

## Subsidieverordening Regionale en lokale verkeers- en vervoerprojecten Overijssel 2004

### Algemene Toelichting

De Algemene wet bestuursrecht (titel 4.2) vormt de basis voor alle subsidieverleningen door de provincie. Als aanvulling op deze wettelijke bepalingen heeft de provincie Overijssel een Algemene Subsidieverordening Overijssel 1997 (ASV) vastgesteld. De ASV biedt het algemene kader waarbinnen de provinciale subsidieverlening zich afspeelt en heeft betrekking op de procedures rond het aanvragen, verlenen, vaststellen en betalen van subsidies. Daarnaast kunnen per beleidsveld bijzondere provinciale subsidieverordeningen van toepassing zijn, waarin criteria die betrekking hebben op de inhoud van beleid, de wijze van berekening van subsidies en dergelijke zijn opgenomen. Deze bijzondere subsidieverordening is daar een voorbeeld van.

Deze bijzondere subsidieverordening kan dan ook niet los worden gelezen van de bepalingen over subsidies in de Algemene wet bestuursrecht alsmede de Algemene Subsidieverordening Overijssel. De provincie ontvangt van de minister van Verkeer en Waterstaat diverse doeluitkeringen voor de realisering van zowel infrastructurele als niet-infrastructurele regionale en lokale verkeers- en vervoerprojecten.

Het betreft financiële middelen op basis van:

- het Besluit Infrastructuurfonds voor projecten voor regionale en lokale infrastructuur (Gebundelde Doeluitkering, GDU); het betreft een brede doeluitkering voor infrastructurele projecten op het gebied van verkeer en vervoer, zoals openbaar vervoer, fietspaden, bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid;
- het Interim-besluit Duurzaam Veilig voor regionaal en lokaal verkeersveiligheidsbeleid;
- de Stimuleringsregeling lokale verkeersveiligheidsprojecten.

Op basis van deze regelingen kunnen projecten van provincie en gemeenten/waterschappen worden gerealiseerd.

Deze bijzonder subsidieverordening betreft de verlening van bijdragen aan gemeenten en waterschappen in hun hoedanigheid als wegbeheerder. Op dit moment hebben de waterschappen in Overijssel echter geen wegen in beheer. Er is gekozen voor één regeling die de basis biedt voor subsidiëring van regionale en lokale verkeers- en vervoerprojecten. Hiermee wordt bereikt dat de subsidieontvanger voor het hele subsidiebedrag zoveel mogelijk aan dezelfde voorwaarden en verplichtingen moet voldoen.

Daarnaast wordt hiermee bereikt dat tot een betere en flexibelere inzet van financiële middelen voor gemeenten kan worden gekomen voor het realiseren van verkeers- en vervoerinfrastructuur. Hiermee wordt zoveel mogelijk in lijn van het concept-Nationaal Verkeers- en Vervoerplan (NVVP) gehandeld. Aan de doeluitkeringen van het Rijk op dit terrein wordt echter op dit moment nog een specifieke verantwoordingsplicht aan de provincie opgelegd hetgeen een ontschotting van budgetten beperkt.

De subsidieverlening betreft twee hoofdactiviteiten: het realiseren van regionale en lokale verkeers- en vervoerinfrastructuur en de stimulering van regionale en lokale niet-infrastructurele verkeersveiligheidsprojecten/-maatregelen. De subsidieverlening beperkt zich tot de gemeenten in West-Overijssel, uitgezonderd de in het kader van de Stimuleringsregeling lokale verkeersveiligheidsprojecten ontvangen gelden welke voornamelijk geheel Overijssel betreffen. Op het moment dat deze laatste doeluitkering door de provincie alleen nog maar voor West-Overijssel wordt ontvangen, vervallen de daarop betrekking hebbende artikelen welke de subsidiëring regelen aan de tot het rechtsgebied van het Kaderwetgebied Twente behorende gemeenten.

### inhoud

#### Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze verordening wordt verstaan onder:

- West-Overijssel: de in de provincie Overijssel gelegen gemeenten, uitgezonderd de tot het rechtsgebied van de Regio Twente behorende gemeenten;
- Kaderwetgebied Twente: de tot het rechtsgebied van het Kaderwetgebied Twente behorende gemeenten;
- Gedeputeerde Staten: Gedeputeerde Staten van Overijssel;
- gemeente: Burgemeester en Wethouders van een gemeente;
- Vervoerberaad: het bestuurlijk overleg waarin de provincie en de gemeenten in West-Overijssel zijn vertegenwoordigd;
- regionale en lokale infrastructuur: infrastructuur, niet zijnde rijkswegen;

