

Regeling eenmalige uitkering spoorse doorsnijdingen

Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat houdende regels met betrekking tot de toekenning van een eenmalige specifieke uitkering voor de uitvoering van projecten tot het opheffen of verminderen van knelpunten rondom het spoor (Regeling eenmalige uitkering spoorse doorsnijdingen)

17 februari 2006/Nr. HDJZ/
S&W/2006-80
Hoofddirectie Juridische Zaken

De Minister van Verkeer en Waterstaat, Gelet op artikel 17, vijfde lid van de Financiële-verhoudingswet;

Besluit:

Artikel 1. Definities

In deze regeling wordt verstaan onder:

- a. minister: de Minister van Verkeer en Waterstaat;
- b. MIT: het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport;
- c. project: project gericht op het opheffen of verminderen van knelpunten rondom het spoor met betrekking tot stedelijke bereikbaarheid en/of een verbetering van de kwaliteit van leefomgeving en/of een verbetering van de veiligheid en/of een positief effect op het spoorgebruik;
- d. spoor: hoofdspoorwegen als aangewezen in het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen en de in onbruik geraakte spoorwegen;
- e. plan: een beschrijving van de werkzaamheden die er toe leiden dat een project gerealiseerd wordt.

Artikel 2. Doel

De minister kan op aanvraag een eenmalige specifieke uitkering ten behoeve van een project verstrekken aan gemeenten die aan het spoor gelokaliseerd zijn.

Artikel 3. Plafond

Het totale bedrag van de op grond van deze regeling te verlenen uitkeringen bedraagt € 297 miljoen.

Artikel 4. Maximale bijdrage

1. De uitkering bedraagt ten hoogste 25% van de totale kosten van een project met dien verstande dat in de beschikking tot verlening van de uitkering het bedrag staat vermeld waarop de uitkering ten hoogste kan worden vastgesteld.
2. Het in het eerste lid genoemde bedrag kan niet meer bedragen dan € 40 miljoen per project.

3. Tot de kosten, bedoeld in het eerste lid, behoren de kosten van:
 - a. studies voor zover die door de minister aanvaardbaar worden geacht;
 - b. verwerving van een onroerende zaak voor zover die door de minister aanvaardbaar wordt geacht;
 - c. vergunningen en leges voorzover door de minister aanvaardbaar geacht;
 - d. bouwrente; deze is gelijk aan de rente van de meest recente staatslening op het moment van gunning van het werk; het bedrag en de termijn waarover de bouwrente vergoed wordt, behoeft de goedkeuring van de minister;
 - e. materialen;
 - f. werkzaamheden van aanleg, bouw, wijziging of inrichting van de betrokken infrastructuur;
 - g. bijkomende voorzieningen nodig om de betrokken infrastructuur na voltooiing zijn functie te kunnen laten vervullen;
 - h. met het project samenhangende door de minister redelijk geachte schadevergoedingen aan derden;
 - i. voorlichting over de uitvoering van het project als begeleiding gedurende de bouw;
 - 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 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;
 - k. de voorbereiding, administratie en toezicht voor zover gerelateerd aan het project. Het percentage is afhankelijk van de hoogte van de bouwkosten:
 - I. Projecten met bouwsom van meer dan € 100 miljoen tot een maximum van 13,75%;
 - II. Projecten met bouwsom tussen de € 10 en € 100 miljoen tot een maximum van 17%;
 - III. Projecten met bouwsom kleiner dan € 10 miljoen tot een maximum van 24%.
 - l. onvoorziene omstandigheden voorzover deze betrekking hebben op de kosten veroorzakende factoren genoemd in de onderdelen a tot en met i, waarbij een maximum geldt van 10%.
4. Tot de kosten, bedoeld in het eerste lid, behoren niet:
 - a. kosten van algemene bestuurlijke aard;
 - b. de kosten die reeds op grond van een andere regeling voor een financiële bijdrage van het Rijk of de Europese Unie in aanmerking komen;
 - c. de kosten gemaakt in verband met het verkrijgen van een accountantsverklaring.

5. Indien voor de uitvoering van het project door het Rijk uit andere hoofde bijdragen worden verleend, wordt de uitkering op grond van deze regeling zodanig verlaagd dat de totale bijdrage van het Rijk niet meer dan 50% van de totale kosten bedraagt.

Artikel 5. Aanvraag uitkering

1. De aanvraag voor een uitkering wordt aan de minister gericht en ingediend bij het Directoraat Generaal Personenvervoer.
2. De aanvraag bevat ten minste een volledig ingevuld aanvraagformulier, zoals opgenomen in bijlage 1 van deze regeling en is ondertekend door het bestuur van de gemeente.
3. De minister kan bepalen dat er in aanvulling op de in het tweede lid bedoelde gegevens, andere voor de beoordeling van de aanvraag noodzakelijke gegevens worden overgelegd.
4. De aanvraag wordt ingediend vóór 1 juni 2006.

