

Datum vergadering	20 december 2016	Nota GS
Registratienummer	841886/841888	
Portefeuille	Wegen, Verkeer en Vervoer	
Portefeuillehouder	E. Post	
Plaatsvervanger	J. Geldhof	
<p>6 bijlage(n):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Toelichtingsbijlage bij registratienummer 841886/841888 - Doeltreffendheidsparagraaf - Financiële bijlage - Uitvoeringsregeling - Publicatiebesluit Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2017 - Brief aan PS <p>Onderwerp: Vaststellen Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2017</p>		
<p>Paragraaf 1 Voorgesteld besluit:</p> <p>Het college besluit:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2017 vast te stellen. 2. Het subsidieplafond van de Uitvoeringsregeling kleine infrastructuur Noord-Holland 2017 vast te stellen op € 13.654.390,-. 3. Het onder 2. bedoelde subsidieplafond als volgt te verdelen: <ul style="list-style-type: none"> • Haarlem-IJmond € 4.915.581,- • Gooi en Vechtstreek € 3.003.966,- • Noord-Holland Noord € 5.734.843,- <p>Noord-Holland Noord wordt uitgesplitst in drie regio's:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kop van Noord-Holland € 1.720.452,- • West-Friesland € 1.720.452,- • Noord Kennemerland € 2.293.939,- 4. De Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland en het bijbehorend subsidieplafond 2017 te publiceren in het Provinciaal Blad. 5. Provinciale Staten door middel van bijgevoegde brief te informeren over de onder 1 genoemde uitvoeringsregeling. 		
<p>Paragraaf 2 Toelichting op het voorstel:</p> <p>Zie 'Bijlage bij registratienummer 841886/841888'.</p>		

Uw contactpersoon

A.K. van de Weerd

BEL/MOB

Telefoonnummer 023-5143917

weerda@noord-holland.nl

12 december 2016

1|3

Paragraaf 3	
Gevolgen	
a. Financiële gevolgen en risico's?	Ja, zie de bijlage
b. Formatieve gevolgen en risico's?	Nee
c. Juridische gevolgen en risico's?	Nee
d. Worden bindende afspraken gemaakt met andere partijen?	Nee
e. Gevolgen en risico's openbaar maken besluit?	Nee. Besluit komt op de openbare besluitenlijst, die een dag na de GS-vergadering om 11.00 uur gepubliceerd wordt.
f. Communicatieve gevolgen en risico's?	Op 2 januari 2017 verschijnt een nieuwsartikel op de site met doorverwijzing naar het subsidieloket. Verdere communicatieve gevolgen zijn pas van toepassing bij honorering van projecten.
g. Europese gevolgen en risico's?	Nee
h. Gevolgen en risico's voor de rechtmatigheid?	Nee
i. Overige gevolgen en risico's?	Nee
Paragraaf 4	
Ambtelijk afgestemd met:	
Directie Beleid:	Ja Naam: BEL/I&O - N. Bouwens
Directie B&U:	Ja Naam: B&U/IGI - R. van Koten
Directie Concernzaken:	Ja Naam:

	CZ/COM - S.A. Douma CZ/FIN - A. Peters CZ/JD - F. Blok CZ/SI - H. Vegter, O. Jonker
Directie Concerncontrol:	Ja Naam: AD/CC - B. Jansen
Kabinet/Staf AD:	Niet van toepassing
Paragraaf 5 Verdere procedure	
a. PS actief informeren	Ja. Zie bijgevoegde brief
Eventueel overige aspecten verdere procedure: zie bijlage	

Bijlage bij registratienummer 841886/841888

Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2017

Inleiding

Sinds de invoering van de Brede Doeluitkering (BDU) 1998, heeft de provincie Noord-Holland een programma voor de verbetering van de lokale infrastructuur: programma kleine infrastructuur. Ter uitvoering van dit programma heeft de provincie een uitvoeringsregeling opgesteld: de Uitvoeringsregeling kleine infrastructuur Noord-Holland. Door middel van deze uitvoeringsregeling kunnen gemeenten en waterschappen in Noord-Holland, buiten het gebied van de Vervoerregio Amsterdam, jaarlijks subsidie aanvragen voor projecten, waarvan de subsidiabele kosten tussen de € 5.000,- en € 1.500.000,- liggen, en bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid van de omgeving. De subsidievoorwaarden en maximale subsidiepercentages, behorende bij de tender 2017, zijn vastgelegd in de Uitvoeringsregeling subsidie gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid Noord-Holland 2017 (hierna: uitvoeringsregeling).

Werkwijze

Alle projecten, die in aanmerking komen voor subsidie, worden in een prioriteitenlijst opgenomen. De beschikbare middelen bepalen waar de scheidslijn komt te liggen tussen de projecten, die gehonoreerd worden en projecten die niet voor subsidie in aanmerking komen. De rangschikking wordt bepaald door het totaal aantal punten dat wordt gehaald op basis van de in de uitvoeringsregeling vastgelegde criteria van artikel 13, lid 2 (oftewel bijlage 2 van de uitvoeringsregeling).

Wijzigingen ten opzichte van de Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2016

De subsidievoorwaarden en -criteria van toepassing op het programma van 2017 zijn neergelegd in de Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2017. Subsidievoorwaarden en criteria die bij de beoordeling van de subsidieaanvragen worden gebruikt zijn ten opzichte van vorig jaar niet zo veel veranderd aangezien er vorig jaar op basis van het evaluatierapport op doeltreffendheid van de Uitvoeringsregeling subsidie BDU kleine infrastructuur een beleidsherijking heeft plaatsgevonden. De provincie heeft de beoordeling van het afgelopen jaar met de intern betrokken medewerkers van de afdeling subsidies, juridische dienstverlening, beheer en uitvoering en beleid besproken en hieruit is een aantal wijzigingen in de beoordeling gekomen.

Het beoordelingscriterium school-thuisroute is aangepast. Telcijfers over het gebruik van de school-thuisroute worden niet verplicht meer gevraagd. Wel dient onderbouwd te worden waarom er sprake is van een school-thuisroute. Dit kan aan de hand van een kaart, maar ook nog steeds aan de hand van telcijfers of andere informatie. Daarnaast wordt in de beoordeling de koppeling aan gedragsmaatregelen (verkeerseducatie) weggehaald. Uit de subsidieaanvragen die vorig jaar zijn binnengekomen, is gebleken dat een koppeling tussen een infrastructureel project en educatie op voorhand lastig te voorspellen is. Bij drie van de zesenzeventig subsidieaanvragen was ingevuld dat verkeerseducatie zou worden gekoppeld aan het infrastructurele project dat voor een subsidie voor de kleine infrastructuur in aanmerking kwam. Er was echter alleen ingevuld dat men van plan was om een verkeerseducatie project te gaan koppelen, maar informatie betreffende de wijze van uitvoeren, door welke partij of wanneer ontbrak. De verkeerseducatie wordt vaak door een externe stichting of vereniging uitgevoerd. Bij het indienen van een subsidieaanvraag voor de kleine infrastructuur is vaak nog niet duidelijk welk educatief project men wil geven en hoe er een koppeling wordt gemaakt met bijvoorbeeld de hinder die het aanpassen van de infrastructuur met zich meebrengt. De overige beoordelingscriteria blijven hetzelfde.

Budget 2017

Het budget dat jaarlijks werd aangesproken voor financiering van het programma kleine infrastructuur was de Brede Doeluitkering (BDU) Verkeer en Vervoer. Sinds 1 januari 2016 is de wet op de BDU komen te vervallen en worden de middelen bedoelt voor het Verkeer en Vervoer beleid toegevoegd aan het Provinciefonds. In het coalitieakkoord is besloten om het huidige bestedingspatroon te handhaven, waardoor het programma kleine infrastructuur sluitpost binnen deze component blijft. De gedecentraliseerde Provinciefonds middelen worden gestort in de 'reserve Infrastructuur'. Voor het programma kleine infrastructuur 2017 is in totaal € 13.471.000,- aan provinciale middelen beschikbaar.

Concreet ziet de onderverdeling van het budget voor het programma 2017 er als volgt uit:

Reserve Infrastructuur: programma kleine infrastructuur 2017 (Begroting 2017)	€ 13.471.000,-
Af: reservering programma Mobiliteit 2017	- € 14.004,-
Bij: terugstorting teveel gereserveerde omrijkosten OV concessiegebieden 2015	€ 197.394,-
Bij: vrijgevallen middelen kleine infrastructuur 2015	€ volgt in 2017

**Totaal beschikbaar voor de uitvoeringsregeling € 13.654.390,-
tender 2017**

Uit de begroting blijkt dat voor het programma kleine infrastructuur € 13.471.000,- beschikbaar is voor de tender 2017. Echter van deze middelen is maximaal € 13.654.390,- beschikbaar voor de uitvoeringsregeling. Hieronder wordt toegelicht wat de redenen hiervoor zijn.

Ten eerste staat in de begroting vermeld dat voor het programma Mobiliteit 2017 € 205.000,- beschikbaar is uit het programma Beter Benutten Vervolg. Uit de plannen van aanpak blijft dat deze reservering echter te laag is. Voor het programma 2017 is € 219.004,- nodig. Daarom wordt van de reserve Infrastructuur: programma kleine infrastructuur, aangezien het een sluitpost is binnen de verdeling van de rijkuitkering Verkeer en Vervoer, € 14.004,- aan middelen onttrokken voordat wordt overgegaan tot subsidiëring van de subsidieaanvragen.

Alvorens er wordt overgegaan tot het subsidiëren van de projecten opgenomen in de prioriteitenlijsten, zet de provincie budget (€ 500.000,-) in om de omrijkosten, die de busvervoerder heeft gemaakt als gevolg van de wegwerkzaamheden op gemeentelijke wegen in 2016 te betalen. In de begroting is hier al rekening mee gehouden. Daarom hoeft hier dit jaar bij het opstellen van het subsidieplafond voor 2017 geen rekening mee worden gehouden.

Na betaling van de daadwerkelijk gemaakte omrijkosten 2015, wordt het overgebleven bedrag teruggestort in het programma kleine infrastructuur. De provincie brengt immers uiteindelijk alleen de kosten van het omrijden ten laste van het programma, die daadwerkelijk zijn gemaakt. Dit jaar wordt € 197.394,- weer toegevoegd aan het programma kleine infrastructuur 2017.

Door het goedkoper uitvallen of geheel wegvallen van subsidies verleend binnen de tenders in eerdere jaren wordt er voor het sluiten van de tender nog vrijkomende middelen aan het subsidieplafond toegevoegd.

Opbouw subsidieplafond uitvoeringsregeling

Zoals gezegd, er is € 13.654.390,- beschikbaar uit de reserve Infrastructuur – kleine infrastructuur 2017 voor de uitvoeringsregeling. Gelet op bovenstaand subsidieplafond van de uitvoeringsregeling en de verdeelsleutel, die wordt gehanteerd bij de verdeling van de

beschikbare middelen over de verschillende regio's, ziet de regionale verdeling er als volgt uit:

Haarlem-IJmond	€ 4.915.581,-
Gooi en Vechtstreek	€ 3.003.966,-
Noord-Holland Noord	€ 5.734.843,-

Noord-Holland Noord wordt uitgesplitst in drie regio's:

Kop van NH	€ 1.720.452,-
West-Friesland	€ 1.720.452,-
Noord Kennemerland	€ 2.293.939,-

Vervolgstappen

De uitvoeringsregeling wordt direct na het GS besluit en publicatie van de regeling in het Provinciaal Blad opengesteld. Aanvragers kunnen hun aanvraag indienen tot en met 15 februari 2017. De sector SI voert de subsidieregeling binnen maximaal 16 weken uit. Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten worden te zijner tijd geïnformeerd over de resultaten van deze tender.

