

Besluit van gedeputeerde staten van Zuid-Holland van 2 oktober 2018 tot wijziging van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017

Gedeputeerde staten van Zuid-Holland;

Gelet op artikel 3 van de Algemene subsidieverordening Zuid-Holland 2013;

Overwegende dat het wenselijk is de subsidieregeling te actualiseren;

Besluiten:

Artikel I

De Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 wordt als volgt gewijzigd:

A.

In artikel 1.1 wordt 'veerinfrastructuur: totaal van aanmeerlocaties, aanlegsteigers, wachtruimten, fietsenstallingen en reisinformatiesystemen' vervangen door 'veerinfrastructuur: totaal van aanmeerlocaties, aanlegsteigers, wachtruimten, fietsenstallingen, laadinfrastructuur en reisinformatiesystemen'.

B.

In artikel 1.1 wordt 'veerproject: nieuwbouw of renovatie van een veerpont' vervangen door 'veerproject: het renoveren of vervangen van een veerpont'.

C.

De titel van § 2 komt te luiden:

§ 2. Gebiedsagenda projecten

D.

Artikel 2.3 komt te luiden:

In afwijking van artikel 26, eerste lid, van de Asv kan een aanvraag voor subsidies als bedoeld in artikel 2.1, worden ingediend vanaf de datum waarop de Gebiedsagenda Mobiliteit voor het jaar waar de aanvraag betrekking op heeft is vastgesteld tot 1 november van het jaar waar de aanvraag betrekking op heeft.

E.

Artikel 2.7, tweede lid, komt te luiden:

2. In afwijking van het eerste lid bedraagt de hoogte van de subsidie:

- a. voor regionale openbaar vervoerprojecten ten hoogste 80% van de subsidiabele kosten, en
- b. voor activiteiten die tevens bijdragen aan de doelstellingen van paragraaf 5, 8, 9, 11, 13, 14, 16 of 16A ten hoogste 75% van de subsidiabele kosten.

F.

In artikel 2.9, eerste lid, vervalt onderdeel b, onder verlettering van onderdeel c tot b.

G.

Na artikel 2.11 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 2.12 Aanvullende Gebiedsagenda subsidies

1. Voor activiteiten die voldoen aan de subsidievereisten van de paragrafen 8, 9, 11, 13 en 14 kan een subsidie worden verstrekt tot ten hoogste 75% van de subsidiabele kosten van die activiteit,

indien voor deze activiteiten geen subsidie wordt verstrekt op grond van voornoemde paragrafen en deze activiteiten zijn opgenomen in de Gebiedsagenda Mobiliteit die is vastgesteld voor het jaar waar de aanvraag betrekking op heeft.

2. Bij aanvragen op grond van dit artikel zijn de bepalingen omtrent subsidieaanvraag, subsidiabele kosten, niet subsidiabele kosten, verplichtingen van de subsidieontvanger, prestatieverantwoording, bevoorschotting en betaling zoals deze zijn opgenomen in de paragrafen genoemd in het eerste lid van overeenkomstige toepassing.

H.

In artikel 7.3 wordt 'de Regeling Vaststelling Kenmerken en Startvoorwaarden Buurtbusprojecten Provincie Zuid-Holland 2006' vervangen door 'de Regeling vaststelling kenmerken en startvoorwaarden buurtbusprojecten provincie Zuid-Holland, de Regeling Vaststelling Kenmerken en Startvoorwaarden Buurtbusprojecten provincie Zuid-Holland 2006 of de Regeling vaststelling kenmerken en startvoorwaarden buurtbusprojecten Zuid-Holland 2018'.

I.

In artikel 7.4 wordt '€ 4.760,00' vervangen door '€ 7.500,00'.

J.

Artikel 12.6 komt te luiden:

Artikel 12.6 Subsidievereisten

1. Onverminderd artikel 12.3 wordt, om voor subsidie in de vorm van een lening als bedoeld in artikel 12.1 in aanmerking te komen, voldaan aan de volgende vereisten:
 - a. de veerpont wordt gedurende het gehele jaar op werkdagen ingezet op één of meerdere veerdiensten, genoemd in artikel 12.2, die overwegend forensen en scholieren overzetten;
 - b. het veerproject heeft een sluitend financieringsplan dat in ieder geval bestaat uit een investeringsplan en een plan voor de jaarlijkse aflossingen met maximaal een looptijd van de technische levensduur van de nieuwe of gerenoveerde veerpont, waarin de verwachte inkomsten en uitgaven over de volledige looptijd van de lening zijn opgenomen alsmede de eventuele bijdragen van andere bestuursorganen dan Gedeputeerde Staten;
 - c. de veerexploitant heeft een onderhoudsplan voor de veerpont gedurende de maximale technische levensduur;
 - d. uit een onderzoeksrapport dat in opdracht van de veerexploitant is opgesteld door een door de Inspectie Leefomgeving en Transport erkende deskundige, blijkt dat het veerproject en het onderhoudsplan economisch-, technisch- en financieel verantwoord zijn;
 - e. het veerproject heeft een maatschappelijk belang, dat in ieder geval blijkt uit het overzetten van forensen en scholieren, de reductie van het aantal omrijkilometers of de reductie van uitstoot van het autoverkeer of de veerpont.
 - f. de nieuwe motoren van een nieuwe of bestaande veerpont:
 - i. voldoen, indien deze motoren feitelijk beschikbaar zijn, aan de EU-normen voor uitlaatgasemissies die op 1 januari 2019 respectievelijk 1 januari 2020 van kracht worden op grond van Verordening (EU) 2016/1628 danwel in deze verordening als gelijkwaardig worden beschouwd;
 - ii. worden, indien onderdeel i niet van toepassing is en in aanvulling op de bestaande EU-normen danwel emissie-eisen gesteld door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en erkend door de EU-richtlijn 2004/26, voorzien van aanvullende maatregelen om de uitstoot van verontreinigende emissies tegen te gaan.
2. In aanvulling op de vereisten in het eerste lid wordt bij een tweedehands veerpont voldaan aan de volgende vereisten:
 - a. de tweedehands veerpont verkeert technisch in goede staat en wordt indien nodig gerenoveerd, waarbij de kosten van deze renovatie worden geacht deel uit te maken van de lening ten behoeve van de aanschaf van de tweedehands veerpont;

