

Provinciaal blad van Noord-Brabant

ISSN: 0920-1408

Onderwerp

Subsidieregeling verkeer en vervoer Noord-Brabant 2016

Nummer

148/15

Bijlage(n)

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant

Gelet op artikel 2 van de Algemene subsidieverordening Noord-Brabant;

Overwegende dat Gedeputeerde Staten uitvoering willen geven aan de Wet BDU verkeer en vervoer en aan de essentiële onderdelen van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan;

Overwegende dat Gedeputeerde Staten tevens de doorstroming van het openbaar vervoer in Noord-Brabant wensen te stimuleren;

Overwegende dat Gedeputeerde Staten vanuit de doelstelling van de OV-visie streven naar meer reizigers in het openbaar vervoer en daarom het wenselijk achten om bij te dragen aan projecten op het gebied van marketing;

Overwegende dat Gedeputeerde Staten de inhoudelijke sturing en de kwaliteitsborging van de totstandkoming van de uitvoeringsprogramma's van de GGA-regio's willen waarborgen om zodoende een effectievere aanpak van de mobiliteitsproblematiek te bewerkstelligen;

Overwegende dat Gedeputeerde Staten streven naar betrouwbaar, comfortabel en snel openbaar vervoer en dit willen bevorderen door het stimuleren van de realisering van specifieke infrastructuur voor het openbaar vervoer en tevens met goede parkeer- en reisvoorzieningen de bereikbaarheid van een stad of regio beogen te verbeteren;

Overwegende dat Gedeputeerde Staten kleinschalige mobiliteitsoplossingen willen stimuleren om te kunnen voorzien in een mobiliteitsbehoefte van reizigers voor wie geen openbaar vervoer beschikbaar is;

Overwegende dat Gedeputeerde Staten in samenwerking met het Rijk projecten willen stimuleren die een vlotte en veilige doorstroming op overwegen bevorderen;

Nummer
148/15

Overwegende dat Gedeputeerde Staten projecten willen stimuleren die een verschuiving bewerkstelligen van het goederenvervoer over de weg naar goederenvervoer over water, spoor en door buisleidingen;

Overwegende dat aanpassing van de Subsidieregeling verkeer en vervoer Noord-Brabant 2013 vanwege de nieuwe situatie, dat vanaf 1 januari BDU-gelden worden gestort in het provinciefonds met de daaraan gekoppelde verantwoording op grond van de Algemene subsidieverordening Noord-Brabant, leidt tot een groot aantal noodzakelijke wijzigingen en Gedeputeerde Staten het derhalve wenselijk achten een geheel nieuwe regeling vast te stellen;

Besluiten vast te stellen de volgende regeling:

§ 1 Regiotaxi

Artikel 1.1 Begripsbepalingen

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

- a. regiotaxi: voor een ieder openstaand personenvervoer per auto, niet volgens een dienstregeling, als bedoeld in het Besluit personenvervoer 2000 voor zover het vervoer aanvullend of vervangend is ten opzichte van het openbaar vervoer, niet zijnde doelgroepenvervoer en groepsvervoer;
- b. samenwerkingsbijdrage OV: subsidie aan gemeenten en gemeenschappelijke regelingen met wie de samenwerkingsovereenkomst is gesloten;
- c. samenwerkingsovereenkomst: samenwerkingsovereenkomst Regiotaxi Noord-Brabant 2016-2020;
- d. tariefeenheid: instaptarief, kilometertarief of zone-tarief;
- e. vervoersovereenkomst: overeenkomst als bedoeld in artikel 6 van het Besluit personenvervoer 2000;
- f. vrije reiziger: reiziger die met de regiotaxi reist en geen recht heeft op een door wet- en regelgeving aangewezen vergoeding.

Artikel 1.2 Doelgroep

Subsidie kan worden aangevraagd door:

- a. gemeenten met wie de samenwerkingsovereenkomst is gesloten;
- b. gemeenschappelijke regelingen met wie de samenwerkingsovereenkomst is gesloten.

Artikel 1.3 Subsidievorm

1. Gedeputeerde Staten verstrekken op grond van deze regeling projectsubsidies.

2. Subsidies als bedoeld in het eerste lid worden verstrekt in de vorm van een geldbedrag.

Nummer
148/15

Artikel 1.4 Subsidiabele activiteiten

Subsidie kan worden verstrekt voor projecten gericht op:

- a. het verrichten van personenvervoer met de regiotaxi voor vrije reizigers;
- b. het geven van een bindend OV-advies;
- c. activiteiten die gerelateerd zijn aan de regiotaxi.

Artikel 1.5 Weigeringsgronden

Subsidie wordt geweigerd indien de subsidieaanvrager reeds een subsidie als bedoeld in artikel 1.4 over het jaar 2016 heeft ontvangen.

Artikel 1.6 Subsidievereisten

1. Om voor subsidie als bedoeld in artikel 1.4, onder a en b, in aanmerking te komen, wordt voldaan aan de bepalingen in de vervoersovereenkomst.
2. Om voor subsidie als bedoeld in artikel 1.4, onder c, in aanmerking te komen wordt voldaan aan de bepalingen in de samenwerkingsovereenkomst.

Artikel 1.7 Subsidiabele kosten

Voor zover noodzakelijk en adequaat in relatie tot het doel van de subsidie komen alle kosten voor subsidie in aanmerking.

Artikel 1.8 Vereisten subsidieaanvraag

Subsidieaanvragen worden ingediend van 4 januari tot en met 30 juni van het jaar waarop de subsidie betrekking heeft.

Artikel 1.9 Subsidieplafond

Gedeputeerde Staten stellen het subsidieplafond voor subsidies als bedoeld in artikel 1.4:

- a. onder a en b, voor de periode genoemd in artikel 1.8, vast op € 2.200.000;
- b. onder c, voor de periode genoemd in artikel 1.8, vast op € 3.000.000.

Artikel 1.10 Subsidiehoogte

1. De hoogte van de subsidie, bedoeld in artikel 1.4, onder a, bedraagt het verschil tussen het tarief per declarabele tariefeenheid verminderd met de eigen bijdrage van de reiziger vermenigvuldigd met het aantal tariefeenheden van de rit.
2. De hoogte van de subsidie, bedoeld in artikel 1.4, onder b, bedraagt een vast bedrag per OV-advies zoals is vastgesteld in de vervoersovereenkomst.
3. De hoogte van de subsidie, bedoeld in artikel 1.4, onder c, bedraagt de OV-samenwerkingsbijdrage zoals per regio beschikbaar is gesteld in de samenwerkingsovereenkomst.

4. Indien de subsidie minder bedraagt dan € 25.000 wordt deze niet verstrekt.

Nummer
148/15

Artikel 1.11 Verplichtingen van de subsidieontvanger

De subsidieontvanger heeft in ieder geval de verplichting dat hij een administratie bijhoudt van aan de activiteiten verbonden uitgaven en inkomsten als bedoeld in artikel 4:37, eerste lid, onder b, van de Algemene wet bestuursrecht en deze desgevraagd aan Gedeputeerde Staten overlegt.

Artikel 1.12 Prestatieverantwoording

De subsidieontvanger toont bij de aanvraag tot subsidievaststelling door middel van de door Gedeputeerde Staten vastgestelde verklaring inzake werkelijke kosten en opbrengsten aan dat de activiteiten, waarvoor de subsidie is verleend, zijn verricht en dat aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen is voldaan.

Artikel 1.13 Bevoorschotting en betaling

1. Gedeputeerde Staten verstrekken een voorschot van ten hoogste 100%.
2. Gedeputeerde Staten bepalen de hoogte van het voorschot op basis van prestaties, besteding en liquiditeitsbehoefte.
3. Het voorschot, bedoeld in het eerste lid, wordt betaald in termijnen waarvan de hoogte en de tijdstippen in de beschikking tot subsidieverlening worden bepaald.

§ 2 Stimulering bedrijfsvervoer

Artikel 2.1 Begripsbepalingen

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

- a. bedrijfsvervoer: collectief vervoer ten behoeve van werknemers op het woon-werktraject van de werknemer door of vanwege de werkgever, voor aanvang van en na afloop van de werkzaamheden van de werknemer;
- b. beroepsvervoerder: vervoerder met een vergunning voor het verrichten van besloten busvervoer of taxivervoer;
- c. de-minimissteun: steun die voldoet aan de voorwaarden voor vrijstelling van aanmelding als opgenomen in Verordening (EU) nr. 1407/2013 van de Commissie van 18 december 2013 betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op de-minimissteun, Pb EU L 352/9 van 24 december 2013, met inbegrip van eventueel in de toekomst vast te stellen wijzigingen;
- d. werkplek: vaste locatie waar door een werknemer arbeid wordt verricht en waarover de werkgever zeggenschap of recht van gebruik heeft.

Artikel 2.2 Doelgroep

Subsidie kan worden aangevraagd door werkgevers, van wie het bedrijf en de werkplekken gelegen zijn in het gebied waar de provincie Noord-Brabant vervoersautoriteit is.

Artikel 2.3 Subsidievorm

1. Gedeputeerde Staten verstrekken op grond van deze regeling projectsubsidies.
2. Subsidies als bedoeld in het eerste lid worden verstrekt in de vorm van een geldbedrag.

Artikel 2.4 Subsidiabele activiteiten

Subsidie kan worden verstrekt voor projecten gericht op het verrichten van bedrijfsvervoer.

Artikel 2.5 Weigeringsgronden

Subsidie wordt geweigerd indien voor het project reeds subsidie is verstrekt ten behoeve van bedrijfsvervoer in 2015.

Artikel 2.6 Subsidievereisten

Om voor subsidie als bedoeld in artikel 2.4 in aanmerking te komen, wordt voldaan aan de volgende vereisten:

- a. het bedrijfsvervoer heeft plaatsgevonden in 2015;
- b. de subsidieaanvrager heeft geen reiskostenvergoeding betaald aan de werknemers die gebruik hebben gemaakt van het bedrijfsvervoer;
- c. het project is gericht op:
 - 1°. een werkplek, gelegen in de provincie Noord-Brabant;
 - 2°. bedrijfsvervoer door middel van een bus of auto, ingericht voor het vervoer van minimaal acht personen, exclusief de bestuurder;
- d. aan het project liggen ten grondslag:
 - 1°. een vervoersoverzicht van het kalenderjaar waarvoor subsidie wordt aangevraagd, waarbij per dag de namen van de vervoerde werknemers zijn aangegeven;
 - 2°. indien mogelijk, een afschrift van een overeenkomst die door de subsidieaanvrager met een beroepsvervoerder is gesloten voor het verrichten van bedrijfsvervoer.

Artikel 2.7 Vereisten subsidieaanvraag

1. Subsidieaanvragen worden ingediend binnen de tenderperiode van 4 januari 2016 tot en met 1 april 2016.
2. De aanvraag heeft betrekking op het bedrijfsvervoer dat is verricht in het jaar voorafgaande aan de aanvraag.

Artikel 2.8 Subsidieplafond

Gedeputeerde Staten stellen het subsidieplafond voor subsidies als bedoeld in artikel 2.4 voor de tenderperiode genoemd in artikel 2.7, vast op € 140.000.

Artikel 2.9 Subsidiehoogte

Nummer

148/15

1. De hoogte van de subsidie bedraagt € 0,68 per werknemer per dag.
2. Onverminderd het eerste lid, geldt voor ondernemingen in de zin van het Europees recht dat de totaal verstrekte subsidie niet hoger mag zijn dan € 200.000 en € 100.000 voor ondernemingen in het wegvervoer over een periode van drie belastingjaren en ook dat anderszins wordt voldaan aan de voorwaarden voor de-minimissteun.

Artikel 2.10 Verdeelcriteria

1. Indien de binnen de tenderperiode ingediende volledige subsidieaanvragen het subsidieplafond, genoemd in artikel 2.8, te boven gaan, verdelen Gedeputeerde Staten de subsidie naar evenredigheid onder de voornoemde subsidieaanvragen.
2. Evenredige verdeling onder de subsidieaanvragers vindt plaats op basis van de subsidiehoogte van de subsidieaanvragen, berekend op basis van artikel 2.9.

Artikel 2.11 Subsidievaststelling

1. Op subsidies tot € 25.000 is artikel 20, eerste lid, onder a, vierde en vijfde lid van de Algemene subsidieverordening Noord-Brabant van toepassing.
2. Met toepassing van artikel 21, negende lid, en artikel 22, zevende lid, van de Algemene subsidieverordening Noord-Brabant, is op subsidies van € 25.000 en hoger artikel 20, eerste lid, onder a, vierde en vijfde lid, van de Algemene subsidieverordening Noord-Brabant van overeenkomstige toepassing.

§ 3 Doorstromingsmaatregelen openbaar vervoer

Artikel 3.1 Begripsbepalingen

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

- a. openbaar vervoer: voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig;
- b. vervoerder: concessiehouder voor openbaar vervoer in het gebied waarop het project betrekking heeft.

Artikel 3.2 Doelgroep

Subsidie kan worden aangevraagd door wegbeheerders.

Artikel 3.3 Subsidievorm

1. Gedeputeerde Staten verstrekken op grond van deze regeling projectsubsidies.
2. Subsidies als bedoeld in het eerste lid worden verstrekt in de vorm van een geldbedrag.

Artikel 3.4 Subsidiabele activiteiten

Subsidie kan worden verstrekt voor projecten gericht op kleinschalige infrastructurele maatregelen ten behoeve van doorstroming van het openbaar vervoer.

Artikel 3.5 Weigeringsgronden

Subsidie wordt geweigerd indien:

- a. voor het project reeds subsidie door Gedeputeerde Staten of een ander bestuursorgaan is verstrekt;
- b. de subsidieaanvrager met het project reeds voor het moment van indiening van de subsidieaanvraag is begonnen.

Artikel 3.6 Subsidievereisten

Om voor subsidie als bedoeld in artikel 3.4 in aanmerking te komen, wordt voldaan aan de volgende vereisten:

- a. het project wordt uitgevoerd in de provincie Noord-Brabant;
- b. het project draagt bij aan:
 - 1°. rijtijdvermindering van het openbaar vervoer; of,
 - 2°. comfortverbetering voor reizigers in het openbaar vervoer;
- c. het project heeft de instemming van de vervoerder;
- d. aan het project liggen ten grondslag:
 - 1°. een projectplan, waarin in ieder geval is opgenomen op welke wijze is voldaan aan de vereisten in deze paragraaf;
 - 2°. een offerte met een duidelijke afbakening van de verschillende werkzaamheden per maatregel;
 - 3°. een kostenraming van de maatregel.

Artikel 3.7 Subsidiabele kosten

Voor zover noodzakelijk en adequaat in relatie tot het doel van de subsidie komen alle kosten voor subsidie in aanmerking.

Artikel 3.8 Niet subsidiabele kosten

In afwijking van artikel 3.7, komen de volgende kosten in ieder geval niet voor subsidie in aanmerking:

- a. kosten van de interne organisatie van de subsidieaanvrager;
- b. kosten voor structureel beheer en onderhoud van bestaande infrastructuur;
- c. kosten voor toezicht.

Artikel 3.9 Vereisten subsidieaanvraag

Subsidieaanvragen worden ingediend van 1 januari 2016 tot en met 31 december 2016.

Artikel 3.10 Subsidieplafond

Gedeputeerde Staten stellen het subsidieplafond voor subsidies als bedoeld in artikel 3.4, voor de periode genoemd in artikel 3.9, vast op € 100.000.

Artikel 3.11 Subsidiehoogte

De hoogte van de subsidie, bedoeld in artikel 3.4, bedraagt 100% van de subsidiabele kosten, tot een maximum van € 10.000 per project.

Nummer

148/15

Artikel 3.12 Verdeelcriteria

1. Subsidie wordt verdeeld op volgorde van binnenkomst van de subsidieaanvragen.
2. Indien een subsidieaanvraag nog niet volledig is, geldt voor het bepalen van de onderlinge rangschikking voor de verdeling van de subsidie de dag waarop de subsidieaanvraag volledig is als datum van binnenkomst.
3. Dreigt het subsidieplafond op enige dag te worden overschreden, dan vindt rangschikking van de op die dag binnengekomen volledige subsidieaanvragen plaats door middel van loting.

Artikel 3.13 Verplichtingen van de subsidieontvanger

De subsidieontvanger realiseert het project voor 31 december 2017.

Artikel 3.14 Prestatieverantwoording

De subsidieontvanger toont door middel van beeldmateriaal desgevraagd aan dat de subsidiabele activiteiten, waarvoor de subsidie is verleend, zijn verricht en dat aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen is voldaan.

§ 4 GGA-regio's

Artikel 4.1 Begripsbepalingen

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

- a. buurtbushalte: halte, waar een buurtbus halteert;
- a. GGA-regio: samenwerkingsverband met als deelnemers de aangesloten Noord-Brabantse gemeenten, zoals opgenomen in bijlage 2, de provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant;
- b. halte: in-, uit- of overstapfaciliteit voor de bus met voorzieningen voor een comfortabele in- en uitstap, voorzien van het verkeersbord L 03;
- c. infrastructurele projecten: investeringen in infrastructuur, die bijdragen aan de verwezenlijking van het provinciale verkeers- en vervoersbeleid;
- d. niet-infrastructurele projecten: niet-infrastructurele maatregelen, regionale studieprojecten, mensgerichte maatregelen of pakketten van mensgerichte maatregelen;
- e. regionaal halteplan: gemeentelijk plan ten behoeve van een GGA-regio waarin is aangegeven op welk moment welke halte toegankelijk wordt gemaakt en hoe het fysiek toegankelijk maken van de halte wordt gefinancierd;
- f. stads- of streekbushalte: halte waar een stads- of streekbus halteert.

Artikel 4.2 Doelgroep

Nummer

148/15

1. Subsidie als bedoeld in artikel 4.4 kan worden aangevraagd door:
 - a. de gemeenten, genoemd in bijlage 2;
 - b. gemeenschappelijke regelingen.
2. Subsidie als bedoeld in artikel 4.4, eerste lid, onder b kan worden aangevraagd door de gemeenten, genoemd in bijlage 2, ten behoeve van maatschappelijke organisaties.

Artikel 4.3 Subsidievorm

1. Gedeputeerde Staten verstrekken op grond van deze paragraaf projectsubsidies.
2. Subsidies als bedoeld in het eerste lid worden verstrekt in de vorm van een geldbedrag.

Artikel 4.4 Subsidiabele activiteiten

1. Subsidie kan worden verstrekt voor:
 - a. kleine infrastructurele projecten;
 - b. niet-infrastructurele projecten;
 - c. projecten gericht op het fysiek toegankelijk maken van een halte;
 - d. projecten gericht op het aanschaffen en plaatsen van halte-meubilair voor een halte.
2. Subsidie kan worden verstrekt voor reserveprojecten, indien projecten als genoemd in het eerste lid, in het jaar van subsidieverlening door onvoorziene omstandigheden niet in uitvoering kunnen worden genomen.

Artikel 4.5 Weigeringsgronden

1. Subsidie wordt geweigerd indien:
 - a. het project reeds is aanbesteed en gegund voor het moment van indiening van de subsidieaanvraag;
 - b. met de uitvoering van het project is begonnen voor het moment van indiening van de subsidieaanvraag;
 - c. aan de subsidieaanvrager voor hetzelfde project of projectonderdeel reeds subsidie is verstrekt;
 - d. de aanvrager van een subsidie als bedoeld in artikel 4.4, onder c, over voldoende middelen beschikt uit openbaar vervoerreserves ten behoeve van de verbetering van de fysieke toegankelijkheid van haltes, welke reesteren of voortvloeien uit convenanten inzake regiotaxi's.
2. Het eerste lid, onder a en b is niet van toepassing, indien Gedeputeerde Staten de subsidieaanvrager reeds voor de indiening van de subsidieaanvraag schriftelijk toestemming hebben gegeven om al op een eerder tijdstip met de bedoelde activiteiten te starten.

Artikel 4.6 Subsidievereisten

Nummer

148/15

1. Om voor subsidie als bedoeld in artikel 4.4, eerste lid, onder a tot en met d, in aanmerking te komen, is het project opgenomen in het regionaal uitvoeringsprogramma van een GGA-regio, waarin de aanvrager deelnemer is.
2. Het regionale uitvoeringsprogramma, bedoeld in het eerste lid:
 - a. bevat een overzicht van de projecten, bedoeld in artikel 4.4, eerste lid, onder a tot en met d;
 - b. is vastgesteld in het bestuurlijk overleg van de GGA-regio, waaraan de participerende gemeenten en de provincie Noord-Brabant als gelijkgerechtigden deelnemen;
 - c. is het resultaat van een jaarlijkse dialoog van de deelnemers van de GGA-regio, waarbij de projecten integraal zijn afgewogen en de beoogde kwaliteit van de projecten is bepaald aan de hand van en met gebruikmaking van het PRIOR-systeem;
 - d. geeft aan wat het meerjarige perspectief van de projecten is;
 - e. geeft aan op welke wijze:
 - 1°. de jaarlijkse dialoog is verlopen;
 - 2°. de regionale besluitvorming is voorbereid;
 - 3°. de projecten aansluiten op de regionale beleidsagenda;
 - 4°. de projecten evenwichtig zijn verdeeld over de thema's van de regionale beleidsagenda;
 - 5°. de projecten de in de regionale beleidsagenda benoemde problemen aanpakken;
 - 6°. de effecten van voorgaande jaren consequenties hebben gehad voor het regionale pakket of het regionale uitvoeringsprogramma;
 - 7°. projecten of projectsuggesties van maatschappelijke organisaties zijn behandeld.
3. Onverminderd het eerste en tweede lid, wordt om voor subsidie als bedoeld in artikel 4.4, eerste lid, onder b, in aanmerking te komen, voldaan aan het vereiste dat indien sprake is van een regionaal studieproject:
 - a. ten minste twee gemeenten bij het project betrokken zijn;
 - b. het studieproject door het bestuurlijk GGA-overleg als zodanig is benoemd.
4. Om voor subsidie als bedoeld in artikel 4.4, tweede lid, in aanmerking te komen, is het project opgenomen in een regionaal uitvoeringsprogramma als bedoeld in het eerste of derde lid.
5. Indien de deelnemers van het bestuurlijk overleg van de GGA-regio het regionale uitvoeringsprogramma, bedoeld in het eerste lid, unaniem vaststellen, nemen Gedeputeerde Staten het regionale uitvoeringsprogramma en de daarin opgenomen projecten ongewijzigd over en stellen het vast.

6. Indien de deelnemers van het bestuurlijk overleg van de GGA-regio het regionale uitvoeringsprogramma, bedoeld in het eerste lid, niet unaniem vaststellen, stellen Gedeputeerde Staten zelf het programma vast, waarbij de projecten waarover geen regionale overeenstemming is bereikt worden getoetst aan de doelstellingen van het provinciaal verkeers- en vervoersplan en de daarbij behorende beleidsaccenten van de Dynamische BeleidsAgenda.

Nummer
148/15

Artikel 4.7 Subsidiabele kosten

1. Voor subsidie als bedoeld in artikel 4.4, eerste lid, onder a en d, komen voor zover noodzakelijk en adequaat in relatie tot het doel van de subsidie de volgende kosten voor subsidie in aanmerking:
 - a. kosten voor werkzaamheden ten behoeve van aanleg, bouw, wijziging of inrichting van de betrokken infrastructuur;
 - b. kosten voor verwerving van een onroerende zaak tot maximaal de taxatiewaarde;
 - c. kosten voor vergunningen en leges;
 - d. kosten voor materiaal;
 - e. kosten voor bijkomende voorzieningen die nodig zijn om de betrokken infrastructuur na voltooiing zijn functie te kunnen laten vervullen;
 - f. schadevergoeding aan derden;
 - g. kosten voor voorlichting over de uitvoering van het project gericht op begeleiding gedurende de bouw;
 - h. kosten voor omleidingsroutes voor openbaar vervoer vanaf drie maanden na start van de werkzaamheden;
 - i. kosten voor verleggen van kabels en leidingen;
 - j. kosten voor grondverwerving;
 - k. meerkosten indien sprake is van slechte bodemgesteldheid;
 - l. kosten voor aanbrengen of aanpassen van verkeersregelinstanties;
 - m. vaste vergoeding voor voorbereidings-, administratie- en toezichtskosten van 15% van de voor subsidie in aanmerking komende kosten, bedoeld onder a tot en met l.
2. Voor subsidie als bedoeld in artikel 4.4, eerste lid, onder b en tweede lid komen voor zover noodzakelijk en adequaat in relatie tot het doel van de subsidie alle kosten voor subsidie in aanmerking.

