

Van: Jaap Moerman
Verzonden: maandag 28 januari 2013 9:23
Aan: Raad
Onderwerp: Brief Rode Loper Noord / Impuls Fiets2

Geachte raadsleden,

Bijgevoegd een brief van Wijkraad Binnenstad, Museum Het Dolhuys, Fietsersbond, en ROVER

Samenvatting:

- Uit verkeerstechnische en financiële overwegingen vragen wij u prioriteit te geven aan de aanleg van de Rode Loper Noord boven de aanleg van de fietsbrug over de Industriehaven en boven de reconstructie van het Houtplein.

- Er is nieuw geld uit een nieuwe regeling van de provincie van 15 januari jl: Impuls Fiets 2 biedt 50% subsidie voor de aanleg van de Rode Loper Noord. Tot 1 mei 2013 kan ingeschreven worden.

Wijkraad Binnenstad, Museum Het Dolhuys, Fietsersbond, ROVER

Wijkraad Binnenstad Bas Strikker
Museum Het Dolhuys Hans Looijen
Fietsersbond Haarlem Jaap Moerman
ROVER Haarlem e.o. Han van Spanje

Bijlagen:

2013-01-28 Brief Rode Loper Noord.pdf
2013-01-15 Uitvoeringsregeling Subsidie Impuls Fiets 2 2013.pdf
2012-06-05 Uitvoeringsregeling Kleine_infrastructuur_BDU.pdf

**Wijkraad Binnenstad
Museum Het Dolhuys
Fietsersbond Haarlem
ROVER Haarlem eo**

Aan:

De Haarlemse gemeenteraad

Haarlem, 28 januari 2013

Betreft:

Geef prioriteit aan de Dolhuysbrug boven de Industriebrug
Maak gebruik van Impuls Fiets 2

Geachte raad,

Uit verkeerstechnische en financiële overwegingen vragen wij u prioriteit te geven aan de aanleg van de Rode Loper Noord boven de aanleg van de fietsbrug over de Industriehaven en boven de reconstructie van het Houtplein.

**Er is nieuw geld uit een nieuwe regeling van de provincie van 15 januari jl:
Impuls Fiets 2 biedt 50% subsidie voor de aanleg van de Rode Loper Noord.
Tot 1 mei 2013 kan ingeschreven worden.**



Wij, wijkraad Binnenstad, Museum Het Dolhuys, Fietsersbond en ROVER, vinden dat de Rode Loper moet worden afgemaakt. Zonder Dolhuysbrug is de herinrichting van het Stationsplein niet af. Nu is de mogelijkheid uw verantwoordelijkheid te nemen. Met het doortrekken van de fietsroute vanuit de Kruisweg rechtdoor naar het Noorden ontstaat een logische, veilige en snelle fietsroute. Goed voor de bereikbaarheid van het centrum, station, het Dolhuys en de Cronjé; en verbetert de doorstroming van autoverkeer en het OV op het Kennemerplein.

Het college van B&W heeft vanwege tegenvallers bij de verkoop van vastgoed besloten om de aanleg van de fietsbrug uit te stellen. Wij zien de volgende mogelijkheid om de Rode Loper Noord (1,4 miljoen) wel te realiseren: Vrijval fietsbrug Industriehaven, subsidie Impuls Fiets 2 (50%), Regionaal mobiliteitsfonds, HOV Noord, Doorstromingsmaatregelen OV:

Fietsbrug Industriehaven

Twee weken geleden ontving de gemeente een afwijzing van de provincie inzake de BDU aanvraag voor de Fietsbrug Industriehaven. Hiermee is een gat geslagen in de dekking van de fietsbrug. De BDU staat stapeling van subsidies niet toe. Voor de dekking had de gemeente al HIRB en NSL subsidie ingezet. Artikel 9 uit de voorwaarden BDU luidt:

Subsidie wordt in elk geval geweigerd aan projecten die voor dezelfde activiteiten op grond van een andere provinciale uitvoeringsregeling al subsidie hebben gekregen

Impuls Fiets 2

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland heeft op 15 januari de uitvoeringsregeling Subsidie Impuls Fiets 2 Noord-Holland 2013 vastgesteld. GS heeft de subsidieregeling verruimd: subsidie kan niet alleen worden verkregen voor nieuwe fietsparkeervoorzieningen, maar ook voor toeleidende fietsinfrastructuur naar OV-knooppunten.

Tot en met 1 mei 2013 kunnen subsidieaanvragen worden ingediend. Een aanvraag voor de Rode Loper Noord maakt o.i. 100% kans van slagen.

Een aanvraag van Impuls Fiets 2 voor dekking van de Industriebrug maakt geen kans van slagen. Stapelen van subsidies mag wel, maar Impuls Fiets vraagt te allen tijde om een eigen bijdrage van 50%. Artikel 11 uit de voorwaarden is hierin helder:

- 1. De subsidie bedraagt maximaal 50 % van de subsidiabele projectkosten*
- 2. Ingeval de activiteit gedeeltelijk uit anderen hoofde wordt gesubsidieerd, wordt een zodanig subsidiebedrag vastgesteld dat het totaal van alle subsidies voor die activiteit niet hoger is dan 50 % van de subsidiabele projectkosten.*

Voor de Industriebrug (2,7 miljoen) is momenteel geen dekking van 50% uit eigen middelen. Op dit moment is realisatie van deze fietsbrug onmogelijk.

