

VERORDENING BETER BEREIKBAAR-FONDS 2005-2010

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 begrippen

1. In deze verordening wordt verstaan onder:
 - a. SRE: het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, i.c. het regionaal openbaar lichaam zoals bedoeld in de Kaderwet bestuur in verandering, dan wel de wettelijk opvolger van de Kaderwet;
 - b. SRE-gebied: geografisch gebied dat betrekking heeft op alle deelnemende gemeenten aan het samenwerkingsverband Regio Eindhoven, zoals vermeld in de gemeenschappelijke regeling van het SRE;
 - c. Dagelijks Bestuur: het dagelijks bestuur van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven;
 - d. Regioraad: het algemeen bestuur van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven;
 - e. Regionaal Mobiliteitsberaad: periodiek, bestuurlijk overleg van alle, binnen het SRE-gebied actieve wegbeheerders;
 - f. Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant: samenwerkingsproject van alle, binnen het SRE-gebied actieve wegbeheerders;
 - g. BBZOB: het project Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant;
 - h. Stuurgroep: de stuurgroep Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant;
 - i. Eindrapport Fase 1 / Opdracht voor vervolg; zoals door het Regionaal Mobiliteitsberaad vastgesteld op 30 juni 2005, of latere door het Regionaal Mobiliteitsberaad vastgestelde aangepaste versies;
 - j. Maatregelenpakket: het Maatregelenpakket Beter Bereikbaar-Fonds 2005-2010, waarvan de startversie is vastgesteld door de Regioraad d.d. 22 december 2005;
 - k. Uitvoeringsprogramma: op basis van het maatregelenpakket jaarlijks vast te stellen programma met maatregelen waarvan de realisatie moet worden gestart;
 - l. Decentrale wegbeheerders: de gemeenten uit het SRE-gebied en de provincie Noord-Brabant;
 - m. Deelnemende decentrale wegbeheerders: wegbeheerders die als verantwoordelijke organisatie staan genoemd in het maatregelenpakket;
 - n. Onderliggend wegennet: het bij gemeenten en provincies in beheer zijnde wegennet;
 - o. Hoofdwegennet: het bij het rijk in beheer zijnde wegennet;
 - p. Verkenningbesluit: opdracht aan een decentrale wegbeheerder om een haalbaarheidsonderzoek naar mogelijke oplossingen voor een in het maatregelenpakket omschreven probleem uit te voeren, resulterend in een voorkeursoplossing;
 - q. Planontwikkelingsbesluit: opdracht aan een decentrale wegbeheerder om de uit de verkenningfase voortkomende voorkeursoplossing uit te werken, resulterend in een ontwerp, bestek en projectbegroting;
 - r. Realisatiestatus: een maatregel heeft de realisatiestatus indien deze is opgenomen in een vastgesteld uitvoeringsprogramma;
 - s. Cluster: verkeerskundig, geografisch en/of qua fasering met elkaar samenhangende maatregelen, waarbinnen subsidies met elkaar kunnen worden verrekend;
 - t. Beheer en onderhoud: instandhouding van de gebruiksfunctie van infrastructuur.
2. De algemene begrippen en bepalingen, opgenomen in Planwet verkeer en vervoer, de Wet Infrastructuurfonds en het Besluit Infrastructuurfonds zijn voor zover relevant op deze verordening van kracht.

Artikel 2 reikwijdte van de verordening

1. Deze verordening is van toepassing op de subsidiëring van maatregelen uit het Maatregelenpakket.
2. Voor subsidiëring in aanmerking komen de decentrale wegbeheerders.
3. De bepalingen uit deze verordening kunnen nader worden uitgewerkt in een door het Dagelijks Bestuur vast te stellen beleidsregel.

4. Voor vaststelling van een dergelijke beleidsregel vraagt het Dagelijks Bestuur advies aan het Regionaal Mobiliteitsberaad.

Artikel 3 stuurgroep

1. Er is een stuurgroep Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant.
2. Deze stuurgroep bestaat uit de portefeuillehouder verkeer & vervoer van het SRE (voorzitter), de gedeputeerde verkeer & vervoer van de provincie Noord-Brabant, de Hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant en minimaal drie wethouders verkeer & vervoer van aan het SRE deelnemende gemeenten.
3. De leden van de stuurgroep hebben zitting in het Regionaal Mobiliteitsberaad.
4. De stuurgroep stuurt het project Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant aan en adviseert het Dagelijks Bestuur inzake besluitvorming met betrekking tot het fonds en legt verantwoording af aan het Regionaal Mobiliteitsberaad.

Hoofdstuk 2 Beter Bereikbaar-fonds

Artikel 4 doelstelling van het fonds

1. Er is een Beter Bereikbaar-fonds.
2. Het fonds heeft ten doel het financieren of medefinancieren van, of het verstrekken van subsidies voor, aangelegenheden met betrekking tot de voorbereiding en realisatie van maatregelen welke zijn opgenomen in het maatregelenpakket.

Artikel 5 beheer van het fonds

Het fonds wordt beheerd door het Dagelijks Bestuur.

Artikel 6 ontvangsten van het fonds

1. De ontvangsten van het fonds zijn:
 - a. de bijdrage van de minister van Verkeer & Waterstaat uit het amendement Van Hijum, zoals omschreven in haar brief met kenmerk DGP/WV/u05.02034;
 - b. de bijdrage van de decentrale wegbeheerders waarvan maatregelen zijn opgenomen in het maatregelenpakket, berekend volgens artikel 7;
 - c. andere dotaties aan het fonds.
2. Het eventuele jaarlijkse renteoverschot van het fonds wordt toegevoegd aan het fonds.

Artikel 7 bijdragen decentrale wegbeheerders

1. De bijdrage van decentrale wegbeheerder bedraagt 50% van de berekende subsidie waarbij wordt uitgegaan van:
 - a. in geval van een maatregel met de verkenningen- of planontwikkelingstatus het bedrag zoals opgenomen in het maatregelenpakket, zoals bedoeld in artikel 12, lid 3, onder d;
 - b. in geval van een maatregel met de realisatiestatus, het bedrag zoals berekend op basis van artikel 23.

Artikel 8 stortingsverplichting deelnemende decentrale wegbeheerders

1. Met ingang van 2006 storten de deelnemende decentrale wegbeheerders jaarlijks minimaal 25% van hun bijdrage, zoals bedoeld in artikel 7, in het fonds.
2. Jaarlijks storten de deelnemende decentrale wegbeheerders hun bijdrage voor 15 september in het fonds.

3. Op het moment van gunning¹ van de realisatie van de maatregel of onderdelen daarvan dient de totale bijdrage, zoals bedoeld in artikel 7 in het fonds te zijn gestort.
4. In afwijking van het gestelde onder lid 3 dient ten behoeve van een in het uitvoeringsprogramma 2005/2006 opgenomen maatregel de totale bijdrage uiterlijk op 15 september 2006 in het fonds te zijn gestort
5. Indien de stortingsverplichting van een deelnemende decentrale wegbeheerder niet is betaald overeenkomstig de in lid 2, 3 en 4 genoemde termijn dan is deze de wettelijke rente verschuldigd over de te laat betaalde termijn.
6. De stortingsverplichting geldt per maatregel.

Artikel 9 uitgaven van en subsidies uit het fonds

1. Ten laste van het fonds komen subsidies ten behoeve van de in het maatregelenpakket opgenomen maatregelen.
2. Uit het fonds kunnen subsidies worden aangevraagd door de deelnemende decentrale wegbeheerders.
3. Ingeval van een maatregel waarbij, conform de wegvakkentheorie, meerdere decentrale wegbeheerders zijn betrokken, wordt subsidie verleend aan de in het maatregelenpakket genoemde verantwoordelijke wegbeheerder. De overige, conform de wegvakkentheorie, bij de realisatie van de desbetreffende maatregel betrokken decentrale wegbeheerders dienen naar rato van deze subsidie te profiteren.
3. In bijzondere gevallen kan het Dagelijks Bestuur besluiten om uitgaven ten behoeve van de in het maatregelenpakket opgenomen netwerkbrede maatregelen en/of organisatiekosten voor de BBZOB-organisatie uit het fonds te financieren. Hiervoor vraagt zij advies aan de stuurgroep.