Artikel 4.8 Niet subsidiabele kosten

1. In afwijking van artikel 4.7, eerste lid, komen de volgende kosten in ieder geval niet voor subsidie in aanmerking:
 - a. interne apparaatskosten van de subsidieaanvrager;
 - b. kosten voor het uitvoeren van reguliere werkzaamheden;
 - c. onderhoudskosten die worden bespaard vanwege het niet uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden;
 - d. kosten van vervanging van kabels en leidingen van derden.

2. In afwijking van artikel 4.7, tweede lid, komen de volgende kosten in ieder geval niet voor subsidie in aanmerking:
 - a. interne apparaatskosten van de subsidieaanvrager;
 - b. voorbereidings- en toezichtskosten;
 - c. beheer- en onderhoudskosten;
 - d. onderhoudskosten die worden bespaard vanwege het niet uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden.

Nummer
148/15

Artikel 4.9 Vereisten subsidieaanvraag

1. De regionale uitvoeringsprogramma's van de GGA regio's worden ingediend voor 10 december voorafgaand aan het jaar waarop de subsidie betrekking heeft.
2. Subsidieaanvragen voor subsidies als bedoeld in:
 - a. artikel 4.4, eerste lid en die opgenomen zijn in een regionaal uitvoeringsprogramma, worden ingediend voor 1 januari van het jaar waarop de subsidie betrekking heeft;
 - b. artikel 4.4, tweede lid en die opgenomen zijn in een regionaal uitvoeringsprogramma, worden ingediend voor 1 september van het jaar waarop de subsidie betrekking heeft.

Artikel 4.10 Subsidieplafond

Gedeputeerde Staten stellen het subsidieplafond voor subsidies als bedoeld in artikel 4.4, eerste lid, voor 2016 en 2017 in totaal vast op € 30.913.800.

Artikel 4.11 Subsidiehoogte

1. De hoogte van de subsidie bedraagt voor projecten als bedoeld in artikel 4.4, eerste lid:
 - a. onder a en d, maximaal 50% van de subsidiabele kosten, tot een maximum van € 5.000.000;
 - b. onder b, maximaal 80% van de subsidiabele kosten, tot een maximum van € 8.000.000.
2. Onverminderd het eerste lid, wordt de hoogte van de subsidie voor de volgende projectonderdelen als volgt bepaald:
 - a. een vast bedrag voor de aanleg van fietspaden, zoals opgenomen in tabel 1 van bijlage 3;
 - b. een vast bedrag voor de aanleg van fietsstraten, zoals opgenomen in tabel 2 van bijlage 3;
 - c. een vast bedrag voor de aanleg van rotondes, zoals opgenomen in tabel 3 van bijlage 3;
 - d. een vast bedrag voor de vervanging van betontegels door asfalt, zoals opgenomen in tabel 4 van bijlage 3;
 - e. een vast bedrag voor de aanleg van fietsenstallingen, zoals opgenomen in tabel 5 van bijlage 3;
 - f. een vast bedrag voor het realiseren van duurzaam veilig maatregelen, zoals opgenomen in tabel 6 van bijlage 3;

- g. een vast bedrag voor mensgerichte activiteiten, zoals opgenomen in tabel 7 van bijlage 3;
 - h. in totaal ten hoogste € 40.000 voor maximaal twee projectonderdelen waarvoor geen normbedragen als bedoeld in de onderdelen a tot en met g zijn opgenomen en die niet vallen onder de subsidiabele kosten, bedoeld in artikel 4.7, eerste lid.
3. Onverminderd het eerste lid, bedraagt de hoogte van de subsidie voor projecten als bedoeld in artikel 4.4, eerste lid, onder c:
 - a. € 7.500 per buurtbushalte;
 - b. € 10.000 per stads- of streekbushalte.
 4. Indien door de rijksoverheid subsidie is verstrekt, wordt dit bedrag in mindering gebracht op de subsidiabele kosten.
 5. Indien reeds door een ander regionaal overheidsorgaan subsidie is verstrekt voor de subsidiabele kosten of een deel daarvan, wordt slechts een zodanig bedrag aan subsidie verstrekt dat het totale bedrag aan subsidies niet meer bedraagt dan het bedrag dat krachtens deze regeling kan worden verstrekt.
 6. Indien er sprake is van financiering uit grondexploitatie wordt deze in mindering gebracht op de subsidiabele kosten.
 7. Indien de totale subsidiabele kosten minder dan € 10.000 bedragen, wordt de subsidie niet verstrekt.

Nummer

148/15

Artikel 4.12 Verplichtingen van de subsidieontvanger

1. De subsidieontvanger heeft bij subsidies als bedoeld in artikel 4.4, eerste lid, in ieder geval de volgende verplichtingen:
 - a. opdrachtverlening in het kader van de werkzaamheden bij het project vindt uiterlijk plaats in het jaar van subsidieverlening;
 - b. bij subsidies van € 25.000 en hoger dient de subsidieontvanger een einddeclaratie in voor 1 december van het jaar dat volgt op het jaar waarin de subsidie is verleend.
2. Onverminderd het eerste lid heeft de subsidieontvanger bij subsidies als bedoeld in artikel 4.4, eerste lid, onder c, de verplichting dat:
 - a. bij subsidies van € 25.000 en hoger een einddeclaratie vergezeld gaat van een overzicht van alle wijzigingen die per halte zijn uitgevoerd en de daarbij behorende data;
 - b. de halte conform de criteria van bijlage 1 toegankelijk is gemaakt.
3. Onverminderd het eerste lid heeft de subsidieontvanger bij subsidies als bedoeld in artikel 4.4, eerste lid, onder d, de verplichting dat de werkzaamheden conform de criteria van bijlage 1 worden uitgevoerd.
4. Gedeputeerde Staten kunnen na een daartoe door de subsidieontvanger ingediend schriftelijk verzoek eenmalig de termijn van opdrachtverlening als bedoeld in het eerste lid, onder a, en eenmalig het tijdstip, bedoeld in het eerste lid, onder b, verlengen, indien de subsidieontvanger aantoont dat niet aan de voorgeschreven termijnen kan worden voldaan vanwege:

- a. het niet tijdig kunnen verwerven van de benodigde gronden als gevolg van wettelijke of procedurele oorzaken, die niet aan de subsidieontvanger te wijten zijn, mits op redelijke termijn zicht is op daadwerkelijke grondverwerving;
 - b. het langer in beslag nemen dan gepland van de bestemmingsplanprocedure als gevolg van wettelijke, juridische of procedurele zaken;
 - c. vertraging in samenhangende projecten of beïnvloeding van andere projecten waardoor de subsidieontvanger genoodzaakt is de uitvoeringsperiode te verlengen;
 - d. vertraging in de uitvoering als gevolg van extreme of onverwachte weersomstandigheden; of,
 - e. vertraging in de opdrachtverlening of in de uitvoering als gevolg van andere aan derden toe te schrijven omstandigheden.
5. Onverminderd het eerste tot en met het vierde lid, heeft de subsidieontvanger bij subsidies als bedoeld in artikel 4.4, tweede lid, in ieder geval de verplichting dat het project in het jaar van subsidieverlening in uitvoering wordt genomen.

Nummer
148/15

Artikel 4.13 Prestatieverantwoording

1. Bij subsidies tot € 25.000 leggen Gedeputeerde Staten in de beschikking tot subsidieverlening vast op welke wijze de subsidieontvanger desgevraagd aantoont dat de activiteiten, waarvoor de subsidie is verleend, zijn verricht en dat aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen is voldaan.
2. Bij subsidies van € 25.000 en hoger toont de subsidieontvanger bij de aanvraag tot subsidievaststelling door middel van het door Gedeputeerde Staten vastgestelde einddeclaratieformulier aan dat de activiteiten, waarvoor de subsidie is verleend, zijn verricht en dat aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen is voldaan.

Artikel 4.14 Bevoorschotting en betaling

1. Bij subsidies tussen de € 25.000 en € 125.000 verstrekken Gedeputeerde Staten geen voorschot op het verleende subsidiebedrag.
2. Bij subsidies van € 125.000 en hoger verstrekken Gedeputeerde Staten een voorschot van ten hoogste 100% van het verleende subsidiebedrag.
3. Gedeputeerde Staten bepalen de hoogte van het voorschot, bedoeld in het tweede lid, op basis van prestaties, besteding en liquiditeitsbehoefte van de subsidieontvanger.
4. Gedeputeerde Staten betalen het voorschot, bedoeld in het derde lid, in termijnen, waarvan de hoogte en de tijdstippen in de beschikking tot subsidieverlening worden bepaald.

§ 5 Gelabelde BDU-uitkeringen

Nummer

148/15

Artikel 5.1 Begripsbepalingen

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

- a. BDU: Brede Doeluitkering;
- b. openbaar vervoer: voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig.

Artikel 5.2 Doelgroep

Subsidie op grond van deze paragraaf kan worden aangevraagd door:

- a. gemeenten;
- b. openbaar vervoerbedrijven.

Artikel 5.3 Subsidievorm

1. Gedeputeerde Staten verstrekken op grond van deze paragraaf projectsubsidies.
2. Subsidies als bedoeld in het eerste lid worden verstrekt in de vorm van een geldbedrag.

Artikel 5.4 Subsidiabele activiteiten

Subsidie kan worden verstrekt voor projecten gericht op:

- a. actieprogramma regionaal openbaar vervoer;
- b. actieprogramma Groei op het Spoor.

Artikel 5.5 Subsidievereisten

Om voor subsidie als bedoeld in artikel 5.4 in aanmerking te komen, wordt voldaan aan de volgende vereisten:

- a. het project past binnen de Wet BDU;
- b. aan het project liggen ten grondslag:
 - 1°. een projectplan, waarin in ieder geval is opgenomen op welke wijze wordt voldaan aan de vereisten in deze paragraaf;
 - 2°. een sluitende begroting en een kostenraming.

Artikel 5.6 Subsidiabele kosten

Voor zover noodzakelijk en adequaat in relatie tot het doel van de subsidie komen de volgende kosten voor subsidie in aanmerking:

- a. kosten voor werkzaamheden ten behoeve van aanleg, bouw, wijziging of inrichting van de betrokken infrastructuur;
- b. kosten voor verwerving van een onroerende zaak tot maximaal de taxatiewaarde;
- c. kosten voor vergunningen en leges;
- d. kosten voor materiaal;
- e. kosten voor bijkomende voorzieningen die nodig zijn om de betrokken infrastructuur na voltooiing zijn functie te kunnen laten vervullen;
- f. schadevergoeding aan derden;

- g. kosten voor voorlichting over de uitvoering van het project gericht op begeleiding gedurende de bouw;
- h. kosten voor omleidingsroutes voor openbaar vervoer vanaf drie maanden na start van de werkzaamheden;
- i. kosten voor verleggen van kabels en leidingen;
- j. kosten voor grondverwerving;
- k. meerkosten indien sprake is van slechte bodemgesteldheid;
- l. kosten voor aanbrengen of aanpassen van verkeersregelinstallaties;
- m. vaste vergoeding voor voorbereidings-, administratie- en toezichtskosten van 15% van de voor subsidie in aanmerking komende kosten, bedoeld onder a tot en met l.

Nummer
148/15

Artikel 5.7 Niet subsidiabele kosten

In afwijking van artikel 5.6 komen de volgende kosten in ieder geval niet voor subsidie in aanmerking:

- a. interne apparaatskosten van de subsidieaanvrager;
- b. kosten voor het uitvoeren van reguliere werkzaamheden;
- c. onderhoudskosten die worden bespaard vanwege het niet uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden;
- d. kosten van vervanging van kabels en leidingen van derden.

Artikel 5.8 Vereisten subsidieaanvraag

1. Subsidieaanvragen voor subsidies als bedoeld in artikel 5.4, onder a, worden ingediend van 4 januari 2016 tot en met 15 december 2020.
2. Subsidieaanvragen voor subsidies als bedoeld in artikel 5.4, onder b, worden ingediend van 4 januari 2016 tot en met 15 december 2016.

Artikel 5.9 Subsidieplafond

Gedeputeerde Staten stellen het subsidieplafond voor subsidies als bedoeld in artikel 5.4:

- a. onder a, voor de periode genoemd in artikel 5.8, eerste lid, vast op € 3.031.000;
- b. onder b, voor de periode genoemd in artikel 5.8, tweede lid, vast op € 4.462.000.

Artikel 5.10 Subsidiehoogte

1. De hoogte van de subsidie, bedoeld in artikel 5.4:
 - a. onder a, bedraagt maximaal 46,59% van de subsidiabele kosten;
 - b. onder b, bedraagt maximaal 50% van de subsidiabele kosten.
2. Indien toepassing van het eerste lid tot gevolg heeft dat de subsidie minder dan € 25.000 bedraagt, wordt de subsidie niet verstrekt.

Artikel 5.11 Verdeelcriteria

Subsidie wordt verdeeld op volgorde van binnenkomst van de subsidieaanvragen.

Artikel 5.12 Verplichtingen van de subsidieontvanger

Nummer

148/15

1. De subsidieontvanger heeft in ieder geval de volgende verplichtingen:
 - a. de subsidieontvanger houdt een administratie bij van aan de activiteiten verbonden uitgaven en inkomsten als bedoeld in artikel 4:37, eerste lid, onder b, van de Algemene wet bestuursrecht en overlegt deze desgevraagd aan Gedeputeerde Staten;
 - b. opdrachtverlening in het kader van de werkzaamheden bij het project vindt uiterlijk plaats in het jaar van subsidieverlening;
 - c. de subsidieontvanger dient een einddeclaratie in voor 1 december van het jaar dat twee jaar later is dan het jaar waarin de subsidie is verleend.
2. Gedeputeerde Staten kunnen na een daartoe door de subsidieontvanger ingediend schriftelijk verzoek eenmalig de termijn van opdrachtverlening als bedoeld in het eerste lid, onder b, en eenmalig het tijdstip, bedoeld in het eerste lid, onder c, verlengen, indien de subsidieontvanger aantoont dat niet aan de voorgeschreven termijnen kan worden voldaan vanwege:
 - a. het niet tijdig kunnen verwerven van de benodigde gronden als gevolg van wettelijke of procedurele oorzaken, die niet aan de subsidieontvanger te wijten zijn, mits op redelijke termijn zicht is op daadwerkelijke grondverwerving;
 - b. het langer in beslag nemen dan gepland van de bestemmingsplanprocedure als gevolg van wettelijke, juridische of procedurele zaken;
 - c. vertraging in samenhangende projecten of beïnvloeding van andere projecten waardoor de subsidieontvanger genoodzaakt is de uitvoeringsperiode te verlengen;
 - d. vertraging in de uitvoering als gevolg van extreme of onverwachte weersomstandigheden; of
 - e. vertraging in de opdrachtverlening of in de uitvoering als gevolg van andere aan derden toe te schrijven omstandigheden.

Artikel 5.13 Prestatieverantwoording

Gedeputeerde Staten leggen in de beschikking tot subsidieverlening vast op welke wijze de subsidieontvanger aantoont dat de activiteiten, waarvoor de subsidie is verleend, zijn verricht en dat aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen is voldaan.

Artikel 5.14 Bevoorschotting en betaling

1. Gedeputeerde Staten verstrekken een voorschot van ten hoogste 100% op het verleende subsidiebedrag.
2. Gedeputeerde Staten bepalen de hoogte van het voorschot, bedoeld in het eerste lid, op basis van prestaties, besteding en liquiditeitsbehoefte van de subsidieontvanger.
3. Gedeputeerde Staten betalen het voorschot in termijnen, waarvan de hoogte en de tijdstippen in de beschikking tot subsidieverlening worden bepaald.

§ 6 Infrastructuur voor hoogwaardig openbaar vervoer en knooppunten

Numer
148/15

Artikel 6.1 Begripsbepalingen

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

- a. ABRI: wachthokje bij bushaltes;
- b. besloten busvervoer: personenvervoer per bus, niet zijnde openbaar vervoer;
- c. businfrastructuur: fundering en verhardingen van busbanen of busstroken met daarbij behorende kunstwerken;
- d. busstation- en bushalte-infrastructuur: perron, overkapping, toegangspad, haltehaven en de hierbij behorende verhardingen en funderingen;
- e. DRIS: Dynamisch reisinformatiesysteem;
- f. KAR-systeem: Korteafstandsradio die verkeerslichten beïnvloedt met een radiosignaal;
- g. knooppunt: voorziening waar overstapfaciliteiten wordt geboden tussen hoogwaardig openbaar vervoer zijnde trein en bus en andere modaliteiten zijnde fiets, bromfiets, auto, voetgangersvoorzieningen of vliegtuig;
- h. openbaar vervoer: voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig;
- i. P&R-voorziening: een openbaar toegankelijke parkeervoorziening bij een halte of station die bedoeld is voor automobilisten die aansluitend met het openbaar vervoer of besloten busvervoer verder reizen;
- j. toeleidende infrastructuur: infrastructuur die noodzakelijk is om een nieuwe P&R-voorziening naar de OV-voorziening te leiden of de P&R-voorziening te verbinden met de doorgaande weg.

Artikel 6.2 Doelgroep

Subsidie op grond van deze paragraaf kan worden aangevraagd door:

- a. wegbeheerders;
- b. openbaar vervoerbedrijven.

Artikel 6.3 Subsidievorm

1. Gedeputeerde Staten verstrekken op grond van deze paragraaf projectsubsidies.
2. Subsidies als bedoeld in het eerste lid worden verstrekt in de vorm van een geldbedrag.

Artikel 6.4 Subsidiabele activiteiten

Subsidie kan worden verstrekt voor projecten gericht op:

- a. businfrastructuur;
- b. busstations- of haltevoorzieningen ten aanzien van de volgende voorzieningen:
 - 1°. busstation- en bushalte-infrastructuur;
 - 2°. ABRI's of wachtgelegenheden;

- 3°. DRIS;
- 4°. fietsparkeervoorzieningen ten behoeve van voor- en natransport bij openbaar vervoer;
- c. beïnvloedingssystemen voor verkeersregelininstallaties gebaseerd op het KAR-systeem;
- d. de aanleg van een nieuw P&R-terrein, inclusief toeleidende infrastructuur;
- e. de uitbreiding van een bestaand P&R-terrein, inclusief toeleidende infrastructuur.

Nummer

148/15

Artikel 6.5 Subsidievereisten

1. Om voor subsidie als bedoeld in artikel 6.4, onder a tot en met c, in aanmerking te komen, wordt voldaan aan de volgende vereisten:
 - a. het project wordt uitgevoerd in de provincie Noord-Brabant;
 - b. het project draagt bij aan rijtijdvermindering van het openbaar vervoer of aan comfortverbetering voor reizigers in het openbaar vervoer.
2. Om voor subsidie als bedoeld in artikel 6.4, onder d en e, in aanmerking te komen, wordt voldaan aan de volgende vereisten:
 - a. het project wordt uitgevoerd in de provincie Noord-Brabant;
 - b. het P&R-terrein is gelegen bij een treinstation of een bushalte;
 - c. het project draagt bij aan een overstapfaciliteit van auto op:
 - 1°. openbaar vervoer; of,
 - 2°. besloten busvervoer dat plaatsvindt binnen de provincie Noord-Brabant;
 - d. het project sluit aan bij de vraag van reizigers.
3. Onverminderd het eerste lid, wordt om voor subsidie als bedoeld in artikel 6.4, onder b, eerste onderdeel, in aanmerking te komen voldaan aan de eisen zoals gesteld in de handleiding toegankelijke haltevoorzieningen provincie Noord-Brabant september 2007.
4. Onverminderd het eerste lid, wordt om voor subsidie als bedoeld in artikel 6.4, onder b, vierde onderdeel, in aanmerking te komen voldaan aan het keurmerk fietsparkeur.
5. Onverminderd het eerste lid, wordt om voor subsidie als bedoeld in artikel 6.4, onder c, in aanmerking te komen voldaan aan het KAR-systeem.
6. Onverminderd het tweede lid, wordt om voor subsidie als bedoeld in artikel 6.4, onder d, in aanmerking te komen voldaan aan het vereiste dat de te verwachten bezettingsgraad twee jaar na realisatie van het nieuwe P&R-terrein 50% is.
7. Onverminderd het tweede lid, wordt om voor subsidie als bedoeld in artikel 6.4, onder e, in aanmerking te komen voldaan aan het vereiste dat de bezettingsgraad hoger is dan 65%, gemeten over ten minste vijf werkdagen in een gewone werkweek.
8. Onverminderd de voorgaande leden, liggen aan het project ten grondslag:
 - a. een projectplan, waarin in ieder geval is opgenomen op welke wijze wordt voldaan aan de vereisten in deze paragraaf;
 - b. een ontwerp-tekening van het project;
 - c. een sluitende begroting en een kostenraming.

Artikel 6.6 Subsidiabele kosten

Voor zover noodzakelijk en adequaat in relatie tot het doel van de subsidie komen de volgende kosten voor subsidie in aanmerking:

- a. kosten voor werkzaamheden ten behoeve van aanleg, bouw, wijziging of inrichting van de betrokken infrastructuur;
- b. kosten voor verwerving van een onroerende zaak tot maximaal de taxatiewaarde;
- c. kosten voor vergunningen en leges;
- d. kosten voor materiaal;
- e. kosten voor bijkomende voorzieningen die nodig zijn om de betrokken infrastructuur na voltooiing zijn functie te kunnen laten vervullen;
- f. schadevergoeding aan derden;
- g. kosten voor voorlichting over de uitvoering van het project gericht op begeleiding gedurende de bouw;
- h. kosten voor omleidingsroutes voor openbaar vervoer vanaf drie maanden na start van de werkzaamheden;
- i. kosten voor verleggen van kabels en leidingen;
- j. kosten voor grondverwerving;
- k. meerkosten indien sprake is van slechte bodemgesteldheid;
- l. kosten voor aanbrengen of aanpassen van verkeersregelinstallaties;
- m. vaste vergoeding voor voorbereidings-, administratie- en toezichtskosten van 15% van de voor subsidie in aanmerking komende kosten, bedoeld onder a tot en met l.

Artikel 6.7 Niet subsidiabele kosten

In afwijking van artikel 6.6 komen de volgende kosten in ieder geval niet voor subsidie in aanmerking:

- a. interne apparaatskosten van de subsidieaanvrager;
- b. kosten voor het uitvoeren van reguliere werkzaamheden;
- c. onderhoudskosten die worden bespaard vanwege het niet uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden;
- d. kosten van vervanging van kabels en leidingen van derden.

Artikel 6.8 Vereisten subsidieaanvraag

Subsidieaanvragen voor subsidies als bedoeld in artikel 6.4 worden ingediend van 4 januari 2016 tot en met 15 december 2016.

Artikel 6.9 Subsidieplafond

Gedeputeerde Staten stellen het subsidieplafond voor subsidies als bedoeld in artikel 6.4, voor de periode genoemd in artikel 6.8, vast op € 3.000.000.

Artikel 6.10 Subsidiehoogte

De hoogte van de subsidie, bedoeld in artikel 6.4, bedraagt maximaal 50% van de subsidiabele kosten, tot een maximum van € 2.000.000.

Artikel 6.11 Verdeelcriteria

1. Subsidie wordt verdeeld op volgorde van binnenkomst van de subsidieaanvragen.
2. Indien een subsidieaanvraag nog niet volledig is, geldt voor het bepalen van de onderlinge rangschikking voor de verdeling van de subsidie de dag waarop de subsidieaanvraag volledig is als datum van binnenkomst.
3. Dreigt het subsidieplafond op enige dag te worden overschreden, dan vindt rangschikking van de op die dag binnengekomen volledige subsidieaanvragen plaats door middel van loting.

