



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 1 oktober 2020, nr. IENW/BSK-2020/181458, houdende tijdelijke regels voor toekenning van specifieke uitkeringen ter stimulering van het nemen van maatregelen ten behoeve van veiliger, doelmatiger en duurzamer gebruik van verkeersinfrastructuur 2020 (Tijdelijke stimuleringsregeling veilig, doelmatig en duurzaam gebruik verkeersinfrastructuur 2020)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 17, eerste lid, van de Financiële-verhoudingswet, artikel 4, eerste en tweede lid, juncto 3, eerste lid, aanhef en onderdelen a en f, en artikel 5, aanhef en onderdelen a tot en met f, van de Kaderwet subsidies I en M;

BESLUIT:

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

Bestuurlijke Overleggen MIRT 2018 en 2019: Bestuurlijke overleggen MIRT Noord-Nederland, Oost-Nederland, Zuid-Nederland, Zuidwest-Nederland, Noordwest-Nederland en goederenvervoercorridors die hebben plaatsgevonden op 21 en 22 november 2018 respectievelijk 20 en 21 november 2019;

minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

specifieke uitkering: uitkering als bedoeld in artikel 3;

Artikel 2 Doel van de regeling

Deze regeling heeft tot doel het stimuleren van het nemen van maatregelen die veiliger, doelmatiger en duurzamer gebruik van verkeersinfrastructuur beogen te bevorderen.

Artikel 3 Activiteiten waarvoor een specifieke uitkering kan worden aangevraagd

Tot het in artikel 2 genoemde doel kan de minister overeenkomstig de afspraken die hierover zijn gemaakt in het kader van de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2018 en 2019 op aanvraag van een provincie of gemeente een specifieke uitkering verstrekken voor:

- a. proeven met maatregelen waarmee wordt beoogd dat kinderen en jongeren veilig per fiets naar school kunnen gaan;
- b. organisatorische inbedding van levering van actuele en betrouwbare data voor digitale mobiliteitsdiensten en het data-gedreven uitvoeren van overheidstaken in het mobiliteitsdomein;
- c. aanschaf, installatie van intelligente verkeersregelinstallaties of onderdelen hiervan en aansluiting op een landelijk datanetwerk van intelligente verkeersregelinstallaties;
- d. onderzoek naar mogelijkheden om gebruik van het openbaar vervoer door studenten beter te spreiden en het aantal reisbewegingen te verminderen;
- e. ondersteuning bij kennisuitwisseling en planvorming door werkgevers en advisering aan werkgevers ten behoeve van verduurzaming van woon-werkverkeer;
- f. stimulering door werkgevers van gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer en zakelijk verkeer; of
- g. advies en ondersteuning bij het opstellen van een regionaal plan van aanpak voor verkeer en vervoer van goederen gericht op verbetering van de bereikbaarheid en vermindering van CO₂-emissie.

Artikel 4 Kosten die in aanmerking komen voor een specifieke uitkering

1. Voor een specifieke uitkering komen in aanmerking:
 - a. maximaal 5% van de voorbereidingskosten, niet zijnde kosten als bedoeld in het tweede lid, onderdeel a;
 - b. uitvoeringskosten.
2. Voor een specifieke uitkering komen niet in aanmerking:



- a. kosten van personeel van de eigen organisatie en inhuur van personeel ten behoeve van de voorbereiding van de uitvoering;
- b. omzetbelasting over kosten als bedoeld in het eerste lid, die in aanmerking komt voor compensatie op grond van de Wet op het BTW-compensatiefonds of verrekend kan worden; en
- c. kosten waarvoor reeds op basis van deze regeling of langs andere weg een bijdrage is of wordt verstrekt, dan wel kosten die niet voortvloeien uit afspraken die zijn gemaakt in het kader van de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2018 en 2019.

Artikel 5 Percentage van de kosten dat ten hoogste in aanmerking komt voor een specifieke uitkering

Het percentage van de kosten, bedoeld in artikel 4, eerste lid, dat ten hoogste in aanmerking komt voor een specifieke uitkering, wordt vastgesteld overeenkomstig de afspraken die hierover zijn gemaakt in het kader van de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2018 en 2019.

Artikel 6 Hoogte specifieke uitkering

1. De hoogte van het budget dat voor de activiteiten, bedoeld in artikel 3, beschikbaar is en de wijze van verdeling daarvan worden vastgesteld overeenkomstig de afspraken die hierover zijn gemaakt in het kader van de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2018 en 2019.
2. Een specifieke uitkering bedraagt niet meer dan het overeenkomstig het eerste lid vastgestelde bedrag verminderd met de omzetbelasting over de kosten, bedoeld in artikel 4, eerste lid, die in aanmerking komt voor compensatie op grond van de Wet op het BTW-compensatiefonds.

Artikel 7 Aanvraag voor verlening specifieke uitkering

1. Een aanvraag van een specifieke uitkering wordt uiterlijk op 31 oktober 2020 ingediend.
2. Een aanvraag gaat vergezeld van:
 - a. een overzicht van de activiteiten waarvoor een specifieke uitkering wordt aangevraagd;
 - b. een beschrijving van de wijze waarop en de mate waarin de activiteiten bijdragen aan de doelen, bedoeld in artikel 2;
 - c. een specificatie en raming van de kosten van de activiteiten;
 - d. een beschrijving van de wijze waarop niet onder de aangevraagde specifieke uitkering vallende kosten, worden gedekt;
 - e. een tijdsplanning van de activiteiten.
3. De aanvraag wordt ingediend met gebruikmaking van een door de minister ter beschikking gesteld digitaal formulier.

