



Minister

**Bestuurskern**

DG Mobiliteit  
Unit Strategie

Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**

Betreft persoonsgegevens

# beslisnota

Financiële bijdragen Mobiliteitsfonds medeoverheden

**Datum**

19 december 2019

**Kenmerk**

IENW/BSK-2019/269780

## Aanleiding

De omvorming van het Infrastructuurfonds naar het Mobiliteitsfonds geschiedt bij wet. Daarnaast is ook nieuwe lagere regelgeving nodig. De lagere regelgeving maakt het mogelijk direct vanuit het Mobiliteitsfonds financieel bij te kunnen dragen aan:

1. maatregelen ter vergroting van doelmatig gebruik van infrastructuur;
2. infrastructuurinvesteringen van medeoverheden.

In deze notitie worden de uitgangspunten voor de nieuwe regelgeving aan u voorgelegd. Bij het opstellen van de uitgangspunten is rekening gehouden met het Regeerakkoord en de uitwerking daarvan in de Wet Mobiliteitsfonds (verbreding reikwijdte fonds), de uitkomsten van de consultatie over de Wet Mobiliteitsfonds (flexibeler gebruik van de huidige drempelbedragen) en de opmerkingen van uw collega Van Veldhoven op de nota d.d. 14 juni<sup>1</sup> (geen kunstmatig onderscheid tussen gebiedsprogramma's en overige projecten). Na uw akkoord worden de uitgangspunten in onderliggende regelgeving verwerkt.

## Geadviseerd besluit

Instemmen met de volgende uitgangspunten:

1. het niet toepassen van drempelbedragen voor maatregelen ter bevordering van doelmatig gebruik van infrastructuur.
2. het handhaven van drempelbedragen voor regionale infrastructuur, maar een flexibelere toepassing daarvan mogelijk maken door de drempelbedragen toe te passen op samenhangende infrastructuurpakketten in plaats van afzonderlijke infrastructuurprojecten.

Het voorstel is afgestemd in het IenW-brede Directeurenoverleg Investeringsbeleid (IDI).

---

<sup>1</sup> IENW/BSK-2019/137279

NB: Deze besluiten creëren geen financiële verplichtingen aan medeoverheden, maar zijn een kapstok om bijdragen aan medeoverheden mogelijk te maken. Besluitvorming over financiële bijdragen aan medeoverheden blijft via de BO's MIRT, NO's MIRT en AO's MIRT lopen.

### **Toelichting per beslispunt**

#### **1. Bevordering doelmatiger gebruik infrastructuur**

Momenteel verstrekt IenW bijdragen aan medeoverheden voor maatregelen ter bevordering van het doelmatig gebruik van infrastructuur.<sup>2</sup> Het gaat om niet-infrastructurele maatregelen. Dergelijke maatregelen worden vaak uitgevoerd door medeoverheden. Deze maatregelen vallen nu buiten de reikwijdte van het Infrastructuurfonds en daarom wordt voor de uitvoering van de maatregelen het budget (en zeggenschap) via het Gemeentefonds of Provinciefonds overgedragen aan medeoverheden. Het gaat om kleine overhevelingen, meestal onder de € 10 miljoen, vaak als onderdeel van een groter pakket.

Door de verbreding van de reikwijdte van het Mobiliteitsfonds kunnen bijdragen aan medeoverheden rechtstreeks uit het Mobiliteitsfonds plaatsvinden en is het niet meer nodig om deze via het Gemeentefonds of Provinciefonds over te hevelen naar medeoverheden. Daarnaast is de huidige werkwijze met betrekking tot de decentralisaties niet langer in alle gevallen toepasbaar, omdat IenW vaak voorwaarden stelt aan de decentralisaties. Volgens de Algemene Rekenkamer strookt dit niet met de Financiële verhoudingswet.

Daarom is het voorstel om mogelijk te maken dergelijke maatregelen direct middels specifieke uitkeringen vanuit het Mobiliteitsfonds te bekostigen. Het budget en de zeggenschap blijven daarmee bij IenW. Gelet op de doorgaans geringe omvang van de maatregelen is het voorstel om geen minimale drempelbedragen te hanteren. Dit is in lijn met het Regeerakkoord waarin staat dat dergelijke uitgaven uit het Mobiliteitsfonds bekostigd kunnen worden. Dit laat onverlet dat medeoverheden ook zelf maatregelen kunnen nemen voor doelmatiger benutten van infrastructuur.

#### **2. Regionale infrastructuurprojecten**

Vanuit het Infrastructuurfonds kan IenW bijdragen aan medeoverheden verstrekken voor de aanleg van regionale infrastructuur.<sup>3</sup> Wettelijke voorwaarden hierbij zijn dat nut en noodzaak van het project is aangetoond en dat er sprake is van een bovenregionaal belang. Daarnaast is wettelijk bepaald dat het project een minimale omvang moet hebben van € 225 miljoen in de vervoerregio's Amsterdam en Rotterdam-Den Haag en € 112,5 miljoen elders. Deze drempelbedragen zijn in het verleden ontstaan bij een decentralisatie: de regionale projecten onder deze drempelbedragen zijn aan de medeoverheden overgedragen. Bij de decentralisatie is tevens structureel geld overgeheveld om nieuwe regionale projecten op te starten.

De huidige voorwaarden passen niet goed bij de beoogde werkwijze op het Mobiliteitsfonds. Rijk en medeoverheden werken steeds intensiever samen aan gezamenlijke opgaven, onder meer in de gebiedsprogramma's. In deze programma's wordt gewerkt aan een meer integrale benadering van mobiliteitsopgaven. Door de huidige werkwijze kan IenW niet vanuit het

---

<sup>2</sup> Voorbeelden zijn het programma's Beter Benutten en Slimme en Duurzame Mobiliteit. Denk aan het stimuleren van spitsmijden, stimuleren van het gebruik van fiets en het openbaar vervoer, en maatregelen gericht op Smart Mobility en Mobility as a Service.

<sup>3</sup> Voorbeelden van regionale, lokale projecten zijn de Noord-zuidlijn en Rotterdamsebaan.

Infrastructuurfonds bijdragen aan relatief kleine regionale infrastructuurprojecten, terwijl dit wel de gewenste uitkomst kan zijn van een gebiedsprogramma. Onder meer in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid wordt geconstateerd dat het huidige instrumentarium onvoldoende flexibiliteit biedt. De medeoverheden onderschrijven dit. Bij de interbestuurlijke consultatie van het wetsvoorstel van het Mobiliteitsfonds hebben zij aangegeven dat de huidige werkwijze niet past bij de transitie naar opgavegericht en gebiedsgericht werken.

