

Subsidieregeling openbare inland terminals

20 oktober 2000/DGG/J- 99009876
 Directoraat-Generaal Goederenvervoer

De Minister van Verkeer en Waterstaat;
 Gelet op de artikelen 3 en 4 van de Kaderwet subsidies Verkeer en Waterstaat,

Besluit:

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

- a. *Minister:* Minister van Verkeer en Waterstaat;
- b. *overslagterminal:* samenhangend geheel van op Nederlands grondgebied gelegen voorzieningen die hoofdzakelijk zijn bestemd en worden gebruikt voor de overslag van goederen van de ene naar een andere vervoersmodaliteit;
- c. *intermodaal vervoer:* vervoer van goederen in één en dezelfde laadeenheid door middel van meer dan één vervoersmodaliteit;
- d. *multimodaal vervoer:* vervoer van goederen door middel van meer dan één vervoersmodaliteit;
- e. *private rechtspersoon:* een rechtspersoon die in Nederland is gevestigd of in Nederland een nevenvestiging heeft in de zin van artikel 3, eerste lid, van de Handelsregisterwet 1996, met dien verstande dat de beslissende zeggenschap over die rechtspersoon, alsmede het uiteindelijk gerechtigd zijn tot de inkomsten berust bij particuliere personen, onderscheidenlijk bij andere rechtspersonen dan een overheidslichaam als bedoeld in artikel 1, eerste en tweede lid, van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek;
- f. *overslagbedrijf:* private rechtspersoon die activiteiten verricht of twee of meer private rechtspersonen die activiteiten verrichten, welke activiteiten geheel of gedeeltelijk bestaan of zullen bestaan uit het exploiteren of doen exploiteren van één of meer overslagterminals;
- g. *project:* het investeringsproject waarop de subsidie-aanvraag betrekking heeft;
- h. *initiële investeringen:* investeringen

die betrekking hebben op de realisering van een nieuwe overslagterminal voorzover die noodzakelijk zijn om de terminal te laten functioneren;

i. *uitbreidingsinvesteringen:* investeringen die betrekking hebben op de uitbreiding van de capaciteit van bestaande overslagterminals tot het door de aanvrager gewenste en met intentieverklaringen onderbouwde niveau;

j. *subsidie:* subsidie voor een investering, bedoeld in artikel 2 van het Besluit Infrastructuurfonds.

Artikel 2

1. Op aanvraag van een overslagbedrijf kan de Minister ter bevordering van het gebruik van intermodaal en multimodaal vervoer subsidie verlenen ten behoeve van initiële of uitbreidingsinvesteringen van een overslagterminal. De subsidie kan worden verleend voor zowel investeringen in infrastructuur als in vaste en mobiele uitrusting die nodig is voor de overslag van goederen.
2. De subsidie wordt slechts verleend indien:
 - a. het overslagbedrijf een onderneming is die primair gericht is op het maken van winst;
 - b. is aangetoond dat de continuïteit van het overslagbedrijf voldoende is gewaarborgd, en
 - c. de met de overslagterminal gemoeide totale projectkosten, bedoeld in artikel 3, voor ten minste 50% door private rechtspersonen risicodragend worden gefinancierd.
3. De subsidie wordt slechts verleend indien de overslagterminal waarop het project betrekking heeft:
 - a. niet gelegen is in het beheersgebied van een zeehaven;
 - b. niet gelegen is binnen het samenwerkingsgebied Arnhem-Nijmegen, bedoeld in artikel 1 van de Kaderwet bestuur in verandering;
 - c. bestemd is en gebruikt wordt voor de overslag van goederen van andere partijen dan het overslagbedrijf of, indien dit een andere onderneming is, de exploitant van de overslagterminal;
 - d. voldoende capaciteit heeft om de

- overslagvolumes die voor de eerste vijf jaren zijn geraamd, te kunnen verwerken zonder dat aanvullende investeringen nodig zijn;
 - e. in een periode van een jaar na de ingebruikneming van (de uitbreiding van) de terminal uitsluitend nieuw intermodaal of multimodaal vervoer aantrekt;
 - f. binnen vijf jaar kostendekkend geëxploiteerd kan worden;
 - g. voldoende ontsloten is voor aanvoer en afvoer van goederen;
 - h. goederen overslaat waarvoor geldt dat het overgrote deel van het totale transport van deze goederen niet over de weg gaat, en
 - i. zodanig gelegen is dat er in de onmiddellijke nabijheid voldoende mogelijkheden voor capaciteitsuitbreiding aanwezig zijn voor de geraamde overslagactiviteiten en de daarmee samenhangende bedrijfsactiviteiten.
4. De subsidie wordt voorts slechts verleend indien:
- a. in een periode van vijf jaar na de ingebruikneming van de (uitbreiding van de) terminal niet met behulp van de subsidie enige prijsconcurrentie met andere terminals wordt bedreven;
 - b. op het tijdstip waarop de aanvraag is ontvangen de uitvoering van het project niet reeds geheel of gedeeltelijk is gestart of gestaakt dan wel reeds is voltooid, en
 - c. naar verwachting binnen drie maanden na de datum van de subsidieverlening uitvoeringsgereed zal zijn in die zin dat de financiering van het project is verzekerd.

Artikel 3

1. Het subsidieplafond dat per jaar voor het verlenen van subsidies ingevolge deze regeling beschikbaar is, is gelijk aan het bedrag dat in de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voor dat desbetreffende jaar daarvoor op artikel IF 04.03 van het Infrastructuurfonds beschikbaar wordt gesteld, rekening houdend met uitgaven betreffende in eerdere jaren verleende subsidies.
2. De subsidie voor een project bedraagt ten hoogste 50% van de subsidiabele onderdelen van het pro-

ject tot ten hoogste 25% van de totale projectkosten, met dien verstande dat:

- indien uit anderen hoofde dan deze regeling financiële steun is verleend dan wel aanspraak daarop bestaat, de subsidie op grond van deze regeling zodanig wordt verlaagd dat het totaal van alle verstrekte subsidies voor initiële of uitbreidingsinvesteringen niet meer dan 50% van de totale projectkosten bedraagt;

- de verleende subsidie per project niet hoger is dan Nf 5.000.000,-, en
- voor de vaststelling van de totale projectkosten alle kosten, die betrekking hebben op de verwezenlijking of de uitbreiding van de terminal waarop het project betrekking heeft, in aanmerking worden genomen.