Artikel 6.12 Verplichtingen van de subsidieontvanger

De subsidieontvanger heeft in ieder geval de volgende verplichtingen:

- a. bij subsidies van € 25.000 en hoger overlegt de subsidieontvanger jaarlijks een tussentijds voortgangsverslag, indien de periode van uitvoering van de activiteiten waarvoor de subsidie wordt verstrekt meer dan twaalf maanden bedraagt;
- b. bij subsidies van € 125.000 en hoger houdt de subsidieontvanger een administratie bij van aan de activiteiten verbonden uitgaven en inkomsten als bedoeld in artikel 4:37, eerste lid, onder b, van de Algemene wet bestuursrecht en overlegt deze desgevraagd aan Gedeputeerde Staten.

Artikel 6.13 Prestatieverantwoording

1. Bij subsidies tot € 25.000 toont de subsidieontvanger desgevraagd aan dat de activiteiten, waarvoor de subsidie is verleend, zijn verricht en dat aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen is voldaan door middel van een proces-verbaal van oplevering.
2. Bij subsidies van € 25.000 en hoger toont de subsidieontvanger bij de aanvraag tot subsidievaststelling aan dat de activiteiten, waarvoor de subsidie is verleend, zijn verricht en dat aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen is voldaan door middel van een proces-verbaal van oplevering.

Artikel 6.14 Bevoorschotting en betaling

1. Gedeputeerde Staten verstrekken een voorschot op het verleende subsidiebedrag.
2. Gedeputeerde Staten bepalen de hoogte van het voorschot, bedoeld in het eerste lid, op basis van prestaties, besteding en liquiditeitsbehoefte van de subsidieontvanger.
3. Gedeputeerde Staten betalen het voorschot in termijnen, waarvan de hoogte en de tijdstippen in de beschikking tot subsidieverlening worden bepaald.

§ 7 Kleinschalige mobiliteitsoplossingen

Nummer

148/15

Artikel 7.1 Begripsbepalingen

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

- a. concessie: recht als bedoeld in de Wet personenvervoer 2000 om met uitsluiting van anderen openbaar vervoer te verrichten in een bepaald gebied gedurende een bepaald tijdvak;
- b. concessiehouder: vergunninghoudende vervoerder aan wie op grond van artikel 20 van de Wet personenvervoer 2000 door Gedeputeerde Staten een concessie is verleend;
- c. de-minimissteun: steun die voldoet aan de voorwaarden voor vrijstelling van aanmelding als opgenomen in Verordening (EU) nr. 1407/2013 van de Commissie van 18 december 2013 betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op de-minimissteun, Pb EU L 352/9 van 24 december 2013, met inbegrip van eventueel in de toekomst vast te stellen wijzigingen;
- d. mobiliteit: mogelijkheid om korte of lange afstanden via vervoersmiddelen te overbruggen;
- e. openbaar vervoer: voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig.

Artikel 7.2 Doelgroep

Subsidie kan worden aangevraagd door rechtspersonen.

Artikel 7.3 Subsidievorm

1. Gedeputeerde Staten verstrekken op grond van deze paragraaf projectsubsidies.
2. Subsidies als bedoeld in het eerste lid worden verstrekt in de vorm van een geldbedrag.

Artikel 7.4 Subsidiabele activiteiten

Subsidie kan worden verstrekt voor projecten gericht op:

- a. het vergroten van vervoersmogelijkheden voor reizigers;
- b. ontwikkeling en gebruik van ICT-toepassingen ter vergroting van de mobiliteit.

Artikel 7.5 Weigeringsgronden

Subsidie wordt geweigerd indien voor het project reeds op grond van deze regeling of een andere provinciale subsidieregeling subsidie is verstrekt.

Artikel 7.6 Subsidievereisten

1. Om voor subsidie als bedoeld in artikel 7.4 in aanmerking te komen, wordt voldaan aan de volgende vereisten:
 - a. het project wordt uitgevoerd in de provincie Noord-Brabant;

- b. aan het project liggen ten grondslag:
 - 1°. een projectplan, waarin in ieder geval is opgenomen op welke wijze wordt voldaan aan de vereisten in deze paragraaf;
 - 2°. een businesscase, indien er sprake is van een project als bedoeld in artikel 7.4, onder a, waaruit in ieder geval blijkt dat de continuïteit van het project is geborgd;
 - 3°. een sluitende begroting.
- 2. Onverminderd het eerste lid, wordt om voor subsidie als bedoeld in artikel 7.4, onder a, in aanmerking te komen voldaan aan de volgende vereisten:
 - a. de subsidieaanvrager werkt samen met een of meer andere partijen;
 - b. het project combineert verschillende reizigersgroepen;
 - c. er is sprake van een vervoersbehoefte;
 - d. de vervoersbehoefte wordt niet ingevuld door het openbaar vervoer of ander gesubsidieerd doelgroepenvervoer.
- 3. Onverminderd het eerste lid, wordt om voor subsidie als bedoeld in artikel 7.4, onder b, in aanmerking te komen voldaan aan het vereiste dat het project innovatief is.
- 4. Onverminderd het eerste en derde lid, wordt om voor subsidie als bedoeld in artikel 7.4, onder b, in aanmerking te komen voldaan aan een van de volgende vereisten:
 - a. het project verbetert de bekendheid van vervoersmogelijkheden aanvullend op het openbaar vervoer;
 - b. het project koppelt de vervoersvraag aan het vervoersaanbod ter verbetering van de aansluitingsmogelijkheden van de reiziger.

Nummer

148/15

Artikel 7.7 Subsidiabele kosten

Voor zover noodzakelijk en adequaat in relatie tot het doel van de subsidie komen alle kosten voor subsidie in aanmerking.

Artikel 7.8 Niet subsidiabele kosten

In afwijking van artikel 7.7 komen de volgende kosten in ieder geval niet voor subsidie in aanmerking:

- a. kosten voor exploitatie van vervoermiddelen vanaf twee jaar na subsidieverlening;
- b. vergoeding voor ureninzet van vrijwilligers boven een maximum van € 400 per jaar per vrijwilliger.

Artikel 7.9 Vereisten subsidieaanvraag

Subsidieaanvragen voor subsidies als bedoeld in artikel 7.4 worden ingediend van 4 januari 2016 tot en met 15 december 2016.

Artikel 7.10 Subsidieplafond

Gedeputeerde Staten stellen het subsidieplafond voor subsidies als bedoeld in artikel 7.4 voor de periode genoemd in artikel 7.9, vast op € 300.000.

Artikel 7.11 Subsidiehoogte

1. De hoogte van de subsidie, bedoeld in artikel 7.4:
 - a. onder a, bedraagt maximaal 100% van de subsidiabele kosten tot een maximum van € 30.000;
 - b. onder b, bedraagt maximaal 75% van de subsidiabele kosten tot een maximum van € 50.000.
2. Onverminderd het eerste lid, geldt voor ondernemingen in de zin van het Europees recht dat de totaal verstrekte subsidie niet hoger mag zijn dan € 200.000 en € 100.000 voor ondernemingen in het wegvervoer over een periode van drie belastingjaren en ook dat anderszins wordt voldaan aan de voorwaarden voor de-minimissteun.

Artikel 7.12 Verdeelcriteria

1. Subsidie wordt verdeeld op volgorde van binnenkomst van de subsidieaanvragen.
2. Indien een subsidieaanvraag nog niet volledig is, geldt voor het bepalen van de onderlinge rangschikking voor de verdeling van de subsidie de dag waarop de subsidieaanvraag volledig is als datum van binnenkomst.
3. Dreigt het subsidieplafond op enige dag te worden overschreden, dan vindt rangschikking van de op die dag binnengekomen volledige subsidieaanvragen plaats door middel van loting.

Artikel 7.13 Verplichtingen van de subsidieontvanger

De subsidieontvanger heeft in ieder geval de volgende verplichtingen:

- a. de resultaten van het project worden toegankelijk gemaakt voor derden;
- b. het motorvoertuig voldoet aan de geldende wet- en regelgeving met betrekking tot veiligheid en milieu;
- c. bij subsidies van € 25.000 en hoger overlegt de subsidieontvanger jaarlijks een tussentijds voortgangsverslag, indien de periode van uitvoering van de activiteiten waarvoor de subsidie wordt verstrekt meer dan twaalf maanden bedraagt.

Artikel 7.14 Prestatieverantwoording

1. Bij subsidies als bedoeld in artikel 7.4, onder a, toont de subsidieontvanger desgevraagd aan dat de activiteiten, waarvoor de subsidie is verleend, zijn verricht en dat aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen is voldaan door middel van de volgende bewijsstukken:
 - a. dienstrooster van de chauffeurs;
 - b. aantal passagiers per rit.
2. Bij subsidies tot € 25.000 als bedoeld in artikel 7.4, onder b, toont de subsidieontvanger desgevraagd aan dat de activiteiten, waarvoor de subsidie is verleend, zijn verricht en dat aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen is voldaan door middel van het overleggen van het ontwikkelde product.

3. Bij subsidies van € 25.000 en hoger als bedoeld in artikel 7.4, onder b, toont de subsidieontvanger bij de aanvraag tot vaststelling aan dat de activiteiten, waarvoor de subsidie is verleend, zijn verricht en dat aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen is voldaan door middel van het overleggen van het ontwikkelde product.

Nummer
148/15

Artikel 7.15 Bevoorschotting en betaling

1. Bij subsidies van € 25.000 en hoger verstrekken Gedeputeerde Staten een voorschot van ten hoogste 80% van het verleende subsidiebedrag.
2. Gedeputeerde Staten bepalen de hoogte van het voorschot, bedoeld in het eerste lid, op basis van prestaties, besteding en liquiditeitsbehoefte van de subsidieontvanger.
3. Gedeputeerde Staten betalen het voorschot in termijnen, waarvan de hoogte en de tijdstippen in de beschikking tot subsidieverlening worden bepaald.

§ 8 Landelijk verbeterprogramma overwegen

Artikel 8.1 Begripsbepalingen

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

- a. geprioriteerde overweg: overweg die is opgenomen in de landelijke 140-lijst;
- b. Landelijk Verbeterprogramma Overwegen: meerjarig programma van het ministerie van Infrastructuur & Milieu met als doel het bevorderen van een veilige en vlotte doorstroming van wegverkeer en treinen op overwegen door middel van kosteneffectieve maatregelen, zodat het aantal incidenten of de kans daarop vermindert;
- c. landelijke 140-lijst: lijst van het rijk, waarop de 140 overwegen staan vermeld met het meeste verbeterpotentieel;
- d. LVO: Landelijke Verbeterprogramma Overwegen;
- e. LVO-lijst Noord-Brabant: lijst waarop de overwegen in Noord-Brabant staan vermeld.

Artikel 8.2 Doelgroep

Subsidie op grond van deze paragraaf kan worden aangevraagd door gemeenten in de provincie Noord-Brabant.

Artikel 8.3 Subsidievorm

1. Gedeputeerde Staten verstrekken op grond van deze paragraaf projectsubsidies.
2. Subsidies als bedoeld in het eerste lid worden verstrekt in de vorm van een geldbedrag.

Artikel 8.4 Subsidiabele activiteiten

Subsidie kan worden verstrekt voor projecten gericht op het bevorderen van een veilige en vlotte doorstroming van spoor- en wegverkeer nabij overwegen in Brabant.

Artikel 8.5 Weigeringsgronden

Subsidie wordt geweigerd indien aan de subsidieaanvrager voor hetzelfde project of projectonderdeel reeds subsidie is verstrekt op basis van deze of een andere provinciale regeling.

Artikel 8.6 Subsidievereisten

Om voor subsidie als bedoeld in artikel 8.4 in aanmerking te komen, wordt voldaan aan de volgende vereisten:

- a. het project wordt uitgevoerd in de provincie Noord-Brabant;
- b. het project:
 - 1°. heeft betrekking op een overweg die als geprioriteerde overweg staat vermeld op de LVO-lijst Noord-Brabant; of,
 - 2°. heeft betrekking op een overweg die vermeld staat op de LVO-lijst Noord-Brabant en niet is geprioriteerd, maar waarvan de verbetering wel een integraal effect heeft op een geprioriteerde overweg;
- c. het project wordt mede door de rijksoverheid gesubsidieerd;
- d. aan het project liggen ten grondslag:
 - 1°. een projectplan, waarin in ieder geval is opgenomen op welke wijze wordt voldaan aan de vereisten in deze regeling;
 - 2°. een sluitende begroting.

Artikel 8.7 Subsidiabele kosten

Voor zover noodzakelijk en adequaat in relatie tot het doel van de subsidie komen voor subsidie in aanmerking de kosten van:

- a. werkzaamheden ten behoeve van aanleg, bouw, wijziging of inrichting van de betrokken infrastructuur;
- b. verwerving van een onroerende zaak tot maximaal de taxatiewaarde;
- c. vergunningen en leges;
- d. materiaal;
- e. schadevergoeding aan derden;
- f. bijkomende voorzieningen die nodig zijn om de betrokken infrastructuur na voltooiing zijn functie te kunnen laten vervullen;
- g. voorlichting over de uitvoering van het project gericht op begeleiding gedurende de bouw;
- h. vaste vergoeding voor voorbereidings-, administratie- en toezichtskosten van 15% van de voor subsidie in aanmerking komende kosten, bedoeld onder a tot en met g.

Artikel 8.8 Niet subsidiabele kosten

In afwijking van artikel 8.7 komen de volgende kosten in ieder geval niet voor subsidie in aanmerking:

- a. interne apparaatskosten van de subsidieaanvrager;
- b. kosten voor het uitvoeren van reguliere werkzaamheden;
- c. onderhoudskosten die worden bespaard vanwege het niet uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden;
- d. kosten van vervanging van kabels en leidingen van derden.

Nummer

148/15

Artikel 8.9 Vereisten subsidieaanvraag

Subsidieaanvragen worden ingediend van 4 januari 2016 tot en met 1 december 2020.

Artikel 8.10 Subsidieplafond

Gedeputeerde Staten stellen het subsidieplafond voor subsidies als bedoeld in artikel 8.4, voor de periode, genoemd in artikel 8.9, vast op €15.000.000.

Artikel 8.11 Subsidiehoogte

De hoogte van de subsidie, bedoeld in artikel 8.4, bedraagt 25% van de subsidiabele kosten, tot een maximum van €5.000.000.

Artikel 8.12 Verdeelcriteria

1. Subsidie wordt verdeeld op volgorde van binnenkomst van de subsidieaanvragen.
2. Indien een subsidieaanvraag nog niet volledig is, geldt voor het bepalen van de onderlinge rangschikking voor de verdeling van de subsidie de dag waarop de subsidieaanvraag volledig is als datum van binnenkomst.
3. Dreigt het subsidieplafond op enige dag te worden overschreden, dan vindt rangschikking van de op die dag binnengekomen volledige subsidieaanvragen plaats op basis van de hoogste score op de landelijke 140-lijst.

Artikel 8.13 Subsidieverlening

De subsidie, bedoeld in artikel 8.4, wordt aan de subsidieontvanger verleend onder de opschortende voorwaarde dat voor het project een goedkeurende verklaring is afgegeven op grond van het LVO en is overgelegd aan Gedeputeerde Staten.

Artikel 8.14 Verplichtingen van de subsidieontvanger

De subsidieontvanger heeft in ieder geval de volgende verplichtingen:

- a. bij subsidies van € 25.000 en hoger overlegt de subsidieontvanger jaarlijks een tussentijds voortgangsverslag, indien de periode van uitvoering van de activiteiten waarvoor de subsidie wordt verstrekt meer dan twaalf maanden bedraagt;

- b. bij subsidies van € 25.000 en hoger houdt de subsidieontvanger een administratie bij van aan de activiteiten verbonden uitgaven en inkomsten als bedoeld in artikel 4:37, eerste lid, onder b, van de Algemene wet bestuursrecht en overlegt deze desgevraagd aan Gedeputeerde Staten;
- c. het project start binnen drie jaar na bekendmaking van de beschikking tot subsidieverlening.

Nummer
148/15

Artikel 8.15 Prestatieverantwoording

- 1. Bij subsidies tot € 25.000 leggen Gedeputeerde Staten in de beschikking tot subsidieverlening vast op welke wijze de subsidieontvanger desgevraagd aantoont dat de activiteiten, waarvoor de subsidie is verleend, zijn verricht en dat aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen is voldaan.
- 2. Bij subsidies van € 25.000 en hoger toont de subsidieontvanger bij de aanvraag tot subsidievaststelling door middel van het door Gedeputeerde Staten vastgestelde einddeclaratieformulier aan, dat de activiteiten, waarvoor de subsidie is verleend, zijn verricht en dat aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen is voldaan.

Artikel 8.16 Bevoorschotting en betaling

- 1. Gedeputeerde Staten verstrekken een voorschot van ten hoogste 80% van het verleende subsidiebedrag.
- 2. Gedeputeerde Staten bepalen de hoogte van het voorschot, bedoeld in het eerste lid, op basis van prestaties, besteding en liquiditeitsbehoefte van de subsidieontvanger.
- 3. Gedeputeerde Staten betalen het voorschot in termijnen, waarvan de hoogte en de tijdstippen in de beschikking tot subsidieverlening worden bepaald.

§ 9 Goederenvervoer

Artikel 9.1 Begripsbepalingen

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

- a. de-minimissteun: steun die voldoet aan de voorwaarden voor vrijstelling van aanmelding als opgenomen in Verordening (EU) nr. 1407/2013 van de Commissie van 18 december 2013 betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op de-minimissteun, Pb EU L 352/9 van 24 december 2013, met inbegrip van eventueel in de toekomst vast te stellen wijzigingen;
- b. dienst van algemeen economisch belang: dienst zoals bedoeld in artikel 106 tweede lid van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie (2012C 326/01) en in de mededeling van de Commissie (2012C 8/02) van 11 januari 2012 betreffende de toepassing van de

- staatssteunregels van de Europese Unie op voor het verrichten van diensten van algemeen economisch belang verleende compensatie, met inbegrip van eventueel in de toekomst vast te stellen wijzigingen;
- c. terminal: goederenoverslag en -opslagpunt.

Nummer
148/15

Artikel 9.2 Doelgroep

Subsidie op grond van deze paragraaf kan worden aangevraagd door:

- a. privaatrechtelijke rechtspersonen;
- b. gemeenten.

Artikel 9.3 Subsidievorm

1. Gedeputeerde Staten verstrekken op grond van deze paragraaf projectsubsidies.
2. Subsidies als bedoeld in het eerste lid worden verstrekt in de vorm van een geldbedrag.

Artikel 9.4 Subsidiabele activiteiten

1. Subsidie kan worden verstrekt voor projecten gericht op het verbeteren van het goederenvervoer door:
 - a. de uitbreiding van de capaciteit van terminals;
 - b. de aanleg of uitbreiding van voorzieningen;
 - c. het ontwikkelen van nieuwe vervoersconcepten gericht op vervoer over water of spoor;
 - d. het ontwikkelen van voorzieningen of systemen gericht op het beter benutten van modaliteiten.
2. Subsidie kan worden verstrekt voor onderzoeksprojecten die gericht zijn op de activiteiten, bedoeld in het eerste lid.

Artikel 9.5 Weigeringsgronden

Subsidie wordt geweigerd indien:

- a. met het project reeds is gestart voor indiening van de subsidieaanvraag;
- b. voor het project reeds op grond van een andere provinciale subsidieregeling subsidie is verstrekt.

Artikel 9.6 Subsidievereisten

1. Om voor subsidie als bedoeld in artikel 9.4 in aanmerking te komen, wordt voldaan aan de volgende vereisten:
 - a. het project komt het goederenvervoer in de provincie Noord-Brabant ten goede;
 - b. indien de subsidieaanvrager een onderneming is:
 - 1°. voldoet de subsidieaanvrager aan de voorwaarden van de de-minimisverordening; of,
 - 2°. kan het project worden aangemerkt als dienst van algemeen economisch belang;
 - c. aan het project liggen ten grondslag:
 - 1°. een projectplan, waarin in ieder geval is opgenomen op welke wijze wordt voldaan aan de vereisten in deze paragraaf;

- 2°. een positieve en sluitende businesscase, indien er sprake is van een project als bedoeld in artikel 9.4, eerste lid;
 - 3°. een tijdsplanning;
 - 4°. een sluitende begroting.
2. Onverminderd het eerste lid, wordt om voor subsidie als bedoeld in artikel 9.4, eerste lid, onder a, in aanmerking te komen voldaan aan het vereiste dat het project gericht is op de verlenging van een kade of spoor van een water- of spoorterminal, waardoor meer of grotere schepen of meer of langere treinen afgehandeld kunnen worden.
 3. Onverminderd het eerste lid, wordt om voor subsidie als bedoeld in artikel 9.4, eerste lid, onder b, in aanmerking te komen voldaan aan ten minste een van de volgende vereisten:
 - a. de aanleg of uitbreiding van op- of overslagvoorzieningen op een terminal waardoor meer bulkgoederen of containers afgehandeld kunnen worden;
 - b. de aanleg van voorzieningen om ongevallen te voorkomen;
 - c. de aanleg of uitbreiding van voorzieningen gericht op vermindering van de CO²-uitstoot van de transportketen, transportmiddelen of goederenoverslagpunten.

Nummer
148/15

Artikel 9.7 Subsidiabele kosten

Voor zover noodzakelijk en adequaat in relatie tot het doel van de subsidie komen alle kosten voor subsidie in aanmerking.

Artikel 9.8 Niet subsidiabele kosten

In afwijking van artikel 9.7 komen de volgende kosten in ieder geval niet voor subsidie in aanmerking:

- a. loonkosten;
- b. beheer en onderhoud;
- c. vervangingsinvesteringen;
- d. reclame en marketing.

Artikel 9.9 Vereisten subsidieaanvraag

Subsidieaanvragen voor subsidies als bedoeld in artikel 9.4 worden ingediend:

- a. van 1 december 2015 tot en met 23 december 2015;
- b. van 4 januari 2016 tot en met 1 december 2016.

Artikel 9.10 Subsidieplafond

Gedeputeerde Staten stellen het subsidieplafond voor subsidies als bedoeld in artikel 9.4:

- a. voor de periode genoemd in artikel 9.9, onder a, vast op € 800.000;
- b. voor de periode genoemd in artikel 9.9, onder b, vast op € 1.000.000.

Artikel 9.11 Subsidiehoogte

1. De hoogte van de subsidie, bedoeld in artikel 9.4, bedraagt maximaal 50% van de subsidiabele kosten tot een maximum van € 250.000.

- | | |
|--|--------------------------------|
| <ol style="list-style-type: none"> 2. Subsidies als bedoeld in artikel 9.4, eerste lid, worden niet verstrekt indien toepassing van het eerste lid tot gevolg heeft de subsidie minder bedraagt dan € 50.000. 3. Subsidies als bedoeld in artikel 9.4, tweede lid, worden niet verstrekt indien toepassing van het eerste lid tot gevolge heeft dat de subsidie minder bedraagt dan € 12.500. 4. Indien de subsidieaanvrager gebruik maakt van de-minimissteun mag, in afwijking van het maximum, genoemd in het eerste lid, het maximumbedrag aan de-minimissteun van € 200.000 en € 100.000 voor ondernemingen in het wegvervoer, dat over een periode van drie belastingjaren door bestuursorganen is verstrekt, niet worden overschreden. | <p>Numer
148/15</p> |
|--|--------------------------------|

Artikel 9.12 Verdeelcriteria

1. Subsidie wordt verdeeld op volgorde van binnenkomst van de subsidieaanvragen.
2. Indien een subsidieaanvraag nog niet volledig is, geldt voor het bepalen van de onderlinge rangschikking voor de verdeling van de subsidie de dag waarop de subsidieaanvraag volledig is als datum van binnenkomst.
3. Dreigt het subsidieplafond op enige dag te worden overschreden, dan vindt rangschikking van de op die dag binnengekomen volledige subsidieaanvragen plaats door middel van loting.

