



## Herplaatsing Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu, houdende verstrekking van subsidie aan de vereniging Veilig Verkeer Nederland (Subsidieregeling Veilig Verkeer Nederland 2010)

22 november 2010

Nr. VenW/BSK-2010/179244

In de Staatscourant van 24 november 2010, nr. 18888 is bovenstaande regeling gepubliceerd. Per abuis is er een verkeerde versie van de regeling opgenomen. Hieronder vindt u de volledige, juiste versie van de regeling.

### Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu, houdende verstrekking van subsidie aan de vereniging Veilig Verkeer Nederland (Subsidieregeling Veilig Verkeer Nederland 2010)

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikelen 2, aanhef en onder a, 3 en 4, van de Kaderwet subsidies Verkeer en Waterstaat en 4:59, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht;

Besluit:

#### Artikel 1 Begripsbepaling

In deze regeling wordt verstaan onder:

*activiteitenplan*: activiteitenplan in de zin van artikel 4:62 van de Algemene wet bestuursrecht;  
*forfaitair uurtarief*: kostendekkend tarief per uur voor een boekjaar dat wordt gehanteerd voor de uitvoering van subsidiabele projecten en producten, en dat wordt berekend op basis van de gemiddelde salarisschaal en de gemiddelde overheadkosten, waarbij zoveel mogelijk wordt aangesloten bij de systematiek van de Handleiding Overheidstarieven 2010, met dien verstande dat salarisschalen boven schaal 18 beschouwd worden als schaal 18;  
*kosten derden*: op factuur aantoonbare aan derden verschuldigde kosten die direct voor de subsidiabele projecten en producten worden gemaakt;  
*minister*: Minister van Infrastructuur en Milieu;  
*project*: samenhangend geheel van activiteiten om aan een programmaonderdeel van het activiteitenplan te voldoen;  
*product*: (deel)resultaat dat voortkomt uit een project;  
*Veilig Verkeer Nederland*: vereniging Veilig Verkeer Nederland, gevestigd te Amersfoort;  
*wet*: Algemene wet bestuursrecht.

#### Artikel 2 Doel van de subsidie

1. De minister kan op aanvraag per boekjaar een subsidie verstrekken aan Veilig Verkeer Nederland voor het uitvoeren van projecten en producten op het gebied van verkeersveiligheid, gericht op:
  - a. beleidsbeïnvloeding en onderzoek;
  - b. voorlichting, educatie en communicatie, of
  - c. actieve gedragsbeïnvloeding door acties.
2. Geen subsidie wordt verstrekt voor zover voor een project of product als bedoeld in het eerste lid, reeds een subsidie is verstrekt door een ander bestuursorgaan dan wel andere inkomsten van derden zonder tegenprestatie zijn verkregen.

#### Artikel 3 Toepassing wet

Afdeling 4.2.8 van de wet is van toepassing. Artikel 4:76 is van overeenkomstige toepassing.

#### Artikel 4 Subsidieplafond en subsidiabele kosten

1. Het subsidieplafond bedraagt voor 2011 € 4.255.375,00 (prijspeil 2010).
2. Voor de jaren na 2011 stelt de minister jaarlijks het subsidieplafond vast en doet hiervan medede-



ling in de Staatscourant uiterlijk op 1 april van het jaar voorafgaand aan het boekjaar waarvoor het subsidieplafond wordt vastgesteld.

3. Het in het eerste lid genoemde bedrag is exclusief de compensatie voor de arbeidskostenontwikkeling, bedoeld in artikel 8, eerste lid.
4. Als subsidiabele kosten worden uitsluitend in aanmerking genomen het totaal aantal uren dat daadwerkelijk aan de uitvoering van de subsidiabele projecten en producten is besteed onder toepassing van het door de minister goedgekeurd forfaitair uurtarief, alsmede de kosten derden.

#### **Artikel 5 Concept van een activiteitenplan**

1. Uiterlijk op 1 juni van het jaar voorafgaand aan het boekjaar waarvoor subsidie wordt aangevraagd, zendt Veilig Verkeer Nederland ter bespreking met de minister een concept van het activiteitenplan als bedoeld in artikel 6, tweede lid, onder a. Voor zover naar het oordeel van de minister nodig worden telkens uiterlijk op 1 juli, 1 september en 1 oktober aangepaste concepten ter bespreking gezonden aan de minister waarin rekening is gehouden met de eerdere wensen van de minister. Van de besprekingen wordt telkenmale een verslag gemaakt door het ministerie van Infrastructuur en Milieu.
2. Het concept van een activiteitenplan gaat in elk geval vanaf 1 september vergezeld van:
  - a. een indicatie van het tijdstip waarop Veilig Verkeer Nederland gehouden is de projecten en de producten te hebben afgerond voor zover van toepassing;
  - b. een indicatie van het maximale beschikbare bedrag per programmaonderdeel, en
  - c. het geraamde aantal uren per project, het geraamd forfaitair uurtarief en de geraamde kosten derden per project.
3. Het eerste en tweede lid gelden voor subsidies vanaf de boekjaren 2012 en volgende.

