen van de doeluitkering aanzienlijk toegenomen. De verdeling over samenwerkingsgebieden en provincies wijkt sterk af van de verdeling van provinciefonds en gemeentefonds. Bovendien zijn de samenwerkingsgebieden geen directe ontvangers van de uitkering uit één van die fondsen. Door de aard van de middelen die nu aan de doeluitkering zijn toegevoegd (de regeling voor projectsubsidies was oorspronkelijk bedoeld voor verkeers- en vervoervoorzieningen in en om steden) zijn de sterk verstedelijkte samenwerkingsgebieden belangrijke ontvangers van de nieuwe doeluitkering.

De provincies en samenwerkingsgebieden zijn naar de mening van de regering het meest aangewezen niveau om het geïntegreerde beleid ten aanzien van de investeringen in infrastructuur en de exploitatie van openbaar vervoer vorm te geven. De samenhang tussen regionale

ruimtelijke planning en de aard van de regionale verkeers- en vervoerproblemen is een belangrijke overweging bij de keuze voor financiële decentralisatie naar de provincies en samenwerkingsgebieden. De projecten tussen de € 11,3 miljoen en € 225 miljoen, in beheer bij een provincie, gemeente of waterschap, en die door het onderhavige besluit van subsidieregim overgaan naar het regiem voor de doeluitkering, hebben invloed op de verkeers- en vervoerstromen maar ook op de leefbaarheid en verkeersveiligheid op een bovenlokale schaal. Het is daarom belangrijk dat provincies en samenwerkingsgebieden de regie voeren bij het oplossen van de verkeers- en vervoerproblemen in een gebiedsgewijze benadering. Op provinciale schaal moet volgens de Planwet verkeer en vervoer het provinciale verkeers- en vervoerplan in samenhang met streekplannen worden ontwikkeld. In de samenwerkingsgebieden wordt het verkeers- en vervoerbeleid vastgelegd in regionale verkeers- en vervoerplannen.

De cruciale opgaven, waarvoor het openbaar bestuur bij verkeer en vervoer staat, zijn per definitie van een aard die de gemeentegrenzen van zelfs de grote steden overstijgen. De Raad voor het openbaar bestuur en de Raad voor de financiële verhoudingen (hierna: Rfv) constateren dat daarin het terrein van verkeer en vervoer zich sterk onderscheidt van de stedelijke vernieuwing. Daarmee ligt samenvoeging met het investeringsbudget voor stedelijke vernieuwing (Wet stedelijke vernieuwing) niet voor de hand. Met de onderhavige doeluitkering kan de minister bovendien beter zijn integrale verantwoordelijkheid voor het totale verkeers- en vervoersysteem dragen en voor de voeding van deze uitkering zorgdragen. Zo benadrukt de Raad voor de financiële verhoudingen ook in zijn advies (april 2002), dat VenW de komende jaren de verantwoordelijkheid voor het systeem moet houden.

2.2 Verdeelsleutel gebaseerd op gebiedskenmerken

De beleidskeuzen voor een gebiedsgewijze benadering van de verkeers- en vervoerproblemen, vormen de reden voor een verdeelsystematiek op basis van objectief meetbare gebiedskenmerken. De oude verdeelsleutel voor de doeluitkering kende een aantal bezwaren. Voor het onderdeel autokilometer bleken de statistische reeksen onbetrouwbaar te zijn door definitiewijzigingen en vanwege een te lage steekproef bij het verzamelen van het statistisch materiaal. Het criterium verkeersslachtoffers werkt onbevredigend uit omdat daarmee juist geen prikkel ontstaat om de verkeersveiligheid te bevorderen. Verlaging van het aantal verkeersslachtoffers leidde namelijk tot een lagere doeluitkering.

Op grond van de aanbeveling uit het IBO-rapport is door het Centrum beleidsadviseurend onderzoek bv een verdeelsleutel ontwikkeld voor de middelen voor lokale en regionale infrastructuur. De ontwikkelde verdeelsleutel is opgenomen in artikel 36 van het Besluit Infrastructuurfonds. Er is bij de keuze van gebiedskenmerken zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande kenmerken. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan het bezwaar van de oude sleutel dat onderliggende cijferreeksen statistisch onbetrouwbaar zijn.

De in artikel 36 van het Besluit Infrastructuurfonds opgenomen verdeelsleutel is samengesteld uit twee deelmodules, namelijk één module die de oude doeluitkering zo goed mogelijk beschrijft met de nieuwe gebiedskenmerken en een tweede module voor de projecten lager dan € 225 miljoen die in de nieuwe doeluitkering komen te vallen. Als maatstaf voor de investeringen in deze categorie projecten is een langjarige reeks van projecten genomen. De langjarige reeks betreft gerealiseerde projecten vanaf 1992 tot op heden en projecten in de realisatie- en planfase volgens de laatst bekende stand van zaken in het

Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport voor de jaren 2002–2006 met een doorkijk tot 2010. In deze reeks zijn ook de projecten boven de € 225 miljoen opgenomen maar dan alleen met de eerste € 225 miljoen die straks als eigen deel uit de doeluitkering moet worden betaald. Het voordeel van de langjarige reeks, die nu de grondslag vormt van het verdeelmodel, is dat deze gebaseerd is op projecten die een degelijke beoordelingsprocedure hebben doorlopen, inclusief de toetsing van de kosteneffectiviteit. Er is een sterke correlatie tussen enerzijds grootschalige ingrepen in het onderliggend wegennet en het regionaal openbaarvervoersysteem en anderzijds sterk verstedelijkte gebieden met een belangrijke centrumfunctie, complexe binnenstedelijke situaties en bebouwing in hoge dichtheden. Met de criteria inwoners, adressendichtheid, oppervlakte land in een regio, werkzame personen en regionale klantensurplus kan de complexiteit van stedelijke gebieden goed worden beschreven. Naast de factoren van verstedelijking speelt de woningbouwopgave uit de Vinex-convenanten een rol. Deze laatste indicator drukt het belang uit dat de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aan het objectiveren van het begrip stedelijke netwerken in het verdeelmodel.

De in artikel 36 opgenomen verdeelsleutel is niet gebaseerd op een vaste bestuurlijke indeling. Dat is belangrijk indien bijvoorbeeld een andere keuze wordt gemaakt bij de toedeling van gemeenten aan samenwerkingsgebieden. In dat geval gaan de gebiedskenmerken van de heringedeelde gemeenten mee naar het andere gebied. Ook kan in de toekomst, wanneer kenmerken van gebieden zich wijzigen (zoals bijvoorbeeld inwoneraantal), eenvoudig en voor elke partij op inzichtelijke wijze de uitkering worden bijgesteld, zonder het principe van de sleutel te wijzigen.

De in artikel 36, van het Besluit Infrastructuurfonds, opgenomen verdeelsleutel is tevens gebaseerd op een langjarige reeks van projecten en actuele beschikkingen, inclusief beslissingen rond de Vinex-locaties. Of de toekomstige investeringen zich ook zo zullen blijven ontwikkelen is moeilijk vast te stellen. De toekomstige verkeers- en vervoerplannen zullen een betere basis geven voor de voorspelling van de investeringsbehoefte in de verschillende provincies en samenwerkingsgebieden. De provinciale en regionale verkeers- en vervoerplannen moeten volgens de Planwet verkeer en vervoer anderhalf jaar na vaststelling van een nationaal verkeers- en vervoersplan gereed zijn. Een evaluatie van de verdeelsleutel is daarna mogelijk. De verdeelsleutel zou reeds in 2006 kunnen worden aangepast aan de investeringsbehoefte voor lokale en regionale infrastructuur.

3. Subsidieregime grote projecten

3.1. Ophoging grens

In het kabinetsstandpunt over het IBO-rapport is de conclusie getrokken dat alleen voor projecten boven een grens van € 225 miljoen een projectgebonden subsidierelatie tussen rijksoverheid en decentrale overheden wenselijk is (Kamerstukken II 2000/01, 27 489, nr. 1, blz. 4). In het Besluit Infrastructuurfonds blijft hiervoor in paragraaf 2 een titel aanwezig. Bij de keuze van de grens is onderzocht wat de gemiddelde grootte was van de gesubsidieerde projecten gedurende de laatste tien jaar. Uit deze analyse bleek dat er een zeer grote groep projecten kleiner is dan € 45 miljoen en slechts een beperkt aantal boven de € 225 miljoen uitkomt. In de categorie tussen € 45 en € 225 miljoen bleken geen projecten voor subsidie te zijn aangemeld. Door uit te gaan van de grens van € 225 miljoen wordt het interbestuurlijk verkeer sterk teruggebracht.

