



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 23 november 2011, nr. IENM/BSK-2011/148804, houdende wijziging van de Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï (verhoging subsidie spoorwegprojecten)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 15.13, eerste tot en met derde lid, van de Wet milieubeheer;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 25 worden twee leden toegevoegd, luidende:

4. In afwijking van het eerste lid stelt de Minister de subsidie voor voorbereiding, begeleiding en toezicht vast op 4% van het bedrag van de verlening van de subsidie voor de betrokken maatregelen, daarbij wijzigingen als gevolg van toepassing van artikel 30 of 31 niet meegerekend, vermeerderd met het bedrag dat de spoorwegexploitant bij de subsidieontvanger in rekening heeft gebracht ten behoeve van de voorbereiding van, begeleiding van en het toezicht op de maatregelen, indien:
 - a. het overeenkomstig de aanhef berekende subsidiebedrag 18% of meer van het bedrag van de verlening van de subsidie voor de maatregelen bedraagt, en
 - b. het een geluidreducerende maatregel aan de constructie van een spoorweg of een afschermende maatregel tegen spoorweglawaaï betreft binnen een project als bedoeld in bijlage G.
5. Een vaststelling als bedoeld in het vierde lid geschiedt tegelijkertijd met de vaststelling van de subsidie voor de maatregelen.

B

Na Bijlage F wordt de bijlage bij deze regeling toegevoegd als Bijlage G.

ARTIKEL II

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

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

's-Gravenhage, 23 november 2011

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
J.J. Atsma.*



BIJLAGE BIJ ARTIKEL I, ONDERDEEL B

Bijlage G

Lijst projecten, behorende bij artikel 25, vierde lid.

nr.	gemeente	naam project	traject
1	Bussum	Bussum railsanering	371 en 372
2	Capelle a/d IJssel	Schollevaar	600
3	Deurne	Katoenstraat e.o.	790
4	Diemen	Diemen	369 en 374
5	Duiven	sanering 17 woningen	237
6	Haarlemmerliede	Halfweg	400
7	Haren	Glimmen	86, 58 en 57
8	Heeze-Leende	Heeze-Leende Rail	800
9	Heiloo	Spoorlijn Alkmaar-Uitgeest	430
10	Hillegom	Parallelweg	500
11	Hilversum	Hilversum, centrum	360, 370 en 371
12	Langendijk	St. Pancras	460
13	Leidschendam	combinatie met R21	
14	Maastricht	Maastricht nieuw	843
15	Meerssen	Meerssen	841
16	Nunspeet	Molijnstraat e.o.	253
17	Oosterhout	Dorst, verspreid liggende woningen	650
18	Steenwijk	Oostwijken en De Gagels	40
19	Stein	Stein	841
20	Tegelen	Populierenstraat	810
21	Tegelen	Aerdberg	810
22	Zaanstad	Wormerveer	411
23	Zaltbommel	Stationsweg	731
24	Zeist	Zeist, Den Dolder	331 en 337
25	Zwolle	Pierik	90



TOELICHTING

Met de onderhavige regeling wordt de Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï (hierna: Subsidieregeling) gewijzigd. In artikel 25, eerste lid, van de Subsidieregeling wordt het subsidiebedrag voor de voorbereiding van, de begeleiding van en het toezicht op een project gekoppeld aan een percentage (18%) van het bedrag dat in de subsidieverlening voor de uitvoeringskosten van dat project is opgenomen. Die percentuele koppeling heeft voor bepaalde spoorwegprojecten met een relatief geringe omvang tot gevolg, dat het verleende subsidiebedrag te laag uitvalt voor een gedegen voorbereiding. Dit leidt in bepaalde gevallen tot vertraging van de voorbereiding van deze projecten, aangezien de partij die de voorbereiding uitvoert (zijnde spoorwegexploitant ProRail), niet kan worden uitbetaald. In andere gevallen leidt het tot een niet voldoende gedegen voorbereiding, waardoor de uitvoeringskosten van het spoorwegproject soms hoger uitvallen dan geraamd. De subsidie voor deze spoorwegprojecten bereikt in die gevallen aldus niet het gewenste doel.

Het doel van deze wijziging is dan ook het verhogen van het te verlenen subsidiebedrag voor de voorbereiding, begeleiding en toezicht ten behoeve van deze specifieke spoorwegprojecten, zodat de voorbereidingen kunnen worden afgerond en de uitvoeringskosten dankzij een gedegen voorbereiding kunnen worden verlaagd.

