



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 17 november 2025, nr. IENW/BSK-2025/266424, houdende wijziging van de Tijdelijke stimuleringsregeling doelmatig en duurzaam gebruik verkeersinfrastructuur 2021 in verband met het verlengen van de looptijd [KetenID WGK027948]

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 17, derde lid, van de Financiële-verhoudingswet, artikel 4, eerste lid en artikel 5, aanhef en onderdeel d, van de Kaderwet subsidies I en M;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Tijdelijke stimuleringsregeling doelmatig en duurzaam gebruik verkeersinfrastructuur 2021 wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 10, eerste lid, wordt '1 januari 2025' vervangen door '1 oktober 2026'.

B

In artikel 13 wordt '1 januari 2026' vervangen door '1 oktober 2026'.

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.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman*

TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

De Tijdelijke stimuleringsregeling doelmatig en duurzaam gebruik verkeersinfrastructuur 2021 (hierna: de regeling) heeft tot doel het stimuleren van het nemen van maatregelen die doelmatiger en duurzamer gebruik van verkeersinfrastructuur beogen te bevorderen. Via deze regeling ontvangen regionale overheden en samenwerkingsorganisaties een rijksbijdrage om bijvoorbeeld tank- en laadinfra te onderzoeken of realiseren (Noord-Brabant, Zeeland), mobiliteitsinformatievoorziening te verbeteren (Zeeland), deelmobiliteit te stimuleren (Utrecht), of gedragsaanpakken te realiseren (Utrecht, Limburg).

Gedurende de looptermijn van de regeling hebben medeoverheden aangegeven dat zij niet in staat zijn de beleidsdoelstellingen van de regeling te behalen in de aangegeven uitvoeringstermijn eindigend op 1 januari 2025. De uitvoering is bij meerdere subsidieontvangers vertraagd door omstandigheden die buiten de invloedssfeer van de betrokken partijen lagen. In Limburg kon een deel van het budget niet worden besteed doordat de mobiliteitsindex wegens onvoldoende borging van de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) niet kon worden ingezet. Hierdoor is de werkgeversaankpak noodgedwongen aangepast, waardoor een deel van de toegezegde middelen administratief niet meer kon worden benut. In Zeeland liep het onderdeel data vertraging op omdat landelijke besluiten over de governancestructuur van het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata uitbleven. De betrokken partijen waren daardoor niet in staat hun werkzaamheden tijdig af te ronden. Voor het onderdeel onderzoek naar Clean Energy Hubs zorgde de noodzakelijke intergemeentelijke samenwerking voor uitstel, hoewel de rapporten inmiddels zijn opgeleverd. In de regio Utrecht werd de voortgang ernstig beïnvloed door de uitbraak van corona, waardoor zowel de koers van het programma als de capaciteit van het programmateam onder druk kwamen te staan.

De verschillende provincies hebben daarom aangegeven dat verlenging van de regeling noodzakelijk is om reeds in gang gezette activiteiten af te ronden.

Omdat het niet wenselijk is dat de projecten door het niet kunnen voldoen aan de subsidieverplichtingen in gevaar komen, is de datum van 1 januari 2025 verlegd naar 1 oktober 2026. Daarnaast wordt de looptijd van de regeling verlengd. Door de verlenging van de regeling stellen we de ontvangers in staat vertraagde projecten af te ronden en de beleidsdoelstellingen te behalen.

2. Hoofdpijnen van het voorstel

In de uitvoering van de maatregelen die vallen onder de regeling is door medeoverheden vertraging opgelopen, waardoor deze niet voor het einde van de uitvoeringstermijn zijn afgerond. Daarom zijn nog niet alle beleidsdoelstellingen gehaald. Terugvordering van reeds verstrekte middelen is niet wenselijk, aangezien decentrale overheden hierdoor onevenredig worden belast met financiële consequenties, terwijl tegelijkertijd de beoogde beleidsdoelstellingen daarmee niet dichterbij komen. Integendeel, terugvordering zou het risico op het niet behalen van de oorspronkelijke doelstellingen juist vergroten. Dit levert problemen op voor de decentrale overheden en doet afbreuk aan de betrouwbaarheid van het Rijk als samenwerkingspartner.

In het licht van bovenstaande overwegingen zijn een aantal oplossingsrichtingen onderzocht. Deze zijn hieronder beknopt toegelicht middels voor- en nadelen. In totaal zijn er vijf varianten onderzocht.