3. Tot de totale projectkosten, bedoeld in het tweede lid, behoren de kosten, bedoeld in artikel 5, eerste lid, van het Besluit Infrastructuurfonds.

4. Tot de subsidiabele onderdelen van het project, bedoeld in het tweede lid, behoren:

- materialen;
- werkzaamheden voor de aanleg van vast en mobiel materieel voor overslag;
- de krachtens de Wet op de Omzetbelasting 1968 verschuldigde belasting voorzover die niet kan worden teruggevorderd;
- bouwrente;

- studies voor het project voor zover de Minister die aanvaardbaar acht;
- vergunningen en leges voor zover de Minister die aanvaardbaar acht, en

- kosten van voorbereiding, administratie en toezicht tot een maximum van 16% van de kosten, bedoeld in de onderdelen a en b van dit lid.

5. De bouwrente, bedoeld in het vierde lid, onderdeel e, is gelijk aan de rente van de meest recente openbare staatslening op het moment van gunning van het werk.

6. De kosten van de subsidiabele onderdelen van het project, bedoeld in het vierde lid, worden slechts voorzover zij aantoonbaar betrekking hebben op het project, en voorzover zij in redelijkheid noodzakelijk zijn, in aanmerking genomen.

Artikel 4

1. Een aanvraag als bedoeld in artikel 2, eerste lid, wordt vóór 1 januari 2004 ingediend bij de Minister van Verkeer en Waterstaat door tussen-

komst van de directeur Algemeen Beleid van het Directoraat-Generaal Goederenvervoer.

2. Bij de aanvraag worden in elk geval gevoegd:

- de gegevens van de aanvrager (naam, adres, plaats van de aanvrager, dagtekening en vermelding van de subsidieregeling waar aanspraak op wordt gemaakt);
- een overzicht van de werkzaamheden betreffende het project;
- een overzicht van de kosten van het project, gespecificeerd per projectonderdeel, en
- stukken waaruit blijkt dat aan de vereisten van artikel 2 wordt voldaan.

3. Voorts worden bij de aanvraag in elk geval gevoegd:

- een recent uittreksel van de inschrijving van het overslagbedrijf, en in voorkomend geval, die van de exploitant van de overslagterminal, in het Handelsregister, en
- een bedrijfsplan, dat in elk geval de volgende onderdelen bevat:

- tekeningen van het project en de ruimtelijke situatie van de plaats waar het project wordt uitgevoerd, waarbij de mogelijkheden tot uitbreiding en de ontsluiting zijn aangegeven;
- een marktanalyse, waarin in elk geval is opgenomen een raming van de overslagvolumes over de eerste vijf jaren, zoals bedoeld in artikel 2, vierde lid, onderdeel d, onderbouwd met intentieverklaringen van klanten en potentiële klanten;
- een marketingplan waarin een concurrentieanalyse is opgenomen;
- een investeringsplan, met inbegrip van een tijdsplanning van de investeringsuitgaven;
- een financieringsplan;
- schema's van de ondernemingsstructuur van het overslagbedrijf en, indien dit een andere onderneming is, van de exploitant van de overslagterminal;
- de exploitatiebegroting, en
- een opgave van de stand van zaken met betrekking tot de voor de uitvoering van het project noodzakelijke wettelijke procedures.

Artikel 5

1. De Minister beslist binnen zes maanden na ontvangst van de aanvraag.

2. Zowel de beoordeling van de aanvragen als de verlening van subsidies tot het subsidieplafond, bedoeld in artikel 3, eerste lid, vinden plaats in

volgorde van ontvangst van de aanvragen.

Artikel 6

1. Onverminderd de artikelen 4:25 en 4:35 van de Algemene wet bestuursrecht kan de subsidieverlening worden geweigerd indien niet wordt voldaan aan de vereisten, bedoeld in artikel 2.

2. Indien er op enige datum:

- een aanvraag wordt ontvangen en het bedrag waarvoor subsidie verleend zou worden hoger is dan het op die datum resterende gedeelte van het budget tot het subsidieplafond, wordt de aanvraag afgewezen, of
- meer dan één aanvraag wordt ontvangen en de som van de bedragen waarvoor subsidie verleend zou worden hoger is dan het op die datum resterende gedeelte van het budget tot het subsidieplafond, worden de aanvragen afgewezen.

Artikel 7

1. De beschikking tot subsidieverlening vermeldt in elk geval:

- de onderdelen van het project die in overeenstemming met deze regeling als subsidiabel worden aangemerkt;
- de totale projectkosten, en
- het maximale subsidiebedrag en de wijze waarop dit berekend is.

2. Bij de beschikking tot subsidieverlening wordt het ritme van uitbetaling van de subsidie vermeld.

3. Bij de beschikking tot subsidieverlening kan bepaald worden dat een daarbij aan te geven bedrag bij wijze van voorschot uitbetaald wordt.

Artikel 13, tweede, derde en zesde lid, van het Besluit Infrastructuurfonds zijn van overeenkomstige toepassing op de voorschotverstrekking.

4. Het in het derde lid bedoelde voorschot wordt verleend op basis van in te dienen declaraties die zijn afgestemd op de gerealiseerde en geplande voortgang van de projectwerkzaamheden;

5. Bij de beschikking tot subsidieverlening kunnen bijzondere verplichtingen worden opgelegd in verband met de specifieke omstandigheden van de exploitatie van de terminal.

Artikel 8

1. Behoudens een afwijkende beslissing van de Minister op een schriftelijke, gemotiveerde aanvraag van de subsidie-ontvanger, vangt deze binnen

één jaar na de subsidieverlening met de uitvoering van het project aan.

2. De subsidie-ontvanger vangt niet met de daadwerkelijke bouw van het project aan alvorens de daarvoor benodigde vergunningen zijn verleend en overgelegd aan de Minister.

3. De subsidie-ontvanger doet de diensten van de overslagterminal op non-discriminatoire basis en tegen marktconforme tarieven toegankelijk zijn voor elke vervoerder of verlader die van de diensten gebruik wil maken.

4. De subsidie-ontvanger die een wijziging aanbrengt in het project of afziet van de uitvoering van het project of een onderdeel daarvan, deelt dit onverwijld mede aan de Minister.

