



## **Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 12 oktober 2021, nr. IENW/BSK-2021/264008, houdende tijdelijke regels voor toekenning van specifieke uitkeringen ter stimulering van het nemen van maatregelen ten behoeve van doelmatiger en duurzamer gebruik van verkeersinfrastructuur 2021 (Tijdelijke stimuleringsregeling doelmatig en duurzaam gebruik verkeersinfrastructuur 2021)**

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, b 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 2020*: Bestuurlijke overleggen MIRT Noord-Nederland, Oost-Nederland, Zuid-Nederland, Zuidwest-Nederland, Noordwest-Nederland en goederenvervoercorridors die hebben plaatsgevonden op 25 en 26 november 2020;

*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 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 2020 op aanvraag van een provincie of een gemeente een specifieke uitkering verstrekken voor:

- a. organisatorische inbedding van levering van actuele en betrouwbare data voor digitale mobiliteitsdiensten en het data-gedreven uitvoeren van overheidstaken in het mobiliteitsdomein en daarop gerichte planvorming;
- b. ondersteuning van bevordering van vermindering van gebruik van het openbaar vervoer door studenten in de spits;
- c. ondersteuning bij kennisuitwisseling en planvorming door werkgevers en advisering aan werkgevers over verduurzaming van woon-werkverkeer;
- d. ondersteuning van stimulering door werkgevers van gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer en zakelijk verkeer;
- e. ondersteuning bij het opstellen van een regionaal fietsnetwerkplan;
- f. ondersteuning bij het doen van onderzoek en het opstellen en uitvoeren van plannen ten behoeve van de ontwikkeling van keten- en deelmobiliteit;
- g. ondersteuning bij haalbaarheidsonderzoeken ten behoeve van de totstandkoming van een landelijk dekkend netwerk van duurzame tank- en laadinfrastructuur voor wegtransport en binnenvaart;
- h. 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 CO<sub>2</sub>-emissie en voor de uitvoering van dit plan.

### **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; en
  - b. uitvoeringskosten.



2. Kosten van activiteiten die na 1 januari 2020 hebben plaatsgevonden kunnen voor verstrekking van een specifieke uitkering in aanmerking komen.
3. 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 die op basis van artikel 15 van de Wet op de omzetbelasting 1968 in aftrek kan worden gebracht of recht geeft op een bijdrage uit het BTW-compensatiefonds; 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 2020.

#### **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 2020.

#### **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 2020.
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 10 november 2021 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 2025 gerealiseerd.
2. De ontvanger van een specifieke uitkering werkt mee aan een door de minister ingesteld evaluatie-onderzoek 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 van de Financiële-verhoudingswet.

#### **Artikel 12 Vaststelling specifieke uitkering**

De minister stelt de specifieke uitkering vast binnen zes maanden nadat de activiteiten waarvoor de uitkering is verleend, volledig zijn uitgevoerd, de eindverantwoording overeenkomstig artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet heeft plaatsgevonden en volledig is voldaan aan de verplichtingen, bedoeld in artikel 10.

#### **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 2026, 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 doelmatig en duurzaam gebruik verkeersinfrastructuur 2021.

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

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
B. Visser*



## 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 doelmatiger en duurzamer gebruik van verkeersinfrastructuur. Het betreft een tijdelijke regeling: de regeling vervalt met ingang van 1 januari 2026.

#### 2. Hoofddlijnen van de regeling

##### *Wenselijkheid doelmatiger en duurzamer gebruik van verkeersinfrastructuur*

Er is behoefte aan een mobiliteitssysteem dat 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 CO<sub>2</sub>-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 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 2020 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.<sup>1</sup> 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 2020 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 2020

##### *Organisatorische inbedding van datalevering voor mobiliteitsdiensten en daarop gerichte planvorming (artikel 3, aanhef en onderdeel a)*

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

<sup>1</sup> Zie voor de hoofddlijnen van de afspraken Bijlage bij Kamerstukken II 2020/21, 35 570 A, nr. 45.