Regionaal mobiliteitsfonds

Het regionaal mobiliteitsfonds (voortkomend uit de Regionale Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland) wordt binnenkort vastgesteld. Hierin is voor de korte termijn 1 miljoen euro opgenomen voor de opbouw regionaal fietsnetwerk en de ontbrekende schakels daarin.

Impuls Fiets 2 beoordeelt een bijdrage uit het mobiliteitsfonds als 'eigen geld'.

HOV Noord

Voor de HOV Noord is door de provincie 15 miljoen euro gereserveerd. Aanpassingen aan de route ten behoeve van de bus kunnen positieve gevolgen hebben voor de verbeteringen aan de fietsroute. De Dolhuysbrug past daarin.

EXINH-II Doorstromingsmaatregelen OV

Op dit moment wordt de lijst met doorstromingsmaatregelen voor de tweede tranche samengesteld. Omdat de Dolhuysbrug de OV-doorstroming verbetert, kunnen aanpassingen van de verkeersregeling ivm de Dolhuysbrug uit dit provinciaal fonds gefinancierd worden.

Fietsersbond: "Wij gaan voor twee fietsbruggen, de Dolhuysbrug en de Industriebrug, beide bruggen zijn belangrijk, maar de Rode Loper is belangrijker, omdat een groot stadsdeel met veel (potentiële) fietsers wordt ontsloten. Een stadsdeel dat voor wat betreft de aansluiting met het centrum en het zuidelijke stadsdeel er nu een beetje lijkt bij te hangen.

Er ligt nu een kans: Impuls Fiets is nu beschikbaar, nog dit jaar. Niet inschrijven op deze subsidieregeling betekent dat Haarlem 7 ton subsidiegeld laat liggen.

Er moet nu geschakeld worden. Besteed de gereserveerde gelden van de Industriebrug nu aan de Dolhuysbrug. Niet kiezen betekent dat er nul bruggen worden gerealiseerd! Nu is

er geldt voor de Dolhuysbrug, er is onvoldoende geld voor de (2 maal zo dure) Industriebrug. Later kunnen we de Industriebrug realiseren.”

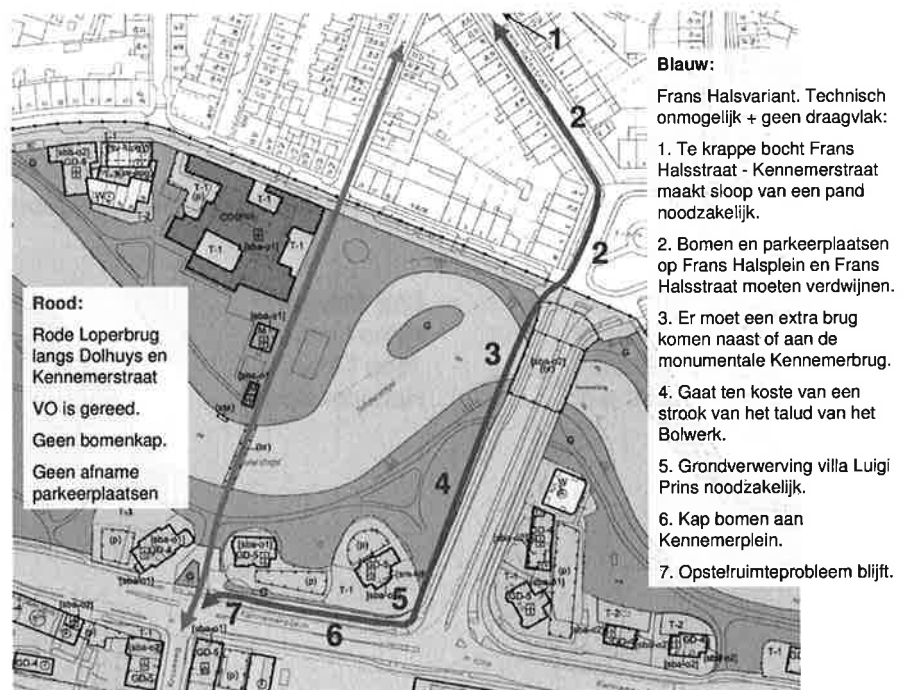
ROVER: “Het belangrijkste vervoersmiddel bij het voor- en natransport van de trein is de fiets. De bereikbaarheid vanuit het noorden laat zeer te wensen over. Als straks de HOV over de Rijksstraatweg gaat is de aanleg van de brug nog belangrijker. ROVER-Haarlem durft de stelling aan dat een 'goedkope' fietsbrug een gunstiger effect heeft voor het OV heeft dan een 'duur' stukje vrije busbaan. 100 meter fietspad kost maar een fractie van 100 meter autoweg. De 1,4 miljoen die de Rode Loper Noord moet kosten is maar een fractie van de kosten voor de fly-over en de Oostweg. De 'Poort van Haarlem' (het station) verdient een goede fietsbereikbaarheid.”

Museum Het Dolhuys: “De Rode Loperbrug komt de bereikbaarheid van het Dolhuys via het station zeer ten goede. Het museum vormt een brug naar de rest van Haarlem Noord. De bezoekersaantallen van het museum blijven groeien en daarvoor treft het museum logistieke aanpassingen. Aan verzoeken van de zakelijke markt kan het museum niet voldoen. Daarom werkt het museum aan plannen om de verdien capaciteit te versterken. Een betere bereikbaarheid en vindbaarheid spelen daarbij een cruciale rol. Een ander groot voordeel van de brug is de mogelijkheid voor bussen om bezoekers te laten uitstappen aan het Kennemerplein. Dit voorkomt bussen door de Frans Halsbuurt.”