Artikel 6. Niet voor uitkering in aanmerking komen

1. De uitkering wordt niet verstrekt indien:
 - a. het project of onderdelen van het project zijn opgenomen in het MIT;
 - b. gegronde reden bestaat om aan te nemen dat de aanvrager naast de uitkering onvoldoende financiële middelen ter beschikking staan ter uitvoering van het project;
 - c. gegronde reden bestaat om aan te nemen dat de voor de uitvoering van het project benodigde besluiten niet zullen worden verkregen;
 - d. het project naar het oordeel van de minister strijdig is met het vigerende rijksbeleid;
 - e. de uitvoeringswerkzaamheden voor het project al voor publicatiedatum van deze regeling zijn gestart.
2. Artikel 4:35 van de Algemene wet bestuursrecht is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 7. Procedure

1. Na het verstrijken van de periode van indiening, bedoeld in artikel 5, worden de aanvragen in rangorde geplaatst. Daarbij worden de aanvragen beoordeeld naar de mate waarin de voorgestelde projecten voldoen aan de volgende criteria:
 - a. de bijdrage aan stedelijke bereikbaarheid;
 - b. de bijdrage aan kwaliteit van leefomgeving;

- c. de bijdrage aan veiligheid;
d. de bijdrage aan het spoorgebruik.
2. De criteria bedoeld in het eerste lid, zijn nader uitgewerkt in bijlage 2 bij deze regeling.
3. Om in de rangorde te kunnen worden opgenomen dient het project in ieder geval een bijdrage te leveren aan de stedelijke bereikbaarheid en een bijdrage aan een van de andere criteria bedoeld in het eerste lid.
4. De rangorde wordt vastgesteld op basis van de verwachte effectiviteit van het project.
5. Nadat de projecten onderling vergeleken en gerangschikt zijn, wordt het plafond verdeeld in volgorde van de projecten met de hoogste score op effectiviteit.
6. Indien in de rangorde een aanvraag aan de orde is, waarvoor een hoger bedrag wordt aangevraagd dan het bedrag dat met toepassing van het plafond resteert, wordt het toe te kennen bedrag bepaald gelijk aan het bedrag dat resteert.
7. De minister wijst de resterende aanvragen af.

Artikel 8. Toekenning uitkering

1. De minister beslist op een aanvraag voor een uitkering voor 1 februari 2007.
2. De uitkering wordt toegekend onder de voorwaarde dat voor het deel van de uitkering dat ten laste van een nog niet vastgestelde begroting komt, voldoende gelden ter beschikking worden gesteld.

Artikel 9. Verplichtingen bij verstrekken van de uitkering

- De minister kan bij de verstrekking van de uitkering verplichtingen opleggen met betrekking tot:
- het moment waarop de uitkeringsontvanger aanvangt met de uitvoering van het project;
 - dat de uitkeringsontvanger handelt in overeenstemming met het ingediende project en het daarbij horende plan en het project uitvoert overeenkomstig het ingediende project.
 - de verantwoording op de uitkering.

Artikel 10. Intrekking

Artikel 4:48 van de Algemene wet bestuursrecht is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 11. Voorschot

- De minister kan een voorschot verlenen.
- Bij de verstrekking wordt de fasering van de voorschotbetaling aangegeven.

Artikel 12. Aanvraag vaststelling uitkering

1. De uitkeringsontvanger dient binnen zes maanden na voltooiing van het project een aanvraag in tot vaststelling van de uitkering.

2. De artikelen 4:46, 4:47 en 4:49 van de Algemene wet bestuursrecht zijn van overeenkomstige toepassing.

Artikel 13. Vaststelling uitkering

- De minister neemt binnen twaalf weken na ontvangst een beslissing op de aanvraag tot vaststelling van de uitkering.
- Indien de beslissing niet binnen twaalf weken kan worden gegeven, stelt de minister de aanvrager daarvan in kennis en noemt hij een redelijke termijn waarbinnen de beschikking wel tegevoerd kan worden gezien.
- Het bedrag van de uitkering wordt overeenkomstig de vaststelling, binnen 6 weken na vaststelling, betaald onder verrekening van de betaalde voorschotten.

Artikel 14. Onverschuldigd betaalde uitkeringen

De minister kan onverschuldigd betaalde uitkeringsbedragen en voorschotten terugvorderen voor zover na de betaling van de uitkering nog geen vijf jaren zijn verstreken.

Artikel 15. Duur regeling

Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst en vervalt met ingang van 1 augustus 2007, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op uitkeringen die voor die datum zijn verstrekt.

Artikel 16. Titel regeling

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling eenmalige uitkering spoorse doorsnijdingen.

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

De Minister van Verkeer en Waterstaat, K.M.H. Peijs.