#### **Artikel 6 Aanvraag tot subsidieverlening**

1. De aanvraag tot subsidieverlening wordt ingediend uiterlijk op 8 november van het jaar voorafgaand aan het boekjaar waarvoor subsidie wordt aangevraagd.
2. Onverminderd artikel 4:65 van de wet gaat de aanvraag vergezeld van:
  - a. een activiteitenplan, waarin in elk geval een uiteenzetting wordt gegeven van de projecten en producten ingedeeld per programmaonderdeel en waarbij de keuze van de projecten en producten is gebaseerd op het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008–2020;
  - b. een opgave van het tijdstip waarop de projecten en de producten zijn afgerond voor zover van toepassing;
  - c. een begroting als bedoeld in artikel 4:63 van de wet, die tevens bevat de onderbouwing van het geraamde aantal uren per project, het geraamd forfaitair uurtarief alsmede de geraamde kosten derden per project;
  - d. een rapport van feitelijke bevindingen van een accountant ten aanzien van de berekening van het forfaitair uurtarief waarbij minimaal het volgende wordt aangegeven:
    - 1°. bij de berekening is de door de Raad van bestuur vastgestelde begroting gehanteerd;
    - 2°. de berekening is zoveel mogelijk gebaseerd op de systematiek van de Handleiding Overheidstarieven 2010;
    - 3°. de berekeningssystematiek is jaarlijks toegepast gedurende de looptijd van deze regeling, en
    - 4°. de gehanteerde tarieven zijn gebaseerd op de salarisschalen bij Veilig Verkeer Nederland, en
  - e. de omvang van de egalisatiereserve, bedoeld in artikel 15.
3. Het tweede lid, onder d, geldt voor subsidies vanaf de boekjaren 2012 en volgende.

#### **Artikel 7 Beschikking tot subsidieverlening**

1. De minister neemt de beschikking tot subsidieverlening binnen dertien weken na ontvangst van de aanvraag.
2. In de beschikking worden vermeld:
  - a. de te subsidiëren projecten en producten per programmaonderdeel;
  - b. het tijdstip waarop Veilig Verkeer Nederland gehouden is de projecten en producten te hebben afgerond voor zover van toepassing;



- c. de wijze waarop het subsidiebedrag wordt bepaald en het bedrag waarop de subsidie ten hoogste kan worden vastgesteld,
  - d. het geraamde aantal uren per project, het door de minister goedgekeurd forfaitair uurtarief alsmede de geraamde kosten derden per project, en
  - e. de inhoud van het controleprotocol.
3. Voor zover de subsidie wordt verleend ten laste van de nog niet door de Staten-Generaal aangenomen rijksbegroting, onderdeel Verkeer en Waterstaat, wordt in de beschikking tevens vermeld dat de subsidieverlening plaatsvindt onder de voorwaarde dat voldoende gelden ter beschikking worden gesteld in de wet tot vaststelling van de rijksbegroting, onderdeel Verkeer en Waterstaat.

#### **Artikel 8 Compensatie voor de arbeidskostenontwikkeling**

1. Zolang de subsidie niet is vastgesteld, kan de minister ambtshalve het maximale subsidiebedrag, genoemd in artikel 4, eerste lid, verhogen met een bedrag dat ten hoogste bedraagt het bedrag dat wordt verkregen door het bedrag van de looncomponent in de subsidie te indexeren met het percentage voor de arbeidskostenontwikkeling, genoemd in de desbetreffende loonbijstellingsbrief van het Ministerie van Financiën met betrekking tot compensatie voor de arbeidskostenontwikkeling van instellingen in de g&g-sector (code 935).
2. De beschikking, bedoeld in het eerste lid, vermeldt tevens het bedrag van de looncomponent in de subsidie voor het volgende boekjaar. Voor het boekjaar 2011 bedraagt de looncomponent € 2.728.281,00 (prijspeil 2010).

#### **Artikel 9 Weigeringsgronden**

Onverminderd artikel 4:35 van de wet kan de minister de subsidieverlening geheel of gedeeltelijk weigeren indien naar zijn oordeel:

- a. de aanvraag tot subsidieverlening niet in overeenstemming is met de wensen die de minister in de besprekingen, bedoeld in artikel 5, eerste lid, heeft kenbaar gemaakt;
- b. de aanvraag niet voldoet aan artikel 6;
- c. er in voorgaande boekjaren ten aanzien van de subsidieverlening dan wel subsidievaststelling toepassing is gegeven aan de artikelen 4:48, 4:49 en 4:50 van de wet, of
- d. de omvang van de egalisatiereserve, bedoeld in artikel 15, meer bedraagt dan 5% van het bedrag van de voorgaande subsidievaststelling.

#### **Artikel 10 Voorschotverlening**

1. De minister kan een beschikking tot bevoorschotting verlenen. Deze beschikking wordt ambtshalve gelijktijdig met de beschikking tot subsidieverlening gegeven.
2. Het voorschot wordt uitgekeerd op basis van een bij de aanvraag tot subsidieverlening verstrekt overzicht van de liquiditeitsprognose waarin de liquiditeitsbehoefte wordt aangegeven.
3. Het voorschot wordt uitgekeerd in termijnen waarvan de hoogte en de tijdstippen in de beschikking tot bevoorschotting worden bepaald met dien verstande dat de voorschotverlening ten hoogste 95 procent van de verleende subsidie per boekjaar bedraagt.
4. Het voorschot wordt ambtshalve verhoogd met een bedrag van ten hoogste 95% van de verhoging, bedoeld in artikel 8, eerste lid.

