

Toelichting op de Subsidieverordening en Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit

Deze toelichting heeft tot doel belanghebbenden bij de subsidieverordening en de daarbij behorende uitvoeringsregeling wegwijs te maken in de praktijk van subsidieverlening voor mobiliteit bij de MRDH. Het is een beschrijving van het doel en de werkwijze van subsidieverlening in begrijpelijke taal, waarbij juridisch jargon zoveel mogelijk is vermeden.

Dit document is een ambtelijke toelichting, er kunnen geen rechten aan worden ontleend. Uitsluitend de bepalingen in de Subsidieverordening en de Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit zoals officieel gepubliceerd op de website www.overheid.nl zijn geldig.

Inhoud

Algemeen	2
Hoezo wettelijk kader?	2
Subsidie is geen opdracht	3
Aanmelden: meer zekerheid	3
Doelen van de MRDH	4
Strategische Agenda	4
MoVi en VEV	4
Infrastructuur en gedrag	4
MRDH is geen wegbeheerder	4
Voorbereiding en planuitwerking	4
Grote en kleine projecten	5
Grote projecten	5
Kleine projecten	5
Eerst aanvragen, dan pas uitvoeren	6
Niet zomaar doorschuiven	7
Projecten met lange voorbereidingstijd	7
Subsidie is verleend, wat nu?	7
Voortgangsgesprekken	7
Dit regelt de Subsidieverordening	8
Soorten projecten	8
infrastructuur	8
gedragsprojecten	8
overige projecten	9
Publieke mobiliteit	9
Dit regelt de Uitvoeringsregeling (UR)	9
Ontwerprichtlijnen	9
Subsidiabele kosten bij infrastructurele projecten	10
Profijtbeginsel	11
Sober en doelmatig	12
Niet stapelen, wel combineren	12
Samenwerkingsprogramma's: zo werkt het	12
OV-concessies: zo werkt het	13
Maatwerkvoorzieningen ov: zo werkt het	13
Belangrijke bijlagen	13
Belangrijke documentverwijzingen	13
Bijlage: lijst van afkortingen	14

Algemeen

De MRDH is een samenwerkingsverband van 21 gemeenten in de metropoolregio Rotterdam Den Haag. De MRDH voert wettelijke taken uit waar de gemeenten gebruik van maken en kunnen maken. Wij zijn het bevoegd gezag voor openbaar vervoer en mobiliteitssubsidies. Het wettelijke kaders daarvoor zijn de Algemene Wet Bestuursrecht (Awb), de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (WGR), de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000), de Wet Lokaalspoor (Wls) en de Wet Brede Doeluitkering (BDU).

Hoezo wettelijk kader?

Het besteden van belastinggeld is in Nederland omgeven met allerlei regels. Het is niet de bedoeling dat de MRDH naar willekeur of naar eigen goeddunken uitgeven; het is immers belastinggeld. Iedere burger is verplicht om een deel van zijn/haar inkomen aan de overheid af te dragen. Dat schept verplichtingen voor een goede motivering vooraf en verantwoording achteraf. Uitgaven van de overheid, dus ook van de MRDH, moeten rechtmatig, doelgericht en doelmatig zijn. De Awb benoemt daarom enkele belangrijke principes.

Algemene beginselen van behoorlijk bestuur (abbb)

- **Legaliteitsbeginsel**
Ieder besluit, dus ook een subsidiebesluit, moet een wettelijke grondslag hebben: bij ons de Wp2000, WLS en Wet BDU.
- **Motiveringsbeginsel**
We motiveren het besluit vanuit de beleidsdoelen die we hebben vastgesteld. Voor ons de Strategische Agenda (SA), de Mobiliteitsvisie (Movi), de Visie Economisch Vestigingsklimaat (VEV) en diverse andere beleidsdocumenten.
- **Gelijkheidsbeginsel**
Wat we bij de ene subsidieaanvraag honoreren dan wel weigeren, moeten bij een andere aanvraag op vergelijkbare manier ook honoreren dan wel weigeren.
- **Vertrouwensbeginsel**
Zonder gegronde reden terugkomen op eerdere door daartoe bevoegde personen geuite standpunten of toezeggingen, dat hoort niet.
- **Verbod op willekeur**
Geen ruimte voor vriendjespolitiek. Hangt nauw samen met de vorige punten.
- **Verbod op détournement de pouvoir.**
Een bevoegdheid mag je niet misbruiken voor een doel waarvoor die bevoegdheid niet bedoeld is. Bijvoorbeeld een bouwvergunning weigeren omdat het ontwerp je niet aanstaat, terwijl de vergunning alleen het doel heeft om de bouwkundige veiligheid te garanderen.

De MRDH heeft diverse regelingen waar zij zich op grond van diverse wetten aan moet houden. De hoogste in orde is de *Gemeenschappelijke Regeling MRDH (GR)*. Daar is bijvoorbeeld geregeld welke bevoegdheden de MRDH heeft, hoe en wie besluiten neemt, hoe de begroting tot stand komt en over welke besluiten eerst de deelnemende gemeenten advies mogen en moeten uitbrengen (zienswijze procedure). Vervolgens stelt de Algemene wet bestuursrecht als basisregel: Een bestuursorgaan verstrekt slechts subsidie op grond van een wettelijk voorschrift dat regelt voor welke activiteiten subsidie kan worden verstrekt. Bij de MRDH is dat wettelijk voorschrift de Subsidieverordening Vervoersautoriteit (SV). De verordening regelt voor welke activiteiten subsidie verleend kan worden, wie subsidie kunnen aanvragen, hoeveel subsidie gegeven wordt, hoe die wordt beoordeeld en op welke gronden een aanvraag geweigerd mag worden.

In de *Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit (UR)* zijn nadere regels en voorwaarden beschreven voor bijvoorbeeld de verschillende typen projecten. De regels zijn specifiek, beleidsmatiger en vakinhoudelijker dan die in de SV. Diverse standaarddocumenten en formulieren zijn als bijlage een

onderdeel van de UR, zoals bijvoorbeeld het intakeformulier voor kleine projecten of de controleprotocollen voor de verantwoording.