Wijkraad Binnenstad: “De kosten van de brug bedragen 1,4 miljoen, dat is minder dan het hele inspraakcircus heeft gekost rondom een tunnel voor openbaar vervoer in de binnenstad. Dat was pas weggegooid geld! De dagelijkse bijna-chaos op het Kennemerplein van zeer druk autoverkeer, talloze bussen, duizenden fietsers en voetgangers vraagt om een oplossing. Door langzaam- en snelverkeer van elkaar te scheiden, ontstaat er een win-win situatie doordat met name op het Kennemerplein bus- en autoverkeer en fietsers minder last hebben van elkaar. De binnenstad wordt zo beter bereikbaar voor inwoners van Haarlem-Noord en centrumbewoners kunnen makkelijker naar voorzieningen aan de noordkant van de Schotersingel.”

Alternatieven?

De Dolhuysbrug is de beste oplossing, zo blijkt andermaal uit de variantenstudie. Elke alternatieve route is minder direct of leidt tot een onduidelijke verkeersoplossing met meer aantasting van bomen en parkeerplaatsen. De Frans Halsvariant is technisch onuitvoerbaar en verkeers-



onveilig (zie blauwe route op de kaart). De route over (*i.e. naast*) de Kennemerbrug is in aanleg even duur als de Dolhuysbrug en vernietigt meer groen. Dit leidt tot een verdere verstening van directe omgeving van de Bolwerken. Overigens, de sloopkosten van een pand op de hoek Kennemerstraat – Frans Halsstraat zijn nog niet inbegrepen bij de kosten van deze variant.

De Noorderbrug is een onzinnige exercitie, omdat het een onlogische route is naar Haarlem-Noord. Er is geen fietser zo gek om vanaf het station via de Noorderbrug, de Maerten van Heemskerckstraat en vervolgens de haaks gelegen Saenredamstraat naar de Schoterweg verder te fietsen. Onderzoek naar deze variant is weggegooid geld.

Achtergronden

Het fietsgebruik groeit en zal nog flink toenemen (Omnibus, Modal Split OVG-MON). De fiets is van vitaal belang voor de stad. Ondernemersvereniging MKB liet onlangs in Haarlems Dagblad weten dat de fietser wat betreft bestedingen inmiddels belangrijker is dan de automobilist. De fiets is het belangrijkste middel van voor- en natransport van trein en bus. Voor Het Dolhuys is een goede bereikbaarheid van essentieel belang.

Ruim 50.000 mensen wonen in Haarlem-Noord. Velen kiezen de Rijksstraatweg richting het station en de binnenstad. De fietspaden rondom het Kennemerplein barsten uit hun voegen, zijn overvol en daardoor gevaarlijk. Dagelijks staan er lange rijen fietsers op het Kennemerplein voor de oversteek naar de Kennemerbrug.

De Rode Loper is in 2003 vastgesteld in het Masterplan Spoorzone. In 2008 besloot de gemeenteraad tot aanleg van de Dolhuysbrug. De fietsstroom in beide richtingen werd verplaatst naar de Kruisweg. Het doel was het ontvlechten van de verkeersstromen: bus via de Jansweg (en verder over de Kennemerbrug), fiets via de Kruisweg (en verder via de Dolhuysbrug). Door het niet verlengen van de Rode Loper naar Noord moeten heel veel fietsers en voetgangers bij het Kennemerplein kruisen met het auto- en busverkeer dat van/naar de Kennemerbrug gaat.

Beste raadsleden, tienduizenden mensen in uw grootste stadsdeel rekenen op u. Over ruim een jaar zijn er gemeenteraadsverkiezingen. Iedere partij wil er trots op zijn zoveel Haarlemmers van dienst te zijn geweest. Dit is uw kans!

Wijkraad Binnenstad, Museum Het Dolhuys, Fietsersbond, ROVER

Wijkraad Binnenstad
Museum Het Dolhuys
Fietsersbond Haarlem
ROVER Haarlem e.o.

Bas Strikker
Hans Looijen
Jaap Moerman
Han van Spanje



Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 15 januari 2013, nr. 111073/111073, tot vaststelling van de uitvoeringsregeling Subsidie Impuls Fiets 2 Noord – Holland 2013.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op artikel 2 van de Algemene subsidieverordening Noord – Holland 2011.

Besluiten vast te stellen:

Uitvoeringsregeling Subsidie Impuls Fiets 2 Noord – Holland 2013

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

- a. fietsparkeervoorzieningen: openbaar toegankelijke fietsstallingen, en ICT-voorzieningen behorend bij voorgenoemde;
- b. fietsenstalling: een openbaar toegankelijke, begrensde en beveiligde ruimte die is bestemd voor het plaatsen van minimaal 50 fietsen.
- c. fietsinfrastructuur: de fundering en de verhardingen met de daarbij behorende kunstwerken, zoals bruggen, duikers, viaducten en tunnels bedoeld voor fietsers op of leidend naar het OV-knooppunt;
- d. OV-knooppunten:
 1. treinstations die worden bediend door de Nederlandse Spoorwegen
 2. busstations waar minstens 5 lijnen halteren;
- e. toeleidende fietsinfrastructuur. Fietsinfrastructuur die buiten het gebied van het OV-knooppunt zelf valt, maar wel naar het OV-knooppunt leidt.