Er wordt een nieuwsartikel op de website van de provincie geplaatst, waarmee de gemeenten en waterschappen worden geïnformeerd over het openstellen van het termijn voor het indienen van subsidieaanvragen. Op het subsidieloket wordt alle informatie over de regeling en het aanvraagformulier geplaatst.

Bijlage bij registratienummer 841886/841888

Indeling: Toelichting doeltreffendheid subsidies

Uitvoeringsregeling:	Gewijzigde Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur 2016
Beleidsprogramma:	Herijking programma Gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid Noord-Holland 2016-2019

1.1. Wat willen we bereiken?

De provinciale ambities ten aanzien van verkeersveiligheid zijn afgeleid van het Rijksbeleid, specifiek vertaald in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020, het geactualiseerd PVVP 2007-2013 en van het Visiedocument Verkeersveiligheid Provincies van het IPO. De provincie hebben gezamenlijk de volgende ambitie opgesteld: *'Iedere verkeersdeelnemer moet weer veilig thuiskomen'* (IPO, Visiedocument Verkeersveiligheid Provincies, periode 2015-2019). De doelstelling van het programma kleine infrastructuur is in twee trappen omschreven:

Het maatschappelijk doel is: *het terugdringen van het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden in de provincie Noord-Holland.*

Om dit doel te realiseren committeert de provincie zich niet aan het behalen van een maximaal aantal verkeersdoden of ernstig verkeersgewonden binnen een bepaalde tijd, maar beschouwt zij elke verkeersslachtoffer als één teveel. Dit betekent echter niet dat zij naar nul verkeersdoden of ernstig verkeersgewonden streeft. Ongevallen worden immers grotendeels veroorzaakt door het (rij)gedrag van mensen, waar de provincie minder invloed op kan uitoefenen. Gelet hierop wil zij zich dan ook niet verbinden aan het behalen van specifieke aantallen doden of ernstig verkeersgewonden. Om toch te kunnen toetsen of haar beleidsinzet ten aanzien van het programma in de periode 2016-2019 succesvol is geweest, kijkt zij:

- of een dalende trend in verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden waarneembaar is, gebaseerd op de verkeersongevallencijfers die jaarlijks door het ministerie van Infrastructuur en Milieu worden gepresenteerd.

- in hoeverre op basis van deze verkeersongevallencijfers kan worden geconcludeerd dat deze dalende trend ook waarneembaar is op provinciale wegen en in hoeverre het aantal verkeersongevallen gerelateerd kan worden aan de provinciale infrastructuur als oorzaak van verkeersongevallen. Oorzaken, als beschonken bestuurders, weersomstandigheden en dergelijke, vallen buiten het invloedgebied van de provincie en dienen derhalve niet te worden betrokken bij het in beeld brengen van de dalende trend verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden in de periode 2016-2019.

Het programmadoel is: *binnen de coalitieperiode 2016 – 2019 zal de provincie Noord-Holland bijdragen aan het terugdringen van het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden op het onderliggend wegennet in Noord-Holland door subsidie te verlenen aan lokale wegbeheerders in Noord-Holland, met uitzondering van lokale wegbeheerders in het gebied van de Vervoerregio Amsterdam, voor de uitvoering van infrastructurele maatregelen.*

Om te kunnen constateren of de provinciale ondersteuning een bijdrage heeft geleverd aan de dalende trend verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden in de periode 2016-2019 op het lokale wegennet, worden eveneens de jaarlijkse verkeersongevallencijfers van het Rijk gebruikt. Hierbij geldt dat:

- bij de analyse van de verkeersongevallencijfers wordt gezien in hoeverre het aantal verkeersongevallen gerelateerd kan worden aan *de lokale infrastructuur als oorzaak van de verkeersongevallen*. Oorzaken, als beschonken bestuurders, weersomstandigheden en dergelijke, vallen buiten het invloedgebied van de provincie en dienen derhalve niet te worden betrokken bij het in beeld brengen van de dalende trend verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden op het onderliggend wegennet in de periode 2016 - 2019.
- de provincie geen directe invloed kan uitoefenen op de infrastructuur van lokale wegbeheerders en derhalve de toetsing vooral in het licht van ondersteuning van de aanpak van verkeersonveilige, lokale infrastructuur moet worden gezien.

De Stichting Wetenschappelijke Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft getoetst of de verkeersveiligheidsdoelstellingen (maximaal 500 verkeersdoden en 10.600 verkeersdoden in 2020), die het Rijk heeft neergelegd in zijn beleid, nog wel haalbaar zijn. Gebleken is dat, dat niet of nauwelijks het geval is. Vooral ten aanzien van het aantal ernstig verkeersgewonden is dit niet aannemelijk.

Deze veronderstelling geeft een duidelijk signaal af dat er aandacht moet blijven voor verkeersveiligheid. Daarnaast hebben

verkeersongevallen een nadelig effect op de economie en de bereikbaarheid van een gebied. Verkeersongevallen hebben maatschappelijke kosten tot gevolg en zijn een belangrijke veroorzaker van onverwachte files, hetgeen de betrouwbaarheid van reistijden in het gedrang brengt. In het coalitieakkoord is opgenomen dat in het kader van de verkeersveiligheid de provincie de gemeenten blijft ondersteunen bij het aanleggen van veilige fietsvoorzieningen.

1.2. Wat moeten wij daarvoor doen?

Door middel van het instrument subsidies probeert de provincie gemeenten aan te sporen de verkeersveiligheid op de lokale infrastructuur van de lokale omgeving te verbeteren. Middels deze subsidies hoopt de provincie het laatste, financiële zetje, te kunnen geven, zodat lokale projecten ter verbetering van de verkeersveiligheid daadwerkelijk worden uitgevoerd.

De verdeling van de middelen vindt plaats door middel van een uitvoeringsregeling, waarbij de volgende aspecten worden bekeken om de subsidieaanvragen te beoordelen en te prioriteren (zie ook bijlage 2 van de UvR 2017):

a. *Probleemanalyse huidige situatie*

Het probleem wordt geanalyseerd op basis van al beschikbare informatie. Dit wordt gedaan aan de hand van de volgende drie criteria:

- **Duurzaam Veilig-meter**
Een wetenschappelijke onderbouwde methode voor het toetsen van wegvakken en kruisingen op verkeersveiligheid. Op basis van functionele indicatoren wordt getoetst in hoeverre een wegvak voldoet aan de principes van Duurzaam Veilig. De benodigde gegevens worden aangeleverd door de gemeenten en worden door één medewerker van de provincie allemaal op dezelfde wijze met behulp van de methode beoordeeld. Hoe lagere score uit de Duurzaam Veilig-meter komt, hoe hoger de prioritering.
- **Ongevallengegevens (afgelopen 10 jaar)**
Het aantal ongevallen met uitsluitend materiele schade, ernstig verkeersgewonden en verkeersdoden geeft weer of een locatie als onveilige situatie gekenmerkt moet worden. Door middel van een computerprogramma (Viastat Statistiek) kunnen gemeenten objectief deze gegevens allen op eenzelfde wijze genereren. Hoe meer ongevallen er op een locatie hebben plaatsgevonden, hoe hoger de prioritering.
- **Schoolroutes**

De provincie hecht veel waarde aan veilige (fiets) schoolroutes. Ook het Rijk benoemt kinderen als aandachtsgebied bij de aanpak ten behoeve van de verkeersveiligheid. Gemeenten beargumenteren waarom het project bijdraagt aan een verkeersveilige schoolthuisroute.

b. Voorgestelde maatregelen

- Bewezen effectiviteit
Er zijn wetenschappelijke inzichten voorhanden, die de effectiviteit van verkeersveilige maatregelen zo goed als mogelijk hebben aangetoond. Deze kennis gebruikt de provincie om de uitvoeringsregeling nog doeltreffender te maken. Daarom krijgen maatregelen die bewezen effectief zijn, extra punten in de beoordeling.
- Fietsmaatregelen
De provincie geeft een hogere waardering voor de plaatsing of aanpassing van fietsvoorzieningen die bijdragen aan de verkeersveiligheid voor de fietser.

1.3. Waarom gaat beleid werken?

In het kader van het Evaluatiekader Subsidies heeft de provincie de uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur geëvalueerd op doeltreffendheid. Op basis van deze evaluatie en het bestuurlijk benen-op-tafel overleg dat in december 2015 heeft plaatsgevonden is er een nieuwe notitie geschreven betreffende de 'herijking programma kleine infrastructuur 2016-2019' en is er een nieuwe uitvoeringsregeling opgesteld (GS nota 760477/760482, 23 februari 2016).

Het evaluatieonderzoek op doeltreffendheid heeft inzichten opgeleverd, die de provincie in haar beleid heeft verwerkt en waarmee de doeltreffendheid van haar subsidies binnen deze uitvoeringsregeling is vergroot. Hieronder worden kort een aantal van deze inzichten toegelicht:

- Geadviseerd werd het thema leefbaarheid en bereikbaarheid als zelfstandige doelstellingen binnen het programma te laten vervallen. In vervolg op deze aanbeveling richt de regeling zich nu specifiek op het bijdragen aan verkeersveiligheid.
- Daarnaast werd de provincie geadviseerd om meer feitelijke gegevens op te vragen zodat er een meer objectieve beoordeling kan plaatsvinden. Daarom wordt er in de beoordeling gebruik gemaakt van de Duurzaam Veilig-meter en Viastat Statistiek.
- Ook werd geadviseerd om bewezen maatregelen meer een plek te geven in de beoordeling. Dit punt is volledig overgenomen.
- Ook werd geadviseerd om de doelen van het programma en de doelen van de uitvoeringsregeling te operationaliseren. Dit heeft

de provincie getracht door aan te geven dat zij een neerwaartse trend wil zien in het aantal verkeersgewonden en verkeersdoden.

Een uitgebreidere toelichting op deze inzichten staat verwerkt in de notitie: Herijking programma kleine infrastructuur Noord-Holland 2016-2019.

Binnen de uitvoeringsregeling is gekozen voor een minimum subsidie van € 5000,- en een maximum subsidie van € 1.500.000,- per aanvraag. Gedeputeerde Staten hebben besloten dat een subsidie vanaf € 5000,- pas in verhouding staat met de gemoeide uitvoeringskosten. De reden dat er is gekozen voor een subsidieplafond van € 1.500.000,- per aanvraag is dat op deze wijze meer initiatieven kunnen worden gesubsidieerd, hetgeen de kans op spreiding binnen de provincie vergroot.

