

Toelichting op de Subsidieverordening Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag versie 15 februari 2023

Achtergrond en doelstelling

De MRDH heeft per 1 januari 2023 een geactualiseerde subsidieverordening en uitvoeringsregeling vastgesteld. De subsidieverordening die door het algemeen bestuur is vastgesteld, geeft de technische spelregels voor de inzet van het subsidie-instrument. Dit ter ondersteuning van het door MRDH vastgestelde beleid. De uitvoeringsregeling die door de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit (BCVa) is vastgesteld, bevat nadere regels die een meer gedetailleerde uitwerking geven van de subsidieverordening en de wijze waarop met specifieke categorieën wordt omgegaan.

Het subsidie-instrument is een middel om in te zetten om de doelstellingen van het regionale verkeer- en vervoerbeleid zo goed mogelijk te ondersteunen. Dit regionale verkeer- en vervoerbeleid is impliciet opgenomen in de vigerende Strategische Agenda (SA). Het is aan de subsidieaanvragers, waaronder wegbeheerders, om projecten uit te voeren die binnen dit beleid passen en een bijdrage leveren om de doelstellingen van dat beleid te realiseren.

De subsidieverordening en uitvoeringsregeling die vanaf 1 januari 2023 van kracht zijn, vervangen de voorgaande verordeningen en uitvoeringsregelingen. Subsidies welke voor 31 december 2022 zijn beschikt, vallen onder de dan vigerende regelingen. De enige uitzondering daarop is dat controleverklaringen voor subsidies kleiner dan € 125.000,- niet meer bij het verzoek tot vaststelling hoeven te worden geleverd.

Begroting en budgetten

Voor de uitvoering van taken op het gebied van verkeer en vervoer beschikt de MRDH Va over de Brede Doeluitkering (BDU) van het Rijk. De middelen zijn bestemd voor de exploitatie en instandhouding van het regionale openbaar vervoer en voor bijdragen aan de uitvoering van regionale projecten op het gebied van verkeer en vervoer. De BCVa heeft besloten dat maximaal 80% van de inkomsten BDU mag worden besteed aan de exploitatie en instandhouding van het regionaal openbaar vervoer. Voor projecten (infrastructuur, gedrag en overige projecten) op het gebied van verkeer en vervoer is dan minstens 20% beschikbaar. De beschikbare middelen zijn langjarig belegd, inclusief reserveringen voor kleine projecten.

Als bijlage bij de begroting biedt de BCVa het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) voor het begrotingsjaar aan. In het IPVa worden de budgetten voor de afzonderlijke programma's en projecten voor het komende jaar vastgesteld. Voor het programma Kleine projecten wordt een budget in de begroting gereserveerd, dat later in het jaar gevuld wordt met aanvragen.

De kaders

Een aantal kaders is in het verleden opgesteld en daarmee een gegeven voor de subsidieverordening. Dit gaat niet alleen om de beleidskaders en de begroting die na

zienswijze door het algemeen bestuur zijn vastgesteld, maar ook om andere reeds door het bestuur besloten zaken. Daarnaast zijn uiteraard ook besluiten van andere bestuursorganen kaderstellend. We hebben het dan niet alleen over wettelijke bepalingen maar ook over de subsidiebeschikking waarmee het Rijk de BDU aan de MRDH verleent.

Om enig inzicht te geven in hoe de subsidieverordening tot stand is gekomen, wordt hieronder ingegaan op een aantal aanvullende uitgangspunten die ten grondslag liggen aan het beleid en dus aan de verordening. Veel van deze uitgangspunten zijn niet nieuw, omdat deze ook al in de vorige verordeningen gevolgd werden.

Relatie met de Strategische Agenda

De nieuwe SA wordt in 2023 door het algemeen bestuur van de MRDH vastgesteld. Er blijven een aantal beleidspunten waar een verdere uitwerking nodig is. Totdat er duidelijkheid is over dit beleid zal er terughoudend omgegaan worden met subsidieaanvragen op deze onderwerpen. Gemeenten worden wel uitgenodigd om over ideeën op dit vlak het gesprek aan te gaan met de MRDH. Dit helpt de MRDH bij het uitwerken van het beleid.

(Algemene) Uitgangspunten

De volgende algemene uitgangspunten zijn gehanteerd bij het uitwerken van de systematiek en het opstellen van de regelingen.