Artikel 8 Verlening specifieke uitkering

1. Op de aanvraag van een specifieke uitkering beslist de minister binnen acht weken na ontvangst.
2. Een besluit tot verlening vermeldt in ieder geval:
 - a. de activiteiten waarvoor de specifieke uitkering wordt verstrekt; en
 - b. het bedrag van de specifieke uitkering.

Artikel 9 Voorschotverlening

De minister verstrekt bij een besluit tot verlening als bedoeld in artikel 8 een voorschot van 100% van het verleende bedrag.

Artikel 10 Verplichtingen ontvanger

1. De activiteiten waarvoor een specifieke uitkering is verleend, zijn voor uiterlijk 1 januari 2024 gerealiseerd.
2. De ontvanger van een specifieke uitkering werkt mee aan een door de minister ingesteld evaluatieonderzoek ten behoeve van een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de specifieke uitkering in de praktijk als bedoeld in artikel 4:24 van de Algemene wet bestuursrecht.
3. Bij een besluit tot verlening als bedoeld in artikel 8 kan de minister ook andere verplichtingen opleggen die strekken tot verwezenlijking van het doel van de specifieke uitkering.



Artikel 11 Verantwoording

Verantwoording over de besteding van een specifieke uitkering vindt plaats op de wijze die is bepaald in artikel 17a Financiële-verhoudingswet.

Artikel 12 Vaststelling specifieke uitkering

1. De minister stelt de specifieke uitkering uiterlijk op 31 december van het kalenderjaar volgend op het kalenderjaar waarin de activiteiten waarvoor de uitkering is verleend, volledig zijn uitgevoerd en volledig is voldaan aan de verplichtingen, bedoeld in artikel 10, ambtshalve vast.
2. De vaststelling vindt plaats op basis van de verantwoordingsinformatie, bedoeld in artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet.

Artikel 13 Inwerkingtreding en verval

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst en vervalt met ingang van 1 januari 2025, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op specifieke uitkeringen die voor die datum zijn verstrekt.

Artikel 14 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke stimuleringsregeling veilig, doelmatig en duurzaam gebruik verkeersinfrastructuur 2020.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*



TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

De onderhavige ministeriële regeling maakt het mogelijk specifieke uitkeringen te verstrekken aan decentrale overheden om hen in staat te stellen tot het uitvoeren van maatregelen die kunnen bijdragen aan veiliger, doelmatiger en duurzamer gebruik van verkeersinfrastructuur. Het betreft een tijdelijke regeling: de regeling vervalt met ingang van 1 januari 2025.

2. Hoofdpijnen van de regeling

Wenselijkheid veiliger, doelmatiger en duurzamer gebruik van verkeersinfrastructuur

Er is behoefte aan een mobiliteitssysteem dat veilig, doelmatig en duurzaam is en dat gebruikmaakt van diverse technologische ontwikkelingen. Dit is nodig om Nederland mobiel te houden, terwijl de verstedelijking toeneemt, de extremen in het weer toenemen en de CO₂-uitstoot moet verminderen. Een belangrijk onderdeel hiervan is een aanpak gericht op het optimaliseren van gebruik van bestaande netwerken, vervoermiddelen, mobiliteitsdiensten en transportsystemen en het benutten van digitale mogelijkheden. Dat gebeurt door kortlopende maatregelen, waarmee adaptief gewerkt kan worden aan de oplossing van knelpunten in de verkeersinfrastructuur en kwaliteitsverbetering van de data die helpen bij het doelmatig gebruik daarvan. Via deze acties wordt ook richting gegeven aan structurele mobiliteitstransities waarbij maatregelen op het gebied van bereikbaarheid, duurzame mobiliteit in de brede zin en verkeersveiligheid (meer) in onderlinge samenhang worden uitgewerkt en geprogrammeerd. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en regionale overheden hebben hierin elk een eigen verantwoordelijkheid. Om hieraan op kosteneffectieve wijze invulling te kunnen geven is samenwerking tussen de verschillende overheidslagen een vereiste.

Relatie met MIRT-proces

De investeringen die nodig zijn om Nederland veilig, bereikbaar en leefbaar te houden, staan in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Ieder najaar wordt een aantal Bestuurlijke Overleggen MIRT gehouden. Deze overleggen vinden plaats voor de MIRT-landsdelen Noord (Groningen, Friesland, Drenthe), Oost (Overijssel en Gelderland), Zuid (Noord-Brabant en Limburg), Zuid-West (Zuid-Holland en Zeeland) en Noord-West (Noord-Holland, Utrecht en Flevoland) en voor het thema goederenvervoercorridors. In deze overleggen zitten de bewindspersonen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aan tafel met de provincies en een aantal (grotere) gemeenten uit het betreffende MIRT-landsdeel. Onderdeel van deze overleggen is het door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in samenwerking met de andere overheden programmeren, uitvoeren en financieren van maatregelen en afspraken. Een aanzienlijk deel van de maatregelen en afspraken dient, binnen de overeengekomen landelijke kaders, regionaal geïmplementeerd te worden.

In het kader van de Bestuurlijke Overleggen MIRT van 2018 en 2019 zijn afspraken gemaakt met de daarbij betrokken decentrale overheden over maatregelen die zij willen uitvoeren ten behoeve van veiliger, doelmatiger en duurzamer gebruik van verkeersinfrastructuur.¹ Deze afspraken hebben ook betrekking op de financiële bijdragen van de verschillende partijen aan de maatregelen. In paragraaf 3 worden de afspraken die in het kader van de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2018 en 2019 zijn gemaakt en de activiteiten waarvoor het Rijk bijdragen kan verstrekken, kort besproken. Deze ministeriële regeling biedt de basis voor de uitvoering van deze afspraken.