#### **Artikel 11 Verplichtingen Veilig Verkeer Nederland**

1. Onverminderd de artikelen 4:68, 4:69 en 4:70 van de wet gelden de volgende verplichtingen voor Veilig Verkeer Nederland:
  - a. het afronden van de uitvoering van projecten en producten waarvoor subsidie is verleend, voor het tijdstip dat daarvoor is aangegeven in de beschikking tot subsidieverlening;
  - b. het onverwijld doen van een schriftelijke melding aan de minister van alle omstandigheden die van invloed kunnen zijn op de hoogte van de subsidie en op de rechtmatige en de doelmatige aanwending daarvan, zoals financiering van projecten en producten vanuit andere bronnen;
  - c. het onverwijld doen van een schriftelijke melding aan de minister zodra aannemelijk is dat de gesubsidieerde projecten en producten niet, niet tijdig of niet geheel zullen worden verricht of dat niet, niet tijdig of niet geheel aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen zal worden voldaan;
  - d. het verlenen van medewerking aan een onderzoek naar de rechtmatige en doelmatige



- aanwending van de ontvangen subsidiegelden, dat wordt verricht namens of in opdracht van de minister of door de Algemene Rekenkamer en het verstrekken van desverlangd alle informatie aan degene die met dit onderzoek is belast;
- e. het de minister vooraf schriftelijk op de hoogte stellen in geval bekendheid wordt gegeven aan projecten, producten of standpunten met een politiek gevoel of belangrijk beleidsmatig karakter;
  - f. het verlenen van medewerking binnen een door de minister te stellen termijn aan een door hem ingesteld evaluatieonderzoek teneinde te beoordelen in welke mate Veilig Verkeer Nederland bij het uitvoeren van een gesubsidieerd project, een toegevoegde waarde heeft geleverd aan de in artikel 2 omschreven doelen van deze regeling;
  - g. het vormen van een egalisatiereserve;
  - h. het in acht nemen van het controleprotocol, en
  - i. het informeren van de minister over het wijzigen van de statuten.
2. Voorts kan de minister bij de beschikking tot subsidieverlening verplichtingen voor Veilig Verkeer Nederland opleggen met betrekking tot:
    - a. het geven van bekendheid aan de gesubsidieerde projecten en producten van Veilig Verkeer Nederland alsmede aan de resultaten ervan;
    - b. het zonder vergoeding aan de minister of een door de minister aangewezen derde verstrekken van door de minister benodigde, op gesubsidieerde projecten en producten van Veilig Verkeer Nederland gerichte informatie;
    - c. het verkrijgen van andere financiële middelen, en
    - d. andere verplichtingen die de minister wenselijk acht ter verwezenlijking van het doel van de subsidie.
  3. Tevens draagt Veilig Verkeer Nederland er zorg voor dat:
    - a. een administratie wordt gevoerd die zodanig is ingericht dat een gescheiden administratie van kosten en baten wordt gevoerd voor de gesubsidieerde projecten en producten enerzijds en de overige activiteiten anderzijds, en
    - b. een onderzoek als bedoeld in artikel 4:79, eerste lid, van de wet wordt uitgevoerd en dat dit onderzoek geschiedt met inachtneming van hetgeen daarover is bepaald in het controleprotocol, bedoeld in artikel 7, tweede lid, onder e.

#### **Artikel 12 Toestemming minister**

1. Veilig Verkeer Nederland behoeft toestemming van de minister voor:
  - a. het oprichten van dan wel deelnemen in een rechtspersoon;
  - b. het ontbinden van de rechtspersoon, of
  - c. het voor haarzelf doen van aangifte tot faillissement of het aanvragen van surséance van betaling.
2. Aan de toestemming kunnen voorwaarden of voorschriften worden verbonden.

#### **Artikel 13 Aanvraag tot subsidievaststelling**

1. Veilig Verkeer Nederland dient de aanvraag tot subsidievaststelling in binnen 26 weken volgend op het boekjaar waarvoor de subsidie is verleend.
2. De aanvraag gaat vergezeld van:
  - a. een activiteitenverslag als bedoeld in artikel 4:80 van de wet, waarin tevens inzichtelijk wordt gemaakt de stand van de projecten en producten alsmede de relatie tussen subsidie, inspanning en effecten op basis van een in overleg met de minister te bepalen groeimodel;
  - b. een financieel verslag als bedoeld in artikel 4:76 van de wet, dat tevens inzichtelijk maakt het gerealiseerde aantal uren per project, het goedgekeurd forfaitair uurtarief en de kosten derden per project;
  - c. een verklaring van een accountant als bedoeld in artikel 4:78, derde lid, van de wet, en
  - d. een verklaring van een accountant als bedoeld in artikel 4:79, derde lid, van de wet.

#### **Artikel 14 Beschikking tot subsidievaststelling**

1. De minister neemt de beschikking tot subsidievaststelling binnen 22 weken na ontvangst van de aanvraag.
2. De minister is bevoegd tot ambthalf vaststelling van de subsidie indien Veilig Verkeer Nederland niet tijdig de aanvraag tot vaststelling heeft ingediend.



---

### **Artikel 15 Egalisatiereserve**

De omvang van de egalisatiereserve aan het einde van het laatste boekjaar wordt bestemd ten gunste van de egalisatiereserve ingeval van een opvolgende subsidieregeling dan wel ten gunste van het ministerie van Infrastructuur en Milieu ingeval van beëindiging van de subsidieverstrekking. Veilig Verkeer Nederland draagt in het laatste geval zorg voor terugstorting van het bedrag aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu binnen een door de minister te stellen termijn.

### **Artikel 16 Toezicht**

Met het toezicht op de naleving van de aan de subsidie verbonden verplichtingen zijn belast de directeur en medewerkers van de auditdienst van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en, zonedig, andere bij besluit van de minister aangewezen personen.

### **Artikel 17 Inwerkingtreding**

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2011 en werkt terug tot en met 1 januari 2010.
2. Deze regeling vervalt met ingang van 1 januari 2014, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op de subsidies die voor die datum zijn verleend.

### **Artikel 18 Citeertitel**

Deze regeling wordt aangehaald als: Subsidieregeling Veilig Verkeer Nederland 2010.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*



## TOELICHTING

### Algemeen

#### 1. Aanleiding voor en doel van de subsidie

Deze regeling strekt ertoe subsidiegelden aan de vereniging Veilig Verkeer Nederland te kunnen (blijven) verstrekken voor het uitvoeren van bepaalde projecten en producten van Veilig Verkeer Nederland. De voorgaande Subsidieregeling Veilig Verkeer Nederland 2006 is per 1 januari 2010 vervallen.