Daarom is het voorstel om voor regionale infrastructuurprojecten de drempelbedragen te handhaven, maar om deze wel flexibeler toe te passen. Dit kan door de drempelbedragen te betrekken op inhoudelijk samenhangende infrastructuurpakketten in plaats van afzonderlijke projecten. Dit betekent dat een medeoverheid een financieringsaanvraag kan indienen bij IenW indien een minimale projectpakketomvang is bereikt.<sup>4</sup> Overwegingen:

- De huidige drempelbedragen hebben nut en verminderen het claimgedrag van medeoverheden bij IenW. Ze worden geacht voor (kleinere) projecten voldoende financiële slagkracht te hebben. Medeoverheden hebben in het verleden hiervoor gelden ontvangen.
- Het voorstel biedt flexibiliteit om bij te dragen aan kleinschalige regionale maatregelen, mits deze onderdeel zijn van een groter regiospecifiek pakket.
- Medeoverheden pleiten voor volledig loslaten van de drempelbedragen. Dit is ons inziens echter geen optie omdat het Rijk dan voor regionale infrastructuur zou betalen waarvoor medeoverheden een eigen verantwoordelijkheid en budgetten hebben.
- Deze optie houdt rekening met de opmerking van uw collega Van Veldhoven. Er wordt geen kunstmatig onderscheid gemaakt tussen gebiedsprogramma's en overige projecten. De inhoud – en niet het gebied – staat centraal.
- Een nadeel is van deze optie is dat er een prikkel van kan uitgaan voor medeoverheden om maatregelen te bundelen. Daarom is het voorstel in de subsidieregeling eisen te stellen aan de samenhang tussen de maatregelen. Dit wordt nog nader uitgewerkt. Box 1 bevat een conceptafbakening. Daarnaast geldt dat evenals nu dat maatregelen in overleg met medeoverheden tot stand komen.

**Box 1: conceptafbakening samenhangende infrastructuurprojecten**

Een geheel van *functioneel* met elkaar samenhangende *infrastructurele* werkzaamheden, waarover IenW en de betrokken regionale overheden overeenstemming hebben bereikt, met als doel het verbeteren van de bereikbaarheid van een gebied, en met als kenmerken, dat met dit uitvoeringsprogramma de bereikbaarheid van het gebied op een kosteneffectieve wijze wordt verbeterd, alle werkzaamheden noodzakelijk zijn om deze verbetering tot stand te brengen en met de verbetering van de bereikbaarheid van het gebied een Rijksbelang is gemoeid (zoals betere benutting Rijksinfrastructuur, verminderen van de noodzaak tot investeren in Rijksinfrastructuur, bijdragen aan de ontwikkeling van de nationale economie/BNP)

Box 2 illustreert middels een aantal voorbeelden de mogelijkheden in het nieuwe regime. Tevens schetst box 2 de verschillen met het huidige regime.

<sup>4</sup> € 225 miljoen in de vervoerregio's Amsterdam en Rotterdam-Den Haag en € 112,5 miljoen in overige gebieden

#### Box 2: fictieve voorbeelden

In een gebiedsprogramma spreken IenW en medeoverheden een pakket aan maatregelen af. Dit pakket bestaat uit € 25 miljoen aan maatregelen voor het beter benutten van de huidige infrastructuur en € 150 miljoen aan losse (samenhangende) infrastructuurmaatregelen.

- Oud regime: het budget en zeggenschap voor de beter benutten-maatregelen worden gedecentraliseerd naar de medeoverheden. De losse infrastructuurmaatregelen kunnen niet uit het fonds worden bekostigd.
- Nieuw regime: het totale pakket kan direct vanuit het Mobiliteitsfonds worden bekostigd.

In het kader van Slimme en Duurzame Mobiliteit wordt € 2 miljoen bijgedragen aan een medeoverheid voor dynamisch verkeersmanagement.

- Oud regime: het budget en zeggenschap wordt gedecentraliseerd naar de medeoverheid.
- Nieuw regime: de maatregel kan direct vanuit het Mobiliteitsfonds worden bekostigd.

Een gemeente buiten vervoerregio's Amsterdam en Rotterdam-Den Haag verzoekt IenW om een bijdrage aan een regionaal infrastructuurproject van € 120 miljoen.

- Oud regime: de bijdrage kan direct vanuit het fonds plaatsvinden.
- Nieuw regime: geen verschil, de bijdrage kan direct vanuit het Mobiliteitsfonds plaatsvinden.

Een gemeente buiten vervoerregio's Amsterdam en Rotterdam-Den Haag verzoekt IenW om een bijdrage aan een regionaal infrastructuurproject van € 80 miljoen.

- Oud regime: de bijdrage kan niet direct vanuit het fonds plaatsvinden.
- Nieuw regime: geen verschil, de bijdrage kan niet direct vanuit het Mobiliteitsfonds plaatsvinden.

De vervoerregio Rotterdam-Den Haag verzoekt IenW om een bijdrage aan een regionaal infrastructuurproject van meer dan € 225 miljoen.

- Oud regime: de bijdrage kan direct vanuit het fonds plaatsvinden.
- Nieuw regime: geen verschil, de bijdrage kan direct vanuit het Mobiliteitsfonds plaatsvinden.

Betreft persoonsgegevens

Minister

**Bestuurskern**

DG Mobiliteit  
Unit Strategie

Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**

Betreft persoonsgegevens

# memo

**Datum**

30 januari 2020

In december is een besluit bij u voorgelegd over de uitgangspunten voor financiële bijdragen aan medeoverheden vanuit het Mobiliteitsfonds.<sup>1</sup> In deze nota werd onder meer voorgesteld om de huidige drempelbedragen voor Rijksfinanciering van regionale infrastructuurprojecten flexibeler toe te passen. Het voorstel is om de drempelbedragen toe te passen op samenhangende infrastructuurmaatregelen in plaats van afzonderlijke infrastructuurprojecten, zoals dat nu het geval is. Naar aanleiding hiervan stelde u de vraag:

*"Hoe wordt dat samenhangend dan gedefinieerd? Daar wil ik eerst nog wat meer zicht op hebben."*

Een conceptdefinitie van samenhangende infrastructuurmaatregelen treft u hieronder aan. Graag vernemen we of de in de nota opgenomen uitgangspunten voor u de gewenste richting is. Na uw besluit zullen we de conceptdefinitie nader uitwerken in (concept) subsidieregelingen. In juni wordt een conceptversie van de subsidieregeling aan u voorgelegd. Uitgangspunt is dat u de mogelijkheid behoudt om subsidieaanvragen door medeoverheden voor regionale infrastructuurmaatregelen af te wijzen.