Artikel 10 subsidieplafond

1. De totale omvang van de verleende subsidies, financiering en medefinanciering uit het fonds kan nooit meer zijn dan € 31.150.000, --.
2. Het Dagelijks Bestuur is bevoegd om het subsidieplafond te wijzigen wanneer de renteontwikkeling daartoe aanleiding geeft.

Artikel 11 stortingsvoorbehoud

1. Subsidie, financiering, of medefinanciering wordt verleend onder voorwaarde dat:
 - a. de met de minister overeengekomen rijksbijdragen aan het fonds ook daadwerkelijk in de met haar overeengekomen jaartranches plaatsvinden;
 - b. alle stortingsverplichtingen door de desbetreffende subsidieontvanger daadwerkelijk plaats hebben gevonden, c.q. vinden.

Hoofdstuk 3 Maatregelenpakket

Artikel 12 inhoud maatregelenpakket

1. De Regioraad stelt bij de instelling van het fonds de startversie van het maatregelenpakket vast.
2. De in het maatregelenpakket op te nemen maatregelen moeten passen binnen het beleid en de doelstellingen van BBZOB, zoals verwoord in het Eindrapport Fase 1 / Opdracht voor vervolg. Selectiecriteria zijn in ieder geval:
 - a. het betreft statische en/of dynamische maatregelen op het bestaande, bij gemeenten of provincie in beheer zijnde wegen;
 - b. maatregelen moeten qua aard van de maatregel en qua omvang van de subsidiabele kosten een duidelijk benuttingskarakter hebben.

¹ Als gunning geldt de opdrachtverlening na aanbesteding.

3. In het maatregelenpakket worden per maatregel minimaal de volgende variabelen beschreven:
 - a. naam maatregel;
 - b. korte omschrijving van de maatregel;
 - c. de locatie;
 - d. verwachte maximale subsidiabele kosten, c.q. het subsidieplafond op maatregel- of cluster niveau;
 - e. verwachte realisatietermijn;
 - f. prioriteit van de maatregel;
 - g. actuele status van de maatregel;
 - h. verantwoordelijke wegbeheerder, c.q. de beoogde subsidieontvanger.
3. In het maatregelenpakket wordt een onderscheid gemaakt tussen de verkenningen-, de planontwikkelings- en de realisatiestatus.
4. Bouwtechnisch, verkeerskundig of qua tijd samenhangende maatregelen kunnen in het maatregelenpakket worden geclusterd.
5. Wijziging van het maatregelenpakket is een bevoegdheid van het Dagelijks Bestuur:
 - a. ingeval van wijzigingen binnen de reeds in het pakket opgenomen maatregelen of clusters van maatregelen vraagt het Dagelijks Bestuur advies aan de stuurgroep;
 - b. ingeval van uitbreiding van het maatregelenpakket met nieuwe maatregelen, c.q. het verwijderen van een maatregel uit het pakket vraagt het Dagelijks Bestuur advies aan het Regionaal Mobiliteitsberaad;
 - c. Voorgenomen wijzigingen worden getoetst aan het document *Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant; Eindrapport Fase 1 / Opdracht voor vervolg, d.d. 30 juni 2005*.

Artikel 13 reservelijst

1. Het Dagelijks Bestuur kan een reservelijst instellen.
2. Het Dagelijks Bestuur stelt na het besluit zoals bedoeld in lid 1 een beleidsregel op met nadere procedures en spelregels omtrent de reservelijst
3. Maatregelen worden voor plaatsing op de reservelijst in ieder geval marginaal getoetst aan de criteria zoals bedoeld in artikel 12, lid 2.
4. Plaatsing van een maatregel op de reservelijst impliceert geen automatisch recht op doorstroming naar de maatregellijst.

Hoofdstuk 4 Verkenningen- en planontwikkelingstatus

Artikel 14 verkenningbesluit

1. Een wegbeheerder met maatregelen met de verkenningstatus, zoals bedoeld in artikel 12, lid 3, ontvangt van het Dagelijks Bestuur een verkenningbesluit.
2. Het Dagelijks Bestuur bepaalt in het besluit de periode waarbinnen deze fase, c.q. het haalbaarheidsonderzoek, moet worden afgerond.
3. De wegbeheerder rapporteert schriftelijk aan het Dagelijks Bestuur binnen de gestelde termijn.
4. Deze rapportage bestaat uit een adequate beschrijving van het gehouden haalbaarheidsonderzoek, de doorgevoerde analyses en de analyseresultaten en eindigt met een voorstel voor een voorkeursoplossing.
5. Op basis van de rapportage kan het Dagelijks Bestuur een planontwikkelingsbesluit nemen, danwel de verantwoordelijke wegbeheerder verzoeken om binnen een vantevoren te bepalen termijn nader onderzoek te verrichten.
6. Het Dagelijks Bestuur toetst de rapportage inhoudelijk aan de doelstelling van het Regionaal Verkeer en Vervoersplan en aan het document *Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant; Eindrapport Fase 1 / Opdracht voor vervolg, d.d. 30 juni 2005*, of latere door het Regionaal Mobiliteitsberaad vastgestelde aangepaste versies.
7. Het Dagelijks Bestuur vraagt voor besluiten zoals bedoeld in lid 1 en lid 5 advies aan de stuurgroep.

Artikel 15 planontwikkelingsbesluit

1. Een wegbeheerder met maatregelen met de planontwikkelingsstatus, zoals bedoeld in artikel 12, lid 3, ontvangt van het Dagelijks Bestuur een planontwikkelingsbesluit.
2. Het Dagelijks Bestuur bepaalt in het besluit de periode waarbinnen deze fase moet worden afgerond.
3. De wegbeheerder rapporteert schriftelijk aan het Dagelijks Bestuur binnen de gestelde termijn.
4. Deze rapportage bestaat uit een adequate beschrijving van het gehouden onderzoek, de doorgevoerde analyses en de analyseresultaten en eindigt met een ontwerp, bestek en projectbegroting.
5. Op basis van de rapportage kan het Dagelijks Bestuur besluiten om de maatregel op te nemen in het concept-uitvoeringsprogramma, zoals bedoeld in artikel 16, lid 1
6. Het Dagelijks Bestuur toetst de rapportage inhoudelijk aan de doelstelling van het Regionaal Verkeer en Vervoersplan en aan het document *Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant; Eindrapport Fase 1 / Opdracht voor vervolg, d.d. 30 juni 2005*, of latere door het Regionaal Mobiliteitsberaad vastgestelde aangepaste versies.
7. Het Dagelijks Bestuur vraagt voor besluiten zoals bedoeld in lid 1 en lid 5 advies aan de stuurgroep.