3. Afspraken in de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2018 en 2019

Bevordering veilig fietsen naar school

Fietsers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers. Dat geldt zeker voor kinderen in de basisschoolleeftijd. Een aantal ambitieuze gemeenten heeft zes pilots ontworpen rond het thema 'Veilig fietsen naar school', waarmee wordt beoogd hierin verbetering te brengen. Het doel van de pilots is om te leren van de uitvoering op gemeentelijk niveau van verschillende typen interventies met het oog op bredere toepassing voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. De pilots worden uitgevoerd door deze

¹ Zie voor de hoofdpijnen van de afspraken Bijlage bij Kamerstukken II 2018/19, 35 000 A, nr. 78 en Bijlage bij Kamerstukken II 2019/20, 35 300 A, nr. 57.



gemeenten samen met de maatschappelijke organisaties.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wil hieraan een financiële bijdrage leveren. De specifieke uitkeringen, die op basis van deze regeling aan de desbetreffende gemeenten kunnen worden verstrekt, zijn bedoeld voor het laten uitvoeren van de pilots. Het gaat hierbij om het organiseren van de pilots zoals het selecteren van de scholen, het opzetten van een gastles of het opstellen en uitvoeren van een plan van aanpak bij de pilots. De gemeenten bepalen zelf welke van de zes pilots ze uitvoeren. Hieronder wordt een omschrijving gegeven van de verschillende pilots. Per type pilot kan aan de gemeenten een uitkering worden verstrekt. Voor deze pilots is in totaal € 262.000 beschikbaar. Voor de pilot 'Schoolstraten' is per gemeente € 12.500,- beschikbaar. Voor de pilots 'Veilige schoolroutes', 'Verkeersexamen' en 'Van groep 8 naar de brugklas' is per gemeente € 7.500,- beschikbaar. Voor de pilot 'Ieder kind een fiets' is per gemeente € 10.000,- beschikbaar en voor de pilot 'Ik fiets MONO' is per gemeente € 5.000,- beschikbaar.

Pilot 1: Schoolstraten

Ervaring opdoen met het tijdelijk afsluiten van straten in de nabijheid van scholen voor autoverkeer zodat kinderen en ouders veilig fietsend of lopend de school kunnen bereiken.

Pilot 2: Veilige schoolroutes

Kinderen en hun ouders betrekken bij het identificeren van onveilige situaties en het uitdenken van een veilige fietsroute naar school om op die manier het fietsen naar school te stimuleren.

Pilot 3: Verkeersexamen

Meer scholen in de gemeente bewegen om mee te doen aan het praktisch verkeersexamen.

Pilot 4: Van groep 8 naar de brugklas (V8N1)

Een kritieke periode voor de jonge fietsers is de overgang van groep 8 naar de brugklas. In deze pilot worden de groep 8 jongeren voorbereid op hun fietsroute naar de nieuwe school. Vervolgens wordt in de brugklas via een gastles weer aandacht besteed aan de nieuwe route en aan fietsen in een groep en afleiding.

Pilot 5: Ieder kind een fiets

Kinderen die op jonge leeftijd niet leren fietsen, omdat ze geen (veilige) fiets hebben, vormen een hoger risico als ze op de fiets naar de middelbare school gaan. Doel van deze pilot is te leren van het op gang brengen van een proces en het inrichten van de organisatie binnen een gemeente om een Kinderfietsplan te borgen, zodat alle basisschoolkinderen kunnen beschikken over een veilige fiets.

Pilot 6: Social Deal: Ik fiets MONO

Een sociale beloning en het neerzetten van een norm stimuleert jongeren tot het vertonen van minder risicogedrag in het verkeer. Een middel hiervoor is het aangaan van een 'social deal', waarin jongeren beloven MONO te rijden in het verkeer. De pilot is er op gericht om met zoveel mogelijk jongeren uit de gemeente een social deal omtrent veilig fietsen aan te gaan.

Organisatorische inbedding datalevering mobiliteitsdiensten

Bestaande netwerken kunnen beter benut worden door het gebruik van nieuwe technologische ontwikkelingen, zoals 'Smart Mobility'. Doel van Smart Mobility is dat reizigers en vervoerders optimaal kunnen profiteren van technologieën die reizen in Nederland veiliger, makkelijker, betrouwbaarder en flexibeler maken. Meer concreet gaat het bijvoorbeeld om technologieën die het voor reizigers en vervoerders eenvoudiger maken verschillende vervoersmiddelen te combineren of laadruimte te delen, routes te rijden die beter inspelen op de omstandigheden op de weg en zich veilig in het verkeer te bewegen met digitale ondersteuning.

Essentieel voor het gebruik van Smart Mobility is de beschikbaarheid van accurate informatie die digitaal en automatisch verwerkt kan worden, op een wijze die voldoet aan wettelijke kaders over privacy en security. Een belangrijk deel van mobiliteitsdata ontstaat als gevolg van de uitoefening van taken door overheden, zoals het nemen van verkeersbesluiten of het geven van toestemming om rijstroken of wegen af te zetten voor wegwerkzaamheden. Deze informatie moet in de vorm van bruikbare data beschikbaar worden gesteld aan derden, om te komen tot een landelijk netwerk van data dat gebruikt kan worden voor de verschillende toepassingen die vallen onder het begrip Smart Mobility. Dit vraagt om beschikbaarheid van deze data en het structureel borgen van de kwaliteit (correct, compleet, actueel en betrouwbaar) binnen en tussen overheidsorganisaties. Daarnaast draagt het op orde hebben van data bij aan het efficiënter en effectiever uitvoeren van eigen overheidstaken op het gebied van beleid, beheer en toezicht in het mobiliteitsdomein.