Artikel 9.13 Verplichtingen van de subsidieontvanger

1. De subsidieontvanger heeft in ieder geval de volgende verplichtingen:
 - a. bij subsidies van € 25.000 en hoger overlegt de subsidieontvanger jaarlijks een tussentijds voortgangsverslag, indien de periode van uitvoering van de activiteiten waarvoor de subsidie wordt verstrekt meer dan twaalf maanden bedraagt;
 - b. bij subsidies van € 125.000 en hoger houdt de subsidieontvanger een administratie bij van aan de activiteiten verbonden uitgaven en inkomsten als bedoeld in artikel 4:37, eerste lid, onder b, van de Algemene wet bestuursrecht en overlegt deze desgevraagd aan Gedeputeerde Staten;
 - c. het project wordt binnen twee jaar na de datum van de beschikking tot subsidieverlening gerealiseerd.
2. De subsidieontvanger kan een aanvraag indienen tot ontheffing van de verplichting, bedoeld in het eerste lid, onder c, indien het redelijkerwijs niet mogelijk is om te voldoen aan deze verplichting en waarbij er geen sprake is van verwijtbaar handelen of nalaten van de subsidieontvanger.

Artikel 9.14 Prestatieverantwoording

1. Bij subsidies tot € 25.000 leggen Gedeputeerde Staten in de beschikking tot subsidieverlening vast op welke wijze de subsidieontvanger desgevraagd aantoont dat de activiteiten, waarvoor de subsidie is

- verleend, zijn verricht en dat aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen is voldaan.
2. Bij subsidies van € 25.000 en hoger leggen Gedeputeerde Staten in de beschikking tot subsidieverlening vast op welke wijze de subsidieaanvrager aantoont dat de activiteiten, waarvoor de subsidie is verleend, zijn verricht en dat aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen is voldaan.

Nummer
148/15

Artikel 9.15 Bevoorschotting en betaling

1. Bij subsidies van € 25.000 en hoger verstrekken Gedeputeerde Staten een voorschot van maximaal 80% van het verleende subsidiebedrag.
2. Gedeputeerde Staten bepalen de hoogte van het voorschot, bedoeld in het eerste lid, op basis van prestaties, besteding en liquiditeitsbehoefte van de subsidieontvanger.
3. Gedeputeerde Staten betalen het voorschot in termijnen, waarvan de hoogte en de tijdstippen in de beschikking tot subsidieverlening worden bepaald.

§ 10 Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 10.1 Evaluatie

Gedeputeerde Staten zenden in 2017 en vervolgens telkens na twee jaar aan Provinciale Staten een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van deze regeling in de praktijk.

Artikel 10.2 Intrekking

De Subsidieregeling verkeer en vervoer Noord-Brabant 2013 wordt ingetrokken.

Artikel 10.3 Overgangsrecht

Voor subsidieaanvragen ingediend voor de inwerkingtreding van deze regeling blijft de Subsidieregeling verkeer en vervoer Noord-Brabant 2013 zijn werking behouden.

Artikel 10.4 Inwerkingtreding

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2016 met uitzondering van de paragrafen 4 en 9 die met terugwerkende kracht in werking treden op 1 december 2015.
2. In afwijking van het eerste lid, treedt artikel 10.2 voor zover het betreft paragraaf 8 van die regeling, met terugwerkende kracht in werking op 1 december 2015.

Artikel 10.5 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Subsidieregeling verkeer en vervoer Noord-Brabant 2016.

Nummer

148/15

's-Hertogenbosch, 1 december 2015
Gedeputeerde Staten voornoemd,

de voorzitter,
prof. dr. W.B.H.J. van de Donk

de secretaris,
mw. ir. A.M. Burger

Bijlage 1 bij Subsidieregeling verkeer en vervoer Noord-Brabant 2016

Nummer
148/15

Criteria toegankelijkheid haltes

De criteria waaraan voor de subsidiëring van de fysieke toegankelijkheid moet zijn voldaan, zijn de criteria die in de onderstaande paragrafen zijn opgenomen met uitzondering van de criteria die zijn opgenomen in de paragrafen 3.1.16 tot en met 3.1.22 voor zover deze criteria geen betrekking hebben op "plaatsingsrichtlijnen" voor haltevoorzieningen.

3. Elementenlijst	35
3.1. Stappenplan halteontwerp	36
3.1.1. Locatie	37
3.1.2. Bereikbaarheid (voetpaden, oversteken)	37
3.1.3. Omliggende infrastructuur (onder meer fietspaden)	38
3.1.4. Ruimtebeslag	38
3.1.5. Fundering	39
3.1.6. Wegdek	39
3.1.7. Perron (maatvoering)	39
3.1.8. Perronhoogte	41
3.1.9. Perron (uitvoering)	42
3.1.10. Afwatering	42
3.1.11. Blokmarkering	43
3.1.12. Rolstoelafrit regiotaxi	44
3.1.13. Perron (inrichting)	44
3.1.14. Haltepaal	45
3.1.15. Obstakels zoals (verkeers-)borden, bomen en verlichtingsarmaturen/straatverlichting	46
3.1.16. Afvalbak	46
3.1.17. Zitelement (bankje)	46
3.1.18. Zit- en schuilgelegenheid/ABRI	47
3.1.19. Stallingmogelijkheden voor fietsen	48
3.1.20. Verlichting	49
3.1.21. Informatie/reisinformatie	49
3.1.22. Reclamevitrine (indien van toepassing)	50
3.1.23. Geleidelijnen voor blinden en slechtzienenden	50

3. Elementenlijst

Nummer

148/15

Een (toegankelijke) halte bestaat uit verschillende onderdelen of elementen. De manier waarop al deze onderdelen zijn uitgevoerd, bepaalt de kwaliteit van een haltevoorziening. Uiteraard kan het gebeuren dat u één of meer van deze onderdelen alleen in gewijzigde vorm, slechts gedeeltelijk of mogelijk helemaal niet kunt uitvoeren. Dit kan komen door de beschikbare ruimte, verkeerskundige aspecten of andere factoren.

Alternatieve oplossing

Hoe kunt u in dergelijke gevallen het doel toch eenvoudig bereiken? Neem de zestien principeontwerpen als uitgangspunt en combineer de ontwerpen met de kennis uit de elementenlijst. Door de uitgangspunten van de elementen duidelijk uiteen te zetten, kunt u zoeken naar een gelijkwaardige, alternatieve oplossing. Deze handleiding omschrijft elk element/onderdeel wat betreft onder meer uitgangspunten, afweging en technische uitvoering. Dit om goede afweging te kunnen maken.

Het uiteindelijke doel is een toegankelijke bushalte te creëren, waarvan alle reizigers zo zelfstandig, comfortabel en probleemloos mogelijk gebruik kunnen maken. Echte toegankelijkheid ontstaat pas als alle elementen goed zijn en op elkaar aansluiten. Investerings in een toegankelijke halte hebben in principe dan ook alleen zin wanneer de halte uiteindelijk ook daadwerkelijk toegankelijk is. Zie de voorbeelden in het kader.

Soms zijn investeringen voor niets geweest:

Het aanleggen van speciale busperronbanden in een té krappe haltehaven is in feite zinloos. Het is onmogelijk om hier aansluitend aan het perron te halteren. De instap is dan wel 'gelijkvloers' maar er gaapt een groot gat tussen bus en perron.

Ook als alles in orde lijkt om goed te kunnen halteren (inrijshoek, haltelengte en busband) kan het toch mislopen door één enkel 'paaltje'. Om te voorkomen dat de spiegel van de bus de lantaarnpaal raakt, moet de chauffeur zijn ideale aanrijlijn corrigeren en kan de bus niet meer parallel aan het perron halteren.

Een geleidelijn moet wel ergens naar toe leiden. Ondanks de geleidelijnen en de waarschuwingsmarkeringen heeft de blinde reiziger er niets aan, als die nergens op aansluiten. Zelfstandig in de bus komen is mogelijk, maar waar is de halte nu eigenlijk...?

3.1. Stappenplan halteontwerp

Nummer

148/15

Het onderstaande, korte stappenplan geeft aan hoe de optelsom van deze elementen er uitziet:

1. locatie
2. bereikbaarheid
3. omliggende infrastructuur (onder meer fietspaden)
4. ruimtebeslag
5. fundering
6. wegdek
7. perron (maatvoering)
 - a. perronlengte (halteren op rijbaan/in haltehaven)
 - b. perronbreedte (oprijplaat)
8. perronhoogte
 - a. busperronband
9. perron (uitvoering)
10. afwatering
11. blokmarkering
12. rolstoelafrit regiotaxi
13. perron (inrichting)
14. haltepaal
15. obstakels zoals (verkeers-)borden, bomen en verlichtingsarmaturen/straatverlichting
16. afvalbak
17. zitelement (bankje)
18. zit- en schuilgelegenheid/ABRI
19. stallingmogelijkheden voor fietsen
20. verlichting
21. informatie/reisinformatie
22. reclamevitrine (indien van toepassing)
23. geleidelijnen voor blinden en slechtzienden
 - a. ontwerp van een stelsel van geleidelijnen
 - b. onderdelen van geleidelijnen

3.1.1. Locatie

Een toegankelijke halte hoeft niet per definitie op dezelfde plek te liggen als in de huidige situatie. Ook de ruimtelijke inpassing (haltehaven en plein) hoeft u niet te handhaven. Zie ook punt 4. ruimtebeslag.

- Kijk of de huidige haltelocatie de juiste locatie is. Ga na of de huidige route de meest wenselijke route is en of de huidige halteafstand en haltelocaties in orde zijn. Neem hierbij ook de afstand van halten tot een belangrijke (openbare) voorziening mee in de afweging.

LET OP: meld en stem een verplaatsing van een halte altijd vóóraf af met de betrokken concessiemanager van de Provincie Noord-Brabant. Indien nodig volgt overleg met de vervoerder.

- Het juist halteren is grotendeels afhankelijk van de manier van insturen. Het is daarom van belang ook kritisch te kijken naar eventuele middengeleiders en wegbreedten. Ook is het voor een buschauffeur bijna onmogelijk om te halteren bij een halte die net voor of na een bocht ligt.
- Het is sterk aan te raden om eerst een proefrit te rijden voordat u een halte herziet of verplaatst. Zet de halte deels uit met behulp van pionnen, zodat de chauffeur het aanrijden en wegrijden van tevoren kan uitproberen. Dan blijkt ook wat de eventuele onvoorziene obstakels zijn.

3.1.2. Bereikbaarheid (voetpaden, oversteken)

Een toegankelijke halte heeft alleen zin als die ook goed bereikbaar is. Vanuit alle richtingen zal de halte dan ook een goede toegangsrouten moeten hebben voor voetgangers en rolstoelgebruikers, maar ook voor blinden en slechtzienden. Zie voor een juiste uitvoering van de toegangsroutes en oversteekvoorzieningen het Handboek voor Toegankelijkheid en/of CROW-publicaties 201, Praktijkhandboek toegankelijkheid openbare ruimte.

Enkel algemene aandachtspunten:

- goed berijdbaar: vlak liggend, blijvend stroef aaneengesloten oppervlak
- breedte looproute ≥ 1.20 meter (geldt ook voor oversteek); bij voorkeur looproute ≥ 1.80 meter (0.60 meter geleidelijn + 0.60 meter vrije ruimte aan beide kanten)
- puntvernauwingen ≥ 0.90 meter over ≤ 1.20 meter
- openingen en sleuven in/tussen onder meer roosters, putdeksels en tegels ≤ 20 millimeter
- hoogteverschillen en andere oneffenheden ≤ 20 millimeter
- hoogteverschillen tot 10 centimeter helling niet steiler dan 1:10
- overige hoogteverschillen niet steiler dan 1:25 (natuurlijk verloop); bij grotere/steilere hoogteverschillen moet er een hellingbaan en/of trap komen
- blindengeleidelijnen en waarschuwingmarkeringen: zie punt 23. geleidelijnen

3.1.3. Omliggende infrastructuur (onder meer fietspaden)

De omliggende infrastructuur, zoals bijvoorbeeld fietspaden, is niet meegenomen in de principeontwerpen. Hierbij daarom enkele aanbevelingen:

- Wanneer het fietspad gescheiden is van de rijbaan kruist óf de bus óf de reiziger het fietspad. Uit veiligheidsoverweging leiden we meestal de fietser met een boog om het perron heen. Met name bij drukke halten heeft dit de voorkeur. Op die manier ondervinden de fietser en de wachtende en uitstappende reizigers geen hinder van elkaar.
- Het is ook mogelijk een deel van de perronvoorzieningen aan de overzijde van het fietspad te plaatsen. Hierbij is het raadzaam het fietspad op gelijke hoogte (op 18 centimeter ten opzichte van de rijbaan) van het perron aan te leggen. Dit vereenvoudigt de oversteek voor de reiziger. Bij een lage reizigersintensiteit kunnen fietsers en de uitstappende reiziger gebruik maken van dezelfde ruimte; bij een hogere intensiteit kunnen hierdoor echter gevaarlijke situaties ontstaan.
 - om te voorkomen dat fietsers de weg afsnijden en (deels) over het perron gaan rijden, is er bij voorkeur een hoogteverschil (stoeprand); of plaats inrichtingselementen als een hekje of fietsenrek
 - in alle gevallen moet u een goede en veilige voetgangersoversteek creëren. Zie hiervoor punt 2. bereikbaarheid en punt 23. geleidelijnen.

3.1.4. Ruimtebeslag

De manoeuvres die een bus moet uitvoeren om juist te halteren, zijn bepalend voor het ruimtebeslag. Dit is dus afhankelijk van het type halte en het materieel dat daar halteert. Wanneer obstakels het in- of uitrijden bemoeilijken kan daarom, bovenop de maatvoering van het principeontwerp, nog extra ruimte nodig zijn. U moet de halte zo uitvoeren dat elke chauffeur wordt verleid om altijd (toegankelijk) te halteren. Bij een goed uitgevoerde halte hoeft de carrosserie van de bus slechts minimaal over het hoge perron te 'vegen' en te 'slepen'. De buschauffeur kan dan goed halteren. Een te krappe maatvoering leidt tot ontoegankelijk halteren. Daarmee is het effect van de investering nihil.

- Halteren op rijbaan
 - perronlengte standaardmaterieel: 16 meter
 - perronlengte geleed materieel: 22 meter
- Haltehaven
 - standaardmaterieel: ruimtebeslag totaal 60 meter (inrijhoek 22 meter + 16 meter perronlengte + 22 meter uitrijhoek)
 - geleed materieel: ruimtebeslag totaal 66 meter (inrijhoek 22 meter + 22 meter perronlengte + 22 meter uitrijhoek)

Zie over de achtergrond van deze maatvoering punt 7. perron (maatvoering).

3.1.5. Fundering

Fundeer het perron goed om het vlak te houden. De krachten die een bus (met name met de vooras) op het wegdek uitoefent, zijn aanzienlijk groot. Die versterken ook nog eens als de bus remt. Hierdoor ontstaat een extra groot gevaar op verzakking.

- om de aansluiting tussen perron, busperronbanden en het wegdek te houden zoals die zijn aangelegd, heeft een doorlopende fundering onder alle drie deze delen van het wegprofiel de voorkeur
- extra investeringen in de fundering betekenen aanzienlijk minder kosten in onderhoud en herstel; meer informatie over funderingsvormen van halteplaatsen: zie Handboek Halteplaatsen CROW, hoofdstuk 2.2

3.1.6. Wegdek

Ook een duurzaam wegdek is van belang bij het voorkomen van verzakking en spoor- en gootvorming. Vervanging van het wegdek is vaak bij het wijzigen van een halte toch al noodzakelijk om overal de juiste hoogte (wegdek – perron) te bereiken. Asphalt heeft in veel gevallen de voorkeur boven elementverharding, zeker bij een haltehaven. Een goede fundering is hier extra belangrijk, gedeeltelijke herstelwerkzaamheden zijn hierbij slecht mogelijk.

3.1.7. Perron (maatvoering)*Perronlengte*

De buslengten zijn respectievelijk circa 12 meter (standaardmaterieel) en 18 meter (geleed materieel). Toch moet de halte zelf langer zijn. Dit omdat de bus(chauffeur) extra meters nodig heeft voordat ook de achterband tegen de busperronband aanschuurt. Pas dan staat de bus geheel parallel aan het perron.

- aan vóór- én achterzijde +2.00 meter perron (bestaande uit busperronband én blokmarkering)
 - perronlengte standaardmaterieel: $2+12+2 = 16$ meter
 - perronlengte geleed materieel: $2+18+2 = 22$ meter
- vermenigvuldigd bij halten waarbij meerdere bussen gelijktijdig moeten kunnen halteren, de totale perronlengte met het aantal gewenste plaatsen

Er is in Nederland recent veel aandacht voor de EG-richtlijn die van kracht is. Dat bepaalt mede de (betrekkelijk grote) afmetingen van de halten. Het gaat om de volgende, maximale lengte van busvoertuigen:

- 2-assig busmaterieel: maximaal 13.5 meter (was 12 meter)
- 3-assig busmaterieel: maximaal 15 meter
- geleed busmaterieel: maximaal 18.75 meter (was 18 meter)

Halteren op rijbaan

Ook bij halteren op de rijbaan is voldoende ruimtebeslag van belang. Om geheel parallel aan het perron uit te komen, moet de chauffeur tijdig tegen de busperronrand aan kunnen rijden.

- perronlengte standaardmaterieel: 16 meter
- perronlengte geleed materieel: 22 meter

Haltehaven

Haltehavens nemen meer ruimte in beslag. Om ook bij dergelijke halten toegankelijk te kunnen halteren, zijn de volgende maten van belang:

- breedte haltehaven minimaal 2,75 meter
 - uitgaande van een volledige haltekom waarbij de bus volledig in de haven halteert
 - gemeten vanaf aansluitende trottoirband, de feitelijk -voor de bus beschikbare- ruimte is dan, inclusief eventuele wegmarkering en goot ruim 2.80 meter

Zowel de inrijhoek als uitrijhoek zijn maatgevend voor het goed halteren:

- inrijhoek minimaal 1:8
- uitrijhoek minimaal 1:8
 - standaardmaterieel: ruimtebeslag totaal 60 meter (inrijhoek 22 meter + 16 meter perronlengte + 22 meter uitrijhoek)
 - geleed materieel: ruimtebeslag totaal 66 meter (inrijhoek 22 meter + 22 meter perronlengte + 22 meter uitrijhoek)
- in uitzonderlijke gevallen kunt u de hoek van uitrijden eventueel verkleinen tot 1:6, mits de inrijhoek en perronlengte geheel voldoen; door scherper uitsturen 'veegt' de achterzijde van de bus verder over het perron
- toegankelijk halteren is vrijwel onmogelijk bij in- en uitrijhoeken kleiner dan 1:6

Wat nu als er minder ruimte beschikbaar is dan hierboven omschreven? Kijk dan naar alternatieve oplossingen. Zoals een gedeeltelijke haltehaven, zie daarvoor hoofdstuk 2.7. halteringsvormen. Een té krappe haltehaven resulteert, ondanks alle andere investeringen, vrijwel altijd een ontoegankelijke halte.

Perronbreedte

U kunt alleen op een voldoende breed perron alle voorzieningen (zoals instapmarkering, geleidelijn, ruimte voor uitklapplaat en benodigde manoeuvreerruimte) onderbrengen. Dit vraagt om:

- perronlengte: 16 of 22 meter, zie punt 4. ruimtebeslag
- voor alle categorieën geldt:
 - vrije draaicirkel 1.50 meter beschikbaar op perron (eventueel deels in ABRI)
 - rekening houden met ruimte voor oprijplaat (zie opmerkingen oprijplaat hieronder)

- perronbreedte haltecategorie I + II minimaal 1.20 meter, gewenst 2.70 meter
- perronbreedte haltecategorie III + IV + uitstaphalte minimaal 2.00 meter, gewenst 2.70 meter

Numer
148/15

Oprijplaat

Rolstoelgebruikers rijden via de oprijplaat (bij de tweede deur) in en uit de bus. De precieze locatie van deze plaat is afhankelijk van het type busmaterieel en van het aantal deuren.

- vuistregel: oprijplaat bevindt zich 4 tot 5 meter van de voorzijde van de bus/haltepaal
- op het perron ter hoogte van oprijplaat rekening houden met een ruimtebeslag van:
 - oprijplaat in uitgeklapte toestand: 0.75 tot 1 meter, gemeten vanaf de perronrand
 - daarachter een opstel-/manoeuvrerruimte beschikbaar van minimaal 1.20x1.20 meter; let op: dit leidt plaatselijk tot een breder perron

3.1.8. Perronhoogte

Een instaphoogte van 5 tot maximaal 10 centimeter is acceptabel voor de meeste reizigers. De ideale perronhoogte¹ is gebaseerd op de vloerhoogte van lagevloerbussen die (geknield) 23 tot 28 centimeter boven het wegdek ligt.

- perronhoogte 18 centimeter
($23 \sim 28 - 5 \sim 10 = 18$ centimeter)
- voor rolstoelgebruikers is het maximale hoogteverschil 2 centimeter; los het hoogteverschil op met een oprijplaat, zie daarvoor punt 7. perron (maatvoering)
 - een té hoog perron zorgt ervoor dat de oprijplaat niet goed uitklapt (uitgaande van het huidige materieel), voorkom dit dus
- let op: ook de uitvoering van het wegdek bepaalt de perronhoogte; hobbels en kuilen in het wegdek zorgen ervoor dat het hoogteverschil afwijkt en maken de extra investering zinloos; een goede fundering en uitvoering van het wegdek zijn dus van belang

Busperronband

Een goede busperronband vereenvoudigt en stimuleert het goed halteren. Een (goed opgeleide) chauffeur rijdt met de bus tegen deze speciale perronbanden aan. Hierna 'schuren' de banden van de bus langs de busperronband. De afgeronde of afgeschuinde vorm van de busperronband zorgt ervoor dat de bus op de goede plaats wordt 'geduwd'.

¹ CROW 219a bladzijde 28 en 219c bladzijde 24

Aandachtspunten:

- perronbanden van 18 centimeter hoog met afschuining of afronding aan de onderzijde toepassen (=busperronband) (zie leveranciers in bijlage 5)
- busperronbanden over de gehele lengte van het perron leggen, respectievelijk 16 en 22 meter
- overbruggen hoogteverschil perron-trottoir bij voorkeur met één of meer speciale verloopbanden
 - de busperronbanden liggen dus over respectievelijk 16 en 22 meter + aan beide uiteinden minimaal 1 meter verloopband
 - bij haltehavens mogen de verloopbanden in de hoeken liggen
- kit de busbanden onderling af om onnodig onderhoud te voorkomen, zodat er geen onkruid groeit tussen de openingen

Nummer

148/15

3.1.9. Perron (uitvoering)

Het perron moet -net als de looproutes- geheel vlak zijn.

- tussen de verschillende onderdelen (busperronband, blokmarkering, bestrating en geleidelijnen) mag geen hoogteverschil (in civieltechnische term: klik) zijn; dit voorkomt struikelgevaar en overlast van uitstappende reizigers met een rollator

Hou voor rolstoelgebruikers een hoogteverschil van maximaal 2 centimeter aan; de ervaring leert dat reizigers met een rollator al vast kunnen komen te zitten bij een hoogteverschil (de 'klik') van 1 centimeter. Dit komt omdat de persoon geheel op met name de voorste wielen van de rollator steunt. Hij of zij zal de rollator dan gedeeltelijk op moeten tillen om over dergelijke hoogteverschillen te komen.