Hoofdstuk 5 Realisatiestatus**Artikel 16 jaarlijks uitvoeringsprogramma**

1. Het Dagelijks Bestuur stelt jaarlijks voor 15 mei vanuit het maatregelenpakket het concept-uitvoeringsprogramma voor het daaropvolgende jaar vast.
2. Het concept-uitvoeringsprogramma 2005/2006 wordt binnen één maand na inwerkingtreding van deze verordening door het Dagelijks Bestuur vastgesteld.
3. Een uitvoeringsprogramma bestaat uit maatregelen waarvan de fysieke realisatie in het desbetreffende jaar moet worden gestart.
4. Het Dagelijks Bestuur stelt jaarlijks voor 15 oktober het uitvoeringsprogramma voor het daaropvolgende jaar vast.
5. Het Dagelijks Bestuur stelt, rekening houden met de termijnen zoals genoemd in artikel 17 en 19, zo spoedig mogelijk het uitvoeringsprogramma 2005/2006 vast.
6. Het Dagelijks Bestuur vraagt voor vaststelling van het concept-uitvoeringsprogramma en het uitvoeringsprogramma advies aan de stuurgroep.
7. Indien nodig wijzigt het Dagelijks Bestuur het maatregelenpakket zoals bedoeld in artikel 12.
8. Indien wijziging van het maatregelenpakket leidt tot een andere realisatietermijn, of het niet doorgaan van een maatregel worden de reeds verrichte decentrale stortingen verrekend, c.q. terugbetaald aan de wegbeheerder.

Artikel 17 aanvraag voor subsidie

1. Een subsidieaanvraag kan uiterlijk tot 2 maanden na vaststelling van het concept-uitvoeringsprogramma worden ingediend bij het Dagelijks Bestuur.
2. Alleen voor in het conceptuitvoeringsprogramma opgenomen maatregelen kan een subsidieaanvraag worden ingediend.

Artikel 18 voorwaarden aan de subsidieaanvraag

1. Bij de subsidieaanvraag worden de volgende gegevens verstrekt:
 - a. een beschrijving van de maatregel en het beoogde doel;
 - b. indien relevant een beargumenteerde beschrijving van de positie van de maatregel in een cluster en het beoogde doel daarvan;

- c. een bestuurlijk besluit over de maatregel, of het cluster van maatregelen en de stand van zaken van de te doorlopen wettelijke procedures, alsmede een opgave van de te verwachten afronding daarvan;
 - d. tekeningen van de maatregel(en), inclusief van de bestaande situatie, alsmede een overzichtstekening;
 - e. een projectbegroting², zodanig gedetailleerd, dat in ieder geval een oordeel kan worden gevormd over de subsidiabiliteit van de kostenposten overeenkomstig artikel 22;
 - f. het tijdschema van de uitvoering van de maatregel en het daarbij behorende uitgavenpatroon;
 - g. een raming van de subsidieverwachting ten aanzien van de maatregel en indien relevant eveneens van het cluster van maatregelen, rekening houden met artikel 22 en 23;
 - h. een financieringsoverzicht waarin zijn opgenomen een opgave van kostenelementen die ten laste van andere kostendragers kunnen worden gebracht en een opgave van alle bijdragen uit andere subsidieregelingen.
2. De subsidieaanvraag vermeldt tevens naam, adres, telefoonnummer en mailadres van de contactpersoon bij de aanvrager.
 3. Subsidieaanvragen dienen te worden opgesteld overeenkomstig een door het Dagelijks Bestuur voor dit fonds vastgesteld model.

Artikel 19 onvolledige of achterwege gebleven subsidieaanvraag

1. Een aanvraag is onvolledig, indien niet alle gevraagde gegevens, genoemd in artikel 18 door het Dagelijks Bestuur zijn ontvangen.
2. Ingeval van een onvolledige aanvraag verzoekt het Dagelijks Bestuur schriftelijk de aanvrager om deze aan te vullen binnen 4 weken, te rekenen na dagtekening van het verzoek.
3. Ingeval van achterwege blijven van een subsidieaanvraag verzoekt het Dagelijks Bestuur schriftelijk de in gebreke gebleven aanvrager om binnen 4 weken, te rekenen na dagtekening, alsnog een subsidieaanvraag in te dienen.
4. Het Dagelijks Bestuur kan besluiten een aanvraag niet in behandeling te nemen indien de in lid 2 en 3 genoemde termijnen zijn verstreken.

Artikel 20 in behandeling nemen van de subsidieaanvraag

1. Ingevolge artikel 16, lid 4 beslist het Dagelijks Bestuur jaarlijks voor 15 oktober op de subsidieaanvraag.
2. In afwijking van lid 1 en ingevolge artikel 16, lid 5 beslist het Dagelijks Bestuur, rekening houdend met de termijnen zoals genoemd in artikel 17 en 19, zo spoedig mogelijk op subsidieaanvragen die betrekking hebben op het concept-uitvoeringsprogramma 2005/2006.

Artikel 21 beoordeling subsidieaanvraag

Het Dagelijks Bestuur toetst de subsidieaanvraag inhoudelijk aan de doelstelling van het Regionaal Verkeer en Vervoersplan en aan het document *Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant; Eindrapport Fase 1 / Opdracht voor vervolg, d.d. 30 juni 2005*, of latere door het Regionaal Mobiliteitsberaad vastgestelde aangepaste versies.

Artikel 22 subsidiabele projectkosten

1. Voor het berekenen van de subsidie worden de volgende kostenposten in aanmerking genomen, voorzover die door het Dagelijks Bestuur aanvaardbaar worden geacht:
 - a. studies voor de maatregel gemaakt in de verkenning- en/of planvormingfase, voorzover passend binnen de maatregel;
 - b. verwerving van onroerend goed, voorzover het direct benodigde ondergrond betreft;

² Loon- en prijspeil op het moment van indiening van de aanvraag, met betrekking tot verwervingskosten zoals bedoeld in artikel 22, lid 2, onder b moet worden uitgegaan van de historische kosten.

- c. vergunningen en leges die door anderen dan de subsidieaanvrager worden verleend respectievelijk geheven;
 - d. materialen;
 - e. werkzaamheden ten behoeve van de aanleg, bouw, wijziging of inrichting van de betrokken infrastructuur;
 - f. bijkomende voorzieningen om de betrokken infrastructuur na voltooiing van het werk zijn functie te laten vervullen, zoals verlichting, bebording, markeringen en bewegwijzering;
 - g. ingeval van een dynamische verkeersmanagementmaatregel de beheers- en onderhoudskosten besteed en gemaakt van moment van ingebruikname van de maatregel tot en met 31 december 2010;
 - h. met de maatregel samenhangende redelijk geachte schadevergoeding aan derden;
 - i. voorlichting over de uitvoering van de maatregel als begeleiding tijdens de bouw;
 - j. de werkzaamheden voor het verleggen van kabels of leidingen;
 - k. 50% van de materialen voor het verleggen van kabels en leidingen;
 - l. onvoorzien tot een maximum van 10% van de subsidiabele projectkosten, als bedoeld in de onderdelen a t/m k.
2. In aanmerking voor subsidie komen kostenposten uitgevoerd en betaald tussen 10 december 2004 en 31 december 2010.
 3. Het Dagelijks Bestuur kan ingeval van verwervingskosten zoals bedoeld in lid 1, onder b, afwijken van de begintermijn zoals genoemd in lid 2.
 4. In aanmerking voor subsidie komt 16% van de subsidiabele projectkosten voor de kosten van voorbereiding, administratie en toezicht over de kostenposten bedoeld in lid 1 onder d, e, en f, exclusief BTW, berekend over de grondslag, zoals bedoeld in artikel 23 , lid 1.
 5. Voor alle subsidiabele kostenposten, genoemd in voorgaande leden, geldt dat deze getoetst worden aan de eisen van soberheid en doelmatigheid.
 6. In bijzondere gevallen kan het Dagelijks Bestuur besluiten om af te wijken van het vierde lid.
 7. Het Dagelijks Bestuur kan op verzoek van de wegbeheerder besluiten om vooruitlopend op de subsidieverlening zoals bedoeld in artikel 25, in het verkenning- en/of planvormingbesluit een voorschot te verlenen voor de subsidiëring van studiekosten zoals bedoeld in lid 1, onder a.