Artikel 2

1. Subsidie kan worden verstrekt voor realisatie van nieuwe fietsparkeervoorzieningen, uitbreiding van bestaande fietsparkeervoorzieningen alsmede voor fietsinfrastructuur op een OV-knooppunt en toeleidende fietsinfrastructuur waarmee de bereikbaarheid per fiets van het OV-knooppunt wordt verbeterd.
2. De activiteiten dienen in de provincie Noord-Holland, maar buiten de Stadsregio Amsterdam, plaats te hebben.

Artikel 3

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

Artikel 4

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

Artikel 5

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

Artikel 6

1. Een aanvraag om subsidie bevat tenminste:
 - a. een begroting van de kosten van de activiteit;
 - b. een financieringsplan van de kosten van de activiteit;

- c. een inhoudelijke beschrijving van de activiteit; inclusief kaartbeeld waaruit blijkt dat activiteit voldoet aan de voorwaarden vermeld in artikel 10 lid 1.
- d. een ontwerp van de activiteit.
- e. Voor fietsparkeervoorzieningen en voor fietsinfrastructuur worden aparte aanvragen ingediend.

Artikel 7

Gedeputeerde staten stellen een subsidieplafond vast.

Artikel 8

1. Een aanvraag om subsidie dient door gedeputeerde staten te zijn ontvangen in de periode van 1 maart 2013 tot en met 1 mei 2013.
2. Een aanvraag om subsidie die buiten de in het vorige lid genoemde periode wordt ontvangen, wordt niet in behandeling genomen.
3. Gedeputeerde staten beslissen binnen 16 weken na afloop van de aanvraagperiode als bedoeld in het eerste lid van dit artikel.

Artikel 9

Subsidie wordt geweigerd indien:

- a. de activiteit niet financieel haalbaar is;
- b. de activiteit leidt tot een verkeersonveilige situatie;
- c. het project op het moment van indiening van de aanvraag al is aanbesteed;
- d. het project activiteiten behelst die niet worden geëxploiteerd door de aanvrager zelf.

Artikel 10

1. Subsidie wordt verstrekt voor de volgende, naar het oordeel van gedeputeerde staten, noodzakelijke kosten:
 - a. de aanleg of uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen op OV-knooppunten
 - b. de aanleg of uitbreiding van fietsinfrastructuur op OV-knooppunten
 - c. de aanleg of uitbreiding van toeleidende fietsinfrastructuur naar OV-knooppunten, met een maximale straal van 2 kilometer vanaf het OV-knooppunt.
2. Subsidie wordt niet verstrekt voor de kosten van
 - a. vervanging, beheer, onderhoud of uitbreiding met nieuwe functionaliteiten van fietsparkeervoorzieningen of fietsinfrastructuur op OV-knooppunten;
 - b. grondverwerving ten behoeve van de aanleg van fietsparkeervoorzieningen, fietsinfrastructuur op OV-knooppunten of grondverwerving ten behoeve van toeleidende fietsinfrastructuur naar OV-knooppunten.
 - c. voorbereiding, administratie en toezicht (VAT).
 - d. De door de aanvrager verschuldigde BTW.
3.
 - a. Gedeputeerde Staten hanteren, wanneer deze niet worden gespecificeerd, over de totale projectkosten standaard 15% VAT-kosten.

- b. Gedeputeerde Staten hanteren voor de post onvoorziene kosten ten hoogste 10% van de totale projectkosten

Artikel 11

1. De subsidie bedraagt maximaal 50 % van de subsidiabele projectkosten
2. Ingeval de activiteit gedeeltelijk uit anderen hoofde wordt gesubsidieerd, wordt een zodanig subsidiebedrag vastgesteld dat het totaal van alle subsidies voor die activiteit niet hoger is dan 50 % van de subsidiabele projectkosten.
3. De subsidie bedraagt ten hoogste € 3.000.000, -.

Artikel 12

1. Voor subsidie in aanmerking komende aanvragen voor fietsparkeervoorzieningen worden als eerste gehonoreerd.
2. Indien met honorering van de hiervoor genoemde aanvragen fietsparkeervoorzieningen het subsidieplafond wordt bereikt, rangschikken GS deze aanvragen op een prioriteitenlijst.
3. De rangschikking wordt bepaald door het totaal aantal punten dat wordt gehaald op basis van de volgende criteria:
 - a. het aantal in- en uitstappers op het OV-knooppunt gedeeld door het aantal inwoners van de betreffende gemeente; waarbij het hoogste resultaat van deze formule, het hoogste scoort. Het aantal in- en uitstappers per OV-knooppunt en het aantal inwoners per gemeente zullen beoordeeld worden op basis van de meest recent beschikbare gegevens. Dit levert maximaal 10 punten op.
 - b. Het aantal in- en uitstappers op het OV-knooppunt gedeeld door de totale kosten van het project; waarbij het hoogste resultaat van deze formule, het hoogste scoort. Het aantal in- en uitstappers op het OV-knooppunt zal worden beoordeeld op basis van de meest recente gegevens. Dit levert maximaal 10 punten op.
 - c. het soort OV-knooppunt, waarbij een OV-knooppunt waar NS-treinen en bussen stoppen 3 punten scoort, een OV-knooppunt waar alleen NS-treinen stoppen 2 punten scoort en een OV-knooppunt waar alleen bussen halteren 1 punt scoort;
 - d. opname van het OV-knooppunt op de kaart op pagina 60 van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 levert 1 punt op.
4. De aanvragen worden gehonoreerd naar volgorde op de prioriteitenlijst
5. Als hierna nog een deel van het subsidieplafond resteert, en met honorering van de overige aanvragen het subsidieplafond alsnog wordt bereikt, rangschikken GS de overige aanvragen op basis van de criteria genoemd in lid 3

Artikel 13

De subsidieontvanger is verplicht om:

- a. de activiteit aan te besteden voor 1 juli 2014;
- b. te beginnen met de uitvoering van de activiteit voor 1 maart 2015;
- c. de activiteit gedurende 10 jaar in stand te houden.