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 2020 zijn gemaakt. Voor een aantal regio's wordt geld beschikbaar gesteld ten behoeve van het ontwikkelen van een plan van aanpak voor het beschikbaar stellen van de data en het structureel borgen van de kwaliteit hiervan (correct, compleet, actueel en betrouwbaar). Bij de andere regio's gaat het om geld voor activiteiten die zijn opgenomen in een plan van aanpak dat is goedgekeurd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Voor deze specifieke uitkeringen is € 4.941.750,- beschikbaar. Zoals in de Bestuurlijke Overleggen MIRT is afgesproken, betreft het in vijf 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 betreffende de datalevering mobiliteitsdiensten. De hoogte van de financiële bijdrage wordt mede bepaald door het ambitieniveau, tempo en samenstelling van de betreffende regio.

#### *Ondersteuning van bevordering vermindering van gebruik van het openbaar vervoer door studenten in de spits (artikel 3, aanhef en onderdeel b)*

In de Bestuurlijke Overleggen MIRT, die in november 2020 gehouden zijn, is met een aantal provincies afspraken gemaakt over activiteiten die bevorderen dat het aantal studenten dat reist in de hyperspits verminderd. 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. De ondersteuning is ook gericht op het stimuleren van onderwijswerkgevers om het woon-werkverkeer te verduurzamen en tpoo (tijd en plaats onafhankelijk onderwijs) te professionaliseren, vanuit het principe fysiek waar moet en plaats en tijd onafhankelijk waar kan. Ook wordt ingezet op het stimuleren van gebruik van de fiets voor woon-leer/werkverkeer. Daarmee wordt het openbaar vervoernetwerk beter benut, de bereikbaarheid verbeterd en de CO<sub>2</sub>-uitstoot verminderd.

Vergelijkbare afspraken zijn gemaakt in het kader van het gebiedsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en Goed op Weg. In het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid werken het Rijk en de Metropoolregio Amsterdam (MRA) aan bereikbaarheid de mobiliteitsvraagstukken die voortkomen uit de Verstedelijkingsstrategie voor de MRA<sup>2</sup>. De gemeenten uit dit gebiedsprogramma kunnen de bijdrage aanvragen. In het gebiedsprogramma Goed op Weg werken de provincie Utrecht, de gemeenten Utrecht en Amersfoort, Rijkswaterstaat en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen. De provincie Utrecht kan de bijdrage voor dit gebiedsprogramma aanvragen.

Voor dit onderwerp is maximaal € 1.276.900,- inclusief omzetbelasting beschikbaar gesteld.

<sup>2</sup> Meer informatie is te vinden op <https://samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/>

De specifieke uitkeringen die op basis van deze regeling kunnen worden verstrekt, zijn bedoeld voor het faciliteren van het proces om te komen tot afspraken met onderwijsinstellingen en (eventueel) vervoerders om de druk op het openbaar vervoer door het gebruik van studenten en scholieren zowel beter te spreiden over de dag als in totaliteit te verminderen. De middelen kunnen onder andere worden gebruikt voor het doen van onderzoek naar onderwijs gerelateerde vervoersbewegingen, het organiseren van vormen van deelmobiliteit gericht op onderwijsinstellingen of het maken van afspraken over spreiding van les- en werktijden in tijd en ruimte. Het geld is niet bedoeld om door te geven aan (deels) commercieel geëxploiteerde onderwijsinstellingen die ook studenten van buiten Nederland trekken of kunnen trekken. Ook is het geld niet bedoeld voor bijvoorbeeld de aanschaf van deelfietsen.