- niet-infrastructurele maatregelen/-projecten: projecten die gericht zijn op de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid met uitzondering van de projecten die verband houden met ontwerp, aanleg en onderhoud van infrastructuur;
- project: een ondeelbaar geheel van werkzaamheden met als doel de aanleg of aanpassing van infrastructuur, dat tot de uitvoering van de werkzaamheden in beginsel alleen in zijn geheel kan worden besloten en dat een gefaseerde uitvoering van onderdelen, waarbij ieder onderdeel na voltooiing in gebruik kan worden genomen en effectief is, niet zonder aanzienlijke meerkosten mogelijk is;
- werkzaamheden van aanleg, bouw, wijziging of inrichting: aanleg van infrastructuur en verbetering voorzover daardoor de effectieve capaciteit of de veiligheid wordt vergroot;
- beheer en onderhoud: instandhouding van de gebruiksfunctie van de infrastructuur;
- programmakosten: de kosten van het geheel van activiteiten c.q. maatregelen gericht op beïnvloeding van het gedrag van verkeersdeelnemers met als doel verbetering van de verkeersveiligheid;
- PVVP: het Provinciaal Verkeers en Vervoerplan Overijssel;
- gemeentelijk verkeersveiligheidsplan: een door de het bestuur van een gemeente vastgesteld werkplan of onderdeel van een gemeentelijk verkeers- en vervoerplan, waarin een analyse is gegeven van de verkeersveiligheidsproblematiek in de gemeente; de relatie tussen de daarbij gesignaleerde knelpunten en de voorgestelde maatregelen/projecten alsmede een financieel overzicht van de uit te voeren maatregelen/projecten;
- VOC-punt: een verkeersongevallenconcentratiepunt waar in een aangesloten periode van 3 jaren zes of meer letselongevallen zijn gebeurd;
- RUP: een aantal samenwerkende gemeenten met een Regionaal Uitvoeringsprogramma;<sup>1</sup>
- regionale projecten/maatregelen: projecten/maatregelen die in ten minste twee gemeenten plaatsvinden;<sup>2</sup>
- ASV: de Algemene Subsidieverordening Overijssel 1997;
- wet: de Algemene wet bestuursrecht.

## Artikel 2. Subsidiabele activiteiten

3

### Artikel 2.1. Subsidiabele activiteiten in West-Overijssel

Gedeputeerde Staten kunnen in West-Overijssel gelegen gemeenten subsidie verlenen voor:

- 1) [**Toelichting:** in afwijking van artikel 2 van de ASV, waarin een andere omschrijving wordt gegeven van het begrip 'regionaal' (ten minste drie gemeenten) wordt onder 'regionale projecten/ maatregelen' in deze bijzondere subsidieverordening verstaan: projecten/maatregelen die ten minste in twee gemeenten plaatsvinden.]
- 2) [**Toelichting:** in afwijking van artikel 2 van de ASV, waarin een andere omschrijving wordt gegeven van het begrip 'regionaal' (ten minste drie gemeenten) wordt onder 'regionale projecten/ maatregelen' in deze bijzondere subsidieverordening verstaan: projecten/maatregelen die ten minste in twee gemeenten plaatsvinden.]
- 3) [**Toelichting:** Bewust is hier een onderscheid gemaakt tussen subsidiabele activiteiten in West-Overijssel en Twente. De provincie ontvangt de Gebundelde Doeluitkering (GDU) alsmede de gelden op basis van de Interim-regeling Duurzaam Veilig alleen voor West-Overijssel. Het Kaderwetgebied Twente ontvangt deze gelden voor haar rechtsgebied rechtstreeks van de minister van Verkeer en Waterstaat.

De in het kader van de Stimuleringsregeling lokale verkeersveiligheidsprojecten door de provincie ontvangen gelden betreffen voorsnog geheel Overijssel. De verwachting is dat deze gelden, voor wat betreft het deel dat betrekking heeft op de tot het Kaderwetgebied Twente behorende gemeenten, binnen een tijdsbestek van 1 à 2 jaar rechtstreeks aan het Kaderwetgebied zullen worden uitgekeerd.

Voorts is alleen een onderscheid gemaakt tussen subsidies voor infrastructurale en niet-infrastructurale verkeers- en vervoerprojecten. Daarmee is de mogelijkheid gecreëerd om tot meer afstemming en flexibiliteit in de subsidieverlening te komen. Voor wat betreft infrastructurale projecten kan daarmee flexibeler worden omgegaan met de GDU-gelden en de uit de Interim-regeling Duurzaam Veilig voortkomende gelden. Voor wat betreft de niet-infrastructurale projecten/maatregelen geldt dit ten aanzien van de Interim-regeling Duurzaam Veilig-gelden en de gelden ter stimulering van regionale en lokale verkeersveiligheidsprojecten. Ter verduidelijking wordt hier nog gesteld dat de gemeenten in het Kaderwetgebied Twente, bij de op basis van artikel 2.2 door Gedeputeerde Staten te verlenen subsidies, welke alleen de te verdelen gelden voortkomende uit de Stimuleringsregeling regionale en lokale verkeersveiligheidsprojecten betreffen, in deze opzet geen voordelen maar ook geen nadelen zullen ondervinden. Met betrekking tot deze subsidies vindt geen uitwisseling/aanvulling met de voor West-Overijssel door de provincie ontvangen gelden plaats, omdat het Kaderwetgebied Twente rechtstreeks zelf GDU-middelen en middelen in het kader van de Interim-regeling Duurzaam Veilig ontvangt.