## Conceptdefinitie samenhangende infrastructuurmaatregelen

Een geheel van *functioneel* met elkaar samenhangende *infrastructurele* werkzaamheden, waarover IenW en de betrokken regionale overheden overeenstemming hebben bereikt, met als doel het verbeteren van de bereikbaarheid (of aan mobiliteit gerelateerde veiligheid en duurzaamheid) van een gebied, en met als kenmerken, dat met dit uitvoeringsprogramma de bereikbaarheid van het gebied op een kosteneffectieve wijze wordt verbeterd, alle werkzaamheden noodzakelijk zijn om deze verbetering tot stand te brengen en met de verbetering van de bereikbaarheid van het gebied een Rijksbelang is gemoeid (zoals betere benutting Rijksinfrastructuur, verminderen van de noodzaak tot investeren in Rijksinfrastructuur, bijdragen aan de ontwikkeling van de nationale economie).

- Er is sprake van een eenduidige probleemstelling. Deze probleemstelling hebben regio en Rijk vooraf samen gedefinieerd. De probleemstelling sluit aan bij de vastgestelde gebiedsagenda dan wel omgevingsagenda.
- De MIRT stappen moeten worden doorlopen. Uiteindelijk volgt uit de MIRT-verkenning een voorkeursbesluit met één of meerdere infrastructurele

<sup>1</sup> IENW/BSK-2019/269780

maatregelen. Deze infrastructurele maatregelen dragen bij aan het oplossen van het gezamenlijk gedefinieerde eenduidige probleem.

- De functionele samenhang zit er in dat om dit eenduidig probleem op te lossen, dat al deze infrastructurele maatregelen nodig zijn om het probleem op te lossen dan wel het doel te bereiken.

**Bestuurskern**

DG Mobiliteit  
Unit Strategie

**Datum**

22 januari 2020

Betreft persoonsgegevens



Minister  
Staatssecretaris

**Bestuurskern**

DG Mobiliteit  
Unit Strategie

Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**

Betreft persoonsgegevens

# beslisnota

Regeling voor lokale en regionale projecten en  
projectpakketten (opvolger BIF)

**Datum**

19 mei 2021

**Kenmerk**

IENW/BSK-2021/141553

**Bijlage(n)**

Regeling voor lokale en  
regionale projecten en  
projectpakketten (opvolger  
BIF)

## Aanleiding

De omvorming van het Infrastructuurfonds tot het Mobiliteitsfonds vereist dat het Besluit Infrastructuurfonds (BIF) wordt vervangen door een nieuwe regeling. Evenals het BIF moet deze regeling onder bepaalde voorwaarden specifieke uitkeringen mogelijk maken voor lokale en regionale projecten. In de bijgevoegde conceptregeling zijn de uitgangspunten waarmee u eerder heeft ingestemd nader uitgewerkt.<sup>1</sup> U bent eerder over deze regeling geïnformeerd in de nota over het vervolg van het BO Mobiliteit<sup>2</sup> en de beantwoording van vragen die naar aanleiding van deze nota werden gesteld.<sup>3</sup> Het proces is met u (minister) besproken in de DGMO staf van 22 april.

## Geadviseerd besluit

- Instemmen met de conceptregeling die specifieke uitkeringen aan medeoverheden mogelijk maakt voor lokale en regionale projecten en projectpakketten.
- Instemmen met de start van de bestuurlijke consultatie over de voorliggende regeling.

## Beslistermijn

Voor eind mei. Dit is nodig om de bestuurlijke consultatie tijdig te kunnen afronden, zodat de regeling uiterlijk begin september kan worden voorgehangen bij de Tweede Kamer. Het doel is om de regeling per 1 januari 2022 in werking te laten treden. Zie ook de planning in de toelichting. Na de bestuurlijke consultatie wordt de regeling opnieuw bij u voorgelegd (medio augustus).

## Toelichting

Wat is het BIF en waarom wordt dit vervangen?

<sup>1</sup> IENW/BSK-2020/53123

<sup>2</sup> IENW/BSK-2021/51834

<sup>3</sup> IENW/BSK-2021/79698

Het Infrastructuurfonds wordt vervangen door het Mobiliteitsfonds. Dit vereist dat het huidige Besluit Infrastructuurfonds (BIF) per 1 januari 2022 wordt vervangen door een nieuwe regeling.<sup>4</sup> Het BIF maakt onder bepaalde voorwaarden specifieke uitkeringen mogelijk voor lokale en regionale infrastructuurprojecten. Een van de voorwaarden is dat het project een minimale omvang heeft van € 225 miljoen in de vervoerregio's en van € 112,5 miljoen buiten deze regio's. Daarnaast moet het project het lokale of regionale belang te boven gaan en opgenomen zijn in het MIRT. Voorbeelden van dergelijke projecten zijn de Noord/Zuidlijn en de Rotterdamsebaan.

#### Wat is het doel en de reikwijdte van de nieuwe regeling?

Evenals het BIF is de nieuwe regeling voor lokale en regionale projecten en projectpakketten<sup>5</sup> bedoeld om in specifieke gevallen vanuit het Rijk bij te dragen aan omvangrijke lokale en regionale projecten. Het doel daarbij is het verbeteren van de bereikbaarheid. De effecten van projecten en maatregelen op de verkeersveiligheid en leefomgeving worden hierbij in kaart gebracht en meegewogen in de keuze voor een project of projectpakket, zoals dat ook bij reguliere MIRT-projecten gebeurt.

Bijdragen voor projecten en maatregelen die primair zijn gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid, vallen niet onder de reikwijdte van deze regeling. Daar bestaan andere regelingen voor, zoals de *Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen* en de *Regeling veilig, doelmatig en duurzaam gebruik verkeersinfrastructuur 2020*. Een Rijksbijdrage kan ook worden verstrekt via de brede doeluitkering of in de vorm van een decentralisatie-uitkering. Iedere vorm heeft een eigen doel en eigen voorwaarden. De voorwaarden die verderop in deze nota worden beschreven, zoals de drempelbedragen, hebben specifiek betrekking op deze regeling.