Bijlage 1 als bedoeld in artikel 5, tweede lid

De aanvraag kan gericht worden aan de minister onder vermelding van 'Aanvraag eenmalige uitkering spoorse doorsnijdingen'.

Postadres:
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Personenvervoer
Directie Spoor
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

De aanvraag dient in ieder geval de volgende algemene informatie te bevatten:

Naam gemeente:
Naam en functie contactpersoon:
.....
Betrokken partners:
Bezoekadres:
Postadres:
Postcode: Plaats:
Telefoon: Mobiel:

Fax: E-mail:

Ook moet naast het plan als bedoeld in artikel 1, onderdeel e, een aantal projectgegevens worden geleverd:

- Een beschrijving van het project alsmede het doel waaraan het project moet bijdragen.
- Een beschrijving van de uitvoeringswerkzaamheden die met het project samenhangen.
- In hoeverre voldoet het project aan de criteria en de daaronder benoemde elementen zoals weergegeven in bijlage 2. Hierbij wordt een kwantitatieve onderbouwing verwacht.
- Welke procedures moeten nog worden doorlopen om het project ten uitvoer te brengen. Hoe verloopt het besluitvormingsproces en wat is de doorlooptijd van deze procedures.
- Een gedegen financiële onderbouwing van het project, waarin in ieder geval is opgenomen:
 - Wat de kosten zijn voor het project;
 - Welke partijen welk bedrag (procentueel en absoluut) dragen;
 - Wat de gevraagde bijdrage van V&W is (procentueel en absoluut);
 - Voor welke jaren de uitkering wordt aangevraagd.

Bijlage 2 als bedoeld in artikel 7, eerste lid

A. Stedelijke bereikbaarheid

Voor wat betreft het criterium stedelijke bereikbaarheid wordt bezien in hoeverre het project de barrièrewerking van de spoorweginfrastructuur vermindert of opheft.

- In hoeverre worden nieuwe of bestaande woonwijken beter ontsloten?
- In hoeverre worden stedelijke voorzieningen beter ontsloten?
- In hoeverre wordt de relatie tussen functioneel samenhangende stedelijke gebieden verbeterd?
- In hoeverre wordt de capaciteit en doorstroming van het onderliggende wegennet verbeterd? Dit element wordt vertaald in wachttijden voor weggebruikers onder te verdelen in gemotoriseerde voertuigen behalve bromfietsen en andere weggebruikers.

B. Kwaliteit leefomgeving

Voor wat betreft dit criterium wordt gekeken bij de beoordeling van het project naar aspecten die de leefomgeving van mensen raakt in relatie tot het spoor. Het gaat hierbij om:

- Is er sprake van een geluidssituatie waarbij de wettelijke normen worden overtreden en die worden verminderd als gevolg van realisatie van het project? Hierbij wordt gekeken naar:
 - woningen;
 - geluidsgevoelige bestemmingen;
 - geluidsgehinderden.
- Is er sprake van een geluidssituatie binnen de wettelijke normen welke

wordt verminderd door realisatie van het project? Hierbij wordt gekeken naar:

- a. woningen;
 - b. geluidsgevoelige bestemmingen;
 - c. geluidsgehinderden.
3. In hoeverre is er sprake van overlast voor de omgeving als gevolg van trillingen? In welke mate wijzigt dit door maatregelen uit het project?
 4. In hoeverre leiden de maatregelen uit het project tot een verbetering van de luchtkwaliteit?
 5. In welke mate draagt het project bij aan de verbetering van de sociale veiligheid en belevingswaarde in het plangebied?
 6. In hoeverre er draagvlak is voor het project bij de inwoners en maatschappelijke organisaties?
 7. In welke mate draagt het plan bij aan de economische ontwikkeling van het plangebied en maakt het toekomstige stedelijke ontwikkelingen mogelijk?

C. Veiligheid

1. In welke mate draagt het project bij aan verlaging van de ongevalsrisico's op overwegen?
2. In welke mate draagt het project bij aan verbetering van toezicht en overzicht op spoorwegkruisingen?
3. In welke mate draagt het project bij aan het verhinderen van vandalisme?
4. In welke mate draagt het project bij aan het verhinderen van suicide?
5. In welke mate draagt het project bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid van het spoor (voor hulpdiensten en als vluchtwegen)?
6. In welke mate draagt het project bij aan verbetering van veiligheid op het omliggende wegennet?

D. Spoorgebruik

1. In hoeverre is de toekomstvastheid en duurzaamheid van het spoorstelsel geborgd?
2. In hoeverre draagt het project bij aan:
 - a. de capaciteit van het spoorstelsel;
 - b. beschikbaarheid van het spoorstelsel;
 - c. betrouwbaarheid van het spoorstelsel?
3. Wat is het financiële en het type effect van de maatregelen op de beheer en instandhoudingskosten van de spoorweginfrastructuur?