In artikel 8 wordt daarom voor de subsidieverlening voor het uitvoeren van niet-infrastructurale regionale en lokale verkeersveiligheidsprojecten in de tot het rechtsgebied van het Kaderwetgebied Twente behorende gemeenten een apart subsidieplafond vastgesteld. ]

- a het realiseren van infrastructurele regionale en lokale verkeers- en vervoerprojecten;
- b het uitvoeren van niet-infrastructurele regionale en lokale verkeersveiligheidsprojecten/-maatregelen.

### **Artikel 2.2. Subsidiabele activiteiten in de Regio Twente**

Gedeputeerde Staten kunnen aan de onder het rechtsgebied van de Regio Twente behorende gemeenten subsidie verlenen voor het uitvoeren van niet-infrastructurele lokale verkeersveiligheidsplannen.

### **Artikel 3. Criteria**

4

#### **Artikel 3.1. Criteria infrastructurele projecten in West-Overijssel**

Aanvragen voor subsidie als bedoeld in artikel 2.1, onder a, worden door Gedeputeerde Staten beoordeeld naar de mate waarin het project bijdraagt aan de realisering van de hoofdpunten van het provinciaal verkeers- en vervoerbeleid, zoals dit is vastgelegd in het PVVP, aan de hand van de volgende criteria:

- a het probleemoplossend vermogen van het project moet in een gunstige verhouding staan tot de projectkosten;
- b de uitvoering van het project moet starten binnen twee jaren na subsidieverlening, tenzij er volgens Gedeputeerde Staten bijzondere redenen aanwezig zijn die een latere start rechtvaardigen;
- c er heeft een integrale afweging plaatsgevonden met andere (verkeers- en vervoer)maatregelen/-projecten in en buiten de gemeente;
- d er is bij subsidieverlening sprake van een zekere mate van geografische spreiding over de gemeenten.

#### **Artikel 3.2. Criteria niet-infrastructurele verkeersveiligheidsprojecten/-maatregelen in West-Overijssel**

Aanvragen voor subsidie als bedoeld in artikel 2.1, onder b, worden door Gedeputeerde Staten beoordeeld naar de mate waarin het project of de maatregel bijdraagt aan de realisering van de hoofdpunten van het provinciaal verkeers- en vervoerbeleid, zoals dit is vastgelegd in het PVVP, aan de hand van de volgende criteria:

- a het project of de maatregel moet passen binnen een vastgesteld gemeentelijk verkeersveiligheidsplan;
- b het project moet zijn opgenomen op de Educatielijst Duurzaam Veilig-projecten Overijssel;

---

4) **Toelichting:** Met dit artikel wordt getracht de GDU-projecten en infrastructurele Duurzaam Veilig-projecten op een gelijke wijze te benaderen hetgeen meer duidelijkheid geeft en voordelen heeft voor de subsidieontvanger. Hetzelfde geldt ten aanzien van de niet-infrastructurele Duurzaam Veilig-projecten en niet-infrastructurele regionale en lokale verkeersveiligheidsprojecten. Ook hier vindt een gelijke benadering plaats. Er zijn een beperkt aantal beoordelingscriteria opgenomen, welke deels voortkomen uit de rijksregelingen en deels zijn opgenomen om tot een transparante en doelmatige subsidieverlening te komen. De ambities op de diverse overheidsniveaus ten aanzien van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn hoog. De daarvoor te ontvangen rijksmiddelen zijn evenwel beperkt. Gedeputeerde Staten bepalen daarom bij de beoordeling van projecten of het probleemoplossend vermogen van een project in een gunstige verhouding staat tot de projectkosten. Binnen de subsidieverlening zal overigens wel getracht worden tot een zekere mate van geografische spreiding te komen, maar duidelijk mag zijn dat het rendement van maatregelen/projecten voorop staat bij de verdeling van de subsidiegelden. Overigens kan bij de vaststelling van het subsidieplafond een indicatieve verdeling worden aangegeven tussen bijvoorbeeld de beschikbare middelen voor verkeersveiligheid, bereikbaarheid e.d. Het Vervoerberaad zal hierbij worden betrokken. Een andere belangrijk beoordelingsaspect is de integraliteit met andere maatregelen/projecten. Daarbij zullen zowel onderwerpen als afstemming en aanvulling van de diverse maatregelen/projecten binnen het sectorgebied (bijvoorbeeld verkeersveiligheid) en de samenhang en samenwerking met andere partijen (bijvoorbeeld binnen Regionale Uitvoeringsprogramma's (Rupsen)) worden gezien maar ook de gevolgen voor andere sectorgebieden zoals openbaar vervoer (exploitatie, doorstroming e.d.) en andere beleidsvelden als economie en ruimtelijke ordening. De start van een infrastructureel project moet plaatsvinden binnen twee jaar na subsidieverlening, tenzij er volgens Gedeputeerde Staten bijzondere redenen aanwezig zijn, die een later tijdstip rechtvaardigen. Het aangaan van een juridische verplichting in de vorm van gunning wordt als start van een project beschouwd. Gedeputeerde Staten stellen een Educatielijst Duurzaam Veilig-projecten op waarin alle niet-infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen, welke voor subsidie in aanmerking komen zullen worden opgenomen. Dit geeft duidelijkheid voor de aanvrager van een subsidie. Het Vervoerberaad wordt voordat deze lijst wordt vastgesteld c.q. gewijzigd gehoord. Indien sprake is van experimenten c.q. pilotprojecten kunnen Gedeputeerde Staten ook voor andere niet op deze lijst voorkomende maatregelen subsidie verlenen. ]