5. Onverminderd het bepaalde in het vierde lid overlegt de subsidie-ontvanger, indien de uitvoering van het project een looptijd van langer dan achttien maanden heeft, jaarlijks binnen twee maanden na afloop van het kalenderjaar een voortgangsrapportage aan de Minister, waarin zijn opgenomen:

a. een beschrijving van de in het desbetreffende kalenderjaar uitgevoerde activiteiten en de per activiteit gedane uitgaven;

b. een planning van de in het kader van het project nog uit te voeren activiteiten, en

c. de nog te verwachten uitgaven.

6. Onverminderd het bepaalde in het vierde en het vijfde lid dient de subsidie-aanvrager binnen vier maanden na voltooiing van het project bij de Minister een verzoek tot subsidievaststelling in. Dit verzoek gaat vergezeld van een financiële verantwoording over de uitvoering van het totale project. Deze verantwoording is voorzien van een verklaring van een onafhankelijke registeraccountant of accountant-administratieconsulent. Deze verklaring wordt opgesteld aan de hand van het bij de beschikking tot subsidieverlening gevoegde controle-protocol.

Artikel 9

1. Binnen acht weken nadat de subsidie-ontvanger de gegevens, bedoeld in artikel 8, vijfde lid, heeft overgelegd, wordt het bedrag van de subsidie vastgesteld overeenkomstig het tweede tot en met het vijfde lid.

2. Indien uit de gegevens, bedoeld in het eerste lid, blijkt dat de werkelijke kosten van de subsidiabele onderde-

len van het project of de totale projectkosten lager zijn dan was vermeld in de beschikking tot subsidieverlening, wordt het in de beschikking tot subsidieverlening vermelde maximale subsidiebedrag zodanig verlaagd dat de subsidie bestaat uit een vergoeding van ten hoogste 50% van de werkelijke kosten van de subsidiabele onderdelen van het project tot een maximum van 25% van de werkelijke projectkosten.

3. Indien het vastgestelde subsidiebedrag hoger is dan hetgeen reeds als voorschot ingevolge artikel 7, derde lid, is uitbetaald, wordt het meerdere binnen vier weken na de dag waarop de subsidievaststelling is bekend gemaakt, uitbetaald.

4. Indien het vastgestelde subsidiebedrag lager is dan hetgeen reeds als voorschot ingevolge artikel 7, derde lid, is uitbetaald, betaalt de subsidie-ontvanger op eerste vordering van de Minister binnen een daarbij te bepalen termijn het teveel betaalde terug.

Artikel 10

1. De subsidie-ontvanger draagt zorg voor een administratie die zodanig is ingericht, dat daaruit op elk gewenst tijdstip op eenvoudige en duidelijke wijze de aan de exploitatie en de overige activiteiten gerelateerde kosten zijn af te leiden.

2. De subsidie-ontvanger verkoopt gedurende vijf jaar na de subsidievaststelling geen van de gesubsidieerde projectonderdelen noch delen van de onderneming of de onderneming te wier bate de subsidie is verstrekt zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Minister. Aan deze toestemming kunnen voorschriften worden verbonden in het belang van het doel van deze regeling. Tot die voorschriften kan het opleggen van de verplichting tot terugbetaling van de subsidie of een deel daarvan behoren.

3. Op verzoek van de Minister verleent de subsidie-ontvanger tussentijds alle medewerking aan een evaluatieonderzoek, bedoeld om te beoordelen in welke mate de verlening van de subsidie heeft bijgedragen aan de door de Minister geformuleerde beleidsdoelen.

Artikel 11

Indien de subsidie-ontvanger zich niet houdt aan de verplichtingen ingevolge de Algemene wet bestuursrecht of

deze regeling, betaalt hij op eerste vordering van de Minister binnen een daarbij te bepalen termijn een daarbij aan te geven deel of het gehele bedrag van de ontvangen subsidie terug.

Artikel 12

1. Vóór 31 december 2004 publiceert de Minister een verslag over de doeltreffendheid, de doelmatigheid en de effecten van deze regeling in de praktijk.

2. De subsidie-ontvanger verstrekt alle gevraagde informatie die nodig is voor de opstelling van het verslag, bedoeld in het eerste lid.

Artikel 13

Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Artikel 14

Deze regeling wordt aangehaald als: Subsidieregeling openbare inland terminals.

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

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos.*

Toelichting

1.1 Algemeen

De regering streeft zowel naar economische groei en versterking van de werkgelegenheid als naar een verbetering van de leefbaarheid in Nederland. Het is niet eenvoudig om deze dubbeldoelstelling te realiseren. Economische groei leidt immers meestal tot een verdere belasting van het milieu. De uitdaging is om deze doelstellingen te verenigen.

Economische groei leidt tot een meer dan evenredige groei van het goederenvervoer. De verwachting is dat het goederenvervoer de komende decennia sterk zal blijven toenemen. In sommige scenario's gaat het bij ongewijzigd beleid om een verdubbeling van het te transporteren volume in de periode 1995-2020. Er ligt dus een grote uitdaging om Nederland bereikbaar en leefbaar te houden. Het goederenvervoerbeleid is daarom onder andere gericht op een ont koppeling van economische groei en de

groei van het goedertransport. Dit streven naar een zogenaamde transportefficiëntere economie moet bijdragen aan het bereiken van de dubbeloelstelling van de Nederlandse regering.

Inter- en multimodaal vervoer draagt bij aan die doelstelling. Verschuiving van wegvervoer naar vervoer per spoor en over water (de zogenaamde modal shift) verdient de voorkeur vanuit het oogpunt van benutting van de beschikbare infrastructuurcapaciteit van het hele netwerk. Ook biedt de bundeling van ladingstromen mogelijkheden voor het combineren van retourladingen en voor het voorkomen van vervoer van lege containers.

Het beleid op het gebied van intermodaal vervoer is gericht op optimalisatie en integratie van de verschillende schakels in de transportketen en op het stimuleren van modal shift van wegvervoer naar spoor, binnenvaart en kustvaart. Hiervoor is in de eerste plaats een ruimtelijke structuur nodig van multimodale infrastructuur, overslagpunten en bedrijventerreinen die dit intermodaal vervoer ondersteunt.

Terminals maken een belangrijk onderdeel uit van deze multimodale infrastructuur. Sommige ervan, waaronder ook een aantal kleinere, vormen essentiële schakels in het binnenlandse en Europese intermodale netwerk. Een adequaat netwerk van terminals dat tegemoet komt aan de logistieke eisen van het multi- en intermodale vervoer, is mede bepalend voor het economisch potentieel van verschillende ontwikkelingsassen (de zogenaamde corridors). Om de autonome ontwikkeling van het inter- en multimodaal transport te versterken is een aantal maatregelen nodig. De Subsidieregeling openbare inland terminals (SOIT) richt zich op de versterking van de ontwikkeling van regionale terminals.