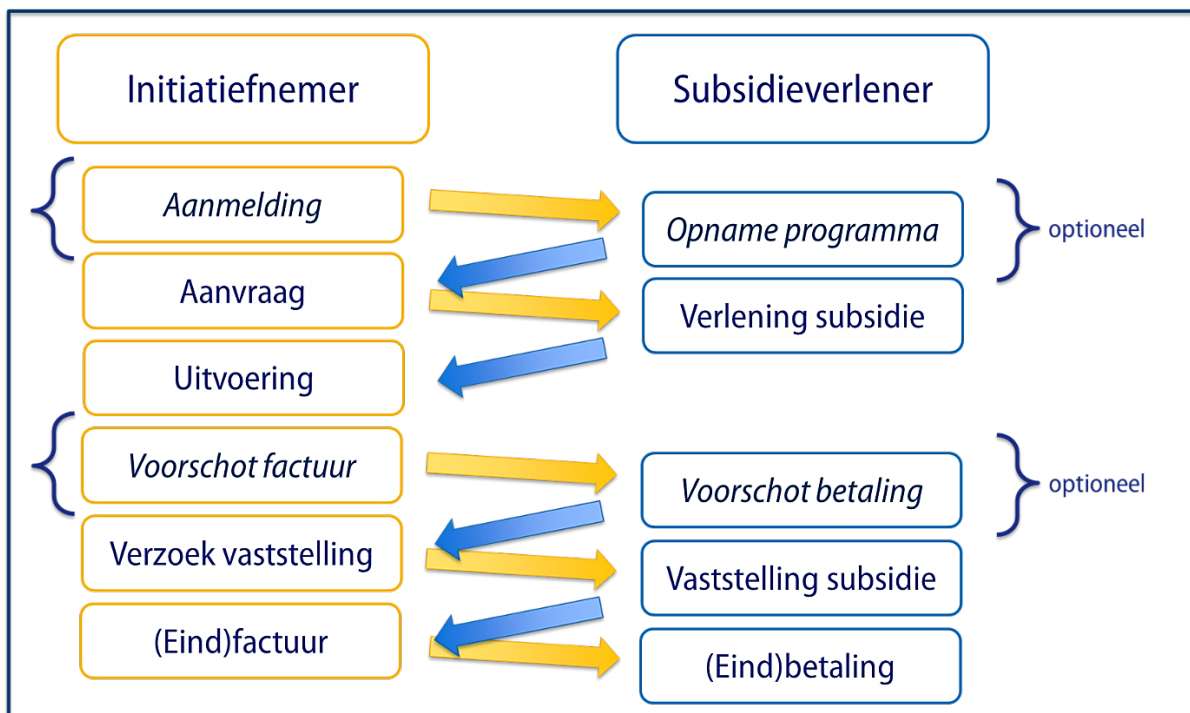
- Vervolgens kunnen SV en UR verwijzen naar andere beleidsdocumenten, zoals de *Strategische Agenda (SA)*, de *Mobiliteitsvisie (MoVi)* en andere specifieke, formeel vastgestelde beleidsregels. Een voorbeelden daarvan zijn de *Handreiking ketenmobiliteit op ov-knooppunten (2021)* en de *Beleidslijn Maatwerkvoorzieningen 2020-2025*.

Subsidie is geen opdracht

Is de MRDH subsidieverlener of opdrachtgever? Dat kan allebei maar **nooit** allebei tegelijkertijd. Bij een *opdracht* bepaalt de opdrachtgever wat er voor de opdrachtgever gedaan, gemaakt of geleverd moet worden, de opdrachtnemer doet daarvoor een aanbod. Na levering aan de opdrachtgever betaalt de opdrachtgever de gehele rekening. Bij een *subsidie* heeft de initiatiefnemer een projectvoorstel ten behoeve van zichzelf waarvoor deze een financiële bijdrage aanvraagt bij de subsidieverlener. De subsidieverlener doet vervolgens een “als-dan toezegging” aan de initiatiefnemer: *als* jij dit voorstel uitvoert, *dan* krijg je van mij zoveel geld. De initiatiefnemer blijft eindverantwoordelijk voor het project.

Volgens de AWB bestaat het subsidieproces uit de volgende stappen: aanvraag -> verlening -> uitvoering -> vaststelling -> betaling. De betaling hoeft niet geheel tot het eind te wachten, na de verlening kan een voorschot worden betaald dat bij de vaststelling wordt verrekend met de eindbetaling. Zowel de verlening als de vaststelling van de subsidie zijn formele bestuurlijke besluiten (beschikking). Tegen deze besluiten staat de mogelijkheid van bezwaar en beroep open.

Verplichte stappen in subsidieverlening volgens de Algemene Wet Bestuursrecht



Aanmelden: meer zekerheid

De MRDH kiest voor een programmatische aanpak van de subsidieverlening. In een vroeg stadium van de planvorming melden initiatiefnemers hun projectvoorstellen eerst aan, waarna de MRDH een besluit neemt om een project wel of niet op te nemen in het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa). Daarmee reserveert de MRDH tegelijkertijd middelen in de begroting. Vervolgens kan de wegbeheerder het project verder uitwerken zoals in de aanmelding is voorgesteld. Na afronding van de voorbereidingen dient

de wegbeheerder de subsidieaanvraag in en mag er in beginsel op vertrouwen dat bij een juiste uitwerking de MRDH dan subsidie zal verlenen.

Met deze programma-aanpak kunnen we zoveel mogelijk voorkomen dat we aanvragen moeten weigeren omdat er geen middelen voor beschikbaar zijn.

Doelen van de MRDH

Strategische Agenda

Iedere bestuursperiode stelt de MRDH een Strategische Agenda (SA) vast. Hierin staan de doelen en doelstellingen die de MRDH in die periode wil realiseren. De SA is richtinggevend voor de uitwerking van de beleidsprogramma's en de begrotingen in die bestuursperiode. Voor de subsidieverlening betekent dit dat de MRDH de projecten beoordeelt op de bijdrage die zij verwachten te leveren aan de doelen van de SA.

MoVi en VEV

Op 13 februari 2026 heeft het algemeen bestuur de *Mobiliteitsvisie* (Movi) en de *visie Economische Vestigingsklimaat* (VEV) vastgesteld. Beide visies geven richting op middellange en lange termijn aan het beleid van de MRDH. De visies zullen terugkomen in de nieuwe Strategische Agenda 2026-2030. Voor mobiliteit worden er twee nieuwe benaderingen uitgewerkt in de *uitvoeringsprogramma's Movi / VEV*: de corridoraanpak en publieke mobiliteit.

Er staan inmiddels enkele experimenten op stapel om hiermee de eerste ervaringen op te doen. Zodra die aanleiding geven tot een bredere uitrol in de metropoolregio, zal de MRDH hiervoor nadere subsidievoorwaarden opnemen in de SV en de UR.

Infrastructuur en gedrag

De MRDH is geen wegbeheerder

Het subsidie-instrument is voor de MRDH heel belangrijk omdat de MRDH geen wegbeheerder is. Voor de uitvoering van ons beleid is samenwerking met de wegbeheerders dus onontbeerlijk. Daarom verlenen wij subsidie aan projecten en activiteiten die uitvoering geven aan het regionale beleid van de MRDH. Via de BDU ontvangen wij daar middelen voor van het Rijk.