De regeling bepaalt aan welke criteria de projecten en projectpakketten moeten voldoen om voor een specifieke uitkering in aanmerking te komen, onder welke voorwaarden een uitkering wordt verstrekt en hoe de hoogte van de uitkering wordt vastgesteld. Daarnaast bevat de regeling een aantal procedurele bepalingen. Besluitvorming over een Rijksbijdrage aan een lokaal of regionaal project blijft via het MIRT-proces lopen (zie toelichting verderop).

#### Wat verandert er met de nieuwe regeling ten opzichte van het BIF?

Er vindt op procedurele punten een modernisering plaats. Daarnaast zijn in de conceptregeling beleidsmatige wijzigingen doorgevoerd ten opzichte van het BIF. Met deze beleidsmatige wijzigingen heeft u eerder ingestemd.<sup>6</sup>

Het gaat om de volgende beleidsmatige aanpassingen:

- Naast uitkeringen voor afzonderlijke projecten worden ook uitkeringen mogelijk gemaakt voor samenhangende projectpakketten die de bereikbaarheid op kosteneffectieve wijze verbeteren (zie tekstbox).
- Projectpakketten bestaan uit infrastructurele projecten, die kunnen worden aangevuld met niet-infrastructurele maatregelen die binnen de reikwijdte van het Mobiliteitsfonds vallen.

---

<sup>4</sup> Dit is aangekondigd in de nota naar aanleiding van het verslag over het wetsvoorstel Mobiliteitsfonds.

<sup>5</sup> Volledige naam: *Regeling specifieke uitkeringen lokale en regionale MIRT-projecten en MIRT-projectpakketten*.

<sup>6</sup> IENW/BSK-2019/53123



De ervaring leert dat meer flexibiliteit in de bekostiging van lokale en regionale projecten wenselijk is. In (gebieds)programma's waarin Rijk en medeoverheden samenwerken, biedt een combinatie van een of meer infrastructurele projecten en een of meer niet-infrastructurele maatregelen gericht op het doelmatig gebruik van infrastructuur, vaak uitkomst. Het BIF biedt niet de mogelijkheid om dergelijke projectpakketten te bekostigen.<sup>7</sup> De beschreven wijzigingen verruimen de mogelijkheden voor bekostiging van lokale of regionale projecten voor medeoverheden.

**Definitie projectpakket in de regeling**

Een verkeerskundig samenhangende combinatie van ten minste twee projecten of ten minste een project en ten minste een maatregel waarmee wordt beoogd de doelmatigheid van het gebruik van infrastructuur te vergroten. Elk onderdeel van de combinatie moet nodig zijn om de bereikbaarheid van een gebied op kosteneffectieve wijze te verbeteren.

**Wat zijn de voorwaarden voor een bijdrage aan een regionaal project?**

Een project(pakket) moet de bereikbaarheid verbeteren. Daarnaast moet om in aanmerking te komen voor een specifieke uitkering – evenals bij het BIF het geval is – worden voldaan aan drie belangrijke voorwaarden:

- Het project(pakket) moet bijdragen aan een nationaal belang. Hiermee wordt bedoeld dat het project(pakket) een bijdrage moet leveren aan de uitvoering van nationaal (mobiliteits)beleid, wat bij voorkeur blijkt uit op nationaal niveau vastgestelde beleidsstukken en visies, zoals de NOVI, de Schets Mobiliteit naar 2040 en de meer specifieke beleidsvisies, zoals het Toekomstbeeld OV en de Toekomstperspectief Automobilititeit.
- De realisatiekosten van het project(pakket) moeten € 225 miljoen in de vervoerregio's en € 112,5 miljoen buiten deze regio's overstijgen.
- Het project(pakket) moet zijn opgenomen in het MIRT. Dit betekent dat via de BO's MIRT en de begroting van het Mobiliteitsfonds wordt besloten over een eventuele Rijksbijdrage aan een lokaal of regionaal project(pakket). IenW behoudt daarmee het laatste woord over de toekenning van uitkeringen aan lokale en regionale projecten en projectpakketten.

**Welke kosten komen in aanmerking voor een Rijksbijdrage?**

De besluitvorming over een eventuele Rijksbijdrage is analoog aan het MIRT-proces opgedeeld in drie fasen: een verkenningsfase, een planuitwerkingsfase en een realisatiefase. Een aanvraag voor een uitkering wordt voor iedere MIRT-fase apart ingediend. De hoogte van de specifieke uitkering (Rijksbijdrage) verschilt per fase. De hoogte van de specifieke uitkering bedraagt 50% van de kosten voor de verkenningsfase en planuitwerkingsfase. Er is gekozen voor 50%, omdat een gelijkmatige verdeling van de studiekosten over Rijk en aanvrager als redelijk wordt beschouwd. In de realisatiefase wordt alleen het bedrag boven de drempelbedragen vergoed. Bij een afzonderlijk project worden evenals bij het BIF de geraamde kosten boven het drempelbedrag voor 100% van de meest kosteneffectieve variant vergoed door het Rijk. Bij een projectpakket gaat het om 75% van de kosten boven het drempelbedrag. Er is gekozen voor 75%, omdat hier een disciplinerende werking vanuit gaat. Op deze wijze wordt een prikkel weggenomen om een projectpakket onnodig uit te breiden met projecten en maatregelen.

---

<sup>7</sup> Denk aan het maatregelenpakket voor CID Binckhorst (afpraak BO MIRT 2020). Dit pakket voldoet niet aan de voorwaarden van het BIF, en de toegezegde middelen zullen via een omweg moeten worden verstrekt.

#### Wat zijn de voornaamste aandachtspunten van de medeoverheden?

Er is een aantal keer ambtelijk gesproken met de koepels over de nieuwe regeling. In deze overleggen is door de medeoverheden een aantal zorgen geuit. Deze punten zullen waarschijnlijk worden ingebracht bij de bestuurlijke consultatie van de regeling. De belangrijkste punten zijn hieronder uiteengezet.