Toelichting

1. Algemeen

Met deze regeling wordt beoogd gemeenten te helpen met een financiële bijdrage om de barrièrewerking van het spoor in stedelijk gebied te verminderen of op te heffen. Op veel plekken in Nederland doorsnijdt het spoor stedelijk gebied. Deze regeling geeft de mogelijkheid een eenmalige uitkering te verlenen aan gemeenten die aan het spoor liggen en op een of andere manier hinder van het spoor ondervinden en plannen heb-

ben om de hinder te verminderen maar hier nog niet voldoende financiële middelen voor hebben.

In de begroting van Verkeer en Waterstaat is een bedrag van € 300 miljoen gereserveerd. Met het beschikbaar stellen van deze middelen wil de minister van Verkeer en Waterstaat, samen met de minister van VROM, de regionale partijen, inclusief het bedrijfsleven, prikkelen om met creatieve oplossingen te komen.

De wettelijke basis van de regeling voor de uitkering aan gemeenten is gelegen in artikel 17, vijfde lid, van de Financiële verhoudingswet. Op basis van dit artikel kunnen eenmalige specifieke uitkeringen aan gemeenten bij ministeriële regeling worden geregeld. De reden dat is gekozen voor een regeling is gelegen in de wens om specifieke gemeenten te helpen, namelijk die gemeenten die aan het spoor liggen en hier hinder van ondervinden. Door het opstellen van een regeling wil de minister deze gemeenten nu een kans bieden op een bijdrage: gemeenten kunnen hun project indienen en de meest effectieve projecten maken de meeste kans.

De doelgroep van deze regeling is gemeenten die om of aan het spoor gelokaliseerd zijn en hier hinder van ondervinden. Dat maakt instrumenten als de BDU (gebundelde doeluitering) of het Gemeentefonds niet of minder geschikt om de bedragen aan de gemeenten over te maken. De BDU gaat naar provincies en kaderwetgebieden en het Gemeentefonds is bedoeld voor alle gemeenten, niet enkel de gemeenten om of aan het spoor. Daarnaast geven beide instrumenten de minister niet de mogelijkheid om een toets uit te voeren op de doelmatigheid van de besteding van de middelen. Om die reden is gekozen voor het opstellen van een regeling die specifieke uitkeringen mogelijk maakt. De minister wil hiermee juist een mogelijkheid bieden om een aantal gemeenten van een eenmalige uitkering te voorzien. Voor de verantwoording van de uitkering door de gemeenten zal de minister zoveel mogelijk aansluiten bij bestaande wijze van verantwoording en verantwoordingscycli en -systemen. De minister wil nadrukkelijk niet een onoverkomelijk administratieve lastenverzwaring creëren maar juist een verantwoording waarbij de administratieve lasten zoveel mogelijk worden beperkt.

Notificatie in Brussel is niet noodzakelijk, omdat hier geen sprake is van staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1 EG. De eenmalige uitkering aan gemeenten wordt namelijk enkel aangewend voor de uitvoering van hun publieke taak ten aanzien van stedelijke bereikbaarheid, kwaliteit van de leefomgeving en veiligheid.

2. Besluitvormingsproces

Enkel steden die om of aan het spoor gelokaliseerd zijn en hier hinder van ondervinden komen in aanmerking voor een bijdrage. Het project moet gericht zijn op het opheffen of verminderen van de barrièrewerking die wordt veroorzaakt door het spoor. De projecten die worden ingediend worden onderling gewogen op basis van een weging op vier criteria. Vervolgens wordt een rangorde aangebracht op basis van effectiviteit van de projecten en uiteindelijk komen de hoogst scorende projecten voor een eenmalige uitkering in aanmerking.

De projecten moeten voldoen aan een aantal criteria om opgenomen te worden in de rangorde en in aanmerking te komen voor een bijdrage. Het betreft de criteria van de stedelijke bereikbaarheid, de kwaliteit van de leefomgeving, de veiligheid en het leefgebruik. Een project dat in aanmerking wil komen voor een eenmalige uitkering moet altijd voldoen aan het criterium van de stedelijke bereikbaarheid. Daarnaast moet het project in ieder geval nog op één van de andere criteria positief scoren.

Om een uiteindelijke rangorde te kunnen aanbrengen zal na een beoordeling op deze vier criteria gekeken worden naar de effectiviteit van een project. Deze wordt berekend door de totale score op de hierboven genoemde criteria te relateren aan het gevraagde bedrag. Op deze wijze wil de minister borgen dat de middelen zo doelmatig mogelijk worden besteed.

Op basis van de uitkomst van deze deling wordt een project op een bepaalde plek in de rangorde opgenomen en zal bepaald worden welke gemeenten welk bedrag krijgen en welke gemeenten geen eenmalige uitkering ontvangen doordat het beschikbare plafond bereikt is. Projecten met een hoge score, dat wil zeggen projecten met een hoge effectiviteit komen daarbij hoger in de lijst te staan.

