



## Tijdelijke regeling quick wins binnenvaart

24 april 2009

Nr. CEND/HDJZ-2009/472 sector SCH

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 3a, tweede lid, en 28, tweede lid, van het Besluit Infrastructuurfonds en op artikel 17, vijfde lid, van de Financiële-verhoudingswet;

Besluit:

### Artikel 1

1. In deze regeling wordt verstaan onder:  
*besluit*: Besluit Infrastructuurfonds;  
*Minister*: Minister van Verkeer en Waterstaat.
2. In deze regeling wordt mede verstaan onder vaarweg: de met de primaire infrastructuur samenhangende voorzieningen, bedoeld in de bijlage bij het besluit, onderdeel vaarwegen en waterbeheer, in de onderdelen:
  - a. infrastructuur voor in-, uit- en overstappen van personen en laden, lossen en overslaan van goederen;
  - b. infrastructuur ten behoeve van veiligheid, navigatie, verkeersregeling en communicatie; of
  - c. geluidwerende voorzieningen als bedoeld onder milieu-infrastructuur.

### Artikel 2

1. De Minister kan een specifieke uitkering verstrekken aan provincies en gemeenten voor de aanleg, waaronder mede begrepen de uitbreiding, van openbaar toegankelijke vaarwegen ten behoeve van de binnenvaart, die in beheer zijn of in eigendom bij die provincies of gemeenten.
2. Op de specifieke uitkering zijn de artikelen 4:30, 4:31, 4:35, 4:37, 4:38, 4:42, 4:44, 4:45 tot en met 4:50, 4:52, 4:55, 4:56 en 4:57 van de Algemene wet bestuursrecht van overeenkomstige toepassing.

### Artikel 3

1. De kosten van investering, bedoeld in artikel 5, eerste lid, van het besluit, worden slechts in aanmerking genomen voor zover het betreft de noodzakelijke, rechtstreeks aan de specifieke uitkering toe te rekenen, na indiening van de aanvraag en door de subsidieontvanger gemaakte en betaalde kosten.
2. Tot de investeringskosten behoort in ieder geval de aanschaf van goederen die uitsluitend ten behoeve van het project worden ingezet.
3. Tot de kosten, bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel e, van het besluit behoren de kosten van verbruikte materialen en hulpmiddelen, voor zover gebaseerd op historische aanschafprijzen.
4. Tot de kosten van investering behoren niet:
  - a. kosten van algemene bestuurlijke aard;
  - b. de kosten voor het verkrijgen van een accountantsverklaring.
5. Artikel 5, tweede en derde lid, van het besluit, is van overeenkomstige toepassing.

### Artikel 4

1. De specifieke uitkering bedraagt ten hoogste 50% van de begrote kosten van investering minus de begrote marktconforme directe opbrengsten voor de betrokken overheid, doch ten hoogste € 6.500.000.
2. Indien voor de uitvoering van het project andere bijdragen van de rijksoverheid of de Europese Unie worden verleend, wordt de specifieke uitkering op grond van deze regeling zodanig verlaagd



dat de totale bijdrage van het Rijk niet meer dan 50% van de in het eerste lid bedoelde begrote kosten bedraagt.

3. Het bedrag van de specifieke uitkering wordt jaarlijks geïndexeerd volgens de Indexering Bruto Overheids Investerings (IBOI), zoals toegepast door de Minister van Financiën bij Voorjaarsnota.

#### **Artikel 5**

Het plafond voor het totaal van de specifieke uitkeringen op grond van deze regeling bedraagt € 62.000.000.

#### **Artikel 6**

Een aanvraag voor een specifieke uitkering wordt uiterlijk ingediend vier weken na de inwerkingtreding van deze regeling.