De medeoverheden stellen voor de drempelbedragen niet te behouden of te uniformeren (€ 112,5 miljoen voor het gehele land). De drempelbedragen zouden een gebiedsgerichte en integrale benadering in de weg staan. Dit beeld wordt niet door IenW gedeeld. De regeling is een sluitpost van de besluitvorming en vormt daarmee geen belemmering voor een integrale afweging van verschillende opgaven of projecten en projectpakketten. Ook zijn er belangrijke overwegingen om de drempelbedragen te behouden. De drempelbedragen zijn ontstaan bij een stapsgewijze decentralisatie van verkeersbudgetten die in 2004 is afgerond. Bij deze decentralisatie is structureel budget overgeheveld naar medeoverheden voor bestaande en nieuwe regionale infrastructuurprojecten. Er werd besloten tot een decentralisatie, omdat uit een IBO bleek dat de toenmalige systematiek leidde tot ongewenste Rijksbemoeienis bij (kleine) decentrale projecten en omvangrijke administratieve lasten bij Rijk en regio. Medeoverheden worden geacht met behulp van de overgehevelde middelen zelf kleinere projecten te bekostigen.

Daarnaast vrezen de koepels een verhoging van de administratieve lasten voor de medeoverheden. De regeling leidt echter naar verwachting van IenW niet tot een verhoging van de administratieve lasten ten opzichte van het BIF. In de regeling zijn een aantal procedurele stappen en vereisten voor een uitkering expliciet opgenomen, die onder het BIF in de praktijk al wel worden doorlopen, maar niet als zodanig zijn weergegeven in het BIF. Een voorbeeld hiervan is het stapsgewijs uitvoeren van een verkenning en een planuitwerking. Een ander voorbeeld is het opstellen van een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Hierdoor kan onterecht het beeld ontstaan van extra stappen c.q. extra administratieve lasten als gevolg. Er is gekozen om deze stappen in de nieuwe regeling op te nemen, omdat onder het BIF hierover soms discussies met de medeoverheden ontstonden.

Op dit moment ligt de conceptregeling voor bij het Adviescollege voor Toetsing Regeldruk (ATR). Naar verwachting brengt de ATR geen formeel advies uit, omdat de regeling geen gevolgen heeft voor burgers en bedrijven.

#### Wat is de planning?

De Wet Mobiliteitsfonds treedt per 1 juli in werking en op Prinsjesdag 2021 wordt de eerste begroting van het Mobiliteitsfonds aan de Tweede Kamer aangeboden. Dit betekent dat per 1 januari 2022 de regeling in werking moet treden. Hiermee wordt geborgd dat (1) tijdig een nieuwe regeling bestaat waarmee specifieke uitkeringen voor grote lokale en regionale projecten en projectpakketten kunnen worden verstrekt en (2) dat een zorgvuldige besluitvorming en de drempelbedragen juridisch zijn vastgelegd. Om deze planning te halen, is het belangrijk dat de bestuurlijke consultatie uiterlijk begin juni start. Dit stelt ons in staat om eind augustus de regeling voor te hangen bij de Tweede Kamer. Begin oktober is publicatie in de Staatscourant voorzien.

Betreft persoonsgegevens



Aan  
Van

Minister en staatssecretaris  
Unit strategie (DGMo en DGLM)

nota

Uitstel regeling voor lokale en regionale projecten en  
projectpakketten

**TER BESLISSING**

**Datum**

3 september 2021

**Onze referentie**

IENW/BSK-2021/240791

**Opgesteld door**

Betreft persoonsgegevens

**Beslistermijn**

13 september 2021

**Uiterlijk bij**

6 september 2021

**Bijlage(n)**

4

**Aanleiding**

Bij de begroting 2022 gaat het Infrastructuurfonds over in het Mobiliteitsfonds. De omvorming van het Infrastructuurfonds tot het Mobiliteitsfonds vereist dat het huidige Besluit Infrastructuurfonds (BIF) wordt vervangen door nieuwe lagere regelgeving: de regeling voor lokale en regionale projecten en projectpakketten. De beoogde inwerkingtreding van de regeling is 1 januari 2022. De directeuren van VNG, IPO en de vervoerregio's vinden dat zij in onvoldoende mate met IenW van gedachten hebben kunnen wisselen over de regeling. De bestuurders van VNG, IPO en de vervoerregio's delen dit standpunt. Daarom is het voorstel meer tijd te nemen voor de afstemming. Dit zou betekenen dat de beoogde inwerkingtreding van de regeling op 1 januari 2022 waarschijnlijk niet meer haalbaar is. Dit heeft geen beleidsimplicaties of gevolgen voor de begroting.

**Geadviseerd besluit**

Instemmen met het nemen van meer tijd voor de afstemming met VNG, IPO en de vervoerregio's en daarmee waarschijnlijk een latere inwerkingtreding van de regeling. Er zijn geen directe beleidsimplicaties indien de regeling enkele maanden later in werking treedt.

**Toelichting**

Medeoverheden zijn verantwoordelijk voor lokale en regionale infrastructuur. In sommige situaties kan een Rijksbijdrage aan lokale en regionale infrastructuurprojecten overwogen worden. Het Besluit Infrastructuurfonds (BIF) maakt uitkeringen aan medeoverheden voor dergelijke projecten mogelijk. Belangrijke voorwaarden zijn dat het project een nationaal belang dient en dat het project een minimale omvang heeft van € 225 miljoen in de vervoerregio's<sup>1</sup> en van € 112,5 miljoen daarbuiten. Deze drempelbedragen zijn ontstaan bij een decentralisatie van verkeersbudgetten die in 2004 is afgerond. Voorbeelden van projecten waar IenW aan heeft bijgedragen zijn de Noord/Zuidlijn en de Rotterdamsebaan.

De regeling lokale en regionale projecten en projectpakketten vervangt het BIF.<sup>2</sup> Er vindt ten opzichte van het BIF op procedurele punten een modernisering

<sup>1</sup> Er zijn twee vervoerregio's, namelijk Amsterdam en Rotterdam-Den Haag.

<sup>2</sup> Een uitgebreide toelichting over de regeling treft u aan in de beslisnota aan uw voorganger. In de bijlage treft u deze nota aan inclusief de vragen en opmerkingen van de voormalig minister (bijlage 1) en de vragen en opmerkingen van de voormalig staatssecretaris (bijlage 2). De beantwoording hiervan treft u aan in bijlage 3.

plaats. Daarnaast worden de mogelijkheden voor een Rijksbijdrage voor lokale of regionale projecten verruimd. Naast uitkeringen voor afzonderlijke projecten, worden ook uitkeringen mogelijk gemaakt voor samenhangende projectpakketten. Projectpakketten kunnen worden aangevuld met niet-infrastructurele maatregelen. De wijzigingen sluiten aan bij de omvorming van het Infrastructuurfonds tot het Mobiliteitsfonds. De drempelbedragen blijven intact.