In beginsel is het investeren in en exploiteren van knooppunten een normale economische activiteit. De overheid heeft een rol als het gaat om de toetsing van initiatieven aan de (maatschappelijke) randvoorwaarden zoals milieu en veiligheid.

Maar investeringen in terminals zijn omvangrijk. De ontwikkeling van de omzet komt doorgaans langzaam op gang. Dat leidt tot bovengemiddelde bedrijfsrisico's en aanloopverlie-

zen. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat beoogt door de onderhavige regeling, in het belang van de ontwikkeling van het intermodaal vervoer, de bedrijfsrisico's te beperken door het verstrekken van een investeringssubsidie. De risico's komen hierdoor op een aanvaardbaar niveau. De operationele lasten worden minder met kapitaalkosten bezwaard en daarmee wordt het break-evenpunt sneller bereikt.

De regeling richt zich op particuliere initiatiefnemers die risicodragend investeren in terminals. Het in overwegende mate subsidiëren door overheidspartijen of met overheidsgeld gefinancierde (investerings-)maatschappijen, die zich op deze markt begeven, past hier niet bij. Dit uitgangspunt is in de regeling tot uitdrukking gebracht in de definitie van 'private rechtspersoon' (artikel 1) en in het tweede en derde lid van artikel 2. Bij de formulering van de definitie is rekening gehouden met de gangbare terminologie in het Nederlandse recht waar het gaat om de uiteindelijke zeggenschap over een rechtspersoon, dit mede in het licht van de Europeesrechtelijke harmonisatie van het vennootschapsrecht.

1.2. De subsidieregeling

De Subsidieregeling openbare inland terminals is gericht op de stimulering van de hiervoor bedoelde modal shift en kan in zoverre beschouwd worden als aanvulling op de Tijdelijke bijdrageregeling spoorwegaansluitingen en de Tijdelijke beleidsregeling bijdragen vaarwegaansluitingen.

In het kader van deze regeling wordt met de term 'overslagterminals' bedoeld 'openbare inland terminals'. De onderhavige regeling richt zich specifiek op de completering van het huidige netwerk van overslagterminals. Hierdoor kan beter tegemoet worden gekomen aan de vraag. Op welke plaatsen behoefte aan (uitbreiding van) overslagfaciliteiten bestaat, bepalen de overslagbedrijven zelf. Zij moeten die behoefte in hun subsidieaanvraag aannemelijk kunnen maken, onder meer aan de hand van een marktanalyse waarin een raming van de overslagvolumes over de eerste vijf jaren is opgenomen, onderbouwd met intentieverklaringen van klanten en potentiële klanten.

Uit die marktanalyse dient bovendien te blijken dat de verwachte over-

slagvolumes in het eerste jaar na de ingebruikneming van de terminal geheel voortkomen uit een autonome groei van het intermodale en multimodale verkeer en niet onttrokken worden aan aangrenzende terminals.

De investering dient plaats te vinden binnen de in artikel 2, vierde en vijfde lid, van de regeling genoemde randvoorwaarden, zoals een voldoende ruimtelijke ontsluiting van de locatie, zowel over de weg als per spoor of binnenvaart, en voldoende uitbreidingsmogelijkheden voor zowel de overslagactiviteiten als voor daarmee samenhangende bedrijvigheid.

1.3 Subsidiepercentages en -voorwaarden

Overslagbedrijven in de zin van de regeling kunnen een subsidieaanvraag indienen. De regeling stelt aan het overslagbedrijf de eis dat het gericht is op het maken van winst (artikel 2, tweede lid). In samenhang met de eis dat ten minste 50% van de kosten van de investering met risicodragend kapitaal van private ondernemingen wordt gefinancierd, wordt bereikt dat de investeringsbeslissing wordt gelegd bij een marktpartij die een commercieel belang bij het project heeft en die bovendien een substantieel deel van het bedrijfsrisico draagt. Genoemde factoren verzekeren het commercieel draagvlak en dragen op die wijze bij aan de continuïteit van het project.

De regeling stelt geen verdere eisen met betrekking tot de financiering van het project. Dat betekent dat ten hoogste 50% van de projectkosten overblijft voor subsidiëring door de overheid. Denkbaar is dat deze ruimte gedeeltelijk wordt ingevuld door financiële participatie door regionale ontwikkelingsbanken en dergelijke. In elk geval is de subsidie op grond van deze regeling bedoeld als sluitstuk van de financiering en dekt ten hoogste 25% van de totale projectkosten.

De regeling voorziet uitsluitend in de mogelijkheid tot subsidiëring van investerings- en uitbreidingskosten. De ondernemer zal de exploitatielasten zelf moeten dragen. Om te verzekeren dat hij hiertoe in staat is, zal ook dit aspect bij de behandeling van de subsidieaanvraag worden beoordeeld, mede aan de hand van het bij de aanvraag ingediende bedrijfsplan.

Het bedrijfsplan dient onder meer een raming van de verwachte over-

slagvolumes over de eerstkomende vijf jaren te bevatten (artikel 4, derde lid, onder b, onder 2)

Uit artikel 2, vierde lid, onderdeel d, vloeit voort dat indien de gerealiseerde investeringen ontoereikend blijken te zijn om de geraamde overslagvolumes te accommoderen, binnen genoemde periode niet opnieuw een beroep op de onderhavige regeling kan worden gedaan terzake van eventuele aanvullende investeringen. Zijn daarentegen aanvullende investeringen noodzakelijk omdat de overslagvolumes sterker groeien dan was geraamd, dan komen eventuele uitbreidingsinvesteringen binnen de bedoelde periode van vijf jaar wel voor subsidie op grond van deze regeling in aanmerking.

Aanvragen ter verkrijging van subsidie kunnen worden ingediend door zowel startende als reeds gevestigde overslagbedrijven. Niet noodzakelijk is dat het bedrijf dat de subsidie aanvraagt de terminal zelf exploiteert of zal exploiteren. De aanvrager zal in elk geval wel de partij zijn die de investeringsbeslissing neemt. Op hem rusten dan ook de verplichtingen die in de regeling aan de subsidieontvanger worden gesteld.