De MRDH subsidieert verschillende typen *infrastructuurprojecten*: voor zowel wegen, fiets, verkeersveiligheid, openbaar vervoer, ketenmobiliteit als verkeersmanagement. De MRDH subsidieert *gedragsprojecten* voor verkeerseducatie en voor bewust reisgedrag. Daarnaast is er subsidie voor "*overige projecten*", waarvan de categorie proefprojecten de belangrijkste is.

Vorbereiding en planuitwerking

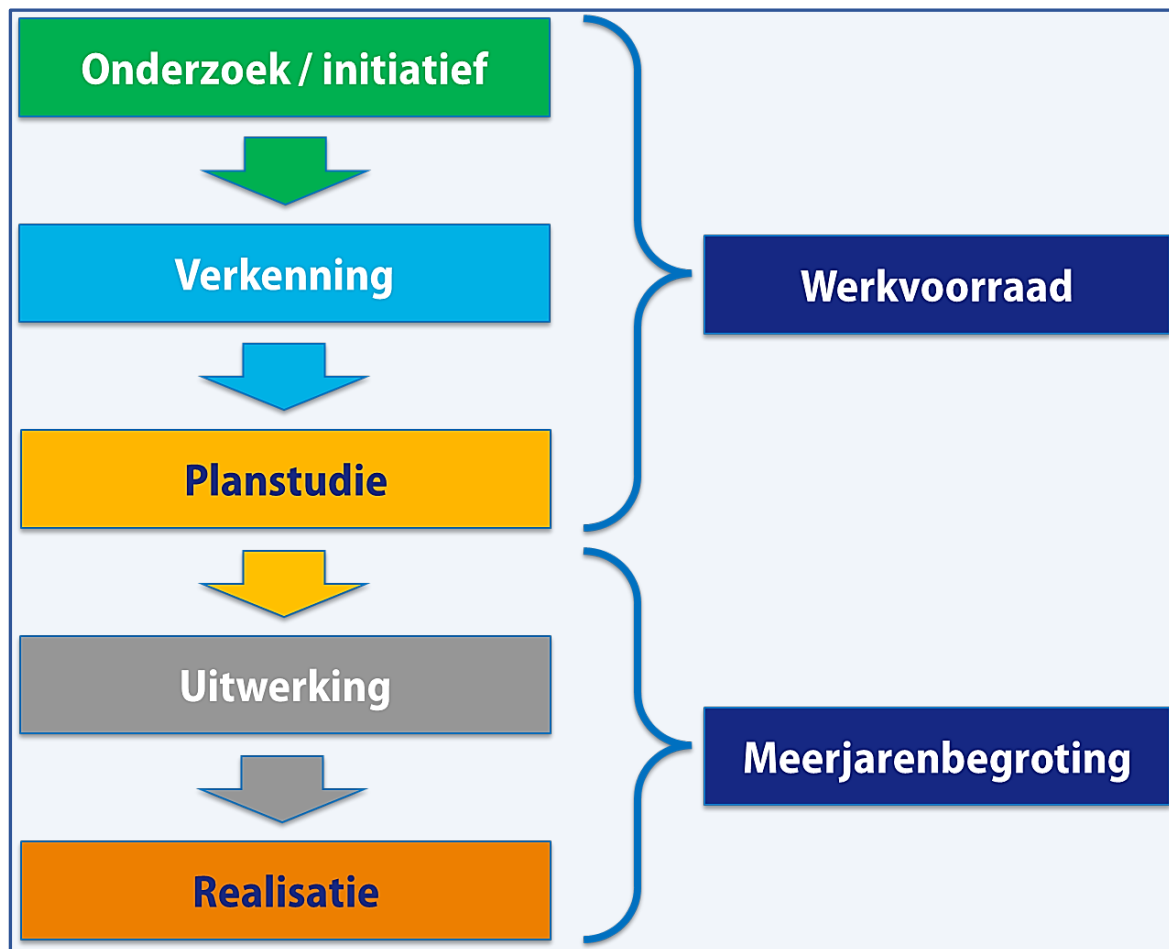
Projecten in de infrastructuur zijn kostbaar en vergen een aanzienlijke voorbereiding voordat de spreekwoordelijke schop de grond in gaat. Dat vraagt van zowel de initiatiefnemer (gemeente of wegbeheerder) als de subsidieverlener een zorgvuldige samenwerking om ieders begroting goed te kunnen regelen. Al in een vroeg stadium wil de initiatiefnemer zicht hebben op de mogelijkheden om subsidie te verkrijgen. Zou dat er niet zijn, dan kan de initiatiefnemer besluiten om het project niet verder uit te werken, zodat het planrisico beperkt blijft. Is dat perspectief er wel, dan moet de subsidieontvanger er op kunnen vertrouwen dat aan het einde van de projectvoorbereiding er ook daadwerkelijk een bijdrage beschikbaar komt. In de procedures van de verordening wil de MRDH die duidelijkheid en dat comfort in een vroeg stadium bieden.

- In de eerste plaats door de subsidiemogelijkheden en voorwaarden in de verordening en uitvoeringsregeling duidelijk vast te leggen.
- In de tweede plaats door stapsgewijs tot subsidiebesluiten te komen. Daarvoor maakt de verordening onderscheid naar grote en kleine projecten die elk een eigen procedure volgen.

Grote en kleine projecten

Grote projecten

Deze leggen een flink beslag op de begroting van de MRDH: als uitgangspunt een verwachte bijdrage van € 5 miljoen of meer (aan projecten van vaak meer dan € 10 miljoen). Dat vraagt een gefaseerde voorbereiding van de begroting, die samenloopt met de fasering in de planvorming. Vanaf de verkenningfase neemt de Bestuurscommissie na elke fase besluit over deze projecten, zodat stap voor stap duidelijk wordt wat de kosten van het project zijn en welke bijdrage de MRDH daarvoor beschikbaar kan stellen. Vanaf de vaststelling van de planstudie neemt de MRDH een post in de meerjarenbegroting op voor het grote project. Schematisch ziet dat er als volgt uit:



Besluiten over grote projecten die consequenties hebben voor de begroting, worden op drie momenten in het jaar behandeld: bij het vaststellen van de begroting en bij het vaststellen van de eerste en tweede bestuursrapportage (en de daarbij horende begrotingswijzigingen). Jaarlijks maakt de bestuurscommissie in december voorafgaand aan het betreffende jaar bekend wat de aanmeldtermijnen daarvoor zijn.