- c er heeft een integrale afweging plaatsgevonden met andere (verkeers- en vervoer)maatregelen/-projecten in en buiten de gemeente;
- d de uitvoering van het project of de maatregel vindt plaats binnen 1 jaar na subsidieverlening, tenzij sprake is van een meerjarig project;
- e er is bij subsidieverlening sprake van een zekere mate van geografische spreiding over de gemeenten.

### **Artikel 3.3. Criteria niet-infrastructurele verkeersveiligheidsprojecten/-maatregelen in de Regio Twente**

Aanvragen voor subsidie als bedoeld in artikel 2.2, worden door Gedeputeerde Staten beoordeeld naar de mate waarin het project of de maatregel bijdraagt aan de realisering van de hoofdpunten van het provinciaal verkeers- en vervoerbeleid, zoals dit is vastgelegd in het PVVP, aan de hand van de volgende criteria:

- a het project of de maatregel moet passen binnen een vastgesteld gemeentelijk verkeersveiligheidsplan;
- b het project/de maatregel moet zijn opgenomen op de Educatielijst Duurzaam Veilig-projecten Overijssel;
- c er heeft een integrale afweging plaatsgevonden met andere (verkeers- en vervoer)maatregelen/-projecten in en buiten de gemeente;
- d de uitvoering van het project of de maatregel vindt plaats binnen 1 jaar na subsidieverlening, tenzij sprake is van een meerjarig project;
- e er is bij subsidieverlening sprake van een geografische spreiding over de betreffende gemeenten.

### **Artikel 3.4. Educatielijst Duurzaam Veilig-projecten Overijssel**

5

1. Gedeputeerde Staten stellen de in artikel 3.2, onder c en 3.3., onder c, genoemde Educatielijst Duurzaam Veilig-projecten vast, waarin de niet-infrastructurele projecten/maatregelen zijn opgenomen die voor subsidie in aanmerking komen.
2. Gedeputeerde Staten horen het Vervoerberaad alvorens zij de in lid 1 genoemde lijst vaststellen.
3. Gedeputeerde Staten kunnen bij de subsidieverlening voor niet-infrastructurele verkeersveiligheidsprojecten/-maatregelen afwijken van de in lid 1 genoemde lijst indien sprake is van experimenten of pilotprojecten.

### **Artikel 4. Grondslag voor de subsidie**

6

5) [Toelichting: zie ook bijlage I]

6) [Toelichting: In dit artikel wordt aangegeven voor welke kosten wel en niet subsidie kan worden verkregen en tot welke hoogte. Het betreft hier maximale subsidiepercentages. De hoogte van de te verlenen subsidie is afhankelijk van:

- de door de aanvrager gevraagde hoogte van de bijdrage;
- de totale omvang van het project in relatie tot de beperkt beschikbare middelen;
- de resultaten van de aan de hand van de onder artikel 3 opgenomen beoordelingscriteria.

Tot de niet-subsidiabele kosten wordt ook de BTW gerekend, voorzover die kan worden teruggevorderd c.q. elders kan worden verrekend.

De laatste jaren werden openbaarvervoerprojecten met een percentage van 90% gesubsidieerd uit de Ministeriële regeling extra investeringsimpuls infrastructuur 1996-2000 (zogenaamde De Boer-regeling). Thans moet ten aanzien van de subsidieverlening van deze projecten weer worden teruggevallen op de GDU-budgetten. Gelet op de ervaring dat deze projecten moeilijk van de grond komen is gekozen voor een maximale subsidie van 75% voor openbaarvervoerprojecten.