Artikel 14

De subsidieontvanger is verplicht om:

- a. binnen 3 weken na aanbesteding van het project hiervan schriftelijk melding te maken bij gedeputeerde staten;

- b. binnen 3 weken na start van de uitvoering van het project hiervan schriftelijk melding te maken bij gedeputeerde staten;
- c. bij verkoop of teniet doen binnen 10 jaar van de gesubsidieerde activiteit, hiervan per ommekeer melding te maken bij gedeputeerde staten.

Artikel 15.

Bij verkoop of teniet doen van de activiteit binnen de instandhoudingstermijn van 10 jaar, dient de subsidieontvanger 10 % van de verleende subsidie, vermenigvuldigd met het aantal resterende jaren van deze termijn, terug te betalen aan gedeputeerde staten.

Artikel 16

1. Indien de subsidieontvanger een gemeente, of een openbaar lichaam dat is ingesteld op grond van hoofdstuk I, II of IV van de Wet gemeenschappelijke regelingen is, wordt de aanvraag tot vaststelling van de subsidie uiterlijk 1 augustus van het jaar volgend op het jaar waarin het project is voltooid, ingediend.
2. Indien de subsidieontvanger een waterschap is, wordt de aanvraag tot vaststelling binnen 13 weken na voltooiing van de activiteit ingediend.
3. Gedeputeerde staten stellen voor de aanvraag als bedoeld in het eerste lid een formulier vast
4. Gedeputeerde staten beslissen binnen 13 weken na ontvangst van de aanvraag tot vaststelling van de subsidie.

Artikel 17

1. Deze regeling treedt in werking met ingang 15 januari 2013;
2. Deze regeling vervalt op 1 januari 2014.
3. Deze regeling wordt aangehaald als de Uitvoeringsregeling Impuls Fiets 2 Noord-Holland 2013.

Haarlem, 15 januari 2013

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

J.W. Remkes, voorzitter.

G.E.A. van Craaikamp, provinciesecretaris

Uitgegeven op

Namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

G.E.A. van Craaikamp, provinciesecretaris.



Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 12 juni 2012 nr. 2012-26915, tot vaststelling van de Uitvoeringsregeling subsidie BDU Kleine Infrastructuur Noord-Holland 2012.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

overwegende dat het gewenst is om een aparte regeling vast te stellen voor de besteding van de BDU Kleine Infrastructuur en de artikelen over het programma BDU Kleine Infrastructuur van de Uitvoeringsregeling verkeer en vervoer Noord-Holland 2011 te laten vervallen;

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

besluiten vast te stellen:

Uitvoeringsregeling subsidie BDU Kleine Infrastructuur Noord-Holland 2012.

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

- a *fietsinfrastructuur*: de fundering en de verhardingen van fietspaden met de daarbij behorende kunstwerken, zoals bruggen, duikers, viaducten, aquaducten en tunnels;
- b *fietsparkeervoorzieningen*: openbaar toegankelijke fietsenstallingen, fietskluizen, fietsenrekken, fietsstandaards en de daarbij behorende ICT-voorzieningen;
- c *businfrastructuur*: de fundering en de verhardingen van busbanen met de daarbij behorende kunstwerken, zoals bruggen, duikers, viaducten, aquaducten en tunnels;
- d *bushaltevoorzieningen*: reizigersvoorzieningen zoalsabri's, afvalbakken, (elektronische) reisinformatiesystemen, zitgelegenheden en andere toebehoren;
- e *bushalte-infrastructuur*: het perron, het toegangspad, de haltehaven en de hierbij behorende verhardingen en funderingen behorende bij een bushalte;
- f *verkeersregelinstallaties*: verkeerslichten met de daarbij behorende techniek;

- g *voetpadinfrastructuur*: de fundering en verharding van voetpaden met de daarbij behorende kunstwerken, zoals bruggen, duikers, viaducten, aquaducten en tunnels;
- h *parkeervoorzieningen*: parkeergelegenheden voor personenauto's op publiek terrein;
- i *weginfrastructuur*: de fundering en verharding van de rijbanen voor het autoverkeer en bijbehorende kunstwerken, zoals bruggen, duikers, viaducten, aquaducten;
- j *omrijkosten*: extra kosten die de vervoerder moet maken, omdat hij moet omrijden vanwege een project in uitvoering of omdat hij vertraging ondervindt op de route;
- k *openbare voorzieningen*: voor iedereen toegankelijke instellingen;
- l *project*: geheel van activiteiten die samenhangen met een infrastructureel project.