Kleine projecten

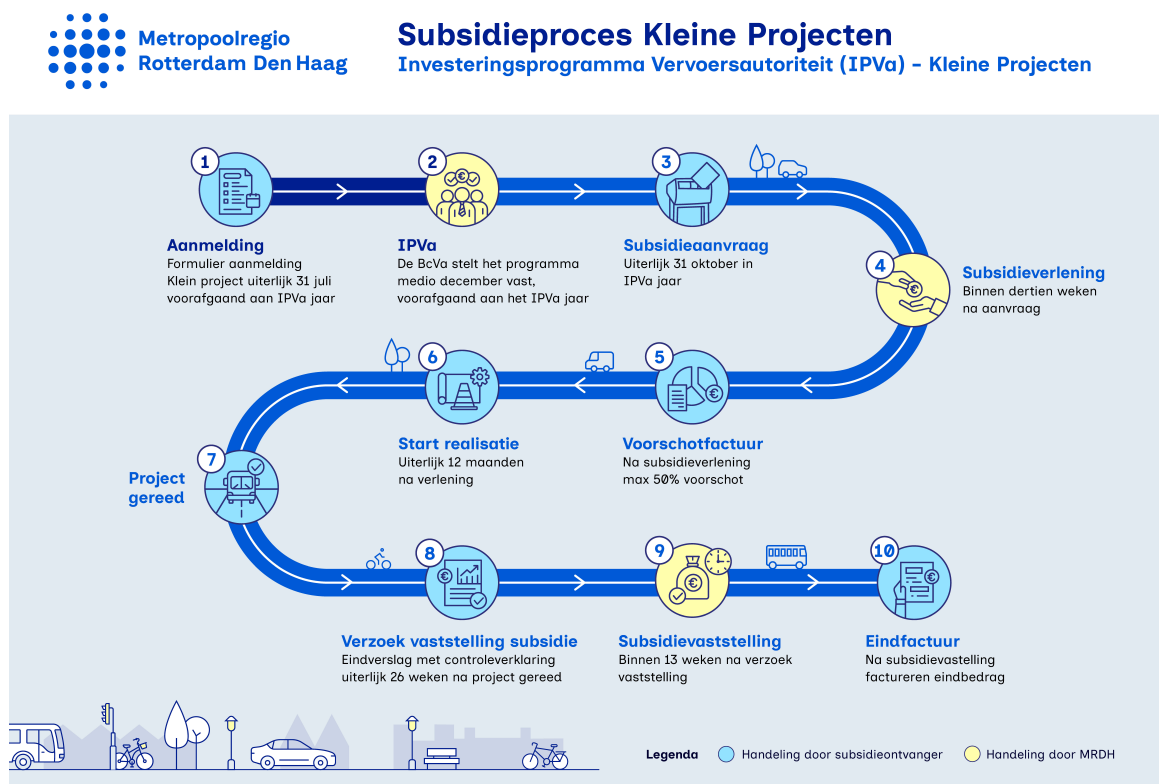
Dit zijn projecten waarvan het verwachte beslag op de begroting van de MRDH minder dan € 5 miljoen is (projecten onder € 10 miljoen). Voor al deze projecten neemt de MRDH-begroting het programmbudget Kleine projecten op waarbinnen gemeenten subsidie kunnen aanvragen. Om ook in deze procedure in vroeg stadium comfort en perspectief op subsidie te kunnen bieden, melden gemeenten en andere wegbeheerders hun projectvoorstellen eerst aan. Zij hebben dan de fasen van verkenning en planstudie doorlopen en hebben inmiddels goed in beeld welke maatregelen zij willen uitvoeren. Bij de aanmelding beoordeelt de MRDH het project globaal en bij een positief oordeel reserveert de MRDH een

subsidiebedrag in het programma Kleine projecten. De gemeenten en andere wegbeheerders kunnen dan de planuitwerking starten (engineering, participatie, etc.) en mogen er in beginsel van uitgaan dat er bij juiste uitwerking conform aanmelding de MRDH ook daadwerkelijk subsidie zal verlenen.

Omdat kleine projecten als een programma in de begroting terecht komen, zijn er vaste termijnen voor aanmelding van projecten en voor aanvragen van subsidie. Voor het aanmelden van een project is het “Formulier aanmelding Kleine project IPVa” verplicht, dat is te vinden op de website van de MRDH bij het onderwerp [Subsidies]. Aanmeldingen worden uiterlijk 31 juli voorafgaande aan het begrotingsjaar gedaan, zodat in de zomer de projecten worden beoordeeld en in het najaar het programma opgesteld. Die beoordeling gebeurt voor alle projecten tegelijkertijd. Alleen zo is het mogelijk is om te prioriteren als er meer aanmeldingen zouden zijn voor het beschikbare budget. De bestuurscommissie neemt in december een besluit over de projecten die in het programma worden opgenomen, inclusief het vaststellen van het subsidieplafond.

In het begrotingsjaar werken de gemeenten hun projecten verder uit en dienen uiterlijk 31 oktober van het betreffende begrotingsjaar de subsidieaanvraag in aan de hand van het definitieve ontwerp en bijbehorende kostenraming.

Schematisch ziet dat proces er als volgt uit:



Eerst aanvragen, dan pas uitvoeren

Voor de MRDH is subsidie een instrument om het regionaal mobiliteitsbeleid tot uitvoering te brengen. De beoordeling van projecten, zowel bij de aanmelding als bij de subsidieaanvraag, biedt een moment om met de aanvragers in gesprek te gaan over eventuele verbeteringen in hun voorstellen. Dat gesprek moet ruimte hebben om eventuele aanpassingen nog te kunnen doorvoeren. Zou het project al in uitvoering zijn of zelfs al uitgevoerd zijn, dan verliest het instrument zijn toegevoegde waarde voor het beleid. Subsidieverlening is dan geen “als-dan toezegging” meer maar slechts “instemmen met het bereids verrichte”. Daarom is dit een grond waarop de bestuurscommissie de aanvraag kan weigeren.

Niet zomaar doorschuiven

Als de planuitwerking van een aangemeld project niet op tijd gereed is om subsidie aan te vragen uiterlijk 31 oktober voorafgaand aan het begrotingsjaar, dan biedt de verordening de mogelijkheid om de aanmelding met een jaar te verlengen, het zogenoemde ‘doorschuiven’ naar het volgende begrotingsjaar. Dat uitstel is echter geen vanzelfsprekendheid of geldend recht. Het verzoek tot uitstel moet onderbouwd worden met gegronde redenen van onvoorziene omstandigheden die buiten de invloedssfeer van de aanvrager liggen. Bovendien moet verzoeker aannemelijk maken dat met het uitstel er alsnog tijdig een aanvraag komt. Iedere aanmelding legt namelijk beslag op de begroting van de MRDH en dat budget kan dus niet ingezet worden voor andere bestedingsdoelen. Uitstel betekent voor een tweede maal begrotingsgeld vast leggen. Bij de aanmelding verwacht de MRDH een realistische planning, daar wordt de aanmelding ook op beoordeeld.