Eveneens kan voor de aanpak van VOC-punten een maximale subsidie worden verleend van 75%. De VOC-punten die hiervoor in aanmerking kunnen komen betreffen die ongevalconcentraties waar in een aangesloten periode van 3 jaren zes of meer letselongevallen zijn gebeurd. Als basis hiervoor wordt gehanteerd de meest recente periodiek door het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROVO) en de provincie Overijssel gezamenlijk uitgegeven lijst van Verkeersongevallenconcentraties Overijssel. Met betrekking tot niet-infrastructurele maatregelen wordt een subsidiepercentage van maximaal 75% gehanteerd. De maatregelen waarvoor subsidie kan worden verleend staan vermeld op de op grond van artikel 3.4 door Gedeputeerde Staten vast te stellen Educatielijst Duurzaam Veilig-projecten.

Omdat de provincie van het Rijk de GDU-middelen en Duurzaam Veilig-middelen alleen voor West-Overijssel ontvangt en het Kaderwetgebied Twente deze gelden zelf rechtstreeks ontvangt voor tot haar rechtsgebied behorende gemeenten zijn, ondanks eventueel mogelijke hogere subsidiepercentages, de subsidies aan de gemeenten in het Kaderwetgebied Twente beperkt tot het maximaal toegedeelde budget per gemeente. Op grond van artikel 4.3, tweede lid, wordt het maximale budget voor de gemeenten die tot het rechtsgebied van het Kaderwetgebied Twente behoren bepaald. Voor het inwonertal wordt daarbij uitgegaan van de CBS-gegevens per 1 januari van het voorafgaande jaar. In die zin vindt er voor deze gemeenten geen verandering plaats ten opzichte van de huidige situatie. ]

#### **Artikel 4.1. Infrastructurele projecten in West-Overijssel**

1. De subsidie voor projecten als bedoeld in artikel 2.1, onder a, bedraagt ten hoogste 75% van de subsidiabele kosten voor openbaarvervoerprojecten en VOC-punten en ten hoogste 50% voor overige infrastructuurprojecten.
2. Projecten waarvan de subsidiabele kosten onder de € 25.000,- bedragen komen niet voor subsidie in aanmerking.
3. De volgende kosten kunnen voor subsidie in aanmerking komen:
  - a verwerving (voorzover direct voor het project nodig);
  - b 50% van het verleggen van kabels/leidingen/riolering;
  - c werkzaamheden van aanleg, bouw, wijziging of inrichting;
  - d bijkomende voorzieningen om de betrokken infrastructuur zijn functie te kunnen laten vervullen.
4. De volgende kosten komen niet voor subsidie in aanmerking:
  - a kosten die gemaakt zijn voordat de subsidieaanvraag wordt ingediend;
  - b voorbereiding en administratie;
  - c vervanging van kabels/leidingen/riolering;
  - d directievoering en toezicht;
  - e kosten voor eigen dienst of voor algemene bestuurslasten;
  - f vervanging en beheer en onderhoud.

#### **Artikel 4.2. Niet-infrastructurele verkeersveiligheidsprojecten/-maatregelen in West-Overijssel**

1. De subsidie voor projecten/maatregelen als bedoeld in artikel 2.1, onder b, bedraagt ten hoogste 75% van de subsidiabele programmakosten.
2. De volgende kosten komen niet voor subsidie in aanmerking:
  - a het opstellen van een gemeentelijk verkeersveiligheidsplan;
  - b kosten die gemaakt zijn voordat de subsidieaanvraag wordt ingediend;
  - c kosten voor eigen dienst of voor algemene bestuurslasten.

#### **Artikel 4.3. Niet-infrastructurele verkeersveiligheidsprojecten/-maatregelen in de Regio Twente**

1. De subsidie voor projecten/maatregelen als bedoeld in artikel 2.2 bedraagt ten hoogste 75% van de subsidiabele programmakosten, met inachtneming van het gestelde in lid 2.
2. De hoogte van het maximaal voor een gemeente binnen het rechtsgebied van de Regio Twente beschikbare budget wordt bepaald door het op grond van artikel 8, lid 2, vastgestelde subsidieplafond te delen door het totaal aantal inwoners in het Kaderwetgebied en dit te vermenigvuldigen met het aantal inwoners van de betreffende gemeente, waarbij per gemeente een ondergrens van € 4.000,- wordt aangehouden.
3. De volgende kosten komen niet voor subsidie in aanmerking:
  - a het opstellen van een gemeentelijk verkeersveiligheidsplan;
  - b kosten voor eigen dienst of voor algemene bestuurslasten.