De regeling is in de zomer ter consultatie voorgelegd bij de medeoverheden. Voorafgaand aan deze bestuurlijke consultatie hebben meerdere ambtelijke overleggen plaatsgevonden met VNG, IPO en de vervoerregio's. De gezamenlijke reactie is eind augustus ontvangen en treft u aan in de bijlage. VNG, IPO en de vervoerregio's vinden dat zij in onvoldoende mate met IenW van gedachten hebben kunnen wisselen over de regeling. Dit beeld delen wij niet. Mogelijk speelt mee dat de medeoverheden en IenW op een aantal punten van inzicht verschillen.

De medeoverheden pleiten voor een verdere versoepeling van de voorwaarden. Zij kunnen zich bijvoorbeeld niet vinden in de drempelbedragen. Volgens de medeoverheden staan de voorwaarden een gebiedsgerichte en integrale benadering in de weg. Dit beeld wordt niet door IenW gedeeld. De regeling is een sluitpost van de besluitvorming en vormt daarmee geen belemmering voor een integrale afweging van verschillende opgaven of projecten en projectpakketten. Indien de voorwaarden verder worden versoepeld, komen meer projecten in aanmerking voor een uitkering. Medeoverheden worden echter geacht deze projecten zelf te bekostigen met de gedecentraliseerde budgetten.

De directeurs van VNG, IPO en de vervoerregio's hebben aangegeven wederom in overleg te willen treden over de regeling. Wij staan op zich welwillend tegenover dit voorstel: dit kan helpen bij de verdere behandeling van de regeling in de Kamer. Dit betekent echter wel dat de beoogde inwerkingtreding op 1 januari 2022 waarschijnlijk niet meer haalbaar zal zijn. De regeling biedt de juridische grondslag voor uitkeringen voor grote lokale en regionale projecten en projectpakketten. Per 1 januari 2022 vervalt het BIF. Men heeft dus baat bij een snelle afhandeling. Er zijn echter geen directe beleidsimplicaties indien de regeling enkele maanden later in werking treedt. Er zijn naar verwachting geen projecten waarvoor begin 2022 een uitkering moet worden verstrekt.

Een alternatief is om conform planning de regeling medio september voor te hangen bij de Tweede Kamer. In dat geval kan de inwerkingtreding van de regeling op 1 januari 2022 nog steeds worden gehaald. Eventuele aanpassingen naar aanleiding van het overleg met de medeoverheden kunnen dan niet meer in de regeling worden verwerkt. Dit zal waarschijnlijk tot veel weerstand bij de medeoverheden en mogelijk een moeilijke behandeling van de regeling in de Kamer leiden. Een andere optie is om de afspraak te maken dat de regeling na een bepaalde periode samen met de medeoverheden wordt geëvalueerd.

De regeling wordt voorafgaand aan de verzending aan de Tweede Kamer aan u voorgelegd. U wordt dan ook geïnformeerd over eventuele wijzigingen naar aanleiding van de afstemming met de medeoverheden.

**Datum**

3 september 2021

**Onze referentie**

IENW/BSK-2021/240791

**Uiterlijk bij**

6 september 2021

**Bijlage(n)**

2

**Aan**

Minister en staatssecretaris

**Van**

Betreft persoonsgegevens



Aan  
Van

Minister en staatssecretaris  
HBJZ

nota

Voorhang bij TK Regeling specifieke uitkeringen lokale en regionale MIRT-project(pakket)ten

**TER BESLISSING**

**Datum**

24 augustus 2021

**Onze referentie**

IENW/BSK-2021/286058

**Ongesteld door**

Betreft persoonsgegevens

**Beslistermijn**

Uiterlijk 8 december 2021

**Uiterlijk bij**

3 september 2021

**Bijlage(n)**

7

**Aanleiding**

De inwerkingtreding van de Wet Mobiliteitsfonds maakt vervanging van het Besluit Infrastructuurfonds (BIF) door een nieuwe regeling noodzakelijk. De conceptversie van de regeling is op 23 juni jl. ter consultatie voorgelegd aan het IPO, de VNG, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de Vervoerregio Amsterdam (VA). Voordat de regeling in werking kan treden dient deze te worden voorgehangen bij de Tweede Kamer.

**Geadviseerd besluit**

Instemmen met:

- Voorhang van de bijgevoegde conceptregeling bij de Tweede Kamer.
- Het daarbij meesturen van de onderhavige nota, de bijgevoegde eerdere nota's, gezamenlijke brief van VNG, IPO en de vervoerregio's, en de reactie van IenW op de brief na weglakking van de blauw gearceerde gegevens.
- Ondertekening (Minister) van de brief aan de Tweede Kamer ten behoeve van de voorhang (de regeling en de toelichting hoeven nu nog niet getekend te worden).

**Kernpunten**

De concept-Regeling zet inhoudelijk het BIF voort, voor zover het lokale en regionale MIRT-projecten betreft.<sup>1</sup> Daarbij heeft op een aantal punten een modernisering plaatsgevonden. Daarnaast worden de mogelijkheden voor een Rijksbijdrage voor lokale of regionale projecten verruimd. De wijzigingen corresponderen met de omvorming van het Infrastructuurfonds tot het Mobiliteitsfonds.<sup>2</sup> De regeling is in de zomer ter consultatie voorgelegd bij de medeoverheden. De bestuurlijke consultatie heeft geleid tot een aantal aanpassingen in de regeling en de toelichting van de regeling. De hoofdlijnen van de regeling zijn niet gewijzigd.

**Toelichting**

*Achtergrond regeling*

<sup>1</sup> Voor subsidieverstreking aan beheerders van de hoofdspoorweginfrastructuur wordt een afzonderlijke regeling voorbereid.

<sup>2</sup> Zie Beslisnota Regeling voor lokale en regionale projecten en projectpakketten (opvolger BIF) d.d. 19 mei 2021 (IENW/BSK-2021/141553).