#### **Artikel 7**

1. De aanvraag voor een specifieke uitkering wordt ingediend volgens een daarvoor door de Minister ter beschikking gesteld formulier en gaat vergezeld van:
  - a. een vastgestelde netwerkanalyse voor binnenhavens en vaarwegen die betrekking heeft op de regio waarbinnen het project is gelegen en waaruit blijkt welk streefbeeld de desbetreffende regionale overheid heeft voor verdere versterking en ontwikkeling van binnenhavens en welke keuzes daarbij worden gemaakt;
  - b. een maatschappelijke kosten-batenanalyse op hoofdlijnen volgens de OEI-systematiek, zoals opgenomen in de bijlage bij deze regeling;
  - c. een besluit van het college van burgemeester en wethouders of van het college van gedeputeerde staten waaruit blijkt dat bestuurlijk draagvlak bestaat voor het desbetreffende project.
2. Aanvragen als bedoeld in de brief van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 1 juli 2008, nr. VENW/DGTL-2008/287.BV betreffende 'Quick wins binnenhavens' die zijn ingediend voor 2 oktober 2008 en die naar het oordeel van de Minister betrekking hebben op hetgeen in artikel 2, eerste lid, is bepaald:
  - a. worden gelijkgesteld met aanvragen in de zin van deze regeling; en
  - b. behoeven niet te voldoen aan het in het eerste lid bedoelde vormvoorschrift, voorzover deze aanvragen naar het oordeel van de Minister een voldoende duidelijke beschrijving van het project bevatten.

#### **Artikel 8**

Een project komt slechts voor een specifieke uitkering in aanmerking, indien:

- a. de desbetreffende infrastructuur in eigendom of in beheer is van de gemeente of van de provincie die de specifieke uitkering aanvraagt;
- b. de desbetreffende infrastructuur openbaar toegankelijk is;
- c. het project uiterlijk aanvangt in 2011 en uiterlijk wordt voltooid in 2013, tenzij de Minister van oordeel is dat genoemde termijnen niet haalbaar zijn en deswege afwijking toestaat;
- d. het project uit oogpunt van nautische veiligheid of nautisch beheer naar het oordeel van de Minister geen bezwaren ontmoet;
- e. het project geen betrekking heeft op een zeehaven als bedoeld in de nota 'Zeehavens: ankers van de economie';<sup>1</sup>
- f. de uitkomst van de maatschappelijke kosten-batenanalyse, bedoeld in artikel 7, eerste lid, onderdeel b, ten minste 1 bedraagt;
- g. het project of onderdelen van het project niet zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport;
- h. de aanvrager desgevraagd heeft aangetoond dat de specifieke uitkering wordt aangewend overeenkomstig de voorschriften van de Europese Unie omtrent staatssteun.

#### **Artikel 9**

1. Na het in artikel 6 genoemde tijdstip worden de aanvragen waarop artikel 7, tweede lid, of artikel 8 van toepassing is in rangorde geplaatst naar de mate van effectiviteit van het desbetreffende project, zijnde de relatie tussen de hoogte van de specifieke uitkering en de mate waarin de voorgestelde projecten voldoen aan de volgende criteria:

<sup>1</sup> Kamerstukken II 29862, nr. 1.



- a. de mate waarin de regionale bereikbaarheid voor goederenvervoer over water verbetert;
  - b. de waarde en potentie voor het transport over water;
  - c. de mate van bestuurlijk draagvlak; en
  - d. de haalbaarheid van het project binnen de tijd en het opgegeven budget.
2. Voor zover de specifieke uitkering, berekend met toepassing van artikel 4 en met inachtneming van de in het eerste lid bedoelde rangorde, lager is dan het plafond voor deze regeling, genoemd in artikel 5, verleent de Minister de specifieke uitkering.

#### **Artikel 10**

1. De aanvraag voor een specifieke uitkering wordt afgewezen:
  - a. indien de aanvraag dan wel de activiteit waarop de aanvraag betrekking heeft niet voldoet aan de artikelen 2, eerste lid, 6, 7 en 8; of
  - b. voor zover ingevolge artikel 9 het budget is uitgeput.
2. De Minister kan op afgewezen aanvragen als bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, alsnog een specifieke uitkering toekennen, voor zover binnen het plafond middelen vrijvallen doordat een uitkering of subsidie op een reeds toegekende aanvraag wordt ingetrokken of op een lager bedrag wordt vastgesteld.

#### **Artikel 11**

De Minister beslist op de aanvraag binnen 22 weken na het in artikel 6 genoemde tijdstip. De beslistermijn kan, indien de complexiteit hiertoe naar het oordeel van de Minister aanleiding geeft, verlengd worden met ten hoogste acht weken.

#### **Artikel 12**

De ontvanger van de specifieke uitkering doet onverwijld schriftelijk mededeling aan de Minister van alle omstandigheden die van invloed kunnen zijn op de verstrekking van de specifieke uitkering.

