

Toelichting op de Subsidieverordening Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Achtergrond en doelstelling

Bij de oprichting van de MRDH per 1 januari 2015 is afgesproken dat nog tot eind 2017 de begroting van voormalig Stadsgewest Haaglanden en voormalig stadsregio Rotterdam gescheiden zouden blijven. Dit maakte dat ook de subsidieverlening door de Vervoersautoriteit voor beide geografische gebieden gescheiden zouden blijven. Omdat alles in kort tijdsbestek gerealiseerd diende te worden en men de gemeenten ook rechtszekerheid wilde geven, werd een tijdelijke subsidieverordening in het leven geroepen waarbij de subsidieverordeningen van Stadsgewest Haaglanden en stadsregio Rotterdam werden voortgezet voor de respectievelijke regio's.

Per 1 januari 2018 wordt er binnen de MRDH geen opgesplitste begroting meer gevoerd. Dat is dus ook het moment om het door het Rijk beschikbaar gestelde geld voor het verkeers- en vervoersbeleid, de brede doeluitkering (BDU), in de hele regio gelijkwaardig te gaan inzetten. Vanaf dit moment gelden voor alle nieuwe aanvragen van projectsubsidies dezelfde subsidiecriteria, die zijn verwoord in de Subsidieverordening Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag (verder te noemen: subsidieverordening) die per die datum in werking treedt. Subsidies welke voor 31 december 2017 zijn beschikt, vallen onder de dan vigerende regelingen.

De subsidieverordening die door het algemeen bestuur wordt vastgesteld geeft de technische spelregels voor de inzet van het subsidie-instrument. Dit ter ondersteuning van het door MRDH vastgestelde beleid. De uitvoeringsregeling die vervolgens door de Bestuurscommissie Va (BCVa) vastgesteld wordt bevat nadere regels die een meer gedetailleerde uitwerking geven van de subsidieverordening en de wijze waarop met specifieke categorieën omgegaan zal worden. 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 op 1 juli 2016 vastgesteld in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB). De UAB is tevens het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan dat de MRDH op basis van de Planwet Verkeer en Vervoer dient vast te stellen. 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 vervangt de twee eerdere verordeningen (die van Stadsgewest Haaglanden en die van stadsregio Rotterdam), die ditzelfde regionale beleid ondersteunden met technische spelregels. Daarmee is deze subsidieverordening geen trendbreuk met de eerdere verordeningen en wordt voor grote gedeelten de in eerdere verordeningen opgenomen werkwijzen overgenomen. Daar waar de voorgaande verordeningen van elkaar verschilden, zijn uiteraard keuzes gemaakt.

Begroting en budgetten

Voor de uitvoering van haar taken op het gebied van verkeer en vervoer beschikt de MRDH Va over de BDU van het Rijk. De middelen zijn bestemd voor de exploitatie en instandhouding van het regionale openbaar vervoer en aan bijdragen voor de uitvoering van regionale projecten op het gebied van verkeer en vervoer.

De bestuurscommissie heeft besloten dat maximaal 80% van de inkomsten BDU mag worden besteed aan de exploitatie en instandhouding van het regionaal openbaar vervoer. Voor projecten (gedrag, infrastructuur 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 bestuurscommissie het ontwerp van een IPVa voor het komende jaar aan. In het IPVa worden de budgetten voor de afzonderlijke programma's en projecten voor het komende jaar vastgesteld. Voor kleine projecten wordt een budget binnen de begroting Vervoersautoriteit gereserveerd, dat later in het jaar gevuld wordt met aanmeldingen.

De kaders

Sommige keuzes zijn in een eerder stadium al gemaakt en zijn daarmee een gegeven, bij het opstellen van 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. Op 7 december 2016 is bijvoorbeeld door de bestuurscommissie Va besloten de inwonersbijdrage ten behoeve van het mobiliteitsfonds Haaglanden niet voort te zetten of uit te breiden. De bijdrage en het fonds eindigen dus op 31 december 2017, tegelijkertijd met de huidige subsidieverordening.

Daarnaast zijn uiteraard ook besluiten van andere bestuursorganen kader stellend. We hebben het dan niet alleen over wettelijke bepalingen maar ook over de subsidiebeschikking waarmee het Rijk de Brede Doeluitkering (BDU), de financiële basis van deze subsidieverordening, aan de MRDH verleend.