Artikel 23 grondslag en berekening subsidie

1. De grondslag van de subsidie is berekend met inachtneming van artikel 22, lid 1, 2 en 3 met:
 - a. kosten welke redelijkerwijs ten laste van andere kostendragers kunnen worden gebracht; en/of
 - b. inkomsten en/of opbrengsten van het project; en/of
 - c. kosten welke redelijkerwijs zijn toe te rekenen aan beheer en onderhoud.
2. De subsidie wordt berekend over de grondslag van de subsidie, bedoeld in lid 1 en de overige voor subsidie in aanmerking komende kosten, bedoeld in artikel 22, lid 4.
3. De berekende subsidie kan nooit hoger zijn dan het bedrag zoals opgenomen in het maatregelenpakket, zoals bedoeld in artikel 12, lid 3, onder d,
4. In afwijking van lid 3 kan de subsidie voor een maatregel hoger zijn indien er sprake is van verrekening op clusterniveau zoals bedoeld in artikel 27, lid 6, in welk geval de subsidieverlening voor één of meer maatregelen uit het cluster evenredig wordt verlaagd.

Artikel 24 subsidiepercentage

De subsidie uit het fonds, zoals bedoeld in artikel 9, lid 1 en 2, bedraagt 100% van de op grond van artikel 23 berekende grondslag.

Artikel 25 de subsidieverlening.

1. Maximaal zes weken na vaststelling van het uitvoeringsprogramma wordt de subsidie verleend.
2. De beschikking tot subsidieverlening vermeldt in ieder geval:
 - a. de grondslag van de subsidie, berekend op grond van artikel 23, lid 1, en het maximale bedrag waarvoor subsidie wordt verleend, zoals bedoeld in artikel 23, lid 2;

- b. of de desbetreffende maatregel in clusterverband wordt gezien;
 - c. de verplichtingen waaronder de subsidie wordt verleend.
3. Tot de verplichtingen bedoeld in lid 2, onder c, behoren in ieder geval:
 - a. de termijn waarbinnen met de fysieke uitvoering van de maatregel begonnen moet zijn en de termijn waarbinnen de maatregel gereed moet zijn, c.q. door het verkeer in gebruik moet zijn genomen;
 - b. de wijze waarop en de termijnen waarbinnen over de voortgang van het werk moet worden gerapporteerd;
 - c. de verplichting om de maatregel conform in het kader van het project BBZOB vastgestelde, of nog vast te stellen regelscenario's aan te wenden en de wijze waarop en de termijnen waarbinnen hierover moet worden gerapporteerd;
 - d. indien voor een maatregel relevant, nadere verplichtingen ten aanzien van de verkeerskundige vormgeving;
 - e. indien voor een maatregel relevant, bepalingen ten aanzien van communicatie.
 4. Rapportages dienen te worden opgesteld overeenkomstig een door het Dagelijks Bestuur voor dit fonds vastgesteld model.

Artikel 26 betaling van de subsidie

1. De subsidieontvanger kan jaarlijks voor 1 mei en 1 november de werkelijk gemaakte subsidiabele kosten bij het Dagelijks Bestuur declareren ten laste van het fonds.
2. De declaraties dienen te worden opgesteld overeenkomstig een door het Dagelijks Bestuur voor dit fonds vastgesteld model.
3. Uiterlijk op 1 november ontvangt het Dagelijks Bestuur een accountantsverklaring, vergezeld van een gewaarmerkte rekening met betrekking tot de in dat jaar bij het Dagelijks Bestuur gedeclareerde werkelijk gemaakte subsidiabele kosten.
4. Declaraties geschieden per maatregel of cluster van maatregelen.
5. Een subsidieontvanger kan nooit meer declareren, c.q. gedeclareerd hebben dan het dubbele van de voor de desbetreffende maatregel of cluster van maatregelen in het fonds gestorte bijdrage op het moment van declaratie.
6. Betaling van declaraties vindt plaats op het moment dat er voldoende middelen in het fonds aanwezig zijn.
7. Betaling van declaraties vindt niet eerder plaats dan nadat door de subsidieontvanger aan alle uit deze verordening voortvloeiende verplichtingen is voldaan.

Artikel 27 aanvraag tot subsidievaststelling

1. De subsidieontvanger doet binnen een termijn van 9 maanden na ingebruikname van een (cluster van) maatregel(en) of na afronding van een (cluster van) maatregel(en), doch uiterlijk op 1 juni 2011, daarvan mededeling aan het Dagelijks Bestuur. De mededeling gaat vergezeld van een aanvraag tot vaststelling van de subsidie.
2. De aanvraag tot subsidievaststelling bevat een eindrapportage, voorzien van een accountantsverklaring omtrent de kosten en baten van het project.
3. De accountantsverklaring als bedoeld in lid 2, dient te worden opgesteld overeenkomstig een door het Dagelijks Bestuur voor dit fonds vastgesteld model.
4. De subsidieontvanger is verplicht om medewerking te verlenen aan een door of vanwege het Dagelijks Bestuur te verrichten onderzoek naar de besteding van de subsidie.
5. Indien de kostenpost onvoorzien, als bedoeld in artikel 22, lid 1, onder 1, is aangewend, dan dient dit in de aanvraag tot vaststelling van de subsidie met een toelichting te worden onderbouwd.
6. Het Dagelijks Bestuur kan op verzoek van de subsidieontvanger besluiten om financiële mee- en tegenvallers binnen een cluster van maatregelen, zoals bedoeld in artikel 18, lid 1 onder b en artikel 25, lid 2, onder b, met elkaar te verrekenen.

Artikel 28 vaststelling van de subsidie

1. Op de aanvraag tot vaststelling van de subsidie wordt door het Dagelijks Bestuur beslist binnen 18 weken na ontvangst van de aanvraag.
2. Indien blijkt dat de werkelijk gemaakte subsidiabele kosten minder bedragen dan de raming waarop de subsidie is gebaseerd, wordt de subsidie naar evenredigheid met een lager bedrag vastgesteld. In dit geval vindt verrekening van de bijdrage zoals bedoeld in artikel 7 plaats.
3. Indien als gevolg van de complexiteit van de aanvraag niet binnen de in lid 1 genoemde termijn kan worden beslist, kan de termijn met ten hoogste 13 weken worden verlengd.
4. Indien de aanvraag tot vaststelling van de subsidie niet binnen de gestelde termijn is ontvangen, kan het Dagelijks Bestuur de subsidie ambtshalve vaststellen.

Hoofdstuk 6 Overige bepalingen

Artikel 29 rekening en verantwoording van het fonds

Het Dagelijks Bestuur legt jaarlijks aan de Regioraad middels de jaarrekening verantwoording af over de rechtmatigheid en doelmatigheid van de inkomsten en uitgaven van het fonds.

Artikel 30 opheffing van het fonds

1. Het fonds wordt opgeheven op uiterlijk 31 december 2011.
2. In geval van opheffing, besluit de Regioraad tot liquidatie en stelt daarvoor de nodige regelen.
3. Deelnemende decentrale wegbeheerders krijgen in het geval zij hun maatregelen niet hebben uitgevoerd, de door hen in het fonds gestorte bijdrage, zoals bedoeld in artikelen 7 en 8, eerst terugbetaald bij de liquidatie van het fonds.
4. Rente over stortingen van decentrale wegbeheerders in het fonds wordt niet in enige situatie terugbetaald aan subsidieontvangers.
5. Het na liquidatie nog in het fonds resterende rentesaldo wordt toegevoegd aan de SRE-subsidiegelden voor regionaal verkeer- en vervoersbeleid.

Artikel 31 hardheidsclausule

1. In gevallen waarin deze verordening niet voorziet, beslist het Dagelijks Bestuur.
2. Het Dagelijks Bestuur is bevoegd in bijzondere gevallen op basis van zwaarwegende motieven af te wijken van het bepaalde in deze verordening.
3. In geval van afwijking van de verordening vraagt het Dagelijks Bestuur advies aan de stuurgroep.