Het Rijk zal dan alleen nog een directe subsidierelatie hebben voor grote regionale en lokale projecten zoals de metrolijnen en lightrailprojecten (met name in de stedelijke regio's Rotterdam, Amsterdam en Haaglanden). Dit zijn projecten die een bijzonder groot beslag leggen op de regionale middelen en daarom in het projectgebonden subsidieregime blijven. Ingevolge artikel 9, vierde lid, van het Besluit Infrastructuurfonds, betaalt de aanvrager van subsidie de eerste € 225 miljoen voor het grote regionale en lokale project in beginsel zelf. Hiermee wordt een prikkel ingebouwd om een bewuste afweging te maken tussen de inzet van deze eigen middelen voor een groot project of voor andere projecten in het gebied. Bij de gekozen grens wordt circa 70% van de middelen, die gemoeid waren met de oude subsidieregeling, bij de decentralisatie betrokken en zal directe financiële ondersteuning door het Rijk alleen nog voor een zeer beperkt aantal grote projecten nodig zijn. De keuze voor de grens van € 225 miljoen heeft als belangrijk voordeel dat de decentralisatie meer substantieel en betekenisvol wordt en in belangrijke mate bijdraagt aan het terugdringen van de sterke financiële afhankelijkheid van de rijksoverheid.

In artikel 9, vierde lid, van het Besluit Infrastructuurfonds, zijn twee uitzonderingen opgenomen op de hoofdregel dat de aanvragers voor een subsidie voor een groot regionaal of lokaal project de eerste € 225 miljoen zelf moeten financieren. Deze uitzonderingen zijn:

- a. de ontoereikende financiële draagkracht van een subsidieaanvrager;
- b. de hogere belangen die extra financiële middelen rechtvaardigen.

Ad a.

Hiervan is sprake als een subsidieaanvrager meer dan vijf jaar de totale jaarlijkse doeluitkering moet sparen om de eerste € 225 miljoen te kunnen betalen. De totale doeluitkering van de provincie wordt daarbij voor individuele gemeenten en waterschappen binnen een provincie (exclusief samenwerkingsgebieden) als uitgangspunt genomen.

Ad. b.

Hiervan is sprake als de aanleg van een regionaal of lokaal project een verantwoordelijkheid is van een decentrale overheid maar tevens het belang van het Rijk dient. Graadmeter voor het bepalen of en in hoeverre een belang regio-overstijgend is, is in principe de mate van doelbereiking van nationale doelstellingen, zoals vastgelegd in de voor het ruimtelijk beleid relevante wettelijke beleidsnota's zoals nota's op de ruimtelijke ordening en nationale verkeers- en vervoersplannen. Als bijdrage aan de doelstellingen van bereikbaarheid kan gedacht worden aan een regionaal project dat een aanzienlijke bijdrage levert aan de ontlasting van de infrastructuur, in beheer bij de rijksoverheid. Met regio-overstijgend wordt niet bedoeld dat het project in meerdere regio's ligt. In dat geval delen de regio's naar evenredigheid in de kosten.

De omvang van de eigen bijdrage van de aanvrager (onder de grens van € 225 miljoen) is onderwerp van onderhandelingen op projectniveau, waarbij de aanvrager moet beargumenteren dat aan de voorwaarden voor een lagere eigen bijdrage dan € 225 miljoen is voldaan.

In artikel 4, derde lid, van het Besluit Infrastructuurfonds, is aangegeven dat bij de aanvraag een onderbouwing van de eigen financiële draagkracht of van het hogere belang moet worden bijgevoegd indien een aanvrager meent dat een van deze uitzonderingsregels van toepassing is.

Om de aanvrager in de gelegenheid te stellen te sparen voor de eigen bijdrage voor een groot project, is in artikel 36, zesde lid, van het Besluit

Infrastructuurfonds, opgenomen dat de ontvanger van de doeluitkering mag sparen voor investeringen in een later jaar.

Met de ophoging van de grens voor grote projecten van € 11 345 000 naar € 225 000 000 is ervoor gekozen ook de grens voor overige projecten naar dit niveau op te hogen. Er is geen aanleiding een categorie projecten te creëren waarbij de subsidiabele kosten tussen beide bedragen in liggen en waarvoor een apart regime zou moeten gelden. Deze wijziging past in het streven naar een verminderde betrokkenheid van de minister bij projecten zonder landelijke betekenis en het verruimen van de (financiële en bestuurlijke) investeringsvrijheid door ophoging van de doeluitkering. Voor de aanleg van vaarwegen die in beheer zijn bij een provincie, een gemeente of een waterschap, zoals genoemd in artikel 28, van het Besluit Infrastructuurfonds, is gebleken dat toevoeging van de middelen, die hiermee gemoeid zijn, aan de doeluitkering vooralsnog niet gewenst is. Het aantal projecten is zeer beperkt en de locaties waar voor de binnenscheepvaart problemen ontstaan zijn zeer specifiek zodat een algemene verdeelsleutel niet geschikt is om de verdeling van middelen adequaat te beschrijven.

Met de nieuwe subsidiebepalingen komen de vaste subsidiepercentages (95% van de subsidiabele kosten voor OV-projecten, 50% van de subsidiabele kosten voor wegprojecten) te vervallen.

3.2. Vast subsidiebedrag voor grote regionale en lokale projecten

Er zal bij grote regionale en lokale projecten gewerkt worden met een subsidieverlening op basis van een vast bedrag. Er vindt geen nacalculatie plaats. Het uitgangspunt is dat de subsidie wordt verstrekt voor een bepaalde basisfunctionaliteit, die de aanvragers nastreven met hun project. Die basisfunctionaliteit kan in verschillende varianten van een infrastructurele voorziening gerealiseerd worden. De minister zal op basis van onderzoek door de aanvrager de meest kosteneffectieve variant als basis nemen voor de berekening van het subsidiebedrag. Subsidieaanvragers kunnen besluiten een minder kosteneffectieve variant uit te voeren. Deze zal echter op basis van artikel 7, derde lid, van het Besluit Infrastructuurfonds, wel aan dezelfde functionele eisen moeten voldoen.

Met de keuze voor subsidieverlening voor regionale en lokale infrastructuur op basis van een vast bedrag is direct het definitieve bedrag bekend. De vaststelling van de subsidie na realisatie kan gezien worden als het verlenen van decharge en als vaststelling dat de afgesproken functionaliteit is geleverd. Er is voor alle betrokkenen direct bij de subsidieverlening zekerheid omtrent het maximale subsidiebedrag aangezien ingevolge artikel 7, derde lid, van het Besluit Infrastructuurfonds, geen mogelijkheid meer bestaat voor een aanvullende subsidie voor onvoorziene omstandigheden.

Een subsidieaanvraag voor een groot project wordt overeenkomstig artikel 6 van het Besluit Infrastructuurfonds slechts in behandeling genomen indien dat project is opgenomen in een realisatieprogramma dat deel uitmaakt van het geldende Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport. De besluitvorming over het realisatieprogramma geschiedt volgens de «Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport». Op basis van de informatie uit een door een aanvrager zelf uitgevoerde probleemverkenning kan de minister een probleem erkennen en daarmee een opdracht geven tot een planstudie (beslismoment 2). De noodzaak van een groot project moet in ieder geval blijken uit het provinciale of regionale verkeers- en vervoerplan van de betreffende regio, ook indien de aanvrager een gemeente is buiten een samenwerkingsgebied. De probleemverkenning gaat altijd samen met het verzoek

van de minister om enkele oplossingsrichtingen verder uit te werken, en deze in een later stadium voor te leggen als beslismoment 3 (projectbesluit).

De keuze van de oplossingsrichtingen is op basis van artikel 7, derde lid, van het Besluit Infrastructuurfonds, gebaseerd op de minimale kwaliteit (basisfunctionaliteit) die de oplossing moet hebben om het probleem uit de verkenning op te lossen. Het projectbesluit wordt ingevolge artikel 7, derde lid, van het Besluit Infrastructuurfonds, gebaseerd op de meest kosteneffectieve oplossing. Dit is de oplossing waarvoor geldt dat de verhouding tussen de verwachte effecten en de geraamde kosten de meest optimale is. Bij deze oplossing is de prijs per eenheid effect of een bepaalde combinatie van effecten het laagst. Niet alle effecten zijn in monetaire eenheden uit te drukken. De minister laat daarom bij de afweging tussen de verschillende effecten de beleidsprioriteiten op rijksniveau meewegen. Indien een minder kosteneffectieve oplossing wordt gekozen door de aanvrager zijn de meerkosten ten opzichte van de door de minister gekozen, kosteneffectievere, oplossing voor de aanvrager.

3.3 Financiële verantwoording grote regionale en lokale projecten

Zoals reeds is paragraaf 3.2 is uiteengezet worden de subsidies voor grote regionale en lokale projecten op basis van artikel 7, derde lid, van het Besluit Infrastructuurfonds, in de vorm van een vast subsidiebedrag verleend.

Vooraf zal een gedegen onderbouwing van de subsidieaanvraag moeten worden gemaakt. Bij de voorbereiding van de aanvraag worden afspraken gemaakt over de tussentijdse functionele resultaten, die de subsidieaanvrager moet bereiken om een voorschot te kunnen krijgen.