*Ondersteuning bij kennisuitwisseling en planvorming door werkgevers en advisering aan werkgevers over verduurzaming van woon-werkverkeer (artikel 3, aanhef en onderdeel c)*

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 2020 is afgesproken, een specifieke uitkering worden verstrekt. In een aantal gevallen betreffen dit afspraken voor de jaren 2021 en 2022. 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 deze afspraken 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 Klimaatenvolop 2019 is geld voor de werkgeversaanpak opgenomen.<sup>3</sup>

Naast deze afspraken zijn ook in een aantal zogenoemde gebiedsprogramma's afspraken gemaakt voor vergelijkbare activiteiten. In een gebiedsprogramma werken meerdere overheden samen om de bereikbaarheidsopgaven in een gebied aan te pakken. Ook deze in de Bestuurlijke Overleggen MIRT gemaakte afspraken komen in aanmerking voor een vergoeding op basis van deze regeling. Bij gebiedsprogramma's kunnen de middelen ook worden ingezet ten behoeve van de advisering en planvorming bij gebiedsgerichte aanpakken. Bij een dergelijk programma wordt de aanvraag voor een bijdrage gedaan door een provincie of gemeente. Er zijn afspraken gemaakt voor een bijdrage aan gebiedsprogramma's voor het jaar 2021. Deze middelen komen uit de reguliere begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

In totaal is voor de werkgeversaanpak € 15.920.000,- beschikbaar.

*Ondersteuning stimulerende door werkgevers van fietsgebruik voor woon-werkverkeer en zakelijk verkeer (artikel 3, aanhef en onderdeel d)*

In de Bestuurlijke Overleggen MIRT van 2019 is afgesproken dat Rijk en regio inzetten op stimulerende van het gebruik van de fiets om bij te dragen aan het landelijk doel 200.000 extra forenzen op de fiets te krijgen. Ook deze afspraak is, net als de werkgeversaanpak (onderdeel c van deze regeling), onderdeel van de afspraken in het Klimaatakkoord om het aantal zakelijke (auto)kilometers in 2030 te verlagen. Woon-werkverkeer vormt een belangrijk onderdeel van de zakelijke kilometers. In de Klimaatenvolop 2019<sup>4</sup> is hiervoor geld opgenomen. De rijksbijdrage voor het onderdeel van deze regeling is uitsluitend bedoeld voor proceskosten zoals 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 te brengen 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. Ook inzet van communicatiemiddelen om de verschillende maatregelen onder de aandacht te brengen maakt hier onderdeel van uit.

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2018/19, 32 813, nr. 221.

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2018/19, 32 813, nr. 221.



Naast deze afspraken is met het gebiedsprogramma Goed op Weg een afspraak gemaakt over vergelijkbare activiteiten. In dit gebiedsprogramma werken de provincie Utrecht, de gemeenten Utrecht en Amersfoort, Rijkswaterstaat en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen. De provincie Utrecht kan de bijdrage voor dit gebiedsprogramma aanvragen. Ook deze afspraak is in de Bestuurlijke Overleggen MIRT gemaakt en komt in aanmerking voor een vergoeding op basis van deze regeling. Het betreft in dit geval een bijdrage voor het jaar 2021. Deze middelen komen uit de reguliere begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

In de Bestuurlijke Overleggen MIRT van 2020 is voor de stimulering door werkgevers van fietsgebruik voor woon-werkverkeer en zakelijk verkeer maximaal € 725.000,- inclusief omzetbelasting beschikbaar gesteld.

#### *Ondersteuning bij opstellen van regionaal fietsnetwerkplan (artikel 3, aanhef en onderdeel e)*

In de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2020 hebben Rijk en de medeoverheden procesafspraken gemaakt om op basis van regionale fietsnetwerkplannen te komen tot een 'Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF)'.<sup>5</sup> Met het NTF wordt invulling gegeven aan de gezamenlijke ambitie om de fiets beter te benutten als volwaardige vervoersmodaliteit en deze meer in te zetten voor het oplossen van nationale opgaven op gebied van woningbouw en verstedelijking, bereikbaarheid, veiligheid en duurzaamheid. De ambitie is binnen tien jaar ten opzichte van 2017 een toename van het aantal gemaakte fietskilometers per jaar van 20% te realiseren.