Om enig inzicht te geven in hoe de nieuwe subsidieverordening tot stand is gekomen zal hieronder ingegaan worden op een aantal aanvullende uitgangspunten die ten grondslag liggen aan het beleid en dus aan de verordening, daarbij zal ook een aantal wijzigingen (soms slechts voor één regio) aan de orde komen. Veel van deze uitgangspunten zijn niet nieuw, omdat deze ook al in de huidige verordeningen gevolgd werden.

Relatie met het UAB (Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid)

De UAB is op 1 juli 2016 na een zienswijzeprocedure bij gemeenteraden, door het algemeen bestuur van de MRDH vastgesteld. Wijzigingen in die UAB ten opzichte van de nog door het Stadsgewest en de stadsregio vastgestelde RVVP leiden op natuurlijke wijze hier en daar tot wijzigingen in de inhoudelijke toetsingscriteria bij subsidieverlening.

In de huidige UAB zijn er ook nog een aantal beleidspunten waar een verdere uitwerking nodig is. Deze uitwerking zal dan via een wijziging of aanvulling op de UAB aan de gemeenten worden voorgelegd. Daarna kunnen die punten worden uitgewerkt in een modulaire aanvulling of wijziging van de uitvoeringsregeling. Op dit moment zijn deze punten in de verordening dus nog niet verder uitgewerkt, omdat er nog niet voldoende duidelijkheid is over de bovenliggende beleidskaders. Het gaat om de volgende onderwerpen:

- Vraaggericht vervoer;
- Duurzame mobiliteit;
- Reisgedrag;
- Verkeersmanagement;
- Inrichten van knopen (kwaliteit van plekken);
- Verkeersveiligheid infra, op het gebied van risicogestuurde aanpak;
- vervoer over water.

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.

Gebruiksvriendelijke en doelmatige spelregels

De verordening bevat de financiële spelregels ter uitvoering van het regionaal V&V beleid waarbij de rijks gelden zo goed mogelijk worden verdeeld om de doelstellingen van de UAB te halen.

Deze spelregels 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 bestuurscommissie Vervoersautoriteit wordt vastgesteld geeft een gedetailleerdere uitwerking van het subsidie-instrument en kan modulair aangevuld of aangepast worden.

Om de overgang van de oude verordeningen naar de nieuwe soepel te laten verlopen is er gekozen voor een ruime overgangsbepaling waarbij alle verleningen van voor inwerkingtreding nog op basis van de oude verordeningen worden afgedaan.

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 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 23 gemeenten in de MRDH vastgestelde gezamenlijke regionale verkeer en vervoer opgave te kunnen 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 (de subsidieverordening) kan worden gestimuleerd. Het pakket van maatregelen en projecten die een bijdrage leveren aan de regionale opgave uit de UAB worden jaarlijks opgenomen in het IPVa (Investeringsprogramma Vervoersautoriteit).

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, wordt nu vastgelegd in de verordening. Dit 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,-.

Er geldt bij kleine projecten dat deze opgenomen dienen te zijn in het IPVa. Daarnaast geldt er een jaarlijks, door de BC Va 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 in een bepaalde volgorde te zetten. Op het moment dat aanvragen inhoudelijk geprioriteerd worden, betekent dat dat de subsidie in tranches telkens voor een bepaalde sluitingsdatum dient te worden aangevraagd en dit beperkt de flexibiliteit. Omdat alle regionale opgaven belangrijk zijn zou dat bovendien betekenen dat na zo'n sluitingsdatum appels met peren vergeleken zouden gaan worden.

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 is, 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 regionale doelstellingen uit de UAB te bereiken. Dat zijn bijvoorbeeld:

- Een fietsproject dat op het Regionaal Basisnetwerk Fiets ligt;
- Een wegenproject dat op het Metropolitain verbindend of basisnetwerk 2025 ligt, of een extra schakel welke leidt tot oplossen van de knelpunten op dit netwerk conform de toepisen;
- 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 om het aantal doden en letselongevallen te verminderen. Een wegbeheerder kan subsidie aanvragen voor:
 - o Verkeersveilige inrichting van schoolomgevingen
 - o Verkeersveilige inrichting van ongevallenlocaties

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 doelen van de UAB. 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, worden in dit artikel vastgelegd.

Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit is voor de MRDH het belangrijkste middel om investeringen naar uitvoeringsperiode 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:

- Aanmelding van een project
- Toetsing van de aanmelding
- Besluitvorming over opname in het IPVa

Uiterlijk in het ambtelijke overleg Vervoersautoriteit (AOVa) van oktober 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 maand november 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 1 november 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 fietsenkelder 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 zou kunnen zijn als er bijvoorbeeld een normbedrag is vastgesteld per toegankelijk gemaakte bushalte.