De keuze voor het instrument subsidies, specifiek een uitvoeringsregeling staat niet ter discussie. De gemeenten staan, als wegbeheerder, aan de lat bij het verkeersveiliger maken van de lokale infrastructuur. Gemeenten zijn beter in staat om te beoordelen welke maatregelen nodig zijn om een specifiek lokaal wegvak verkeersveiliger te maken. Met de uitvoeringsregeling wenst de provincie dus niet te sturen op de inhoud van de projecten die als subsidieaanvraag worden ingediend. Wel tracht de provincie binnen de uitvoeringsregeling de randvoorwaarden en subsidiecriteria waar een subsidieaanvraag aan moet voldoen scherp neer te zetten, om zo aan de voorkant te kunnen bepalen dat een subsidie aanvraag aansluit op provinciaal beleid, aan welke maatregelen de subsidie specifiek zal worden toegekend en welke projecten als eerste in aanmerking mogen komen.

1.4. Wat mag het kosten?

Kosten Uitvoeringsregeling	2015 en eerder	2016	2017	Totaal
Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord- Holland 2017	Eerst helft 2017		€ 13.654.390,-	€ 13.654.390,-

1.5. Wat is mogelijk om de evalueerbaarheid van de doeltreffendheid te vergroten?

De verbeteringen die uit het evaluatieonderzoek zijn gekomen zijn bijna allemaal geïmplementeerd in de nieuwe uitvoeringsregeling.

In het evaluatieonderzoek werd geadviseerd om de regionale verdeling binnen het programma af te schaffen. Eén subsidieplafond zorgt ervoor

dat de meeste urgente verkeersonveilige situaties van heel de provincie worden aangepakt. Een regionale verdeling kan ervoor zorgen dat er per regio weliswaar de meest urgente projecten worden gesubsidieerd, maar wellicht niet de meest urgente verkeersonveilige situaties van heel Noord-Holland. Zowel ambtelijk, als bestuurlijk is vanuit de gemeenten de wens uitgesproken om de regionale verdeling van het subsidieplafond te behouden. Ook mede door de diversiteit aan verkeersproblematiek per regio. Iedere wegbeheerder heeft weer te maken met een andere verkeersonveiligheid op het grondgebied. Die diversiteit is per regio minder dan over de gehele provincie. We gaan komend jaar monitoren hoe de projecten die onder de zaaglijn vallen in de ene regio zich verhouden tot andere projecten die wel zijn gehonoreerd in andere regio's. Wel is de wens uitgesproken om wanneer bij een bepaalde regio niet voldoende middelen voorhanden zijn om alle subsidieaanvragen te honoreren, terwijl in een andere regio meer dan voldoende middelen zijn om alle subsidieaanvragen te honoreren, het mogelijk moet zijn het 'overschot' aan middelen in de ene regio over te hevelen naar een regio waar te weinig middelen zijn. Op deze wijze kan de provincie meer projecten ondersteunen en zo de verkeersonveiligheid verder aanpakken. Uitgangspunt hierbij is wel dat een dergelijke verschuiving alleen kan plaatshebben op het moment dat alle subsidieaanvragen van alle regio's kunnen worden gehonoreerd.

Hardheidsclausule:

1. Het gaat om lopend beleid: wat vooraf niet georganiseerd of gerealiseerd is, kan achteraf alleen maar worden geconstateerd.

Nota GS Financiële bijlage

1. **Onderwerp:** Vaststellen Uitvoeringsregeling subsidie kleine Infrastructuur Noord-Holland 2017

2. **Verseonnummer:** 841886/841888

3. **Financiële tabel:**

Welke lasten (+) of baten (-) in euro's vloeien voort uit het voorgestelde besluit?						
OD nr. en naam	Omschrijving lasten/baten	2017	2018	2019	2020	Totaal
OD 2.2.1 Maken en uitvoeren van mobiliteitsbeleid	Subsidieplafond UvR subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2017	13.654.390				13.654.390
						0
						0
						0
TOTAAL BESLUIT		13.654.390	0	0	0	13.654.390

Is voor het voorgestelde besluit nog budget beschikbaar in de vastgestelde begroting?								
OD nr. en naam	Subproductnr.	Omschrijving subproductnummer	WBS	2017	2018	2019	2020	Totaal
OD 2.2.1 Maken en uitvoeren van mobiliteitsbeleid	730260	Reserve infrastructuur (subsidies)	06.21313102-1101 Kop van NH	1720.452				1720.452
OD 2.2.1 Maken en uitvoeren van mobiliteitsbeleid	730260	Reserve infrastructuur (subsidies)	06.21313102-1102 N-Kenml.	2.293.939				2.293.939
OD 2.2.1 Maken en uitvoeren van mobiliteitsbeleid	730260	Reserve infrastructuur (subsidies)	06.21313102-1103 W-Friesl.,	1720.452				1720.452
OD 2.2.1 Maken en uitvoeren van mobiliteitsbeleid	730260	Reserve infrastructuur (subsidies)	06.21313102-1200 HIJ	4.915.581				4.915.581
OD 2.2.1 Maken en uitvoeren van mobiliteitsbeleid	730260	Reserve infrastructuur (subsidies)	06.21313102-1300 G&V	3.003.966				3.003.966
TOTAAL BESLUIT				13.654.390	0	0	0	13.654.390

VERSCHIL	0	0	0	0	0
-----------------	----------	----------	----------	----------	----------

N.B. Net zoals in de begroting, is een positief bedrag (bijv. 100) een uitgave/tegenvaller en een negatief bedrag (bijv. -100) een inkomst/meevaller.

4. Toelichting & bijzonderheden (risico's, BTW, vervolgacties Zomernota, wel/niet structurele uitgave, dekking via derden, reserves, wel/niet specifieke uitkering, e.d.):

Door middel van deze nota GS worden Gedeputeerde Staten gevraagd de Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2017 vast te stellen. Conform deze uitvoeringsregeling dienen Gedeputeerde Staten tevens het subsidieplafond vast te stellen voor de tender 2017. Het subsidieplafond van de tender 2017 is gebaseerd op de, in 2017 in het Provinciefonds, gestorte middelen ten behoeve van het programma provinciaal beleid Verkeer en Vervoer, waarvan ter besteding voor subsidies kleine infrastructuur in de begroting 2017 € 13.471.000 is geraamd (begrotingspost 730260).

Hieraan worden niet bestede middelen, omrijkosten 2016 ad € 197.394 minus extra benodigd budget voor mobiliteitsmanagement ad € 14.004 (netto: € 183.390) toegevoegd. Dit brengt het totale subsidieplafond op € 13.654.390. Dit plafond zal in 2017 worden opgehoogd (mede afhankelijk van de eindbalans subsidieplafond tender 2016 (zie verder op).

Subsidieplafond tender 2017

Concreet ziet de onderverdeling van het budget voor de Uitvoeringsregeling kleine infrastructuur 2017 er als volgt uit:

Reserve Infrastructuur: programma kleine infrastructuur 2017 (Begroting 2017)	€ 13.471.000,-
Af: reservering programma Mobiliteit 2017	- € 14.004,-
Bij: lager vastgestelde omrijkosten OV concessiegebieden 2015 t.o.v. het geraamd bedrag Begroting 2016	€ 197.394,-
Totaal beschikbaar voor de uitvoeringsregeling tender 2017	€ 13.654.390,-

Het totale plafond van de uitvoeringsregeling, tender 2017 komt dan neer op € 13.654.390,-.

Gelet op bovenstaand subsidieplafond van de uitvoeringsregeling en de verdeelsleutel, die wordt gehanteerd bij de verdeling van de beschikbare middelen over de verschillende regio's, ziet de regionale verdeling van de subsidieplafonds er als volgt uit:

Regio	Subsidieplafond
Haarlem-IJmond	€ 4.915.581,-
Gooi en Vechtstreek	€ 3.003.966,-
Noord-Holland Noord	€ 5.734.843,-
Totaal	€ 13.654.390,-

Uitsplitsing Noord-Holland Noord	Subsidieplafond
West Friesland	€ 1.720.452,-
Kop van Noord-Holland	€ 1.720.452,-
Noord-Kennemerland	€ 2.293.939,-
Totaal Noord-Holland Noord	€ 5.734.843,-

Dekking subsidieplafonds en kasritme

Het subsidieplafond wordt gedekt uit de middelen binnen de reserve Infrastructuur.

Bij de zomernota wordt aan PS voorgesteld de kasramingen voor kleine infrastructuur te actualiseren.

Stand van zaken subsidieplafond kleine infrastructuur 2016

Voor de tender 2016 bedroeg het beschikbaar budget € 13.156.809. Hiervan is € 12.350.283 besteed, waardoor het restant van de tender 2016 € 806.526 bedraagt (peildatum 22-11-2016). Tijdens de uitvoeringsregeling kleine infrastructuur 2016 is er een tweetal projecten ten onrechte geweigerd. Om deze tekortkoming te herstellen dient er € 1.504.464,- te worden gereserveerd. Gelet op het bovenstaande gegeven dat er vanuit de tender 2016 nog € 806.526 over is, betekent dit er nog € 697.938 aan dekking benodigd is. Deze dekking wordt gevonden binnen het nog vrij besteedbaar budget kleine infrastructuur binnen de reserve Infrastructuur ad € 10.246.904 (dat in 2016 via de balanspost BDU Infrastructuur in deze reserve is gestort).

5. Financieel advies: Voorliggende bijlage is in nauw overleg door BEL/MOB en CZ/FIN opgesteld waarbij het advies van financiën integraal en in goede orde is verwerkt.

6. Financieel adviseur: A. Peters

7. Datum advies: 28 november 2016.

8. Advies concerncontroller (als financiële gevolg groter is dan € 5 miljoen): Akkoord

9. Uitvoeringskosten subsidies:

Subsidieplafond:

Vastgesteld op € 13.654.390,-

Doorlooptijd uitvoering in maanden (maximaal):

35

Geschat aantal aanvragen:

100

Indicatie uitvoeringskosten:

Tussen € 200.000,- en € 300.000,-

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 2016, nummer 841881/841887, tot vaststelling van de Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2017

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Overwegende dat het gewenst is om een nieuwe regeling vast te stellen voor de subsidiering van kleine infrastructuur en de Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2016 te laten vervallen;

Gelet op artikel 2 van de Algemene subsidieverordening Noord-Holland 2011;

Besluiten vast te stellen:

Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2017

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

- a. fietsinfrastructuur: de fundering en de verhardingen van fietspaden met de daarbij behorende kunstwerken, zoals bruggen, duikers, viaducten, aquaducten en tunnels en verkeersvoorzieningen;
- b. fietsparkeervoorzieningen: openbaar toegankelijke fietsstallingen, fietskluisen, fietsenrekken, fietsstandaards en de daarbij behorende ICT-voorzieningen;
- c. businfrastructuur: de fundering en de verhardingen van busbanen met de daarbij behorende kunstwerken, zoals bruggen, duikers, viaducten, aquaducten en tunnels en verkeersvoorzieningen;
- d. bushaltevoorzieningen: reizigersvoorzieningen zoalsabri's, afvalbakken, (elektronische) reisinformatiesystemen, zitgelegenheden en andere toebehoren bij bushaltes met meer dan 20 instappers per dag;
- e. bushalte-infrastructuur: het perron, het toegangspad, de haltehaven en de hierbij behorende verhardingen en funderingen behorende bij een bushalte met meer dan 20 instappers per dag;
- f. verkeersregelinstallaties: verkeerslichten met de daarbij behorende techniek;
- g. voetpadinfrastructuur: de fundering en verharding van voetpaden met de daarbij behorende kunstwerken, zoals bruggen, duikers, viaducten, aquaducten en tunnels en verkeersvoorzieningen;
- h. parkeervoorzieningen: parkeergelegenheden voor personenauto's op publiek terrein;
- i. weginfrastructuur: de fundering en verharding van de rijbanen voor het autoverkeer en bijbehorende kunstwerken, zoals bruggen, duikers, viaducten, aquaducten en verkeersvoorzieningen;
- j. omrijkosten: extra kosten die de vervoerder van openbaar vervoer moet maken, omdat hij moet omrijden of omdat hij vertraging ondervindt op de route vanwege een project in uitvoering waarvoor de subsidie wordt aangevraagd;
- k. openbare voorzieningen: voor iedereen toegankelijke instellingen;
- l. project: geheel van activiteiten die samenhangen met een infrastructureel project;
- m. regio: de regio's Gooi en Vechtstreek, Haarlem-IJmond, Kop van Noord-Holland, Noord-Kennemerland en West-Friesland;
- n. aanbesteden: het gehele aanbestedingsproces inclusief de gunning of de voorlopige gunning;
- o. verkeersvoorziening: fysieke voorziening, bestemd voor de geleiding van het verkeer. Zoals betonning, geleiderail en verkeersborden (conform RVV en borden waaruit positief verkeersveiligheidseffect vanuit wetenschappelijke onderbouwing verwacht mag worden);

p. school-thuisroute: verbindingroute (van huis) voor tweewielers van en naar één of meerdere scholen.