Artikel 32 bekendmaking en inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking met ingang van de achtste dag na die van bekendmaking.

Artikel 33 citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als: *Verordening Beter Bereikbaar-Fonds 2005-2010*.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de Regioraad, d.d. 22 december 2005

de voorzitter,

de secretaris,

drs. A.B. Sakkers.

H.J.M. Gevers.

Toelichting: VERORDENING BETER BEREIKBAAR-FONDS 2005-2010

Inleiding

In 2004 is in de Tweede Kamer het amendement Van Hijum (Tweede Kamer, vergaderjaar 2004 – 2005, 29 800 A, nr. 8) aangenomen. Met het amendement wordt beoogd de verlaging van het budget voor het programma Zichtbaar Slim en Meetbaar 2 (ZSM2) van € 140 miljoen tot en met 2009 ongedaan te maken en deze middelen beschikbaar te houden voor capaciteitsvergroting van het wegennet. Eind 2004 heeft de minister van verkeer en waterstaat de Tweede Kamer geïnformeerd over haar ideeën voor de invulling van het amendement Van Hijum (brief d.d. 10 december 2004 met kenmerk DGP/WV/U04.03631). Daarbij heeft de minister gekeken naar maatregelen in het totale wegennetwerk (hoofdwegen en onderliggende wegen), waarmee een zo groot mogelijk effect op de bereikbaarheid kan worden gesorteerd. Belangrijk criterium voor haar is, dat de maatregelen leiden tot een snelle en betrouwbare verkeersafwikkeling, waardoor uiteindelijk de economie wordt versterkt. De Tweede Kamer heeft ingestemd met het bestedingsvoorstel van de minister. Eén van de onderdelen uit het bestedingsvoorstel betreft netwerkmaatregelen in het oosten en zuiden van het land, waarmee de relatie tussen het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet via slimme oplossingen wordt versterkt. Specifiek heeft de minister voor het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven € 15 miljoen beschikbaar gesteld voor *“het netwerkpakket Beter Bereikbaar Zuidoost Brabant”*.

Voor wat betreft de voorwaarden waaronder de rijksbijdrage uit het amendement Van Hijum beschikbaar wordt gesteld sluit de minister aan op de voorwaarden zoals die in 2001 en 2002 zijn gesteld bij de oprichting van het Regionaal Bereikbaarheidsfonds Zuidoost-Brabant in het kader van het amendement Dijsselbloem. De belangrijkste voorwaarden zijn:

- verplichting instelling regionaal fonds;
- SRE is fondsbeheerder;
- de regionale verdubbelingseis;
- beschikbaar stelling rijksbijdrage over de jaren 2006-2009;
- uiterste bestedingsdatum, c.q. einddatum fonds is 31 december 2011.

Op basis van deze voorwaarden kan aan maatregelen uit Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant een feitelijke subsidie van ongeveer 50% worden verleend.

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 begrippen

Dit artikel geeft weer wat in de verordening wordt bedoeld met een aantal terugkerende begrippen. De betekenis van deze begrippen voor de verordening wordt toegelicht bij artikelen waar deze begrippen aan de orde zijn.

Artikel 2 reikwijdte van de verordening

Inleiding

Binnen het project Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant werken alle wegbeheerders van Zuidoost-Brabant intensief samen aan het tot 2010 optimaal bereikbaar houden van de regio Zuidoost-Brabant. Daarbij wordt uitgegaan van het bestaande wegennet, plus de harde bouwprojecten in deze periode. Doel van het project Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant (BBZOB) is om de regio door middel van een betere (netwerkgerichte) benutting van bestaande infrastructuur bereikbaar te houden. Het draait daarbij om regionaal *verkeersmanagement*, dat wil zeggen het doelgericht ingrijpen in de verkeerssituatie met dynamische en statische instrumenten.

Hiertoe is op 30 juni 2005 door het Regionaal Mobiliteitsberaad (i.c. de wethouders verkeer&vervoer van de in het SRE deelnemende gemeenten, de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat Directie

Noord-Brabant en de gedeputeerde voor verkeer van de provincie Noord-Brabant) het *Eindrapport Fase 1 / Opdracht voor vervolg fase 2* vastgesteld. Feitelijk behelst dit een plan van aanpak, met concrete maatregelen om de bereikbaarheid te optimaliseren. De focus van het project is gericht op het gehele SRE-gebied, met waar nodig een goede afstemming met en oriëntatie op de ombouw van de Randweg A2/A67 die in dezelfde periode door Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant wordt gerealiseerd.

Financiering Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant

Bij de financiering van de maatregelen uit het Eindrapport is het profijtbeginsel een belangrijk uitgangspunt, naast het principe dat het systeem voor de deelnemende wegbeheerders zo eenvoudig en eenduidig mogelijk moet zijn. De totale kosten van alle onderdelen van Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant worden voor de periode 2005-2010 momenteel geschat op minimaal € 65 miljoen:

Financiering onderdelen BBZOB 2005-2010		
Kruispunt/wegvakgebonden: gemeenten + provincie	Kruispunt/wegvakgebonden: RWS	Netwerkbrede maatregelen + organisatiekosten
Financiering van deze maatregelen vindt plaats middels het <i>Beter Bereikbaar-Fonds 2005-2010</i> , met een omvang van € 31,15 miljoen.	Rijkswaterstaat draagt zelf zorg voor de financiering van kruispunt/wegvakgebonden maatregelen op het bij haar in beheer zijnde wegennet.	Dit betreft per maatregel maatwerk. SRE + gemeenten samen stellen tussen 2005 en 2010 vanuit de BDU, c.q. het Regionaal Mobiliteitsfonds € 8,5 miljoen beschikbaar. De exacte bijdragen van RWS en de provincie Noord-Brabant zijn nog niet bekend.

Reikwijdte verordening

Deze verordening heeft daarmee “slechts” betrekking op de financiering van de kruispunt/wegvakgebonden maatregelen op het bij gemeenten en provincie in beheer zijnde wegennet (linkerkolom in bovenstaand schema).

Uitleg begrippen uit het eindrapport fase 1 / Opdracht voor vervolg

In het *Eindrapport Fase 1 / Opdracht voor vervolg fase 2* wordt onderscheid gemaakt tussen zogenaamde netwerkbrede en kruispunt/wegvakgebonden maatregelen.

Netwerkbrede maatregelen + organisatiekosten

Voor netwerkbrede maatregelen is het lokale profijt voor alle deelnemende gemeentelijke wegbeheerders aanwezig, maar lastig concreet te duiden. Financiering is iedere keer weer maatwerk. In het RVVP en het MJUP 2005-2009 is vastgelegd dat vanuit de BDU-gelden/Regionaal Mobiliteitsfonds een voorziening wordt getroffen voor een bedrag van € 8,5 miljoen. Deze voorziening moet worden beschouwd als de gecombineerde bijdrage van SRE en gemeenten aan dit onderdeel van BBZOB.

Kruispunt/wegvakgebonden maatregelen

Kruispunt/wegvakgebonden maatregelen zijn maatregelen die fysiek zijn gepositioneerd op het een concrete locatie op, of deel van het beschikbare wegennet.

Kruispunt/wegvakgebonden maatregelen; negatief gemeentelijk profijt = netwerkbrede maatregel

Indien op gemeenteschaal bezien, de realisatie van een maatregel, leidt tot een aantoonbaar negatief bereikbaarheidseffect voor de desbetreffende gemeente wordt een dergelijke maatregel voor 100% door het SRE vanuit de ten laste van de Brede Doeluitkering, c.q. het Regionaal Mobiliteitsfonds voor BBZOB getroffen voorziening gesubsidieerd, c.q. gefinancierd. Van de desbetreffende gemeente wordt vanzelfsprekend wel verwacht dat men constructief meewerkt aan de realisatie van een dergelijke maatregel.

