



		Paraaf voor agendering:
Behandelend ambtenaar:	W. van Iperen	Akkoord
Ambtelijk opdrachtgever / Leidinggevende:	Heijman, A	digitaal
Bestuurlijk opdrachtgever / Portefeuillehouders:	Vermeulen, F	
Provinciesecretaris	drs. J.H. de Baas	

Status
A-Openbaar

Datum vergadering Gedeputeerde Staten
26 september 2017

Eindtermijn
n.v.t.

Onderwerp:

Vaststellen deelplafonds Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 voor het jaar 2018

Publiekssamenvatting:

Om samen met de regio's, gemeenten en andere betrokken partijen in de provincie Zuid-Holland bij te dragen aan de ontwikkeling van een optimaal mobiliteitsnetwerk is de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 op een aantal punten gewijzigd en is een (hoofd)subsidieplafond vastgesteld. Dit hoofdplafond is onderverdeeld in deelplafonds voor verschillende paragrafen uit de regeling die met dit GS-voorstel worden vastgesteld.

Advies:

1. De deelplafonds voor de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 vast te stellen;
2. Te bepalen dat na vaststelling van de deelplafonds van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 door Gedeputeerde Staten deze worden gepubliceerd in het Provinciaal Blad
3. Vast te stellen de publiekssamenvatting bij het voorstel Vaststellen deelplafonds Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 voor het jaar 2018.

Besluit GS:

Vastgesteld conform advies

Bijlagen:

1. Risicoanalyse deelplafonds per paragraaf
2. PS-besluit van 13 september - Wijziging subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 en vaststellen hoofdplafond 2018 - DOS-2008-0010720

1 Toelichting voor het College

Op grond van artikel 5, lid 1 van de Algemene subsidieverordening Zuid-Holland 2013 stellen Provinciale Staten de hoofdsubsidieplafonds vast. Voor een aantal paragrafen van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 hebben Provinciale Staten op 13 september 2017 (op basis van bijgevoegd Statenvoorstel) een hoofdplafond vastgesteld. Dit hoofdplafond betreft de optelling van de deelplafonds voor de paragrafen 9, 11, 12, 13 en 16. Het vaststellen van de deelplafonds is echter een bevoegdheid van GS en gebeurt bij voorkeur (zoals in dit geval) na vaststelling van het hoofdplafond.

Het hoofdplafond werd niet tegelijk met de Begroting in november 2017 vastgesteld, maar vooruitlopend daarop. De reden hiervoor is dat bij de vaststelling van het subsidieplafond het van belang is, dat dit gebeurt voordat de meeste aanvragen voor 2018 worden ingediend. Dit is vooral in de laatste drie maanden van 2017. Daarom is als tijdvak voor het subsidieplafond gekozen voor de periode van 1 oktober 2017 tot 1 oktober 2018. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht moet een subsidieplafond worden bekendgemaakt voor het tijdvak waarop het betrekking heeft. Indien het pas later wordt bekendgemaakt kan het niet worden tegengeworpen aan voordien ingediende aanvragen.

Gedeputeerde Staten kunnen een door Provinciale Staten vastgesteld plafond onderverdelen in deelplafonds, voor afzonderlijke onderdelen van de regels, waarvoor dat plafond is vastgesteld (artikel 5, lid 2 Algemene subsidieverordening Zuid-Holland 2013). In tabel 1 hieronder is het voorstel voor de vast te stellen deelplafonds opgenomen. Gedeputeerde Staten heeft ter verduidelijking mededeling van deze voorgenomen deelplafonds gedaan aan Provinciale Staten in bijlage 2: overzicht voorgenomen deelplafonds voor 2018 bij Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 van het Statenvoorstel.

Het hoofdplafond vormt de optelling van de voorgenomen deelplafonds, waarbij niet voor alle paragrafen deelplafonds worden vastgesteld. De toelichting per paragraaf waarom wel of geen deelplafond wordt vastgesteld, is opgenomen in bijlage 1: risicoanalyse deelplafonds per paragraaf.