Artikel 2

- 1 Subsidie kan worden verstrekt voor de uitvoering van projecten in de provincie Noord-Holland, maar buiten de Stadsregio Amsterdam, waarvan de kosten maximaal € 3.000.000,- per project bedragen. De activiteiten omvatten de aanleg, plaatsing of uitbreiding van:
 - a fietsinfrastructuur;
 - b fietsparkeervoorzieningen;
 - c businfrastructuur;
 - d bushaltevoorzieningen
 - e bushalte-infrastructuur;
 - f verkeersregelinstallaties;
 - g parkeervoorzieningen;
 - h voetpadinfrastructuur;
 - i weginfrastructuur;
 - j bewegwijzering en openbare verlichting.
- 2 De projecten dienen de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid of de leefbaarheid van de omgeving ten goede te komen.

Artikel 3

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

Artikel 4

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

Artikel 5

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

Artikel 6

Een aanvraag om subsidie bevat in elk geval:

- a een begroting van de kosten van het project;
- b een financieringsplan van de kosten van het project;
- c een inhoudelijke beschrijving van het project, waarin de huidige en de nieuwe situatie is omschreven;
- d een situatieschets en schetsontwerp van het project;
- e een uitvoeringsplanning.

Artikel 7

Gedeputeerde staten stellen per regio een subsidieplafond vast.

Artikel 8

- 1 Een aanvraag om subsidie is tijdig ingediend indien de aanvraag uiterlijk op 24 augustus 2012 is ontvangen.
- 2 Een aanvraag om subsidie die na 24 augustus 2012 wordt ontvangen, wordt niet in behandeling genomen.
- 3 Gedeputeerde staten beslissen uiterlijk op 31 mei 2013 op de aanvragen.

Artikel 9

Subsidie wordt in elk geval geweigerd aan projecten die:

- a voor dezelfde activiteiten op grond van een andere provinciale uitvoeringsregeling al subsidie hebben gekregen;
- b op het moment van ontvangst van de aanvraag al zijn aanbesteed;
- c uitsluitend dienen ter ontsluiting van woonwijken, bedrijventerreinen of openbare voorzieningen;
- d uitsluitend dienen voor recreatieve doeleinden, comfort of verfraaiing;
- e uitsluitend dienen voor de aanleg van noodvoorzieningen;
- f worden uitgevoerd door de provincie Noord-Holland, waaraan de subsidieaanvrager een financiële bijdrage dient te leveren.

Artikel 10

- 1 Subsidie wordt verstrekt voor de volgende kosten:
 - a aanleg, plaatsing of uitbreiding van de voorzieningen of infrastructuur als

- genoemd onder artikel 2, lid 1, van deze regeling;
- b omrijkosten.

- 2 Subsidie wordt niet verstrekt voor de kosten van:

- a vervanging, beheer of onderhoud;
- b grondvererving;
- c voorbereiding, administratie en toezicht.

Artikel 11

De subsidie bedraagt:

- a 50% van de subsidiabele kosten voor de aanleg, plaatsing of uitbreiding van fietsinfrastructuur, fietsparkeervoorzieningen, verkeersregelininstallaties, parkeervoorzieningen, voetpadinfrastructuur, weginfrastructuur, bewegwijzering en openbare verlichting;
- b 50% van de omrijkosten met een maximum van € 500.000,-;
- c 100% van de subsidiabele kosten voor de aanleg, plaatsing of uitbreiding van businfrastructuur, bushaltevoorzieningen en bushalte-infrastructuur.

Artikel 12

- 1 Indien het subsidieplafond wordt bereikt worden de aanvragen die voor subsidie in aanmerking komen gerangschikt op een prioriteitenlijst per regio.
- 2 De rangschikking wordt bepaald aan de hand van de criteria en bijbehorende gewichten zoals vermeld in de bijlage van deze uitvoeringsregeling.
- 3 De aanvragen worden gehonoreerd naar de volgorde op de prioriteitenlijsten.
- 4 De aanvragen die door het bereiken van het subsidieplafond niet kunnen worden gehonoreerd, worden geplaatst op een reservelijst per regio.
- 5 Aanvragen die op de reservelijsten staan vermeld, worden bij voldoende vrijval van middelen naar de volgorde op deze lijsten alsnog gehonoreerd.
- 6 Indien een aanvraag 2 of minder punten scoort op het criterium 'Doorstroom' of het criterium 'Subjectieve onveiligheid', als bedoeld in de bijlage van deze regeling, wordt deze aanvraag niet op de prioriteitenlijst geplaatst en wordt de subsidie alsnog geweigerd.
- 7 Indien een aanvraag 3 of 4 punten scoort op zowel het criterium 'Doorstroom' als het criterium 'Subjectieve onveiligheid', als bedoeld in de bijlage van deze regeling, wordt deze aanvraag niet op de prioriteitenlijst

geplaatst en wordt de subsidie alsnog geweigerd.

Artikel 13

De subsidieontvanger is verplicht om:

- a het project voor 1 november 2013 aan te besteden;
- b voor 1 augustus 2014 te beginnen met de uitvoering van het project;
- c indien een op de reservelijst geplaatst project alsnog wordt gehonoreerd, het project voor 1 april 2014 aan te besteden;
- d indien een op de reservelijst geplaatst project alsnog wordt gehonoreerd, voor 1 januari 2015 te beginnen met de uitvoering van het project;
- e het project gedurende 10 jaar in stand te houden.

Artikel 14

De subsidieontvanger is verplicht om:

- a binnen 3 weken na aanbesteding van het project hiervan schriftelijk melding te maken bij gedeputeerde staten;
- b binnen 3 weken na start van de uitvoering van het project hiervan schriftelijk melding te maken bij gedeputeerde staten;
- c bij verkoop of teniet doen binnen 10 jaar van het gesubsidieerde project, hiervan per ommegaande melding te maken bij gedeputeerde staten.