Artikel 2

Op deze regeling is titel 4.2 van de Algemene wet bestuursrecht van overeenkomstige toepassing.

Artikel 3

1. Subsidie kan worden verstrekt voor de uitvoering van activiteiten die samenhangen met een infrastructureel project in de provincie Noord-Holland, maar buiten de Vervoerregio Amsterdam, waarvan de kosten maximaal € 3.000.000,- per project bedragen.

2. De te subsidiëren activiteiten, als bedoeld in lid 1 omvatten de aanleg, plaatsing of uitbreiding van:

- a. fietsinfrastructuur;
- b. businfrastructuur;
- c. voetpadinfrastructuur;
- d. weginfrastructuur;
- e. verkeersvoorzieningen.

3. Voorts komen de volgende activiteiten voor subsidie in aanmerking, voor zover deze worden gerealiseerd als onderdeel van of in samenhang met de in lid 2 genoemde activiteiten:

- a. fietsparkeervoorzieningen;
- b. bushaltevoorzieningen;
- c. bushalte-infrastructuur;
- d. verkeersregelinstallaties;
- e. parkeervoorzieningen;
- f. bewegwijzering en openbare verlichting.

4. De projecten dienen de bevordering van de verkeersveiligheid in belangrijke mate als doelstelling te hebben.

Artikel 4

Subsidie wordt verstrekt aan publiekrechtelijke rechtspersonen, met uitzondering van de rijksoverheid.

Artikel 5

Gedeputeerde Staten verstrekken geen subsidies van minder dan € 5.000,-.

Artikel 6

Bij subsidies van minder dan € 10.000,- gaat geen subsidieverlening aan de subsidievaststelling vooraf.

Artikel 7

Een aanvraag om subsidie bevat in elk geval:

- a. een begroting van de kosten van het project, conform het begrotingsformat vermeld in bijlage 1 van deze uitvoeringsregeling;
- b. een financieringsplan van de kosten van het project;
- c. een inhoudelijke beschrijving van het project, waarin de doelstelling van het project, de huidige situatie, de maatregelen benodigd voor het realiseren van de nieuwe situatie, en de nieuwe situatie is omschreven, alsmede de effecten van het project op de verkeersveiligheid;
- d. een situatieschets en schetsontwerp van het project;
- e. de uitvoeringsplanning;
- f. de uit het 'VIA Statistiek Ongevallen' geleverde ongevalgegevens met betrekking tot het aantal UMS-ongevallen (uitsluitend materiële schade), ernstig verkeersgewonden en verkeersdoden dat in de 10 voorgaande jaren heeft plaatsgevonden op de projectlocatie (straatnaam projectlocatie);

g. verifieerbare gegevens met betrekking tot het gebruik van de projectlocatie als schoolthuisroute.

Artikel 8

Gedeputeerde Staten stellen het subsidieplafond voor 2017 vast op € 13.654.390,-.

1. Het subsidieplafond wordt als volgt verdeeld:
 - a. Haarlem-IJmond € 4.915.581,-
 - b. Gooi en Vechtstreek € 3.003.966,-
 - c. Noord-Holland Noord € 5.734.843,-
2. Noord-Holland Noord wordt uitgesplitst in drie regio's:
 - a. Kop van NH € 1.720.452,-
 - b. West-Friesland € 1.720.452,-
 - c. Noord Kennemerland € 2.293.939,-

Artikel 9

1. Een aanvraag om subsidie is tijdig ingediend indien de aanvraag in de periode van 2 januari 2017 tot en met 15 februari 2017 is ontvangen.
2. Een aanvraag om subsidie die buiten de in het vorig lid genoemde periode wordt ontvangen, wordt niet in behandeling genomen.
3. Gedeputeerde Staten beslissen uiterlijk 16 weken na 15 februari 2017.

Artikel 10

Subsidie wordt geweigerd indien:

- a. een project al is aanbesteed (artikel 1, lid n);
- b. een project financieel niet haalbaar is;
- c. activiteiten al gesubsidieerd zijn door de provincie Noord-Holland;
- d. een project uitsluitend dient ter ontsluiting van woonwijken, bedrijventerreinen of openbare voorzieningen;
- e. een project uitsluitend dient voor comfort of verfraaiing;
- f. een project uitsluitend de aanpassing of aanleg van recreatieve fietspaden behelst;
- g. een project uitsluitend dient voor de aanleg van noodvoorzieningen;
- h. een project wordt uitgevoerd door de provincie Noord-Holland, waaraan de subsidieaanvrager een financiële bijdrage dient te leveren;
- i. een project naar het oordeel van Gedeputeerde Staten maatregelen omvatten die negatieve gevolgen hebben voor de doorstroming van het openbaar vervoer en/of het provinciaal wegennet.

Artikel 11

1. Subsidie wordt verstrekt voor de volgende kosten:
 - a. de kosten als genoemd in het begrotingsformat in bijlage 1 van deze uitvoeringsregeling benodigd voor de aanleg, plaatsing of uitbreiding van de voorzieningen of infrastructuur;
 - b. omrijkosten.
2. Subsidie wordt niet verstrekt voor de kosten van:
 - a. vervanging, beheer of onderhoud;
 - b. grondverwerving;
 - c. voorbereiding, administratie en toezicht;
 - d. saneringskosten.

Artikel 12

De subsidie bedraagt:

- a. 50 % van de subsidiabele kosten voor de aanleg, plaatsing of uitbreiding van de activiteiten genoemd in artikel 3, lid 1, met uitzondering van de activiteit genoemd onder artikel 3, lid 2 onder b;
- b. 50 % van de omrijkosten met een maximum van € 500.000,-;
De vergoeding van de omrijkosten worden uitgekeerd nadat kan worden aangetoond dat de betreffende omrijkosten voor 100% zijn vergoed aan de vervoerder.

- c. indien de kosten onder a of b gedeeltelijk anderszins worden gesubsidieerd, wordt een zodanig subsidiebedrag vastgesteld, dat het totaal van alle subsidies niet meer bedraagt dan 50 % van de subsidiabele projectkosten;
- d. 100 % van de subsidiabele kosten voor de aanleg, plaatsing of uitbreiding van businfrastructuur als bedoeld in artikel 3, lid 2 onder b.

Artikel 13

1. Indien het subsidieplafond van een regio wordt bereikt worden de aanvragen die voor subsidie in aanmerking komen, gerangschikt op een prioriteitenlijst per regio.
2. De rangschikking wordt bepaald aan de hand van de criteria en bijbehorende gewichten zoals vermeld in bijlage 2 van deze uitvoeringsregeling.
3. De aanvragen worden gehonoreerd naar de volgorde op de prioriteitenlijsten.
4. De aanvragen die door het bereiken van het subsidieplafond niet kunnen worden gehonoreerd, worden geplaatst op een reservelijst per regio.
5. Indien voldoende vrijval van middelen ontstaat doordat op grond van deze regeling verleende subsidies zijn ingetrokken, omdat niet voldaan is aan de in artikel 14, onder b. genoemde termijn, worden aanvragen die op de reservelijsten staan vermeld naar de volgorde op deze lijsten alsnog gehonoreerd.

Artikel 14

De subsidieontvanger is verplicht om:

- a. het logo of de naam van de provincie op alle publiciteitsuitingen te plaatsen die betrekking hebben op de gesubsidieerde activiteit;
- b. het project voor 1 november 2017 aan te besteden, tenzij lid c van toepassing is;
- c. indien een op de reservelijst geplaatst project met toepassing van artikel 13 lid 5 alsnog wordt gehonoreerd, het project voor 1 juni 2018 aan te besteden;
- d. het project gedurende 10 jaar in stand te houden.

Artikel 15

De subsidieontvanger is verplicht om:

- a. binnen 3 weken na aanbesteding van het project hiervan schriftelijk melding te maken bij Gedeputeerde Staten;
- b. bij verkoop of teniet doen binnen 10 jaar van het gesubsidieerde project, hiervan per ommegaande melding te maken bij Gedeputeerde Staten.

Artikel 16

1. Gedeputeerde Staten kunnen na ontvangst van de melding, bedoeld in artikel 15, sub a, een voorschot verlenen van ten hoogste 80% van het verleende subsidiebedrag.
2. Gedeputeerde Staten kunnen het in lid 1 bedoelde voorschot gespreid betalen door betalingen te koppelen aan de uitvoeringsplanning.

Artikel 17

1. Bij verkoop of teniet doen van het project binnen de in artikel 14, onder d. omschreven instandhoudingstermijn van 10 jaar, kunnen Gedeputeerde Staten in een zo nodig gewijzigde subsidievaststelling als bedoeld in artikel 4:49, lid 1 onder c, Awb, de subsidie verlaagd vaststellen.
2. De in lid 1 genoemde verlaging bedraagt 10 procent van de verstrekte subsidie, vermenigvuldigd met het aantal resterende jaren van de in lid 1 genoemde termijn.

Artikel 18

1. Indien de subsidieontvanger een gemeente of een openbaar lichaam dat is ingesteld op grond van hoofdstuk I, II of IV van de Wet gemeenschappelijke regelingen is, wordt de aanvraag tot vaststelling van de subsidie uiterlijk 1 augustus van het jaar volgend op het jaar waarin de activiteit is voltooid, ingediend.
2. In de overige gevallen wordt de aanvraag tot vaststelling ingediend binnen 13 weken na het tijdstip, waarop het project overeenkomstig de beschikking tot subsidieverlening moet zijn voltooid.

3. Gedeputeerde Staten stellen voor de aanvraag als bedoeld in het eerste lid een formulier vast.
4. Gedeputeerde Staten beslissen binnen 13 weken na ontvangst van de aanvraag als bedoeld in de leden 1 en 2 tot vaststelling van de subsidie.