Subsidie-regeling nr.	Paragraaf	Titel van de regeling	Doel	Subsidie plafond 2e aanvraagperiode (1 okt 2017 – 1 okt 2018)
1.6.74		Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland	2.1	14.707.000
			2.2	
	9	<i>Sociale Veiligheid</i>	2.2	529.000
	11	Gedragbeïnvloeding	2.1	0
	12	Veerprojecten	2.1	11.513.000
	13	Veerinfrastructuur	2.1	1.150.000
16	Energietransitie	3.2	1.515.000	

Ter toelichting op de tabel dienen de volgende opmerkingen:

1. Subsidies die opgenomen zijn in de tabel deelsubsidieplafonds zijn subsidies die op basis van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 worden verstrekt;
2. De verantwoordingsarrangementen volgens het USK zijn van toepassing. Dit geldt niet voor langlopende beschikkingen die onder de oude BDU-uitvoeringsregeling zijn beschikt. Daarvoor is de SISA verantwoordingsystematiek van toepassing;
3. Indien bij de verlening van subsidies rangschikking aan de orde is, is dit vermeld in de betreffende subsidieregeling;
4. Voor paragraaf 9 wordt een deelplafond voorgesteld van € 529.000. Het gaat om subsidies met als doel: vergroting van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer;
5. Voor paragraaf 11 wordt een deelplafond voorgesteld van € 0. Subsidies binnen deze paragraaf zijn in 2017 voor 3 jaar verleend, er zijn geen aanvragen mogelijk in het komende jaar;
6. Voor paragraaf 12 wordt een subsidieplafond voorgesteld van € 11.513.000 voor het revolverend verenfonds. Subsidies worden verstrekt voor nieuwbouw of renovatie van een veerpont;
7. Voor paragraaf 13 wordt een subsidieplafond voorgesteld van € 1.150.000. Subsidies worden verstrekt voor projecten die de inrichting van aanmeerlocaties verbeteren, zoals de renovatie of nieuwbouw van veerstoepen en aanmeersteigers, wachtruimtes, fietsenstallingen en reisinformatiesystemen.
8. Voor paragraaf 16 wordt een subsidieplafond voorgesteld van € 1.515.000. Subsidies worden verstrekt voor projecten die leiden tot vernieuwende vormen van infrastructuur die leiden tot energiebesparing, duurzame energieopwekking of CO₂-reductie.

Risicoanalyse

Voor deze regeling is een risicoanalyse uitgevoerd om Misbruik en Oneigenlijk (M&O-beleid) gebruik te voorkomen. Deze risicoanalyse is bepalend voor het aantal steekproefsgewijze controles, die zullen worden uitgevoerd nadat de gesubsidieerde activiteiten zijn verricht. De paragrafen van de Subsidieregeling Mobiliteit hebben een laag risicoprofiel (paragrafen 2, 6, 7,10) of midden risicoprofiel (overige paragrafen).

Het algemene Sanctiebeleid, dat onderdeel uitmaakt van hiervoor genoemd M&O-beleid, is van toepassing en hiernaast zijn geen aanvullende beheersmaatregelen genomen aangezien het een laag- of midden risicoprofiel betreft. Deze risicoprofielen worden dan ook geaccepteerd om uitvoering te geven aan het beleid door middel van deze regeling.

Financieel en fiscaal kader:

Totaalbedrag exclusief BTW:	€ 14.707.000
Programma:	2 – Bereikbaar en verbonden 3 – Aantrekkelijk en concurrerend
Financiële risico's:	Er zijn geen financiële risico's.

Juridisch kader:

De Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 valt onder de Algemene subsidieverordening Zuid-Holland2013.

Op de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 is het Uniform Subsidiekader (USK) van toepassing.