Projecten met lange voorbereidingstijd

Tussen het moment van aanmelding van het project (31 juli van jaar T-1) en de termijn voor aanvraag van de subsidie (31 oktober van jaar T) zit 15 maanden. Als te voorzien is dat de planuitwerking meer tijd nodig heeft, dan kan de gemeente het project aanmelden voor het opvolgende begrotingsjaar. Soms is dat bij voorbaat al duidelijk, bijvoorbeeld omdat de planuitwerking moet worden afgestemd met de planvoorbereiding van de nutsbedrijven. Dan is het ook mogelijk om het project aan te melden voor het opvolgende begrotingsjaar (T+1). Dit voorkomt dat onnodig beslag legt op de begroting van T en er voorkomt administratieve handelingen voor het doorschuiven van projecten.

Subsidie is verleend, wat nu?

Naast alle voorwaarden in de SV en UR bevat ook de beschikking enkele instructies die voor de ontvanger belangrijk zijn.

1. Bevoorschotting
De ontvanger kan een voorschot aanvragen door het indienen van een voorschotfactuur. De MRDH nodigt gemeenten nadrukkelijk uit om hiervan gebruik te maken.
Voor kleine projecten is dat in beginsel één voorschot van 50% van de subsidie. Dit kan direct na verlening van de subsidie en hoeft niet te wachten tot de start van de uitvoering van de werkzaamheden.
Voor grote projecten wordt in de beschikking voor de gehele periode van uitvoering een kasritme over de kalenderjaren bepaald dat ongeveer gelijk loopt met het tempo van de betalingen die de ontvanger verwacht voor het project te moeten doen. In elk kalenderjaar kan de ontvanger een voorschotfactuur indienen.
2. Voortgangsinformatie
Voor projecten waarvan het subsidiebedrag groter is dan € 1 miljoen, vraagt de MRDH tweemaal per jaar de financiële voortgang op. Deze informatie heeft de MRDH nodig voor de bestuursrapportages en het opmaken van de jaarrekening.
3. Vaststelling
Nadat het project is afgerond moet ook de subsidie worden afgerekend. Daartoe stelt de ontvanger een eindverslag op met een financiële verantwoording aan de hand van het formulier “Eindverslag projecten”, te vinden op de website van de MRDH. Is het subsidiebedrag € 125.000 of hoger, dan moet het eindverslag tevens een accountantsverklaring bevatten op basis van het “Controleprotocol subsidie – projecten”.

Voortgangsgesprekken

In de maanden april/mei voeren medewerkers van team Subsidies met alle gemeenten en andere wegbeheerders voortgangsgesprekken over de aanmeldingen in het lopende jaar en over de voorziene aanmeldingen voor het komende jaar: het “IPVA-rondje”. De uitkomsten van de voortgang gebruikt de MRDH voor het inschatten van de vrijval ten behoeve van het opnemen van nieuwe projecten in het

lopende programma. Op basis van de voorziene aanmeldingen kan het voorgestelde budget voor kleine projecten in de begroting eventueel nog worden bijgesteld.

Dit regelt de Subsidieverordening

De Awb schrijft voor dat iedere subsidieverlener een verordening moet opstellen. Die regelt tenminste:

- welke activiteiten voor subsidie in aanmerking komen;
- wie subsidie kunnen aanvragen;
- de hoogte van de subsidie;
- welke voorwaarden daar bij gelden;
- welke procedure daarbij gevolgd moet worden.

Aan de hand van de Verordening moet een aanvrager een redelijk beeld kunnen vormen van de mogelijkheden om subsidie te krijgen. De verordening is globaal en algemeen en geldt voor alle projecten. Het algemeen bestuur van de MRDH stelt de Verordening vast op voorstel van de bestuurscommissie. Daar waar er voor vakinhoudelijke onderwerpen behoefte is aan nadere regels, dan legt de BcVa die vast in de Uitvoeringsregeling.

Beide regelingen zijn officiële regelgeving en de MRDH publiceert ze dus naast de publicatie op de eigen website ook op de website overheid.nl.

Soorten projecten

De SV maakt onderscheid in de volgende categorieën en subcategorieën:

infrastructuur

- **weg-infrastructuur**
Het is belangrijk dat wegbeheerders hun investeringen vooral richten op de belangrijkste verbindingen, zodat daar passende kwaliteit is en het wegverkeer zich daarop bundelt. Daarom subsidieert de MRDH alleen projecten op het metropolitane wegennet. Dit kent een metropolaan basisnetwerk en een metropolaan verbindend netwerk. Alleen wegprojecten die deel uitmaken van een van beide netwerken, komen in aanmerking voor subsidie.
- **fiets-infrastructuur**
Het is belangrijk dat wegbeheerders hun investeringen vooral richten op de belangrijkste verbindingen, zodat daar passende kwaliteit is en het fietsverkeer zich daarop bundelt. Daarom subsidieert de MRDH alleen projecten op het regionale basisnetwerk fiets, een netwerk van lokale en regionale hoofdfietsverbindingen.
- **verkeersveiligheid-infrastructuur**
Deze projecten verbeteren de verkeersveiligheid op het gehele wegennet in de metropoolregio, wanneer er ongevallenconcentraties zijn of een verhoogd risico op ongevallen.
- **openbaar vervoer-infrastructuur**
Deze projecten verbeteren het functioneren van het openbaar vervoer in de metropoolregio.
- **ketenmobiliteit**
Deze projecten verbeteren het functioneren van ov-knooppunten en vergemakkelijken het voor- en natransport voor de reizigers van het openbaar vervoer.
- **verkeersmanagement**
Deze projecten verbeteren de doorstroming en prioritering van het verkeer op het gehele wegennet in de metropoolregio.

gedragsprojecten

- **verkeerseducatie**
Deze projecten leren en ondersteunen weggebruikers veilig aan het verkeer deel te nemen, zowel in het primair en secundair onderwijs als bij andere doelgroepen.
- **bewust reisgedrag**
Deze projecten stimuleren doelgroepen om duurzaam verplaatsingsgedrag te ontwikkelen en in stand te houden.

overige projecten

- studie-initiatieven
Als gemeenten onderzoek willen doen naar de haalbaarheid van een project, kan de MRDH hiervoor een beperkte financiële bijdrage verlenen. De MRDH is dan geen mede-opdrachtgever van dit oriënterend onderzoek. Het onderwerp van de studie raakt rechtstreeks het belang van de MRDH als bevoegd gezag Wp2000 en/of WLS. Op basis van de uitkomsten zou de MRDH kunnen besluiten om eventueel mede-opdrachtgever voor de vervolgfases te worden. De bijdrage is maximaal 25% van de kosten tot een maximum van € 10.000 euro in de vorm van een vast bedrag. De subsidie wordt bij de verlening direct vastgesteld.
- studieprojecten
Dit zijn samenwerkingsprogramma's waarin de MRDH op basis van een bestuurlijke afspraak geen mede-opdrachtgever is maar wel heeft toegezegd bij te dragen aan de studie- en planuitwerkingskosten. Een besluit over realisatie is nog niet genomen. Als het zover komt, verleent de MRDH ook subsidie voor de realisatie. In dat geval worden de reeds verleende bijdragen aan deze projecten in mindering gebracht op de forfaitaire VAT-bijdrage.
- Proefprojecten
Dit zijn experimentele projecten die vernieuwend van aard zijn. De effectiviteit er van staat nog niet vast maar ze zijn niettemin veelbelovend voor het realiseren van de doelen van de MRDH. Het doel van de subsidie is het mogelijk maken van de leerervaringen die nodig zijn om het project bij gebleken succes breder toe te passen in de metropoolregio. De initiatiefnemer maakt aannemelijk dat de maatregelen nog niet eerder elders zijn uitgetest. Het voorstel voorziet in gerichte monitoring, evaluatie en aanbevelingen voor verdere toepassing van de leerervaringen. Ook demonstratieprojecten die zich richten op het ontwikkelen of consolideren van operationele kencijfers, kunnen voor dit deel en op deze titel subsidie ontvangen.