In de statuten staat de doelstelling van deze vereniging omschreven, namelijk het bereiken van duurzame veiligheid en verblijfskwaliteit van de openbare ruimte, die burgers gelijke rechten en kansen geeft op veilige mobiliteit, ongeacht de wijze waarop men in die openbare ruimte wil verblijven dan wel wil deelnemen aan het verkeer.

Veilig Verkeer Nederland kent een aantal samenwerkingsverbanden waarin een groot aantal vrijwilligers actief is. De vereniging heeft geen winstoogmerk en is voor een groot deel afhankelijk van gelden uit subsidies van de (rijks)overheid. Daarnaast ontvangt zij gelden uit contributies van de leden, donaties en bijdragen van sponsors, erfstellingen, schenkingen en overige baten.

Veilig Verkeer Nederland volgt een programmagerichte benadering die zorgt voor samenhang in de projecten en de onderlinge versterking daarvan. Er zijn een aantal inhoudelijke programma's waaronder de werkzaamheden van deze vereniging plaatsvinden.

De Kaderwet subsidies Verkeer en Waterstaat geeft de mogelijkheid om bij ministeriële regeling subsidies te verstrekken voor activiteiten die passen in het verkeer- en vervoerbeleid. Deze wet vormt de wettelijke basis voor de onderhavige regeling. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (het voormalige Verkeer en Waterstaat) acht het wenselijk Veilig Verkeer Nederland jaarlijks te (blijven) subsidiëren omdat het borgen van het publieke belang van duurzame verkeersveiligheid een groot maatschappelijk nut dient en deze organisatie daartoe is ingericht. Door het vervallen van de vorige subsidieregeling is het noodzakelijk voor de nieuwe subsidieperiode van vier jaar een nieuwe regeling te maken ter continuering van de te subsidiëren projecten en producten.

Veilig Verkeer Nederland verricht voor wat betreft de gesubsidieerde projecten en producten geen economische activiteiten in concurrentie met derden (dat wil zeggen het aanbieden van goederen en diensten op de markt) en is voorts goed geëquipeerd om de activiteiten, bedoeld in artikel 2, eerste lid, uit te voeren, activiteiten die zonder een onafhankelijke organisatie als Veilig Verkeer Nederland ook niet door de markt uitgevoerd zouden worden. Het gaat hierbij dus niet om een relatie tussen het rijk als opdrachtgever en Veilig Verkeer Nederland als opdrachtnemer.

De subsidie stelt de beroepsorganisatie van Veilig Verkeer Nederland in staat om de vrijwilligersorganisatie in stand te houden, te ondersteunen en kwalitatief op niveau te brengen en te houden. De beroepsorganisatie zal dus moeten regelen dat er voldoende vrijwilligers zijn en bijkomen (werving), dat deze goed worden opgeleid (qua inhoud, presentatie, onderhandelingsvaardigheden, enz.), voorts dat deze goed ondersteund worden door middel van lespakketten, draaiboeken, en dergelijke, alsmede dat zware inhoudelijke vragen door de beroepsorganisatie worden beantwoord.

De afdelingen 4.2.1 tot en met 4.2.7 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) zijn van rechtswege van toepassing op de subsidieverstrekking. De wet geeft de mogelijkheid ook afdeling 4.2.8 van toepassing te verklaren op per boekjaar verstrekte subsidies. Dit is in artikel 3 gebeurd. Omdat Veilig Verkeer Nederland zijn inkomsten niet geheel ontleent aan de onderhavige subsidie, is ook artikel 4:76 van overeenkomstige toepassing verklaard. Dit artikel heeft betrekking op de inhoud van het financieel verslag.

#### 2. Evaluatierapport en Aanwijzingen voor subsidieverstrekking

In de nieuwe subsidieregeling is op belangrijke onderdelen rekening gehouden met de uitkomsten van de evaluatie van de vorige regeling (rapport van de RebelGroup van 28 januari 2010). In hoofdzaak is in het rapport geconcludeerd dat de prestatie-indicatoren niet als prikkel- en sturingsinstrument werken en dat het benoemen van prestatie-indicatoren die wel verband hebben met de beleidsdoelstelling 'minder slachtoffers in het verkeer', eigenlijk niet mogelijk is, en voorts dat het de vraag is of een subsidieregeling die op output- dan wel outcomesturing is gebaseerd, wenselijk en haalbaar is. Tevens is geconcludeerd dat het ministerie onvoldoende mogelijkheden heeft om Veilig Verkeer Nederland te gebruiken als beleidsinstrument. Veilig Verkeer Nederland zou verder een teveel in zichzelf gekeerde organisatie zijn en vernieuwing en innovatie laten te wensen over. Gelet op het evaluatierapport zijn de prestatie-indicatoren niet langer in de subsidieregeling opgenomen en zal een sterkere sturing door Infrastructuur en Milieu plaatsvinden op het activiteitenplan door meer betrokkenheid bij de totstandkoming ervan. Overigens wordt door Veilig Verkeer Nederland reeds gewerkt aan een professionaliseringslag teneinde meer naar buiten gericht te gaan werken. Niet alle aanbevelingen van de RebelGroup zijn overgenomen, omdat Veilig Verkeer Nederland, als vrijwilli-



gersorganisatie met een maatschappelijke functie, activiteiten verricht die niet elders worden verricht, behoudens TeamAlert voor jongeren.