2 Proces

Op 13 september 2017 is het hoofdplafond voor paragrafen 9, 11, 12, 13 en 16 van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 voor het jaar 2018 door Provinciale Staten vastgesteld (zie het Statenvoorstel in de bijlage). In dit Statenvoorstel zijn de nu vast te stellen deelplafonds reeds toegelicht en is aangekondigd dat deze zo spoedig mogelijk na vaststelling van het hoofdplafond door GS worden vastgesteld.

Besteding van de middelen voor deze paragrafen uit de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland wordt vastgelegd in de toelichting bij de begroting.

Het (hoofd)subsidieplafond 2018 voor de paragrafen 9, 11, 12, 13 en 16, inclusief de deelplafonds 2018 voor de afzonderlijke paragrafen worden gepubliceerd in het Provinciaal Blad.

3 Communicatiestrategie

Naast de publicatie in het provinciaal blad wordt via het Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraad met de betrokken regio's en gemeenten gecommuniceerd over de subsidieplafonds en de verdere ontwikkeling van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland.

Bijlage 1: risicoanalyse deelplafonds per paragraaf

Op basis van de beleidsdoelstellingen en financiële risico's is per paragraaf van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 wel of geen deelplafond vastgesteld. In onderstaande tabel is per paragraaf de onderbouwing daarvan aangegeven.

Paragraaf	Doel	Reden wel of geen deelplafond
2. Infrastructurele projecten	2.1	Hier wordt geen deelplafond ingesteld omdat alleen subsidies worden verleend aan projecten die zijn opgenomen in de vast te stellen regionale gebiedsagenda mobiliteit 2017.
3. Regionaal vervoer over weg en spoor	2.2	De te verlenen bedragen zijn contractueel bepaald. Er kunnen geen extra aanvragen komen buiten de contractanten. Een deelplafond is dus niet nodig.
4. Regionaal vervoer over water	2.2	De te verlenen bedragen zijn contractueel bepaald. Er kunnen geen extra aanvragen komen buiten de contractanten. Een deelplafond is dus niet nodig.
5. Collectief vraagafhankelijk vervoer	2.2	De bekostiging van deze vorm van vervoer is een verplichting voor de PZH, onafhankelijk van de hoogte. Een deelplafond is dus niet aan de orde.
6. Oprichting buurtbusvereniging	2.2	Hier is geen deelplafond voor opgenomen omdat onzeker is of zich een aanvraag voordoet, en de PZH de oprichting van zoveel mogelijk buurtbusverenigingen stimuleert. Tevens zijn de kosten voor de oprichting minimaal.
7. Instandhouden buurtbusverenigingen	2.2	Hier is geen deelplafond voor ingericht omdat de groep stabiel is. Er kunnen zich geen onverwachte aanmeldingen voordoen gezien het voortraject voor de inrichting van een nieuwe buurtbusvereniging.
8. Toegankelijkheid bushaltelocaties	2.2	Hier is geen deelplafond voor opgenomen omdat de PZH het toegankelijk maken van bushaltes zoveel mogelijk stimuleert. Tevens was de laatste jaren het beschikbare budget meer dan toereikend in relatie tot de aanvragen.
9. Sociale veiligheid	2.2	Deelplafond ingesteld conform het vastgestelde beleidskader sociale veiligheid. Door de invoering van verscherpt toezicht kan er een beroep worden gedaan op extra middelen.
10. Bedrijfsvervoer Wet sociale werkvoorziening	2.2	Deze vorm van bedrijfsvervoer beperkt zich tot een bekend aantal aanvragers. De tarieven zijn bekend en hebben hun weerslag in de hoogte van het budget. Een deelplafond is dan niet nodig.
11. Gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid	2.1	Deelplafond op € 0 gesteld omdat in 2017 3-jarige plannen zijn ingediend.
12. Veerprojecten	2.2	Deelplafond ingesteld. Budget is gelimiteerd.
13. Veerinfrastructuur	2.2	Deelplafond ingesteld. Budget is gelimiteerd.