De onderhavige regeling heeft als doelstelling de stimulering van het multimodaal en intermodaal vervoer. Naast containerterminals komen zogenoemde Regionale Overslagcentra (ROC's) in aanmerking voor subsidie. Ze moeten uiteraard aan dezelfde voorwaarden voldoen als containerterminals. ROC's zijn de evenknie van containerterminals maar dan gericht op de overslag van bulk- en stukgoederen.

Overigens is het geenszins de bedoeling openbare loswallen te subsidiëren. Slechts investeringen in openbare overslagterminals komen voor subsidiëring in aanmerking. Overslagfaciliteiten die bestemd zijn voor de overslag van goederen van het terminalbedrijf zelf, of, in voorkomende gevallen, van de exploitant van de overslagterminal vallen derhalve buiten het bereik van deze regeling (artikel 2, vierde lid, onderdeel b).

Het bedrijfsplan zal inzicht moeten bieden in de toegankelijkheid van de terminal voor derden en in de juridische en financiële opzet die deze toegankelijkheid waarborgt. Voorts wordt de subsidie-ontvanger in artikel

8, tweede lid, de verplichting opgelegd de diensten van de terminal tegen marktconforme tarieven open te stellen voor derden. Artikel 8 bevat voorts aanvullende voorschriften voor de uitvoering van de gesubsidieerde projecten. Wanneer zou blijken dat de voorschriften niet of in onvoldoende mate nageleefd zijn, kan de subsidieverlening op grond van artikel 4:46 van de Algemene wet bestuursrecht worden ingetrokken of verlaagd en kan het verleende voorschot geheel of gedeeltelijk worden teruggevorderd.

Overslagterminals die in het beheersgebied van een zeehaven liggen, worden in de regeling uitgesloten. Zonder terminals kunnen zeehavens niet functioneren en daarom zullen terminals hier veelal autonoom tot stand komen en niet afhankelijk zijn van subsidie. Bovendien is de kritische massa, die benodigd is om verantwoord een terminal te exploiteren, in zeehavens veel sneller bereikt dan in het achterland. Voorts verdient besluitvorming over staatssteun voor dit soort projecten in zeehavens een bredere afweging dan een toets die enkel gebaseerd is op de effecten op het inter- en multimodaal-vervoerbeleid. Omdat projecten binnen zeehavengebieden van de subsidieregeling worden uitgesloten, is de naam 'inland terminals'.

1.4 De financiële grondslag van de regeling en het subsidiebudget

Het voor de uitvoering van de regeling beschikbare budget is afkomstig uit het Infrastructuurfonds. Het bedrag zal jaarlijks op artikel IF 04.03 van de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat worden vastgesteld. Uit de artikelen 8 en artikel 9, eerste lid, van de Wet Infrastructuurfonds vloeit voort dat indien uit het fonds subsidies worden verstrekt op grond van een andere regeling dan genoemd in het Besluit Infrastructuurfonds, die regeling aangegeven dient te worden in het Besluit Infrastructuurfonds. In verband hiermee is artikel 2, derde lid, van dat besluit aangepast aan de onderhavige regeling (bij Besluit van 28 september 1999, houdende wijziging van het Besluit Infrastructuurfonds zelf in verband met de Subsidieregeling openbare inland terminals, de renteberekening voor de gebundelde doeluitering en

andere wijzigingen, Stb. 1999, 444). Hoewel de SOIT in het Besluit Infrastructuurfonds is vermeld, is het in dat besluit vervatte regime niet (mede) van toepassing op de SOIT.

1.5 Voorwaardelijk in behandeling genomen subsidie-aanvragen

Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Subsidieregeling openbare inland terminals konden, met toepassing van artikel 4:23, derde lid, onderdeel a, van de Algemene wet bestuursrecht, met ingang van 1 juli 1999 subsidieaanvragen worden ingediend. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft dienaangaande een mededeling bekendgemaakt in de Staatscourant 1999, 138.

Zij worden voorwaardelijk in behandeling genomen en kunnen leiden tot een voorwaardelijke verlening van subsidie. De behandeling en de (voorwaardelijke) verlening van de subsidies vindt plaats in volgorde van ontvangst van de aanvragen, die alle gegevens of bewijsstukken bevatten die in de bijlage worden gevraagd. Indien na onderzoek vast is komen te staan dat de ingediende subsidieaanvragen voldoen aan de criteria, zoals omschreven in de bij deze mededeling behorende bijlage, wordt de subsidie verleend, onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat de Subsidieregeling openbare inland terminals door de Europese Commissie wordt goedgekeurd. Het subsidieplafond wordt gesteld op maximaal het totaal van de bedragen die in de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat van de jaren 1999 tot en met 2003 daarvoor op artikel IF 04.03 van het Infrastructuurfonds beschikbaar worden gesteld.

Na publicatie en inwerkingtreding van de Subsidieregeling openbare inland terminals wordt de aanvraag vervolgens opnieuw getoetst aan de criteria van de regeling en kunnen de subsidiebedragen of voorschotten worden betaald. Deze definitieve toetsing kan met zich brengen dat, mocht de Subsidieregeling openbare inland terminals als gevolg van de notificatie bij de Commissie zijn gewijzigd of zelfs ingetrokken, de voorwaardelijke verleende subsidie dienovereenkomstig wordt gewijzigd of ingetrokken. Deze procedure met bijbehorende voorwaarden was opge-

nomen in de eerdergenoemde bekendmaking in de Staatscourant.

1.6 Toezicht

Het is de bedoeling om in de operationele fase van het project (bouwen en exploiteren) toezicht te houden op de naleving van de voorschriften van deze regeling en die van de beschikking tot subsidieverlening waaraan de subsidie-ontvanger zich moet houden. Bepaalde ambtenaren van de desbetreffende regionale directie van de Rijkswaterstaat zullen op grond van de Kaderwet subsidies Verkeer en Waterstaat als toezichthouder aangewezen worden. Binnen deze directies beschikt men immers over de plaatselijke bekendheid, de kennis en deskundigheid om te beoordelen of de voortgang van de projecten in overeenstemming is met de subsidievoorschriften.

2. Artikelen

Artikel 2

Artikelen 2 bevat, evenals artikel 3, de materiële criteria en voorschriften met betrekking tot subsidieverlening van kosten van de realisering of uitbreiding van overslagterminals. Uit de aanvraag zal moeten blijken dat de aanvrager en het project aan die criteria (gaan) voldoen.