De eenmalige uitkering zal ten hoogste 25% van de totale kosten tot een maximum van € 40 miljoen per project bedragen. Dit betekent dat de gemeente zelf de overige 75% moet financieren. Dit kan door een eigen gemeentelijke bijdrage, een bijdrage van provincie, andere overheden of private partijen.

Voor de ondersteuning van de beoordeling en onderlinge vergelijking van de plannen zal de minister gebruik maken van de beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur. ProRail is economisch eigenaar en beheerder van deze infrastructuur. Wanneer uiteindelijk door gemeenten wordt besloten om een plan ten uitvoer te brengen, kunnen zij dit onderdeel van het project dat zich richt op de spoorweginfrastructuur niet realiseren zonder ProRail. De minister

bepaalt de weging van de criteria, ProRail ondersteunt de minister bij de beoordeling van de plannen.

3. Looptijd regeling

Het gaat om een tijdelijke regeling die nodig is om de besluitvorming over deze middelen mogelijk te maken. Aanvragen voor een eenmalige uitkering kunnen tot uiterlijk 1 juni 2006 worden ingediend en de minister zal hierover beslissen voor 1 februari 2007.

De regeling loopt tot 1 augustus 2007 wat de mogelijkheid geeft om de besluitvorming (om al dan niet een bijdrage aan een project te verlenen) af te ronden. De minister zal na besluitvorming over welke gemeente welke uitkering krijgt, het kasritme in de begroting hierop aanpassen. De bijdragen komen uit het Infrastructuurfonds, zodat deze regeling nog zal worden opgenomen in artikel 2, derde lid van het Besluit Infrastructuurfonds.

4. Beschikbare middelen

Voor deze regeling is € 300 miljoen op kasbasis ter beschikking gesteld. Dit is inclusief de uitvoeringskosten van de regeling die zijn ingeschat op € 3 miljoen. Hiermee komt het beschikbaar budget voor de uitkeringen op € 297 miljoen. Deze middelen worden in een periode van 10 jaar na afloop van de regeling, beschikbaar gesteld. Voor wat betreft de uitvoeringskosten die gemaakt worden zij gedacht aan het door het ministerie inschakelen van onder meer ingenieursbureaus. Deze ondersteunen de minister, net als ProRail, bij het beoordelen en onderling vergelijken van de plannen die bij de ingediende projecten horen. Mochten de uitvoeringskosten gedurende de looptijd van de regeling lager uitvallen dan zal het plafond daarmee worden verhoogd.

5. Artikelsgewijs

Artikel 1. Definities

In dit artikel is een omschrijving van hetgeen onder spoor wordt bedoeld opgenomen. Het is de bedoeling dat knelpunten bij in gebruik zijnde en in onbruik geraakte spoorwegen voor een uitkering in aanmerking te laten komen.

Artikel 2. Doel

De regeling is bedoeld voor gemeenten die plannen hebben om knelpunten rondom het spoor te verminderen of op te heffen. Het gaat om gemeenten die om of aan het spoor gelokaliseerd zijn. De desbetreffende projecten zullen moeten bijdragen aan stedelijke bereikbaarheid en daarnaast aan de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving en/of aan de verbetering van de veiligheid. Plannen die zich enkel op de weg, water of nieuwe stations richten, komen niet in aanmerking voor een bijdrage uit dit budget.

Artikel 3. Plafond

In de begroting van V&W heeft de minister € 300 miljoen op kasbasis gereserveerd. Dit bedrag is exclusief eventueel verschuldigde BTW die geclaimd kan worden bij het BTW-compensatiefonds. In dit artikel is het budget teruggebracht tot € 297 miljoen, daar de minister een bedrag van ca. € 3 miljoen wil reserveren voor het beoordelen en onderling vergelijken van de plannen die bij de ingediende projecten horen. Dit bedrag van € 3 miljoen is een reservering. Mocht dit niet geheel nodig zijn, dan zal dit bedrag worden toegevoegd aan het beschikbare plafond van € 297 miljoen.

Artikel 4. Maximale bijdrage

De minister stelt een eenmalige uitkering tot een maximum van 25% van de kosten beschikbaar voor kansrijke projecten. Deze 25% is gemaximaliseerd tot een bedrag van € 40 miljoen. Dat betekent dat een gemeente geen hoger bedrag op basis van deze regeling kan ontvangen. Het gaat om een lump sum bedrag. Dit betekent dat het bedrag dat in de beschikking wordt opgenomen, het bedrag is dat een gemeente ontvangt indien zij het project conform het plan uitvoert.

Om misverstanden te voorkomen is in het derde lid opgenomen welke kosten in aanmerking worden genomen. Hierbij is aansluiting gezocht bij artikel 5 van het Besluit Infrastructuurfonds (BIF). Bij de beoordeling van de kosten die al dan niet aanvaardbaar worden geacht om onder de kosten als bedoeld in het derde lid te vallen zal dezelfde beleidslijn worden gehanteerd als bij het BIF. Bij de bouwrente, genoemd onder sub d geldt dat voor de hoogte van de staatslening wordt gekeken naar de lening met een gelijke looptijd als het project.