Kruispunt/wegvakgebonden maatregelen; positief gemeentelijk profijt

Op basis van het Eindrapport van 30 juni 2005 (met name het daarin opgenomen *Geprioriteerd Maatregelenpakket 2005-2010*), aangevuld met de inzichten uit een inventarisatieronde bij alle SRE-gemeenten

en de provincie stelt de Regioraad, als onderdeel van het instellingsbesluit voor het fonds, het *Maatregelenpakket Beter Bereikbaar-Fonds 2005-2010* vast. Dit pakket bevat alle kruispunt/wegvakgebonden maatregelen op het bij gemeenten en provincie in beheer zijnde wegennet die vanuit het Beter Bereikbaar-Fonds 2005-2010 worden gefinancierd, c.q. gesubsidieerd.

De Verordening Beter Bereikbaar-Fonds 2005-2010 heeft enkel betrekking op deze categorie maatregelen uit het Eindrapport!

Financieringsstructuur vs. samenhang maatregelen

De financiering van de verschillende onderdelen van BBZOB verschilt, maar alle maatregelen (kruispunt/wegvakgebonden en netwerkbreed, hoofdwegennet en onderliggend wegennet) hangen in meer of mindere mate met elkaar samen en maken integraal onderdeel uit van Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant. Afstemming blijft dus essentieel. SRE, Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten hebben hiertoe in het Regionaal Mobiliteitsberaad van 30 juni 2005, middels de vaststelling van het *Eindrapport Fase 1 / Opdracht voor vervolg fase 2* afspraken gemaakt. Deze worden de komende maanden verder uitgewerkt en verankerd, doch vallen feitelijk buiten deze verordening.

Artikel 3 stuurgroep

Het portefeuillehoudersoverleg verkeer & vervoer heeft in het voorjaar van 2005 besloten om minimaal twee keer per jaar de vergadering uit te breiden met de Hoofd-Ingenieur Directeur van Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant en de gedeputeerde verkeer van de provincie Noord-Brabant. Deze overleggen gaan onder de naam Regionaal Mobiliteitsberaad.

Eén van de vaste agendapunten van het Regionaal Mobiliteitsberaad is het project Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant. Echter het project heeft behoefte aan een meer frequente bestuurlijke aansturing. Vandaar dat vanuit het Regionaal Mobiliteitsberaad is besloten tot de instelling van een stuurgroep voor het project Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant.

Teneinde de afstemming met en de betrokkenheid van twee belangrijke, bij het project betrokken wegbeheerders te garanderen (i.c. Rijkswaterstaat en de provincie Noord-Brabant) is het van belang dat het Dagelijks Bestuur bij de uitvoering van deze verordening de stuurgroep waar nodig consulteert. De stuurgroep op haar beurt koppelt terug en legt verantwoording af aan het Regionaal Mobiliteitsberaad.

Hoofdstuk 2 Beter Bereikbaar-fonds

Artikel 4 doelstelling van het fonds

Doelstelling van het fonds is de subsidiëring, en mede daardoor de realisatie van het uit kruispunt/wegvakgebonden maatregelen bestaande maatregelenpakket.

In uitzonderingssituaties biedt dit artikel ook ruimte om bijvoorbeeld ook menskracht binnen het "overall-project" Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant te financieren, voorzover de taken passen binnen de doelstelling van het fonds. De inzet die nu door Rijkswaterstaat, gemeente Eindhoven en het SRE in het ambtelijke kernteam wordt geleverd is voor eigen rekening, of komt ten laste van de Brede Doeluitkering die het SRE ontvangt.

Artikel 6 ontvangsten van het fonds

Aan de rijksbijdrage wordt door de minister de regionale verdubbelingseis verbonden. De minister draagt 50% bij aan het fonds tot een maximum van €15 miljoen. Regionale stortingen in het fonds die rechtstreeks afkomstig zijn van rijks- of Europese subsidies komen niet voor verdubbeling in

aanmerkingen. Dit geldt ook voor de Brede Doeluitkering die het SRE ontvangt. Vandaar dat de regionale stortingen bestaan uit stortingen van de decentrale wegbeheerders (in casu gemeenten en de provincie) die volgens het maatregelenpakket verantwoordelijk zijn voor de realisatie van één of meer maatregelen.

Zoals onder de toelichting bij artikel 2 vermeld; investeert het SRE (en daarmee de gemeenten) wel BDU-gelden in het project BBZOB, maar deze vallen buiten de reikwijdte van deze verordening.

In principe staat het ook andere partijen (decentrale overheden en private partijen) vrij om in het fonds te storten.

De rente over het saldo van het fonds wordt toegevoegd aan het fonds. Deze renteopbrengsten worden ingezet voor de financiering van het maatregelenpakket. De verwachte kosten van het maatregelenpakket zijn hoger dan € 30 miljoen. Door rentetoevoeging aan het fonds is het reëel om uit te gaan van een fonds van in totaal € 31,35 miljoen. Zie hiervoor ook de toelichting bij artikel 10. Rente wordt dan ook in geen geval teruggestort naar de in het fonds deelnemende decentrale wegbeheerders.

Artikel 7 bijdragen decentrale wegbeheerders

Ingeval van een nog nader uit werken project (verkenning-, dan wel planvormingstatus) staan in het maatregelenpakket per maatregel de maximale subsidie vermeld. Feitelijk vormt dit het maximale trekkingsrecht dat de verantwoordelijke decentrale wegbeheerder voor een maatregel uit het fonds heeft. Indien een project dusdanig is doorontwikkeld dat er sprake is van een subsidieaanvraag wordt de maximale subsidie, c.q. het maximale trekkingsrecht indien nodig naar beneden bijgesteld. In dat geval vindt verrekening plaats van al verrichte stortingen.

Het maximale trekkingsrecht is de basis voor de stortingsverplichting van 50% van de decentrale wegbeheerders.

Artikel 8 stortingsverplichting deelnemende decentrale wegbeheerders

De rijksbijdrage komt over de jaren 2006 tot en met 2009 beschikbaar. Dit impliceert het volgende stortingsstelsel voor de decentrale wegbeheerders:

- 2006: projecten Uitvoeringsprogramma 2005-2006 100%, “latere” projecten 25%;
- 2007: projecten Uitvoeringsprogramma 2007 75%, “latere” projecten 25%;
- 2008: projecten Uitvoeringsprogramma 2008 50%, “latere” projecten 25%;
- 2009: resterende projecten 25%.

De jaarlijkse deadline voor de decentrale stortingen is 15 september.

Op het moment van gunning van een maatregel moet aan de volledige stortingsverplichting zijn voldaan. Uitzondering hierop vormen de maatregelen die in het Uitvoeringsprogramma 2005-2006 zijn opgenomen, hiervoor moet op 15 september 2006 de volledige stortingsverplichting zijn voldaan.

Het genereren van rente over het saldo van het fonds is een wezenlijk onderdeel van het totale financieringsplaatje van het fonds. Vandaar dat als een decentrale wegbeheerder in gebreke blijft deze de wettelijke rente over de te laat betaalde termijn is verschuldigd.

Artikel 9 uitgaven van en subsidies uit het fonds

Uit de toelichting op voorgaande artikelen vloeit voort dat ten laste van het fonds alleen subsidies worden verleend aan de in het maatregelenpakket opgenomen maatregelen.

De voor de realisatie van deze maatregelen verantwoordelijke decentrale wegbeheerders (gemeenten en de provincie) hebben, zoals eerder aangegeven, een trekkingsrecht uit het fonds. Alleen zij kunnen dus subsidie aanvragen en ontvangen.