Voorts worden de, met ingang van 1 januari 2010 in werking getreden, Aanwijzingen voor subsidieverstrekking geïmplementeerd. Het doel van deze aanwijzingen is om de uitvoerings- en administratieve lasten van subsidies te reduceren. Het gaat om vereenvoudiging van voorwaarden en procedures van de uitvoerings- en verantwoordingseisen. De onderhavige wijziging realiseert een vereenvoudiging van onder meer de bepalingen met betrekking tot de bevoorschotting en de voortgangsrapportages. Tevens is de subsidieregeling getoetst aan de uitkomsten van de risicoanalyse die ingevolge de vorengenoemde aanwijzingen verplicht is ingevolge Aanwijzing 20. In deze analyse is op diverse onderdelen aanbevolen dat een registeraccountant de jaarstukken controleert en daarbij een verklaring afgeeft volgens een controleprotocol. Arrangement 3 van aanwijzing 19 wordt, gelet op de risico's en de omvang van het subsidiebedrag, in de risicoanalyse wenselijk geacht, reden waarom gekozen is voor een ander systeem van kostentoerekening. Met dit systeem wordt de transparantie in de berekening van de subsidiabele kosten vergroot en wordt beter aangesloten bij de administratieve werkwijze van Veilig Verkeer Nederland hetgeen de verantwoording van de kostenopbouw eenvoudiger maakt. In paragraaf 4 wordt hier nader op ingegaan.

### **3. Tussentijds overleg over het concept van een activiteitenplan**

De minister voert jaarlijks in elk geval uiterlijk 1 juni overleg met Veilig Verkeer Nederland over het concept van een activiteitenplan. Zonodig vindt opnieuw overleg plaats met de minister over een aangepast concept. Beoogd wordt dat Veilig Verkeer Nederland op deze wijze ten aanzien van de keuze van de te subsidiëren projecten en producten tijdig rekening kan houden met wensen van de minister als belangrijkste subsidiegever. En voorts dat al in een vroegtijdig stadium getoetst kan worden of het beoogde activiteitenplan in voldoende mate rekening houdt met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008–2020. Dit consultatieproces is erop gericht de minister meer sturingsmogelijkheden te geven zodat beleidsdoelstellingen van het ministerie ook daadwerkelijk worden meegenomen. Bijkomend voordeel is dat de uiteindelijke aanvraag tot subsidieverlening aldus geen inhoudelijke verrassingen oplevert en de subsidie snel kan worden verleend, ruimschoots binnen de termijn van dertien weken.

### **4. Kostentoerekeningsysteem**

Om een betere transparantie te verkrijgen tussen de hoogte van de subsidie en de werkelijke kosten, wordt in deze subsidieperiode gewerkt met een kostendekkend forfaitair uurtarief voor de projecten en producten, zoveel mogelijk op basis van de systematiek van de Handleiding Overheidstarieven 2010. Dit uurtarief omvat een salariscomponent en een overheadcomponent. De overheadcomponent is samengesteld uit huisvestingskosten, automatiseringskosten en indirecte kosten (uitgaven voor materieel waaronder exploitatiekosten, bureaunkosten, reiskosten, opleidingskosten en inhuur van derden zoals schoonmaakpersoneel). De indirecte kosten betreffen zowel de indirecte kosten van de personen die uitvoering geven aan de subsidiabele projecten en producten (de uitgaven voor materieel), als de kosten van niet direct betrokkenen die werkzaamheden verrichten samenhangend met de werkzaamheden en diensten van de wel betrokkenen, zoals stafdiensten (financiële dienst, personeelszaken, voorlichtingsdienst e.d.) en accountants.

De Aanwijzingen voor subsidieverstrekking noemen drie standaardberekeningswijzen voor de berekening van uurtarieven. Het forfaitair uurtarief is er één van (aanwijzing 19). De keuze voor dit instrument is ingegeven om een zo laag mogelijke administratieve lastendruk op Veilig Verkeer Nederland te leggen. Voor de toepassing van de berekeningsmethode van het forfaitair uurtarief is aangesloten bij de praktijk van Veilig Verkeer Nederland. Bij Veilig Verkeer Nederland wordt gewerkt met één uurtarief voor alle activiteiten. Het is gebaseerd op het gemiddelde van alle salarisschalen en op de gemiddelde overhead. Het door Veilig Verkeer Nederland te hanteren uurtarief voor alle projecten en producten kan per boekjaar verschillen en behoeft de goedkeuring van het ministerie. Eventuele salarissen die boven schaal 18 van de Handleiding liggen worden voor de berekening van het forfaitaire uurtarief op schaal 18 gesteld ter vermijding van financiering van bovenmatige inkomens met gemeenschapsgeld.

Naast de kosten van salarissen en overhead zijn er ook directe kosten voor inhuur van derden, bijvoorbeeld bij uitbesteding van een deel van de subsidiabele projecten en producten alsmede de kosten van voor de subsidiabele projecten en producten geleverde goederen en diensten zoals drukwerk, onderzoeksrapporten e.d. Ook dergelijke kosten – in de begripsbepaling van artikel 1 geduid als kosten derden – zijn subsidiabel.

### **5. Tijdstippen van het subsidieproces**

Het subsidieproces kent een jaarlijkse cyclus. In de subsidieregeling zijn uiterlijke tijdstippen gesteld waaraan de Veilig Verkeer Nederland en de minister zijn gebonden. Het betreft per boekjaar voor:



- Concept van een activiteitenplan (Veilig Verkeer Nederland): 1 juni, en zonodig ook 1 juli, 1 september en 1 oktober;
- Aanvraag tot subsidieverlening (Veilig Verkeer Nederland): 8 november;
- Beschikking tot subsidieverlening (minister): dertien weken na 8 november;
- Aanvraag tot subsidievaststelling (Veilig Verkeer Nederland): 1 juli;
- Beschikking tot subsidievaststelling (minister): 22 weken na ontvangst van de aanvraag.