Sub f heeft betrekking op alle kosten van aanleg, bouw etc. en wat daar verder aan noodzakelijke kosten van aanpassing van reeds bestaande infrastructuur bij komt.

In sub l wordt gesproken over onvoorziene omstandigheden. In de regel wordt in projectramingen vaak een post 'onvoorzien' opgenomen. Daar het hier gaat om een raming, is de minister van mening dat ook deze post hieronder kan vallen.

Indien gemeenten ook via andere departementen, bijvoorbeeld het ministerie van VROM of LNV, een bijdrage ontvangen ten behoeve van het project zal de totale bijdrage van het Rijk niet meer dan 50% van de totale kosten dekken.

Artikel 5. Aanvraag

Gemeenten die om of aan het spoor gelokaliseerd zijn kunnen een aanvraag voor een eenmalige uitkering indienen. Deze aanvraag dient gericht te worden aan de minister.

Om de aanvraag te kunnen beoordelen en ten opzichte van de andere aanvragen te kunnen vergelijken, is het nodig dat gemeenten dezelfde informatie aanleveren. Bijlage 1 geeft aan welke informatie een gemeente moet aanleveren bij haar aanvraag. Gelet op het feit dat een lump sum bijdrage wordt toegekend, moet de onderbouwing van het project en het daarbij horende plan van zodanige kwaliteit zijn, dat de minister op basis hiervan kan besluiten welke bijdrage aan het project kan worden verstrekt. Indien twee gemeenten een gezamenlijk willen optrekken is dat mogelijk. Een van de gemeenten dient hiertoe het voortouw te nemen voor beide gemeenten.

Deze aanvraag moet uiterlijk 1 juni 2006 zijn ingediend. De datum van ontvangst is hierbij bepalend. De aanvraag moet op dat moment volledig zijn in die zin dat deze ten minste alle gegevens en stukken bevat die zijn opgesomd in bijlage 1.

Aanvragen die na 1 juni 2006 worden ontvangen zullen niet in behandeling worden genomen.

Artikel 6. Niet voor een uitkering in aanmerking komen

Projecten die reeds zijn opgenomen in het MIT komen niet in aanmerking voor een eenmalige uitkering uit deze middelen. Dit gaat om concreet benoemde projecten maar ook om projecten die vallen onder een programma in het MIT zoals bijvoorbeeld het Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen (PVVO).

Om te voorkomen dat de minister een eenmalige uitkering verstrekt en dat het project vervolgens niet wordt uitgevoerd, is het belangrijk dat gemeenten aantonen hoe de overige financiering plaatsvindt. Pas wanneer zij dit kunnen aantonen, kunnen zij in aanmerking komen voor een eventuele bijdrage.

Het rijksbeleid waarnaar wordt verwezen in sub e is onder meer de Kadernota Railveiligheid, de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte, richtlijnen ten aanzien van de verschillende elementen bij de criteria en bijvoorbeeld ook brieven van de minister aan de Tweede Kamer.

Sub f geeft aan dat projecten die reeds met uitvoeringswerkzaamheden zijn gestart voor publicatie van de regeling niet in aanmerking komen voor een eenmalige uitkering. Daar het gaat om een regeling om gemeenten te helpen bij de uitvoer van projecten die anders op de plank blijven liggen, komen projecten waarvan de werkzaamheden begonnen zijn niet in aanmerking voor een bijdrage. Uitgangspunt hierbij is dat voor deze plannen al voldoende financiële middelen beschikbaar zijn. Deze regeling is bedoeld voor die projecten die tot op heden niet geheel financieel gedekt waren. Indien de werkzaamheden al begonnen zijn voor publicatie van deze regeling, maar om

financieringsredenen zijn gestaakt, kan de minister besluiten toch een eenmalige uitkering aan het project toe te kennen.

Artikel 4:35 houdt algemene weigeringsgronden in die op grond van de Algemene wet bestuursrecht mogelijk zijn. Hierbij kan gedacht worden aan activiteiten die niet of gedeeltelijk plaats vinden of wanneer niet wordt voldaan aan de verplichtingen om op behoorlijke wijze rekening en verantwoording af te leggen.

Artikel 7. Procedure

Op basis van deze regeling kan een éénmalige uitkering worden verstrekt. Zodra de in de begroting beschikbare middelen zijn verdeeld kunnen geen uitkeringen meer worden verstrekt.

Met deze regeling krijgen gemeenten die aan het spoor gelokaliseerd zijn en plannen hebben om de barrièrewerking te verminderen of op te heffen een gelijke kans op een bijdrage. Alle projecten worden immers op een gelijke wijze beoordeeld. De projecten die worden ingediend zullen worden beoordeeld aan de hand van een aantal criteria.