Duidelijke en doelmatige regels

De verordening bevat de financiële spelregels waarbij de rijksmiddelen zo goed mogelijk worden verdeeld om de opdrachten van de SA te verwezenlijken. Deze regels dienen zo helder en eenduidig mogelijk te zijn, zowel qua procedures als qua terminologie. Daarmee wordt rechtszekerheid en rechtsgelijkheid gecreëerd. Er wordt gestreefd naar een, binnen de verplichte juridische kaders, voor zowel aanvrager als verlener gebruiksvriendelijk mogelijk document. Zoals al aangegeven is voor de flexibiliteit gekozen voor een verordening die compact is en tegelijkertijd een duidelijke structuur neerzet. Deze wordt door het algemeen bestuur vastgesteld. De uitvoeringsregeling die door de BCVa wordt vastgesteld geeft een gedetailleerdere uitwerking van het subsidie-instrument en kan modulair aangevuld of aangepast worden.

Zo goed mogelijke inzet van het geld

Om zoveel mogelijk projecten tot uitvoering te brengen, geldt daarbij dat bij projecten wordt gekozen voor een sobere en doelmatige inzet van de financiën. Bij strijdigheid van de uitgangspunten sober en doelmatig is doelmatigheid het leidende uitgangspunt. Om het geld zo goed mogelijk in te zetten is het van belang om het geld zoveel mogelijk te besteden en niet onnodig lang te reserveren voor projecten en programma's die niet gerealiseerd worden. De subsidie wordt ingezet daar waar het zo snel mogelijk en zo optimaal mogelijk kan worden gebruikt, ter voorkoming van een zogenaamde boeggolf.

Regionale opgave

Om de door de 21 gemeenten in de MRDH vastgestelde gezamenlijke regionale verkeer- en vervoeropgave te realiseren, wordt het geld slechts ingezet voor maatregelen en projecten ten behoeve van de eigen regio. Dit houdt in dat projecten en maatregelen moeten bijdragen aan de regionale doelstellingen. De regionale opgave wordt, voor wat betreft infrastructuur- en gedragsmaatregelen, vertaald naar een maatregelenpakket dat via een subsidie-instrument kan worden gestimuleerd. Het pakket van maatregelen en projecten die een bijdrage leveren aan de opdrachten van de SA worden jaarlijks opgenomen in het IPVa. De in het IPVa opgenomen projecten komen onder voorwaarden in aanmerking voor subsidie voor het aangewezen jaar. Deze systematiek biedt de gemeenten rechtszekerheid als een project is opgenomen. Ook biedt het de mogelijkheid te ageren, middels een bezwaarprocedure, als opname in het IPVa wordt geweigerd. Zo ontstaat een transparant systeem waarbij voor iedere gemeente inzichtelijk is wat het totaaloverzicht van alle maatregelen en projecten is en in welke fase zij zich bevinden.

Systematiek subsidiering "Kleine projecten"

Een klein project, niet zijnde een openbaar vervoer-project, is een project waarvan de maximale subsidiabele kosten lager zijn dan € 10.000.000,-. Een klein openbaar vervoer project is een project waarvan de maximale subsidiabele kosten lager zijn dan € 5.000.000,-. Kleine projecten moeten opgenomen zijn in het IPVa om voor subsidie in aanmerking te komen. Daarnaast geldt er een jaarlijks, door de BCVa vooraf vastgesteld, subsidieplafond. Omdat voor door MRDH getekende samenwerkingsovereenkomsten met andere overheden het geld altijd beschikbaar moet zijn, wordt deze categorie projecten buiten het subsidieplafond gehouden. Om zoveel mogelijk flexibiliteit in te bouwen is verder niet gekozen voor deelsubsidieplafonds. Ook is er niet voor gekozen om inhoudelijk heel verschillende projecten te prioriteren. Voor de "Kleine projecten" niet zijnde samenwerkingsovereenkomsten, geldt dan ook dat deze op volgorde van binnenkomst van een complete en subsidiabele aanvraag zullen worden verleend. Om te voorkomen dat subsidieaanvragers te vroeg een aanvraag indienen, om geld voor hun project te "reserveren" zal kritisch getoetst worden op de inhoud van de aanvraag, de fase waarin het project zich bevindt, de planning en de haalbaarheid van het project.

Hoe ziet het eruit

De subsidieverordening is als volgt opgebouwd:

Hoofdstuk 1 bevat alle bepalingen die van toepassing zijn op alle subsidies.