Publieke mobiliteit

De Mobiliteitsvisie spreekt een stevige ambitie uit dat de MRDH in het kader van publieke mobiliteit ook actief wordt in doelgroepenvervoer en deelmobiliteit. De regelgeving zal daar op korte termijn nog niet in voorzien, vooral omdat de uitwerking van deze concepten nog niet is afgerond. Ook het Rijk ontwikkelt nog nieuw beleid op dit fenomeen, wat mogelijk aanleiding geeft tot aanpassingen in de Wp2000 en/of BDU. Tot die tijd zullen we de eerste projecten op dit terrein als proefprojecten (laten) uitvoeren. In een later stadium kunnen we op basis van de opgedane ervaringen en de als dan geldende regelingen passende regels en voorwaarden in de SV/UR opnemen.

Dit regelt de Uitvoeringsregeling (UR)

De UR bevat uitwerkingen en specificaties van de regels uit de verordening. Veel van de vakinhoudelijke beleidsuitwerkingen op het gebied van mobiliteit, vinden hun plek in de UR. Zo wordt bijvoorbeeld voor infrastructuurprojecten beschreven hoe de MRDH de ontwerpen beoordeelt voor de verschillende type projecten. Er staat ook in gespecificeerd welke kostenposten wel en niet voor de berekening van de subsidie worden meegenomen. Wanneer projecten onderdeel moeten uitmaken van een door de MRDH vastgesteld netwerk, staat ook dit in de UR beschreven. Ook worden verwijzingen opgenomen naar relevante beleidsdocumenten waarin eisen en voorwaarden voor projecten zijn beschreven.

Ontwerprichtlijnen

De wegbeheerders in Nederland maken in gezamenlijkheid afspraken over inrichting van de infrastructuur in heel Nederland. Volgens de filosofie van Duurzaam Veilig is de eenduidige herkenbaarheid van de infrastructuur de belangrijkste factor om veilig verkeersgedrag te bevorderen. Het wegbeeld moet daarom bij alle wegbeheerders vergelijkbaar zijn, anders weet de weggebruiker niet welk gedrag verwacht wordt. Duurzaam Veilig heeft de wegcategorisering ingevoerd met de driedeling erftoegangswegen (ETW), gebiedsontsluitingswegen (GOW) en stroomwegen. Voor elk wegtype heeft het CROW in richtlijnen een

principe-inrichting vastgelegd. Werkgroepen met deskundigen uit alle groepen wegbeheerders bereiden deze richtlijnen zorgvuldig voor. Iedere wegbeheerder wordt geacht deze richtlijnen te volgen. Bij rechtszaken over aansprakelijkheid neemt de rechter dit ook als uitgangspunt. De MRDH volgt de landelijke richtlijnen, omdat daarmee een eenduidig en herkenbaar wegbeeld ontstaat. Bij de beoordeling van projecten hanteert de MRDH dus geen eigen richtlijnen of eisen. In sommige gevallen noemt de UR specifieke CROW-publicaties. Dat laat onverlet dat ook richtlijnen uit publicaties die niet vermeld worden, bij de beoordeling van toepassing zijn. Indien publicaties geactualiseerd worden, geldt alleen de meest recente richtlijn op het moment van subsidieaanvraag. Een richtlijn is geen *voorschrift* maar ook geen vrijblijvende aanbeveling. Het kan zijn dat het niet mogelijk is om de richtlijn volledig toe te passen in het ontwerp, bijvoorbeeld omdat fysieke dwangpunten onvoldoende ruimte bieden. Afwijkingen van de richtlijnen moeten deugdelijk gemotiveerd worden en voorzien van compenserende maatregelen om de veilige verkeersafwikkeling te blijven waarborgen. Als dit naar het oordeel van de bestuurscommissie onvoldoende het geval is, is dit een grond om de subsidie te weigeren.

Subsidiabele kosten bij infrastructurele projecten

Hierbij werkt de UR nader uit welke kosten voor subsidie in aanmerking komen, als bouwkosten, specifieke kosten, de zogeheten VAT-kosten (Voorbereiding, Administratie en Toezicht) en normbedragen.

- **Specifieke kosten**
Dit is een limitatieve lijst van niet-civieltechnische voorbereidingskosten die noodzakelijk zijn voor het realiseren van het project. Deze worden als subsidiabele kosten naast de bouwkosten apart in beeld gebracht. Het gaat om:
 - leges voor vergunningen en wettelijke procedures;
 - verwachte planschadevergoedingen aan derden;
 - kosten voor communicatie en voorlichting aan omwonenden en bij het project betrokken partijen;
 - kosten voor geotechnisch, milieutechnisch, verhardings-, archeologisch, ecologisch onderzoek en landmeetkundige werkzaamheden.
- **VAT-kosten**
Het oogmerk van de subsidie is om de uitvoering van projecten te stimuleren. De uitvoeringskosten zijn daarom de grondslag van de subsidie. Het spreekt voor zich dat daarvoor ook kosten gemaakt moeten worden in de voorbereiding. Maar in welke mate studies wenselijk zijn er een of juist meer varianten in de engineering meelopen, is een keuze die de initiatiefnemers zelf maken en waar zij ook zelf op kunnen sturen. Daarom neemt de MRDH deze niet mee in de subsidiabele kosten maar berekent een forfaitaire toeslag voor voorbereiding, administratie en toezicht op de uitvoeringskosten. Gemiddeld genomen is deze toeslag toereikend, waarbij het in het ene project meezit en het andere project tegenzit. De VAT-kosten hoeven niet verantwoord te worden en worden bij zowel de verlening als de vaststelling automatisch toegevoegd aan het subsidiebedrag.
- **Normbedragen**
Van bepaalde typen projecten kan de bestuurscommissie normbedragen vaststellen. Dit zijn maatregelen waarvan een standaard scopebeschrijving met bijbehorend kostenniveau algemeen aanvaard is. De bekostiging vindt dan plaats op basis van het aantal te realiseren eenheden; er is geen locatie gebonden kostenraming vereist. Dit biedt de initiatiefnemer de mogelijkheid om de maatregelen naar omstandigheden in te passen, locaties in het project te veranderen en de maatregelen desgewenst aan te vullen met extra activiteiten, zonder dat hiervoor scopewijzigingen, gedetailleerde kostenspecificaties en/of planbeoordeling nodig zijn. Dit maakt een sterke vereenvoudiging mogelijk van het administratieve proces, zowel voor de aanvrager als voor de subsidieverlener.
De normbedragen zijn het subsidiebedrag dat per eenheid maatregel verleend wordt.
De regeling hanteert normbedragen voor de volgende onderdelen:
 - snelheidsremmende maatregelen (verkeersdrempels en plateaus ETW30 en GOW30,