In bijlage 2 staat benoemd om welke criteria het gaat en naar welke elementen wordt gekeken bij de beoordeling van de projecten en plannen. De weging van de criteria zal de minister bekend maken bij haar besluit een project al dan niet een uitkering toe te kennen. De criteria in bijlage 2 zijn limitatief, er kunnen geen andere overwegingen worden meegenomen bij de besluitvorming over een bijdrage. Gemeenten dienen in hun aanvraag aan te geven in hoeverre hun projecten en plannen voldoen aan de gestelde criteria. Dit moet voldoende kwantitatief en kwalitatief aannemelijk worden gemaakt. Dit betekent niet dat op alle criteria en alle elementen gescoord hoeft te worden.

Voor de beoordeling van de projecten en de plannen wordt gekeken naar vier criteria: stedelijke bereikbaarheid, kwaliteit leefomgeving, veiligheid en spoorgebruik. Een project moet in ieder geval op het gebied van stedelijke bereikbaarheid een bijdrage leveren. Daarnaast dient aan nog één van de in het eerste lid genoemde criteria een bijdrage te worden geleverd.

Om een uiteindelijke rangorde te kunnen aanbrengen zal na een beoordeling op deze vier criteria gekeken worden naar de effectiviteit van een project. De effectiviteit wordt berekend door de totale score op de criteria te relateren aan het gevraagde bedrag. Op basis van de uitkomst van deze deling zullen de projecten onderling vergeleken worden en in rangorde worden geplaatst. Projecten met een hoge score, dat wil zeggen projecten met een hoge effectiviteit komen daarbij hoger in de lijst te staan.

Voor het toekennen van een eenmalige uitkering wordt van boven aan de lijst naar beneden gewerkt. Daar waar

het plafond van € 297 miljoen op is, wordt de streep getrokken. Dat kan betekenen dat een project dat op nummer 11 in de rangorde staat nog een eenmalige uitkering krijgt, maar een project op nummer 12 niet meer. Het kan ook zo zijn dat een project dat in de rangorde staat een bedrag van € 5 miljoen vraagt, maar dat het resterend bedrag tot aan het plafond nog € 4 miljoen is. In dat geval bedraagt de uitkering € 4 miljoen, ervan uitgaande dat het project kan worden voorzien van aanvullende financiering door de gemeente, provincie dan wel andere overheden en private partijen.

Het zevende lid verwijst naar die aanvragen die of niet zijn opgenomen in de rangorde (omdat zij niet voldoen aan de in deze regeling gestelde voorwaarden) of op een plaats in de rangorde staan waar geen eenmalige uitkering tegenover staat omdat het plafond reeds is bereikt.

Artikel 8. Toekenning uitkering

De minister wil eind 2006 maar in ieder geval voor 1 februari 2007 een besluit nemen over alle aanvragen om in aanmerking te komen voor een uitkering. Indien de uitkering wordt toegekend zal daarin het voorbehoud worden opgenomen dat het toegekende bedrag wel beschikbaar moet zijn in de begroting.

Artikel 9. Verplichtingen uitkering

Met de voorschriften in dit artikel wil de minister borgen dat een eventuele eenmalige uitkering besteed wordt conform afspraak en zoals in de projecten is omschreven. Om die reden houdt zij zich de mogelijkheid voor om aan de beschikking van een eenmalige uitkering een aantal voorwaarden te verbinden. Deze voorwaarden zijn gericht op een controle op de doelmatigheid van de besteding van de middelen, maar zullen maximaal aansluiten bij bestaande systemen en verantwoordingscycli. De minister zal bezien in hoeverre aangesloten kan worden bij bijvoorbeeld de gemeentelijk jaarverslagen en of de projectverantwoordingen.

Uiteraard zal de uitkeringsgerechtigde moeten handelen in overeenstemming met de geldende EG-aanbestedingsrichtlijnen en nationale wet- en regelgeving met betrekking tot het plaatsen van opdrachten. Dit zal volledigshalve in de beschikking worden opgenomen.

Artikel 10. Intrekking

Artikel 4:48 Awb betreft de mogelijkheid tot intrekking en wijziging van de verstreking, zolang de uitkering nog niet is vastgesteld.

Artikel 12. Aanvraag vaststelling uitkering

De verwijzingen naar de Algemene wet bestuursrecht (Awb), artikel 4:46 betreft de vaststelling van de uitkering en geeft

aan in welke gevallen de eenmalige uitkering lager kan worden vastgesteld dan de verstrekte bijdrage. Bijvoorbeeld indien niet voldaan wordt aan de verplichtingen. Artikel 4:47 uit de Awb betreft de ambtshalve vaststelling en artikel 4:48 de mogelijkheid tot intrekking en wijziging van de verstreking ten nadele van ontvanger zolang nog niet is vastgesteld.