#### **Artikel 13**

1. Provincies en gemeenten leggen jaarlijks verantwoording af over de besteding van de specifieke uitkering conform artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet via het principe van 'single information single audit'.
2. Indien in de verantwoordingsinformatie, bedoeld in het eerste lid, is opgenomen dat het project is afgerond, geldt deze mededeling als een aanvraag tot vaststelling van de specifieke uitkering.
3. Provincies en gemeenten verstrekken, naast de verantwoording als bedoeld in het eerste lid, na afloop van de specifieke uitkering informatie aan de minister over de realisatie van de doelen of beoogde resultaten.

#### **Artikel 14**

1. De Minister stelt de specifieke uitkering vast binnen dertien weken na ontvangst van de aanvraag daartoe.
2. Indien de vaststellingsbeschikking niet binnen dertien weken kan worden afgegeven, stelt de Minister de aanvrager daarvan in kennis en stelt een redelijke termijn, waarbinnen de beschikking alsnog zal worden afgegeven.

#### **Artikel 15**

1. De Minister kan voorschotten verlenen tot ten hoogste 80% van de in totaal verleende specifieke uitkering.
2. De verlening bevat in ieder geval de fasering van de voorschotbetaling.
3. De Minister verleent geen voorschot, indien naar zijn oordeel gegronde redenen bestaan om aan te nemen dat de voor de uitvoering van het project benodigde besluiten niet zullen worden genomen.



---

#### **Artikel 16**

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

#### **Artikel 17**

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke regeling quick wins binnenvaart.

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

*De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
J.C. Huizinga-Heringa.*



---

## BIJLAGE, BEDOELD IN ARTIKEL 7, EERSTE LID, ONDERDEEL B

Berekend dient te worden:

- a. wat de transportvoordelen zijn van het project in termen van efficiency, (bijvoorbeeld toepassing van grotere schepen door grotere diepgang door baggeren), tijdwinst (zowel als gevolg van betere overslag of herstructurering van bedrijventerreinen als tijdwinst in de keten) en modal-shifteffect (zowel extra groei als het voorkomen dat vervoer van het water naar de weg gaat). Voor de berekening wordt gebruik gemaakt van de kaders en toelichting die vermeld zijn in een van de bijlagen van het aanvraagformulier. Voor zover mogelijk worden de verwachte transportvoordelen onderbouwd met bewijsstukken in de vorm van intentieverklaringen van het betrokken vervoerend en verladend bedrijfsleven.
- b. welke directe economische voordelen worden behaald uit het project als gevolg van vrijkomende grond. Deze voordelen dienen te worden uitgedrukt in netto contante waarde over een periode van 30 jaar. Hierbij wordt een discontovoet gehanteerd van 5,5%.

In de berekening blijven buiten beschouwing:

- a. andere (externe) baten voor de maatschappij, zoals milieu en veiligheid;
- b. de kosten voor beheer en onderhoud; en
- c. de inkomsten uit havengelden.

De maatschappelijke kosten en baten op hoofdlijnen worden berekend volgens het rekenmodel dat verkregen kan worden via [www.verkeerenwaterstaat.nl/binnenhavens](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/binnenhavens).



## TOELICHTING

### Algemeen

#### Inleiding

Deze regeling beoogt gemeenten en provincies door een financiële bijdrage te helpen om met snel uit te voeren maatregelen (quick win projecten) het functioneren van binnenhavens en regionale vaarwegen voor het beroepsgoederenvervoer over water te verbeteren en de mogelijkheden voor overslag vanuit binnenschepen naar de wal te vergroten of op zijn minst op peil te houden. De achterliggende gedachte hierbij is dat het vaarwegennetwerk alleen dan goed kan functioneren als ook de haarvaten in dat netwerk voldoende bereikbaar zijn. De binnenhavens vormen een essentiële schakel in het netwerk, maar de transportfunctie staat steeds vaker onder druk vanwege andere belangen en functies, zoals woningbouw of recreatie. De regeling geeft de mogelijkheid een specifieke uitkering te verlenen aan gemeenten en provincies die een binnenhaven of stuk vaarweg in beheer hebben en willen investeren in de bereikbaarheid van die vaarweg of binnenhaven en waarbij de kosten niet voldoende op korte termijn door inkomsten worden gecompenseerd.

In de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is een bedrag van € 62 miljoen gereserveerd om de regionale overheden te stimuleren meer aandacht te geven aan de binnenhavens.