## 6. Administratieve lasten

De subsidieregeling is in hoofdzaak een voortzetting van vorige subsidieregelingen. De aanpassing aan de nieuwe Aanwijzingen voor subsidieverstrekking en aan de aanbevelingen van het evaluatierapport leveren op bepaalde onderdelen meer en op andere onderdelen minder administratieve lasten op zoals ook in paragraaf 2 geschetst. De totale administratieve lasten komen op circa € 200.000,- per jaar. Dit is 4,9% van het jaarlijkse subsidiebedrag in de periode 2011–2014. De regeling is ter toetsing voorgelegd aan het adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal). Het College heeft besloten de onderhavige regeling niet te selecteren voor een toets op de gevolgen voor de administratieve lasten.

## Artikelsgewijze toelichting

### Artikel 2

Veilig Verkeer Nederland kan jaarlijks op basis van deze subsidieregeling een aanvraag voor subsidie indienen bij de minister op basis waarvan, na een positieve beoordeling, de subsidieverstrekking zal plaatsvinden. Niet elk project en product van Veilig Verkeer Nederland komt op grond van dit artikel voor subsidie in aanmerking; het betreft slechts projecten en producten op het terrein van verkeersveiligheid en die gericht zijn op grofweg beleidsbeïnvloeding en onderzoek (signaleren), voorlichting, educatie en communicatie (service verlenen) en actieve gedragsbeïnvloeding door acties (mobiliseren). Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008–2020 vormt hierbij de basis.

Het tweede lid bevat een anti-cumulatiebepaling. Mocht blijken dat de in de aanvraag genoemde projecten en producten reeds door een ander bestuursorgaan zijn of worden gesubsidieerd, dan zal subsidieverstrekking door het ministerie voor dat deel achterwege blijven. Hetzelfde geldt voor inkomsten van derden die zonder tegenprestatie zijn of worden verkregen. Het is namelijk mogelijk dat bepaalde projecten en producten op grond van meer dan één regeling voor subsidie in aanmerking kunnen komen, maar het is ongewenst dat ten behoeve van dezelfde projecten en producten een beroep gedaan kan worden op meerdere subsidie-instrumenten van de overheid, voor zover dit leidt tot meer dan 100%-financiering. Duidelijkheidshalve wordt vermeld dat lidmaatschapsgelden van de leden van Veilig Verkeer Nederland niet beschouwd worden als inkomsten van derden zonder tegenprestatie in de zin van het tweede lid. Op deze gelden vindt dus geen anti-cumulatie plaats.

### Artikel 4

Voor de boekjaren na 2011 stelt de minister voor elk jaar het subsidieplafond vast en publiceert dat in de Staatscourant uiterlijk op 1 april van het jaar voorafgaand aan het boekjaar waarvoor het plafond wordt vastgesteld. Dit is het bedrag dat maximaal wordt verstrekt. Gelet op het nieuwe regeerakkoord bestaat het voornemen het subsidieplafond voor deze jaren neerwaarts bij te stellen. Voor het boekjaar 2011 is het bedrag in het eerste lid van artikel 4 vermeld. Een boekjaar is gelijk aan een kalenderjaar (artikel 4:68 Awb).

### Artikel 5

Dit artikel vermeldt de data waarop uiterlijk een (aangepast) concept van een activiteitenplan met de minister wordt besproken. Voor het jaar 2011 gelden deze data niet vanwege het tijdstip van inwerkingtreding van deze subsidieregeling.

### Artikel 6

De subsidieverlening geschiedt op aanvraag. Deze aanvraag wordt ingediend door Veilig Verkeer Nederland bij de minister, feitelijk geadresseerd aan SSO-F&I, Servicedesk Plesmanweg, kamer B 01.06, Postbus 20901, 2500 EX Den Haag. Artikel 6 bepaalt welke bescheiden dienen te worden bijgevoegd alsmede de inhoud ervan. Aangezien de aanvraag voor 2011 in overleg met het ministerie is voorbereid waarbij reeds volgens de inhoudelijke verplichtingen van dit artikel is gewerkt, is een aparte overgangsbepaling voor dat jaar niet nodig. Dit ligt anders voor het accountantsrapport voor de berekening van het forfaitair uurtarief. Dit rapport kan niet tijdig meer worden afgegeven, reden waarom deze verplichting niet geldt voor de subsidie voor het boekjaar 2011. Artikel 4:65 van de Awb bevat een verplichting om bij de aanvraag mededeling te doen van eventuele





andere aangevraagde subsidies voor dezelfde projecten en producten.

## Artikel 7

In de beschikking tot subsidieverlening wordt onder meer vermeld de wijze waarop het subsidiebedrag wordt bepaald. Uitgangspunt zal zijn dat de hoogte van de subsidieverlening uiteindelijk wordt bepaald door berekening van het aantal uren dat daadwerkelijk aan de projecten is besteed, vermenigvuldigd met het goedgekeurd forfaitair uurtarief, alsmede de werkelijke kosten derden. Zoveel mogelijk wordt aangesloten bij de systematiek van de Handleiding Overheidstarieven 2010. Het aldus verkregen subsidiebedrag kan evenwel het bedrag van het subsidieplafond niet overstijgen. Het subsidiebedrag wordt verrekend met de voorschotten. Indien het subsidiebedrag lager is dan het bedrag van het subsidieplafond wordt tevens rekening gehouden met het bedrag van de toegestane egaliseringsreserve. Ingevolge artikel 4:72 van de Awb wordt het verschil tussen de vastgestelde subsidie en de werkelijke kosten van de activiteiten waarvoor subsidie werd verleend ten gunste onderscheidenlijk ten laste van de egaliseringsreserve gebracht.