Uitgangspunten voor het NTF zijn een multimodale benadering en het principe 'fiets tenzij' voor de kortere afstanden. Naast het prioriteren van de verschillende plannen voor verbetering van de fietsinfrastructuur en investeringen in infrastructuur vraagt dit ook om voldoende fietsvoorzieningen en -condities. Denk aan fietsparkeermogelijkheden, ontsluiting van mobiliteitsknooppunten, deelfiets-systemen, verkeersveiligheid en gedragsbeïnvloeding (bijvoorbeeld door werkgevers).

Het NTF is nadrukkelijk een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle wegbeheerders. Om die reden komt de belangrijkste inhoud van het NTF ook via regionale fietsnetwerkplannen tot stand. Het NTF wordt een gericht programma van infrastructuurprojecten en gedragsinterventies om veilig en vaker fietsen te stimuleren.

Een regionaal fietsnetwerkplan geeft een beeld van het benodigde regionale fietsnetwerk op zowel korte als lange termijn, met aandacht voor de elementen (door)fietsroutes, fietsparkeren en het wegnemen van fysieke barrières. Ook wordt een raming gegeven van de investeringsopgave die nodig is om het netwerk te realiseren. Naast de benodigde infrastructuur beschrijft een netwerkplan ook de stimuleringsmaatregelen die nodig zijn om het netwerk optimaal te benutten.

De middelen voor dit onderdeel van de regeling zijn uitsluitend bedoeld voor het opstellen van regionale fietsnetwerkplannen, welke een beeld geven van het benodigde regionale fietsnetwerk op zowel korte als lange termijn. In de Bestuurlijke Overleggen MIRT van 2020 is hiervoor maximaal € 150.000 inclusief omzetbelasting beschikbaar gesteld.

#### *Ondersteuning bij het doen van onderzoek en het opstellen en uitvoeren van plannen ten behoeve van de ontwikkeling van keten- en deelmobiliteit (artikel 3, aanhef en onderdeel f)*

Met ketenmobiliteit wordt een reis bedoeld waarbij gebruik wordt gemaakt van diverse vervoermiddelen, zoals een reis met bus, trein en OV-fiets. Ook vormen van deelmobiliteit kunnen hier onderdeel van uitmaken, zoals deelfietsen of deelauto's.<sup>6</sup> Op elkaar afgestemde ketens van vervoermiddelen dragen bij aan het reisgemak van reizigers, maar dragen ook bij aan het oplossen van de problemen met files en bereikbaarheid. Keten- en deelmobiliteit bieden een duurzaam reisalternatief waarmee autogebruik in de steden kan worden verminderd, die goed werken in situaties waar verschillende vervoersstromen samenkomen bij ruimtelijke knooppunten met verschillende voorzieningen, zogenoemde hubs.

Inmiddels zijn diverse initiatieven ontstaan rondom keten- en deelmobiliteit, zoals Mobiliy as a Service of de ontwikkeling van hubs. In de BO's MIRT zijn afspraken gemaakt met een aantal regio's om te bezien hoe bestaande initiatieven kunnen worden verbeterd en uitgebouwd. Deze initiatieven variëren van het doen van onderzoek naar voorzieningen die nodig zijn om een locatie geschikter te maken als

<sup>5</sup> Met het Nationaal Toekomstbeeld Fiets wordt mede invulling gegeven aan de moties Kröger-Schonis (Kamerstukken II 2019/20, 35 300 XII, nr. 104), Kröger c.s. (Kamerstukken II 2019/20, 35 300 A, nr. 109) en Laçin (Kamerstukken II 2019/20, 35 426, nr. 16).