#### Wettelijke grondslagen

De wettelijke grondslag van deze regeling is artikel 28 van het Besluit Infrastructuurfonds. De bijdrage aan provincies en gemeenten geschiedt door middel van een specifieke uitkering, omdat het hier voor een belangrijk deel gaat om middelen die afkomstig zijn uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES). Op dit moment worden FES middelen alleen op basis van een specifieke uitkering aan provincies en gemeenten verstrekt. Momenteel is er rijksbreed een discussie gaande over de vraag of het mogelijk is FES-middelen op grond van de huidige FES-wet ook via het instrument decentralisatie-uitkering te verstrekken. Indien in de Ministerraad besloten zou worden dat dit mogelijk is, wordt de mogelijkheid bezien van financiering door middel van een decentralisatie-uitkering. Een decentralisatie-uitkering is onderdeel van gemeente- en provinciefonds. Ofschoon genoemd artikel 28 ook de mogelijkheid opent om waterschappen te subsidiëren, is gekozen voor uitsluitend overdracht van middelen aan gemeenten en provincies, teneinde twee bekostigingsstromen te vermijden (waterschappen vallen niet onder de Financiële-verhoudingswet).

#### Verantwoording

Voor de verantwoording door de provincies en gemeenten over de besteding van de specifieke uitkering, geldt de wettelijke wijze van vereenvoudigde verantwoording via 'single information single audit' (SiSa).

#### Geen staatssteun

De regeling behelst geen staatssteun in de zin van artikel 87, eerste lid van het Europese Verdrag. De uitkering wordt uitsluitend aangewend voor de uitvoering van de publieke taak van de ontvangers ten aanzien van 'natte bereikbaarheid'.

#### Artikelsgewijs

##### Artikel 1

In het derde lid worden artikelen uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van overeenkomstige toepassing verklaard, omdat deze voor de regeling van belang zijn. Het is nodig naar deze bepalingen uit Awb te verwijzen, aangezien deze artikelen uit eigen kracht niet van toepassing zijn op subsidies die slechts aan overheidsorganen worden verstrekt.

##### Artikel 3

Omdat de beschikbare middelen voor een groot deel afkomstig zijn uit het FES, komen alleen investeringsprojecten in aanmerking voor een bijdrage. Structurele beheer- en onderhoudskosten, exploitatiekosten die voortkomen uit deze investeringsprojecten alsmede private investeringen komen niet in aanmerking voor een rijksbijdrage.

Voorbeelden van investeringen in infrastructuur die in aanmerking komen voor een bijdrage zijn:

- extra verdieping van de vaarweg
- uitbreiding van bestaande loskades en loswallen langs de vaarweg;



- nieuwe loskades en loswallen, bijvoorbeeld in het geval van herstructurering of verplaatsing van natte bedrijventerreinen;
- in het geval van een herstructurering of verplaatsing: de noodzakelijke droge of natte ontsluitingsweg zonder welke de nieuwe kade geen logistieke functie zou hebben;
- voor zover geluidhinder een hinderpaal vormt voor uitbreiding van een nat bedrijventerrein: de aanleg van een geluidswal;
- maatregelen ter verbetering van brugbediening.

De regeling is niet bedoeld als bijdrage aan het creëren van extra ligplaatsen, bunker- of reparatievoorzieningen. Tijdelijke voorzieningen komen evenmin in aanmerking voor een rijksbijdrage.

Vijfde lid: ingevolge artikel 28, eerste lid, onderdeel b, van het Besluit Infrastructuurfonds is artikel 5, eerste lid, van het besluit, op deze regeling van toepassing. Ingevolge artikel 5 kan voor de volgende kosten een bijdrage worden verleend:

- a. studies voor het betrokken project voor zover die door de Minister aanvaardbaar worden geacht;
- b. verwerving van een onroerende zaak voor zover door de Minister aanvaardbaar geacht;
- c. vergunningen en leges voor zover 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, voor zover het regionale of lokale openbaar vervoerinfrastructuur 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;
- k. voorbereiding, administratie en toezicht voor zover het betreft vaarwegen, zijnde tien procent van de kosten, bedoeld in de onderdelen e, f en g. opm. 33

Doordat in artikel 3 ook het tweede lid van artikel 5 van het Besluit van toepassing is verklaard, worden bovenstaande kosten slechts tot een in redelijkheid als noodzakelijk te beschouwen hoogte in aanmerking genomen.