3.1.10. Afwatering

Om te voorkomen dat een bus die komt aanrijden het hele perron (en dus ook de wachtende reiziger) helemaal nat spat, is een goede hemelwaterafvoer noodzakelijk. Dit kan op verschillende manieren, afhankelijk van de uitvoering en locatie:

- lijnafwatering (lijngoot met roosters vóór busperronband)
 - voordeel: een lijngoot kan zeer effectief zijn omdat er verder geen verloop in de lengterichting nodig is; hierdoor heeft de bus geen hinder van hoogteverschillen en ontstaan er nauwelijks plassen
 - nadeel: door de kleinere openingen is onderhoud van de lijngoot noodzakelijk, met name in de buurt van bomen ligt de goot snel vol bladeren en is er dus gevaar voor verstopping; dit doet het voordeel van dit type goot teniet; kiest u er toch voor, zorg dan voor een goede fundering; omdat de aansluiting over de volle lengte van de halte ontstaat uit een dunne goot, is er gevaar voor verzakking en breuk van de goot

- straatkolken (in of vóór de busperronband)
 - voordeel: door de robuustere uitvoering en grotere mazen is het gevaar op verstopping relatief klein en is de straatkolk dus minder onderhoudsgevoelig
 - nadeel: het verloop naar de kolk komt in het wegdek maar ook in de aansluiting tussen perron en wegdek; ook hier is een goede fundering noodzakelijk om hoogteverschillen goed op te vangen
- afwatering naar rijbaan
 - voordeel: past dikwijls in het bestaande profiel en heeft geen speciale voorzieningen nodig
 - nadeel: het wegdek moet goed worden uitgevoerd: een te groot verloop maakt dat de bus scheef gaat staan en dus een slechte aansluiting heeft met het perron; bij een te klein verloop bestaat de kans op een slechte afwatering

Nummer

148/15

Let op: waarvoor u ook kiest, een slechte fundering vergroot de kans op verzakking, met als gevolg ongewenste plassen en dus wateroverlast. Zie hierover ook punt 5. fundering.

3.1.11. Blokmarkering

Samen met het haltebord zorgt de blokmarkering voor een parkeerverbod op de plaats van de halte (zie kader). Met name in de bebouwde kom valt een haltebord echter soms onvoldoende op. Gevolg is dan, zeker bij een hoge parkeerdruk, dat onbedoeld fout parkeren de halte blokkeert. Voorkom dit met blokmarkering. Extra voordeel is dat dat ook voor de reiziger de stopplaats van de bus goed aangeeft. Daarnaast benadrukt blokmarkering het hoogteverschil extra.

- perron over volle lengte voorzien van blokmarkering (over de gehele lengte 18 centimeter hoge busperronbanden)
 - 16 meter voor standaardmaterieel
 - 22 meter voor geled materieel
- geen blokmarkering aanleggen voorbij het hoogteverschil van 18 centimeter, dus niet bij de verloopbanden van of daar voorbij om verwarring bij slechtzienden te voorkomen
- blokmarkering niet onderbreken, ook niet voor de blindegeleidelijn/instapmarkering

Het is niet toegestaan te parkeren op de plek van een onderbroken streep langs de rijbaan. De blokmarkering bij een bushalte sluit aan bij dit principe. In het RVV (Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens) is dit dan ook vastgelegd. Ook is laden en lossen hier verboden. Het is wel toegestaan kortstondig stil te staan om passagiers in- en uit te laten stappen, mits dat de lijnbus niet hindert. Als er geen blokmarkering is, geldt het parkeer-, laad- en losverbod onverminderd binnen 12 meter van het bushaltebord L03 (zie haltepaal). Dit geldt dus vóór én voorbij het bushaltebord.

3.1.12. Rolstoelafrit regiotaxi

Een rolstoelafrit is noodzakelijk voor het gebruik van klein materieel met een rolstoellift aan de achterzijde van het voertuig, zoals de regiotaxi. Het in en uit het voertuig rijden (helling of lift) gebeurt dus op het wegdek of in de haltehaven.

- afrit aan de achterzijde (aanrijzijde) van de halte
- afrit aanleggen op het lage gedeelte (dus niet waar het perron 18 centimeter hoog is); bij een haltehaven een rolstoelafrit op het lage gedeelte echter zo ver mogelijk van de rijbaan plaatsen, zodat de rolstoeler kan manoeuvreren in de haltehaven zonder op de rijbaan te hoeven komen
- bij halteren aan de rijbaan is het mogelijk om de rolstoelafrit te combineren met een oversteekvoorziening
- bij een haltehaven een rolstoelafrit niet combineren met een oversteekvoorziening
- specificaties afrit:
 - helling maximaal 1:10
 - geen randen/goten aan onderzijde, anders kunnen rolstoelen met voetsteunen vastlopen of kantelen
 - effectieve breedte van 1.20 meter
 - uitvoering met inritbanden (mits maximaal 1:10) of verlaagd straten en inritverloopbanden toepassen

Bij halteren aan de rijbaan is het mogelijk om de rolstoelafrit te combineren met een oversteekvoorziening. Omdat die is voorzien van een geleidelijn en waarschuwingsmarkering, zijn ook niet-blinden geattendeerd op deze oversteek. Omdat oversteken 'achter de bus' de voorkeur heeft, kunt u een oversteek maken aan beide zijden als de haltes van een haltepaar precies tegenover elkaar liggen. Leg in een haltehaven een rolstoelafrit aan de aanrijzijde in de haltekom aan. Kies een locatie vlakbij het busperron, zodat de rolstoeler kan draaien in de haltehaven, ver van de rijbaan. Combineer bij een haltehaven een rolstoelafrit niet met een oversteekvoorziening (ook geen blindegeleidelijnen toepassen).

3.1.13. Perron (inrichting)

We beschouwen naast een uniforme kleur ook de halte-inrichting (lay-out, ontwerp) als een soort huisstijl. Dit is met name voor blinden, slechtzienenden en ouderen van groot belang. Denk hierbij aan de plaatsing van blindegeleidelijnen en het aanduiden van de instaplocatie bij de voordeur van de bus.

- perron inrichten met een duidelijk herkenbare, vaste stopplaats van de bus met instapmarkering en haltepaal; door een vaste maatvoering kan de chauffeur zich richten op de haltepaal en de reiziger zich op de instapmarkering

- het perron moet vrij zijn van obstakels voor de reguliere reiziger en zeker ook voor rolstoelgebruikers en blinden/slechtzienden; echter, ook verkeerd geplaatste obstakels zoals bomen, borden en lantaarnpalen, maken dat de bus(chauffeur) niet goed kan halteren
- noodzakelijke inrichtingselementen zoals haltepaal, straatverlichting, ABRI en fietsenrek plaatsen volgens handleiding
- plaats inrichtingselementen daarom zo veel mogelijk buiten de looproute
- inrichtingselementen en andere obstakels voldoende markeren (in contrast met omgeving) en voorzien van waarschuwingsmarkering in geleidelijn (zie punt 23. geleidelijnen)

Nummer
148/15

3.1.14. Haltepaal

Hoewel een ABRI met reclame vaak meer in het oog springt, zorgt de haltepaal voor de juridische herkenbaarheid van een halte (zie ook punt 11. blokmarkering). Het informeert dat parkeren daar verboden is. Alleen bij bord L03 is er (volgens het RVV) sprake van een halte. Zie kader. U kunt de haltepaal eventueel (deels) uitvoeren in de donkerpaarse kleur (RAL 4007, provinciale uniformiteit). NB: de haltepaal is in de huidige situatie eigendom van de vervoerder.

Afwijkingen zijn tot op zekere hoogte mogelijk, bijvoorbeeld door die te combineren met een klok. Wanneer een bord echt afwijkt van bord L03, dan verslechtert dan niet alleen de herkenbaarheid; dat kan ook juridische problemen geven. Zo geldt hier feitelijk geen parkeerverbod en heeft een bus die wegrijdt bij de halte géén voorrang. In zo'n geval is de chauffeur wettelijk aansprakelijk bij een aanrijding, want hij kan zich niet beroepen op voorrangsregels.

De haltepaal 'vertelt' de reiziger waar de instapplaats is en het is voor de chauffeur een richtpunt.

- haltepaal op 2.00 meter van het perroneinde
- haltepaal minimaal 0.90 tot 1.20 meter vanaf perronrand; een haltepaal die te dicht aan de rand staat, heeft als risico dat de bus er met de spiegel tegenaan kan rijden, dat maakt toegankelijk halteren onmogelijk
- haltepaal 0.60 meter aan de afrijzijde buiten de geleidelijn/de instapmarkering
- handhaaf ook waar de haltepaal staat een doorgang van minimaal 0.90 meter; bij voorkeur zelfs 1.20 meter
- bij weinig perronruimte is het alternatief om de looproute/doorgang aan de rijbaanzijde van de haltepaal te plaatsen; de haltepaal staat dan verder van de rijbaan af, maar zorg er wel voor dat de haltepaal goed zichtbaar blijft vanaf de rijbaan

3.1.15. Obstatels zoals (verkeers-)borden, bomen en verlichtingsarmaturen/ straatverlichting

Alle elementen die te dicht bij de perronrand staan, bemoeilijken het halteren. Houd rekening met de spiegel van de bus en het zicht van de chauffeur. Maar denk ook aan de overhang aan de voor- en achterzijde, die bij het aanrijden en wegrijden gedeeltelijk over de perronrand 'veegt'.

- halteren langs de rijbaan: over gehele lengte van het perron (respectievelijk 16 en 22 meter) in een strook van 0.90 meter langs de perronrand géén obstakels tot 4 meter hoogte, gemeten van de rijbaan
- halteren in haltehaven: over gehele lengte van het perron (respectievelijk 16 en 22 meter) én in de gehele uitrijhoek in een strook van 0.90 meter langs de perronrand géén obstakels tot 4 meter hoogte, gemeten van de rijbaan

3.1.16. Afvalbak

In de tekeningen is een afvalbak aan de haltepaal bevestigd. Dit is niet noodzakelijk. Aandachtspunten hierbij zijn:

- afvalbak altijd buiten de looproute plaatsen, maar binnen goed bereik van de reiziger
- afvalbak minimaal 0.60 meter buiten geleidelijn plaatsen
- handhaaf ook op de plek van de afvalbak een doorgang van minimaal 0.90 meter, bij voorkeur zelfs 1.20 meter
- afvalbak bij voorkeur uitvoeren in de donkerpaarse kleur (RAL 4007) voor de provinciale uniformiteit

3.1.17. Zitelement (bankje)

Haltecategorie I, aandachtspunten zitelement:

- zithoogte van het zitelement is tussen de 45 en 50 centimeter (bij voorkeur 48 centimeter)
- zitelement biedt plaats aan ten minste één persoon, wenselijk is drie personen
- zitdiepte minimaal 40 centimeter, zitbreedte minimaal 60 centimeter
- zitoppervlak is zo ontworpen dat er geen (regen)water op blijft staan
- zitelement voorzien van rugleuning
- zitelement aan de beide, uiterste zijden voorzien van arMLEUNINGEN; dit vereenvoudigt het opstaan voor mensen die minder goed ter been zijn
- naast zitelement een vrije ruimte van minimaal 1.20 meter vrijhouden voor een rolstoel
- bij voorkeur uitvoeren in de donkerpaarse kleur (RAL 4007) voor de provinciale uniformiteit

Plaats de zitgelegenheid (bank) bij voorkeur op dezelfde locatie als de ABRI. Dit voor de eenduidigheid en de relatie tussen wacht/gelegenheid en blindegeleidelijn. Plaats: direct tegen de blindegeleidelijn aan die over de

lengte van het perron ligt. Neem ook voor een bank een waarschuwingsmarkering op in deze geleidelijn.

Nummer
148/15

3.1.18. Zit- en schuilgelegenheid/ABRI²

De ABRI is er om wachtende reizigers te beschutten tegen regen, wind en zon (l'abri betekent schuilplaats in het Frans). De afmetingen van de ABRI zijn afhankelijk van de capaciteit en dus van de haltecategorie:

- Haltecategorie II: 2 stramiens ABRI
- Haltecategorie III: 3 stramiens ABRI of meerdere 2 stramiens ABRI's
- Haltecategorie IV: meerdere 2 stramiens ABRI's of een andere wacht-, zit- en schuilgelegenheid met voldoende capaciteit

Stramienbreedte tussen 1.35 en 1.45 meter.

Voor de uitvoering en inrichting van de ABRI geldt:

- ABRI minimaal aan drie zijden voorzien van transparante wanden
 - eventueel één of meer transparante frontpanelen, mits één stramien vrij blijft als doorgang
 - alle transparante vlakken tussen 1.40 en 1.60 meter hoogte voorzien van contrastmarkering in de vorm van een ondoorzichtige, lichtdoorlatende, horizontale (stippel)lijn van ongeveer 5 centimeter hoogte
- zitgelegenheid aan de achterwand van de ABRI, zodanig geplaatst dat die beschut is tegen neerslag
 - zithoogte tussen 45 en 50 centimeter (bij voorkeur 48 centimeter)
 - zitelement (of meerdere losse elementen) biedt plaats aan ten minste twee personen, wenselijk is drie; zitbreedte minimaal 60 centimeter (één persoon)
 - fysieke zitdiepte minimaal 30 centimeter, de effectieve zitdiepte is minimaal 40 centimeter
 - zitelement voorzien van rugleuning (achterwand van de ABRI mag rugleuning zijn)
 - zitelement aan de beide, uiterste zijden voorzien van armleuningen, dit vereenvoudigt het opstaan voor mensen die minder goed ter been zijn
 - zitelement is geperforeerd (zodat er geen water op blijft staan)
 - zitelement steunt niet op de vloer van de ABRI (vereenvoudigt reinigen ABRI)
 - zitelement niet onder de informatievitruine plaatsen
- naast zitgelegenheid een vrije ruimte van minimaal 1.20 meter vrijhouden voor een rolstoel, door:
 - bijvoorbeeld overgebleven stramien vrijhouden
 - bij frontpanelen (gedeeltelijk gesloten voorzijde) deze opstelruimte op de plek van deze opening

² Conform Bestek Haltemeubilair West-Brabant, Keypoint Consultancy, mei 2007

- reisinfo op plek van deze vrije ruimte (dus niet boven bank); de reisinfo is zo toegankelijk voor rolstoelers en de overige reizigers, ook als zij op de bank zitten
- vrije hoogte (gehele ABRI, inclusief bij binnenkomst) van 2.20 meter
- maximaal 1 centimeter hoogteverschil tussen de bovenkant van de ABRI-vloer (prefab betonplaat) en de aangrenzende bestrating
- voldoende verlichting in ABRI: minimaal 60 lux
- om verwondingen te voorkomen geen scherpe randen of hoeken in of rond ABRI; ook geen gaten of sleuven waar mensen vingers, armen of andere ledematen in kunnen steken
- ABRI plaatsen op prefab betonplaat, die voldoende stroef is onder alle weersomstandigheden
- ABRI boven beide zijpanelen (onder het dak) voorzien van een paneel met haltenaam
 - schreefloos lettertype
 - leesbaar op een afstand van 30 meter¹
- bij voorkeur uitvoeren in een donkerpaarse kleur (RAL 4007) voor de provinciale uniformiteit

Nummer
148/15

Overige (technische) specificaties ABRI:

- dak in gebogen vorm, ondoorzichtig en lichtdoorlatend
- maximale open ruimte tussen het dak en de bovenzijde van de wanden 5 centimeter, dit in verband met regendoorslag
- maximale open ruimte tussen prefab betonplaat en de onderzijde van de wanden tussen 3 en 5 centimeter, dit om ophopend vuil te voorkomen
- geheel rondom de ABRI tegen de prefab betonplaat een verharde onderhoudsstrook van 0.60 meter vrijhouden voor onderhoud en beheer van de ABRI
- zorg ervoor dat hemelwater niet op het perron wordt gespuwd of richting de voorzijde van de ABRI, door:
 - hemelwater vanaf het dak afvoeren via dakgoten die in de ABRI zijn geïntegreerd, door het frame van de ABRI, afgevoerd op ongeveer 5 centimeter boven het maaiveld
 - ABRI moet voorzien zijn van een regenafvoer met voldoende capaciteit voor Nederlandse situaties
 - hemelwater mag wel op de onderhoudsstrook achter en naast de ABRI worden gespuwd, maar mag geen overlast veroorzaken voor aanpalende gronden

3.1.19. Stallingmogelijkheden voor fietsen

Bekijk het aantal plaatsen en het type faciliteit voor elke halte apart. Die zijn afhankelijk van de vraag en de fysieke mogelijkheid tot het plaatsen van voorzieningen. Ook al is het niet vereist, toch kan er bij een halte van categorie I buiten de bebouwde behoefte zijn aan fietsenklemmen met aanbindmogelijkheid. Bij een schouw kunt u de vraag snel achterhalen.

Aandachtspunten zijn:

- fietsenklemmen inclusief gestalde fiets moeten altijd buiten de looproute en ruim buiten de geleidelijn liggen
- Hou bij het plannen van de klemmen rekening met:
 - lengte van de fiets van 1.90 tot 2.00 meter
 - stuurbreedte van 0.65 meter
 - klemmen hart op hart ≥ 0.75 meter
- als er meer fietsen zijn dan het aantal beschikbare fietsklemmen (in het verlengde van de klemmen), voorkom dan dat die -per ongeluk- in de looproute of op de geleidelijnen worden gestald; de plaats en richting van de klemmen zijn hierbij van belang, hou ook hier weer rekening met de gegeven maten van een fiets
- bij voldoende fietsenklemmen kunt u ook -afhankelijk van de beschikbare ruimte en opstelling- een overkapping plaatsen; bij haltetype IV kan zelfs een bewaakte fietsenstalling (op enige afstand) aanwezig zijn en kunt u kiezen om juist geen stallingfaciliteiten op het perron aan te brengen
- bij voorkeur uitvoeren in de donkerpaarse kleur (RAL 4007) voor de provinciale uniformiteit

Nummer

148/15

3.1.20. Verlichting

Voldoende verlichting is van groot belang, voor slechtzienden maar met name ter vergroting van de sociale veiligheid. Aandachtspunten zijn:

- verlichting op looproute en perron ≥ 10 lux
- verlichting in de ABRI en bij informatie ≥ 60 lux; stem de helderheid van de verlichting bij plaatsing van de ABRI af op de omgeving
- zorg er met name bij informatie(-panelen) voor dat lichtval niet hinderlijk is; dus geen mogelijkheid tot verblinding en/of schittering

3.1.21. Informatie/reisinformatie

Ook bij de reisinformatie zijn aspecten voor de toegankelijkheid van belang.

Ook hier hebt u de mogelijkheid om de donkerpaarse huisstijlkleur te verwerken. Denk bijvoorbeeld aan de volgende informatie:

- reisinformatie aan de haltepaal
- reisinformatie in de ABRI (informatievitrine)
- gedrukte reisinformatie
- servicepunten/kaartverkooppunten

De reisinformatie is primair de verantwoordelijkheid van de vervoersautoriteit.

Dat is de Provincie Noord-Brabant. De vervoerder zorgt voor de praktische uitvoering en de verspreiding. Hierbij echter toch enkele aandachtspunten:

- plaatsing informatievitrine tegen de achterwand van de ABRI (niet boven het zitelement)
- duidelijk lettertype:
 - groot lettertype (1:100 van leesafstand, lettergrootte $\geq 0,01$ x praktische leesafstand)

- schreefloos en gevuld lettertype
- letters duidelijk contrasterend met achtergrond
- informatie zo veel mogelijk in de vorm van duidelijke pictogrammen
- informatie die op grote afstand te lezen moet zijn, aanbrengen op 2.20 meter hoogte
- heldere symbolen en kleurcontrast, voorkomen van schittering op informatieborden en -schermen/displays
- belangrijkste informatie (waaronder vertrekstaten) plaatsen op kijkhoogte: 1.40 tot 1.60 meter vanaf de vloer
- informatie te zien door onbreekbaar polycarbonaat (zo doorzichtig als glas)
 - bevestiging strak tegen informatieplaat; als er een ruimte is tussen de informatie en de transparante plaat (opbolling van de plaat), dan is de informatie onleesbaar
- belangrijkste informatie voelbaar voor visueel gehandicapten (onder meer perronaanduiding of bij (tijdelijk) uitvallen lijn)
 - informatie reliëf/braille op 1.50 meter hoogte bij de halte
- standaardafmeting informatievitrine (in Noord-Brabant) 115 centimeter hoog, 105 centimeter breed
 - onderkant informatievitrine op 0.90 tot 1.10 meter vanaf de vloer
 - bovenkant informatievitrine op 2.05 tot 2.25meter vanaf de vloer

3.1.22. Reclamevitrine (indien van toepassing)

- een eventuele reclamevitrine bevindt zich aan de afrijzijde van de ABRI, zodat passagiers er geen visuele hinder van ondervinden
- de reclamevitrine is van het Euroformaat: 175 centimeter hoog, 118.5 centimeter breed, zichtmaat ongeveer 116 x 171 centimeter
- reclame in te voeren vanaf beide zijden
- verlichting van binnenuit voor de beide reclamevlakken
- vitrine bij voorkeur uitvoeren in een donkerpaarse kleur (RAL 4007) voor de provinciale uniformiteit

3.1.23. Geleidelijnen voor blinden en slechtzienden

Blinden mensen maken regelmatig zelfstandig gebruik van de bus. Dit in tegenstelling tot wat men vaak denkt. Er zijn steeds meer voorzieningen, zoals geleidelijnen, waardoor dit veilig kan. Slechtzienden profiteren extra van de structuur en overzichtelijkheid van geleidelijnen. Daarnaast oriënteren ook andere reizigers zich (soms onbewust) op de structuur en aanduidingen, zoals bij een oversteek. Het ontwerp van het stelsel blindegeleidelijnen kan echter zeer complex maatwerk zijn. Daarvoor zijn (nog) geen landelijke richtlijnen. Er komt wel een CROW uitgave over. Deze handleiding gaat er uitvoerig op in. Met vuistregels waardoor er ook wat betreft dit onderwerp sprake is van een zekere provinciale uniformiteit. Kies ook uit veiligheids- en herkenbaarheidsredenen voor consequente en uniforme uitvoering van gids- of geleidelijnen.

Ontwerp van een stelsel van geleidelijnen

Nummer

In veel gevallen wijkt de werkelijke situatie af van de standaardontwerpen die in deze handleiding staan omschreven. Om een sluitend stelsel van geleidelijnen te krijgen, is het 't beste om het onderstaande ontwerpfilosofie te volgen. Die is gebaseerd op 'de loop' van een blinde reiziger. De vernoemde onderdelen komen daarna stuk voor stuk aan bod.

148/15

- Ontwerpfilosofie geleidelijnen
 1. zo lang mogelijk volgen van natuurlijke gidslijn
 2. gidslijn gaat over in (kunstmatige) geleidelijn
 3. geleidelijn leidt allereerst naar ABRI/zitgelegenheid
 4. geleidelijn van ABRI naar de haltepaal/instapmarkering
 5. de geleidelijn 'vangt' de uitstappende reiziger op omdat die parallel loopt aan het gehele perron
 6. reiziger wordt in principe altijd eerst teruggeleid naar de haltepaal/instapmarkering
 7. van daaruit kan de reiziger altijd de ABRI en daarmee ook de geleiding naar de natuurlijke gidslijn weer terugvinden
- Aandachtspunten bij het ontwerp:
 - het stelsel van geleidelijnen begint en eindigt altijd bij een verbinding met natuurlijke gidslijnen in de omgeving; ze mogen dus nooit 'in het niets' eindigen
 - doorlopende blinden moeten de bushalte kunnen passeren; de geleidelijn mag dus nooit alléén maar naar de halte voeren
 - de geleidelijn leidt altijd naar belangrijke (openbare) voorzieningen zoals winkelcentra, ziekenhuizen en verzorgingstehuizen, al dan niet in combinatie met een natuurlijke gidslijn

Onderdelen van geleidelijnen

De geleiding bestaat uit vijf elementen: natuurlijke gidslijn, geleidelijnen, keuzepunten, waarschuwingsmarkeringen en oversteekplaatsen. Daarnaast is er bij de halte zelf nog geleiding naar de instapdeur en van de uitstapdeur.

- Natuurlijke gidslijn

Natuurlijke gidslijnen hebben de voorkeur. Dat zijn duidelijk voelbare lijnen die de reiziger veilig kan volgen zonder obstakels tegen te komen. Denk aan een muur, groenstrook en in sommige gevallen ook een lijnafwatering. Zo lang er maar een duidelijk contrast én textuur (voelbaar) verschil is. Naast deze lijn moet een obstakelvrij loopvlak van 1.2 meter breed zijn. Bij deze natuurlijke gidslijnen is het dus niet noodzakelijk om speciale voorzieningen te treffen. Wanneer er obstakels zijn, zoals een fietsenrek of ABRI maar ook bij een uitrit of een oversteek, moet de natuurlijke gidslijn overgaan in een stelsel van (kunstmatige) geleidelijnen en waarschuwingsmarkeringen.