Tweede lid

Het beleid is erop gericht privaatrechtelijk gefinancierde initiatieven die leiden tot investeringen in de realisering van een overslagterminal te stimuleren. In combinatie met de definitie van overslagbedrijf die in deze regeling is gegeven, komt dit criterium neer op een uitsluiting van de subsidieverstreking voor investeringen die direct of indirect voor meer dan 50% met inbegrip van de subsidie van Verkeer en Waterstaat door publiekrechtelijke rechtspersonen worden gedaan.

Derde lid, onderdeel a

Terminals die gelegen zijn in een beheersgebied van een havenbeheerder vallen niet onder de onderhavige regeling. Dat betreft de beheersgebieden van de volgende havenbeheerders:

1. Groningen Seaports (Delfzijl/Eemshaven), de gemeente Harlingen, de gemeente Den Helder,

de gemeente Den Haag (Scheveningen) en Zeeland Seaports; 2. het gemeentelijk havenbedrijf Amsterdam, de NV Zeehaven IJmuiden, de gemeente Beverwijk en de gemeente Zaanstad (het Amsterdam-Noordzeekanaal-gebied); 3. het gemeentelijk havenbedrijf Rotterdam, de gemeente Maassluis, de gemeente Vlaardingen, de gemeente Schiedam, de gemeente Dordrecht en het havenschap Moerdijk (het Rotterdam-Rijnmondgebied). De grenzen van de genoemde beheersgebieden zijn niet zonder meer gegeven door bijvoorbeeld de gemeentegrenzen. Ook andere criteria kunnen een rol spelen, zoals de invloed die de zeehaven heeft op het omliggende gebied, en de soort bedrijvigheid die zeehavens met zich meebrengen.

Derde lid, onderdeel b

Het samenwerkingsgebied Arnhem-Nijmegen, bedoeld in artikel 1 van de Kaderwet bestuur in verandering, is uitgezonderd van deze regeling omdat in dat gebied de realisering van het project Multimodaal Transportcentrum Valburg voorzien wordt. Dat project is afzonderlijk opgenomen in het Meerjarenprogramma voor infrastructuur en transport (MIT).

Derde lid, onderdeel c

Het gaat in deze regeling over de ontwikkeling of uitbreiding van zogenoemde openbare terminals. Dit zijn terminals die vracht verwerken die niet toebehoort aan de exploitant of de eigenaar van de terminal. Indien een terminal ook goederen verwerkt die toebehoren aan de eigenaar of de exploitant van de terminal, kan geen beroep op de onderhavige regeling worden gedaan; in dat geval staan de Subsidieregeling bedrijfsgebonden vaarwegaansluitingen (Tijdelijke beleidsregeling bijdragen vaarwegaansluitingen) of de Tijdelijke bijdrageregeling spoorwegaansluitingen ter beschikking.

In de praktijk kan zich wellicht de vraag voordoen of een dochterbedrijf, moederbedrijf of bedrijf dat anderszins een organisatorische band heeft met het overslagbedrijf en daaraan goederen aanbiedt, een 'ander' bedrijf is. Bij de beantwoording van die vraag zal van geval tot geval bekeken worden in hoeverre de bedrijven met elkaar verknocht zijn, waarbij de

locatie van de bedrijven, de bedrijfsvoering, en andere omstandigheden in de beoordeling zullen worden betrokken.

Derde lid, onderdeel e

Het beleid is erop gericht dat de totstandkoming van nieuwe of uitbreiding van bestaande terminals niet ten koste gaat van reeds bestaande terminals. Als voorwaarde voor subsidieverlening is dan ook bepaald dat gedurende het eerste exploitatiejaar de terminal uitsluitend nieuw intermodaal of multimodaal vervoer aantrekt. Er mag dus geen lading van andere terminals worden weggezogen. De aanvraag wordt aan die voorwaarde getoetst. Het is dan ook van belang dat de aanvrager zijn aanvraag onderbouwt met intentieverklaringen van verladere en/of vervoerders dat zij nieuwe goederenstromen via de nieuwe terminal zullen laten lopen. In het vijfde lid, onderdeel a, is in aansluiting daarmee bepaald dat de nieuwe terminal geen prijsconcurrentie met andere terminals mag bedrijven. In een later stadium kan in geval van twijfel of de subsidie-ontvanger zich aan deze voorwaarde houdt, de Minister hiernaar een onderzoek uit (laten) voeren. Indien daaruit blijkt dat de subsidie-ontvanger zich niet aan de voorwaarde heeft gehouden, kan de Minister de subsidie geheel of voor een deel terugvorderen.

Derde lid, onderdeel g

De openbare infrastructuur waarmee de terminal wordt ontsloten, moet toereikend zijn om de geprognosticeerde hoeveelheid goederen binnen de toetsingsperiode van 5 jaar zonder aanvullende investeringen af te wikkelen. De toetsing van dit criterium zal plaatsvinden in overleg met de betrokken lokale overheden en infrastructuurbeheerders. Als naar mening van de lokale overheden of infrastructuurbeheerders niet aan dit criterium wordt voldaan, zal de aanvrager schriftelijk bewijs moeten overleggen waaruit blijkt dat de te voorzien knelpunten tijdig worden opgelost. Dat kan bijvoorbeeld in de vorm van een brief van de gemeente waarin zij aangeeft dat het knelpunt in het belang van de ontwikkeling van de terminal tijdig wordt aangepakt. Indien een dergelijk bewijs wordt overlegd, kan de Minister

besluiten dat de aanvraag aan het genoemde onder artikel 2, vierde lid, onderdeel g voldoet.

Vierde lid, onderdeel a

Gedurende een periode van vijf jaar na ingebruikneming van de (uitbreiding van de) terminal mag geen concurrentievervalsing tussen terminals plaatsvinden als gevolg van prijsconcurrentie met behulp van subsidie-middelen. Dit vereiste is in onderdeel a geformuleerd als een voorwaarde om voor subsidie in aanmerking te kunnen komen (en daaraan gekoppeld in artikel 6, eerste lid, als weigeringsgrond), en is voorts opgenomen in artikel 8, tweede lid, in de zin van de verplichting voor de subsidie-ontvanger de terminal op non-discriminatoire basis en tegen marktconforme tarieven toegankelijk te doen zijn voor derden. De Minister kan, indien signalen vanuit de markt daar aanleiding toe geven, gedurende in bedoelde periode van vijf jaar bij gesubsidieerde projecten een onafhankelijk onderzoek laten uitvoeren naar deze aspecten. Ten aanzien van gesubsidieerde grensterminals zullen nadrukkelijk ook de grensoverschrijdende prijsconcurrentie-effecten worden onderzocht. Indien zo'n onderzoek daartoe aanleiding geeft, kan tot terugvordering van de subsidie worden overgegaan.