Artikel 19

1. De Uitvoeringsregeling subsidie BDU Kleine Infrastructuur Noord-Holland 2016 wordt ingetrokken.
2. Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin zij is geplaatst.
3. Deze regeling vervalt met ingang van 1 januari 2018.
4. Deze regeling wordt aangehaald als de Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2017.

Haarlem, 2016
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

J.W. Remkes, voorzitter

R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Bijlage 1: begrotingsformat

Begrotingsformat subsidieaanvragen behorende bij Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2017.

Voor een toelichting op de gebruikte termen in onderstaand format, inclusief voorbeelden, zie onderaan het begrotingsformat. Wij vragen u de toelichting aandachtig door te nemen, zodat u het format correct kunt invullen.

Overzicht subsidiabele projectkosten		
kostengroep	kostencategorie	
	<u>Bouwkosten</u>	<u>Overige bijkomende kosten (Let op! alleen de kosten voor Kabels en Leidingen achten wij subsidiabel en kunnen derhalve in onderstaand schema worden opgevoerd)</u>
<u>Directe kosten benoemd</u>		
<u>Directe kosten nader te detailleren</u>		
Totale directe kosten		
<u>Indirecte kosten (maximaal 10% van de totale directe kosten)</u>		
Totale kosten per kostencategorie		
<u>Omrijkosten</u>		
Totale kosten (totale bouwkosten + totale overige bijkomende kosten + omrijkosten)		
Uitsplitsing totale subsidiabele projectkosten + gevraagde subsidie		
	Subsidiabele projectkosten	Gevraagde subsidie
Businfrastructuur (100% subsidiabel)		
Overige infrastructuur en voorzieningen (50% subsidiabel)		
Omrijkosten (50% subsidiabel)		
Totaal		

Toelichting op begrotingsformat subsidieaanvragen Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2017

De uitgangspunten gebruikt voor bovenstaand format zijn neergelegd in de publicatie 'Standaard Systematiek voor Kostenramingen – SSK-2010, publicatie 137' van het CROW. Voor het aanvragen van subsidie bent u verplicht bovenstaand format te gebruiken. In het format zijn alleen de kostencategorieën en kostengroepen opgenomen, die de provincie subsidiabel acht. **U kunt dus alleen deze kosten opvoeren voor subsidie.**

- **Kostengroepen:**

Directe kosten benoemd: De kosten die rechtstreeks met de productie of de levering van een product of dienst zijn gemoeid en die aanwijsbaar aan dit product of deze dienst zijn toe te rekenen. De 'directe kosten benoemd' worden uitgedrukt in een hoeveelheid, eenheid en eenheidsprijs voor de uit te voeren werkzaamheden. Voorbeeld: Er wordt een brug aangelegd. De kosten die resulteren na de berekening van het kostenkerngetal per vierkante meter brugdek maal het daadwerkelijke aantal vierkante meters, vallen onder de 'directe kosten benoemd'.

Directe kosten nader te detailleren: Dit betreft een toeslag op de 'directe kosten benoemd' voor wel voorziene, maar nog niet expliciet uitgewerkte onderdelen. Voorbeeld: Op dit moment is bij de aanleg van de brug nog niet bekend hoe de brugleuningen en de randafwerkingen eruit moeten komen te zien. Voor deze kostenposten wordt middels een toeslag op de 'directe kosten benoemd' een bedrag geraamd geheten 'directe kosten nader te detailleren'.

Indirecte kosten: De kosten binnen een object waarvan niet wordt geregistreerd ten behoeve van welk product of welke dienst ze worden gemaakt. Kosten die hieronder vallen zijn:

eenmalige kosten: kosten gemoeid met het inrichten en opruimen van het werkterrein; **algemene bouwplaatskosten:** kosten die specifiek op de bouwplaats worden gemaakt, zoals gebruik van rijplaten of wintervoorzieningen personeel, zoals kleding en handschoenen;

uitvoeringskosten: de kosten waarvan de hoogte afhangt van de tijdsduur van een werk, zoals projectmanagement, werkbegeleiding, kwaliteitsborging, verbruik opdrachtnemer; **algemene kosten:** algemene kosten van het bouwbedrijf, zoals kantoor en directie;

winst en risico: bedragen die zijn opgenomen in de aanneemsom ter dekking van de aannemerswinst en aannemersrisico binnen de bestekken/contracten;

bijdragen: bijdragen RAW of bijdragen Fonds Collectief Onderzoek.

- **Kostencategorieën:**

Bouwkosten: De kosten voor de fysieke realisatie van het object. Het betreffen veelal de kosten die zijn gemoeid met het uiteindelijke uitvoeringscontract en bestaan uit een optelsom van de investeringen in manuren, materiaaluren, materiaalkosten, huurkosten en leveranties. Voorbeeld: De bouwkosten voor een weg omvatten de kosten voor de aanleg van de aardebaan en de wegverhardingen.

Overige bijkomende kosten: Alle kosten die niet tot de bouwkosten, vastgoedkosten of engineeringskosten kunnen worden gerekend. Voorbeelden van 'overige bijkomende kosten' zijn: heffingen, leges, vervangend vervoer, maar ook het verleggen van kabels en leidingen van derden. **De provincie acht alleen de werkzaamheden gemoeid met kabels en leidingen subsidiabel en om die reden vragen wij u alleen deze kosten op te nemen in bovenstaand format.**

- **Uitsplitsing totale subsidiabele projectkosten (onderste gedeelte begrotingsformat)**

Wij verzoeken u om de totale subsidiabele kosten uit te splitsen naar de hieronder genoemde onderdelen (voor zover van toepassing):

a. Businfrastructuur: De fundering en de verhardingen van busbanen met de daarbij behorende kunstwerken, zoals bruggen, duikers, viaducten, aquaducten en tunnels.

b. Overige infrastructuur en voorzieningen: Fietsinfrastructuur, fietsparkeervoorzieningen, bushaltevoorzieningen, bushalte-infrastructuur, verkeersregelinstallaties (VRI's), parkeervoorzieningen, voetpadinfrastructuur, weginfrastructuur alsmede bewegwijzering en openbare verlichting.

c. Omrijkosten: Extra kosten die de aanbieder van openbaar vervoer moet maken, omdat hij moet omrijden of omdat hij vertraging ondervindt op de route vanwege een project in uitvoering waarvoor de subsidie wordt

aangevraagd. Deze kosten zijn niet benoemd in de SSK-2010, publicatie 137, van het CROW, maar achten wij wel subsidiabel. Om die reden worden deze kosten apart benoemd.

Hieronder treft u een nadere toelichting aan op de niet-subsidiabele kosten, zoals opgenomen in artikel 11, lid 2 van de Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2017. Onderstaande toelichting sluit aan op de terminologie gebruikt door het CROW in de SSK-2010, publicatie 137, en geeft nogmaals aan dat dergelijke kosten niet voor subsidie in aanmerking komen en derhalve niet zijn opgenomen in het begrotingsformat:

Vervanging, beheer of onderhoud: door het CROW gedefinieerd als zijnde de kostencategorie 'levensduurkosten'. **Let op! Het CROW rept binnen de definiëring van deze kostencategorie niet over het element vervangingskosten. Echter, de provincie acht deze kosten niet subsidiabel en ze zijn derhalve niet in het begrotingsformat opgenomen.**

Grondverwerving: door het CROW gedefinieerd als zijnde de kostencategorie 'vastgoedkosten'.

Vorbereiding, administratie en toezicht: door het CROW gedefinieerd als zijnde de kostencategorie 'engineeringkosten'.

Bodemsanering: door het CROW gedefinieerd als zijnde de kostencategorie 'bouwrijp maken'.

Bijlage 2: Beoordelingsmethodiek behorende bij Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2017

De rangorde van projecten waarvoor subsidie is aangevraagd, als bedoeld in artikel 13 lid 2 van de regeling, wordt per regio bepaald, door de projecten een score van 0-100 punten toe te kennen op basis van criteria voor doelbereik op de doelstelling verkeersveiligheid.

Criteria bij de doelstelling verkeersveiligheid

Onder verkeersveiligheid wordt ten behoeve van de prioritering verstaan de mate waarin het verkeer in een veilige staat (zonder doden, gewonden, etc.) kan plaatsvinden.

Voor de prioritering worden twee criteria gehanteerd:

- A. De urgentie van het project: in hoeverre geeft de verkeersveiligheid op het betreffende wegvak reden om maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Maximaal aantal punten: 70.

Voor de beoordeling van dit criterium worden de volgende indicatoren gebruikt:

1. De Duurzaam Veilig-meter: door middel van dit wetenschappelijk onderbouwd instrument wordt op een schaal van 0-100% (0% is zeer onveilig, 100% is zeer veilig) bepaald in hoeverre het wegvak en/of de kruising voldoet aan de principes van Duurzaam Veilig. Weging: $100\% - DV\text{-score}\% = \text{totale percentuele score}$. Deze totale percentuele score wordt afgezet tegen het maximaal haalbare aantal punten van 35.¹
2. De uit het 'VIA Statistiek Ongevallen' geleverde ongevalgegevens met betrekking tot het aantal UMS-ongevallen (uitsluitend materiële schade), ernstig verkeersgewonden en verkeersdoden dat in de 10 voorgaande jaren heeft plaatsgevonden op de projectlocatie (straatnaam projectlocatie). Het aantal UMS ongevallen scoort hierbij het laagst en het aantal plaatsgevonden dodelijke ongevallen scoort hierbij het hoogst. Deze totale score wordt afgezet tegen het maximaal haalbare aantal punten van 15.
3. De aanwezigheid van school-thuisroute voor één of meerdere scholen. De te subsidiëren activiteit leidt tot een aantoonbare en significante verbetering van de verkeersveiligheid op een verbinding die structureel en in aanmerkelijke mate wordt gebruikt voor schoolverkeer: maximaal haalbare aantal punten van 20.

- B. De kwaliteit en effectiviteit van de door middel van het te subsidiëren project te realiseren maatregelen. Maximaal aantal punten: 30.

Voor de beoordeling van dit criterium worden de volgende indicatoren gebruikt:

1. De bewezen effectiviteit van de te subsidiëren maatregelen: is het effect van de maatregel wetenschappelijk door het SWOV of het CROW bewezen? Ja= 15 punten. Nee = 0 punten.

Door CROW bewezen maatregelen die hard rijden effectief lijken tegen te gaan:

- Kruispuntplateaus;
- Slingerremmers;
- Verkeerseilanden;
- Inrichting van de omgeving;
- Aanpassen wegoppervlak (ruw wegoppervlak)(CROW 2014 – Factsheet snelheidsremmende maatregelen. Ede).

¹ Bij de beoordelingsmethodiek van de DV-meter wordt **bij de kruispunten** gebruik gemaakt van de categorisering van wegen. Voor het juist toepassen van deze categorisering wordt gebruik gemaakt van de definities die de CROW hiervoor hanteert, CROW publicatie Basiskennmerken Wegontwerp pub. 315.