Het BIF maakt uitkeringen aan medeoverheden voor lokale en regionale projecten mogelijk. Belangrijke voorwaarde is dat het project een minimale omvang heeft van € 225 miljoen in de vervoerregio's en van € 112,5 miljoen daarbuiten. Deze drempelbedragen zijn ontstaan bij een decentralisatie van verkeersbudgetten die in 2004 is afgerond. Daarnaast moet het project een nationaal belang dienen. Hiermee wordt bedoeld dat het project(pakket) een bijdrage moet leveren aan de uitvoering van nationaal (mobiliteits)beleid, wat bij voorkeur blijkt uit op nationaal niveau vastgestelde beleidsstukken en visies, zoals de NOVI, de Schets Mobiliteit naar 2040 en de meer specifieke beleidsvisies. In andere woorden: er moet een bijdrage worden geleverd aan een nationale opgave.

De voorliggende regeling volgt het BIF op. Er vindt ten opzichte van het BIF op procedurele punten een modernisering plaats. Daarnaast worden de mogelijkheden voor een Rijksbijdrage voor lokale of regionale projecten verruimd. Naast uitkeringen voor afzonderlijke projecten, worden ook uitkeringen mogelijk gemaakt voor samenhangende projectpakketten. Projectpakketten bestaan uit infrastructuurprojecten die kunnen worden aangevuld met niet-infrastructurele maatregelen.<sup>3</sup> De wijzigingen corresponderen met de omvorming van het Infrastructuurfonds tot het Mobiliteitsfonds. De drempelbedragen blijven intact en er moet nog steeds sprake zijn van een nationaal belang.

#### *Bestuurlijke consultatie*

De regeling is in de zomer ter consultatie voorgelegd bij de medeoverheden. De gezamenlijke reactie van VNG, IPO en de vervoerregio's treft u aan in de bijlage. Ook onze reactie is bijgevoegd. Zij pleiten voor een verdere versoepeling van de voorwaarden. De voorwaarden, in het bijzonder de drempelbedragen, staan volgens hen een gebiedsgerichte en integrale benadering van bereikbaarheidsopgaven in de weg. Verder vrezen ze dat de nieuwe regeling zal leiden tot een verzwaring van de administratieve lasten ten opzichte van het BIF.

Naar aanleiding van de bestuurlijke consultatie is een aantal wijzigingen aangebracht in de regeling en in de toelichting van de regeling. In de bijlagen treft u een nieuwe versie van de regeling en de toelichting aan. De wijzigingen ten opzichte van de vorige versie zijn gemarkeerd. Het gaat om de volgende aanpassingen.

- Het toepassingsbereik van de hardheidsclausule is verbreed. Naast de mogelijkheid om bij de *vaststelling* van de specifieke uitkering af te wijken van de regels voor de hoogte van de uitkering voor een project(pakket) in de realisatiefase<sup>4</sup>, is het ook mogelijk gemaakt om af te wijken van de regels voor de vaststelling van de hoogte van de uitkering voor een project(pakket) dat zich in de verkennings- of planuitwerkingsfase bevindt. Daarnaast is in artikel 8 een extra lid opgenomen. In de conceptregeling was (onbedoeld) sprake van een verzwaring ten opzichte van het BIF. Dat is met de

<sup>3</sup> Een projectpakket is gedefinieerd als: "verkeerskundig samenhangende combinatie van ten minste twee projecten of ten minste een project en ten minste een maatregel [...] die alle nodig zijn om de bereikbaarheid van een gebied op doelmatige wijze te verbeteren." Denk aan het maatregelenpakket voor CID Binckhorst (afspraak BO MIRT 2020).

<sup>4</sup> Deze hardheidsclausule maakt het mogelijk om van de maximale hoogte van de specifieke uitkering af te wijken in geval van bijzondere situaties die nu nog niet voorzienbaar zijn, bv. indien die leiden tot fors hogere kosten voor het project(pakket) en de oorzaak daarvan niet is toe te rekenen aan de aanvrager. Indien vasthouden aan het uitgangspunt van geraamde kosten dan dermate onbillijk zou zijn voor de aanvrager, kan een hogere uitkering worden verleend. Juist vanwege de onvoorzienbaarheid wanneer dat in concreto het geval is, is de hardheidsclausule opgenomen, het is niet mogelijk om concrete voorbeelden te geven.

**Datum**

27 oktober 2021

**Onze referentie**

IENW/BSK-2021/286058

**Uiterlijk bij**

3 september 2021

**Bijlage(n)**

7

**Aan**

Minister I en W

**Van**

HBJZ

- aanpassing gecorrigeerd. Dat extra lid maakt het mogelijk om bij uitzonderlijke omstandigheden ook bij de *verlening* af te kunnen wijken van de regels voor de hoogte van de uitkering. Dit komt overeen met het BIF.
- De toelichting in onderdeel 3.1 is verduidelijkt. Er wordt nu beter toegelicht dat projectpakketten ook niet-infrastructurele maatregelen kunnen bevatten waarmee beoogd wordt de doelmatigheid van het gebruik van infrastructuur te vergroten.
  - De toelichting in onderdeel 3.5 is verduidelijkt. Er wordt in de toelichting nu benadrukt dat de MIRT-spelregels analoog in plaats van rechtstreeks worden toegepast. Dit betekent dat de besluitvorming over een bijdrage aan een lokaal of regionaal project of projectpakket loopt via de BO's MIRT. Bij aanvragen voor een uitkering wordt evenals in het MIRT-proces drie fasen doorlopen. Per fase wordt beslisinformatie opgeleverd die correspondeert met de vereisten in het MIRT-proces. Wel is het mogelijk om bepaalde vereisten anders in te vullen. Met deze analoge toepassing van de MIRT-spelregels is een zorgvuldige besluitvorming geborgd en kan rekening worden gehouden met lokale en regionale procedures.
  - In artikel 9 is een aantal bepalingen vereenvoudigd. Artikel 9 schrijft voor welke gegevens aangeleverd moeten worden bij een aanvraag voor een uitkering.
  - De regeling en de toelichting van de regeling spreekt nu van 'op doelmatige wijze' in plaats van 'op kosteneffectieve wijze'. Met beide begrippen wordt hetzelfde bedoeld, namelijk het behalen van het beoogde resultaat tegen de laagst mogelijke maatschappelijke kosten. 'Op kosteneffectieve wijze' kon echter de indruk wekken dat uitsluitend naar de kosten van een project wordt gekeken.
  - In de toelichting van de regeling is nu vermeld dat de regeling wordt geëvalueerd nadat voldoende praktijkervaring is opgedaan met de regeling. Er is voldoende praktijkervaring opgedaan nadat voor een eerste lokaal of regionaal project of projectpakket de beschikking tot subsidieverlening voor de realisatiefase is gegeven. Mogelijk duurt dit enkele jaren.