De vaststelling dat de afgesproken tussentijdse resultaten zijn bereikt gaat vergezeld van een technisch deskundige verklaring. Aan de resultaten kunnen vervolgens financiële consequenties worden verbonden (in de vorm van uitbetaling van een voorschot). Na afronding behoeft de subsidieaanvrager slechts te verantwoorden dat de functionele resultaten zijn behaald. Deze verantwoording gaat vergezeld van een verklaring door een technisch deskundige, die bijvoorbeeld werkzaam is bij een ingenieursbureau. Ingevolge artikel 13, zesde lid, van het Besluit Infrastructuurfonds, is neergelegd dat de subsidieontvanger in beginsel, geen financiële verantwoording na afloop van het kalenderjaar behoeft in te dienen. Het is mogelijk dat er aan het project specifieke financiële aspecten zijn verbonden. In deze gevallen kan op basis van artikel 13, zesde lid, van het Besluit Infrastructuurfonds, bij de beschikking tot subsidieverlening worden voorgeschreven dat bij de verantwoording van de projecten, een financiële verantwoording met een accountantsverklaring moet worden ingediend.

4. Samenwerking en overleg

Bij een gebiedsgewijze en probleemgerichte benadering is samenwerking tussen de verschillende beheerders van infrastructuur van essentieel belang. Het is belangrijk dat zij in onderlinge samenwerking het integraal verkeers- en vervoerbeleid in de regio gestalte geven. In de Planwet verkeer en vervoer is daarvoor een plan- en overlegstructuur ontworpen gericht op de totstandkoming van provinciale en regionale verkeers- en vervoerplannen. Via uitvoeringsprogramma's en afspraken met inliggende wegbeheerders worden de prioriteiten ten aanzien van de uitvoering vastgelegd. Dat betekent ook dat de doeluitkering kan worden besteed aan projecten van andere wegbeheerders dan de directe ontvanger ervan. Over de precieze besteding van de middelen kunnen per provincie bestuursovereenkomsten gesloten worden tussen provincies,

gemeenten en – waar aan de orde – wegbeherende waterschappen. In artikel 30 van het Besluit Infrastructuurfonds is de verplichting tot overleg over de jaarlijkse besteding van de doeluitkering vereenvoudigd tot alleen de direct betrokken bestuurlijke partijen. Andere partijen, die niet direct uit het Infrastructuurfonds middelen ontvangen zoals openbaar vervoermaatschappijen, komen voldoende aan bod bij de voorbereiding van de provinciale en regionale verkeers- en vervoerplannen wanneer de hoofdlijnen van beleid worden vastgesteld.

De kracht van samenwerking ligt in de bereidheid van partijen om op zakelijke gronden afspraken te maken. Binnen provincies kan deze samenwerking verder gestalte krijgen door de vorming van deelregio's. Omdat dit een samenwerking moet zijn vanuit een wederzijds belang is afgezien van een nadere wettelijke verplichting tot de vorming van deelregio's. In een bestuurlijk overleg tussen VNG, IPO en de minister zijn hierover op 9 mei 2001 nadere afspraken gemaakt. Daarbij is afgesproken dat gemeenten, wanneer daartoe behoefte bestaat, een deelregio kunnen vormen. Zij doen daartoe een voorstel aan de provincie en geven daarbij aan welke gemeenten (en eventueel wegbeherende waterschappen) aan de deelregio deelnemen. De provincie toetst de bestaansredenen van die regio marginaal. Indien er bezwaren leven tegen de omvang of samenstelling van de deelregio, beslist de provincie, gehoord de gemeenten (en de waterschappen). De provincie kan ook zelf het initiatief nemen tot het vormen van een deelregio indien onder de desbetreffende gemeenten (en waterschappen) daarover consensus bestaat. Provincie en gemeenten (en waterschappen) kunnen de instelling van een deelregio vastleggen in een bestuurlijke overeenkomsten.

In het hiervoor aangehaalde bestuurlijke overleg is afgesproken dat in provinciale verkeers- en vervoerplannen zal worden aangegeven welke verdeelsleutel eventueel binnen een provincie gehanteerd zal worden. Bij het vaststellen van die sleutel wordt gebruik gemaakt van dezelfde uitgangspunten als die ten grondslag liggen aan de door het Rijk gehanteerde verdeelsleutel die is opgenomen in artikel 36, van het Besluit Infrastructuurfonds. De verdeling leidt tot een budget voor provinciale projecten en tot budgetten voor projecten binnen deelregio's. Waar van toepassing wordt dit laatste budget over gemeenten en waterschappen binnen eventuele deelregio's verdeeld. Deze sleutels kunnen dus per provincie verschillen. Deelregio's hoeven in dat geval niet van tevoren hun programma's en projecten ter goedkeuring aan de provincie voor te leggen, maar de afzonderlijke provincies houden via monitoring bij of de besteding van de middelen (de gerealiseerde projecten) passen binnen hun respectievelijke provinciale verkeers- en vervoerplannen. Mede op basis van die bevindingen beslist de provincie of er aanleiding is tot aanpassing van de verdeelsleutel voor de daarop volgende periode. Voor het geval bestuurlijke overeenkomsten niet tot stand komen kunnen betrokken bestuursorganen zich wenden tot een, door de minister in te stellen, arbitragecommissie, overeenkomstig artikel 12 van de Planwet verkeer en vervoer.

In de samenwerkingsgebieden speelt het vraagstuk van samenwerking op een andere manier. De Kaderwet bestuur in verandering is op intergemeentelijke samenwerking gebaseerd. Het voorstel van wet met betrekking tot bestuur in stedelijke regio's handhaaft dit beginsel. Bij de keuze van de verdeelsystematiek in artikel 31 van het Besluit Infrastructuurfonds, is gekozen voor een gebiedsgerichte benadering en niet voor een verdeelsystematiek op basis van beheer. Een samenwerkingsgebied is immers geen beheerder van de infrastructuur van de gemeenten die deel uitmaken van het regionaal openbaar lichaam. Een gebiedsgerichte benadering verdeelt het budget van de doeluitkering in eerste instantie

probleemgericht en niet op basis van (toevallige) beheersgrenzen. De uiteindelijke besteding is echter wel gerelateerd aan projecten, in beheer bij een gemeente (of soms bij een provincie of een waterschap). Artikel 31 van het Besluit Infrastructuurfonds, regelt dat er overleg plaats vindt over de besteding van de doeluitkering in de samenwerkingsgebieden. Hoewel de besteding gerelateerd kan zijn aan een uitvoeringsprogramma op basis van het regionale verkeers- en vervoerplan, leent de schaal van een samenwerkingsgebied zich, anders dan van een provincie, minder voor de instelling van openbare lichamen voor deelregio's als tussenschakel bij de verdeling van de doeluitkering.

5. Overgangsproblematiek

Voor alle betrokken overheden is het belangrijk dat de overgang snel en bovenal helder plaatsvindt. Voorkomen moet worden dat er een langjarige subsidierelatie blijft bestaan tussen Rijk en decentrale overheden voor projecten met betrekking tot regionale en lokale infrastructuur tot € 225 000 000. Decentrale overheden dienen voor nieuwe plannen en daaraan verbonden projecten zo snel mogelijk te beschikken over de vrijheid om naar eigen inzicht keuzes te maken met betrekking tot aard en planning van de uitvoering. Om die beleidsvrijheid waar te kunnen maken is het noodzakelijk dat de decentrale overheden tijdig en in voldoende mate over voldoende middelen kunnen beschikken. Ervaring met de aanpak van de overgangsproblematiek met betrekking tot de decentralisatie van budgetten tot € 11 300 000 in 1996 leert dat het in stand houden van een subsidierelatie voor «oude» nog niet afgeronde subsidieprojecten resulteert in een veelal langjarig uitstel van deze beleidsvrijheid. Naar verwachting zijn de laatste projecten van die overgang pas rond het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit afgerond.