#### **Artikel 4.4. Beperkingen**

7

Bij het bepalen van de hoogte van de subsidiabele kosten van ingediende projecten/maatregelen zal worden getoetst op soberheid, doelmatigheid en effectiviteit en worden de kosten die redelijkerwijs ten laste van andere kostendragers kunnen worden gebracht alsmede subsidies en/of bijdragen van derden in mindering gebracht op de totaal geraamde subsidiabele kosten

#### **Artikel 5. Ontvankelijkheid van aanvragen**

8

1. Aanvragen tot verlening van subsidie worden in behandeling genomen indien zij afkomstig zijn van gemeenten.

---

7) [Toelichting: Artikel 4.4. richt zich op een efficiënte subsidieverlening. Uitgangspunt van een sobere en doelmatige uitvoering van projecten is dat uitgegaan wordt van standaardoplossingen en standaardbedragen. Voorts wordt een stapeling van subsidies niet toegestaan, hetgeen inhoudt dat de subsidie wordt berekend over het voor de aanvrager zelf te financieren gedeelte.]

8) [Toelichting: Alleen aanvragen van gemeenten en eventueel waterschappen in de hoedanigheid van wegbeheerder worden in behandeling genomen. Andere organisaties dienen hun wensen en plannen bij de gemeente op tafel te leggen. De gemeente kan deze integraal afwegen en eventueel meenemen in haar plannen.]

2. Aanvragen voor de in artikel 2.1, onder a, bedoelde projecten worden voorts in behandeling genomen indien zij afkomstig zijn van waterschappen in de hoedanigheid als wegbeheerder.

### **Artikel 6. Indieningstermijn**

In afwijking van artikel 5, lid 3 van de ASV wordt een subsidieaanvraag ingediend vóór 1 april van het kalenderjaar waarop zij betrekking heeft.

### **Artikel 7. Aanvraag**

<sup>9</sup>

1. Gedeputeerde Staten kunnen een modelaanvraagformulier danwel richtlijnen vaststellen voor de wijze van het indienen van een aanvraag.
2. Bij een aanvraag voor een subsidie voor infrastructurele projecten overlegt de aanvrager in ieder geval de volgende gegevens:
  - a een beschrijving van de hoofdkenmerken van het project;
  - b tekeningen van het project;
  - c de samenhang met andere infrastructurele projecten;
  - d de gevolgen voor de doorstroming van het openbaar vervoer;
  - e een gespecificeerde raming van de kosten;
  - f een financieringsopzet;
  - g een projectplanning;
  - h voor uitvoering te volgen noodzakelijke wettelijke procedures.
3. Bij een aanvraag voor een subsidie voor niet-infrastructurele projecten overlegt de aanvrager in ieder geval de volgende gegevens:
  - a een beschrijving van de hoofdkenmerken van het project;
  - b een gemeentelijk verkeersveiligheidsplan;
  - c een planning van de uitvoering van de te verrichten projecten/maatregelen.

### **Artikel 8. Subsidieplafond**

<sup>10</sup>

1. Gedeputeerde Staten stellen jaarlijks een subsidieplafond vast voor de onder artikel 2.1 genoemde te subsidiëren activiteiten.
2. Gedeputeerde Staten stellen voor de onder artikel 2.2 genoemde activiteiten een apart subsidieplafond vast.
3. Gedeputeerde Staten geven bij bekendmaking van het op basis van lid 1 vast te stellen subsidieplafond een nadere verdeling over de in artikel 2.1 genoemde activiteiten aan.
4. Alvorens Gedeputeerde Staten een subsidieplafond alsmede een nadere verdeling daarvan, als bedoeld in de leden 1 en 3, vaststellen horen zij daarover het Vervoerberaad.
5. Gedeputeerde Staten maken het subsidieplafond jaarlijks bekend vóór 31 december van het jaar voorafgaande aan het kalenderjaar waarvoor het plafond is vastgesteld.

---

9) **[Toelichting:** Ter vereenvoudiging en verduidelijking voor de subsidieaanvrager alsmede ten behoeve van een goede beoordeling van de aanvraag is een model aanvraagformulier opgesteld die bij de aanvraag om een subsidie dient te worden overlegd. De in het tweede lid gevraagde gegevens die moeten worden overlegd zijn in het model aanvraagformulier opgenomen. Aan het model aanvraagformulier is voorts een verantwoordingsmodel toegevoegd dat vooraf duidelijkheid geeft op welke wijze de subsidieontvanger verantwoording moet afleggen voor de verkregen subsidie. De aanvrager kan zijn administratie daarop inrichten. ]