Doel van de financiële bijdragen die de Minister van Infrastructuur en Waterstaat hiervoor kan verstrekken, is dat de datalevering door decentrale overheden in 2023 structureel minimaal voor 90%



op orde is. Dat wil zeggen dat er een kwaliteitsmanagementsysteem inclusief monitoring en rapportage is ingericht, data-activiteiten in managementplannen zijn opgenomen, inspanningen die gerelateerd zijn aan mobiliteitsdata zijn opgenomen in reguliere begrotingen en gedekt zijn met eigen structurele middelen en dat kennis en competenties op orde zijn gebracht en worden gehouden. Hiertoe worden onder andere Regionale Data Teams opgericht. Deze teams spelen een aanjagende, coördinerende rol richting de overheden in hun gebied en vormen de schakel naar het Landelijk Data Keten Overleg van regio's, Rijk en landelijke data-organisaties.

Door middel van de specifieke uitkeringen waarvoor deze regeling de basis is, kan uitvoering worden gegeven aan de afspraken die hierover in alle landsdelen in het kader van de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2018 en 2019 zijn gemaakt. Voor deze specifieke uitkeringen is € 2.660.000 beschikbaar. Zoals in de Bestuurlijke Overleggen MIRT is afgesproken, betreft het in twee gevallen een toezegging voor een bijdrage gedurende meerdere jaren. In alle andere gevallen gaat het om een bijdrage voor een jaar. De financiële bijdrage mag alleen worden besteed aan de afgesproken activiteiten en kan niet worden benut voor de financiering van eerder gemaakte afspraken t.a.v. de datalevering mobiliteitsdiensten. De hoogte van de financiële bijdrage is mede bepaald door het ambitieniveau, tempo en samenstelling van de betreffende regio.

Intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI's)

Intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI's) kunnen de doorstroming in stedelijk gebied verbeteren en de uitstoot van CO₂, NO_x en fijnstof verminderen door op maat gemaakte adviezen te geven over de snelste route door de stad of de optimale snelheid waarmee een individuele verkeersdeelnemer met de minste vertraging door kan rijden bij een reeks verkeerslichten. Om dat te kunnen doen maken iVRI's gebruik van near real time verplaatsingsdata van voertuigen (incl. OV, Nood- en Hulpdiensten, vrachtwagens en fietsen).

Er waren tot voor kort beperkt data beschikbaar over de verkeerssituatie bij verkeerslichten, terwijl het verkeer vaak juist daar vastloopt of ernstige en onnodige vertraging oploopt. Clouddiensten kunnen de nieuwe iVRI-data combineren met andere data en zo verkeersdeelnemers onderweg veel nauwkeuriger via informatiediensten adviseren over de snelste route en adviessnelheden bij verkeerslichten, maar ook waarschuwen voor bijvoorbeeld naderende ambulances of brandweervoertuigen. Over het stimuleren van het installeren en gebruik van de nieuwste generatie iVRI's en de ontwikkeling van diensten die gebruikmaken van de data van deze iVRI's is voor de periode tot 2023 in totaal 10 miljoen euro beschikbaar vanuit lenW. Dit geld is beschikbaar voor de landelijke uitwisseling van iVRI-data en verplaatsingsdata en voor overheden die in het eigen netwerk reguliere VRI's willen vervangen door iVRI's. Daarbij geldt als voorwaarde dat overheden met succes de vorige lichting iVRI's hebben geïnstalleerd en hebben aangesloten op de landelijke datastromen. In het kader van de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2018 en 2019 is met een aantal gemeenten afspraken gemaakt betreffende een financiële bijdrage. Voor deze bijdragen is in deze regeling € 702.708,- beschikbaar. Deze regeling biedt de mogelijkheid aan hen een specifieke uitkering te verstrekken. De resterende middelen zullen op grond van toekomstige Bestuurlijke Overleggen MIRT worden verdeeld. Zij vallen daarmee niet onder deze regeling.

Onderzoek stimulering ander reisgedrag door studenten

In de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2019 is met een aantal provincies afspraken gemaakt over vermindering van het aantal studenten dat reist in de hyperspits. Hiervoor is maximaal € 65.000,- inclusief omzetbelasting beschikbaar gesteld. Op veel openbaar vervoer-trajecten met spitsdrukke is een aanzienlijk deel van de reizigers in de spits student.

Samenwerking met onderwijsinstellingen biedt kansen om door onder andere het verschuiven van onderwijstijden en het stimuleren van online onderwijs overvolle treinen te verminderen, het reiscomfort te verbeteren, en ruimte te creëren voor andere treinreizigers. Daarmee wordt het openbaar vervoer-netwerk beter benut, de bereikbaarheid verbeterd en de CO₂-uitstoot vermindert.

De specifieke uitkeringen die op basis van deze regeling kunnen worden verstrekt, zijn bedoeld voor provincies waaraan dit in het kader van de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2019 is toegezegd. Zij zijn bestemd voor het laten uitvoeren van onderzoek naar de potentie van de hierboven beschreven oplossingen. De onderzoeken hebben ten minste betrekking op het in kaart brengen van de huidige situatie in het openbaar vervoer, zoals het aandeel studenten in de spits. De onderzoeken resulteren in een rapportage, die gebruikt zal worden bij de besluitvorming over vervolgstappen van het Rijk en betrokken regionale overheden en onderwijsinstellingen.