Artikel 15

Bij verkoop of teniet doen van het project binnen de instandhoudingstermijn van 10 jaar, dient de subsidieontvanger 10% van de verleende subsidie, vermenigvuldigd met het aantal resterende jaren van deze termijn, terug te betalen aan gedeputeerde staten.

Artikel 16

- 1 Indien SISA van toepassing is, wordt de aanvraag tot vaststelling van de subsidie, conform artikel 17a van de financiële verhoudingswet, uiterlijk 15 juli van het jaar volgend op het jaar waarin het project is voltooid, ingediend.
- 2 Gedeputeerde staten beslissen voor het einde van het jaar waarin zij de laatste SISA -bijlage hebben ontvangen.
- 3 Indien de subsidieontvanger een waterschap is, wordt de aanvraag tot vaststelling binnen 13 weken na voltooiing van de activiteiten ingediend.
- 4 Gedeputeerde staten beslissen binnen 13 weken na ontvangst van de aanvraag als bedoeld in lid 3 tot vaststelling van de subsidie.

Artikel 17

- 1 Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad, waarin zij is geplaatst.
- 2 Deze regeling vervalt op 1 januari 2014.
- 3 Deze regeling wordt aangehaald als Uitvoeringsregeling subsidie BDU kleine infrastructuur Noord-Holland 2012.

Haarlem, 12 juni 2012.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

J.W. Remkes, voorzitter.

G.E.A. van Craaikamp, provinciesecretaris.

Bijlage

Beoordelingsmethodiek behorende bij Uitvoeringsregeling subsidie BDU Kleine Infrastructuur Noord-Holland 2013

De beoordelingsmethodiek voorziet in een tweetal stappen:

- 1 Projecten toedelen aan het primaire beleidsthema;
- 2 Scoren (rangorde bepalen) van projecten per beleidsthema door ze te scoren op criteria voor het primaire beleidsthema, maar ook de andere criteria.

Selectie beleidsthema's

Gekozen is voor de thema's veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid.

De te hanteren criteria in het prioriteringsmodel

Hierboven zijn de thema's aangegeven. De effecten van projecten moeten worden beoordeeld aan de hand van criteria in het prioriteringsmodel. Hieronder geven we de definities van de criteria weer.

Criteria bij het thema leefbaarheid

Onder leefbaarheid verstaan we 'geschikt om erin of ermee te leven'. In dit geval (de uitvoering van infrastructuurprojecten) gaat het vaak om de mate waarin de omgeving (bijvoorbeeld een dorp of stad) leefbaar is of leefbaarder wordt. Aspecten die dit beïnvloeden zijn:

- *Geluidshinder*: overlast die men ondervindt van storend geluid (bijvoorbeeld door vliegtuigen of verkeer). De uitvoering van een infrastructuurproject in het kader van leefbaarheid zorgt ervoor dat de geluidsoverlast afneemt.
- *Stankoverlast*: overlast die men ondervindt van storende geuren (bijvoorbeeld door het verkeer) en de emissie van verontreinigende stoffen (bijvoorbeeld CO₂, NO_x etc.). De uitvoering van een infrastructuurproject zorgt ervoor dat de stankoverlast en emissie afneemt.
- *Aantasting landschap*: de aanleg, het onderhoud en het gebruik van de infrastructuur zorgen voor aantasting van het landschap. Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur kan de aantasting van landschap worden voorkomen (door bijvoorbeeld ondergronds bouwen) en bij bestaande infrastructuur kan de aantasting van het landschap mogelijk worden teruggedrongen;
- *Modal shift*: het verplaatsen van goederen of personen van wegvervoer naar andere – minder vervuilende – vormen van vervoer. Door de uitvoering van een infrastructuurproject (bijvoorbeeld een OV-verbetering) kan de modal shift worden beïnvloed en dus de leefbaarheid toenemen.

Criteria bij het thema bereikbaarheid

Onder bereikbaarheid verstaan we in het prioriteringsmodel 'de actieradius'. Dit is de afstand die in een bepaalde tijdsperiode kan worden afgelegd.

- *Doorstroom*: de mate waarin het verkeer druk is maar toch vlot verloopt. Door de uitvoering van een infrastructuurproject kan de doorstroming op een bepaald traject verbeteren en kunnen er reistijdwinsten worden geboekt.
- *Ontsluiting bedrijventerrein*: de mate waarin een bedrijventerrein toegankelijk is (voor bestemmingsverkeer). Door de uitvoering van een infrastructuurproject kan de ontsluiting van een bedrijventerrein verbeteren en is het mogelijk om sneller op de plaats van bestemming te komen.
- *Ontsluiting woonkern*: de mate waarin een woonkern toegankelijk is voor de bewoners. Door de uitvoering van een infrastructuurproject kan de ontsluiting van een woonkern verbeteren (ook te meten in reistijdwinst of mogelijk kortere route).
- *Regionale effectiviteit*: de mate waarin een project bijdraagt aan de bereikbaarheid van de regio en belangrijke bestemming in de regio (b.v. intensief gebruik van recreatiegebieden of schoolcomplexen).

Criteria bij het thema veiligheid

Onder veiligheid verstaan we in het prioriteringsmodel 'de mate waarin het verkeer in een veilige staat (zonder doden, gewonden, etc) kan plaatsvinden'.