Anderzijds moet ook worden gewaarborgd dat er financiële middelen beschikbaar blijven ter afronding van de projecten voor regionale en lokale infrastructuur, waarvoor een beschikking tot subsidieverlening is afgegeven. Het gaat hierbij om projecten met een omvang kleiner dan € 225 000 000 die op het moment van inwerkingtreding van dit besluit nog in uitvoering zijn. De minister stelt ingevolge artikel II, derde lid, de subsidie voor projecten tot € 225 000 000 die op dat moment in uitvoering zijn, naar de situatie op 31 december 2002 vast. De vaststelling houdt in dat met betrekking tot de bovengenoemde projecten geen verdere subsidieverplichtingen voor de minister resteren. De subsidieontvangers, verkrijgen krachtens artikel II, vijfde lid, ter zake van een bovenbedoeld project subsidieaanspraken op de ontvanger van de doeluitkering in wiens gebied het desbetreffende project is gelegen. De eigen projecten van de ontvanger van de doeluitkering in zijn gebied worden hier ingevolge artikel II, vijfde lid, buiten aanmerking gelaten. De subsidieontvangers dienen hiertoe wel een aanvraag in te dienen bij de desbetreffende ontvanger van de doeluitkering, die op basis van artikel II, vijfde lid, die aanvraag moet honoreren. Het gebied van een provincie voor het Besluit Infrastructuurfonds waarbinnen niet één of meer samenwerkingsgebieden zijn gelegen is het gehele grondgebied van de provincie. Het gebied van een provincie voor het Besluit Infrastructuurfonds waarbinnen één of meer samenwerkingsgebieden zijn gelegen is het deel van de het grondgebied van die provincie dat niet in een samenwerkingsgebied is gelegen. Het gebied voor het Besluit Infrastructuurgebied van een samenwerkingsgebied is het gehele gebied dat binnen dat samenwerkingsgebied is gelegen. De subsidieaanspraak op de ontvanger van de doeluitkering komt overeen met het resterend subsidiebedrag, dat niet meer door de minister wordt betaald. Het resterend subsidiebedrag is ten hoogste het verschil tussen het bedrag van de subsidies dat ten hoogste door de minister is verleend en het bedrag van de naar de situatie van 31

december 2002 door de minister vastgestelde subsidies. Er wordt gesproken van een bedrag aan subsidieverplichtingen dat ten hoogste op een ontvanger van de doeluitkering overgaat omdat na voltooiing van de projecten door middel van nacalculatie door de ontvanger van de doeluitkering wordt gezien of de werkelijke kosten niet lager zijn dan de kosten waarop het bedrag van de subsidieverlening is gebaseerd. Op deze wijze wordt gewaarborgd dat er financiële middelen beschikbaar zijn ter afronding van reeds gesubsidieerde projecten.

De uitkomst van het verdeelmodel, bedoeld in artikel 36 van het Besluit Infrastructuurfonds, kan er in verband met de ontstane subsidieverplichtingen voor een aantal ontvangers toe leiden dat de vrij besteedbare doeluitkering voor 2003 lager is dan de doeluitkering voor 2002. Dit is het geval indien de som van het aan 2003 toegerekende deel van de ingevolge artikel II, vijfde lid, te verstrekken subsidies van de ontvanger in 2003 en de doeluitkering voor 2002 meer bedragen dan de doeluitkering voor 2003. De minister verleent op basis van artikel III, eerste lid, in het bovengenoemde geval een aanvullende uitkering aan de desbetreffende ontvanger van de doeluitkering ter grootte van dat verschil. De minister verleent ingevolge artikel III, tweede lid, een aanvullende uitkering voor 2004 of een daaropvolgend kalenderjaar indien de som van $99/159 \times$ doeluitkering voor 2002 en de aan dat kalenderjaar toegerekende deel van de ingevolge artikel II, vijfde lid, door de ontvanger van de doeluitkering te verstrekken subsidies. De vergelijking met $99/159 \times$ doeluitkering voor 2002. Dit hangt samen met het feit dat voor 2003 de SWAB-impuls (Samenwerking aan bereikbaarheid) voor de periode 1998–2003 met één jaar is verlengd. Er resteert door middel van de aanvullende uitkering voor iedere ontvanger tenminste een vrij besteedbare doeluitkering ter grootte van de doeluitkering voor 2002.

De minister verdeelt de ingevolge door artikel II, vijfde lid, door de ontvanger van de doeluitkering te verstrekken subsidies over de kalenderjaren op basis van artikel III, derde lid, in drie stappen. In de eerste plaats worden de kalenderjaren vastgesteld die zijn gelegen in de periode waarin het project na 31 december 2002 naar verwachting (verder) zal worden uitgevoerd. In de tweede plaats wordt de ingevolge artikel II, vijfde lid, ter zake van het project te verstrekken subsidie overeenkomstig het verwachte verloop van de (verdere) uitvoering van het project over de bovenbedoeld kalenderjaren verdeeld. In de derde plaats worden per kalenderjaar de aan dat kalenderjaar toegedeelde delen van de ingevolge artikel II, vijfde lid, door de ontvanger van de doeluitkering te verstrekken opgeteld. De drie stappen resulteren voor ieder kalenderjaar in een aan dat kalenderjaar toegedeeld deel van de door de ontvanger van de doeluitkering ingevolge artikel II, vijfde lid, te verstrekken subsidies. De verwachte lengte van de periode na 31 december 2002 van de uitvoering van een project moet tezamen met de tot en met 31 december 2002 verstreken uitvoeringstijd, tenminste overeenkomen met de lengte van de periode voor de uitvoering van het project waarvan de minister aanvankelijk bij de subsidieverlening is uitgegaan. In artikel III, vierde lid, wordt laatstbedoelde periode omschreven als de periode waarvoor ingevolge de beschikking tot subsidieverlening van de minister voorschotten kunnen worden verleend. Op basis van artikel 13, eerste lid, van het Besluit Infrastructuurfonds, wordt de voorschotverlening bij de subsidieverlening bepaald. Op basis van artikel 13, derde lid, van het Besluit Infrastructuurfonds worden voorschotten betaald op basis van in te dienen declaraties, die zijn gebaseerd op de gerealiseerde voortgang van het werk. De lengte van de periode waarvoor bij de beschikking tot subsidieverlening is bepaald dat voorschotten kunnen worden verleend, geeft de aanvankelijk verwachte termijn voor de uitvoering van het project weer. De benodigde tijd voor de uitvoering van de meeste projecten is vanwege tegenvallers

in het bouwproces langer dan bij de subsidieverlening is aangenomen. De bij de subsidieverlening verwachte termijn voor de uitvoering van het project is dan ook een alleszins aanvaardbare minimumtermijn voor de berekening van de aanvullende uitkering.

Op basis van artikel III, vijfde lid, wordt de verdeling van de ingevolge artikel II, vijfde lid, door de provincie of door het regionaal openbaar lichaam van het samenwerkingsgebied te verstrekken subsidies, vastgesteld bij de beschikking inzake de aanvullende uitkering voor 2003. Indien die beschikking onherroepelijk vaststaat, staat ook de aan daaropvolgende kalenderjaren toegedeelde delen van de ingevolge artikel II, vijfde lid, te verstrekken subsidies onherroepelijk vast. De verdeling van de ingevolge artikel II, vijfde lid, te verstrekken subsidies geschiedt eenmalig in 2003 aangezien ze betrekking hebben op projecten waarmee de subsidierelatie van de minister na de vaststelling van de subsidie naar de situatie op 31 december 2002 wordt beëindigd.

6. Financiële gevolgen

De financiële gevolgen van het onderhavige besluit voor de Rijksbegroting kunnen door verschuivingen tussen begrotingsjaren binnen de meerjarenbegroting van het infrastructuurfonds worden opgevangen. Dit geschiedt door verschuiving van gelden voor de jaren 2007 tot en met 2010 naar voren naar de jaren 2003 tot en met 2006. De budgetten over de jaren tot en met 2010 blijven hiermee gelijk. De kasschuif bedraagt voor het 2003 € 16 miljoen, voor het jaar 2004 € 45 miljoen, voor het jaar 2005 € 52 miljoen en voor het jaar 2006 € 34 miljoen. De vaststelling van de subsidies per 31 december 2002 heeft geen of nagenoeg geen gevolgen voor de rijksbegroting omdat het bedrag van de vastgestelde bedrag geheel of nagenoeg geheel zal overeenkomen met het bedrag van de reeds betaalde voorschotten.

De structurele financiële gevolgen voor de provincies en de regionale openbare lichamen van de samenwerkingsgebieden bestaan uit een verhoging van de doeluitkering en een geringer aantal projectsubsidies als gevolg van de verhoging van de projectgrens. De bovenbedoelde wijziging leidt tot beperkte herverdeeleffecten bij de provincies en samenwerkingsgebieden.

Ingevolge artikel II, vijfde lid, ontstaan er voor de ontvangers van de doeluitkering subsidieverplichtingen. Zoals reeds bij de bespreking van de overgangsproblematiek is uiteengezet wordt door middel van een aanvullende uitkering bewerkstelligd dat voor iedere ontvanger van de doeluitkering in een kalenderjaar na aftrek van de in dat jaar overgenomen subsidieverplichtingen in ieder geval een vrij besteedbaar ter grootte van de doeluitkering in 2002 resteert.

7 Advies van de Raad voor de financiële verhoudingen

De minister heeft op 20 december 2001 de Raad voor de financiële verhoudingen (hierna: Rfv) verzocht te adviseren over het verdeelmodel voor de nieuwe verhoogde en verbrede doeluitkering verkeer en vervoer, de GDU-plus.

De Rfv oordeelt in haar advies van 3 april 2002 positief over het kabinetsvoornemen de middelen voor verkeers- en vervoerbeleid te decentraliseren, en tevens over het voorgestelde verdeelmodel.