Hoofdstuk 2 bevat de bepalingen die van toepassing zijn op grote en kleine projecten. Paragraaf 1 van dit hoofdstuk bevat vervolgens weer de algemene bepalingen die gelden voor alle grote en kleine projecten. Daarna volgen drie paragrafen met bepalingen per specifieke projectsoort (infrastructuur, gedragsprojecten en overige projecten)

Hoofdstuk 3 bevat bepalingen met betrekking tot exploitatie openbaar vervoer. De eerste paragraaf gaat over de subsidieverlening behorende bij de concessiebeschikking. Paragraaf 2 is van toepassing op maatwerkvoorzieningen openbaar vervoer.

Artikelsgewijze toelichting

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Dit hoofdstuk bevat bepalingen die gelden voor alle in de verordening genoemde onderwerpen en subsidies.

Artikel 2 Bevoegdheden bestuurscommissie

In aanvulling op de verordening kunnen nadere regels en beleidsregels worden opgesteld. Om de flexibiliteit en de aansluiting op de actualiteit te borgen krijgt de bestuurscommissie de bevoegdheid om deze op te stellen. Het tweede lid regelt tevens dat dit, in verband met de gebruiksvriendelijkheid voor aanvragers en subsidieverleners, gebeurt in de Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit.

Artikel 3 Doelstellingen

Met de term “regionale projecten” wordt bedoeld op projecten die helpen om de regionale doelstelling te bereiken. Uitsluitend deze regionale projecten zijn onder voorwaarden subsidiabel. In de uitvoeringsregeling is verder uitgewerkt om welke projecten het gaat. Regionale projecten als bedoeld in artikel 3 van de verordening zijn projecten die helpen om de opdrachten van de SA te realiseren. Dat zijn bijvoorbeeld:

- Een fietsproject dat op het Regionaal Basisnetwerk Fiets ligt;
- Een wegenproject dat op het Metropolaan verbindend of basisnetwerk 2025 ligt, of een extra schakel welke leidt tot oplossen van de knelpunten op dit netwerk;
- Ketenmobiliteitsprojecten op locaties die zijn aangemerkt als OV-knooppunt of P+R-locatie;
- Verkeersmanagementprojecten op het wegennetwerk zoals gehanteerd voor het prioriteren van het tactisch kader verkeersmanagement;
- Realisatie van OV-projecten welke op het Netwerk Openbaar Vervoer 2025 liggen;
- Verkeersveiligheidseducatie;
- Reisgedrag en logistieke efficiency;
- Verkeersveiligheid infrastructuur: deze projecten moeten voldoen aan de regionale doelstelling zoals opgenomen in de RUA_v2025
- Verminderen van het aantal doden en letselongevallen. Een wegbeheerder kan subsidie aanvragen voor:
 - Verkeersveilige inrichting van schoolomgevingen
 - Verkeersveilige inrichting van ongevallenlocaties
 - Infrastructurele elementen welke zijn opgenomen in de lijst van de Regionale Uitvoeringsagenda verkeersveiligheid.

Een belangrijk uitgangspunt bij subsidieverlening is dat de projecten op een zo sober en doelmatige wijze worden uitgevoerd. Dit is dan ook het uitgangspunt van de verordening.

Artikel 4 Aanvragers

Iedere aanvraag wordt beoordeeld naar het bereiken van de opdrachten van de SA. Dit betekent dat in principe iedere publiek- of privaatrechtelijk rechtspersoon in aanmerking kan komen voor een subsidie. Natuurlijke personen kunnen geen subsidieaanvraag indienen.

Hoofdstuk 2 Grote en kleine projecten

§ 2.1 Algemeen

In deze paragraaf worden alle regels opgenomen die naast de artikelen in hoofdstuk 1 van toepassing zijn op alle grote en kleine projecten. De in de daaropvolgende paragrafen beschreven specifieke projecten kunnen zowel grote als kleine projecten zijn.

Artikel 10 IPVa

De in het IPVa opgenomen projecten komen in beginsel (want onder voorwaarden), in aanmerking voor subsidie voor het aangewezen jaar. Deze systematiek, de regels hoe een project in het IPVa terecht kan komen, leggen we in dit artikel vast.

Het IPVa is voor de MRDH het belangrijkste middel om investeringen naar kasritme en financiële omvang te programmeren. De opname van een project in het IPVa is dus een eerste toets op mogelijke subsidiariteit van een project.