Ondersteuning werkgeversnetwerken kennisdeling en verduurzaming woon-werkverkeer

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat de daarbij betrokken partijen, waaronder het Rijk en de



regionale overheden, zich inzetten voor de verduurzaming van de personenmobiliteit, met als doel acht miljard zakelijke (auto)kilometers minder in 2030. Woon-werkverkeer vormt hier een belangrijk onderdeel van. Naast de duurzaamheidseffecten heeft een dergelijke reductie ook gunstige effecten op de bereikbaarheid.

Werkgevers spelen een belangrijke rol in de wijze waarop werknemers naar hun werk (kunnen) reizen, onder meer door keuzes op het gebied van vestigingslocatie, beleid omtrent reiskosten en het aanbieden van voorzieningen zoals parkeergelegenheid. Rijk en regionale overheden willen regionale werkgeversnetwerken die kennis delen over de mogelijkheden op dit gebied (zoals subsidies of aanpassing van de reiskostenregeling), advies op maat geven en werkgevers in staat stellen van elkaar te leren en elkaar te stimuleren en ondersteunen. Op basis van de regeling kan aan provincies waarmee dit in het kader van het Bestuurlijk Overleggen MIRT 2018 of 2019 is afgesproken, een specifieke uitkering worden verstrekt. Hiervoor is in totaal € 2.470.000 beschikbaar. Bij de verdeling van de beschikbare middelen is gekeken naar het aantal banen en het aantal (vestigingen van) bedrijven met meer dan 10 werknemers.

De middelen die beschikbaar zijn voor dit onderdeel van de regeling komen uit de envelop van 300 miljoen euro per jaar ten behoeve van het klimaat, die in het Regeerakkoord 2017-2021 is opgenomen. In de Klimaatenvelop 2019 is geld voor de werkgeversaanpak opgenomen.²

Voorlichting stimulering fietsgebruik voor woon-werkverkeer en zakelijk verkeer

In de Bestuurlijke Overleggen MIRT van 2019 is afgesproken dat Rijk en regio inzetten op stimulering van het gebruik van de fiets om bij te dragen aan het landelijk doel 200.000 extra forenzen op de fiets te krijgen. In de Bestuurlijke Overleggen MIRT van 2019 is hiervoor maximaal € 300.000,- inclusief omzetbelasting beschikbaar gesteld. De rijksbijdrage voor het onderdeel van deze regeling is uitsluitend bedoeld voor het inhuren van een medewerker die vanuit de overheid het onderwerp 'fiets', dat wil zeggen de specifieke mogelijkheden die werkgevers hebben om hun medewerkers te stimuleren de fiets te gebruiken voor woon-werk verkeer en zakelijke reizen, onder de aandacht brengt binnen het bestaande regionale werkgeversnetwerk. In de praktijk zal het hierbij vaak gaan om een uitbreiding van een bestaande opdracht richting een marktpartij voor het beschikbaar stellen van de medewerker.

Opstellen regionaal plan van aanpak goederenvervoer ter verbetering van bereikbaarheid en vermindering CO₂-emissie

Om de concurrentiepositie van Nederland als distributieland te kunnen handhaven wordt door de rijksoverheid, decentrale overheden, verladers en logistieke dienstverleners sterk ingezet op de verbetering van de bereikbaarheid. Tegelijkertijd zijn logistieke operaties niet alleen een belangrijke bron van uitstoot van CO₂, maar ook van de emissies van NO_x en fijnstof. Daarom wordt gewerkt aan een versnelling gericht op zero-emissie logistiek. Voor stadslogistiek, het ophalen en afleveren van goederen in de stadskernen, is een Green Deal Zero-Emissie Stadslogistiek (ZES) gesloten.³ Daarin is afgesproken dat in de 30 tot 40 grotere steden uiterlijk in 2020 middelgrote zero-emissie zones (ZE-zones) zijn vastgesteld. Maar het totale logistieke proces omvat meer dan alleen stadslogistiek, daar horen onder andere ook het vervoer van en naar de Nederlandse mainports, logistieke hotspots en productieclusters, zoals greenports en automotieve clusters, ketenregie en servicelogistiek bij.

Gebleken is dat een integraal beeld van de effecten van verduurzaming op de verschillende deelreinen van logistiek ontbreekt. Met name de effecten van veranderingen in de totale logistieke keten op de stadslogistiek (ook wel bekend als de last mile van de logistiek) zijn onvoldoende duidelijk, hetgeen een effectieve regionale doorvertaling van de Uitvoeringsagenda ZE Stadslogistiek moeilijk maakt. De aanpak van de stadslogistiek, en daarmee van het laatste stukje van de reis, kan tenslotte niet los worden gezien van de ontwikkelingen in de andere onderdelen van de logistieke keten. Daarom is in het kader van de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2019 afgesproken om per MIRT-landsdeel een plan van aanpak op te stellen voor een integrale logistieke aanpak, oftewel een aanpak die kijkt naar de hele vervoersketen, gericht op bereikbaarheid en duurzaamheid. Dit plan van aanpak heeft tot doel Rijk en regio in staat te stellen gezamenlijk te werken aan het opstellen van een vertaling van de nationale uitvoeringsagenda per MIRT-landsdeel voor de periode 2020-2025 met betrekking tot het invoeren van ZE-zones in de grote steden. Voor deze plannen van aanpak wordt maximaal € 240.000,- beschikbaar gesteld. Bij de verdeling van de beschikbare middelen is onder andere gekeken naar de complexiteit van de logistieke processen in het betreffende gebied.