14. Fietsprojecten	2.1	Geen deelplafond nodig omdat het geen open regeling betreft.
15. Reizigersplatforms	2.2	Geen deelplafond nodig omdat de aanvragers bekend zijn en het niet te verwachten is dat de groep zich uit zal breiden.
16. Energietransitie in mobiliteit	3.2	Deelplafond ingesteld. Budget is gelimiteerd.
16a. R-net projecten	2.2	Geen deelplafond ingesteld. Aanvragen zijn alleen mogelijk voor werkzaamheden die onderdeel zijn van een uitvoeringsbesluit. De kans op budgetoverschrijding is nihil (zie toelichting hieronder).

Ad. 16a:

Paragraaf 16a R-net projecten krijgt binnen de Subsidieregeling mobiliteit geen deelplafond. De voormalige Subsidieregeling R-net kende wel een subsidieplafond. Daarom is hier een toelichting opgenomen over het vervallen van het plafond. De Subsidieregeling R-net Zuid-Holland stelt gemeenten in de gelegenheid een aanvraag om de verlening van subsidie in te dienen ten behoeve van de ontwikkeling van een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk door de introductie van Randstadnet (R-net) in Zuid-Holland.

Bij de inwerkingtreding van de Subsidieregeling R-net Zuid-Holland is conform art 5 lid 1 van de Algemene Subsidieverordening een subsidieplafond vastgesteld door Provinciale Staten op 11 december 2013. Hoewel naar aanleiding van de uitgevoerde ambtelijke risicoanalyse de conclusie was dat sprake was van een laag risicoprofiel, is destijds uit voorzorg toch besloten PS een subsidieplafond vast te laten stellen.

Enkele jaren verder kan inmiddels worden geconstateerd dat zich geen overschrijding van de voor de subsidieregeling beschikbare budgetten voor het ontwerp en de aanleg van de R-net bus- en spoorcorridors heeft voorgedaan. Ook voor de toekomst is de verwachting dat het risico nihil is dat een overschrijding van het budget zal plaatsvinden. Reden hiervoor is allereerst dat de paragraaf R-net projecten zelf enkele weigeringsgronden bevat. Deze zijn aan de orde als de aanvraag geen betrekking heeft op één van de R-net buscorridors en R-net treincorridors en/of als de aanvraag geen betrekking heeft op activiteiten, beschreven in een uitvoeringsbesluit voor de betreffende R- net bus- en treincorridor (art 4, lid 1).

Verder moet worden opgemerkt dat de R-netregeling geen open publieksregeling is: gemeenten zijn nadrukkelijk de enige toegestane aanvragers (art. 3).

Daar komt bij dat het ontwerp- en aanlegproces door de provincie per afzonderlijke bus- of spoorcorridor wordt georganiseerd. Dit leidt tot een fasegewijze bepaling van het ontwerp van R-net uitvoeringsmaatregelen inclusief kostenraming in nauwe samenspraak met de betreffende gemeente(n) in een specifieke corridor. Dit proces mondt uit in samenwerkings- of realisatieovereenkomsten die met deze gemeenten op bestuurlijk niveau worden aangegaan. Dit is tevens het moment waarop een start kan

worden gemaakt met het operationele subsidieproces en het opstellen en indienen van subsidieaanvragen.

Een en ander resulteert erin dat in voldoende mate is voorzien in bescherming tegen toekomstige budgetoverschrijdingen. Daarmee is het instandhouden van een subsidieplafond overbodig. De opname van de Subsidieregeling R-net als paragraaf in de Subsidieregeling Mobiliteit (SRM) is een geschikte aanleiding om het plafond te laten vervallen. Door het intrekken van de bestaande Subsidieregeling R-net Zuid-Holland vervalt het bestaande subsidieplafond.