<sup>6</sup> Deelmobiliteit biedt gebruikers voor een specifieke reis toegang tot deelauto's en/of deelfietsen. Het is daarmee wezenlijk anders dan een huurauto of huurfiets die een vooraf bepaalde periode gebruikt kan worden door een gebruiker.



overstappunt tussen vervoersstromen, het zorgen dat reizigers op locatie gecombineerde informatie krijgen over de verschillende vervoersmogelijkheden vanaf die locatie of onderzoek naar de mogelijkheden voor gehandicapten om gebruik te maken van keten- en deelmobiliteit. Voor dit onderwerp wordt maximaal € 2.695.000,- beschikbaar gesteld.

*Ondersteuning bij haalbaarheidsonderzoeken ten behoeve van een landelijk dekkend netwerk van duurzame tank- en laadinfrastructuur voor wegtransport en binnenvaart (artikel 3, aanhef en onderdeel g)*

Het programma Clean Energy Hubs richt zich op het bepalen van de strategie voor het realiseren van een landelijk dekkend netwerk van duurzame tank- of laadpunten, ook wel Clean Energy Hubs genoemd, in 2050.

Clean Energy Hubs (CEH) zijn een belangrijk pijler in de verduurzaming van de logistieke sector en de bijbehorende goederenvervoercorridors. Zij spelen een belangrijke rol bij het voorzien van voer- en vaartuigen die worden gebruikt voor het vervoer van goederen, van duurzame energiedragers, zoals elektriciteit, waterstof of biobrandstoffen.

Op dit moment is de infrastructuur voor duurzame energiedragers in Nederland en langs de goederen-corridors nog beperkt. Om tot een versnelling van de realisatie van een landelijk dekkend netwerk van CEH's te komen is het nodig dat het Rijk ondersteuning aanbiedt door bij te dragen aan haalbaarheids-onderzoeken, technische informatie rondom juridische en beleidsmatige aspecten te delen en samenwerking met andere initiatieven landelijk aan te bieden.

Het doel van dit onderdeel van de regeling is het ondersteunen van initiatiefnemers bij het uitvoeren van haalbaarheidsonderzoeken. In de Bestuurlijke Overleggen MIRT van 2020 is hiervoor maximaal € 450.000 inclusief omzetbelasting beschikbaar. Hiermee kunnen initiatieven worden ondersteund bij de negen deelnemende provincies, Limburg, Noord-Brabant, Zeeland, Zuid-Holland, Drenthe, Utrecht, Gelderland, Overijssel en Flevoland.

Het gaat om in totaal om twintig initiatieven en ten minste één initiatief per deelnemende provincie.

*Advies en ondersteuning bij opstellen van een regionaal plan van aanpak goederenvervoer ter verbetering van bereikbaarheid en vermindering CO<sub>2</sub>-emissie en voor de uitvoering van dit plan (artikel 3, aanhef en onderdeel h)*

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 CO<sub>2</sub>, maar ook van de emissies van NO<sub>x</sub> 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 in het Klimaatakkoord afgesproken dat in de 30 tot 40 grotere steden uiterlijk in 2025 middelgrote zero-emissie zones (ZE-zones) zijn vastgesteld. Maar de totale logistieke keten omvat meer dan alleen stadslogistiek (last mile), daar horen onder andere ook het vervoer van en naar de steden en logistieke clusters bij. De aanpak van stadslogistiek dient derhalve als integraal onderdeel van de totale logistieke keten benaderd te worden.

Gebleken is dat een integraal beeld van de effecten van verduurzaming op de verschillende deelterrinen 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. In de BO's MIRT 2020 is voor de uitvoering van deze plannen van aanpak in de regio Limburg en het landsdeel noord in totaal maximaal € 948.500,- beschikbaar gesteld. Bij de verdeling van de beschikbare middelen is onder andere gekeken naar de complexiteit van de logistieke processen in het betreffende gebied.

#### **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 2020 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 10 november 2021. Om nog in 2021 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 2020 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.