Bij sommige maatregelen zijn meerdere decentrale wegbeheerders betrokken. In de meeste gevallen betreft dit maatregelen op het provinciale wegennet. Indien in een dergelijk geval de provincie subsidie ontvangt uit het fonds voor maatregelen waarbij conform de wegvakentheorie/potenttheorie ook gemeenten zijn betrokken, dan dienen gemeenten naar rato van hun financiële deelname van deze subsidie te profiteren. Het SRE onderhoudt voor deze maatregelen echter alleen met de in het maatregelenpakket genoemde verantwoordelijke wegbeheerder een subsidierelatie. De verantwoordelijke wegbeheerder moet dus aan de volledige stortingsverplichting voldoen en kan dit buiten het fonds om met de overige betrokken wegbeheerders verrekenen.

Artikel 10 subsidieplafond

Ingevolge afdeling 4.2.2. van de Algemene wet bestuursrecht wordt een subsidieplafond vastgesteld. Feitelijk is dit de maximale omvang die het fonds mag hebben. Het subsidieplafond is gebaseerd op:

- de maximale bijdrage van de minister van verkeer en waterstaat van € 15.000.000,--
- totaal aan gemeentelijke en provinciale stortingen van € 15.575.000,--
- geprognosticeerde renteopbouw (conservatief berekend) over het saldo van het fonds van € 575.000,--

Mocht de feitelijke renteopbouw daar aanleiding toe geven, dan kan het Dagelijks Bestuur aan de Regioraad voorstellen om het subsidieplafond te wijzigen.

Hoofdstuk 3 Maatregelenpakket

Artikel 12 inhoud maatregelenpakket

Totstandkoming startversie maatregelenpakket

Het op 30 juni 2005 door de bestuurders van het Regionaal Mobiliteitsberaad vastgestelde *Eindrapport Fase 1 / Opdracht voor vervolg* bevat het zogenaamde *Geprioriteerd Maatregelenpakket BBZOB 2005-2010* en het *Uitvoeringsprogramma BBZOB 2005-2006*. De SRE-gemeenten en de provincie zijn per brief (d.d. 11 oktober 2005, kenmerk 05/2650/LP/HB) in de gelegenheid gesteld om eventuele omissies bij het Dagelijks Bestuur te melden en/of met correctievoorstellen te komen. Tevens is in bovengenoemde brief gevraagd om voor maatregelen die op het Uitvoeringsprogramma BBZOB 2005-2006 staan vermeld te komen met een concrete subsidieaanvraag. De informatie die dit heeft opgeleverd is verwerkt in het maatregelenpakket dat aan de Regioraad op 22 december 2005 ter vaststelling is/wordt voorgelegd.

Daarbij is de volgende werkwijze gevolgd:

- a. Waar relevant zijn de maximaal verwachte subsidies, c.q. maximale trekkingsrechten van de in het *Geprioriteerd Maatregelenpakket BBZOB 2005-2010* opgenomen maatregelen gecorrigeerd vanwege het niet subsidiabel zijn van BTW (zie hiervoor ook de toelichting bij artikel 22). De bedragen zijn daarbij naar boven afgerond tot "ronde getallen".
- b. Vervolgens zijn de door de subsidieontvangers aangegeven gewenste hogere subsidies/trekkingsrechten getoetst aan selectiecriteria (artikel 12, lid 2) en al dan niet doorgevoerd in het maatregelenpakket. Overige gewijzigde gegevens, bijvoorbeeld een nadere specificatie van de realisatietermijn zijn overgenomen.
- c. Daarnaast heeft een aantal gemeenten een aantal nieuwe projecten voorgedragen voor opname in het maatregelenpakket. Deze zijn marginaal getoetst aan selectiecriteria (artikel 12, lid 2) en voorlopig opgenomen in een begin 2006 door het Dagelijks Bestuur vast te stellen Reservelijst (artikel 13).

Bij de opstelling van het fonds wordt aan gesloten op de bij het rijk gebruikelijke opbouw van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) en de daarin gebruikelijke terminologie (verkenning-planvorming-realisatie). Ook is in het *Eindrapport*, naar analogie met het MIT gewerkt met maatregelbladen.

Wijziging maatregelenpakket (lid 5)

De looptijd van het project Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant en van het fonds bedraagt 6 jaar. In deze periode staat er op het vlak van bereikbaarheid veel te gebeuren in het SRE-gebied, met als meest in het oog springende voorbeeld de ombouw van de Randweg A2/A67. Niet alle ontwikkelingen kunnen worden voorzien. Dit betekent dat er ruimte moet zijn voor tussentijdse aanpassingen van het maatregelenpakket. Gezien de inhoudelijke en verkeerskundige samenhang binnen het maatregelenpakket is consultatie van de stuurgroep en/of het Regionaal Mobiliteitsgroep hier op zijn plaats, voordat door het Dagelijks Bestuur tot wijziging wordt besloten (lid 5).

Artikel 13 reservelijst

Gezien de verschillende stadia van ontwikkeling waarin de maatregelen verkeren, gecombineerd met het feit dat de looptijd van het fonds, is de kans reëel dat één of meer maatregelen niet tot realisatie komt. Bovendien is de inzet er ook op gericht om het fonds volledig uit te putten.

Vanuit deze overwegingen is in artikel 13 voor het Dagelijks Bestuur de mogelijkheid gecreëerd om een reservelijst in te stellen. Zodra dit opportuun wordt zal het Dagelijks Bestuur een beleidsregel opstellen met nadere procedures en spelregels met betrekking tot de reservelijst. Hiervan is sprake als het subsidieplafond voor het fonds in zicht komt, maar bijvoorbeeld ook als wegbeheerders nieuwe projecten of maatregelen voordragen waarvan nog onvoldoende bekend is om direct een besluit te kunnen nemen over opname in het maatregelenpakket.

Maatregelen worden voor plaatsing op de reservelijst door het Dagelijks Bestuur marginaal getoetst aan de selectiecriteria zoals bedoeld in artikel 12. Plaatsing op de reservelijst impliceert dan ook geen automatisch recht op subsidie, c.q. doorstroming naar de reservelijst.

Hoofdstuk 4 Verkenningen- en planontwikkelingstatus**Artikel 14 en 15 verkenningbesluit en planontwikkelingsbesluit**

De in het maatregelenpakket opgenomen maatregelen zijn momenteel voor het merendeel nog niet realisatiegeraad. Vanuit de verkeerskundige samenhang van het maatregelenpakket is het van belang dat het Dagelijks Bestuur een actueel beeld heeft van de status, ontwikkelrichting en uitvoeringsfasering van de verschillende maatregelen. Middels het nemen van maatregelspecifieke verkennings- en planontwikkelingsbesluiten wordt dit beeld bij de start van het fonds verkregen. Bovendien biedt dit instrument de mogelijkheid om waar nodig en mogelijk, vanuit het belang van de regionale bereikbaarheid sturend op treden.

Als een verantwoordelijk wegbeheerder aan de verplichtingen uit een verkenningsbesluit heeft voldaan dan kan het Dagelijks Bestuur besluiten om aan deze maatregel de planontwikkelingstatus toe te kennen, met andere woorden kan zij voor die maatregel een planontwikkelingsbesluit nemen. Indien de verantwoordelijke wegbeheerder de verplichtingen uit dit besluit nakomt kan het Dagelijks Bestuur aan de desbetreffende maatregel de realisatiestatus toekennen. Met andere woorden de maatregel wordt opgenomen in het jaarlijks concept-uitvoeringsprogramma (art. 16, eerste lid), waarna de verantwoordelijk wegbeheerder een subsidieaanvraag indient bij het Dagelijks Bestuur.