De beschikking tot subsidieverlening vermeldt voorts het tijdstip waarop Veilig Verkeer Nederland de projecten en producten moet hebben afgerond. Uiteraard zal ingeval van doorlopende projecten dit als zodanig worden aangegeven.

Het derde lid van artikel 7 maakt het mogelijk in de beschikking een begrotingsvoorbehoud op te nemen als bedoeld in artikel 4:34 van de Awb. Op grond van dit voorbehoud kan de minister de subsidieverlening met inachtneming van een redelijke termijn intrekken of ten nadele van Veilig Verkeer Nederland verlagen (art. 4:50 Awb) indien in de door de Staten-Generaal vastgestelde rijksbegroting (onderdeel Verkeer en Waterstaat) onvoldoende gelden zijn opgenomen. Dit kan zich bijvoorbeeld voordoen bij een financiële taakstelling van het Rijk. Het eventueel beroep op een begrotingsvoorbehoud moet door de minister binnen vier weken na het aannemen van de begrotingswet worden gedaan.

## Artikel 9

In artikel 4:35 van de Awb wordt een niet-limitatieve opsomming gegeven van de algemeen geldende gronden om een subsidieaanvraag te weigeren. Met name de weigeringsgrond van het eerste lid, onder b, van dat artikel is van belang: er is gegronde twijfel dat de aanvrager niet zal voldoen aan de aan de subsidie verbonden verplichtingen. Dit betekent dat de subsidieverlening kan worden geweigerd indien Veilig Verkeer Nederland de verplichtingen uit de Awb maar ook op grond van deze regeling niet nakomt.

Naast deze wettelijke weigeringsgronden zijn in artikel 9 van de subsidieregeling een aantal aanvullende gronden opgenomen om de aanvraag tot subsidieverlening geheel of ten dele te weigeren. Zo kan weigering plaatsvinden indien in het verleden toepassing is gegeven aan de artikelen 4:48, 4:49 en 4:50 van de Awb, bijvoorbeeld als in voorgaande jaren de beschikking tot subsidieverlening respectievelijk tot subsidievaststelling is gewijzigd of ingetrokken als gevolg van aan de subsidieontvanger toe te rekenen specifieke omstandigheden. Het bewust verstrekken van onjuiste gegevens is een van deze omstandigheden. Voor een uitvoerige beschrijving van deze omstandigheden wordt verwezen naar voornoemde artikelen uit de Awb.

Naast deze discretionaire weigeringsgronden bevat de Awb ook een imperatieve weigeringsgrond (artikel 4:25 tweede lid). Indien de aanvraag tot subsidieverlening het subsidieplafond overschrijdt, moet de aanvraag gedeeltelijk worden geweigerd. Welk deel van de aanvraag (met andere woorden: welk project of product) wordt geweigerd, is ter beoordeling van de minister.

## Artikel 10

In dit artikel is gebruik gemaakt van de wettelijke mogelijkheid om voorschotten te verlenen. Voorschotten zijn op grond van het derde lid mogelijk tot ten hoogste 95% van het maximumbedrag van de subsidie. Dit is weliswaar een uitzonderlijk hoog percentage doch wenselijk omdat Veilig Verkeer Nederland voor een groot deel afhankelijk is van de geldstroom van de minister en zonder dit bedrag aan voorschotten in ernstige financiële problemen zou geraken.

Veilig Verkeer Nederland heeft de plicht bij de aanvraag tot subsidieverlening een helder inzicht in het verloop van de liquiditeit te geven.

Voorschotten worden automatisch (ambtshalve) verstrekt. Een aparte aanvraag tot bevoorschotting is dus niet nodig. Veilig Verkeer Nederland is verplicht te melden indien er omstandigheden zijn die van invloed zijn op de hoogte van het verleende bedrag. De minister kan vervolgens, indien nodig door een wijziging van de verleningsbeschikking, het bevoorschottingsregime en de hoogte van de voorschotten aanpassen. Na vaststelling van de subsidie wordt het resterende bedrag (het vastgestelde bedrag verminderd met de verleende voorschotten), uitgekeerd aan Veilig Verkeer Nederland.



## Artikel 11

Het eerste lid van dit artikel bevat de verplichtingen die in elk geval gelden voor Veilig Verkeer Nederland. De in onderdeel c. genoemde meldingsplicht is nodig omdat op grond van de Aanwijzingen voor de subsidieverstrekking niet mag worden gevraagd om tussentijdse voortgangsverslagen bij projecten waarvan de uitvoering korter dan twaalf maanden in beslag neemt, en voorts omdat de bevoorschottingsystematiek is vereenvoudigd (artikel 10).

De ervaringen van de afgelopen jaren hebben geleerd dat bij de subsidieverlening in elk geval behoefte bestaat aan het vooraf schriftelijk geïnformeerd worden over bekendmaking van projecten, producten en standpunten met een politiek gevoelig of belangrijk beleidsmatig karakter. Dit is geregeld in het eerste lid, onderdeel e.

De in onderdeel f. opgenomen evaluatiebepaling vloeit voort uit een wettelijke verplichting (artikel 4:24 van de Awb). De resultaten van de evaluatie kunnen bouwstenen zijn voor een eventuele nieuwe regeling. De medewerking van Veilig Verkeer Nederland bij de totstandkoming van het evaluatieverslag is onontbeerlijk en derhalve wordt een verplichting daartoe in de subsidieregeling neergelegd. In de evaluatie zal onder meer worden gekeken naar eventueel oneigenlijk gebruik van de subsidieregeling. Op grond van de Awb dient het evaluatieverslag in elk geval eenmaal in de vijf jaren te worden gepubliceerd.