10) **[Toelichting:** Gedeputeerde Staten horen het bestuurlijk Vervoerberaad over de wijze van verdeling van de beschikbare middelen ten behoeve van provinciale en gemeentelijke projecten (subsidieplafond en nadere verdeling daarvan). Gedeputeerde Staten stellen na dit overleg de verdeling alsmede het subsidieplafond en de nadere verdeling daarvan voor de gemeentelijke projecten vast. Een nadere verdeling van het subsidieplafond is onder meer een gevolg van de herkomst van de rijksmiddelen welke in de vorm van een specifieke doeluitkering worden ontvangen met daaraan gekoppeld een op de verkregen doeluitkering gerichte verantwoordingsplicht. Het subsidieplafond c.q. de nadere verdeling daarvan, bepaalt het maximale subsidiebudget (per onderdeel) voor de gemeenten in het betreffende kalenderjaar. Voor de subsidieverlening van niet-infrastructurele projecten ten behoeve van de tot het rechtsgebied van het Kaderwetgebied Twente behorende gemeenten wordt een apart subsidieplafond vastgesteld gerelateerd aan de nog door de provincie te ontvangen gelden in het kader van de Stimuleringsregeling gemeentelijke verkeersveiligheidsplannen. ]

## Artikel 9. Wijze van behandeling van de aanvragen

11

1. Gedeputeerde Staten stellen, eventueel per onderdeel waarvoor een subsidieplafond is vastgesteld, op basis van de in deze verordening gestelde criteria een prioriteitsvolgorde op voor de onder artikel 2.1 bedoelde infrastructurele en niet-infrastructurele projecten/maatregelen. Gedeputeerde Staten kunnen bepalen dat subsidie wordt verleend in de volgorde van de vastgestelde prioriteit, voorzover het beschikbaar budget zulks toelaat.
2. Gedeputeerde Staten leggen deze prioriteitsvolgorde vooraf voor aan het Vervoerberaad.
3. Gedeputeerde Staten kunnen voor de onder artikel 2.2 bedoelde niet-infrastructurele projecten/maatregelen bepalen dat het beschikbare bedrag naar evenredigheid over de subsidieaanvragen wordt verdeeld.

## Artikel 10. Voorschot

12

### Artikel 10.1. Voorwaarden voorschot bij infrastructurele projecten

1. Bij de aanvraag om een voorschot voor een verleende subsidie voor infrastructurele projecten overlegt de aanvrager:
  - a een procesverbaal van aanbesteding;
  - b een inschrijfbiljet en inschrijfstaat;
  - c een bewijs van opdrachtverlening.

## Artikel 11. Nadere regels

13

1. Gedeputeerde Staten kunnen, na overleg met het Vervoerberaad, in afwijking van artikel 6, een andere indieningstermijn voor subsidieaanvragen vaststellen.
2. Gedeputeerde Staten kunnen ter uitvoering van deze verordening nadere regels stellen met betrekking tot de wijze van indienen en verantwoording van aanvragen als bedoeld in artikel 7.

## Artikel 12. Overgangs- en slotbepalingen

14

1. Deze verordening treedt in werking op 1 januari 2004.
2. De artikelen 2.2, 3.3, 4.3, 8, tweede lid en 9, derde lid, komen te vervallen op 1 januari van het kalenderjaar waarin de provincie geen financiële middelen meer van het Rijk ontvangt voor de stimulering van gemeentelijke verkeersveiligheidsplannen voor gemeenten in het rechtsgebied van de Regio Twente.

## Artikel 13. Citeertitel

Deze verordening kan worden aangehaald als Subsidieverordening Regionale en lokale verkeers- en vervoerprojecten Overijssel 2004.

---

11) **[Toelichting:** Gedeputeerde Staten stellen aan de hand van de in deze verordening genoemde criteria per onderdeel waarvoor een subsidieplafond is vastgesteld een lijst van projecten op welke voor subsidie in aanmerking komen en geven daarbij een prioriteitsvolgorde aan. Deze projectenlijst wordt besproken in het ambtelijk en bestuurlijk Vervoerberaad, waarna Gedeputeerde Staten de prioriteitsvolgorde van de te subsidiëren projecten vaststellen. Op basis van deze projectenlijst zullen beschikkingen tot verlening en afwijzing van subsidies worden afgegeven.]

12) **[Toelichting:** Voor verleende subsidies kan een voorschotbetaling worden verricht tot een maximum van 90%. Het resterende gedeelte zal, als men er recht op heeft, bij de vaststelling van de subsidie worden uitbetaald. Bij infrastructurele projecten moet de aanvrager ten behoeve van de voorschotbetaling een aantal documenten overleggen waarmee wordt aangetoond dat daadwerkelijk met de werken is begonnen. Bij niet-infrastructurele projecten geldt deze verplichting niet. ]

13) **[Toelichting:** Indien de in artikel 6 gestelde indieningstermijn voor subsidieaanvragen wijziging dient te ondergaan kunnen Gedeputeerde Staten, het Vervoerberaad gehoord, deze indieningstermijn wijzigen. Op basis van dit artikel kunnen Gedeputeerde Staten voorts ten behoeve van een betere behandeling van subsidieaanvragen en/of verantwoording van verleende subsidies nadere regels stellen. ]

14) **[Toelichting:** Op het moment waarop de thans door de provincie ontvangen rijksmiddelen voor stimulering van gemeentelijke verkeersveiligheidsplannen ten behoeve van de tot het rechtsgebied van het Kaderwetgebied Twente behorende gemeenten niet meer aan de provincie worden uitgekeerd, komen de daarop betrekking hebbende artikelen in deze verordening op basis van het tweede lid te vervallen.]