1. Terugvordering zonder vervangende regeling: dit alternatief zorgt voor voortijdige beëindiging van projecten en verlies van investeringen zonder beleidsrealisatie.
2. Terugvordering met heruitkering via een bestaande regeling: deze optie voorkomt verlies van middelen bij medeoverheden, maar brengt aanzienlijke administratieve werklast, vertraging en kans op versnippering met zich mee.
3. Terugvordering met heruitkering via nieuwe regeling: gelijk aan de bovenstaande optie, met als voordeel meer mogelijkheid tot maatwerk. Dit vergt opsteltraject voor nieuwe regeling en dus meer vertraging.
4. Geen terugvordering zonder verlenging: dit zou leiden tot rechtsongelijkheid en gebrek aan transparantie. Medeoverheden ontvangen dan rijksmiddelen zonder verantwoording af te leggen over de doelmatigheid van besteding.
5. Verlengen van de bestaande regeling: deze optie zorgt ervoor dat medeoverheden zo min mogelijk extra administratief belast worden. Zij kunnen langer beschikken over de reeds uitgekeerde middelen, onder dezelfde voorwaarden.

Alle bovenstaande alternatieven leiden tot extra administratieve belasting, risico op liquiditeitsproblemen in de uitvoering en mogelijke extra vertraging in het behalen van de beleidsdoelen. Gekozen is



voor de voorkeursoptie van het aanpassen van de bestaande regeling door verlenging van de looptijd. Hiermee kunnen middelen die reeds zijn toegekend, onder bestaande voorwaarden en met beperkte extra administratieve lasten, alsnog doelmatig worden ingezet. De regeling sluit hiermee aan op de uitvoeringspraktijk en doet recht aan het feit dat vertraging vaak buiten de invloed van de medeoverheden viel.

3. Gevolgen

Deze aanpak beperkt regeldruk, voorkomt onnodige ICT-wijzigingen, en voorkomt vertragingen in beleidsdoelen met maatschappelijke impact (waaronder duurzaamheid, mobiliteit en veiligheid). Er wordt expliciet rekening gehouden met de menselijke maat en het doenvermogen van medeoverheden: zij hoeven geen extra stappen te zetten, nieuwe procedures te volgen of voorfinanciering te regelen. Milieu- en klimaateffecten blijven positief, omdat voortgang wordt gegarandeerd bij duurzaamheidsmaatregelen. Ten slotte wordt de mogelijkheid tot bijsturing geborgd via bestaande monitoring (SiSa) en contact met medeoverheden. Mogelijke zorgen rond rechtsgelijkheid worden beperkt door het feit dat slechts één terugvordering heeft plaatsgevonden, die bovendien niet beleidsmatig van aard was. Indien toch signalen komen van ongelijkheid, kan dit worden geadresseerd in nieuwe subsidierondes of bestuurlijk overleg.

Voorliggende optie is praktisch kostenneutraal. Het voorkomen van terugvorderen en opnieuw beschikken bespaart administratieve lasten. Zoals eerder uiteengezet zouden de baten van terugvordering zonder herbeschikking niet in verhouding staan tot de kosten van het niet realiseren van beleidsdoelstellingen en de gebrekkige doelmatigheid van niet volledig geïmplementeerde maatregelen. Afspraken over besteding van de middelen zijn al in eerdere (bestuurlijke) overleggen gemaakt en huidig verlengingsvoorstel heeft dus geen nieuwe budgettaire implicaties op niveau van de Rijksoverheid.

4. Advies en consultatie

Voor deze regeling is in overeenstemming met het kabinetsbeleid¹ afgezien van internetconsultatie. Afwijken van het uitgangspunt om ontwerpregelgeving in internetconsultatie te brengen, is mogelijk op een aantal uitzonderingsgronden. Hier is van toepassing dat consultatie niet in betekenende mate kan leiden tot aanpassing van het voorstel, omdat verlenging van de regeling noodzakelijk is om de doelstellingen te bereiken.

De betrokken medeoverheden zijn wel geïnformeerd over de verlenging van de regeling en hebben de mogelijkheid gehad hier inspraak op te leveren. De medeoverheden hebben aangegeven dat de verlenging van de regeling hen in staat stelt de eerder afgesproken doelen te behalen en geven tevens aan dat verlenging tot en met oktober 2026 hen daartoe voldoende tijd biedt. Ze spreken hun waardering uit voor de regeling en de constructieve houding van het ministerie.

5. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking op de dag na publicatie ervan in de Staatscourant. Een spoedige inwerkingtreding is gewenst om de hierboven al aangehaalde redenen. Hiermee wordt afgeweken van de voor ministeriële regelingen vastgestelde inwerkingtredingsmoment alsmede van de daarvoor vastgestelde minimuminvoeringstermijn (zie aanwijzingen voor de regelgeving nr. 4.17, vijfde lid, onder b en c).

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman*

¹ Kamerstukken II 2009/10, 29 279, nr. 114.