Het voorbeeld, genoemd in het eerste lid, onderdeel b, houdt verband met de wens dat Veilig Verkeer Nederland voor de gesubsidieerde projecten en producten minder afhankelijk wordt van subsidie van het ministerie en zich inspant om voor dergelijke projecten en producten andere financiers te vinden.

Het tweede lid maakt het mogelijk bij de beschikking tot subsidieverlening aanvullende verplichtingen te stellen. Zo kan een verplichting worden opgelegd over het geven van bekendheid aan de gesubsidieerde projecten en producten of de resultaten ervan, teneinde de Nederlandse burgers, belangenverenigingen of bestuursorganen te informeren. Een dergelijke verplichting is van belang omdat de in artikel 2 bedoelde projecten en producten van Veilig Verkeer Nederland van groot belang worden geacht voor de Nederlandse samenleving.

Zonodig kunnen ook andere verplichtingen worden opgelegd. In verband met de verdere uitvoering van aanbevelingen van het eerdergenoemde evaluatierapport kan het wenselijk zijn om aanvullende verplichtingen op te leggen, bijvoorbeeld inzake het onderverdelen van activiteiten naar doelgroepen met het oog op een betere effectmeting.

Vanuit het oogpunt van het afleggen van rekening en verantwoording van de subsidiegelden is in het derde lid, onderdeel a, de bepaling opgenomen dat Veilig Verkeer Nederland zorg draagt voor een gescheiden administratie, dat wil zeggen: de door Infrastructuur en Milieu gesubsidieerde projecten en producten moeten worden onderscheiden van de overige activiteiten van Veilig Verkeer Nederland. Ook de Awb kent een aantal verplichtingen met betrekking tot de administratie. Zo is de subsidieontvanger op grond van artikel 4:69 van de Awb verplicht een (financiële) administratie te voeren, zodanig dat daaruit te allen tijde de voor de vaststelling van de subsidie van belang zijnde rechten en plichten alsmede de betalingen en de ontvangsten kunnen worden nagegaan. Deze administratie en de bijbehorende bescheiden dienen gedurende zeven jaren te worden bewaard.

## Artikel 12

Met het oog op het al dan niet continueren van de toekenning van subsidie aan Veilig Verkeer Nederland is het van belang dat wijzigingen in de rechtspersoonlijkheid en het voortbestaan van de vereniging de instemming van de minister hebben. Dit artikel voorziet hierin.

## Artikel 13

Ter afronding van het subsidieproces dient Veilig Verkeer Nederland een aanvraag in tot subsidievaststelling. Veilig Verkeer Nederland dient deze aanvraag in bij de minister, feitelijk geadresseerd aan SSO-F&I, Servicedesk Plesmanweg, kamer B 01.06, Postbus 20901, 2500 EX Den Haag. Het tweede lid noemt de bescheiden die moeten worden bijgevoegd, zoals het activiteitenverslag en het financieel verslag.

Het activiteitenverslag en het financieel verslag zijn wettelijk verplicht (artikel 4:75, eerste lid, van de Awb).

Onderdeel d. van het derde lid betreft de zogeheten uitgebreide accountantscontrole. Artikel 4:79 van de Awb maakt het mogelijk dat de accountantscontrole zich eveneens uitstrekt tot de vraag of Veilig Verkeer Nederland zich heeft gehouden aan verplichtingen die in het kader van de subsidieverstrekking zijn gesteld. Van deze mogelijkheid wordt in onderdeel d. gebruik gemaakt. Daarbij gaat het om verplichtingen die voortvloeien uit de Awb maar ook uit de onderhavige subsidieregeling.



---

## Artikel 14

In de beschikking tot subsidievaststelling wordt het bedrag aan vastgestelde subsidie vermeld. Ingevolge artikel 4:46, eerste lid, van de Awb wordt de subsidie overeenkomstig de beschikking tot subsidieverlening vastgesteld. De subsidie kan echter op een lager bedrag worden bepaald in specifieke gevallen, opgesomd in artikel 4:46, tweede lid, van de Awb.

## Artikel 16

Dit artikel bepaalt welke functionarissen binnen het ministerie toezichthouder zijn. In afdeling 5.2 van de Awb (artikel 5:11 tot en met 5:20) wordt een aantal bevoegdheden genoemd waarover de toezichthouder beschikt, met name de bevoegdheid om inlichtingen te vorderen en de bevoegdheid inzage te vorderen van zakelijke gegevens en bescheiden alsmede daarvan kopieën te maken. Veilig Verkeer Nederland dient ingevolge artikel 5:20, eerste lid, van de Awb en 6, tweede lid, van de Kaderwet subsidies Verkeer en Waterstaat aan de toezichthouder alle medewerking te verlenen die deze redelijkerwijs kan vorderen bij de uitoefening van zijn bevoegdheden. Een toezichthouder maakt van zijn bevoegdheden slechts gebruik voor zover dat redelijkerwijs voor de vervulling van zijn taak nodig is (artikel 5:13 van de Awb).

## Artikel 17

De onderhavige regeling heeft een beperkte werkingsduur vanwege de wenselijkheid in een eventuele daaropvolgende subsidieregeling rekening te kunnen houden met de resultaten van de evaluatie. Dit artikel bevat verder een overgangsbepaling in het tweede lid. De regeling vervalt weliswaar per 1 januari 2014, maar blijft in verband met de afwikkeling van reeds verleende subsidies van toepassing op die subsidies. Zo zal de subsidie die in 2013 is verleend voor 2014, blijven vallen onder de onderhavige regeling.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*