- | | |
|--|---------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • Overgang natuurlijke gidslijn naar geleidelijn: <ul style="list-style-type: none"> ○ parallelle aansluiting: op 0.60 meter afstand, met een overlap van 1.20 meter ○ haakse aansluiting: op 0.30 meter van afstand eindigen ○ bij 'toegankelijke' gidslijnen zoals goten en lijnafwateringsroosters (verminderd textuurverschil) op eindpunt waarschuwingsmarkering aanbrengen
 • Geleidelijn <p>Dit is een kunstmatige, zichtbare en voelbare (textuurverschil) lijn in de bestrating.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ breedte 0.60 meter, aan beide zijden 0.60 meter obstakelvrij (totale breedte dus 1.80 meter) ○ materiaal: het advies is om hiervoor witte ribbeltegels te gebruiken. Die geven naast een duidelijk voelbare lijn ook nog een visuele lijn die slechtzienden goed kunnen volgen. Alternatief is het aanbrengen van een epoxy-belijning. Dit kan op vrijwel alle materialen, dus ook op bijzondere bestrating. Bovendien zijn hiermee kleine bochten mogelijk. Voorwaarde is dat deze belijning duidelijk contrasteert met de onderliggende bestrating.
 • Keuzepunt (splitsing) <p>Accentueer haakse hoeken en splitsingen in de geleidelijn.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ vlak van waarschuwingsmarkering aanbrengen van 0.60 bij 0.60 meter ○ materiaal: zie waarschuwingsmarkering
 • Waarschuwingsmarkering <p>Bij gevaarlijke situaties, obstakels of andere bijzonderheden in de looproute (zoals bij trappen, liften of kaartautomaten) is een waarschuwingsmarkering noodzakelijk.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ vlak van 60 bij 60 centimeter, of over breedte obstakel en aan beide zijden één tegel ○ bij aanliggende ABRI één tegelrij waarschuwingstegels aanbrengen én aan beide zijde van het obstakel één extra tegel ○ materiaal: pas bij voorkeur klanktegels toe. Deze (beton-)tegels hebben aan de bovenkant een metalen plaat met noppenprofiel. Zodoende onderscheiden de tegels zich qua kleur, klank én structuur. Alternatief is het aanbrengen van een noppenprofiel van epoxy. Ook dit kan nodig zijn bij bijzondere bestrating. Het toepassen van de bekende rubbertegels raden we sterk af. Die zijn zeer slijtgevoelig en bovendien kunnen ze glad worden als ze vuil en nat zijn.
 • Geleiding naar instapdeur <p>Deze geleiding bevindt zich uiteraard op de plaats waar de voordeur van</p> | <p>Nummer
148/15</p> |
|--|---------------------------------|

de bus stopt. Alle reizigers (ook niet-blinden) maken gebruik van deze markering om zich op te stellen voor de bus.

Nummer

148/15

- vlak waarschuwingsmarkering van 60 bij 60 centimeter, op 60 centimeter van de voorkeurslocatie van de haltepaal; als de chauffeur ter hoogte van de haltepaal stopt, komt de geleidelijn precies bij de voordeur uit
 - 60 centimeter vanaf de perronrand (= busband + zwart-witte blokmarkering); niet dichterbij de busperronband! De spiegels van de bus zwaaien over het perron. Die kunnen de wachtende reizigers raken.
 - materiaal: zie waarschuwingsmarkering
- Geleiding vanaf de uitstapdeuren

Laat de geleidelijn over de gehele lengte van het perron parallel aan de perronrand lopen. Zo kunnen blinden, onafhankelijk van de locatie van de deuren, de geleidelijn terugvinden.

 - leg bij voorkeur de geleidelijn op 90 centimeter van de blokmarkering, op 1.50 meter van de perronrand
 - materiaal: zie geleidelijn
- Oversteek

Een oversteekplaats is ook een gevaarlijke situatie. Ook hier komt een waarschuwingsmarkering, maar nu van 60 centimeter bij minimaal 1.2 meter breed of ter breedte van de oversteek.

 - op de oversteek zelf (het wegdek) géén geleidelijn aanbrengen (anders waant blinde zich veilig)
 - waarschuwingsmarkering altijd haaks aan de oversteek aanbrengen (die kan dus schuin staan ten opzichte van trottoirband!) en de markeringen altijd recht tegenover elkaar; men is gewend haaks op de markering over te steken
 - materiaal: zie waarschuwingsmarkering
 - voer een oversteek bij voorkeur uit met verkeerslichten met aanvraagknop en rateltikker

Bijlage 2 bij de Subsidieregeling verkeer en vervoer Noord-Brabant 2016

Nummer

148/15

Overzicht gemeenten in de GGA-regio's

1. GGA-regio Noordoost-Brabant

Gemeente Bernheze
Gemeente Boekel
Gemeente Boxmeer
Gemeente Cuijk
Gemeente Grave
Gemeente Landerd
Gemeente Mill en Sint Hubert
Gemeente Sint Anthonis
Gemeente Uden
Gemeente Veghel

2. GGA-regio 's-Hertogenbosch

Gemeente Boxtel
Gemeente 's-Hertogenbosch
Gemeente Haaren
Gemeente Heusden
Gemeente Oss
Gemeente Schijndel
Gemeente Sint Michielsgestel
Gemeente Sint Oedenrode
Gemeente Vught

3. GGA-regio Hart van Brabant

Gemeente Dongen
Gemeente Gilze en Rijen
Gemeente Goirle
Gemeente Hilvarenbeek
Gemeente Loon op Zand
Gemeente Oisterwijk
Gemeente Tilburg
Gemeente Waalwijk

4. GGA-regio West-Brabant

Gemeente Aalburg
Gemeente Alphen-Chaam
Gemeente Baarle-Nassau
Gemeente Breda
Gemeente Drimmelen
Gemeente Etten-Leur
Gemeente Geertruidenberg
Gemeente Moerdijk
Gemeente Oosterhout
Gemeente Werkendam

Gemeente Woudrichem	Nummer
Gemeente Zundert	148/15
Gemeente Bergen op Zoom	
Gemeente Halderberge	
Gemeente Roosendaal	
Gemeente Rucphen	
Gemeente Steenbergen	
Gemeente Woensdrecht	

5. Regio Zuidoost-Brabant

Gemeente Asten
Gemeente Bergeijk
Gemeente Best
Gemeente Bladel
Gemeente Cranendonk
Gemeente Deurne
Gemeente Eersel
Gemeente Eindhoven
Gemeente Geldrop-Mierlo
Gemeente Gemert-Bakel
Gemeente Heeze-Leende
Gemeente Helmond
Gemeente Laarbeek
Gemeente Nuenen, Gerwen en Nederwetten
Gemeente Oirschot
Gemeente Reusel-De Mierden
Gemeente Someren
Gemeente Son en Breugel
Gemeente Valkenswaard
Gemeente Veldhoven
Gemeente Waalre

Bijlage 3 bij Subsidieregeling verkeer en vervoer Noord-Brabant 2016
Definitieve normbedragen van de subsidiabele kosten voor fietspaden

Tabel 1

Type fietspad	solitair fietspad*	solitair fietspad*	aanliggend fietspad	fietsstrook	
aantal richtingen	2	1	1	1 (Bibeko)	1 (Bubeko)
gewenste breedte = B	3,50 m	2,50 m	2,50 m	2,00 m	2,00 m
Normbedrag gewenste breedte	€ 194,00	€ 144,00	€ 232,00	€ 80,00	€ 70,00
B minus 0,01 - 0,10 m	€ 188,00	€ 138,00	€ 222,00	€ 76,00	€ 66,00
B minus 0,11 - 0,20 m	€ 182,00	€ 132,00	€ 213,00	€ 72,00	€ 62,00
B minus 0,21 - 0,30 m	€ 177,00	€ 126,00	€ 204,00	€ 68,00	€ 58,00
B minus 0,31 - 0,40 m	€ 171,00	€ 120,00	€ 194,00	€ 64,00	€ 54,00
B minus 0,41 - 0,50 m	€ 166,00	€ 115,00	€ 185,00	€ 60,00	€ 50,00

* met een solitair fietspad wordt een vrijliggend fietspad bedoeld. Dit kan geheel vrijliggend zijn of middels een berm > 0,5 m gescheiden van de rijbaan.

Voor de solitaire fietspaden gelden de onderstaande meer- en minderprijzen.	
minderprijs per m1 indien er voor zwart asfalt wordt gekozen bij een breedte van 3,5 m	€ 22,00
minderprijs per m1 indien er voor zwart asfalt wordt gekozen bij een breedte van 2,5 m	€ 16,00
meerprijs per m1 voor het aanbrengen van verlichting	€ 44,00

Aanliggend fietspad en fietsstrook worden altijd uitgevoerd in rood asfalt	
minderprijs per m1 fietsstrook Bubeko als er geen verbreding nodig is.	€ 13,00

Nummer

148/15

Incidentele kosten	
Incidentele kosten zijn kostenposten waarvoor aanvullend op het basisnormbedrag subsidiabel kosten mogen worden opgevoerd. Hiervoor dient bij de aanvraag een inhoudelijke technische motivering en gespecificeerde kostenraming te worden gevoegd.	
Type incidentele kosten die aanmerking komen	Opmerkingen
1. Kosten verleggen kabels en leidingen	Kostenraming op basis van offertes nutsbedrijven en DO-ontwerp zijn een vereiste.
2. Kosten grondverwerving	Kostenraming op basis van taxaties is een vereiste.
3. Meerkosten ivm slechte bodemgesteldheid	Onderbouwing meerkosten en grondboringen/onderzoek zijn een vereiste.
4. Aanbrengen/aanpassen verkeersregelinstallatie	op basis van offertes

Normbedragen fietsstraten

tabel 2

Type	omschrijving	breedte asfalt incl. rabatstroken van het normbedrag	bestaande verharding	
			gesloten	open
A	Fietsstraat zonder overrijdbare middenberm met autoverkeer in één of twee richtingen			
A1	Rode rijloper breedte maximaal 4,5 m en minimaal 3,5 m, zonder trottoirbanden	4,0 m	€ 105	€ 212
A2	Rode rijloper breedte maximaal 4,5 m en minimaal 3,5 m, met trottoirbanden	4,0 m	€ 118	€ 243
A3	Rode rijloper breedte maximaal 4,5 m en minimaal 3,5 m, met aan één zijde parkeren	4,0 m	€ 188	€ 306
A4	Rode rijloper breedte maximaal 4,5 m en minimaal 3,5 m, met aan twee zijden parkeren	4,0 m	€ 245	€ 349
A5	Rode rijloper breedte maximaal 3,65 m en minimaal 3,1 m met rabatstroken breedte maximaal 0,9 m en minimaal 0,5 m , zonder trottoirbanden	5,0 m (3,6 + 2*0,7)	€ 122	€ 291
A6	Rode rijloper breedte maximaal 3,6 m en minimaal 3,1 m met rabatstroken breedte maximaal 0,9 m en minimaal 0,5 m , met aan één zijde parkeren	5,0 m (3,6 + 2*0,7)	€ 191	€ 333
A7	Rode rijloper breedte maximaal 3,6 m en minimaal 3,1 m met rabatstroken breedte maximaal 0,9 m en minimaal 0,5 m , met aan twee zijden parkeren	5,0 m (3,6 + 2*0,7)	€ 252	€ 376
B	Fietsstraat met overrijdbare middenberm met autoverkeer in twee richtingen			
B1	twee rode rijloper breedte maximaal 2,5 m en minimaal 2,0 m	4,6 m (2* 2,3 m)	€ 146	€ 290
B2	twee rode rijloper breedte maximaal 2,5 m en minimaal 2,0 m met aan één zijde parkeren	4,6 m (2* 2,3 m)	€ 230	€ 377
B3	twee rode rijloper breedte maximaal 2,5 m en minimaal 2,0 m met aan twee zijden parkeren	4,6 m (2* 2,3 m)	€ 294	€ 423
C	Fietsstraat met autoverkeer in één richting			
C1	rode rijloper breedte maximaal 3,5 m en minimaal 3,0 m met aan één zijde parkeren en trottoir	3,2 m	€ 175	€ 271
	meer- minderprijs per 0,1 m asfaltbreedte voor alle type fietsstraten	0,1 m	€ 2	€ 4

Incidentele kosten

Incidentele kosten zijn kostenposten waarvoor aanvullend op het basisnormbedrag subsidiabel kosten mogen worden toegevoegd. Hiervoor dient bij de aanvraag een inhoudelijke technische motivering en gespecificeerde kostenraming te worden gevoegd.

Type incidentele kosten die aanmerking komen	Opmerkingen
1. Kosten verleggen kabels en leidingen	Kostenraming op basis van offertes nutsbedrijven en DO-ontwerp zijn een vereiste.
2. Kosten grondverwerving	Kostenraming op basis van taxaties is een vereiste.
3. Meerkosten ivm slechte bodemgesteldheid	Onderbouwing meerkosten en grondboringen/onderzoek zijn een vereiste.
4. Aanbrengen/aanpassen verkeersregelinstallatie	op basis van offertes


Normbedragen betontegels vervangen door asfalt

Tabel 3

Breedte oud*	Breedte nieuw fietspad eenrichting					
	1,90 - 2,00 m	2,01 - 2,10 m	2,11 - 2,20 m	2,21 - 2,30 m	2,31 - 2,40 m	2,41 - 2,50 m
≤ 1,8 m	€ 27,00	€ 52,00	€ 75,00	€ 84,00	€ 92,00	€ 102,00
1,81 - 1,95 m	€ 6,00	€ 45,00	€ 71,00	€ 81,00	€ 89,00	€ 100,00
1,96 - 2,10 m		€ 34,00	€ 68,00	€ 78,00	€ 86,00	€ 98,00
2,11 - 2,25 m				€ 76,00	€ 84,00	€ 97,00
2,26 - 2,40 m					€ 80,00	€ 95,00

* = breedte tegels exclusief opsluitbanden

Breedte oud*	Breedte nieuw fietspad tweerichtingen					
	2,90 - 3,00 m	3,00 - 3,10 m	3,11 - 3,20 m	3,20 - 3,30 m	3,31 - 3,40 m	3,41 - 3,50 m
≤ 2,85 m	€ 64,00	€ 89,00	€ 112,00	€ 121,00	€ 129,00	€ 138,00
2,86 - 3,00 m	€ 42,00	€ 82,00	€ 108,00	€ 118,00	€ 126,00	€ 137,00
3,01 - 3,15 m		€ 71,00	€ 104,00	€ 115,00	€ 123,00	€ 135,00
3,16 - 3,30 m				€ 113,00	€ 120,00	€ 133,00
3,31 - 3,45 m					€ 117,00	€ 132,00

 optimale breedte

Definitieve normbedragen subsidiabele kosten rotondes

Tabel 4

Type rotonde	variant	Normbedrag subsidiabele kosten afgerond*
Enkelstrooks rotonde	BIBEKO zonder fietsvoorziening	€ 284.600,00
	BUBEKO zonder fietsvoorziening	€ 307.600,00
	BIBEKO met fietsvoorziening op rotonde	€ 375.100,00
	BIBEKO met vrijliggende fietsvoorziening	€ 412.700,00
	BUBEKO met vrijliggende fietsvoorziening	€ 410.500,00
Tweestrooks rotonde	BUBEKO zonder fietsvoorziening enkel op/enkel af	€ 417.200,00
	BUBEKO zonder fietsvoorziening dubbel op/enkel af	€ 616.800,00
	BUBEKO zonder fietsvoorziening Enkel op/dubbel af	€ 482.500,00
	BUBEKO zonder fietsvoorziening dubbel op/dubbel af	€ 359.500,00
	BUBEKO met vrijliggende fietsvoorziening enkel op/enkel af	€ 566.000,00
	BUBEKO met vrijliggende fietsvoorziening dubbel op/enkel af	€ 759.000,00
	BUBEKO met vrijliggende fietsvoorziening enkel op/dubbel af	€ 586.400,00
	BUBEKO met vrijliggende fietsvoorziening dubbel op/dubbel af	€ 574.800,00
Turborotonde	BUBEKO zonder fietsvoorziening dubbel op/enkel af	€ 579.700,00
	BUBEKO zonder fietsvoorziening dubbel op/dubbel af	€ 627.900,00
	BUBEKO met vrijliggende fietsvoorziening dubbel op/dubbel af	€ 836.400,00
	BUBEKO met vrijliggende fietsvoorziening dubbel op/enkel af	€ 726.800,00

* het betreft hier de normbedragen voor 4-taks rotondes de meer-/minderprijs per tak bedraagt € 30.000.

Tabel 5

Normbedragen duurzaam veilig maatregelen	subsidiabele kosten
30 km/u plateau in klinkers (lengte > 4,40 m)	€ 3.000,00
wegversmalling in 30 km/u gebied in klinkers	€ 3.000,00
30 km/u plateau in asfalt/beton/prefab (lengte > 4,4 m) *	€ 4.000,00
wegversmalling in 30 km/u gebied	€ 4.000,00
busdrempel in 30 km/u gebied	€ 4.000,00
50 km/u plateau in klinkers (lengte > 7,2 m)	€ 5.000,00
50/km/u plateau in asfalt/beton/prefab (lengte > 7,2 m)	€ 6.000,00
60 km/u plateau in klinkers (lengte > 8,8 m)	€ 6.000,00
60 km/u plateau in asfalt/beton/prefab (lengte > 8,8 m)	€ 7.000,00
wegversmalling in 60 km/u gebied	€ 4.000,00
wegversmalling/sluis natuurlijk sturen in 60 km/u gebied incl. verlichting	€ 6.500,00
Plateau in klinkers met een oppervlak* > 150 - < 200 m ²	€ 10.000,00
Plateau in asfalt met een oppervlak* > 150 - < 200 m ²	€ 12.500,00
Plateau in klinkers met een oppervlak* > 200 - < 250 m ²	€ 12.500,00
Plateau in asfalt met een oppervlak* > 200 - < 250 m ²	€ 15.000,00
Plateau in klinkers met een oppervlak* > 250 m ²	€ 17.500,00
Plateau in asfalt met een oppervlak* > 250 m ²	€ 20.000,00
bebording/belijning schoolomgeving (per richting)	€ 1.000,00
poortconstructie (bebording en belijning)	€ 800,00

* Het oppervlak is het oppervlak van de rijbaan exclusief aanliggende trottoirs e.d.

Normbedragen stallingsplaatsen

tabel 6

Omschrijving	Subsidiabele kosten per stallingsplaats
onbewaakte stallingsplaats (fietsnietje) *	€ 100,00
onbewaakte stallingsplaats (fietsparkeer)	€ 200,00
overdekte stallingsplaats (onbewaakt en fietsparkeer)	€ 470,00
overdekte bewaakte stallingsplaats	€ 620,00
* uitgangspunt is dat per fietsnietje 2 fietsen gestald kunnen worden. Derhalve bedragen de subsidiabele kosten per fietsnietje € 200,00	

Normbedragen sanering verkeersgeleiders in fietspaden

omschrijving	subsidiabele kosten per stuk
verkeerspaal in open verharding	€ 155,00
verkeerspaal in gesloten verharding	€ 385,00
verkeersgeleider met paal in open verharding	€ 550,00
verkeersgeleider met paal in gesloten verharding	€ 890,00

Normbedragen meerkosten stortkosten teerhoudend asfalt

omschrijving	subsidiabele meerkosten per ton
meerkosten storten teerhoudend asfalt 0 tot 30 ton	€ 25,00
meerkosten storten teerhoudend asfalt > 30 ton	€ 17,00

Tabel 7

Normbedragen voor subsidiabele kosten van niet-infrastructurele projecten	
<i>In een aparte bijlage voor tabel 7 treft u een uitgebreidere toelichting aan op de projecten</i>	
Projectnaam + toelichting	Normbedrag subsidiabele kosten
BrabantsVerkeersveiligheidsLabel (BVL) Aanpak voor verkeerseducatie voor (speciaal) basisonderwijs.	€ 12,50 per leerling zonder scholenbijeenkomsten
	Minimum € 500,00 per school
	Maximum € 5.000,00 per school
	€ 13,50 per leerling met scholenbijeenkomsten
	Minimum € 500,00 per school
	maximum € 5.400,00 per school
Verkeersexamen Examen voor leerlingen van (speciaal) basisonderwijs waarbij verkeerskennis wordt getest.	€ 3,00 per leerling voor schriftelijk examen
	Geldt alleen voor niet BVL scholen.
Nieuwe verkeersmethode Tegemoetkoming kosten aanschaf (eenmalige) nieuwe verkeersmethode bij deelname basisscholen aan BVL, daarna sparen scholen voor nieuwe methode en aanschaf verbruiksmateriaal via BVL normbedrag per leerling.	Klaar over: € 7,00 per leerling
	Wegwijs: € 10,00 per leerling
	Wijzer door het verkeer: € 24,00 per leerling
	Let's go!: € 7,00 per leerling

Nummer

148/15

	Rondje Verkeer/Stap Voor-uit/Op voeten en fietsen / Jeugdverkeerskrant: € 5,00 per leerling
TotallyTraffic Aanpak voor verkeerseducatie voor (speciaal) voortgezet onderwijs. Tegemoetkoming kosten gastproject (extern) passend bij de te geven lesmodules	€ 2.500,00 per school normbedrag deelname na goedkeuring TT-jaarplan
Dode hoek stickers Actie om extra aandacht te vestigen op de gevaren van de dode hoek bij grote voertuigen en bestelbussen.	€ 500,00 per 100 stuks € 1.300,00 per 500 stuks € 2.050,00 per 1000 stuks
BOB	
Voorlichtingsactie over het gebruik van alcohol in het verkeer.	€ 2.500,00 grote inzet € 760,00 kleine inzet
Toiletreclame BOB	
	€ 25,00 per poster
Voorlichtingsactie gericht op alcohol in het verkeer.	Geldt voor een periode van 2 weken.
Shot gun	
Voorlichtingsactie over alcohol in het verkeer.	€ 1.250,00 per inzet Inclusief coördinatie.
Praktijkdag	
	€ 160,00 per deelnemer
Praktijk dag gericht op jonge bestuurders.	€ 65,00 per deelnemer Trials met € 60,00 bijdrage van ZLM vanuit Safety Deal en € 60,00 eigen bijdrage.

Nummer

148/15

	Afrekening vindt plaats op basis van het aantal deelnemers dat daadwerkelijk heeft deelgenomen.
Rijwijsfolder	
Communicatie-actie om de verkeerskennis op te frissen bij nieuwe rijbewijsbezitters en mensen die hun rijbewijs hebben verlengd.	€ 6.800,00 per 5.000 stuks
	€ 9.400,00 per 10.000 stuks
	€ 11.800,00 per 15.000 stuks
	€ 14.000,00 per 20.000 stuks
Brom effe normaal, werkwijze A	
Programma voor jongeren tussen 12 en 18 jaar.	€ 15.850,00 per regio
	Dit bedrag is gebaseerd op 12 bijeenkomsten per jaar.
Brom effe normaal, werkwijze B	
Programma voor jongeren tussen 12 en 18 jaar.	€ 7.250,00 per regio
	Dit bedrag is gebaseerd op 12 bijeenkomsten per jaar.
Debat over eigengedrag in het verkeer van jongeren voor jongeren op MBO/ROC-scholen	
	€ 2.650,00 per inzet
	TT-scholen dienen een eventuele inzet te financieren uit het TT normbedrag. Voortgezet onderwijsscholen die niet aan TT deelnemen, krijgen hiervoor geen subsidie.
Project waarin leeftijdsgenoten elkaar overtuigen van de risico's die jongeren lopen in het verkeer op MBO/ROC-scholen	
	€ 2.580,00 per inzet
	TT-scholen dienen een eventuele inzet te financieren uit het TT normbedrag. Voortgezet onderwijsscholen die niet aan TT deelnemen, krijgen hiervoor geen subsidie.