De Rfv is echter op een aantal punten kritisch gestemd.

De Rfv wijst op het ontbreken van een directe relatie tussen reële kosten en het verdeelmodel.

Het in artikel 36, van het Besluit Infrastructuurfonds, opgenomen verdeelmodel is tevens gebaseerd op een langdurige reeks van projecten

en actuele beschikkingen, inclusief beslissingen rond de Vinex-locaties. De langjarige reeks is tot stand gekomen na zorgvuldige toetsing van projecten waarbij een toets op de subsidiabele kosten onderdeel vormt. Daarmee is de relatie tussen kosten en verdeelmodel een indirecte.

De Rfv merkt terecht op, dat aan de consistentie van het model in financiering, verantwoordelijkheden en bevoegdheden verder moet worden gewerkt. Om op regionaal niveau integraal verkeer- en vervoerbeleid te bereiken is onderhavig besluit een eerste stap. Tweede stap vormt de verbreding met verkeersveiligheid en mobiliteitsmanagement. Daartoe is het voornemen om afzonderlijke regelgeving in procedure te brengen.

De Rfv merkt op, dat er mogelijk een groot verschil is tussen de formele beleidsvrijheid in de regio en de materiële. Deze zorg wordt zowel ingegeven door gesignaleerde onduidelijkheid in de bevoegdheidsverdeling tussen rijk enerzijds en samenwerkingsgebieden en provincies anderzijds door de omvang van de middelen. De onderhavige ophoging van de grens tussen zogenaamde grote projecten, waarvoor een rechtstreekse subsidierelatie tussen het rijk en de regio blijft bestaan van € 11,3 miljoen naar € 225 miljoen is een eerste stap op weg naar een significante wijziging van de beleidsvrijheid in de regio. In volgende stappen zullen andere budgetten aan de GDU worden toegevoegd. De eerste stap in dit verband is de toevoeging van de budgetten van Duurzaam Veilig en Mobiliteitsmanagement en vervolgens of mogelijk gelijktijdig van de budgetten voor het regionaal openbaar vervoer. De schotten tussen deze budgetten zullen worden opgeheven. Niettemin is ook de onderhavige eerste stap zeer relevant, want het aantal projecten boven de € 225 miljoen is zeer gering. Dit betekent dat de zeer grote meerderheid van projecten waarover in de vigerende regelgeving nog beslissingen door het rijk worden genomen na de inwerkingtreding van het onderhavige besluit volledig tot de competentie van de regio's behoort. De Raad heeft gelijk in haar opmerking, dat de beleidsvrijheid voorts afhankelijk is van de mate waarin financiële middelen beschikbaar zijn. Aangezien lopende projecten, waarvoor meerjarige subsidiebeschikkingen zijn afgegeven nog een aantal jaren op het budget zullen drukken, zal in het eerste en tweede jaar de vrij te besteden ruimte slechts een relatief klein deel van het totale budget beslaan, maar vanaf het tweede jaar neemt de beleidsvrijheid ook in financiële zin snel toe.

Ten aanzien van de totale omvang van de middelen wordt in reactie op het advies van de Rfv opgemerkt, dat deze een kwestie is van politieke afweging. De historisch gegroeide omvang van de huidige middelen is gebaseerd op de in de afgelopen jaren in het kader van landelijke en lokale planvorming en de prioritering van de in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport opgenomen projecten. Er zal na realisering van de verbreding en ontschotting van de GDU-plus aan de hand van de ervaring opgedaan met de planvorming via de weg van op elkaar af te stemmen verkeers- en vervoerplannen het inzicht in de totale omvang van de noodzakelijke middelen moeten worden verkregen. Langjarige zekerheid over de totale omvang van de beschikbare middelen is derhalve op dit moment niet te geven. Aanleiding van het advies van de Rfv inzake de overgangsproblematiek is de regeling nu zo ingericht, dat de voorkeur van de Raad wordt gevolgd : vrijvallende middelen na afloop van de nog door V&W beschikte projecten worden verdeeld conform de sleutel van de GDU-plus. De vrijval per regio loopt dus niet uiteen doordat toevalligerwijze op de overgangsdatum in de ene regio meer projecten liepen dan in de andere. Overigens zij opgemerkt, dat de overgang geen extra kosten voor de lopende projecten oplevert.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel I

A (artikel 1, onderdelen d, e, f en j)

De belangrijkste wijziging in artikel 1 van het Besluit Infrastructuurfonds, betreft de verschuiving van de kostengrens waarboven (groot project) dan wel waaronder (overig project) subsidie kan worden verleend op grond van dit besluit. De wijziging van deze definities heeft haar doorwerking in de rest van het Besluit Infrastructuurfonds. Nieuw is de definitie van de term «project». Deze term was wel toegelicht in de toelichting behorend bij het Besluit Infrastructuurfonds maar bij het formuleren van het overgangsrecht leverde de wijziging van de definities van groot en overig project dermate problemen op, dat in het belang van de leesbaarheid ervoor gekozen is de term project apart te definiëren. Daarvoor is aansluiting gezocht bij de eerdere toelichting.

B (artikel 3a, derde lid)

Artikel 3a, derde lid, onderdeel b, van het Besluit Infrastructuurfonds, beoogt bij de verdeling van de beschikbare gelden rekening te houden met het stadium van voorbereiding. Alle projecten waarvan voorzienbaar is dat ze in het jaar waarvoor het subsidieplafond wordt vastgesteld, in de realisatiefase van het geldende Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport zullen worden opgenomen of daarin reeds opgenomen zijn en waarvoor in dat jaar naar verwachting een subsidiebeschikking zal worden afgegeven. Verder ziet dit onderdeel ook op de projecten die reeds in uitvoering zijn en waarvoor voorschotten begroot moeten worden.

C (artikel 4, eerste lid, onderdeel h, derde, vierde en vijfde lid)

Voor een aanvrager die niet zelf op grond van de Planwet verkeer en vervoer verplicht is een verkeers- en vervoerplan vast te stellen, bijvoorbeeld de beheerder van het landelijk railnet, kan de eis dat een project opgenomen is in een dergelijk plan een onbedoelde doorkruising van rijksbeleid en onwenselijke vertraging inhouden. Dit besluit beoogt immers niet aanvullende regels te stellen voor afstemming op het terrein van ruimtelijke ordening, zoals vastgelegd in de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Tracéwet. Afstemming tussen plannen voor landelijk spoor en regionale verkeers- en vervoermaatregelen vindt bovendien plaats middels de systematiek van de Planwet verkeer en vervoer. Voorzover de projecten zijn opgenomen in de essentiële onderdelen van een nationaal verkeers- en vervoerplan zijn de decentrale overheden bovendien gehouden het regionale en lokale verkeers- en vervoerbeleid hierop af te stemmen. Een aanvullende eis van opname van alle projecten in een dergelijk regionaal of lokaal wettelijk plan, alvorens een subsidieaanvraag kan worden ingediend, kan ertoe leiden dat uitvoering van rijksbeleid of projecten van landelijk belang (spoor, overslagterminals) onbedoeld opgehouden wordt totdat de regionale en gemeentelijke verkeers- en vervoerplannen zijn aangepast. Volstaan kan worden met het aantonen van inpassing van het project in het relevante verkeers- en vervoerbeleid, zonder afbreuk te doen aan de planmatige en ruimtelijke afstemming zoals elders geregeld. De minister kan zich een oordeel vormen over die inpassing op basis van de genoemde nota's en de gegevens die op grond van artikel 4, eerste lid, van het Besluit Infrastructuurfonds, door de beheerder van het landelijk railnet bij een subsidieaanvraag moeten worden geleverd.

Het zesde lid van artikel 4, van het Besluit Infrastructuurfonds, vervalt

aangezien ingevolge artikel 4, vierde lid, geen gemeentelijk verkeers- en vervoersplan overlegd behoeft te worden.

Het zevende lid van artikel 4, van het Besluit Infrastructuurfonds, vervalt omdat artikel 9, derde lid, van de Wet Infrastructuurfonds, reeds een grondslag voor ministeriële regelingen bevat.

D (Artikel 5, eerste lid, onderdeel j)

De omzetbelasting die op de voet van artikel 15, eerste lid, van de Wet op de omzetbelasting 1968, in aftrek kan worden gebracht, is niet subsidiabel. Tot de op voet van artikel 15, eerste lid, van de Wet op de omzetbelasting 1968, in aftrek te brengen omzetbelasting behoort ook de omzetbelasting ter zake van gemeenschapsvoorzieningen die op grond van de zogenaamde resolutie BTW-28 in aftrek kan worden gebracht. De omzetbelasting ter zake van investeringen in regionale of lokale openbaar vervoer infrastructuur, waaronder infrastructuur ten behoeve van bussen, waarvoor een bijdrage uit het BTW-compensatiefonds(hierna: BCF) kan worden verkregen, is eveneens niet subsidiabel. Er wordt daarbij geen rekening gehouden met de vereveningsfactor, bedoeld in artikel 2, tiende lid, van de Wet op het BTW-compensatiefonds.