Vierde lid, onderdeel b

In dit onderdeel is bepaald dat subsidie alleen verleend kan worden indien op het tijdstip van de ontvangst van de aanvraag het project nog niet in uitvoering genomen is. Een project is onder meer reeds in uitvoering genomen wanneer de initiatiefnemer (dat zal veelal de aanvrager zijn) derden, zoals aannemers, opdracht tot het uitvoeren van werkzaamheden gegeven heeft.

Artikel 3

Tweede lid, onderdeel c

Teneinde te voorkomen dat aanvragers door middel van het gebruik van juridische constructies projecten direct of indirect voor meer dan 50% met publieke middelen financieren, wordt bij de beoordeling van projecten en de bepaling van de hoogte van de subsidie uitgegaan van het gehele investeringsproject. Ook investeringsonderdelen die niet in de subsidie-aanvraag zijn opgenomen, maar wel

noodzakelijk zijn om het investeringsproject, waarop de aanvraag betrekking heeft, na ingebruikneming zijn functie te kunnen laten vervullen, kunnen dus onderdeel uitmaken van die integrale beoordeling.

Vierde lid

Dit lid geeft een opsomming op hoofdlijnen van onderdelen van een project die voor subsidie in aanmerking kunnen komen. In bijlage 1 is nader toegelicht aan welke onderdelen van een project daarbij gedacht kan worden. Uiteraard komen de desbetreffende onderdelen slechts voor subsidiëring in aanmerking voor zover ze in redelijkheid als noodzakelijk te beschouwen zijn. In het zesde lid van artikel 3 is dit met zo veel woorden bepaald.

Artikel 5

De behandeling van de aanvragen geschiedt in de volgorde van binnenkomst van de volledige aanvragen. Indien een aanvraag naar het oordeel van de Minister aanvulling behoeft, wordt de datum van ontvangst van die aanvullende gegevens als datum van ontvangst van de aanvraag aangemerkt.

Indien als gevolg van de complexiteit van de te behandelen aanvraag de Minister niet binnen de in artikel 5, eerste lid genoemde termijn kan beslissen, kan hij deze termijn twee keer met telkens ten hoogste zes maanden verlengen. De Minister doet hiervan terstond mededeling aan de aanvrager. Artikel 4:5, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht gaat ervan uit dat, indien blijkt dat een ingediende aanvraag onvolledig is, het bestuursorgaan de aanvrager in de gelegenheid stelt deze aanvraag binnen een te bepalen termijn aan te vullen. In het derde lid van artikel 5 van de SOIT is deze termijn bepaald op vier weken. Artikel 4:15 van de Algemene wet bestuursrecht bepaalt vervolgens dat de termijn voor het geven van een beschikking wordt opgeschort met ingang van de dag waarop het bestuursorgaan krachtens artikel 4:5 de aanvrager uitnodigt de aanvraag aan te vullen, tot de dag waarop de aanvraag is aangevuld of de daarvoor gestelde termijn ongebruikt is verstreken. Voor de SOIT betekent dit dat de 'aanvullingstermijn' bij de zes maanden, bedoeld in het eerste lid van het onderhavige

artikel 5, waarbinnen de Minister beslist op de aanvraag, opgeteld wordt.

De Algemene wet bestuursrecht verstaat in dit verband onder een onvolledige aanvraag een aanvraag die niet voldoet aan enig wettelijk voorschrift voor het in behandeling nemen van de aanvraag of een aanvraag waarvan de verstrekte gegevens en bescheiden onvoldoende zijn voor de beoordeling van de aanvraag. In elk geval moet de oorspronkelijke aanvraag alle gegevens en bescheiden bevatten als bedoeld in het tweede en derde lid van artikel 4 van de SOIT, zij het dat één of meer van de daar bedoelde stukken en gegevens kwalitatief nog verbetering kunnen behoeven. Een zeer onvolledige 'pro-forma'-aanvraag waarin één of meer van de in dat tweede of derde lid bedoelde gegevens en bescheiden ontbreken, geldt dan ook niet als een aanvraag die in behandeling genomen zou moeten worden; indien naderhand een dergelijke pro-forma-aanvraag nader ingevuld en aangevuld zou worden zodanig dat een volwaardige aanvraag ontstaat, kan de datum van ontvangst van die pro-forma-aanvraag dan ook niet als datum van de aanvraag gelden.

Artikel 8

De Minister kan in afwijking van het eerste lid besluiten dat het project niet binnen 1 jaar na subsidieverlening gestart dient te zijn. Hij kan dat doen op uitdrukkelijk schriftelijk gemotiveerd verzoek van de subsidie-aanvrager, ingediend voorafgaand aan de subsidieverlening. De aanvrager overlegt daarbij een gedetailleerde tijdsplanning waaruit blijkt binnen welke termijn met de uitvoering van het project gestart zal worden. De subsidie-ontvanger heeft met betrekking tot de uitvoering van het project en de financiële verantwoording verplichtingen.

In het vijfde lid is onder meer bepaald dat de daar bedoelde financiële verantwoording van de subsidie-ontvanger is voorzien van een verklaring van een van de subsidie-ontvanger onafhankelijke registeraccountant of een, uiteraard eveneens onafhankelijke, accountant-administratieconsulent.

Zoals hierboven al is gemeld, biedt de Algemene wet bestuursrecht in de artikelen 4:46 en 4:48 de mogelijkheid

om het subsidiebedrag van de subsidieverlening te verlagen, dan wel de subsidie in te trekken, indien niet wordt voldaan aan de subsidievoorwaarden.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos.*

Bijlage bij de toelichting

Voorbeelden van kosten die in het kader van de SOIT voor subsidie in aanmerking kunnen komen

Deze lijst is richtinggevend, niet-limitatief. Toepassing vindt plaats met uitdrukkelijke inachtneming van artikel 3, zesde lid.