Nummer

148/15

Project waarin jongeren op MBO/ROC-scholen middels een scootersimulator kunnen bewijzen hoe goed hun rijvaardigheid is	€ 2.750,00 per inzet
	TT-scholen dienen een eventuele inzet te financieren uit het TT normbedrag. Voortgezet onderwijs scholen die niet aan TT deelnemen, krijgen hiervoor geen subsidie.
Project waardoor jongeren bewust worden van de gevolgen van drank- en drugsgebruik in het verkeer	€ 2.750,00 per inzet
Fietstraining voor senioren	
Theoretische en praktische fietstraining voor mensen ouder dan 60 jaar.	€ 65,00 per deelnemer
	Afrekening vindt plaats op basis van het aantal deelnemers dat daadwerkelijk heeft deelgenomen.
Opfriscursus autotraining (professionele organisatie)	
	theoriedeel € 90,00 per deelnemer
	praktijkdeel € 60,00 per deelnemer
	Afrekening vindt plaats op basis van het aantal deelnemers dat daadwerkelijk aan het theoriedeel heeft deelgenomen en het aantal deelnemers dat daadwerkelijk aan het praktijkdeel heeft deelgenomen.
Opfriscursus autotraining (vrijwilligersorganisatie)	
	€ 70,00 per deelnemer
	Afrekening vindt plaats op basis van het aantal deelnemers dat daadwerkelijk aan het theoriedeel heeft deelgenomen en het aantal deelnemers dat daadwerkelijk aan het praktijkdeel heeft deelgenomen.
Scootmobieltraining (professionele organisatie)	
	€ 130,00 per deelnemer

Nummer

148/15

	Afrekening vindt plaats op basis van het aantal deelnemers dat daadwerkelijk aan het theoriedeel heeft deelgenomen en het aantal deelnemers dat daadwerkelijk aan het praktijkdeel heeft deelgenomen.
Scootmobieltraining (vrijwilligersorganisatie)	
	€ 70,00 per deelnemer
	Afrekening vindt plaats op basis van het aantal deelnemers dat daadwerkelijk aan het theoriedeel heeft deelgenomen en het aantal deelnemers dat daadwerkelijk aan het praktijkdeel heeft deelgenomen.
Dynamische Snelheidsdisplay (DSI)	
Snelheidsmeetsysteem.	€ 3.800,00 voor bord met feedback zonder smiley
	€ 4.300,00 voor bord met feedback inclusief smiley.
	Feedback bestaat in ieder geval uit een knipperende weergave van de gereden snelheid en het gebruik van opvallende kleuren.
30 km/uur Campagne	
Pakket met voorlichtingsmateriaal voor 30 km/uur.	€ 125,00 per pakket
	Het 30 km/uur pakket mag naar behoefte worden samengesteld.
	Er zijn meerdere aanbieders.
Victor Veilig	
Veiligheidsproduct en vraagt aandacht voor het matigen van de snelheid en spelende kinderen.	€ 42,50 per stuk
	BVL-scholen dienen eventuele aanschaf te financieren uit het BVL normbedrag.

Nadere toelichting bij tabel 7 van de normbedragen 2016

Projectdefinitie inclusief normbedragen voor subsidiabele kosten van niet-infrastructurele projecten

Het algemene doel van alle mensgerichte maatregelen: de doelgroep bewust maken van de gevaren in het verkeer door middel van gedrag beïnvloedende maatregelen

Projectnaam + toelichting	Doelgroep	Inhoud en evt. prestatie-eisen	Normbedrag subsidiabele kosten
BrabantsVerkeersveiligheidsLabel (BVL)			
Aanpak voor verkeerseducatie voor (speciaal) basisonderwijs.	Toekomstige verkeersdeelnemers met de leeftijd van 4 tot 12 jaar verkeerseducatie bij brengen met de nadruk op de praktijk.	BVL richt zich op structurele verkeerseducatie van hoge kwaliteit voor basisscholen, waarbij de gemeenten de scholen helpen om structureel en meer op de praktijk van alle dag gerichte verkeerseducatie te geven en de verkeersveiligheid in de directe schoolomgeving te bevorderen.	€12,50 per leerling zonder scholenbijeenkomsten
		<u>Prestatie eisen:</u>	

Nummer

148/15

		Halen Label binnen door BVL-team gestelde en aan scholen en gemeenten gecommuniceerde termijn en/of blijven voldoen aan de criteria van het Label. Het aantal leerlingen dat is opgegeven in het E-formulier moet gebaseerd zijn op het jaarlijks op te stellen activiteitenplan.	
		<u>Extra budget</u>	
		Indien de gemeente lokale bijeenkomsten organiseert of laat organiseren is het normbedrag € 1,00 per leerling hoger. Van dit bedrag kunnen coördinatiekosten van de bijeenkomsten en/of extra begeleiding van de scholen worden betaald.	€ 13,50 per leerling met lokale scholenbijeenkomsten
Verkeersexamen Examen voor leerlingen van (speciaal) basisonderwijs waarbij verkeerskennis wordt getest.	Basisschoolleerlingen van 4 tot 12 jaar.	Het verkeersexamen test de kennis van verkeersborden en verkeersregels, in het bijzonder voor voetgangers en fietsers. Zowel schriftelijk verkeersexamen als praktisch verkeersexamen op school.	€ 3,00 per leerling voor schriftelijk examens.

Nummer

148/15

		<u>Prestatie eis:</u>	
		Aantal leerlingen die van de betreffende basisschool deelnemen aan het theoretisch verkeersexamen.	
Nieuwe verkeersmethode	Nieuwe basisscholen die zich hebben aangemeld om aan BVL deel te nemen zonder verkeersmethode.	Basis voor BVL is goede verkeerseducatie; theoretisch en praktisch. Scholen die zich hebben aangemeld zonder goede methode worden met deze eenmalige subsidie in staat gesteld dit op orde te brengen.	Klaar over: € 7,00 per leerling
		<u>Prestatie eisen:</u> De school zonder verkeersmethode meldt in het activiteitenplan welke nieuwe verkeersmethode ze gaan aanschaffen. Ook geeft de school in het activiteitenplan aan voor hoeveel leerlingen de methode wordt aangeschaft.	Wegwijs: € 10,00 per leerling
			Wijzer door het verkeer: € 24,00 per leerling
			Let's go!: € 7,00 per leerling

Nummer

148/15

			Rondje Verkeer/Stap Voor-uit/Op voeten en fietsen / Jeugdverkeerskrant: € 5,00 per leerling
TotallyTraffic	12-18 jaar.	TT richt zich op structurele, en interactieve verkeerseducatie voor 12- tot 18 jarigen ter bevordering van de verkeersveiligheid van leerlingen in het voortgezet onderwijs. Binnen de TT aanpak geven de eigen docenten de verkeerslessen.	€ 2.500,00 per school.
Aanpak voor verkeerseducatie voor (speciaal) voortgezet onderwijs.		Papieren lessen, interactieve digitale lessen en begeleiding is voor de scholen gratis.	
		<u>Prestatie eisen:</u>	
		TT-scholen dienen voor 1 juli bij de gemeente een door de TT-scholenbegeleider en de school ondertekend TT-jaarplan in. De school gaat daarmee akkoord met de prestatie eisen.	

Nummer

148/15

		TT-scholen dienen voor 1 april van het volgend kalenderjaar bij de gemeente een door de TT-begeleider goedgekeurd controleformulier prestatie eisen in. De TT-begeleider geeft daarbij aan de gemeente een subsidie advies.	
Dode hoek stickers			
Actie om extra aandacht te vestigen op de gevaren van de dode hoek bij grote voertuigen en bestelbussen.	Chauffeurs van grote voertuigen/bestelbussen en secundair alle verkeersdeelnemers.	Stickers bestellen.	€ 500,00 per 100 stuks
			€ 1.300,00 per 500 stuks
		<u>Prestatie eisen:</u> Levering 100/500/1000 stuks	€ 2.050,00 per 1000 stuks
BOB Voorlichtingsactie over het gebruik van alcohol in het verkeer.	Automobilisten.	De Bob-campagne richt zich op het voorkomen van rijden onder invloed van alcohol. Gerichte actie en of voorlichtingen inclusief coördinatie.	€ 2.500,00 grote inzet
		Een grote inzet bestaat uit intensieve contacten, die worden ondersteund door b.v. een camera of simulator.	€ 760,00 kleine inzet

Nummer

148/15

		Een kleine inzet bestaat kortere contacten.	
		<u>Prestatie eisen:</u> Aantal (grote) inzetten zoals afgesproken in opdrachtbrief. Aantal (kleine) inzetten zoals afgesproken in opdrachtbrief. Aanbieder dient mee te werken aan effectmeting door provincie.	
Toiletreclame BOB			
Voorlichtingsactie gericht op alcohol in het verkeer.	Jongeren in het uitgaansleven.	Inzet van Toiletreclame in de lokale horeca. De BOB-campagne richt zich op het voorkomen van rijden onder invloed van alcohol. <u>Prestatie eisen:</u> Aanschaf stuks (posters en ophangen posters).	€ 25,00 per poster

Nummer

148/15

Shot gun			
<p>Voorlichtingsactie over alcohol in het verkeer.</p>	<p>Jonge automobilisten en hun bijrijders.</p>	<p>Shot gun richt zich op jongeren in de leeftijd van 17 t/m 24 jaar en maakt hen bewust van de taken die de bijrijder op zich kan nemen. De bestuurder kan zich zo volledig richten op het verkeer.</p>	<p>€ 1.250,00 per inzet Inclusief coördinatie.</p>
		<p>Gerichte actie voorlichtingen met behulp van de inzet van een promotieteam inclusief coördinatie.</p>	
		<p>De coördinatie bestaat uit voorbereidende organisatiekosten zoals het in kaart brengen van geschikte evenementen en schaalgrootte, het leggen van contacten & organisatoren interesseren voor de inzet en het maken van werkafspraken bij een inzet.</p>	
		<p>De basisinzet betreft 4 campagneleden voor 4 uur, waarbij de doelstelling in het aantal contacten op 600 ligt. Kleinere of grotere inzetten worden behandeld als maatwerk.</p>	
		<p><u>Prestatie eisen:</u> Aantal inzetten zoals afgesproken in opdrachtbrief.</p>	

Nummer

148/15

		Aanbieder dient mee te werken aan effectmeting door provincie.	
Praktijkdag			
Praktijk dag gericht op jonge bestuurders.	Jonge bestuurders van 16-24 jaar.	De praktijkdag zorgt dat deelnemers zich bewust worden van het eigen gedrag en rol in het verkeer en hiernaar gaan handelen.	€ 160,00 per deelnemer € 65,00 per deelnemer Trials met € 60,00 bijdrage van ZLM vanuit Safety Deal en € 60,00 eigen bijdrage.
		Er wordt kennis overgedragen over verkeersveilig gedrag en alcohol in het verkeer.	
		Verplichte onderdelen in de training:	
		-rijles in een vrachtauto;	
		-theorie en discussie over afleiding in het verkeer, alcohol en drugs;	
		zoals het uitvoeren van een noodstop op stroef en glad wegdek, uitwijken, e.a.	
		<u>Prestatie eisen:</u>	
		Aantal deelnemers per cursus zoals afgesproken in opdrachtbrief.	
		Aanbieder dient mee te werken aan effectmeting door provincie.	

Nummer

148/15

Rijwijsfolder			
<p>Communicatie-actie om de verkeerskennis op te frissen bij nieuwe rijbewijsbezitters en mensen die hun rijbewijs hebben verlengd.</p>	<p>Rijbewijsbezitters van 18 jaar en ouder.</p>	<p>Mensen die hun rijbewijs komen verlengen en nieuwe rijbewijsbezitters krijgen deze folder (op het gemeentehuis). In de folder staan verkeersregels vermeld, met de bedoeling het geheugen van de rijbewijsbezitter op te frissen. Dat gebeurt door korte verhaaltjes, tips en een verkeersquiz.</p>	<p>€ 6.800,00 per 5.000 stuks</p>
		<p>Folders en insteekhoesjes.</p>	<p>€ 9.400,00 per 10.000 stuks</p>
			<p>€ 11.800,00 per 15.000 stuks</p>
		<p><u>Prestatie eisen:</u> Levering 5.000/10.000/15.000/20.000 stuks.</p>	<p>€ 14.000,00 per 20.000 stuks</p>

Nummer

148/15

<p>Brom effe normaal, werkwijze A</p>	<p>Jongeren tussen 12 en 18 jaar, die een ernstige of meerdere verkeersovertreding(en) met een scooter / bromfiets hebben begaan.</p>	<p>In een verwijzingstraject naar Halt doorlopen de jongeren een voorlichtingsprogramma over hersenletsel als gevolg van een verkeersongeval op een revalidatiecentrum. In het programma worden ex-revalidanten ingezet en worden ook de ouders van jongeren actief betrokken.</p>	<p>€ 15.850,00 per regio</p>
<p>Programma voor jongeren tussen 12 en 18 jaar.</p>		<p><u>Prestatie eisen:</u> Aantal afgenomen BEN, werkwijze A zoals afgesproken in opdrachtbrief. Aanbieder dient mee te werken aan effectmeting door provincie.</p>	

Nummer

148/15

Brom effe normaal, werkwijze B			
Programma voor jongeren tussen 12 en 18 jaar	Jongeren tussen 12 en 18 jaar, die een ernstige of meerdere verkeersovertreding(en) met een scooter / bromfiets hebben begaan.	<p>Indien het niet mogelijk blijkt een ex-revalidant te werven wordt werkwijze B gehanteerd. Deze methode bestaat uit een reguliere Haltstraf met leeropdrachten en een excuusopdracht.</p> <p><u>Prestatie eisen:</u></p> <p>Aantal afgenomen BEN, werkwijze B zoals afgesproken in opdrachtbrief.</p> <p>Aanbieder dient mee te werken aan effectmeting door provincie.</p>	€ 7.250,00 per regio
Debat over eigengedrag in het verkeer van jongeren voor jongeren op MBO/ROC-scholen	16-24 jaar.	<p>Het debat wil jongeren op school wijzen op de gevaren in het verkeer. Dit gebeurt middels debatteren en een competitie element.</p> <p>Per sessie 5 tot 120 deelnemers. Duur sessie minimaal 90 minuten. Minimaal 2 en maximaal 3 sessies per dag.</p> <p><u>Prestatie eisen:</u></p> <p>Aantal inzetten zoals afgesproken in opdrachtbrief</p> <p>Aanbieder dient mee te werken aan effectmeting door provincie.</p>	€ 2.650,00 per inzet

Nummer

148/15

<p>Project waarin leeftijdsgenoten elkaar overtuigen van de risico's die jongeren lopen in het verkeer op MBO/ROC-scholen</p>	<p>16-24 jaar.</p>	<p>Middels het bedenken van een campagne overtuigen van leeftijdsgenoten van het wenselijke verkeersgedrag.</p>	<p>€ 2.580,00 per inzet</p>
		<p>25 tot 40 deelnemers per sessie. Duur minimaal 5,5 uur.</p>	
		<p><u>Prestatie eisen:</u></p>	
		<p>Aantal inzetten zoals afgesproken in opdrachtbrief</p>	
		<p>Aanbieder dient mee te werken aan effectmeting door provincie.</p>	
<p>Project waarin jongeren op MBO/ROC-scholen middels een scootersimulator kunnen bewijzen hoe goed hun rijvaardigheid is</p>	<p>16-24 jaar.</p>	<p>In dit het project gaat het om het vergroten van de kennis over verkeersveiligheid en wordt de rijvaardigheid getest met behulp van een scootersimulator en een serieus game.</p>	<p>€ 2.750,00 per inzet</p>
		<p>Per dag maken minimaal 60 jongeren gebruik van de simulator, minimaal 400 jongeren worden betrokken. Duur minimaal 5,5 uur.</p>	
		<p><u>Prestatie eisen:</u></p>	
		<p>Aantal inzetten</p>	
		<p>zoals afgesproken in opdrachtbrief.</p>	

Nummer

148/15

		Aanbieder dient mee te werken aan effectmeting door provincie.	
Project waardoor jongeren bewust worden van de gevolgen van drank- en drugsgebruik in het verkeer	Jonge bestuurders 18 -24 jaar	Het project richt zich op bewustwording betreffende drank- en drugsgebruik van jongeren in het verkeer. Project wordt uitgevoerd tijdens festivals voor jongeren door middel van aanspreken en het spelen van een spel. Duur minimaal 5 uur. Bereik minimaal 1000 jongeren op locatie.	€ 2.750,00 per inzet
		<u>Prestatie eisen:</u>	
		Aantal inzetten zoals afgesproken in opdrachtbrief.	
		Aanbieder dient mee te werken aan effectmeting door provincie.	
Fietstraining voor senioren			
Theoretische en praktische fietstraining voor mensen ouder dan 60 jaar.	De Fietstraining voor senioren is gericht op verbetering van de veiligheid en bevordering van het fietsgebruik van mensen in de leeftijd van 60-plus.	Verplichte onderdelen in de training: Tijdens de fietstraining worden de verkeersregels opgefrist en de behendigheid en vaardigheid van fietsers vergroot waardoor de kans op een ongeval wordt verkleind.	€ 65,00 per deelnemer

Nummer

148/15

		<p>Het theoriedeel bevat tenminste:</p> <ul style="list-style-type: none"> • les in (nieuwe) verkeersregels • eigenschappen van de fiets (e-bike); • kwetsbaarheid deelnemer; • verschillende types e-bikes. <p>Het praktijkgedeelte bevat tenminste:</p> <ul style="list-style-type: none"> • afleggen van een parcours. • een lokaal traject waarin aandacht voor bijzondere punten als rotonde kruising, oversteek en snelheid van de fiets. • Oefenen met hulpmiddelen om kwetsbaarheid te verkleinen (zoals spiegel) <p>De duur van de training bedraagt minimaal 1 dagdeel van 3 uur.</p> <p><u>Prestatie eisen:</u></p> <p>Aantal deelnemers per cursus zoals afgesproken in opdrachtbrief.</p> <p>Aanbieder dient mee te werken aan effectmeting door provincie.</p>	
--	--	---	--

Nummer

148/15

<p>Opfriscursus autotraining (professionele organisatie)</p>		<p>Binnen de opfriscursus senioren wordt de kennis van verkeersregels opgefrist en kan men onder begeleiding van een rij-instructeur het geleerde in de praktijk brengen en feedback krijgen op het autorijden. De rij-instructeur moet WRM gecertificeerd zijn.</p>	<p>theoriedeel € 90,00 per deelnemer praktijkdeel € 60,00 per deelnemer</p>
		<p>De opfriscursus bevat in ieder geval de volgende drie onderdelen:</p>	
		<p>Theoriedeel</p>	
		<p>Les in (nieuwe) verkeersregels.</p>	
		<p>Evaluatie: beoordeling training door deelnemers.</p>	
		<p>Praktijkdeel</p>	
		<p>Evaluatie: beoordeling training door deelnemers</p>	
		<p>De duur van de training bedraagt minimaal 6 uur verspreid over minimaal 2 dagdelen.</p>	
		<p><u>Prestatie eisen:</u></p>	
		<p>Senioren.</p>	
	<p>Aanbieder dient mee te werken aan effectmeting door provincie.</p>		

Nummer

148/15

<p>Opfriscursus autotraining (vrijwilligersorganisatie)</p>	<p>Senioren</p>	<p>Binnen de opfriscursus senioren wordt de kennis van verkeersregels opgefrist en kan men onder begeleiding van een rij-instructeur het geleerde in de praktijk brengen en feedback krijgen op het autorijden. De rij-instructeur moet WRM gecertificeerd zijn.</p>	<p>€ 70,00 per deelnemer</p>
		<p>De opfriscursus bevat in ieder geval de volgende drie onderdelen:</p>	
		<p>Theoriedeel</p>	
		<p>Les in (nieuwe) verkeersregels.</p>	
		<p>Evaluatie: beoordeling training door deelnemers</p>	
		<p>Praktijkdeel</p>	
		<p>Evaluatie: beoordeling training door deelnemers</p>	
		<p>De duur van de training bedraagt minimaal 3 uur.</p>	
		<p><u>Prestatie eisen:</u></p>	
		<p>Aantal deelnemers theoriedeel en aantal deelnemers praktijkdeel zoals afgesproken in opdrachtbrief.</p>	
<p>Aanbieder dient mee te werken aan effectmeting door provincie.</p>			

Nummer

148/15

<p>Scootmobieltraining (professionele organisatie)</p>	<p>Senioren met scootmobiel</p>	<p>Binnen de scootmobielcursus wordt de kennis van de verkeersregels bijgespijkerd en wordt getraind in het veiliger deelnemen aan het verkeer. Het programma bevat in ieder geval de volgende drie onderdelen:</p>	<p>€ 130,00 per deelnemer</p>
		<p>Theorie:</p>	
		<p>Les in (nieuwe) verkeersregels.</p>	
		<p>Praktijk: training veiliger deelnemen aan het verkeer.</p>	
		<p>Evaluatie: beoordeling training door deelnemers.</p>	
		<p>De duur van de training bedraagt minimaal 3 uur.</p>	
		<p><u>Prestatie eisen:</u></p>	
		<p>Aantal deelnemers per cursus zoals afgesproken in opdrachtbrief</p> <p>Aanbieder dient mee te werken aan effectmeting door provincie.</p>	

Nummer

148/15

<p>Scootmobieltraining (vrijwilligersorganisatie)</p>	<p>Senioren met scootmobiel</p>	<p>Binnen de scootmobielcursus wordt de kennis van de verkeersregels bijgespijkerd en wordt getraind in het veiliger deelnemen aan het verkeer. Het programma bevat in ieder geval de volgende drie onderdelen:</p> <p>Theorie:</p> <p>Les in (nieuwe) verkeersregels.</p> <p>Praktijk: training veiliger deelnemen aan het verkeer.</p> <p>Evaluatie: beoordeling training door deelnemers</p> <p>De duur van de training bedraagt minimaal 3 uur.</p> <p>Indien de training bestaat uit meer dan 3 uur dan verspreiden over meerdere dagdelen.</p> <p><u>Prestatie eisen:</u></p> <p>Aantal deelnemers per cursus zoals afgesproken in opdrachtbrief.</p> <p>Aanbieder dient mee te werken aan effectmeting door provincie.</p>	<p>€ 70,00 per deelnemer</p>
--	---------------------------------	--	------------------------------

Nummer

148/15

<p>Dynamische Snelheidsdisplay(DSI) Snelheidsmeetsysteem.</p>	<p>Een DSI is een intelligent snelheidsmeetsysteem. Het systeem confronteert de weggebruiker tevens met zijn of haar rijgedrag. Dit gebeurt door het tonen van de gereden snelheid en/of het tonen van een lachende of huilende smiley.</p>	<p>Aanschaf snelheidsmeetsysteem.</p> <p><u>Prestatie eisen:</u> Aantal stuks met feedback zonder smiley. Aantal stuks met feedback inclusief smiley.</p>	<p>€ 3.800,00 voor bord met feedback zonder smiley € 4.300,00 voor bord met feedback inclusief smiley.</p>
<p>30 km/uur Campagne Pakket met voorlichtingsmateriaal voor 30 km/uur.</p>	<p>Gemeenten, wijkraden, buurtverenigingen, buurtbewoners etc.</p>	<p>De campagne richt zich op automobilisten en attendeert hun op de gereden snelheid.</p> <p>De prijs per pakket is gebaseerd op de aanschaf van 10 posters, 350 (afval)tasjes van papier, 50 ballonnen, 50 fietsvlaggetjes en 4 grote vlaggen. Dit is een voorbeeld.</p> <p><u>Prestatie eisen:</u> Aantal stuks geleverde pakketten.</p>	<p>€ 125,00 per pakket</p>

Nummer

148/15

Victor Veilig	Gemeenten, wijkraden, buurtverenigingen, buurtbewoners etc.	Victor Veilig laatweggebruikers weten dat er (spelende) kinderen in de buurt zijn	€ 42,50 per stuk
Veiligheidsproduct en vraagt aandacht voor het matigen van de snelheid en spelende kinderen.		<u>Prestatie eisen</u> : Aantal stuks.	

Toelichting behorende bij de Subsidierегeling verkeer en vervoer Noord-Brabant 2016.