Dit betekent dat omzetbelasting ter zake van regionale of lokale openbaar vervoerinfrastructuur, die recht geeft op een bijdrage uit het BCF in aanmerking komt maar als gevolg van de vereveningsfactor feitelijk niet geheel door de bijdrage wordt bestreken, niet subsidiabel is.

De bepaling met betrekking tot het BCF leidt niet tot een achteruitgang voor gezamenlijke gemeenten, provincies en regionale openbare lichamen van de samenwerkingsgebieden.

De middelen die gemoeid waren met de subsidiabele omzetbelasting ter zake van investeringen in regionale of lokale openbaar vervoer infrastructuur zijn overgeheveld naar het BCF. Het bedrag aan middelen dat van het gemeentefonds en het provinciefonds naar het BCF is overgeheveld is dienovereenkomstig verlaagd. (Kamerstukken II 2001/02, 27 293, nr. 12, blz. 4, nr. 16, blz. 2.)

D (artikel 5, eerste lid, onderdeel l) en E (artikel 7, derde lid)

Subsidies voor grote projecten met betrekking tot regionale of lokale infrastructuur zullen krachtens artikel 7, derde lid, van het Besluit Infrastructuurfonds, in de vorm van een vast subsidiebedrag worden verleend. Hiermee wordt onder andere beoogd de verantwoordelijkheid voor de kostenontwikkeling voor en tijdens de realisatie bij de beheerder te laten. Hierbij past geen grond voor een subsidie voor onvoorziene omstandigheden. Op basis van artikel 1, onderdeel f juncto artikel 7, derde lid, van het Besluit Infrastructuurfonds, wordt voor grote projecten met betrekking tot regionale en lokale infrastructuur geen aanvullende subsidie voor onvoorziene omstandigheden verleend. Ter compensatie voorziet artikel 5, eerste lid, onderdeel l, van het Besluit Infrastructuurfonds, in de mogelijkheid in het subsidiebedrag een bedrag op te nemen ter dekking van de financiële risico's bij de uitvoering. De hoogte van dit bedrag is afhankelijk van de bijzondere omstandigheden die per project kunnen verschillen: bijvoorbeeld de technische complexiteit of de bodemgesteldheid, alsmede de termijn waarop realisatie wordt verwacht.

De kosten, bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdelen j en k, van het Besluit Infrastructuurfonds, komen niet voor deze verhoging van het subsidiebedrag in aanmerking, omdat deze een van tevoren bekend percentage van de overige onderdelen betreffen.

Ingevolge artikel 7, derde lid, van het Besluit Infrastructuurfonds, is in geval van subsidie voor een groot regionaal of lokaal project de activiteit waarvoor subsidie wordt verleend niet langer beperkt tot een uitvoeringsvariant, zoals bijvoorbeeld een type brug of een gelijkvloerse kruising.

Hiermee strekte de rijksinvloed verder dan noodzakelijk voor een goede verantwoording van de rijksbijdrage. Door de activiteit te omschrijven op basis van functionele eisen, zoals de te behalen vervoerwaarde, de vereiste duurzaamheid, randvoorwaarden voor de ruimtelijke inpassing alsmede milieu- en veiligheidsnormen, blijft de mate van doelbereiking en kosteneffectiviteit het uitgangspunt, zonder te treden in de vrijheid en verantwoordelijkheid van de decentrale overheid bij de keuze voor een uitvoeringsvariant. Deze keuze kan mede ingegeven zijn door ruimtelijke inpassing, behoud van landschappelijke waarden of het stadsgezicht of de te verwachten onderhoudslasten. Deze aspecten zijn vanuit het objectief van rijksbeleid niet altijd van voldoende gewicht om in het subsidiebedrag tot uitdrukking te brengen. De uitvoerende overheid kan ervoor kiezen uit andere middelen de hogere kosten die met een bepaalde variant gepaard gaan te bekostigen.

Uitgangspunt voor de vaststelling van de hoogte van de subsidiabele kosten is in verband hiermee de meest kosteneffectieve variant van alle varianten die in de procedure, leidend tot vermelding in het realisatieprogramma van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport door de aanvrager zijn onderzocht en doorgerekend. De subsidiebeschikking zal de aanvrager echter niet langer beletten een minder kosteneffectieve variant uit te voeren, zolang voldaan wordt aan de functionele eisen.

F

De categorieën infrastructuur, genoemd in artikel 9, eerste lid, onderdelen b tot en met e, van het Besluit Infrastructuurfonds, zoals die luiden vóór inwerkingtreding van dit besluit betroffen allen regionale en lokale infrastructuur. Die zijn nu samengevat in onderdeel b.

Het grensbedrag, bedoeld in het nieuwe artikel 9, onderdeel c, van het Besluit Infrastructuurfonds, is vervallen. Hiervoor is gekozen, enerzijds omdat dit bedrag niet langer in verhouding staat tot de kosten van een groot project (minimaal € 225 000 000), anderzijds omdat het niet langer zinvol wordt geacht hier een grens aan te stellen. In artikel 9, vijfde lid, van het Besluit Infrastructuurfonds, is nu geregeld, dat het subsidiebedrag dat voor studiekosten wordt verleend, wordt afgetrokken van een eventuele toekomstige subsidie voor het project als geheel. Het is hierdoor niet in het belang van de aanvrager om voor studiekosten een buitenproportionele aanvraag in te dienen. Overigens kan de minister, met toepassing van artikel 7, eerste lid, van het Besluit Infrastructuurfonds, de hoogte van de subsidie, bijvoorbeeld voor studiekosten, bepalen met inachtneming van eisen van soberheid en doelmatigheid.

De berekeningswijze van de draagkracht is op basis van artikel 9, vierde lid, van het Besluit Infrastructuurfonds, gelijk voor zowel provincies als gemeenten en waterschappen. In alle gevallen geldt dat de doeluitkering die de provincie waarin het project is gelegen ontvangt, ongeacht of de provincie, de gemeente of het waterschap als wegbeheerder en aanvrager optreedt, beslissend is voor de mate waarin de minister bijdraagt in de kosten onder de grens van de eigen bijdrage van € 225 000 000. Het bedrag dat als eigen bijdrage resteert komt in beginsel ten laste van de aanvrager. Echter, verondersteld mag worden dat indien het project werkelijk van groot regionaal of lokaal belang is, zodanig dat de minister bereid zou moeten zijn subsidie beschikbaar te stellen, ook van de provincie verwacht mag worden een substantieel aandeel van de doeluitkering voor dit project beschikbaar te stellen.

H

Met de verlening van een vast bedrag draagt de subsidieontvanger een zeker risico dat de kosten goed geraamd zijn en eventuele kostenstijgingen beheersbaar zullen blijken. Daar staat tegenover dat door efficiencywinst een bedrag overgehouden kan worden. Ingevolge artikel 1, onderdeel f, van het Besluit Infrastructuurfonds, vindt in het geval van een vast subsidiebedrag geen nacalculatie plaats. Op basis van artikel 7, tweede lid, van het Besluit Infrastructuurfonds, wordt een subsidie in de vorm van een vast subsidiebedrag niet verleend voor de werkelijke kosten. De minister kan dit eventuele overschot niet terugvorderen. Het geld is echter afkomstig uit een begrotingsfonds voor verkeersinfrastructuur. Met dit artikel wordt beoogd de besteding conform het doel van het fonds veilig te stellen, zonder onevenredige controlelasten voor betrokken partijen te introduceren.

I

De wijziging van artikel 16d vloeit is technisch van aard en vloeit voort uit de wijziging van artikel 9 van het Besluit Infrastructuurfonds.

J

Artikel 13, zesde lid, van het Besluit Infrastructuurfonds, regelt dat geen accountantsverklaring wordt ingediend, tenzij bij de subsidieverlening anders is bepaald. De zinsnede van deze strekking in artikel 28a, vierde lid, van het Besluit Infrastructuurfonds kan derhalve vervallen.

Artikel 13, zesde lid, is immers ingevolge artikel 28a, vierde lid, van overeenkomstige toepassing.

K

De provincie is bevoegd de doeluitkering te besteden voor overige projecten en het eigen aandeel in de kosten van grote projecten welke door de provincie worden beheerd en in de kosten van grote projecten, gelegen in de provincie en buiten een samenwerkingsgebied, die door anderen zullen worden beheerd.