Infrastructuur

Kosten aan de vaarweg, w.o.:

Baggerwerken
Golfbreker
Bebording scheepvaart
Storten bagger

Kosten aan de spoorweg, w.o.:

Materialen
aanleg van de spoorbaan
beveiliging van het spoor
looppaden en overwegen

Kosten voor afmeerfaciliteiten/kade/perron, w.o.:

Riviersteiger
Damwand
Oeververdediging
Meerpalen/borders
laad/ losperron, -bordes of -plateau

Kosten aan het terrein, w.o.:

Sloop oude infrastructuur
Reinigen van de grond (saneren)
Ophogen terrein
Bouwrijp maken terrein
Sloopwerken
Terreinverharding
Lichtmasten
Terreinverlichting
Nutsvoorzieningen (elektra, riolering)
Terreinafzetting/hekwerk
Kraanbaan
Grondwerken
Losplateau

Kosten voor een wegaansluiting, w.o.:

Toegangsweg (voor zover gelegen binnen de poort van de terminal)
Dijkaansluiting

Bijkomende kosten, w.o.:

Cultuurtechnische werken aan bermen en taluds (voor zover bouwtechnisch vereist)

Suprastructuur

Kosten voor mobiele uitrusting, w.o.:

Kadekraan/kraan/hijswerken
Transportbanden e.d.
Voordoseur
Interne transportmiddelen voor zover onlosmakelijk met de terminal verbonden, zoals reachstackers en straddlecarriers
Tugmaster
Spreader
Chassis, containerchassis

Kosten voor vaste uitrusting, w.o.:

Trechter (evt. met overkapping)
Stortbak
Bunker
Silo
Automatisering
Magazijnstellingen
Overkapping (voor conditioneren van goederen)
Weegunit (niet zijnde een weegbrug t.b.v. het wegvervoer)
Losleidingen/persleidingen
Pompen

Kosten van wettelijk te nemen maatregelen, w.o.:

Geluidsisolatie
Voorkomen stofhinder

Overige kosten

Kosten voor leges/vergunningen, w.o.:

Milieuvergunning
Bouwvergunning
Domeinvergoeding
Leges (let op: bovenop legeskosten kunnen geen VAT-kosten worden berekend)

Eénmalige kosten, algemene kosten en contributies, w.o.:

Uitvoeringskosten
Engineering (in de betekenis van 'voorbereiding' valt engineering onder VAT-kosten)
Montage/in bedrijf stellen
Bouwrente
Bijdrage RAW-systematiek

Niet subsidiabele kosten

Aanpassing bestaande automatisering
Achterstallig onderhoud

Cultuurtechnische werken tbv verfraaiing
Eigen loon ivm werkzaamheden van aanleg, bouw, inrichting, enz.
Gebouwen
Grondverwerving (tenzij er gegronde redenen zijn, zie Infrafonds)
Onderhoud
Onderhoudsbaggeren
Onvoorzien
Stelkosten
Varend materieel
Weegbrug (t.b.v. wegvervoer)

Voorbereiding, Administratie en Toezicht (VAT-kosten)

Kosten gemaakt voor de volgende werkzaamheden vallen onder VAT-kosten:

Onderzoek, w.o.:

Inventarisatie, zoals:
Verzamelen van gegevens betreffende bodemgesteldheid, grondwaterstanden, kabels en leidingen, eigendomsrechten, enz.
Specialistisch onderzoek, zoals:
Grondonderzoek, sondering, milieuonderzoek, enz.
Opstellen van het programma van eisen

Voorontwerp, w.o.

Het opstellen van zaken zoals:
Vergunningaanvragen, nutsaansluitbescheiden, processchema's, indicatie van bouwkosten en realisatietijd, indicatie van exploitatiekosten, technische toelichting op het (voor)ontwerp, enz.
Overleg met overheidsinstanties en andere derden
Deelname aan coördinatiebesprekingen
Het maken van globale berekeningen van afmetingen en capaciteiten

Definitief ontwerp, w.o.:

Overleg om de definitieve uitgangspunten te bepalen
Ramen van bouwkosten en realisatietijd
Maken van ontwerptekeningen
Uitvoeren van berekeningen tbv ontwerp
Bemonstering
Grondmechanische en bemalingsadviezen
Bouwaanvraag
Aanvraag van vergunningen, inclusief vervaardiging van bescheiden
Overleg met overheidsinstanties en andere derden

<p><i>Bestek, w.o.:</i> Coördinatiebesprekingen met projectpartners Ontwikkelen van het bestekplan Maken van zaken zoals: Bestektekeningen, bouwkostenbegroting, omschrijving van het te realiseren project, besteksontwerp, bouw-tijdplanning, enz.</p>	<p>Maken van detailtekeningen en -berekeningen Overleg over goedkeuring project door officiële instanties</p>	<p>Maken/controleren van: Bedrijfsvoorschriften, bedienings- en onderhoudsschema's en revisietekeningen</p>
<p><i>Aanbesteding en gunning, w.o.:</i> Selectie van inschrijvers Gereedmaken en verzenden van aanbestedingsstukken Het geven van inlichtingen en aanwijzingen aan inschrijvers Overleg met inschrijvers Houden van de aanbesteding en uitbrengen van het gunningsadvies Gereedmaken van concept-contractstukken</p>	<p><i>Directievoering, w.o.:</i> Bijwonen/leiden van bouwvergaderingen Instructies aan/houden van het toezicht Opzetten/bijhouden van zaken zoals: Planning, detailtijdbewaking, werkcoördinatie, financiële overzichten, werkadministratie, enz. Voortgangsbewaking, kostenbewaking en signalering Goedkeuring van (termijn)betalingen Inspectie en keuring van materialen en constructies Controle en beproeving van installaties en/of bouwdelen t.b.v. oplevering</p>	<p><i>Afrekening van:</i> Aannemingssom, stelposten, verrekenposten, kortingen, bonusregelingen, enz.</p> <p><i>Onderhouds- en garantietermijn:</i> Controleren van de eindafrekening van het werk Toezicht houden op het verhelpen van gebreken en storingen in de garantieperiode Controleren of de aannemer aan al zijn verplichtingen heeft voldaan</p>
<p><i>Detailering t.b.v. de uitvoering, w.o.:</i> Deelname aan coördinatiebesprekingen met projectpartners Houden van supervisie op de werkzaamheden</p>	<p><i>Oplevering, w.o.:</i> Opnemen en keuren van het werk en controle van de gevraagde garanties Vastleggen van in onderhoudsperiode of garantietermijn te verrichten werkzaamheden</p>	<p><i>Diversen:</i> Typen van rapporten en bestekken Projectadministratie Rechtsaangelegenheden en inspraakprocedures</p>