Opname in het IPVa verloopt via de volgende stappen:

- Vooraanmelding van een project
- Toetsing van de vooraanmelding
- Besluitvorming over opname in het IPVa

Uiterlijk in het ambtelijke overleg Vervoersautoriteit (AOVa) van november wordt de conceptlijst van aanmeldingen van kleine projecten besproken. Er vindt terugkoppeling plaats met de aanmelders, waarbij wordt gecheckt of er binnen de eigen begroting van de aanmelder budget beschikbaar is of wordt gesteld voor het betreffende begrotingsjaar. Als dat niet het geval is, wordt een aanmelding niet opgenomen in het IPVa.

Uiterlijk in de laatste maand voorafgaand aan het begrotingsjaar besluit de BCVa over opname van projecten in het IPVa, zodat dit parallel loopt met de begrotingsbehandeling van de wegbeheerders.

Daarnaast kan een aanmelding nog niet zijn omgezet in een subsidieaanvraag vanwege onvoorziene, niet aan de aanvrager te wijten of door de aanvrager te mitigeren, omstandigheden. De belanghebbende kan in dat geval de bestuurscommissie uiterlijk 31 oktober verzoeken om de aanmelding nog een jaar te handhaven, zodat de aanvraag voor subsidie in het volgende begrotingsjaar kan worden gedaan.

Artikel 11 Verdeling van het subsidieplafond

Indien de omvang van de aanvragen voor kleine projecten groter is dan het beschikbare jaarlijkse subsidieplafond voor kleine projecten, dan wordt er subsidie verleend op volgorde van binnenkomst van een aanvraag. Daarbij geldt dat een aanvraag pas is binnengekomen als deze volledig is.

Een uitzondering is gemaakt voor kleine projecten die vallen binnen een samenwerkingsprogramma. Deze vallen niet binnen het subsidieplafond.

Samenwerkingsprojecten vloeien immers voort uit overeenkomsten die MRDH heeft gesloten met andere overheden en eventueel private partners. Deze overeenkomsten houden een financieel commitment in van zowel de MRDH als de andere partijen, waardoor het budget van deze projecten beschikbaar moet zijn.

Artikel 12 Tijdsige subsidieaanvraag klein project

Om een subsidie voor een klein project in een begrotingsjaar te kunnen verstrekken, moet een aanvraag voor 1 november worden ingediend. De MRDH streeft er dan naar een beschikking te verlenen voor 31 december.

Artikel 15 Subsidie als vast bedrag

De bestuurscommissie kan besluiten om een subsidie in de vorm van een vast bedrag te verlenen. Dit kan echter alleen in beperkte gevallen.

Bij lid 1a wordt een situatie bedoeld waarbij meerdere opdrachtgevers zijn betrokken en/of er sprake is van een integratie van diverse projectonderdelen waarvan de MRDH slechts een beperkt deel subsidiabel acht. Een voorbeeld hiervan is de bouw van een openbare fietsenstalling als onderdeel van een veel groter pand.

Bij lid 1b kan er van meerdere situaties sprake zijn:

- Deze situatie zou zich kunnen voordoen wanneer een project is aanbesteed, of als een wegbeheerder een vaste bijdrage doet aan een project dat gerealiseerd wordt door derden;
- Het te verwachten verschil tussen subsidieverlening en subsidievaststelling in de bandbreedte van afronding valt (€ 500,-).

In de praktijk zal de tweede situatie zich voordoen zijn bij kleine gedragsprojecten, waarbij de subsidiabele kosten zijn onderbouwd met offertes van opdrachtnemers. Een ander voorbeeld, vallend onder lid 1 sub b is bijvoorbeeld een normbedrag per toegankelijk gemaakte bushalte.

Artikel 16 Bevoorschotting van de subsidie

De subsidieaanvrager kan direct na subsidieverlening een voorschotfactuur indienen. De factuur moet minimaal € 12.500,- bedragen en mag maximaal 50% van het beschikbare bedrag zijn. Als de MRDH de voorschotfactuur in goede orde heeft ontvangen en goedkeurt, dan vindt de betaling binnen 30 dagen plaats. De factuur mailt de subsidieaanvrager onder vermelding van het in de beschikking opgenomen verplichting- en projectnummer naar facturen@mrDH.nl :

Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Afdeling Financiële administratie
Postbus 21012
3001 AA ROTTERDAM

Artikel 17 Aanvraag tot subsidievaststelling

De subsidieaanvrager moet binnen 26 weken na het in gebruik nemen van de voorziening of na uitvoering van het project een verzoek tot vaststelling bij de MRDH indienen. Dat gaat met een formele brief met als bijlage het formulier "Eindverslag subsidie", die kan worden gemaild naar vaststelling@mrDH.nl :

Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Team Subsidie
Postbus 21012
3001 AA ROTTERDAM

Voor subsidiebeschikkingen die hoger zijn dan € 125.000,- en beschikt op basis van werkelijke kosten, moet de subsidieaanvrager een controleverklaring van een accountant meesturen. De modellen daarvoor staan op de website van de MRDH.