- *Verkeersongevallen*: het project draagt bij aan een reductie (of minder sterke stijging of gelijkblijvend) van het aantal en/of de zwaarte van verkeersongevallen.
- *Subjectieve onveiligheid*: de mate waarin het project bijdraagt aan het wegnemen van het onveilige gevoel dat de weggebruiker ervaart in een verkeerssituatie.
- *Schoolroute*: het project draagt bij aan het tot stand brengen van verkeersveilige fietsroutes van en naar scholen.

Stap 1: Projecten toedelen aan de beleidsthema's

De eerste stap in de methodiek is het toedelen van projecten aan de primaire beleidsthema's. Voor de verdeling is het belangrijk dat er voor projecten op een eenduidige manier informatie wordt aangeleverd. Hiervoor zal een aanvraagformulier worden opgesteld. Dit geldt voor projecten van de provincie zelf als van aanvragen van gemeenten. De provincie ontvangt van de verschillende projecten gegevens. Deze gegevens moeten consistent en vergelijkbaar zijn. Ze worden ingevoerd in het tabblad projectgegevens onder het betreffende thema.

Figuur 3.1 De 'projectgegevens'

Projectgegevens	
Vul per thema de projectgegevens in	
A. Thema Leefbaarheid	
Naam	Kosten in mln
B. Thema Bereikbaarheid	
Naam	Kosten in mln
C. Thema veiligheid	
Naam	Kosten in mln

Stap 2: gewichten toekennen aan criteria en scores (rangorde) projecten

Het prioriteren van projecten start met het toewijzen van de gewichten.

Figuur 3.2 De 'gewichten' van de criteria in de verschillende thema's

Gewichten		Geef aan per thema hoe belangrijk een criterium is.						
A. Thema leefbaarheid								
Hoofdcriteria								
Leefbaarheid	50							
Bereikbaarheid	10							
Veiligheid	30							
Kosten	10							
Subcriteria								
Leefbaarheid					Bereikbaarheid			
Geluidshinder	Stankoverlast	Aantasting landschap	Modal shift	Doorstroom	Ontsluiting bedrijventerrein	Ontsluiting woonkern	Regionale effectiviteit	
25	25	25	25	30	20	20	30	
B. Thema bereikbaarheid								
Hoofdcriteria								
Leefbaarheid	10							
Bereikbaarheid	50							
Veiligheid	30							
Kosten	10							
Subcriteria								
Leefbaarheid					Bereikbaarheid			
Geluidshinder	Stankoverlast	Aantasting landschap	Modal shift	Doorstroom	Ontsluiting bedrijventerrein	Ontsluiting woonkern	Regionale effectiviteit	
25	25	25	25	30	20	20	30	
C. Thema veiligheid								
Hoofdcriteria								
Leefbaarheid	10							
Bereikbaarheid	20							
Veiligheid	60							
Kosten	10							
Subcriteria								
Leefbaarheid					Bereikbaarheid			
Geluidshinder	Stankoverlast	Aantasting landschap	Modal shift	Doorstroom	Ontsluiting bedrijventerrein	Ontsluiting woonkern	Regionale effectiviteit	
25	25	25	25	30	20	20	30	

Prioriteitenlijsten

Met behulp van de gewichten en aan de hand van de projectgegevens worden nu de projecten geprioriteerd. Per thema wordt elk project gescoord op de aspecten leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid. Per criterium kunnen de waardes 1-10 worden toegekend waarbij geldt dat hoe hoger de score hoe beter dat is voor het betreffende criterium. Een '10' op het criterium 'geluid' betekent dat de geluidsoverlast maximaal wordt teruggedrongen door dat project. Zie figuur 3.3 voor het model. Nadat alle projecten zijn 'gescoord', berekent het model de rangorde van de projecten.

Figuur 3.3 De 'scores' per criteria in de verschillende thema's

Score op criteria												
Vul relatieve score in tussen 1 en 10. Het gaat dus om de score ten opzichte van elkaar. Hoe hoger het cijfer hoe beter het is voor het bereiken van het hoofdcriterium waaronder het criterium valt Een '10' op het criterium 'geluidshinder' (weinig geluidshinder) betekent dus dat daarmee de 'leefbaarheid' maximaal wordt ondersteund												
A. Thema leefbaarheid	Leefbaarheid				Bereikbaarheid			Veiligheid			Kosten	
Naam	geluids- hinder	stank- overlast	aantasting landschap	modal shift	door- stroom	ontsluiting bedr.terrein	ontsluiting woonkern	regionale effectiviteit	verkeers- ongevallen	subjectieve veiligheid	school- route	
B. Thema bereikbaarheid	Leefbaarheid				Bereikbaarheid			Veiligheid			Kosten	
Naam	geluids- hinder	stank- overlast	aantasting landschap	modal shift	door- stroom	ontsluiting bedr.terrein	ontsluiting woonkern	regionale effectiviteit	verkeers- ongevallen	subjectieve veiligheid	school- route	
C. Thema veiligheid	Leefbaarheid				Bereikbaarheid			Veiligheid			Kosten	
Naam	geluids- hinder	stank- overlast	aantasting landschap	modal shift	door- stroom	ontsluiting bedr.terrein	ontsluiting woonkern	regionale effectiviteit	verkeers- ongevallen	subjectieve veiligheid	school- route	

Uitgegeven op 3 juli 2012.

Namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

G.E.A. van Craaikamp, provinciesecretaris.