Nummer

148/15

Algemeen

De Subsidierегeling verkeer en vervoer Noord-Brabant 2013 is in de afgelopen jaren op een behoorlijk aantal onderdelen gewijzigd. Per 1 januari 2016 worden de geldstromen vanuit het Rijk niet langer via de Wet BDU verstrekt, maar gaan deze via het provinciefonds lopen. Dat betekent dat er geen financiële verantwoording meer zal plaatsvinden via single-information, single-audit (hierna: SiSa-systematiek), maar via de systematiek van de Algemene subsidieverordening Noord-Brabant. (Asv). Omdat een aantal paragrafen ziet op verantwoording via de SiSa-systematiek, leidt dit tot een aanzienlijke wijziging van de Subsidierегeling verkeer en vervoer Noord-Brabant 2013. Om voorgaande redenen is er voor gekozen om een nieuwe subsidierегeling vast te stellen. Deze regeling is opgedeeld in paragrafen, waarbij de inhoud van de paragrafen los van elkaar staan.

Juridisch kader

Deze subsidierегeling is vastgesteld op grond van de Algemene subsidieverordening Noord-Brabant (Asv). Dit betekent dat een aantal aspecten van de verstrekking van subsidies niet in de subsidierегeling zijn vastgelegd, maar in de Asv. In de Asv staat onder meer waar de aanvraag moet worden ingediend, wat de beslistermijnen zijn voor Gedeputeerde Staten en algemene verplichtingen voor de subsidieontvanger, zoals de meldingsplicht.

Voor een goed begrip van deze subsidierегeling is dus bestudering van de Asv noodzakelijk. Ook de Algemene wet bestuursrecht bevat algemene bepalingen die onverkort van toepassing zijn op subsidies, verstrekt op grond van deze subsidierегeling.

§ 1 Regiotaxi

Regiotaxi vormt een samenwerking tussen gemeenten in een regio en de provincie. Voor de uitvoering hiervan zijn regionale beheersorganisaties opgericht. De gemeenten bekostigen het vervoer van mensen met een voorziening op grond van de Wet maatschappelijke ontwikkeling. De provincie bekostigt het vervoer van de vrije reiziger, dat wil zeggen elke reiziger die van de regiotaxi gebruik wil maken en niet tot een doelgroep behoort waarvoor een (wettelijke) voorziening bestaat zoals bijvoorbeeld leerlingen en AWBZ vervoer.

§ 2 Stimulering bedrijfsvervoer

Op basis van deze paragraaf kunnen werkgevers in Noord-Brabant subsidie aanvragen voor het gemaakte bedrijfsvervoer van werknemers. De subsidiehoogte wordt berekend door het in deze regeling vastgestelde bedrag te vermenigvuldigen met het aantal gerealiseerde dagen bedrijfsvervoer per werknemer. Dit is onafhankelijk van de afstand en of het vervoer is uitbesteed of in eigen beheer is verricht. Het vaste bedrag per werknemer per dag is zo vastgesteld dat het voor de werkgever, in verhouding tot de kosten voor openbaar vervoer, interessant is om het woon-werkvervoer van zijn werknemers als bedrijfsvervoer te organiseren.

Er is gekozen voor verdeling van het subsidieplafond naar evenredigheid, waarbij evenredige verdeling plaatsvindt op basis van de subsidiehoogte van de ingediende volledige aanvragen.

Nummer
148/15

De subsidie voor bedrijfsvervoer wordt stapsgewijs afgebouwd naar nul. Het jaar 2016 is het laatste jaar dat bedrijfsvervoer nog wordt gesubsidieerd door de provincie. Aan de ontvangers wordt daarmee een overgangperiode gegund waarbinnen zij naar alternatieven kunnen zoeken.

§ 3 Doorstromingsmaatregelen openbaar vervoer

In de praktijk is het een regelmatig voorkomend probleem dat op de routes van de stad- en streekbussen belemmerende obstakels voorkomen. Deze zorgen voor een (te) lange omlooptijd van de bussen en discomfort voor de reizigers en daarmee voor een slecht imago van het openbaar vervoer. Deze obstakels bestaan bijvoorbeeld uit te krappe boogstralen, drempels, chicanes, wegversmallingen, verkeersborden of lantaarnpalen. Deze obstakels worden zowel door de vervoerder, als de wegnetbeheerder en de provincie als probleem onderkend. Om dit probleem te ondervangen heeft de provincie Noord-Brabant als verantwoordelijke voor het openbaar vervoer in Noord-Brabant deze subsidiemogelijkheid in het leven geroepen.

§ 4 GGA-regio's

De regionale uitvoeringsprogramma's hebben betrekking op kleine infrastructurele projecten en niet-infrastructurele verkeer en vervoerprojecten. De regionale uitvoeringsprogramma's komen tot stand in het bestuurlijk overleg van de GGA-regio's, waaraan de provincie ook deelneemt.

§ 6 Infrastructuur voor hoogwaardig openbaar vervoer en knooppunten

De provincie streeft naar betrouwbaar, comfortabel en snel openbaar vervoer. Om de doorstroming, kwaliteit en het comfort van het openbaar vervoer te bevorderen stelt de provincie geld beschikbaar voor het realiseren van specifieke infrastructuur voor het openbaar vervoer.

Met bijvoorbeeld parkeer- en reisvoorzieningen wordt beoogd om de bereikbaarheid van een stad, een stadscentrum of regio te verbeteren. Door ervoor te zorgen dat automobilisten een deel van hun reis met de auto afleggen en de rest met het openbaar vervoer, vermindert het aantal afgelegde autokilometers op de weg. Daarnaast kan met parkeer- en reisvoorzieningen de parkeerdruk worden verlegd van bijvoorbeeld het stadscentrum naar de stadsrand. Dit komt de verblijfskwaliteit in het centrum van een stad ten goede. Parkeer- en reisvoorzieningen kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het behalen van bereikbaarheidsdoelstellingen en het verminderen van de negatieve effecten van het autogebruik.

§ 7 Kleinschalige mobiliteitsoplossingen

In de OV-visie Brabant is de ambitie vastgelegd voor een meer vraaggericht OV-systeem. Met deze paragraaf wordt beoogd om kleinschalige mobiliteitsoplossingen te stimuleren waardoor kan worden voorzien in een mobiliteitsbehoefte van een groep reizigers voor wie geen openbaar vervoer beschikbaar is of waarvoor het openbaar vervoer een minder aantrekkelijke optie is.

De-minimissteun

In het kader van staatssteun is er voor gekozen om deze paragraaf aan te sluiten bij de vrijstellingsvereisten zoals geformuleerd in Verordening (EU) nr. 1407/2013 van de Commissie van 18 december 2013 betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op de-minimissteun, Pb EU L 352/9 van 24 december 2013. Hierbij is bepaald dat niet meer subsidie wordt verstrekt dan tot het drempelbedrag van € 200.000 (€ 100.000 voor ondernemingen in het wegvervoer). De subsidieaanvrager dient hier zelf op toe te zien en zelf de juiste gegevens aan te dragen.

Nummer

148/15

§ 8 Landelijk verbeterprogramma overwegen

Het LVO is een rijksprogramma met als doel om het aantal incidenten op overwegen of de kans daarop te verminderen door slimme kosteneffectieve maatregelen te treffen ten behoeve van een vlotte en veilige doorstroming van rail- en wegverkeer.

Het LVO richt zich op overwegen met een duidelijk verbeterpotentieel. Belangrijke uitgangspunten zijn:

- a) integrale benadering van weg en rail;
- b) kosteneffectiviteit;
- c) cofinanciering 50% (Rijk)/50%(Regio).

De provincie heeft mede op verzoek van de staatssecretaris een rol op zich genomen om de LVO-initiatieven van Brabantse gemeenten te coördineren. Daarnaast heeft de provincie het voornemen om financieel bij te dragen in kansrijke LVO-projecten. Hierbij wordt uitgegaan van een provinciale subsidiebijdrage van maximaal 25% van de subsidiabele kosten.

§ 9 Goederenvervoer

Brabant versterkt zich als een topregio voor duurzaam goederenvervoer. Dat is waar de provincie met haar partners op inzet. De provincie streeft naar een verschuiving van vervoer over de weg naar vervoer over water, spoor en door buisleidingen. De bestaande infrastructuur moet beter worden benut. Samen met publieke en private partners en kennisinstellingen werkt de provincie aan slimme oplossingen en zoekt ze naar het meest passende vervoerssysteem rond infrastructuur. Slim, veilig en duurzaam zijn daarbij de thema's. Met deze paragraaf worden middelen beschikbaar gesteld voor projecten en onderzoeken die daarop gericht zijn.

Artikelsgewijs**§ 2 Stimulering bedrijfsvervoer****Artikel 2.9 Subsidiehoogte****Tweede lid De-minimis**

Het bedrag van € 200.000 komt overeen met het drempelbedrag dat de Europese Commissie heeft vastgesteld ten aanzien van de-minimissteun. Dit bedrag geldt per onderneming over een periode van drie belastingjaren. Steun onder deze drempel hoeft niet te worden aangemeld. Het kan in de praktijk voorkomen dat een door ons begunstigde onderneming in de afgelopen drie jaar

al eens subsidie of een andere vorm van steun van een overheidsorgaan heeft ontvangen. Dit moet blijken uit de "Verklaring de-minimissteun".

Nummer
148/15

Artikel 2.10 Verdeelcriteria

De subsidieaanvragen die voldoen aan alle vereisten worden bij elkaar opgeteld. Indien het totale bedrag van die subsidieaanvragen het subsidieplafond van de tenderperiode niet overschrijdt, komen alle subsidieaanvragen voor subsidie in aanmerking. Indien het totale bedrag van die subsidieaanvragen het vastgestelde subsidieplafond wel te boven gaat, wordt het subsidieplafond evenredig verdeeld onder de voornoemde aanvragen. Evenredige verdeling vindt plaats op basis van de subsidiehoogte per aanvraag, die is berekend op basis van artikel 2.9.

Voorbeeld berekening verdeling naar evenredigheid:

Subsidiehoogte volledig ingediende subsidieaanvragen die voldoen aan de subsidievereisten, berekend op basis van artikel 2.9:

Subsidieaanvraag 1: € 25.000

Subsidieaanvraag 2: € 40.000

Subsidieaanvraag 3: € 60.000

$€ 25.000 + € 40.000 + € 60.000 = € 125.000$ totaal gevraagde subsidie

$€ 25.000 / € 125.000 \times 100 = 20\%$ van het subsidieplafond voor subsidieaanvraag 1

$€ 40.000 / € 125.000 \times 100 = 32\%$ van het subsidieplafond voor subsidieaanvraag 2

$€ 60.000 / € 125.000 \times 100 = 48\%$ van het subsidieplafond voor subsidieaanvraag 3

§ 4 GGA-regio's

Artikel 4.2 Doelgroep

Een gemeente kan een aanvraag indienen voor een project ten behoeve van een maatschappelijke organisatie. Een maatschappelijke organisatie, die in aanmerking wil komen voor een subsidie voor een niet-infrastructureel project, dient een schriftelijk verzoek in bij een of meer gemeenten binnen de desbetreffende regio. Nadat een verzoek is binnengekomen zorgt de gemeente voor het inbrengen van dergelijke projecten in het regionaal uitvoeringsprogramma van de desbetreffende GGA-regio. De desbetreffende gemeente is verantwoordelijk voor de financiële afhandeling, zowel richting maatschappelijke organisatie voor het specifieke project, als richting de provincie voor het hele pakket.

Artikel 4.4 Subsidiabele activiteiten

Eerste lid Projecten

Onder a Kleine infrastructurale projecten

Bij deze projecten bedragen de totale subsidiabele kosten minimaal € 10.000 en maximaal € 10.000.000.

Onder b Niet-infrastructurele projecten

Voorbeelden van niet-infrastructurele verkeer en vervoer projecten zijn mensgerichte maatregelen. Dit zijn maatregelen die het gedrag van de verkeersdeelnemers proberen te beïnvloeden, via communicatie, educatie en handhaving. Het gaat hierbij om educatieprojecten, voorlichtingsprogramma's, communicatiemiddelen en communicatie in combinatie met verkeershandhaving, zoals alcohol, helm, gordel en fietsverlichting.

Nummer

148/15

Tweede lid Reserveprojecten

In het regionale uitvoeringsprogramma zijn reserveprojecten opgenomen. Mocht er geld overblijven doordat een project niet kan worden uitgevoerd, kan de GGA-regio een besluit nemen om een reserveproject te gaan uitvoeren. Dat besluit wordt voor 1 september aan Gedeputeerde Staten medegedeeld. Deze mededeling geldt als een verzoek tot subsidieverlening ten behoeve van het reserveproject.

Artikel 4.5 Weigeringsgronden**Tweede lid Schriftelijke toestemming**

Indien een subsidieaanvrager na schriftelijke toestemming van Gedeputeerde Staten, voorafgaand aan de vaststelling van een regionaal uitvoeringsprogramma door Gedeputeerde Staten, van start gaat met de activiteiten waarvoor subsidie is gevraagd, dan geschiedt dat geheel op eigen risico. Aan de schriftelijke toestemming kan geen recht op subsidie worden ontleend. Om voor subsidie in aanmerking te komen dient het project te zijn opgenomen in het door de desbetreffende regio bestuurlijk vast te stellen uitvoeringsprogramma.

Artikel 4.6 Subsidievereisten

De GGA-regio's stellen jaarlijks een regionaal uitvoeringsprogramma vast waarin projecten worden opgenomen die het eerstvolgende uitkeringsjaar worden uitgevoerd.

Het regionale uitvoeringsprogramma is het resultaat van een dialoog tussen de regionale partners, te weten de deelnemende gemeenten, de provincie, Rijkswaterstaat en in sommige regio's de maatschappelijke organisaties, over de kwaliteit van de projecten en over de integrale afweging tussen de projecten.

Alleen de gemeenten en de provincie zijn stemgerechtigd.

Voor het regionale uitvoeringsprogramma en de totstandkoming daarvan gelden kwaliteitseisen. De zeven kernregels in artikel 4.6, tweede lid, onder e, zijn belangrijke aandachtspunten bij het beantwoorden van de vraag welke problemen als eerste worden opgepakt, hoe die problemen worden opgepakt, tot welke maatregelen de regio besluit en met welke prioriteit die maatregelen worden uitgevoerd. Het uitvoeringsprogramma geeft een samenvatting van de manier waarop de integrale afweging van de geprogrammeerde projecten heeft plaatsgevonden en waarom de keuze uiteindelijk op die projecten is gevallen. Het uitvoeringsprogramma geeft ook een meerjarig perspectief van de voorgenomen projecten en vormt op die manier een voortschrijdend meerjarig uitvoeringsprogramma. De kwaliteit van de projecten wordt bepaald aan de hand van en met gebruikmaking van het PRIOR-systeem. Aan de hand van dit systeem worden de projecten getoetst aan bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid, ontsnippering en draagvlakaspecten.

Of Gedeputeerde Staten het door de GGA-regio voorgesteld uitvoeringsprogramma overnemen is afhankelijk van de mate van

overeenstemming in de regio. Indien de bestuurlijke besluitvorming binnen de GGA-regio unaniem tot stand is gekomen, zullen Gedeputeerde Staten het voorstel van de regio ongewijzigd overnemen en tot subsidieverlening overgaan. Indien de GGA-regio niet tot unanimiteit kan besluiten, zullen Gedeputeerde Staten ten aanzien van de regionale geschilpunten zelf het programma vaststellen. Nadat Gedeputeerde Staten het uitvoeringsprogramma hebben vastgesteld, volgt subsidieverlening conform het vastgestelde programma.

In het derde lid van dit artikel wordt met regionaal studieproject bedoeld regionale gebiedsverkenningen of probleemanalyses voor een of meerdere modaliteiten of het opstellen van regionale beleidskaders. Onder een regionaal studieproject wordt niet verstaan de planvoorbereiding in de verkenning-, plan- of realisatiefase op wegvak of kruispuntniveau of de verdere uitwerking op maatregeleniveau van de regionale studies. Een startnotitie voor verkenningen valt onder de verkenningfase.

Artikel 4.7 Subsidiabele kosten

Eerste lid

Onder b Onroerende zaak

De marktwaarde van de onroerende zaak wordt door een onafhankelijke taxateur vastgesteld.

Onder e Bijkomende voorzieningen

Voorbeelden van bijkomende voorzieningen zijn verlichting, bebording, markeringen en bewegwijzering.

Artikel 4.8 Niet subsidiabele kosten

Eerste lid onder a Interne apparaatskosten

Voorbeelden van interne apparaatskosten zijn ambtenarensalarissen en kantoorinventaris.

Artikel 4.11 Subsidiehoogte

Eerste lid

Het subsidiepercentage voor infrastructurele projecten bedraagt maximaal 50% en voor niet-infrastructurele verkeer en vervoer projecten maximaal 80%. De regio kan wel besluiten voor een project een lager subsidiepercentage toe te kennen dan het maximaal toegestane percentage. Echter de regio kan nooit besluiten tot een hoger percentage.

Derde lid

Op grond van het eerste lid wordt maximaal 50% van de subsidiabele kosten vergoed. Dit betekent dat de aanvraag voor een buurtbushalte € 15.000 moet bedragen en de aanvraag voor een stads- of streekbushalte € 20.000.

§ 6 Infrastructuur voor hoogwaardig openbaar vervoer en knooppunten

Artikel 6.4 Subsidiabele activiteiten

Onder b, onderdeel 4° Fietsparkeervoorzieningen

Bij fietsparkeervoorzieningen kan worden gedacht aan: fietsenstallingen, fietskluisen, fietsrekken, fietsklemmen en daarbij behorende ict-voorzieningen.

Artikel 6.5 Subsidievereisten**Zesde lid Bezettingsgraad**

Dit vereiste houdt in dat voor een nieuw aan te leggen P&R-terrein door middel van een onderzoek een onderbouwde prognose wordt gegeven van het aantal gebruikers van die parkeervoorziening.

§ 7 Kleinschalige mobiliteitsoplossingen**Artikel 7.6 Subsidievereisten****Eerste lid****Onder b, tweede onderdeel Businesscase**

De provincie subsidieert het project voor een periode van maximaal twee jaar. Het is de bedoeling dat het project ook na deze twee jaar zonder provinciale subsidie blijft bestaan. Uit de businesscase blijkt hoe de continuïteit van het project is geborgd.

Tweede lid**Onder a Samenwerking**

Met een of meerdere partijen wordt bedoeld dat bijvoorbeeld een voetbalclub niet een busje alleen voor eigen gebruik aanvraagt, of bijvoorbeeld voor de senioren in een bepaalde plaats, maar dat het busje voor meerdere partijen wordt ingezet.

Onder b Reizigersgroepen

Het combineren van verschillende reizigersgroepen houdt in dat verschillende reizigersgroepen kunnen worden vervoerd in hetzelfde voertuig of na elkaar met hetzelfde voertuig worden vervoerd. Het vervoer kan bijvoorbeeld op afroep voor iedereen beschikbaar zijn of eerst worden ingezet om scholieren en forenzen naar een OV-knooppunt te vervoeren en vervolgens ouderen naar de markt te brengen. Het is niet de bedoeling dat bijvoorbeeld een zorginstelling of school een voertuig vraagt voor alleen het vervoer van hun bewoners of scholieren.

Onder d Vervoersbehoefte

Onder gesubsidieerd doelgroepenvervoer wordt onder andere verstaan vervoer op grond van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning, gesubsidieerd leerlingenvervoer en het vervoer op grond van de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten.

Derde lid Innovatief

Met innovatief wordt bedoeld dat de ICT oplossing waarvoor subsidie wordt aangevraagd vernieuwend is, in die zin dat de ICT oplossing wezenlijk verschilt van reeds bestaande oplossingen. Voorbeelden van ICT oplossingen die niet vernieuwend zijn: een telewerkoplossing, een App voor het bekijken van een dienstregeling of een App voor mee te rijden met anderen.

Artikel 7.11 Subsidiehoogte**Tweede lid De-minimis**

Het bedrag van € 200.000 komt overeen met het drempelbedrag dat de Europese Commissie heeft vastgesteld ten aanzien van de-minimissteun. Dit bedrag geldt per onderneming over een periode van drie belastingjaren. Steun onder deze drempel hoeft niet te worden aangemeld. In deze subsidieregeling is ervoor gekozen om bij de subsidieverlening dit bedrag niet te overschrijden. Het kan echter in de praktijk voorkomen dat een door ons begunstigde onderneming in de afgelopen drie jaar al eens subsidie of een andere vorm van steun van een

overheidsorgaan heeft ontvangen. Dit moet blijken uit de “Verklaring de-minimissteun”.

Nummer
148/15

§ 9 Goederenvervoer

Artikel 9.6 Subsidievereisten

Eerste lid, onder b, De-minimis of dienst van algemeen economisch belang

Indien de aanvrager een onderneming is, is ingeval van subsidieverlening in het kader van deze paragraaf, sprake van staatssteun. Staatssteun is in beginsel verboden, maar uitzonderingen zijn mogelijk. Om voor subsidie in aanmerking te kunnen komen dient de aanvrager te voldoen aan de voorwaarden van de de-minimisverordening of aan de voorwaarden voor een dienst van algemeen economisch belang (DAEB).

Om voor de-minimissteun in aanmerking te komen geldt onder andere dat niet meer subsidie aan een onderneming wordt verstrekt dan tot het drempelbedrag van € 200.000 en € 100.000 voor ondernemingen in het wegvervoer, over een periode van drie belastingjaren.

Om een project aan te kunnen merken als DAEB, geldt het volgende: DAEB onderscheiden zich van gewone diensten door de aanwezigheid van publieke belangen met betrekking tot kwaliteit en toegankelijkheid. Indien de overheid van mening is dat bepaalde economische diensten in het algemeen belang zijn en het marktmechanisme niet in voldoende mate in deze diensten voorziet, kan zij besluiten om de DAEB te gaan ondersteunen. Per project dient te worden onderzocht of hier sprake van is.

De compensatie voor het verrichten van DAEB dient vervolgens aan een aantal strikte voorwaarden te voldoen:

1. De begunstigde onderneming moet daadwerkelijk belast zijn met de uitvoering van openbare dienst verplichtingen en die verplichtingen moeten duidelijk omschreven zijn (artikel 4 van het DAEB-Vrijstellingsbesluit).
2. De parameters op basis waarvan de compensatie wordt berekend, moeten vooraf op objectieve en doorzichtige wijze worden vastgesteld (artikel 4 van het DAEB-Vrijstellingsbesluit).
3. De compensatie mag niet hoger zijn dan nodig is om de kosten van de uitvoering van de openbare dienst verplichting, rekening houdend met de opbrengsten alsmede met een redelijke winst uit de uitvoering van die verplichtingen, geheel of gedeeltelijk te dekken (artikel 5 van het DAEB-Vrijstellingsbesluit).
4. Er dient verwezen te worden naar het DAEB-Vrijstellingsbesluit van de Europese Commissie. Dit vrijstellingsbesluit stelt als voorwaarde dat iedere twee jaar gerapporteerd wordt over het gebruik van het vrijstellingsbesluit.

Derde lid Aanleg of uitbreiding van voorzieningen

Onder c Vermindering van CO²-uitstoot

Bij vermindering van CO²-uitstoot valt te denken aan vergroening van de hele terminal inclusief reach stackers, aanleg LNG-vulpunten en snellaadpalen voor vrachtauto's.

Artikel 9.11 Subsidiehoogte

Vierde lid De-minimis

Het bedrag van € 200.000 komt overeen met het drempelbedrag dat de Europese Commissie heeft vastgesteld ten aanzien van de-minimissteun. Dit bedrag geldt per onderneming over een periode van drie belastingjaren. Steun onder deze drempel hoeft niet te worden aangemeld. Het kan in de praktijk voorkomen dat een door ons begunstigde onderneming in de afgelopen drie jaar al eens subsidie of een andere vorm van steun van een overheidsorgaan heeft ontvangen. Dit moet blijken uit de "Verklaring de-minimissteun".

Nummer

148/15

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

de voorzitter,
prof. dr. W.B.H.J. van de Donk

de secretaris,
mw. ir. A.M. Burger

Nummer: 3894189

Uitgegeven, 2 december 2015

De secretaris van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,
mw. ir. A.M. Burger