Voor subsidies die beschikt zijn als maximum bedrag, waarvan de maximaal verleende subsidie lager is dan € 125.000,- dient de aanvrager wel een verzoek tot subsidievaststelling met een eindverslag voorzien van een actueel kostenoverzicht in, maar een controleverklaring kan achterwege blijven. Wel kan de MRDH steekproefsgewijs onderliggende informatie zoals betalingsbewijzen, eindafrekeningen, urenstaten en opleveringsverklaringen opvragen en moet de subsidieontvanger daar medewerking aan verlenen.

De MRDH kan ook een subsidie hebben verleend in de vorm van een vast bedrag. Voor de vaststelling van deze subsidie dient de aanvrager een verzoek tot subsidievaststelling met een eindverslag in.

Voor de vaststelling van een subsidie als vast bedrag of een subsidie zonder controleverklaring, is een bewijs van uitvoerig en oplevering/ingebruikname nodig. Specifiek voor de volgende gevallen:

- Bij het toegankelijk maken van haltes is fotomateriaal een goede onderbouwing van de realisatie.
- Voor iVRI's moet een iSAT-formulier worden ingevuld. Hiermee kan de MRDH controleren of een VRI is omgebouwd tot iVRI en ook functioneert.

De (accountant van de) MRDH kan steekproefsgewijs contact opnemen met de accountant over de afgegeven controleverklaring.

Artikel 18 Subsidievaststelling

De MRDH bericht de aanvrager over de vaststelling van de subsidie. Als de subsidie hoger is dan de verstrekte voorschotten, dan kan de subsidieontvanger voor dat deel een declaratie indienen bij de MRDH. Indien het betaalde voorschot hoger was dan de vastgestelde subsidie, zal de MRDH een declaratie indienen bij de subsidieontvanger ter hoogte van het verschil van het voorschot en de vastgestelde subsidie.

§ 2.2 Infrastructuur

In deze paragraaf wordt beschreven voor welke fysieke projecten (infrastructurele projecten) subsidie kan worden verleend. Vanuit de te subsidiëren categorieën wordt het proces beschreven van subsidieaanvraag tot het verzoek tot vaststelling van de subsidie. Bij iedere stap zijn de regels beschreven wat subsidiabel is en op welke wijze de MRDH de regels toepast.

Artikel 20 Subsidie categorieën infrastructurale projecten

De subsidie categorieën die hier genoemd worden zijn, conform de UAB, uitgewerkt in de uitvoeringsregeling.

Artikel 24 Eisen aan de subsidieaanvraag voor een infrastructureel project

Voor projecten die gevolgen hebben voor de infrastructuur waar vervoersbedrijven gebruik van maken, is overleg met de vervoersbedrijven een vereiste. Bij de aanvraag dient een advies van de vervoersbedrijven te zijn gevoegd.

Bij projecten die mogelijk gevolgen kunnen hebben voor het verkeerssysteem van een andere wegbeheerder (anders dan maatregelen op openbaar vervoerroutes) is overleg met die andere wegbeheerder een vereiste.

Artikel 25 Profijtbeginself/ nieuw voor oud voor een infrastructureel project

Uitgangspunt voor de verordening is sober- en doelmatigheid. Bij de plantoets c.q. de bepaling van de subsidiabele kosten zullen de kosten ter inrichting van de buitenruimte (gebruikte materialen, verlichtingsarmaturen, straatmeubilair, etc.) en groenvoorzieningen worden gezien in het licht van het uitgangspunt van soberheid en doelmatigheid.

Tegelijkertijd laten plekken waar geïnvesteerd wordt in kwaliteit zien dat dit veel kan opleveren. De MRDH kan bij investeringen eisen stellen aan de ruimtelijke kwaliteit van overstapvoorzieningen.