- uitritconstructies en punaises);
- veilige schoolomgevingen: schoolzones;
- toegankelijk maken van bushaltes;
- verkeersmanagement, intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI).

Profijtbeginnsel

De subsidie is bedoeld voor investeringen in de infrastructuur, niet voor instandhouding of vervanging van bestaande infrastructuur of verkeersinstallaties. Toch is het zeer wenselijk om verbeteringen gelijktijdig uit te voeren met andere werkzaamheden, omdat dat in totaal kosten bespaart en de hinder voor omwonenden en het verkeer beperkt. De kosten van het totale project worden dan toebedeeld aan enerzijds de subsidiabele verkeersmaatregelen (de verbeteringen) en anderzijds de niet subsidiabele overige maatregelen.

Een andere vorm van profijt is wanneer de levensduur van infrastructuur of installaties ver gevorderd is en door de verbeteringen of herinrichting de oude situatie weer in nieuwstaat terugkeert. Dit profijt is bekend als 'nieuw-voor-oud'. Hiervoor kan de MRDH een correctie op de grondslag van de subsidie toepassen. Uitgangspunt daarbij is dat de staat van het onderhoud mede aanleiding is voor de werkzaamheden en instandhouding redelijkerwijs aan te wijzen is als mede-kostendrager van het project. Wanneer het gaat om kabels en leidingen van de nutsbedrijven, is de gemeentelijke verlegregeling van toepassing.

Wanneer voor de verbeteringsmaatregelen normbedragen zijn vastgesteld, passen we die toe zonder verdere correctie. Soms maakt de wegbeheerder een referentieraming is gemaakt voor het ongewijzigd terugbrengen van de bestaande situatie. In dat geval hanteren als grondslag voor de subsidie het verschil tussen de projectkosten met verbeteringen en de referentieraming. Bij de beoordeling van Nieuw voor Oud volgen we deze redeneerlijn in zes stappen:

Stap 1: Geïntegreerde projecten met bv. riool, openbare ruimte, groenvoorziening e.d.?

- ja: => ga naar stap 2
- nee: => ga naar stap 6.

Stap 2: Wijzigt de weginrichting met verbeteringen die voor subsidie in aanmerking komen?

- ja: => ga naar stap 3
- nee: => project komt niet voor subsidie in aanmerking

Stap 3: Zijn voor de subsidiabele maatregelen normbedragen vastgesteld?

- ja: => subsidie op basis van normbedragen, geen correctie NvO
- nee: => ga naar stap 4

Stap 4: Is er een referentieraming voor het ongewijzigd herstellen van de weginrichting?

- ja: => verschil is de basis voor bepalen van de investeringskosten, geen correctie NvO
- nee: => ga naar stap 5

Stap 5: Deel de kosten toe aan de kostendragers

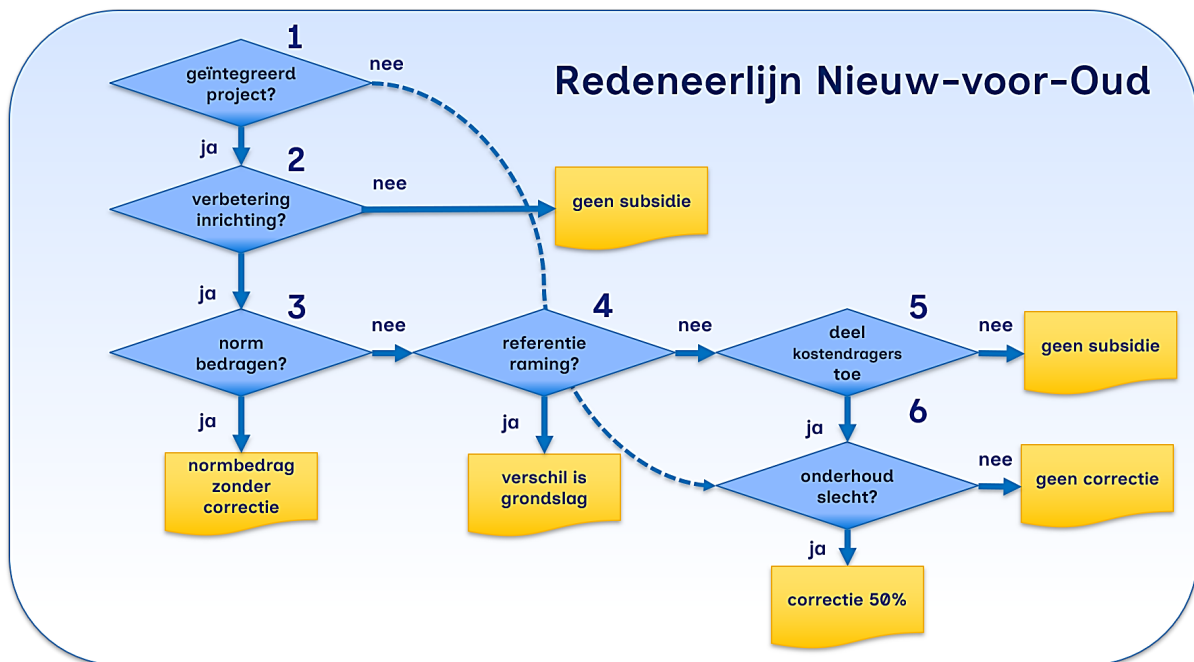
bij werkzaamheden in de ondergrond van de weginrichting (riool en/of K&L) wordt alleen het terug aanbrengen van de weginrichting toebedeeld aan de verkeersmaatregelen, de kosten van overige werkzaamheden aan andere kostendragers.

- ja: => ga door naar stap 6
- nee: => geen subsidie

Stap 6: Wat was de staat van de weginrichting in de oude situatie slecht?