Hoofdstuk 5 Realisatiestatus**Artikel 16 en 17 jaarlijks uitvoeringsprogramma en aanvraag voor subsidie**

Op basis van de ontwikkeling van verkennings- en planontwikkelingsmaatregelen stelt het Dagelijks Bestuur jaarlijks voor 15 mei van het jaar x-1 het concept-uitvoeringsprogramma vast. Dit programma bevat de maatregelen waarvan volgens het Dagelijks Bestuur in het jaar x met de fysieke, daadwerkelijke realisatie moet, c.q. kan worden gestart. Het Dagelijks Bestuur vraagt voor vaststelling van het concept-uitvoeringsprogramma advies aan de stuurgroep.

De voor een in deze lijst opgenomen maatregel verantwoordelijke wegbeheerder dient vervolgens voor 15 juli van het jaar x-1 een aanvraag voor subsidie in bij het Dagelijks Bestuur.

Een uitzondering op de begindatum kan worden gemaakt voor de verwerving van onroerend goed. Hiervoor moet dan wel door de aanvrager expliciet worden aangetoond dat de verwerving destijds met het oog op de realisatie van de desbetreffende maatregel heeft plaatsgevonden.

Artikel 22, lid 4 en artikel 23 Grondslag en berekening subsidie, inclusief VAT-subsidie

De VAT-subsidie wordt als volgt berekend als onderdeel van de totale subsidie:

1. Van de projectkosten wordt de subsidiabiliteit bepaald met inachtneming van artikel 22, lid 1.
2. Conform artikel 22, lid 1 worden de kosten van bijdragen derden, inkomsten en opbrengsten, beheer en onderhoudskosten in mindering gebracht. Wat over blijft is de grondslag.
3. Ook wordt over deze grondslag over de kostenposten d, e, en f uit artikel 22, lid 1, 16% VAT berekend.
4. De uitkomsten van stap 2 en stap 3 worden bij elkaar opgeteld en maken uiteindelijk de maximale subsidiabele kosten, c.q. het maximale trekkingsrecht voor een maatregel uit het fonds.
5. Het bedrag dat het resultaat is van stap 3 is de VAT-subsidie.

De VAT-subsidie wordt lump-sum verstrekt, dat wil zeggen dat er niet per se feitelijke externe kosten voor VAT hoeven te zijn gemaakt!

Artikel 22, lid 1, onder g en artikel 23, lid 1, onder c Beheer en onderhoud

Waar het gaat om een subsidie ten behoeve van statische weginfrastructuur is beheer en onderhoud niet subsidiabel. Als het gaat om dynamische maatregelen valt het beheer en onderhoud vanaf het moment van realisatie van deze maatregel tot aan 31 december 2010 wel onder het begrip subsidiabele projectkosten. Bovenstaande is wenselijk om gestalte te geven aan het streven naar regionaal (dynamisch) verkeersmanagement.

Nauw gerelateerd aan de begrippen beheer en onderhoud is de term vervanging. Dit begrip speelt binnen het Maatregelenpakket Beter Bereikbaar-Fonds 2005-2010 in de praktijk vooral een rol waar het gaat om investeringen in VRI's. De gebruikelijke termijn waarbinnen deze installaties economisch worden afgeschreven is bij gemeenten 15 jaar, de provincie hanteert een termijn van 12 jaar. Indien een bestaande installatie wordt vervangen omdat deze niet over de functionaliteiten beschikt waarover deze in het kader van Beter Bereikbaar Zuidoost-Brabant moet voldoen, dan is enkel het nog niet afgeschreven deel subsidiabel, samen met de meerkosten die aan de voor BBZOB benodigde extra functionaliteiten zijn verbonden.

Artikel 24 subsidiepercentage

Vanuit het fonds wordt een subsidie van 100% verstrekt.

Echter vanwege de stortingsverplichting van 50%, gecombineerd met hoe in deze verordening wordt omgegaan met rente, BTW en VAT ligt vanuit het perspectief van de decentrale wegbeheerders het feitelijke subsidiepercentage om en nabij de 50%.

Artikel 25 de subsidieverlening.

Op 15 oktober worden jaarlijks de uitvoeringsprogramma's voor het daaropvolgende jaar vastgesteld. Op dat moment zijn de maximaal te verlenen subsidies bekend. Binnen 6 weken nadien ontvangen de verantwoordelijke wegbeheerders, c.q. de subsidieontvangers een beschikking. In deze beschikking kan het Dagelijks Bestuur verplichtingen opnemen ten aanzien van de realisatie van het project. In lid 3 staat een niet limitatieve opsomming. De opgenoemde verplichtingen zijn vooral ingegeven door de verkeerskundige samenhang tussen in het maatregelenpakket opgenomen maatregelen.

Artikel 26, lid 4 en 5 en artikel 27, lid 6 Maatregelenclusters en verrekening

Zoals al eerder aangegeven is er sprake van samenhang tussen de maatregelen uit het maatregelenpakket. In een aantal gevallen is deze samenhang zo evident dat er sprake is van een cluster van maatregelen. De wijze van realisatie van de verschillende onderdelen van een cluster grijpt op alle fronten op elkaar in, zowel verkeerskundig als financieel. In artikel 27, lid 6 wordt dan ook de mogelijkheid gecreëerd om tussen maatregelen binnen een cluster financieel te verrekenen. De subsidieontvanger dient hiertoe een verzoek in bij het indienen van zijn declaraties (art. 26, lid 4 en 5) dan wel bij zijn aanvraag tot subsidievaststelling (art. 27, lid 6). Verhoging van een verleende, c.q. vastgestelde subsidie voor een maatregel uit een cluster impliceert dat de verleende subsidies voor één of meer maatregelen uit hetzelfde cluster voor eenzelfde totaalbedrag moeten worden verlaagd (art. 23, lid 4), zodat het maximale trekkingsrecht op cluster niveau geen geweld wordt aangedaan.

Artikel 26 betaling van de subsidie

Onttrekkingen uit het fonds geschieden, met uitzondering van de VAT-subsidie (lump-sum), op basis van daadwerkelijk gemaakte kosten.

Gestreefd is om de administratieve last zoveel mogelijk te beperken. Vandaar dat in geval van declaratie met één accountantsverklaring per jaar kan worden volstaan. De “meideclaratie” kan worden ingediend zonder accountantsverklaring, echter uiterlijk op 1 november moet ook over deze declaratie een accountantsverklaring en gewaarmerkte rekening worden overlegd.

De regels voor de accountantsverklaring bij de afwikkeling van subsidies dienen te stroken met de rijkswetgeving zoals vastgelegd in onder andere Wet en Besluit Infrastructuurfonds en de Verordening Beter Bereikbaar-Fonds 2005-2010. Deze regels worden nog nader vastgelegd in een controleprotocol, dat het Dagelijks Bestuur kan vaststellen en wijzigen.

Artikel 27, lid 4 verplichting tot medewerking onderzoek besteding

De subsidieontvanger is gehouden om zijn administratie dusdanig in te richten en toegankelijk te houden dat controle door derden altijd mogelijk is. Hiervoor wordt aangesloten bij de wettelijke bewaartermijn.

Hoofdstuk 6 Overige bepalingen**Artikel 30 opheffing van het fonds**

De rijksbijdrage aan het fonds is in principe eenmalig. Vandaar dat in de verordening een harde einddatum is opgenomen.

Gezien de samenhang van de maatregelen binnen het maatregelenpakket is het van belang dat alle maatregelen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd. Het maatregelenpakket is tot stand gekomen na een transparant ambtelijk en bestuurlijk proces van meer dan tweeënehalf jaar. Daarom geldt het principe dat alle betrokken partijen zich maximaal in moeten zetten voor realisatie van alle maatregelen. Het gestelde in artikel 29, lid 3 en 4, vormt hiervoor een financiële stok achter de deur.