Met toepassing van artikel 107 van de Provinciewet kan de provincie uit de doeluitkering bijdragen verstrekken aan gemeenten en waterschappen ter bekostiging van de projecten die in het eerste lid van artikel 29 van dit besluit worden genoemd. Ter uitvoering van de afspraak die de minister op 9 mei 2002 heeft gemaakt met IPO en VNG over de vorming van deelregio's en de mogelijkheid tot het maken van provinciale afspraken over verdeelsleutels ter verdeling van de doeluitkering kan niet worden volstaan met toepassing van artikel 107 van de Provinciewet. Teneinde rechtstreeks financiële middelen uit de provinciale doeluitkering aan zo'n regio te kunnen verstrekken, zal sprake moeten zijn van een gemeenschappelijke regeling met rechtspersoonlijkheid. Het tweede lid biedt de provincie de bevoegdheid aan een dergelijk openbaar lichaam een bijdrage uit de doeluitkering te verstrekken. Daarbij zal de bestemming van de doeluitkering, zoals verwoord in het eerste lid, in acht genomen moeten worden. Alleen wegbeheerders kunnen immers grote of overige projectsubsidies aanvragen (artikel 29 en 31, Besluit Infrastructuurfonds jo. artikel 2, tweede lid, onderdeel b, Wet Infrastructuurfonds). De wettelijke zorg voor wegen die toegankelijk zijn voor openbaar verkeer komt krachtens de Wegenwet toe aan rijk, provincies, gemeenten en waterschappen. Evenals samenwerkingsgebieden zullen dergelijke deelregio's (gemeenschappelijke regelingen) geen wegbeheerder zijn. De deelregio zal derhalve met haar deel van de doeluitkering wegbeheerders

financiële middelen verstrekken ter bekostiging van de in het eerste lid genoemde projecten.

L

Nu de eigen bijdrage voor grote projecten fors wordt verhoogd, is in artikel 30, tweede lid, van het Besluit Infrastructuurfonds, het overleg met de waterschappen en andere wegbeheerders niet beperkt tot overige projecten. Genoemde wegbeheerders kunnen immers ook een eigen belang hebben bij de uitvoering van een groot project dat bij een ander in beheer zal zijn.

De opdracht om een lijst met voorgenomen projecten op te stellen, ter verdeling van de provinciale doeluitkering, is vervallen. Aan de decentrale overheden wordt de vrijheid gelaten onderling afspraken te maken over de wijze van verdelen. Daardoor wordt het ook mogelijk met de provinciale doeluitkering op basis van een aangepaste verdeelsleutel, gebaseerd op dezelfde uitgangspunten als de verdeelsleutel in artikel 36 van het Besluit Infrastructuurfonds, bedragen te verstrekken aan gemeenten of waterschappen, eventueel via samenwerkingsverbanden van gemeenten die zich met toepassing van de Wet gemeenschappelijke regelingen in een gemeenschappelijke regeling met rechtspersoonlijkheid hebben verenigd.

M

Het regionaal openbaar lichaam van het samenwerkingsgebied is bevoegd de doeluitkering te besteden voor overige projecten in het samenwerkingsgebied en het eigen aandeel in de kosten van grote projecten welke door het regionaal openbaar lichaam worden beheerd en van grote projecten, gelegen in het samenwerkingsgebied, die door anderen zullen worden beheerd.

N

De voor de verdeelsleutel van de doeluitkering gehanteerde begrippen zijn ontleend aan het Besluit financiële verhouding 2001, dat regels bevat voor de bepaling van de algemene uitkering uit het provinciefonds en het gemeentefonds. De parameters voor berekening van de doeluitkering zijn ingevolge artikel 36, tweede lid, van het Besluit Infrastructuurfonds, behoudens een drietal uitzonderingen, gebaseerd op de aantallen op 1 januari 2000 zoals die door het Centraal bureau voor de statistiek (hierna; CBS) zijn vastgesteld. In de drie uitzonderingsgevallen zijn de aantallen voor de berekening van de doeluitkering gebaseerd op de meest recente voor 1 januari 2000 vastgestelde statistiek van het CBS onderscheidenlijk op de Vinex- en Vinac-afspraken, die betrekking hebben op de perioden 1995–2005 en 2005–2010.

In artikel 36, zesde lid, van het Besluit Infrastructuurfonds, is de mogelijkheid neergelegd dat de doeluitkering geheel of gedeeltelijk wordt gereserveerd voor de bekostiging van een groot project voor regionale of lokale infrastructuur. Op basis van artikel 36, vijfde lid, van het Besluit Infrastructuurfonds, heeft de doeluitkering een bestedingsimpuls. Het moet voor de ontvangers van de doeluitkering tevens mogelijk zijn de doeluitkering te reserveren teneinde dat deel van de kosten van grote projecten voor regionale of lokale infrastructuur te kunnen dekken die voor eigen rekening komen. Gelet op de gemiddelde doeluitkering in relatie tot de aard en het kostenniveau van de projecten die de onderscheiden ontvangers in het verleden gerealiseerd hebben of in de toekomst beogen te realiseren, is gekozen voor een termijn van vijf jaren waarover de doeluitkering gereserveerd mag worden. Daaraan wordt wel de voorwaarde verbonden, dat het project waarvoor gereserveerd wordt

in een provinciaal of regionaal verkeers- en vervoerplan als bedoeld in de Planwet verkeer en vervoer is opgenomen.

O

Artikel 39a van het Besluit Infrastructuurfonds, kan vervallen als gevolg van de wijziging van artikel 30, van het Besluit Infrastructuurfonds, waarbij de overlegvoorschriften sterk vereenvoudigd zijn en de opdracht aan de provincie om een lijst met projecten vast te stellen is vervallen. In lijn met die wijziging past niet langer dat de betaling indirect wordt gekoppeld aan een projectenlijst. Op basis van artikel 30, tweede lid, van het Besluit Infrastructuurfonds, beschikken de betrokken partijen over de vrijheid onderling afspraken te maken over de betaling van subsidies uit de doeluitkering.

Artikel 41a van het Besluit Infrastructuurfonds vervalt omdat het is uitgewerkt.

P

Dit onderdeel bevat technische aanpassingen aan het voorstel van wet Regels voor het bestuur in stedelijke regio's (Wet bestuur in stedelijke regio's) (Kamerstukken II 2001/02, 28 095, nrs. 1–2).

Artikel II

Dit artikel bevat overgangsrechtelijke bepalingen. In het eerste lid is de hoofdregel voor het overgangsrecht geformuleerd. Er geldt eerbiedigende werking voor het oude recht, met uitzondering van artikel 5, eerste lid, onderdeel j, van het Besluit Infrastructuurfonds, voor projecten waarvoor de aanvraag tot subsidieverlening voor 1 september 2002 door de minister is ontvangen. De eerbiedigende werking betekent o.a. dat aanvragen voor projecten slechts door de minister in behandeling worden genomen indien ze in het realisatieprogramma van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport zijn opgenomen. De aanvraag wordt ingevolge artikel 6, tweede lid, van het Besluit Infrastructuurfonds, door de minister niet in behandeling genomen indien het desbetreffende bovenbedoeld project niet in het realisatieprogramma van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport is opgenomen. De minister kan op basis van artikel 6, eerste lid, tweede volzin, van het Besluit Infrastructuurfonds, in bijzondere gevallen besluiten om een aanvraag om subsidie voor een project reeds in behandeling te nemen, voordat het in het realisatieprogramma van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport is opgenomen. Het nieuwe artikel 5, eerste lid, onderdeel j, van het Besluit Infrastructuurfonds, is ook van toepassing op projecten waarvoor de aanvraag voor 1 september 2002 door de minister is ontvangen. Dit betekent dat omzetbelasting ter zake van projecten voor regionale en lokale openbaar vervoer infrastructuur, waaronder infrastructuur ten behoeve van bussen, waarvoor een bijdrage uit het BCF kan worden verkregen niet subsidiabel is. De omzetbelasting ter zake van projecten voor andere infrastructuur dan regionale en lokale openbaar vervoer infrastructuur, waarvoor een bijdrage uit het BCF kan worden verkregen komt wel voor subsidie in aanmerking.

De uitzonderingen op de bovenbedoelde eerbiedigende werking zijn geformuleerd in het tweede, derde en vijfde lid. De datum van 1 september 2002 is bij brief van 10 juli 2002 door de minister aan de betrokken aanvragers medegedeeld.

Ingevolge het derde lid stelt de minister de subsidie voor projecten voor regionale of lokale infrastructuur tot € 225 000 000 die nog niet voor de inwerkingtreding van het onderhavige besluit is vastgesteld, uiterlijk binnen acht weken na 31 maart 2003 vast. Het bedrag van de vastgestelde

subsidie is gebaseerd op de situatie, de mate van voltooiing, van het betrokken project op 31 december 2002. Het bedrag van de op basis van het derde lid door de minister vastgestelde subsidies komt, na aftrek van de reeds betaalde voorschotten, direct ten laste van het Infrastructuurfonds. Op basis van artikel 4:52, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht, wordt immers het subsidiebedrag onder verrekening van de over de periode tot en met 31 december 2002 betaalde voorschotten overeenkomstig de subsidievaststelling betaald.