- ja: => Bij een matige of slechte staat van onderhoud (het plegen van onderhoud op afzienbare termijn noodzakelijk): 50% correctie op de subsidie
- nee: => Bij een goede of voldoende staat van onderhoud (geeft geen aanleiding tot het plegen van onderhoud op afzienbare termijn): geen correctie.

Schematisch ziet dat er als volgt uit:



Sober en doelmatig

Omdat belastinggeld de subsidie bekostigt, is dit een belangrijk principe. Sober betekent dat een project niet duurder is dan vanuit de functionele eisen nodig is. Daarbij hoeft het zeker niet lelijk te zijn – maar de keuze van materialen moet wel kostenbewust gemaakt worden. Kwaliteitsbeleving kan immers wel degelijk een functionele eis zijn. Dat kan ook met kostenbewuste materialen tot stand komen.

Doelmatig betekent dat de investering proportioneel moet zijn voor het op te lossen probleem en het te bereiken resultaat. Een complexe en kostbare maatregel kan wellicht iets beter werken dan een eenvoudige maatregel. Als de laatste substantieel minder kost, zou die vanwege doelmatigheid toch de voorkeur kunnen krijgen.

De initiatiefnemer mag er voor kiezen om alsnog een mindere sobere en/of minder doelmatige variant uit te voeren. Voor de subsidieverlening vormt de sobere en doelmatige variant dan de referentie voor de subsidiabele kosten.

Niet stapelen, wel combineren

Wanneer niet alleen de MRDH maar ook andere partijen subsidie voor het project verlenen, dan kunnen die niet los van elkaar ‘gestapeld’ worden. Dat zou ertoe kunnen leiden dat de initiatiefnemer geen eigen bijdrage aan het project levert of zelfs ‘winst’ maakt (meer subsidie ontvangt dan de kosten van het project). Subsidies van andere partijen zijn wel te combineren met subsidie van de MRDH. Wij verlenen dan subsidie op de kosten na aftrek van de subsidie van andere partijen. De bestuurscommissie kan hiervan afwijken als er met die andere partijen een bestuurlijke overeenkomst is aangegaan waarin de bijdrage van elk der partijen is afgesproken.

Samenwerkingsprogramma's: zo werkt het

Vanuit bestuurlijke samenwerking tussen de MRDH, gemeenten, provincie en/of het Rijk ontstaan afspraken over grote projecten of gebiedsgerichte programma's of andere vormen van gezamenlijk opdrachtgeverschap voor programma's. Deze afspraken zijn vastgelegd in Bestuursovereenkomst (BOK) of Samenwerkingsovereenkomst (SOK), na een besluit in de BcVa. De BOK/SOK bevat ook afspraken over de financiële bijdrage van de MRDH aan het programma als geheel dan wel aan bepaalde onderdelen van het programma. De MRDH verwerkt deze vervolgens in aparte reservering voor het programma in de eigen begroting of begrotingswijzigingen.

De BcVa kan in het besluit over de BOK/SOK gemotiveerd afwijken van bepaalde reguliere subsidievoorwaarden in de SV/UR. Bij de uiteindelijke aanvragen van subsidies voor samenwerkingsprogramma's zijn de bestuurlijke afspraken richtinggevend voor de beoordeling. Dan zijn bijvoorbeeld de termijnen voor aanmelding van kleine projecten niet meer van toepassing, omdat ze vervangen zijn door andere planningsafspraken in de BOK/SOK.

OV-concessies: zo werkt het

Een van de belangrijkste en omvangrijkste subsidies van de MRDH is de exploitatiebijdrage voor het openbaar vervoer in de metropoolregio. De vervoerbedrijven krijgen hiermee geld voor de uitvoering van de dienstregeling voor zover die niet gedekt is uit de kaartverkoop. Alleen houders van een ov-concessie die door de MRDH is verleend, kunnen die aanvragen. Hoe en welk vervoerbedrijf een ov-concessie krijgt, is geregeld in de Wp2000.

De afspraken die gemaakt zijn bij de gunning van de concessie, zijn leidend voor de subsidie. Deze zijn vastgelegd in de documenten die ten grondslag liggen aan de gunning van de betreffende ov-concessie en de verordening verwijst daar naar. De SV en UR regelen dus vooral de procedures voor de aanvraag van subsidie voor het betreffende kalenderjaar (subsidieverlening) en de verantwoording daarvan (subsidievaststelling).

Maatwerkvoorzieningen ov: zo werkt het

Als gemeenten behoefte hebben aan vervoer aanvullend op het reguliere openbaar vervoer, dan kan de MRDH daar subsidie voor verlenen. Die wordt jaarlijks verleend voor maximaal drie opeenvolgende jaren, met de mogelijkheid dit te verlengen met nog eens drie jaren. De gemeente stelt een business case op met verwachte kosten en (reizigers-) opbrengsten. De voorstellen passen in de *Beleidslijn Maatwerkvervoer MRDH 2020*.

Belangrijke bijlagen

- Formulier "Aanmelding Klein project IPVa"
- Formulier "Aanmelding Groot project IPVa"
- Formulier "Aanvraag studie-initiatief"
- Formulier "Eindverslag subsidie"
- Controleprotocol subsidie – projecten
- Controleprotocol exploitatie OV – bus

Belangrijke documentverwijzingen

- Nota Bewust Reisgedrag 2016
- Parkeer en Reis in de Metropoolregio 2017
- Fiets in de MRDH 2018
- Handreiking Ketenmobiliteit 2021
- Regionale Uitvoeringsagenda verkeersveiligheid 2025
- Beleidslijn Maatwerkvoorzieningen 2020-2025
- Menukaart Duurzame Mobiliteit 2023
- Menukaart Fietsstimulering 2026

Bijlage: lijst van afkortingen

Afkorting	Betekenis
AB	Algemeen bestuur MRDH
AcVa	Adviescommissie Vervoersautoriteit MRDH
Awb	Algemene Wet Bestuursrecht
BcVa	Bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH
BDU	Brede doeluitkering verkeer en vervoer
BOK	Bestuursovereenkomst
CROW	Kennisplatform voor regelgeving en onderzoek in weg- en waterbouw
DB	Dagelijks bestuur MRDH
ETW30	Erftoegangsweg snelheidslimiet 30 km/u
GOW30	Gebiedsontsluitingsweg snelheidslimiet 30 km/uur
GR	Gemeenschappelijke regeling MRDH
iVRI	Intelligente verkeersregelinstantie
MoVi	Mobiliteitsvisie MRDH
MRDH	Gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag
SA	Strategische Agenda MRDH
SOK	Samenwerkingsovereenkomst
SV	Subsidieverordening Vervoersautoriteit
UR	Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit
VAT-kosten	kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht bij infrastructurele projecten
VEV	Visie Economisch Vestigingsklimaat MRDH
WGR	Wet Gemeenschappelijke regelingen
Wls	Wet Lokaalspoor
Wp2000	Wet personenvervoer 2000