## **5. Grondslagen van de regeling en toepasselijke wetgeving**

De bijdragen die op basis van deze regeling kunnen worden verstrekt, zijn specifieke uitkeringen in de zin van de Financiële-verhoudingswet. De verstrekking vindt plaats krachtens de Kaderwet subsidies I en M. Naast de Financiële-verhoudingswet en de Kaderwet subsidies I en M is titel 4.2 (Subsidies) van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) op de specifieke uitkeringen van toepassing.<sup>7</sup> Titel 4.2 van de Awb bevat onder andere bepalingen over subsidieverlening en -vaststelling, de omstandigheden en voorwaarden waaronder intrekking of wijziging mogelijk is en over betaling en terugvordering.

## **6. Verantwoording**

Die financiële verantwoording over de besteding van specifieke uitkeringen moet plaatsvinden overeenkomstig artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet, via de SiSa-methode (Single Information Single Audit). Deze systematiek wordt voorgeschreven in de Regeling informatieverstrekking Sisa.

## **7. 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 2021 specifieke uitkeringen te verlenen en voorschotten uit te betalen, zodat vertraging in de uitvoering van de activiteiten wordt voorkomen. Hiertoe wordt

<sup>7</sup> Dit volgt uit artikel 2 van de Kaderwet subsidies I en M.



wat betreft de inwerkingtreding 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 uiterlijk 10 november een aanvraag indienen voor een rijksbijdrage. Deze korte aanvraagtermijn kan worden gehanteerd, omdat in de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2020 al afspraken zijn gemaakt over de activiteiten die in aanmerking komen voor een specifieke uitkering en de daarbij geldende voorwaarden.

Om nog in 2021 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 doelmatiger of duurzamer gebruik van de infrastructuur, is de uitvoeringstermijn van de maatregelen begrensd.

## **8. 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.

## **9. 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 op 27 november 2020 aan de Tweede Kamer toegezonden en besproken in een notaoverleg op 7 december 2020.<sup>8</sup> 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.

## **10. Consultatie**

Tijdens de Bestuurlijke overleggen MIRT in 2020 zijn concrete afspraken gemaakt over projecten die provincies en gemeenten zullen uitvoeren in het kader van het bevorderen van 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. Internetconsultatie heeft niet plaatsgevonden, 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. Om deze reden is de regeling ook niet voorgelegd aan de ATR.

## **11. 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 2020 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.

<sup>8</sup> Bijlage bij Kamerstukken II 2020/21, 35 570 A, nr. 45.



## **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.

## **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 2020 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 bepaalt dat kosten die na 1 januari 2020 zijn gemaakt in aanmerking voor een specifieke uitkering kunnen komen. De reden hiervoor is dat het Rijk een aantal reserveringen heeft gemaakt ten behoeve van bepaalde projecten in het kader van de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2019. In het kader van de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2020 is afgesproken dat een aantal van deze reserveringen in een toezegging worden omgezet. Om die reden kunnen kosten die in 2020 zijn gemaakt in aanmerking voor een specifieke uitkering komen. Het derde 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 2020 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 2020 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 uiterlijk 10 november 2021. 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 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. Voor provincies en gemeenten die zelf een specifieke uitkering hebben ontvangen of van elkaar middelen ontvangen die afkomstig zijn uit een specifieke uitkering, volgt dit rechtstreeks het genoemde artikel.

### **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. Voorwaarden zijn dat de activiteiten waarvoor de uitkering is verleend, volledig zijn uitgevoerd en volledig is voldaan aan de verplichtingen, bedoeld in artikel 10. De vaststelling wordt gebaseerd op de eindverantwoording 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 is gezonden. De vaststelling vindt plaats binnen zes maanden nadat aan alle genoemde voorwaarden is voldaan.

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. Artikel 4:46, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) bepaalt dat de specifieke uitkering ook op een lager bedrag 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)**

Deze bepaling is toegelicht in onderdeel 7 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,  
B. Visser*