De vaststelling ingevolge het derde lid, heeft geen of nagenoeg geen gevolgen voor de rijksbegroting aangezien het bedrag van naar de situatie op 31 december 2002 vastgestelde subsidies geheel of nagenoeg geheel overeen zullen komen met het bedrag aan voorschotten dat tot en met 31 december 2002 is uitbetaald. Er resteren met betrekking tot de bovengenoemde projecten na subsidievaststelling ingevolge het derde lid, geen verdere subsidieverplichtingen meer voor de minister.

Het vierde lid biedt een voorziening voor projecten waarvan de tot en met 31 december 2002 gemaakte kosten, voornamelijk bestaan uit kosten van voorbereiding, administratie en van toezicht. Aangezien die kosten op basis van artikel 5, derde lid, van het Besluit Infrastructuurfonds, op basis van de directe uitvoeringskosten forfaitair worden bepaald, zou een groot bedrag aan betaalde voorschotten na verrekening met het vastgestelde subsidiebedrag terugbetaald moeten worden. Het vierde lid, maakt het mogelijk om de kosten van voorbereiding, administratie en van toezicht voor de werkelijk tot en met 31 december 2002 gemaakte kosten, bij de subsidievaststelling in aanmerking te nemen. Het bedrag van kosten van voorbereiding, administratie en van toezicht, dat bij subsidievaststelling naar de situatie op 31 december 2002 in aanmerking wordt genomen, bedraagt ten hoogste het bedrag dat daarvoor conform artikel 5, derde lid, van het Besluit Infrastructuurfonds, in de beschikking tot subsidieverlening is opgenomen.

Voor projecten voor regionale of lokale infrastructuur tot € 225 000 000 die op 1 januari 2003 nog niet zijn voltooid, zal de subsidie die door de minister ten hoogste is verleend meer bedragen dan de door hem per 31 december 2002 vastgestelde subsidie. Er resteert een bedrag te weten het verschil tussen de subsidie die de minister ten hoogste heeft verleend en het bedrag van de per 31 december 2002 door de minister vastgesteld subsidiebedrag. Ingevolge het vierde lid ontstaan er voor de provincies en de regionale openbare lichamen van de samenwerkingsgebieden, de ontvangers van de doeluitkering, subsidieverplichtingen ter zake van de bovenbedoelde projecten van anderen voor het resterend bedrag. Op basis van het eerste lid beschikken de ontvangers van de doeluitkering niet over beleidsvrijheid voor de bovenbedoelde projecten. Het Besluit Infrastructuurfonds, zoals dat luidde voor de inwerkingtreding van het onderhavige besluit, blijft voor wat betreft de subsidiabele kosten, het subsidiepercentage en andere essentialia, van toepassing op de bovenbedoelde projecten. Dit leidt uitzondering voor het nieuwe artikel 5, eerste lid, onderdeel j, van het Besluit Infrastructuurfonds. De provincies en de regionaal openbare lichamen van de samenwerkingsgebieden behoeven derhalve geen subsidie te verlenen voor omzetbelasting ter zake van regionale of lokale openbaar vervoer infrastructuur waarvoor een bijdrage uit het BCF kan worden verkregen. Nu op het moment waarop de beschikking tot verlening van een projectsubsidie werd gegeven het Besluit Infrastructuurfonds andere bepalingen omtrent de vaststelling bevatte dan na de onderhavige wijziging, kan de vraag rijzen of dit wijzigingsbesluit op dit punt strijdig is met het vertrouwensbeginsel. Daarvan is geen sprake, enerzijds door vroegtijdige informatieverstrekking tijdens de voorbereiding van het onderhavige besluit in overleg met vertegenwoordigers van de betrokken overheden, anderzijds door in het vierde lid een verplichting op te nemen voor de ontvangers van een doeluitkering. Indien de uitvoering van het project nog niet is voltooid,

wordt de provincie of het samenwerkingsgebied waarbinnen het project is gelegen verantwoordelijk voor de verdere bekostiging. Andere subsidieontvangers dan de provincie of het regionaal openbaar lichaam van het samenwerkingsgebied waarin het desbetreffende project is gelegen, verkrijgen een aanspraak op die provincie of dat regionaal openbaar lichaam van het samenwerkingsgebied. De aanspraak is het verschil tussen het bedrag van de door de minister verleende subsidie en van de naar de situatie van 31 december 2002 vastgestelde subsidie. Voorzover oude aanspraken op de minister met de inwerkingtreding van dit besluit bij een ontvanger van een doeluitkering zelf berusten, kunnen zij met de hogere doeluitkering zelf die kosten dekken die niet langer door de minister vergoed worden. Bij het ontwerpen van de verdeelsleutel voor de doeluitkering is met deze projecten rekening gehouden.

Er geldt geen eerbiedigende werking van het oude recht voor projecten op het terrein van regionale of lokale infrastructuur waarvan de subsidieabele kosten minder bedragen dan € 225 000 000, waarvoor de aanvraag tot subsidieverlening is ingediend na 1 september 2002 doch voor de inwerkingtreding van het onderhavige besluit. De minister zendt dergelijke aanvragen door aan het desbetreffende provinciebestuur onderscheidenlijk aan het bestuur van het desbetreffende samenwerkingsgebied. De minister van Verkeer en Waterstaat mist voor de projecten voor regionale of lokale infrastructuur tot € 225 000. 000, en waarvoor de aanvraag na de inwerkingtreding van dit besluit door hem is ontvangen de bevoegdheid hierop te beslissen. Ingevolge de artikel 2:3 van de Algemene wet bestuursrecht, is de minister gehouden deze aanvragen onverwijld door te zenden. De provincie of het regionale openbare lichaam waarbinnen het project zal zijn gelegen zal zelf op de aanvraag moeten beslissen en voor de bekostiging zorg moeten dragen. Hiertoe kan gebruik gemaakt worden van de verhoogde doeluitkering die op grond van artikel 29 onderscheidenlijk 31 wordt verstrekt.

Artikel III

Voor een toelichting op dit artikel wordt verwezen naar hoofdstuk 5 «Overgangsproblematiek» van het algemeen deel van de toelichting.

Artikel IV

Gelijktijdig met de aanzienlijke ophoging van de grens voor subsidieabele projecten en de overname van verplichtingen als bedoeld in artikel II, vierde lid, zullen ook de financiële middelen voor de doeluitkering op de begroting van het Infrastructuurfonds worden opgehoogd. Voorafgaand aan de inwerkingtreding van dit besluit was voorzienbaar dat een aantal ontvangers van de doeluitkering voor bedragen die zij als doeluitkering hadden ontvangen nog geen verplichtingen zouden zijn aangegaan op het moment van inwerkingtreding van dit besluit.

De termijn waarbinnen die verplichtingen aangegaan moesten zijn op grond van het besluit zoals dat luidde vóór inwerkingtreding van dit besluit, verschilde tussen provincies en samenwerkingsgebieden. Aan de samenwerkingsgebieden werd een doeluitkering verstrekt voor de duur van de gemeenschappelijke regeling op grond van de Kaderwet bestuur in verandering.

De provincies ontvingen de doeluitkering eerst voor twee jaren, daarna voor de periode totdat de middelen aan het provinciefonds en gemeentefonds zouden worden toegevoegd. De duur van de periode waarvoor een doeluitkering zou worden verstrekt was derhalve ook onzeker. Indien artikel I, onderdeel N, artikel 36, vijfde lid, van het Besluit Infrastructuurfonds, onmiddellijke werking zou hebben, zou dit kunnen betekenen dat voor bedragen die op grond van artikel 36, derde lid, onderdeel b, zoals

dat luidde vóór de inwerkingtreding van dit besluit, zouden worden teruggevorderd op het moment dat de verstrekking van de doeluitkering zou eindigen, binnen een te korte periode verplichtingen moeten zijn aangegaan.

Gelet op de verschuiving van de grens voor subsidiabele projecten wordt het niet billijk of zinvol geacht die bedragen een jaar na inwerkingtreding van dit besluit terug te vorderen en gelijktijdig andere bedragen ter compensatie van eventuele tekorten te verstrekken.

De bedragen die op het moment van inwerkingtreding van dit besluit als doeluitkering nog op de begroting van de provincies en samenwerkingsgebieden staan, ongeacht of voor die bedragen verplichtingen zijn aangegaan, zullen in de eerste vier jaar na inwerkingtreding van dit besluit niet worden teruggevorderd.

Artikel V

Dit artikel bevat technische aanpassingen aan het voorstel van wet Regels voor het bestuur in stedelijke regio's (Wet bestuur in stedelijke regio's) (Kamerstukken II 2001/02, 28 095, nrs. 1–2).

Artikel VI

De in dit artikel opgenomen terugwerkende kracht, maakt het mogelijk dat ook bij inwerkintreding gedurende een kalenderjaar de doeluitkering voor dat hele kalenderjaar volgens dezelfde rekenregels wordt bepaald. Aangezien de doeluitkering is verhoogd is de in dit artikel opgenomen terugwerkende kracht begunstigend en derhalve niet in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
R. H. de Boer