² Kamerstukken II 2018/19, 32 813, nr. 221.

³ <https://www.greendeals.nl/sites/default/files/downloads/GD173-Zero-Emission-Stadslogistiek.pdf>



4. Criteria en randvoorwaarden

Aanvraag specifieke uitkering

Een aanvraag kan alleen worden ingediend door een provincie of gemeente waarmee in het kader van de Bestuurlijke Overleggen MIRT van 2018 of 2019 een afspraak is gemaakt waarvoor op grond van de deze regeling een specifieke uitkering kan worden verstrekt. Het betreft daarmee een beperkt aantal ontvangers, die weten dat zij onder de voorwaarden die in de onderhavige regeling worden gesteld, in aanmerking komen voor een uitkering. Daarom is de termijn waarbinnen een aanvraag op basis van deze regeling kan worden ingediend beperkt tot 1 november 2020. Om nog in 2020 specifieke uitkeringen te kunnen verlenen en voorschotten te kunnen uitbetalen, is naast een korte indieningstermijn ook voor een korte behandelingstermijn van de aanvragen gekozen.

Toetsing door het Rijk

Een aanvraag die een provincie of gemeente doet, zal worden getoetst aan het doel van de regeling en de daarin gestelde voorwaarden. Omdat de afspraken die in het kader van de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2018 en 2019 zijn gemaakt uitgaan van zogenoemde cofinanciering, wat inhoudt dat de specifieke uitkering steeds slechts een bepaald deel van de kosten dekt, zal tevens worden getoetst of door de aanvrager zelf voldoende eigen middelen beschikbaar worden gesteld.

Omzetbelasting

Indien een gemeente of provincie in aanmerking komt voor compensatie uit het BTW-compensatiefonds, dient het Rijk deze compensabele omzetbelasting bij verstrekking van de uitkering over te boeken naar het BTW-compensatiefonds. Dit doet het Rijk op basis van een bij de aanvraag meegestuurde onderbouwing van de compensabele omzetbelasting. Het bedrag van de compensabele omzetbelasting telt mee bij het bepalen of het maximumbedrag, bedoeld in artikel 6, tweede lid, van de regeling, is bereikt. In de aanvraag dient de ontvanger aan te geven welk deel van de omzetbelasting compensabel is. Als de ontvanger van mening is dat de omzetbelasting niet compensabel is, rust de bewijsplicht bij de ontvanger. In de aanvraag dient de ontvanger dit te motiveren.

Kosten die in aanmerking komen voor vergoeding en kosten die daarvoor niet in aanmerking komen

De specifieke uitkering is bedoeld voor de kosten die voortkomen uit de uitvoering van de in het kader van de Bestuurlijke Overleggen MIRT gemaakte afspraken. Het bedrag is bestemd voor de uitvoering van de afspraken en eventueel maximaal 5% van de voorbereidingskosten. Bij uitvoeringskosten kan het, afhankelijk van de maatregelen, bijvoorbeeld gaan om het inhuren van personeel, het organiseren van bijeenkomsten of het inkopen van technische middelen (apparatuur en software, systeemkoppelingen inclusief analyse, ontwerp, architectuur, systeemontwerp en uitvoering).

Om te voorkomen dat dezelfde kosten meerdere keren worden vergoed, komen kosten die op basis van deze of een andere regeling zijn vergoed niet in aanmerking voor vergoeding. Dat geldt ook voor kosten waarvoor langs andere weg een bijdrage is of wordt verstrekt, zoals een EU-subsidie, een decentralisatie-uitkering of een incidentele specifieke uitkering. Kosten die voortvloeien uit al eerder gemaakte afspraken over deelname aan landelijke data-organisaties of voorzieningen, dan wel specifieke projectopdrachten aan deze organisaties, komen evenmin in aanmerking voor vergoeding.

Verantwoording

De bijdragen die krachtens deze regeling kunnen worden verstrekt aan een provincie of gemeente, zijn specifieke uitkeringen in de zin van artikel 15a, eerste lid, van de Financiële-verhoudingswet. Dit brengt met zich mee dat de financiële verantwoording over de besteding moet plaatsvinden overeenkomstig artikel 17a van die wet, via de SiSa-methode (Single Information Single Audit). Deze systematiek wordt voorgeschreven in de Regeling informatieverstrekking sisa.

5. Looptijd van de regeling

De regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van publicatie van de regeling in de Staatscourant. Dit maakt het mogelijk nog in 2020 specifieke uitkeringen te verlenen en voorschotten uit te betalen, zodat vertraging in de uitvoering van de activiteiten wordt voorkomen. Hiertoe wordt gebruikgemaakt van de uitzondering op de vaste verandermomenten, genoemd in Aanwijzingen voor de regelgeving 4.17, vijfde lid, onderdeel a.

Vanaf de inwerkingtreding van de regeling kan een provincie of gemeente tot en met 31 oktober 2020



een aanvraag indienen voor een rijksbijdrage. Deze korte aanvraagtermijn kan worden gehanteerd, omdat in de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2018 en 2019 al afspraken zijn gemaakt over de activiteiten die in aanmerking komen voor een specifieke uitkering en de daarbij geldende voorwaarden.