In het kader daarvan worden in onderdeel A van artikel I van deze wijzigingsregeling twee leden aan artikel 25 van de Subsidieregeling toegevoegd. In het vierde lid (nieuw) van artikel 25 is bepaald, dat voor de spoorwegprojecten van een geringe omvang die specifiek in bijlage G (nieuw) worden genoemd, de subsidie wordt vastgesteld op 4% van het bedrag van de verlening van de subsidie voor de betrokken maatregelen, vermeerderd met het bedrag dat ProRail bij de subsidieontvanger in rekening heeft gebracht ten behoeve van de voorbereiding van, begeleiding van en het toezicht op de maatregelen. Eerstgenoemde bedrag is ten behoeve van de kosten die gemaakt worden door de subsidieaanvragers, zijnde het gemeentebestuur of besturen als bedoeld in of functionerend ten behoeve van een gemeenschappelijke regeling, bijvoorbeeld voor het op laten maken van akoestische rapporten. Het gaat hierbij overigens, net als voorheen, om maatregelen exclusief BTW. In onderdeel B van artikel I wordt bijlage G vastgesteld. Het gaat om 25 spoorwegprojecten.

Aangezien de voorbereiding en de uitvoering bij deze spoorwegprojecten vaak door elkaar lopen, zal de vaststelling van de subsidie voor de voorbereiding, begeleiding en toezicht pas plaatsvinden aan het eind van de uitvoering. Het is namelijk pas aan het eind van het spoorwegproject mogelijk de door ProRail in rekening gebrachte kosten ten behoeve van de voorbereiding te bepalen. Dit is in het vijfde lid (nieuw) van artikel 25 bepaald. Op grond van artikel 12 van het Besluit milieusubsidies kan het verleende subsidiebedrag voor de voorbereiding, begeleiding en toezicht van een project tot 95% worden voorgeschoten.

Voor de subsidieaanvragers heeft deze wijziging enkel positieve gevolgen, aangezien de subsidie voor de voorbereiding van, de begeleiding van en het toezicht op deze specifieke spoorwegprojecten hoger zal zijn dan oorspronkelijk is verleend. Indien het subsidiebedrag onverhoopt lager uitvalt dan volgens het oude stelsel het geval zou zijn, blijft het subsidiebedrag op grond van het eerste lid van artikel 25 18% van de subsidieverlening voor de uitvoeringskosten.

Het verhogen van het subsidiebedrag voor de voorbereiding, begeleiding en toezicht, past binnen het reeds vastgestelde subsidieplafond. De wijziging heeft dan ook geen negatieve gevolgen voor andere gesubsidieerde projecten; de subsidie voor deze projecten blijft gelijk.

Bovendien heeft het verhogen van het subsidiebedrag voor de in bijlage G genoemde projecten waarschijnlijk tot gevolg, dat de kosten voor de uitvoering van deze projecten lager zullen uitvallen. De verwachting is dan ook, dat de totale kosten aan subsidie voor deze projecten niet hoger zullen uitvallen.

Milieueffecten

De wijziging van de Subsidieregeling is gericht op verhoging van het subsidiebedrag voor de voorbereiding van bepaalde specifieke spoorwegprojecten, zodat de voorbereidingen kunnen worden afgerond en de uitvoeringskosten dankzij een gedegen voorbereiding kunnen worden verlaagd. Indien de subsidie niet wordt verhoogd, blijft het negatieve milieueffect (verkeerslawaaï) langer in stand, omdat de betreffende spoorwegprojecten niet kunnen worden afgerond.

Vaste verandermomenten

Ingevolge het kabinetsbeleid inzake de aanpak van administratieve lasten (Kamerstukken II, 2009/10, 29515, nr. 309), gelden als algemeen uitgangspunt voor de inwerkingtreding van ministeriële regelingen vier vaste data, te weten 1 januari, 1 april, 1 juli en 1 oktober, en een minimale invoeringstermijn van 2 maanden. Deze wijzigingsregeling treedt ingevolge artikel II echter in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst. Hierbij is



gebruik gemaakt van een van de uitzonderingen die in genoemd kabinetsbeleid zijn opgenomen. In het kabinetsbeleid is namelijk reeds aangegeven, dat indien er sprake is van hoge kosten van vertragingen, een uitzondering gemaakt kan worden op de vaste data voor inwerkingtreding en de invoeringstermijn. Daar is in het voorliggende geval sprake van, omdat zonder verhoging van de subsidieverlening de voorbereiding, en aldus tevens de uitvoering, van deze specifieke spoorwegprojecten wordt vertraagd, wat een groot publiek nadeel heeft. Zowel de gemeenten, ProRail, als de rijksoverheid, zijn bovendien gebaat bij een spoedige inwerkingtreding. Hoe eerder de wijziging in werking treedt, hoe sneller de vertraagde projecten weer vlot getrokken kunnen worden.

Administratieve- en bestuurlijke lasten en handhaving

De regeling heeft geen gevolgen voor de administratieve- en bestuurlijke lasten, de inhoudelijke nalevingskosten of de handhaafbaarheid. De wijziging van de Subsidieregeling is gericht op verhoging van het subsidiebedrag voor de voorbereiding van bepaalde specifieke spoorwegprojecten. De lasten en handhaafbaarheid worden daardoor niet beïnvloed. De systematiek van de Subsidieregeling is immers niet gewijzigd.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
J.J. Atsma.*