Artikel 17 Aanvraag tot subsidievaststelling

Voor subsidies die beschikt zijn als maximum bedrag, waarvan de maximaal verleende subsidie lager is dan € 50.000,- 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 dient de subsidieontvanger daar medewerking aan te 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.

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 is geweest 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 Subsidiecategorieën infrastructurele projecten

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

Met betrekking tot verkeersveiligheid is nu gekozen voor alle locaties binnen de deelnemende gemeenten waar de afgelopen jaren slachtofferongevallen hebben plaatsgevonden. Doordat het terugdringen en voorkomen van slachtofferongevallen een doelstelling van de UAB is, zijn de aanpassingen van al deze locaties, voorzover zij verder voldoen aan de eisen van de uitvoeringsregeling en de verordening, regionale projecten in de zin van deze verordening, ook als het om een lokaal netwerk gaat. Een voorwaarde om voor subsidie in aanmerking te komen is dat de inrichting van infrastructuur Duurzaam Veilig dient te zijn. De gedachte hierachter is dat de weg dusdanig wordt ingericht dat de weggebruiker weet wat er van hem verwacht wordt, zodat de gevolgen van menselijke fouten beperkt worden. De kernwoorden voor de weginrichting zijn herkenbaarheid en uniformiteit.

Landelijk wordt er op dit moment toegewerkt naar een risico gestuurde aanpak. Deze aanpak is nu nog in ontwikkeling, maar wanneer deze een bruikbaar instrument met indicatoren heeft opgeleverd, zal deze gebruikt gaan worden om te bepalen welke maatregelen subsidiabel zijn.

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. Aan de aanvraag dient een advies te zijn toegevoegd van de vervoersbedrijven.

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 Profijtbeginsel/ 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.

Daarnaast kan de MRDH investeren/subsidiëren in infrastructuur naar deze knopen, zodat er elders binnen de economische centra ruimte ontstaat voor de wegbeheerder om een hogere kwaliteit mogelijk te maken.

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 besluiten om voor de betreffende subsidiecategorie voor een bepaalde periode een hoger subsidiepercentage vast te stellen.

§ 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 UAB.

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 via 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 worden de ervaringen van uit Bereikbaar Haaglanden en De Verkeersonderneming 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 mooie basis voor subsidiabele projecten. Basisvoorwaarde is dat de projecten aantoonbaar bijdragen aan de in de UAB benoemde toepisen 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 volgende categorieën: Duurzame mobiliteit en Pilots.

a. Duurzame mobiliteit

In de UAB is Duurzame Mobiliteit beschreven als een ambitie die alle beleidsterreinen raakt en daarmee ook verschillende beleidsterreinen van verkeer en vervoer.

In de loop van 2017 wordt een nulmeting en referentiemeting gedaan van de CO2 uitstoot en wordt een maatregelenpakket Duurzame Mobiliteit opgesteld, waarmee de beoogde reductie haalbaar gemaakt kan worden.

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. Daarnaast is deze subsidie ook bedoeld voor met deze OV-concessies samenhangende sociale veiligheid.

§ 3.2 Subsidies voor maatwerkvoorzieningen openbaar vervoer

Het beleidsveld maatwerkvervoer dient nog nader te worden uitgewerkt en vastgesteld door de bestuurscommissie Va. Na vaststelling van dit beleidsstuk wordt dit toegevoegd aan de Uitvoeringsregeling. Nu komen in ieder geval in aanmerking de projecten die voor het gebied van stadsregio Rotterdam vallen binnen de beleidslijn maatwerkvoorzieningen openbaar vervoer, of projecten die voor voormalig Haaglanden vallen binnen het oude beleid.

Hoofdstuk 4 Slotbepalingen

Artikel 63 Inwerkingtreding

Als het algemeen bestuur op 7 juli de subsidieverordening vaststelt, treedt deze niet meteen in werking. Omdat de subsidieverordening werkt met de systematiek van begrotingsjaren (in dit geval kalenderjaren) zal de verordening in werking treden op 1 januari 2018. In aanloop daarnaartoe zal nog eenmaal aangemeld worden voor het IPVa op de nu gebruikelijke wijze. Er zal uiteraard bij de inhoudelijke beoordeling van de voor 2018 aangemelde projecten rekening gehouden worden met welke projecten vanaf 2018 voor subsidie in aanmerking komen.