Artikel 27 Subsidiepercentages voor een infrastructureel project

Bij samenwerkingsprogramma's, waarbij budget van derden wordt toegevoegd, kan de bestuurscommissie besluiten om een subsidiepercentage te verhogen ter hoogte van het toegevoegde budget, indien de samengevoegde budgetten van de betrokken partijen via de verordening van de MRDH verdeeld worden, of te verlagen indien de MRDH de subsidie via een derde partij die meefinanciert laat beschikken.

Wanneer de bestuurscommissie een hoge prioriteit of urgentie geeft aan een beleidsveld, kan de bestuurscommissie om voor de betreffende subsidiecategorie voor een bepaalde periode een hoger subsidiepercentage vaststellen.

§ 2.3 Gedragsprojecten

Artikel 28 Subsidiecategorieën gedragsprojecten

Naast infrastructurele maatregelen zijn er ook mogelijkheden om gedragsmaatregelen met betrekking tot verkeer en vervoer te subsidiëren. De verkeerseducatie is een belangrijk onderdeel in de gedragsmaatregelen. De beschikbare gelden voor bewust reisgedrag worden ingezet voor zowel personenvervoer als voor goederenvervoer.

a. verkeersveiligheidseducatie

Een aanvraag wordt getoetst op criteria die zijn afgeleid van de SA. De nadruk bij verkeersveiligheidseducatie ligt bij gedragsverandering. Daarom subsidieert de MRDH maatregelen die tot goed en veilig verkeersgedrag leiden. Voor materiaal ten behoeve van voorlichting en campagnes van verkeersveiligheid kan gebruik gemaakt worden van het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland.

Verkeerseducatie op scholen kan ook door de MRDH worden georganiseerd, waarbij de kosten voor verkeerseducatie voor 100% voor rekening van de MRDH zijn.

b. Bewust reisgedrag (personen en goederen)

De bestuurscommissie heeft op 7 december 2016 de Visie Bewust Reisgedrag vastgesteld. In deze visie zijn de ervaringen vanuit de voorgangers van Zuid-Holland Bereikbaar geïntegreerd. Hierbij is het van belang om mobiliteitsmanagement (bewust reisgedrag) breder neer te zetten dan spitsmijden en woon-werkverkeer. De verbreding richt zich onder andere op nieuwe doelgroepen en andere modaliteiten dan de auto. Deze visie is een basis voor subsidiabele projecten. Basisvoorwaarde is dat de projecten aantoonbaar bijdragen aan de opdrachten die in de SA zijn geformuleerd dan wel de genoemde eisen van infrastructurele netwerken. De bewijslast hiervoor ligt bij de aanvrager.

§ 2.4 Overige projecten

In deze paragraaf worden de subsidiabele projecten genoemd, die niet specifiek onder infrastructuur of onder gedrag vallen. Het betreft projecten die hun basis vinden in duurzame mobiliteit en pilots.

Artikel 35 Subsidiecategorieën overige projecten

De zaken die voor subsidie in aanmerking kunnen komen, zijn onder te verdelen in de categorieën Duurzame mobiliteit en Pilots.

Hoofdstuk 3 Exploitatie openbaar vervoer

§ 3.1 Concessies voor openbaar vervoer

Een van de kerntaken van de MRDH is de ontwikkeling, het beheer en de exploitatie van het OV. Een groot deel van het jaarlijkse budget vloeit via subsidies naar het OV. De MRDH verleent concessies aan vervoerders, die vervolgens jaarlijks subsidie kunnen aanvragen conform de opgestelde programma van eisen (van de betreffende concessies rail- en busvervoer) en de subsidieverordening. Binnen de exploitatiesubsidies vallen ook een aantal samenhangende kosten zoals beheer en onderhoud van daarbij behorende voertuigen, voorzieningen, systemen en de samenhangende infrastructuur (Assets). Daarnaast is deze subsidie ook bedoeld voor met deze OV-concessies samenhangende sociale veiligheid.

§ 3.2 Subsidies voor maatwerkvoorzieningen openbaar vervoer

Het beleidsveld maatwerkvervoer is gebaseerd op de beleidslijn Movvve.

Artikel 52 Subsidieaanvragers

Voor het maatwerkvervoer kunnen alleen gemeenten subsidie aanvragen.

Er is echter ook maatwerkvervoer dat door een stichting of vereniging wordt uitgevoerd met behulp van vrijwilligers. Om deze vrijwilligers te motiveren en de beperkte administratiekosten te dekken, kan voor hen eens per jaar een subsidie worden aangevraagd.