De voorwaarden in de regeling, waaronder de drempelbedragen, zijn niet aangepast naar aanleiding van de consultatie. Het standpunt van deze partijen dat de voorwaarden in de regeling, waaronder de drempelbedragen<sup>5</sup>, een gebiedsgerichte en integrale benadering in de weg zouden staan, wordt niet door IenW gedeeld. De nieuwe regeling verruimt de mogelijkheden voor een Rijksbijdrage voor lokale of regionale projecten ten opzichte van het BIF. Daarnaast is de regeling een sluitpost van de besluitvorming en vormt daarmee geen belemmering voor een integrale afweging van verschillende opgaven of projecten en projectpakketten. Tot slot bieden de drempelbedragen een aantal voordelen. De drempelbedragen zijn ontstaan bij een decentralisatie van verkeersbudgetten die in 2004 is afgerond. De decentralisatie van verkeersbudgetten heeft geleid tot minder administratieve lasten voor Rijk en medeoverheden en tot minder Rijksbemoedienis. Daarom is ervoor gekozen de drempelbedragen te handhaven.

---

<sup>5</sup> De partijen hebben gevraagd om ofwel geen drempelbedragen op te nemen ofwel voor alle partijen hetzelfde drempelbedrag van 112,5 miljoen te hanteren. De drempelbedragen die in de regeling zijn opgenomen zijn: € 225 miljoen voor projecten die geheel of gedeeltelijk in de vervoerregio Amsterdam of de metropoolregio Rotterdam Den Haag worden gerealiseerd en € 112,5 miljoen voor projecten die geheel buiten die regio's worden gerealiseerd.

**Datum**

27 oktober 2021

**Onze referentie**

IENW/BSK-2021/286058

**Uiterlijk bij**

3 september 2021

**Bijlage(n)**

7

**Aan**

Minister I en W

**Van**

HBJZ



De regeling leidt naar verwachting niet tot een significante verhoging van de administratieve lasten ten opzichte van het BIF. In de regeling is een aantal procedurele stappen en vereisten voor een specifieke uitkering expliciet opgenomen, die onder het BIF in de praktijk al wel werden doorlopen, maar niet als zodanig waren weergegeven in het BIF. Deze stappen zijn benodigd om een zorgvuldige besluitvorming te borgen en daarover verantwoording af te kunnen leggen aan onder meer het parlement.

Tot slot melden VNG, IPO, Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag dat zij behoefte hebben aan een breder gesprek over de opgaven en de (financiële) verhoudingen tussen het Rijk en de medeoverheden. Deze behoefte bestaat ook aan de kant van het Rijk. Er is ook wederzijds de behoefte om daarbij mogelijke verbeteringen in de onderlinge samenwerking en het MIRT-proces te verkennen. In de bestuurlijke overleggen met de regio's op 24 en 25 november over de verstedelijkingstrategieën en het financieel beeld van het Mobiliteits- en Deltafonds is geconstateerd dat het aan een nieuw kabinet is om dit gesprek bestuurlijk te voeren, maar ambtelijke voorbereidingen worden in gang gezet.

#### Financiële/juridische overwegingen

De Wet Mobiliteitsfonds, die op 1 juli jl. in werking is getreden, bepaalt dat het BIF per 1 januari 2022 wordt ingetrokken. Die wet bepaalt ook dat de onderhavige regeling gedurende 30 dagen bij de Tweede Kamer moet worden voorgehangen voordat zij in werking kan treden. Zoals in nota IENW/BSK-2021/240791 is aangegeven, zal de regeling niet op 1 januari 2022 van kracht kunnen worden. De beoogde inwerkingtredingsdatum is nu 1 april 2022. Er wordt in de eerste helft van 2022 geen subsidiebeschikking voorzien op grond van deze regeling. Dit uitstel heeft daarom geen beleidsimplicaties. Bij een latere inwerkingtreding van de regeling kunnen er wel knelpunten ontstaan.

#### Informatie die openbaargemaakt wordt

De conceptregeling en de uitgangspunten van de regeling, zijn eerder aan u voorgelegd door middel van de hieronder vermelde nota's (bijgevoegd in de bijlagen). Deze nota's en de onderhavige nota dienen op grond van de Beleidslijn actieve openbaarmaking nota's gelijktijdig met de conceptregeling te worden toegezonden aan de Tweede Kamer. Daarbij zullen namen, functies en contactgegevens van ambtenaren worden weggelakt.

#### Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Beslisnota Financiële bijdragen Mobiliteitsfonds medeoverheden d.d. 19 december 2019 (IENW/BSK-2019/269780)	Voorstel handhaving van drempelbedragen uit BIF, maar met flexibeler toepassing (op afzonderlijke projecten én op samenhangende infrastructuurpakketten)
2	Memo d.d. 30 januari 2020 (IENW/BSK-2020/53123)	Conceptdefinitie 'samenhangende infrastructuurpakketten'
3	Beslisnota Regeling voor lokale en regionale projecten en	Voorstel instemming met conceptregeling en start met

**Datum**

27 oktober 2021

**Onze referentie**

IENW/BSK-2021/286058

**Uiterlijk bij**

3 september 2021

**Bijlage(n)**

7

**Aan**

Minister I en W

**Van**

HBJZ

4	<p>projectpakketten (opvolger BIF) d.d. 19 mei 2021 (IENW/BSK-2021/141553)</p> <p>Beslisnota Uitstel regeling voor lokale en regionale projecten en projectpakketten (opvolger BIF) d.d. 3 september 2021 (IENW/BSK-2021/240791)</p>	<p>bestuurlijke consultatie over conceptregeling</p> <p>Voorstel uitstel van de inwerkingtreding van de regeling</p>	<p><b>Datum</b> 27 oktober 2021</p> <p><b>Onze referentie</b> IENW/BSK-2021/286058</p> <p><b>Uiterlijk bij</b> 3 september 2021</p> <p><b>Bijlage(n)</b> 7</p> <p><b>Aan</b> Minister I en W</p> <p><b>Van</b> HBJZ</p>
---	--	--	---