Door het SWOV bewezen maatregelen die een positief effect hebben op de verkeersveiligheid:

- Herinrichting zone 30;

Een zone 30 is een aaneengesloten gebied van wegvakken en kruispunten met een snelheidslimiet van 30 km/uur. Het wegbeeld dient hierbij in overeenstemming te zijn met deze maximumsnelheid, dit vindt plaats door de aanwezigheid van snelheidsremmende infrastructuur zoals verkeersdrempels en vernauwingen en dergelijke. Uitsluitend autoverkeer dat er een herkomst of bestemming heeft mag volgens de principes van Duurzaam Veilig in een zone 30 km komen; (meer informatie: SWOV 2010, factsheet Zone 30 of CROW 2012, Basiskenmerken wegontwerp – Categoriëring en inrichting van wegen).

- Herinrichting zone 60;

Een zone 60 is een erftegangsweg buiten de bebouwde kom waarop relatief veel fietsers, langzaam gemotoriseerd verkeer en bestemmingsverkeer komt, met een snelheidslimiet van 60 km/u. Het wegbeeld dient hierbij in overeenstemming te zijn met deze maximum snelheid. Het volledig Duurzaam Veilig herinrichten van een Zone 60 bestaat uit het uitvoeren van alle volgende wegvak maatregelen:

- instellen maximumsnelheid 60 km/uur;
- één rijbaan (rijloper), dus geen asmarkering;
- kantmarkering alleen bij verhardingsbreedte > 4,5 m en in bijzondere situaties;
- fiets/ suggestiestroken bij verhardingsbreedte > 6,5 m;
- bij lange rechtstanden plaatselijke versmallingen of
- snelheidsremmers;

En om de volgende kruispuntmaatregelen:

- gelijkwaardige kruispunten: bij voorkeur T-splitsingen;
- snelheidsremmende maatregelen op kruispunten, bij voorkeur plateaus.

Bij een sobere herinrichting van een zone 60 worden van beide benodigde maatregelen, wegvak maatregelen en kruispuntmaatregelen, alleen de eerste twee toegepast. Dit zijn de volgende maatregelen:

- instellen maximumsnelheid 60 km/uur;
- één rijbaan (rijloper), dus geen asmarkering;
- gelijkwaardige kruispunten: bij voorkeur T-splitsingen;
- snelheidsremmende maatregelen op kruispunten, bij voorkeur plateaus.

- Aanleg vrij liggende fietspaden;
- Aanleg parallelwegen;
- Obstakelvrije afstand;
- Ongelijkvloerse kruisingen;
- Rotondes binnen de bebouwde kom;
- Rotondes buiten de bebouwde kom;
- Plateaus op kruispunten (SWOV 2013 – Update effectiviteit en kosten van verkeersveiligheidsmaatregelen. Den Haag).

2. Heeft het project maatregelen ten behoeve van de fietsinfrastructuur? Ja= 15 punten, nee= 0 punten.

Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2017

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 2016, nummer 841881/841887, tot vaststelling van de Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2017

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Overwegende dat het gewenst is om een nieuwe regeling vast te stellen voor de subsidiering van kleine infrastructuur en de Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2016 te laten vervallen;

Gelet op artikel 2 van de Algemene subsidieverordening Noord-Holland 2011;

Besluiten vast te stellen:

Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2017

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

- a. fietsinfrastructuur: de fundering en de verhardingen van fietspaden met de daarbij behorende kunstwerken, zoals bruggen, duikers, viaducten, aquaducten en tunnels en verkeersvoorzieningen;
- b. fietsparkeervoorzieningen: openbaar toegankelijke fietsenstallingen, fietskluizen, fietsenrekken, fietsstandaards en de daarbij behorende ICT-voorzieningen;
- c. businfrastructuur: de fundering en de verhardingen van busbanen met de daarbij behorende kunstwerken, zoals bruggen, duikers, viaducten, aquaducten en tunnels en verkeersvoorzieningen;
- d. bushaltevoorzieningen: reizigersvoorzieningen zoalsabri's, afvalbakken, (elektronische) reisinformatiesystemen, zitgelegenheden en andere toebehoren bij bushaltes met meer dan 20 instappers per dag;
- e. bushalte-infrastructuur: het perron, het toegangspad, de haltehaven en de hierbij behorende verhardingen en funderingen behorende bij een bushalte met meer dan 20 instappers per dag;
- f. verkeersregelinstallaties: verkeerslichten met de daarbij behorende techniek;
- g. voetpadinfrastructuur: de fundering en verharding van voetpaden met de daarbij behorende kunstwerken, zoals bruggen, duikers, viaducten, aquaducten en tunnels en verkeersvoorzieningen;
- h. parkeervoorzieningen: parkeergelegenheden voor personenauto's op publiek terrein;
- i. weginfrastructuur: de fundering en verharding van de rijbanen voor het autoverkeer en bijbehorende kunstwerken, zoals bruggen, duikers, viaducten, aquaducten en verkeersvoorzieningen;
- j. omrijkosten: extra kosten die de vervoerder van openbaar vervoer moet maken, omdat hij moet omrijden of omdat hij vertraging ondervindt op de route vanwege een project in uitvoering waarvoor de subsidie wordt aangevraagd;
- k. openbare voorzieningen: voor iedereen toegankelijke instellingen;
- l. project: geheel van activiteiten die samenhangen met een infrastructureel project;
- m. regio: de regio's Gooi en Vechtstreek, Haarlem-IJmond, Kop van Noord-Holland, Noord-Kennemerland en West-Friesland;
- n. aanbesteden: het gehele aanbestedingsproces inclusief de gunning of de voorlopige gunning;

o. verkeersvoorziening: fysieke voorziening, bestemd voor de geleiding van het verkeer. Zoals betonnen, geleiderail en verkeersborden (conform RVV en borden waaruit positief verkeersveiligheidseffect vanuit wetenschappelijke onderbouwing verwacht mag worden);

p. school-thuisroute: verbindingsroute (van huis) voor tweewielers van en naar één of meerdere scholen.

Artikel 2

Op deze regeling is titel 4.2. van de Algemene wet bestuursrecht van overeenkomstige toepassing.

Artikel 3

1. Subsidie kan worden verstrekt voor de uitvoering van activiteiten die samenhangen met een infrastructureel project in de provincie Noord-Holland, maar buiten de Vervoerregio Amsterdam, waarvan de kosten maximaal € 3.000.000,- per project bedragen.

2. De te subsidiëren activiteiten, als bedoeld in lid 1 omvatten de aanleg, plaatsing of uitbreiding van:

- a. fietsinfrastructuur;
- b. businfrastructuur;
- c. voetpadinfrastructuur;
- d. weginfrastructuur;
- e. verkeersvoorzieningen.

3. Voorts komen de volgende activiteiten voor subsidie in aanmerking, voor zover deze worden gerealiseerd als onderdeel van of in samenhang met de in lid 2 genoemde activiteiten:

- a. fietsparkeervoorzieningen;
- b. bushaltevoorzieningen;
- c. bushalte-infrastructuur;
- d. verkeersregelinstallaties;
- e. parkeervoorzieningen;
- f. bewegwijzering en openbare verlichting.

4. De projecten dienen de bevordering van de verkeersveiligheid in belangrijke mate als doelstelling te hebben.

Artikel 4

Subsidie wordt verstrekt aan publiekrechtelijke rechtspersonen, met uitzondering van de rijksoverheid.

Artikel 5

Gedeputeerde Staten verstrekken geen subsidies van minder dan € 5.000,-.

Artikel 6

Bij subsidies van minder dan € 10.000,- gaat geen subsidieverlening aan de subsidievaststelling vooraf.

Artikel 7

Een aanvraag om subsidie bevat in elk geval:

- a. een begroting van de kosten van het project, conform het begrotingsformat vermeld in bijlage 1 van deze uitvoeringsregeling;
- b. een financieringsplan van de kosten van het project;
- c. een inhoudelijke beschrijving van het project, waarin de doelstelling van het project, de huidige situatie, de maatregelen benodigd voor het realiseren van de nieuwe

- situatie, en de nieuwe situatie is omschreven, alsmede de effecten van het project op de verkeersveiligheid;
- d. een situatieschets en schetsontwerp van het project;
- e. de uitvoeringsplanning;
- f. de uit het 'VIA Statistiek Ongevallen' geleverde ongevalgegevens met betrekking tot het aantal UMS-ongevallen (uitsluitend materiële schade), ernstig verkeersgewonden en verkeersdoden dat in de 10 voorgaande jaren heeft plaatsgevonden op de projectlocatie (straatnaam projectlocatie);
- g. verifieerbare gegevens met betrekking tot het gebruik van de projectlocatie als school-thuisroute

Artikel 8

Gedeputeerde Staten stellen het subsidieplafond voor 2017 vast op € 13.654.390,-.

1. Het subsidieplafond wordt als volgt verdeeld:
 - a. Haarlem-IJmond € 4.915.581,-
 - b. Gooi en Vechtstreek € 3.003.966,-
 - c. Noord-Holland Noord € 5.734.843,-
2. Noord-Holland Noord wordt uitgesplitst in drie regio's:
 - a. Kop van NH € 1.720.452,-
 - b. West-Friesland € 1.720.452,-
 - c. Noord Kennemerland € 2.293.939,-

Artikel 9

1. Een aanvraag om subsidie is tijdig ingediend indien de aanvraag in de periode van 2 januari 2017 tot en met 15 februari 2017 is ontvangen.
2. Een aanvraag om subsidie die buiten de in het vorig lid genoemde periode wordt ontvangen, wordt niet in behandeling genomen.
3. Gedeputeerde Staten beslissen uiterlijk 16 weken na 15 februari 2017.

Artikel 10

Subsidie wordt geweigerd indien:

- a. een project al is aanbesteed (artikel 1, lid n);
- b. een project financieel niet haalbaar is;
- c. activiteiten al gesubsidieerd zijn door de provincie Noord-Holland;
- d. een project uitsluitend dient ter ontsluiting van woonwijken, bedrijventerreinen of openbare voorzieningen;
- e. een project uitsluitend dient voor comfort of verfraaiing;
- f. een project uitsluitend de aanpassing of aanleg van recreatieve fietspaden behelst;
- g. een project uitsluitend dient voor de aanleg van noodvoorzieningen;
- h. een project wordt uitgevoerd door de provincie Noord-Holland, waaraan de subsidieaanvrager een financiële bijdrage dient te leveren;
- i. een project naar het oordeel van Gedeputeerde Staten maatregelen omvatten die negatieve gevolgen hebben voor de doorstroming van het openbaar vervoer en/of het provinciaal wegennet.

Artikel 11

1. Subsidie wordt verstrekt voor de volgende kosten:
 - a. de kosten als genoemd in het begrotingsformat in bijlage 1 van deze uitvoeringsregeling benodigd voor de aanleg, plaatsing of uitbreiding van de voorzieningen of infrastructuur;
 - b. omrijkosten.
2. Subsidie wordt niet verstrekt voor de kosten van:
 - a. vervanging, beheer of onderhoud;
 - b. grondverwerving;

- c. voorbereiding, administratie en toezicht;
- d. saneringskosten.