#### **Artikel 4**

Bij de bepaling van de rijksbijdrage zijn alleen de totale, direct aan de investering gerelateerde bedrijfseconomische kosten en opbrengsten voor de overheid die de infrastructuur beheert van belang. De rijksbijdrage voor quick wins bedraagt maximaal 50% van het verschil van de totale begrote investeringskosten voor de overheid minus de begrote marktconforme directe opbrengsten van de investering voor de overheid die de infrastructuur beheert en andere reeds toegezegde rijksbijdragen. Het verschil tussen de hier genoemde in de toelichting bij artikel 3 vermelde kosten die voor een bijdrage in aanmerking komen zit in de identificatie van subsidiabele kosten en de berekening van de maximale subsidie. Deze bedraagt maximaal 50% van het totaal van de subsidiabele projectkosten minus de directe opbrengsten. 50% van de subsidiabele kosten wordt vergoed. De maximale uitkering bedraagt € 6,5 miljoen per project.

De gemeente of provincie moet zelf de overige 50% financieren. In het geval een gemeente aanvrager is, mag deze 50% worden medegefinancierd door de provincie of een overheids-NV waarin regionale overheden participeren. In het geval een provincie aanvrager is, mag 50% worden medegefinancierd door een overheids-NV waarin regionale overheden participeren. In het geval van een PPS-constructie dient een strikte scheiding te worden aangebracht tussen het deel van het project dat door de overheid wordt gefinancierd en het deel dat voor rekening van private partijen komt.

In de berekening van de investeringskosten mogen kosten voor grondaankoop of -huur alsmede aanleg-, bouw- en inrichtingskosten, inclusief de kosten voor het ontwerp en de voorbereidingskosten, worden meegenomen. De kosten voor regulier beheer en onderhoud en exploitatie inkomsten (via havengelden) moeten buiten beschouwing worden gelaten.

Aan de batenkant gaat het om verwachte inkomsten die voortvloeien uit het vrijkomen van grond (bijvoorbeeld uitgifte of erfpacht berekend over de levensduur van 30 jaar), zoals in het geval van herstructurering van een haven. Deze te verwachte baten dienen te worden vastgesteld door een onafhankelijke taxateur. Het zal op het moment van de aanvraag in de meeste gevallen gaan om



verwachte directe opbrengsten (bijvoorbeeld geen huuropbrengsten over 30 jaar).

*Tweede lid:* tussen het moment van besluitvorming over de toekenning van de uitkering en de daadwerkelijke realisatie van het project kunnen meerdere jaren verstrijken. Hierdoor kan het gebeuren dat door prijsstijgingen de oorspronkelijke uitkering niet meer toereikend is om 50% van de feitelijke kosten te dekken.

Om hier in enigermate aan tegemoet te komen zal het uitkerings- bedrag binnen de randvoorwaarden die het ministerie van Financiën hiervoor stelt, geïndexeerd worden.

## **Artikel 5**

Voor deze regeling is € 62 miljoen beschikbaar gesteld. Dit is inclusief de uitvoeringskosten van de regeling, die zijn ingeschat op € 300.000.

De middelen worden in een periode tussen 1 juni 2009 en 1 juni 2014 beschikbaar gesteld. Mocht gedurende deze periode blijken dat reeds gehonoreerde projecten toch geen doorgang kunnen vinden, dan zal het daarvoor gereserveerde budget worden aangewend voor projecten die vanwege hun plaats in de rangorde in eerste instantie niet gehonoreerd waren. Voorwaarde is dan dat de projecten, gegeven de termijnen, redelijkerwijs nog een aanvang kunnen nemen.

## **Artikel 7**

Eerste lid: het hier bedoelde formulier kan worden verkregen via [http://www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/goederenvervoer/binnenvaart/110\\_binnenhavens/index.aspx#aline2](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/goederenvervoer/binnenvaart/110_binnenhavens/index.aspx#aline2).

Aan het in dit lid opgenomen drietal formele eisen moet worden voldaan voordat wordt overgegaan tot een inhoudelijke beoordeling van de aanvraag.