Bijlage 2

Voor alle criteria die zijn opgenomen in bijlage 2 geldt dat het aantal elementen dat wordt genoemd per criterium niets zegt over de weging van het criterium ten opzichte van de andere criteria. Bij de beslissing om een gemeente al dan niet een uitkering toe te kennen, wordt aangegeven welke weging bij de beoordeling is gehanteerd. Om een beoordeling van de projecten mogelijk te maken is het nodig dat de gegevens die worden aangeleverd ten aanzien van de criteria kwantitatief en kwalitatief zijn onderbouwd.

Stedelijke bereikbaarheid

Bij het verminderen van de barrièrewerking kan gedacht worden aan bijvoorbeeld een verdiepte ligging van de spoorweginfrastructuur, tunnels voor verkeer onder het spoor door, voetgangersbruggen of viaducten maar ook het deels verwijderen van ongebruikte spoorweginfrastructuur. Het opheffen van de barrièrewerking kan alleen als het spoor 'verdwijnt', bijvoorbeeld doordat een tunnel wordt aangelegd waar het spoor in komt te liggen (onder de grond en bedekt) of dat ongebruikte spoorweginfrastructuur wordt verwijderd.

Om te kunnen bepalen in hoeverre de barrièrewerking wordt verminderd, wordt naar een aantal aspecten gekeken. Deze staan beschreven onder onderdeel 1 tot en met 4 en worden hieronder kort toegelicht.

Ad 1: Het gaat hierbij om de verbinding tussen twee gebieden die nu fysiek door het spoor worden gescheiden. In eerste instantie wordt gedacht aan bestaand bebouwd gebied, maar ook voor voorzieningen voor nieuwe woonwijken geldt dat deze last kunnen hebben van de barrièrewerking van het spoor. Denk bijvoorbeeld aan een nieuwe wijk die wordt gescheiden van de bestaande woonwijken doordat er een spoor ligt.

Ad 2: Stedelijke voorzieningen die door de spoorlijn worden gescheiden van de gebruikers. Denk hierbij bijvoorbeeld aan scholen, ziekenhuizen en een winkel- of buurtcentrum.

Ad 3: Bij gebieden die functioneel samenhangen kan gedacht worden aan bijvoorbeeld twee kleinere gemeentes waar scholieren dagelijks van de ene naar de andere gemeenten fietsen en daarbij hinder ondervinden van het spoor.

Ad 4: Onder gemotoriseerde voertuigen worden onder meer auto's, bussen en vrachtverkeer verstaan. Bij andere weggebruikers gaat het onder meer om fietsers, voetgangers en bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen.

De wachttijden worden gemeten door te kijken naar het aantal gemotoriseerde voertuigen en de periode die zij nu wachten doordat zij gehinderd worden door de barrière van het spoor en de verwachtingen straks.

Kwaliteit leefomgeving:

Voor wat betreft geluidshinder zijn er plekken in Nederland waar normen worden overschreden. Met geluidsgevoelige bestemmingen wordt bijvoorbeeld bedoeld scholen, ziekenhuizen of begraafplaatsen. Met geluidsgehinderden wordt het aantal bewoners in woningen met geluidshinder bedoeld. Bij de beoordeling wordt onder meer betrokken de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder spoorwegen.

In sommige gevallen leiden maatregelen aan de spoorinfrastructuur tot (extra) trillingshinder voor de omgeving. Dit zal in de beoordeling worden meegenomen.

De minister heeft deze regeling opgesteld om de barrièrewerking van het spoor voor de mensen te verminderen. Om die reden wordt bij onderdeel 6 gevraagd in hoeverre er draagvlak is voor de plannen.

Onder economische ontwikkeling bij onderdeel 7 wordt het aantal vierkante meters dat geschikt is om te bebouwen bedoeld. Met toekomstige stedelijke ontwikkeling wordt de verdichting van het binnenstedelijk gebied bedoeld zoals omschreven in de Nota Ruimte.

Veiligheid

De elementen onder veiligheid komen uit de Kadernota Railveiligheid. De projecten zullen op deze punten worden getoetst aan het beleid van de minister in deze nota.

Spoorgebruik

Bij de beoordeling van de projecten wordt ook gekeken naar de effecten op het spoorgebruik. Zo wordt bijvoorbeeld gekeken of met de uitvoering van het project eventuele toekomstige noodzakelijke capaciteitsuitbreidingen niet onmogelijk worden gemaakt door het nieuwe kunstwerk.

Wanneer er plannen zijn die effect hebben op de beschikbaarheid, capaciteit en betrouwbaarheid van het spoorstelsel, dan zal dit worden meegenomen in de beoordeling. Hetzelfde geldt voor de beheer en instandhoudingskosten voor de spoorweginfrastructuur. De minister zal bij haar beoordeling rekening houden met een eventuele verandering in deze kosten en of deze zijn gedekt met financiering.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K.M.H. Peijs.*