Om nog in 2020 voorschotten te kunnen uitbetalen is ook de behandeltermijn van de aanvragen korter dan gangbaar is, te weten acht weken.

De activiteiten dienen uiterlijk 31 december 2024 uitgevoerd te zijn. Aangezien de doelstelling van de regeling is het uitvoeren van maatregelen die al op de korte termijn kunnen bijdragen aan het veiliger, doelmatiger of duurzamer gebruik van de infrastructuur, is de uitvoeringstermijn van de maatregelen begrensd.

6. Regeldruk

De verantwoording over de besteding van de specifieke uitkering op grond van artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet verloopt via de jaarrekening van de gemeente en de provincie en de systematiek van 'single information, single audit' (SiSa-systematiek). Dit leidt tot de minimale uitvoeringslasten voor zowel de gemeenten, de provincies als voor de rijksoverheid.

7. Financiële gevolgen

Deze regeling maakt het mogelijk specifieke uitkeringen te verstrekken aan decentrale overheden. De regeling heeft geen directe financiële gevolgen voor burgers of bedrijfsleven. De afspraken die zijn gemaakt in de Bestuurlijke Overleggen MIRT, zijn in 2018 en 2019 aan de Tweede Kamer toegezonden en beide keren besproken in een notaoverleg.⁴ De bedragen die op basis van deze regeling worden verstrekt, zijn eenmalige uitkeringen. Zij worden verantwoord in de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

8. Consultatie

Tijdens de Bestuurlijke overleggen MIRT in 2018 en 2019 zijn concrete afspraken gemaakt over projecten die provincies en gemeenten zullen uitvoeren in het kader van het bevorderen van veiliger, doelmatiger en duurzamer gebruik van verkeersinfrastructuur. Deze afspraken hebben ook betrekking op de financiële bijdragen van het Rijk aan die projecten en het percentage van de kosten dat een provincie of gemeente zelf dient te dragen. De afspraken zijn waar nodig verder uitgewerkt in plannen van aanpak die door de betrokken partijen zijn vastgesteld. Verdere consultatie is niet nodig, aangezien deze regeling geen rechtstreekse verandering teweegbrengt in de rechten en plichten van burgers of bedrijven en ook geen ingrijpende gevolgen heeft voor de uitvoeringspraktijk.

9. Evaluatie

Over de bestedingen die in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport worden gedaan, wordt het parlement geïnformeerd via het MIRT-projectenboek, voortgangsbrieven en het jaarverslag van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De ontvangers van de op basis van de onderhavige regeling verstrekte specifieke uitkeringen dienen hun medewerking te verlenen aan de evaluatie van de doeltreffendheid en effecten hiervan.

Artikelsgewijs

Artikel 1 (Begripsbepalingen)

Voor het begrip Bestuurlijke Overleggen MIRT 2018 en 2019 wordt verwezen naar onderdeel 2 van het algemene deel van de toelichting en voor het begrip specifieke uitkering naar de artikelsgewijze toelichting bij artikel 3.

Artikel 2 (Doel van de regeling)

Op de achtergronden en het doel van deze regeling is ingegaan in de onderdelen 2 en 3 van het algemene deel van deze toelichting.

⁴ Kamerstukken II 2018/19, 35 000 A, nr. 80 en Kamerstukken II 2019/20, 35 300 A, nr. 73.



Artikel 3 (Activiteiten waarvoor een specifieke uitkering kan worden aangevraagd)

Op basis van artikel 3 kunnen provincies of gemeenten waarmee hierover in het kader van de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2018 of 2019 afspraken zijn gemaakt, voor de activiteiten waarop die afspraken betrekking hebben en onder de daarbij overeengekomen voorwaarden een specifieke uitkering aanvragen.

Artikel 3 vermeldt de categorieën van activiteiten waarvoor een specifieke uitkering kan worden verstrekt. Voor een nadere beschrijving van de activiteiten en de bijbehorende voorwaarden wordt verwezen naar onderdeel 3 van het algemene deel van de toelichting.

Artikel 4 (Kosten die in aanmerking komen voor een specifieke uitkering)

In artikel 4, eerste lid, worden de kosten vermeld die in aanmerking genomen kunnen worden genomen bij het verstrekken van een specifieke uitkering op basis van deze regeling. Het tweede lid bevat een opsomming van de kosten die niet gedekt worden door een specifieke uitkering. De redenen zijn hierboven in onderdeel 4 toegelicht.

Dat de in het tweede lid genoemde kosten worden uitgezonderd bij het bepalen van de hoogte van de specifieke uitkering, brengt met zich mee dat zij, voor zover zij niet op een andere wijze worden gedekt, voor rekening komen van de aanvrager.

Artikel 5 (Percentage van de kosten dat ten hoogste in aanmerking komt voor een specifieke uitkering)

De afspraken die gemaakt zijn in het kader van de Bestuurlijke overleggen MIRT 2018 en 2019 houden ook in dat de aanvrager van een specifieke uitkering een bij de desbetreffende afspraak bepaald percentage van de kosten voor eigen rekening neemt (cofinanciering). Een specifieke uitkering zal dus steeds slechts een deel van de kosten dekken.

Artikel 6 (Hoogte specifieke uitkering)

In het kader van de Bestuurlijke Overleggen 2018 en 2019 zijn maximumbedragen overeengekomen die beschikbaar zijn voor de verschillende categorieën van activiteiten, bedoeld in artikel 3. Ook is afgesproken hoe die bedragen over de aanvragers worden verdeeld. Voor de inhoud van de afspraken wordt verwezen naar onderdeel 3 van het algemene deel van deze toelichting.