---

## Bijlage 1 Educatielijst duurzaam veilig projecten

### Bijlage bij artikel 3.4 Subsidieverordening Regionale en lokale verkeers- en vervoerprojecten Overijssel

#### EDUCATIELIJST DUURZAAM VEILIG-PROJECTEN

(niet-infrastructurele verkeersveiligheids-projecten/ beïnvloeding verkeersgedrag)

##### 0 – 4 jaar

- Voorlichting beveiligingsmiddelen fiets/auto's op peuterscholen
- Module verkeer voor ouders/intermediaren
- Stap stoep fiets
- Hart(d) voor je kind
- Vroegschoolse educatie (Piramide, Caleidoscoop, Startblokken)
- Veiligheidskaarten consultatiebureaus
- Kinderen hebben eigen spelregels

##### 4 – 12 jaar

- Theoretische verkeersproef BO
- Praktische verkeersproef BO
- VEBO-projecten
- Verkeersonderwijs (o.a. lesmaterialen en lespakketten)
- Kinderparticipatie
- Verkeersouders (o.a. body guard-project)
- Van 8 naar 1
- Verkeersexamen
- Verkeersquiz II – basisscholen
- Verkeersbrigadiers
- Straatspeeldag
- KANS (educatie ouderen omtrent haal- en brenggedrag)
- De scholen zijn weer begonnen
- Fietscontrole
- Verkeersmarkt (voorbeeld: Rail Safety/Doe-acties)
- Praktijkvaardigheidscursus (trap-/skelter & fietsvaardigheid)
- Project 'Luisteris Nederlandse Spoorwegen'
- Cd-rom 'Veilig fietsen in ...' (voorbeeld: 3VO Zwartewaterland)
- Dode hoek/zwaar verkeer
- Veiligheidslabel
- Wijzer door het verkeer
- Van de achterbank op de fiets

##### 12 – 16 jaar

- Jongerenparticipatie
- School-thuisroutes
- Fietsverlichtingsactie
- Dode hoek/zwaar verkeer
- Verkeerskrant
- VEVO-projecten
- De scholen zijn weer begonnen
- Project 'Luisteris' van de Nederlandse Spoorwegen
- Verkeersles door PABO-scholieren op VO (voorbeeld: Hengelo)
- Aanbieden praktijkcursus bromfietzers door het benaderen van ouders van 15-jarigen
- Internetprogramma 'Traffic hits for you' (3VO)
- Onder invloed onderweg (Anti Alcoholcampagne)
- Veilig naar school in ...

##### 16 – 25 jaar

- Anti Alcoholcampagne VO
- Bromfietsprojecten
- Verkeerskrant
- VEVO-projecten
- Jonge automobilisten
- Aanvullende rijopleiding (direct na behalen rijbewijs)
- BOB
- Verkeersmarkt
- Bromfietscursus met KNMV praktijkmodule (voorbeeld: VECOM Rijssen)
- Thuisbezoek jeugdige overtredders door politie (voorbeeld: politie Zuid-Twente)
- Rijopleiding in stappen (RIS)



---

## **25 – 60 jaar**

- Auto te water
- Speerpunctaties (HELM-GRAS)
- Snelheid (voorbeeld: radargunteam / smiley)
- Rijvaardigheidsritten
- Cursus Veilig Rijden
- Cursus Het Nieuwe Rijden (voorbeeld: cursus defensief rijgedrag TLN)
- Regionale motorvaardigheidstraining (voorbeeld: MIG Twente)
- Cursus Rijbewijs op herhaling
- Alcohol in het verkeer
- BOB
- Autogordels
- Opfriscursus verkeersregels
- Veiligheid bij pech onder weg
- Buurtvoorlichting
- Ter Plekke Actief (TPA)
- Caravancontrole/-training
- Verkeersregeltoets bedrijven en personeelsverenigingen
- Aanvullende cursus motorvaardigheid (voorbeeld: MIG Twente)
- Project Safety Culture
- Periodieke verkeersveiligheidstoets 3VO
- Diverse verkeersveiligheidstrainingen (voorbeeld: VVCR, NIV, ANWB, IRV)

## **60+**

- Broem-ritten/senioren
- Seniorenvoorlichting
- Scootmobielcursus
- Fietsvaardigheidstraining
- BOB 60+

NB. De inventarisatie van gerealiseerde en lopende projecten in de regio's Kop van Overijssel (KOVO), IJsseldelta, Vechtdal, Noordoost-Twente en Zuid-Twente is nog niet compleet. Eind september/begin oktober zal het overzicht op grond van de subsidieaanvragen bij de provincie Overijssel worden compleet.