Artikel 12

De subsidie bedraagt:

- a. 50 % van de subsidiabele kosten voor de aanleg, plaatsing of uitbreiding van de activiteiten genoemd in artikel 3, lid 1, met uitzondering van de activiteit genoemd onder artikel 3, lid 2 onder b;
- b. 50 % van de omrijkosten met een maximum van € 500.000,-;
De vergoeding van de omrijkosten worden uitgekeerd nadat kan worden aangetoond dat de betreffende omrijkosten voor 100% zijn vergoed aan de vervoerder.
- c. indien de kosten onder a of b gedeeltelijk anderszins worden gesubsidieerd, wordt een zodanig subsidiebedrag vastgesteld, dat het totaal van alle subsidies niet meer bedraagt dan 50 % van de subsidiabele projectkosten;
- d. 100 % van de subsidiabele kosten voor de aanleg, plaatsing of uitbreiding van businfrastructuur als bedoeld in artikel 3, lid 2 onder b.

Artikel 13

1. Indien het subsidieplafond van een regio wordt bereikt worden de aanvragen die voor subsidie in aanmerking komen, gerangschikt op een prioriteitenlijst per regio.
2. De rangschikking wordt bepaald aan de hand van de criteria en bijbehorende gewichten zoals vermeld in bijlage 2 van deze uitvoeringsregeling.
3. De aanvragen worden gehonoreerd naar de volgorde op de prioriteitenlijsten.
4. De aanvragen die door het bereiken van het subsidieplafond niet kunnen worden gehonoreerd, worden geplaatst op een reservelijst per regio.
5. Indien voldoende vrijval van middelen ontstaat doordat op grond van deze regeling verleende subsidies zijn ingetrokken, omdat niet voldaan is aan de in artikel 14, onder b. genoemde termijn, worden aanvragen die op de reservelijsten staan vermeld naar de volgorde op deze lijsten alsnog gehonoreerd.

Artikel 14

De subsidieontvanger is verplicht om:

- a. het logo of de naam van de provincie op alle publiciteitsuitingen te plaatsen die betrekking hebben op de gesubsidieerde activiteit;
- b. het project voor 1 november 2017 aan te besteden, tenzij lid c van toepassing is;
- c. indien een op de reservelijst geplaatst project met toepassing van artikel 13 lid 5 alsnog wordt gehonoreerd, het project voor 1 juni 2018 aan te besteden;
- d. het project gedurende 10 jaar in stand te houden.

Artikel 15

De subsidieontvanger is verplicht om:

- a. binnen 3 weken na aanbesteding van het project hiervan schriftelijk melding te maken bij Gedeputeerde Staten;
- b. bij verkoop of teniet doen binnen 10 jaar van het gesubsidieerde project, hiervan per ommegaande melding te maken bij Gedeputeerde Staten.

Artikel 16

1. Gedeputeerde Staten kunnen na ontvangst van de melding, bedoeld in artikel 15, sub a, een voorschot verlenen van ten hoogste 80% van het verleende subsidiebedrag.
2. Gedeputeerde Staten kunnen het in lid 1 bedoelde voorschot gespreid betalen door betalingen te koppelen aan de uitvoeringsplanning.

Artikel 17

1. Bij verkoop of teniet doen van het project binnen de in artikel 14, onder d. omschreven instandhoudingstermijn van 10 jaar, kunnen Gedeputeerde Staten in een zo nodig gewijzigde subsidievaststelling als bedoeld in artikel 4:49, lid 1 onder c, Awb, de subsidie verlaagd vaststellen.
2. De in lid 1 genoemde verlaging bedraagt 10 procent van de verstrekte subsidie, vermenigvuldigd met het aantal resterende jaren van de in lid 1 genoemde termijn.

Artikel 18

1. Indien de subsidieontvanger een gemeente of een openbaar lichaam dat is ingesteld op grond van hoofdstuk I, II of IV van de Wet gemeenschappelijke regelingen is, wordt de aanvraag tot vaststelling van de subsidie uiterlijk 1 augustus van het jaar volgend op het jaar waarin de activiteit is voltooid, ingediend.
2. In de overige gevallen wordt de aanvraag tot vaststelling ingediend binnen 13 weken na het tijdstip, waarop het project overeenkomstig de beschikking tot subsidieverlening moet zijn voltooid.
3. Gedeputeerde Staten stellen voor de aanvraag als bedoeld in het eerste lid een formulier vast.
4. Gedeputeerde Staten beslissen binnen 13 weken na ontvangst van de aanvraag als bedoeld in de leden 1 en 2 tot vaststelling van de subsidie.

Artikel 19

1. De Uitvoeringsregeling subsidie BDU Kleine Infrastructuur Noord-Holland 2016 wordt ingetrokken.
2. Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin zij is geplaatst.
3. Deze regeling vervalt met ingang van 1 januari 2018.
4. Deze regeling wordt aangehaald als de Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2017.

Haarlem, 2016
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

J.W. Remkes, voorzitter

R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Bijlage 1: begrotingsformat

Begrotingsformat subsidieaanvragen behorende bij Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2017.

Voor een toelichting op de gebruikte termen in onderstaand format, inclusief voorbeelden, zie onderaan het begrotingsformat. Wij vragen u de toelichting aandachtig door te nemen, zodat u het format correct kunt invullen.

Overzicht subsidiabele projectkosten		
kostengroep	kostencategorie	
	<u>Bouwkosten</u>	<u>Overige bijkomende kosten (Let op! alleen de kosten voor Kabels en Leidingen achten wij subsidiabel en kunnen derhalve in onderstaand schema worden opgevoerd)</u>
<u>Directe kosten benoemd</u>		
<u>Directe kosten nader te detailleren</u>		
Totale directe kosten		
<u>Indirecte kosten (maximaal 10% van de totale directe kosten)</u>		
Totale kosten per kostencategorie		
<u>Omrijkosten</u>		
Totale kosten (totale bouwkosten + totale overige bijkomende kosten + omrijkosten)		

Uitsplitsing totale subsidiabele projectkosten + gevraagde subsidie		
	Subsidiabele projectkosten	Gevraagde subsidie
Businfrastructuur (100% subsidiabel)		
Overige infrastructuur en voorzieningen (50% subsidiabel)		
Omrijkosten (50% subsidiabel)		
Totaal		

Toelichting op begrotingsformat subsidieaanvragen Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2017

De uitgangspunten gebruikt voor bovenstaand format zijn neergelegd in de publicatie 'Standaard Systematiek voor Kostenramingen – SSK-2010, publicatie 137' van het CROW. Voor het aanvragen van subsidie bent u verplicht bovenstaand format te gebruiken. In het format zijn alleen de kostencategorieën en kostengroepen opgenomen, die de provincie subsidiabel acht. **U kunt dus alleen deze kosten opvoeren voor subsidie.**

- **Kostengroepen:**

Directe kosten benoemd: De kosten die rechtstreeks met de productie of de levering van een product of dienst zijn gemoeid en die aanwijsbaar aan dit product of deze dienst zijn toe te rekenen. De 'directe kosten benoemd' worden uitgedrukt in een hoeveelheid, eenheid en eenheidsprijs voor de uit te voeren werkzaamheden. Voorbeeld: Er wordt een brug aangelegd. De kosten die resulteren na de berekening van het kostenkerngetal per vierkante meter brugdek maal het daadwerkelijke aantal vierkante meters, vallen onder de 'directe kosten benoemd'.

Directe kosten nader te detailleren: Dit betreft een toeslag op de 'directe kosten benoemd' voor wel voorziene, maar nog niet expliciet uitgewerkte onderdelen. Voorbeeld: Op dit moment is bij de aanleg van de brug nog niet bekend hoe de brugleuningen en de randafwerkingen eruit moeten komen te zien. Voor deze kostenposten wordt middels een toeslag op de 'directe kosten benoemd' een bedrag geraamd geheten 'directe kosten nader te detailleren'.

Indirecte kosten: De kosten binnen een object waarvan niet wordt geregistreerd ten behoeve van welk product of welke dienst ze worden gemaakt. Kosten die hieronder vallen zijn:

eenmalige kosten: kosten gemoeid met het inrichten en opruimen van het werkterrein; **algemene bouwplaatskosten:** kosten die specifiek op de bouwplaats worden gemaakt, zoals gebruik van rijplaten of wintervoorzieningen personeel, zoals kleding en handschoenen;

uitvoeringskosten: de kosten waarvan de hoogte afhangt van de tijdsduur van een werk, zoals projectmanagement, werkbegeleiding, kwaliteitsborging, verbruik opdrachtnemer; **algemene kosten:** algemene kosten van het bouwbedrijf, zoals kantoor en directie;

winst en risico: bedragen die zijn opgenomen in de aanneemsom ter dekking van de aannemerswinst en aannemersrisico binnen de bestekken/contracten;
bijdragen: bijdragen RAW of bijdragen Fonds Collectief Onderzoek.

- **Kostencategorieën:**

Bouwkosten: De kosten voor de fysieke realisatie van het object. Het betreffen veelal de kosten die zijn gemoeid met het uiteindelijke uitvoeringscontract en bestaan uit een optelsom van de investeringen in manuren, materiaaluren, materiaalkosten, huurkosten en leveranties. Voorbeeld: De bouwkosten voor een weg omvatten de kosten voor de aanleg van de aardebaan en de wegverhardingen.

Overige bijkomende kosten: Alle kosten die niet tot de bouwkosten, vastgoedkosten of engineeringskosten kunnen worden gerekend. Voorbeelden van 'overige bijkomende kosten' zijn: heffingen, leges, vervangend vervoer, maar ook het verleggen van kabels en leidingen van derden. **De provincie acht alleen de werkzaamheden gemoeid met kabels en leidingen subsidiabel en om die reden vragen wij u alleen deze kosten op te nemen in bovenstaand format.**

- **Uitsplitsing totale subsidiabele projectkosten (onderste gedeelte begrotingsformat)**

Wij verzoeken u om de totale subsidiabele kosten uit te splitsen naar de hieronder genoemde onderdelen (voor zover van toepassing):

- Businfrastructuur:** De fundering en de verhardingen van busbanen met de daarbij behorende kunstwerken, zoals bruggen, duikers, viaducten, aquaducten en tunnels.
- Overige infrastructuur en voorzieningen:** Fietsinfrastructuur, fietsparkeervoorzieningen, bushaltevoorzieningen, bushalte-infrastructuur, verkeersregelinstallaties (VRI's), parkeervoorzieningen, voetpadinfrastructuur, weginfrastructuur alsmede bewegwijzering en openbare verlichting.
- Omrijkosten:** Extra kosten die de aanbieder van openbaar vervoer moet maken, omdat hij moet omrijden of omdat hij vertraging ondervindt op de route vanwege een project in uitvoering waarvoor de subsidie wordt aangevraagd. Deze kosten zijn niet benoemd in de SSK-2010, publicatie 137, van het CROW, maar achten wij wel subsidiabel. Om die reden worden deze kosten apart benoemd.

Hieronder treft u een nadere toelichting aan op de niet-subsidiabele kosten, zoals opgenomen in artikel 11, lid 2 van de Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2017. Onderstaande toelichting sluit aan op de terminologie gebruikt door het CROW in de SSK-2010, publicatie 137, en geeft nogmaals aan dat dergelijke kosten niet voor subsidie in aanmerking komen en derhalve niet zijn opgenomen in het begrotingsformat:

Vervanging, beheer of onderhoud: door het CROW gedefinieerd als zijnde de kostencategorie 'levensduurkosten'. **Let op! Het CROW rept binnen de definiëring van deze kostencategorie niet over het element vervangingskosten. Echter, de provincie acht deze kosten niet subsidiabel en ze zijn derhalve niet in het begrotingsformat opgenomen.**

Grondverwerving: door het CROW gedefinieerd als zijnde de kostencategorie 'vastgoedkosten'.