De hoogte van het beschikbare bedrag voor een specifieke uitkering voor de activiteiten van een aanvrager wordt in eerste instantie bepaald op basis van de genoemde afspraken. Moet over (een deel van de) kosten van de activiteiten waarvoor een specifieke uitkering verleend kan worden, door de aanvrager omzetbelasting worden afgedragen die in aanmerking komt voor compensatie uit het BTW-compensatiefonds, dan wordt die op het beschikbare bedrag in mindering gebracht. De specifieke uitkering bedraagt dus niet meer dan het beschikbare bedrag op basis van de afspraken minus de compensabele omzetbelasting. Zie eveneens onderdeel 4 van het algemene deel van deze toelichting.

Artikel 7 (Aanvraag voor verlening specifieke uitkering)

Aanvragen tot verlening van een specifieke uitkering kunnen worden ingediend met ingang van de dag van inwerkingtreding van deze regeling tot en met 31 oktober 2020. De keuze voor deze termijn is gemotiveerd in onderdeel 5 van het algemene deel van deze toelichting.

Een aanvraag van een specifieke uitkering moet een overzicht bevatten van de voorgestelde activiteiten, een tijdsplanning en een beschrijving van de wijze waarop en de mate waarin zij bijdragen aan het doel van deze regeling. De aanvraag dient verder te worden onderbouwd met een specificatie en raming van de kosten en een beschrijving van de dekking van de niet onder de aanvraag vallende kosten.

Voor het doen van een aanvraag zal een digitaal formulier beschikbaar worden gesteld.

Artikel 8 (Verlening specifieke uitkering)

Om de redenen die zijn vermeld in onderdeel 5 van het algemene deel van de toelichting is voor een behandelingstermijn van de aanvragen van acht weken gekozen.

Een beschikking tot verlening van een specifieke uitkering zal in ieder geval een beschrijving van de activiteiten waarvoor de uitkering wordt verstrekt en een vermelding van het bedrag van de uitkering



moeten bevatten. In de beschikking kan verder bijvoorbeeld een verplichting om een bepaald percentage van de kosten voor eigen rekening te nemen of een nadere specificatie van de verplichtingen die worden genoemd in artikel 10, worden opgenomen.

Artikel 9 (Voorschotverlening)

Indien een specifieke uitkering wordt verleend, wordt tevens een voorschot verleend voor het volledige bedrag dat is toegekend. Het is niet noodzakelijk dat hiervoor door de ontvanger een aanvraag wordt ingediend.

Artikel 10 (Verplichtingen ontvanger)

Op de verplichtingen, bedoeld in het eerste en tweede lid, is ingegaan in de onderdelen 5 en 9 van het algemene deel van de toelichting.

Artikel 11 (Verantwoording)

De verantwoording door provincies en gemeenten over de besteding van een specifieke uitkering dient plaats te vinden op de wijze die is bepaald in artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet en de daarop gebaseerde Regeling verantwoording sisa. Dit volgt rechtstreeks uit de Financiële-verhoudingswet.

Artikel 12 (Vaststelling specifieke uitkering)

De Minister stelt de specifieke uitkering ambtshalve vast, dat wil zeggen dat de ontvanger de vaststelling niet hoeft aan te vragen. De vaststelling wordt gebaseerd op de verantwoordingsinformatie die in het kalenderjaar volgend op het kalenderjaar waarin de activiteiten zijn afgerond overeenkomstig artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet door de ontvanger aan de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties worden gezonden. De vaststelling vindt plaats voor het einde van het eerstgenoemde kalenderjaar.

In de regel zal de vaststelling plaatsvinden overeenkomstig het besluit tot verlening. Als de werkelijke kosten van de activiteiten lager blijken te zijn dan bij de verlening was geraamd, zal de uitkering echter op een lager bedrag worden vastgesteld. Dit is bijvoorbeeld aan de orde als de werkelijke kosten van een maatregel lager blijken te zijn dan bij de verlening was geraamd. Artikel 4:46 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) bepaalt dat de specifieke uitkering ook lager kan worden vastgesteld als blijkt dat de activiteiten niet of niet volledig hebben plaatsgevonden of niet is voldaan aan de verplichtingen die aan de uitkering zijn verbonden.

Indien de specifieke uitkering op een lager bedrag wordt vastgesteld, kan het te veel betaalde op basis van artikel 4:57, eerste lid, van de Awb worden teruggevorderd. Dit geldt ook als de beschikking tot verlening wordt ingetrokken of ten nadele van de ontvanger van de uitkering wordt gewijzigd (artikel 4:48 van de Awb). Terugvordering kan plaatsvinden tot vijf jaren na de vaststelling van de specifieke uitkering (artikel 4:57, vierde lid, van de Awb).

Artikel 13 (Inwerkingtreding en verval)

De datum van inwerkingtreding van deze regeling is de dag die volgt op de datum waarop zij is gepubliceerd in de Staatscourant. Hiermee wordt afgeweken van de systematiek van de vaste verandermomenten. De regeling vervalt met ingang van 1 januari 2025. Op zowel de uitzondering op de vaste verandermomenten als de vervaldatum is nader ingegaan in onderdeel 5 van het algemene deel van deze toelichting.

Voor de situatie waarin op de vervaldatum nog niet alle specifieke uitkeringen die op basis van deze regeling zijn verstrekt, onherroepelijk vaststaan, bepaalt artikel 13 dat de regeling voor die gevallen van toepassing blijft.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*