Tweede lid: voor de aanvragen die voor 2 oktober 2008 zijn ingediend heeft de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat medio 2008 eisen geformuleerd die inhoudelijk overeenkomen met het eerste lid, namelijk het aanwezig zijn van een netwerkanalyse vaarwegen van de regio waarin de desbetreffende binnenhaven is gelegen, een kosten-baten analyse op hoofdlijnen en een aanduiding van het bestuurlijk draagvlak. Daarnaast zijn informatie eisen gesteld aan de beschrijving van het project. Om onnodige administratieve lasten te vermijden, hoeft voor deze aanvragen daarom niet een nieuwe aanvraag te worden gedaan met gebruikmaking van het formulier bedoeld in het eerste lid. Wel zal zodanig aanvullende informatie worden gevraagd omtrent de begroting, financiering, vergunningen en staatssteunaspecten.

Projecten als in dit lid bedoeld die niet worden gehonoreerd, ontvangen een (afwijzende) beschikking.

## **Artikel 8**

Onderdeel c: deze voorwaarde beoogt een open-eindekarakter van de regeling te beperken.

Onderdeel f: het getal 1 betreft de maatschappelijke kosten/baten verhouding op hoofdlijnen. Voor de berekening is een rekenmodel beschikbaar, dat gedownload kan worden van de website van V&W.

Onderdeel i: het gaat hier over staatssteun. Dit speelt als een voordeel zou toevallen aan een private ondernemingen, bijvoorbeeld bij een PPS-constructie of als een kade wordt verpacht aan een private exploitant.

## **Artikel 9**

Eerste lid: om een uiteindelijke rangorde te bepalen worden de projecten op de vier criteria van artikel 9, eerste lid, aan de hand van een tienpuntsschaal gescoord en wordt de effectiviteit van een project gezien. Deze wordt berekend door de totale score op de vier criteria te relateren aan het gevraagde bedrag. Projecten die relatief laag scoren en een relatief hoge uitkering vragen komen lager op de ranglijst dan projecten die relatief hoger scoren en waarvoor een lagere uitkering nodig is.

Eerste lid, onderdeel b: hiervoor is de kosten-batenverhouding een indicator. De kosten-batenverhouding dient minimaal 1 te zijn (formele eis). Naarmate de kosten-batenverhouding hoger is zal er een hogere score worden gegeven. Documenten, zoals verklaringen van het bedrijfsleven, kunnen aannemelijk maken dat het project meerwaarde voor de binnenvaart zal hebben.

Eerste lid, onderdeel c: hiervoor zijn de regionale netwerkanalyse voor vaarwegen en de prioriteiten die hierin gesteld worden een belangrijk uitgangspunt. In dit verband is het gewenst dat de betrokken provincie of gemeente in een brief aangeeft in welke mate – bij voorkeur in de vorm van een prioritering – het project past binnen het streefbeeld dat is neergelegd in de netwerkanalyse van die provincie of stadsregio. Een andere belangrijke indicator voor het bestuurlijk draagvlak voor een 'quick win' is de politieke besluitvorming binnen een gemeenteraad of provinciale staten.





---

Tweede lid: de laagst gerangschikte aanvraag die nog onder het plafond past, wordt slechts gehonoreerd voor zover de resterende middelen dit toelaten. Dit speelt als bij gebrek aan middelen niet de maximale 50% kan worden toegekend.

#### **Artikel 11**

Complexiteit kan zowel zien op een (onverwacht) groot aantal aanvragen als op de ingewikkeldheid van een individuele aanvraag.

#### **Artikel 12**

De ontvanger van de rijksbijdrage is verplicht tijdig informatie te verstrekken over omstandigheden die ertoe leiden dat de hij de afspraken die bij de verlening van de uitkering zijn gemaakt, niet kan nakomen. Te denken valt aan een voorziene vertraging in de oplevering. Bij afwijking kunnen dan nieuwe afspraken worden gemaakt.

#### **Artikel 13**

Eerste lid: met deze bepaling wordt aangesloten bij de afspraken die op rijksniveau zijn gemaakt over de financiële verantwoording van specifieke uitkeringen conform de 'single information single audit' (SiSa) systematiek.

#### **Artikel 15**

Derde lid: hier wordt het probleem aangepakt dat de uitkering wordt verleend op het moment dat vergunningenprocedures nog lopen. Wachten daarop is niet mogelijk zonder in de knel te komen met de beslistermijn van 22 weken. Zodra duidelijk wordt dat een noodzakelijke vergunning niet wordt verkregen, kan de uitkering worden ingetrokken.

*De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
J.C. Huizinga-Heringa.*