Vorbereiding, administratie en toezicht: door het CROW gedefinieerd als zijnde de kostencategorie 'engineeringskosten'.

Bodemsanering: door het CROW gedefinieerd als zijnde de kostencategorie 'bouwrijp maken'.

Bijlage 2: Beoordelingsmethodiek behorende bij Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2017

De rangorde van projecten waarvoor subsidie is aangevraagd, als bedoeld in artikel 13 lid 2 van de regeling, wordt per regio bepaald, door de projecten een score van 0-100 punten toe te kennen op basis van criteria voor doelbereik op de doelstelling verkeersveiligheid.

Criteria bij de doelstelling verkeersveiligheid

Onder verkeersveiligheid wordt ten behoeve van de prioritering verstaan de mate waarin het verkeer in een veilige staat (zonder doden, gewonden, etc.) kan plaatsvinden.

Voor de prioritering worden twee criteria gehanteerd:

- A. De urgentie van het project: in hoeverre geeft de verkeersveiligheid op het betreffende wegvak reden om maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Maximaal aantal punten: 70.
- Voor de beoordeling van dit criterium worden de volgende indicatoren gebruikt:
1. De Duurzaam Veilig-meter: door middel van dit wetenschappelijk onderbouwd instrument wordt op een schaal van 0-100% (0% is zeer onveilig, 100% is zeer veilig) bepaald in hoeverre het wegvak en/of de kruising voldoet aan de principes van Duurzaam Veilig. Weging: $100\% - DV\text{-score}\% = \text{totale percentuele score}$. Deze totale percentuele score wordt afgezet tegen het maximaal haalbare aantal punten van 35.¹
 2. De uit het 'VIA Statistiek Ongevallen' geleverde ongevalgegevens met betrekking tot het aantal UMS-ongevallen (uitsluitend materiële schade), ernstig verkeersgewonden en verkeersdoden dat in de 10 voorgaande jaren heeft plaatsgevonden op de projectlocatie (straatnaam projectlocatie). Het aantal UMS ongevallen scoort hierbij het laagst en het aantal plaatsgevonden dodelijke ongevallen scoort hierbij het hoogst. Deze totale score wordt afgezet tegen het maximaal haalbare aantal punten van 15.
 3. De aanwezigheid van school-thuisroute voor één of meerdere scholen. De te subsidiëren activiteit leidt tot een aantoonbare en significante verbetering van de verkeersveiligheid op een verbinding die structureel en in aanmerkelijke mate wordt gebruikt voor schoolverkeer: maximaal haalbare aantal punten van 20.
- B. De kwaliteit en effectiviteit van de door middel van het te subsidiëren project te realiseren maatregelen. Maximaal aantal punten: 30.
- Voor de beoordeling van dit criterium worden de volgende indicatoren gebruikt:
1. De bewezen effectiviteit van de te subsidiëren maatregelen: is het effect van de maatregel wetenschappelijk door het SWOV of het CROW bewezen? Ja= 15 punten. Nee = 0 punten.
Door CROW bewezen maatregelen die hard rijden effectief lijken tegen te gaan:
 - Kruispuntplateaus;
 - Slingerremmers;
 - Verkeerseilanden;

¹ Bij de beoordelingsmethodiek van de DV-meter wordt **bij de kruispunten** gebruik gemaakt van de categorisering van wegen. Voor het juist toepassen van deze categorisering wordt gebruik gemaakt van de definities die de CROW hiervoor hanteert, CROW publicatie Basiskennmerken Wegontwerp pub. 315.

- Inrichting van de omgeving;
- Aanpassen wegoppervlak (ruw wegoppervlak)(CROW 2014 – Factsheet snelheidsremmende maatregelen. Ede).

Door het SWOV bewezen maatregelen die een positief effect hebben op de verkeersveiligheid:

- Herinrichting zone 30;

Een zone 30 is een aaneengesloten gebied van wegvakken en kruispunten met een snelheidslimiet van 30 km/uur. Het wegbeeld dient hierbij in overeenstemming te zijn met deze maximumsnelheid, dit vindt plaats door de aanwezigheid van snelheidsremmende infrastructuur zoals verkeersdrempels en vernauwingen en dergelijke. Uitsluitend autoverkeer dat er een herkomst of bestemming heeft mag volgens de principes van Duurzaam Veilig in een zone 30 km komen; (meer informatie: SWOV 2010, factsheet Zone 30 of CROW 2012, Basiskennmerken wegontwerp – Categorisering en inrichting van wegen).

- Herinrichting zone 60;

Een zone 60 is een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom waarop relatief veel fietsers, langzaam gemotoriseerd verkeer en bestemmingsverkeer komt, met een snelheidslimiet van 60 km/u. Het wegbeeld dient hierbij in overeenstemming te zijn met deze maximum snelheid. Het volledig Duurzaam Veilig herinrichten van een Zone 60 bestaat uit het uitvoeren van alle volgende wegvak maatregelen:

- instellen maximumsnelheid 60 km/uur;
- één rijbaan (rijloper), dus geen asmarkering;
- kantmarkering alleen bij verhardingsbreedte > 4,5 m en in bijzondere situaties;
- fiets/ suggestiestroken bij verhardingsbreedte > 6,5 m;
- bij lange rechtstanden plaatselijke versmallingen of
- snelheidsremmers;

En om de volgende kruispuntmaatregelen:

- gelijkwaardige kruispunten: bij voorkeur T-splitsingen;
- snelheidsremmende maatregelen op kruispunten, bij voorkeur plateaus.

Bij een sobere herinrichting van een zone 60 worden van beide benodigde maatregelen, wegvak maatregelen en kruispuntmaatregelen, alleen de eerste twee toegepast. Dit zijn de volgende maatregelen:

- instellen maximumsnelheid 60 km/uur;
- één rijbaan (rijloper), dus geen asmarkering;
- gelijkwaardige kruispunten: bij voorkeur T-splitsingen;
- snelheidsremmende maatregelen op kruispunten, bij voorkeur plateaus.

- Aanleg vrij liggende fietspaden;
- Aanleg parallelwegen;
- Obstakelvrije afstand;
- Ongelijkvloerse kruisingen;
- Rotondes binnen de bebouwde kom;
- Rotondes buiten de bebouwde kom;
- Plateaus op kruispunten (SWOV 2013 – Update effectiviteit en kosten van verkeersveiligheidsmaatregelen. Den Haag).

2. Heeft het project maatregelen ten behoeve van de fietsinfrastructuur? Ja= 15 punten, nee= 0 punten.

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR Haarlem

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

mw A.K. van de Weerd
BEL/MOB

Telefoonnummer 023-5143917
weerda@noord-holland.nl

**Betreft: Vaststellen Uitvoeringsregeling subsidie kleine
infrastructuur Noord-Holland 2017**

Verzenddatum

Geachte leden,

Kenmerk

841886/841888

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u het volgende besluit van ons college ter kennis. Op 20 december jongleden hebben wij de Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2017 vastgesteld. Het college heeft over de volgende punten besloten:

Uw kenmerk

1. De Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2017 vast te stellen.
2. Het subsidieplafond van de Uitvoeringsregeling kleine infrastructuur Noord-Holland 2017 vast te stellen op € 13.654.390,-.
3. Het onder 2. bedoelde subsidieplafond als volgt te verdelen:
 - Haarlem-IJmond € 4.915.581,-
 - Gooi en Vechtstreek € 3.003.966,-
 - Noord-Holland Noord € 5.734.843,-

Noord-Holland Noord wordt uitgesplitst in drie regio's:

- Kop van Noord-Holland €1.720.452,-
 - West-Friesland € 1.720.452,-
 - Noord Kennemerland € 2.293.939,-
4. De Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord Holland en het bijbehorend subsidieplafond 2017 te publiceren in het Provinciaal Blad.
 5. Provinciale Staten door middel van bijgevoegde brief te informeren over de onder 1 genoemde uitvoeringsregeling.

**De wijzigingen ten opzichte van de Uitvoeringsregeling subsidie kleine
infrastructuur Noord-Holland 2017**

De subsidievoorwaarden en -criteria van toepassing op het programma van 2017 zijn neergelegd in de Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2017.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl

Subsidievoorwaarden en criteria die bij de beoordeling van de subsidieaanvragen worden gebruikt zijn ten opzichte van vorig jaar niet zo veel veranderd aangezien er vorig jaar op basis van het evaluatierapport op doeltreffendheid van de Uitvoeringsregeling subsidie BDU kleine infrastructuur een beleidsherijking heeft plaatsgevonden. De provincie heeft de beoordeling van het afgelopen jaar besproken en hieruit is een aantal wijzigingen in de beoordeling gekomen.

Het beoordelingscriterium school-thuisroute is aangepast. Telcijfers over het gebruik van de school-thuisroute worden niet verplicht meer gevraagd. Wel dient onderbouwd te worden waarom er sprake is van een school-thuisroute. Dit kan aan de hand van een kaart, maar ook nog steeds aan de hand van telcijfers of andere informatie.

Daarnaast wordt in de beoordeling de koppeling aan gedragsmaatregelen (verkeerseducatie) weggehaald. Uit de subsidieaanvragen is gebleken dat een koppeling tussen een infrastructuureel project en educatie op voorhand lastig te voorspellen is. Bij drie van de zesenzeventig subsidieaanvragen was ingevuld dat verkeerseducatie zou worden gekoppeld aan het infrastructuurele project dat voor een subsidie voor de kleine infrastructuur in aanmerking kwam. Er was echter alleen ingevuld dat men van plan was om een verkeerseducatie project te gaan koppelen, maar informatie betreffende de wijze van uitvoeren, door welke partij of wanneer ontbrak. De verkeerseducatie wordt vaak door een externe stichting of vereniging uitgevoerd. Bij het indienen van een subsidieaanvraag voor de kleine infrastructuur is vaak nog niet duidelijk welk educatief project men wil geven en hoe er een koppeling wordt gemaakt met bijvoorbeeld de hinder die het aanpassen van de infrastructuur met zich meebrengt. De overige beoordelingscriteria blijven hetzelfde.

Wij hebben op 20 december de nieuwe uitvoeringsregeling vastgesteld. Deze nieuwe uitvoeringsregeling hebben wij als bijlage ook aan deze brief toegevoegd. De uitvoeringsregeling wordt op 2 januari 2017, gedurende anderhalve maand opengesteld. Alle ingediende projecten die in aanmerking komen voor subsidie worden opgenomen in een prioriteitenlijst. De beschikbare middelen bepalen waar de scheidslijn komt te liggen tussen projecten, die gehonoreerd worden en projecten die niet voor subsidie in aanmerking komen.

Voor het programma kleine infrastructuur is dit jaar € 13.654.390,- beschikbaar. U wordt te zijner tijd geïnformeerd over de gehonoreerde projecten.

Wij gaan ervan uit dat wij u bij deze voldoende geïnformeerd hebben.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

voorzitter

1 bijlage(n)

- Uitvoeringsregeling