- b. de tweedehands veerpont is aantoonbaar duurzamer dan de huidige veerpont van de veerexploitant en wordt daartoe zo nodig gerenoveerd;
 - c. uit een onderzoeksrapport dat in opdracht van de veerexploitant is opgesteld door een door de Inspectie Leefomgeving en Transport erkende deskundige blijkt dat:
 - i. het casco van de tweedehands veerpont in kwalitatief goede staat is, zodat de tweedehands veerpont nog minimaal 15 jaar kan worden ingezet voor de Zuid-Hollandse veerdienst;
 - ii. de tweedehands veerpont aantoonbaar duurzamer is dan de huidige veerpont van de veerexploitant.
3. In aanvulling op de vereisten in het eerste lid wordt bij een nieuwe veerpont voldaan aan de volgende vereisten:
- a. de nieuwe veerpont is aantoonbaar duurzamer door het nemen van aanvullende duurzaamheidsmaatregelen, waardoor in ieder geval het energiegebruik kan worden verminderd ten opzichte van de huidige veerpont van de veerexploitant;
 - b. uit een rapport, dat in opdracht van de veerexploitant is opgesteld door een milieu-adviesbureau of een door de Inspectie Leefomgeving en Transport erkende deskundige, blijkt dat de conform het derde lid, onder a genomen duurzaamheidsmaatregelen leiden tot een aantoonbare vermindering van het energiegebruik ten opzichte van de huidige veerpont van de veerexploitant.

K.

Artikel 14.3.1 komt te luiden:

Artikel 14.3.1 Subsidievereisten

Om voor subsidie als bedoeld in de artikelen 14.1.1, eerste lid, onder b, en 14.1.2, eerste lid, onder b, in aanmerking te komen omvat een definitief ontwerp in elk geval:

- a. het opstellen van een definitief ontwerp waaruit de aard, omvang en realisatietijd van het fietsproject of de fietsparkeervoorziening blijkt;
- b. het opstellen van een SSK van de totale projectkosten van het fietsproject of de fietsparkeervoorziening, met als uitgangspunt het in onderdeel a genoemde definitief ontwerp, waaruit de bouwsom en exploitatiekosten van het fietsproject of de fietsparkeervoorziening blijken;
- c. een toelichting waarin wordt aangetoond dat de subsidieaanvrager:
 - i. maatregelen neemt om de CO₂ uitstoot zo veel mogelijk te beperken bij de aanleg, het beheer of het onderhoud van het fietsproject, of
 - ii. een afweging heeft gemaakt waarom geen CO₂ beperkende maatregelen worden genomen door toepassing van energiebesparing, circulariteit of biobased materialen en toelicht waarom wordt afgeweken van de provinciale duurzaamheidsdoelstellingen.

L.

In artikel 16A.2 wordt 'gemeenten' vervangen door 'publiekrechtelijke rechtspersonen'.

M.

Na § 16A wordt een paragraaf ingevoegd, luidende:

§ 16B Experimenten vernieuwingen mobiliteit

Artikel 16B.1 Subsidiabele activiteiten en prestatie

1. Subsidie kan worden verstrekt voor experimenten met vernieuwingen die bijdragen aan een aantrekkelijker of efficiënter:
 - a. openbaar vervoer, of
 - b. vervoer van en naar een OV-halte.
2. Subsidie als bedoeld in het eerste lid wordt verstrekt in de vorm van een projectsubsidie.

3. De activiteiten, bedoeld in het eerste lid, hebben als doel om het openbaar vervoer en het vervoer van en naar een OV-halte aantrekkelijker of efficiënter te maken en het ontwikkelen van kennis op dit gebied.

Artikel 16B.2 Doelgroep

Subsidie als bedoeld in artikel 16B.1 wordt uitsluitend verstrekt aan wegbeheerders of rechtspersonen die met toestemming van de wegbeheerder de subsidiabele activiteit kunnen uitvoeren.

Artikel 16B.3 Weigeringsgronden

In aanvulling op de artikelen 11 en 12 van de Asv wordt subsidie als bedoeld in artikel 16A.1 geweigerd indien:

- a. de activiteit waar de aanvraag betrekking op heeft al op grond van een verleende concessie dient te worden uitgevoerd.
- b. het aangevraagde subsidiebedrag minder bedraagt dan € 10.000,00 of meer bedraagt dan € 700.000,00.

Artikel 16B.4 Subsidievereisten

Om voor subsidie als bedoeld in artikel 16B.1 in aanmerking te komen, wordt voldaan aan de volgende vereisten:

- a. een onderdeel of een combinatie van onderdelen van het efficiënter maken van de vervoersketen is vernieuwend;
- b. de activiteit heeft de potentie om direct of indirect tot CO₂-reductie, een efficiënter of aantrekkelijker openbaar vervoer of vervoer van en naar een OV-halte te leiden;
- c. de activiteit is potentieel breder toepasbaar;
- d. de activiteit levert een belangrijke bijdrage aan kennisontwikkeling op het gebied van de in artikel 16B.1, eerste lid genoemde activiteiten;
- e. het is niet aannemelijk dat de activiteit zonder subsidie zal worden uitgevoerd.

Artikel 16B.5 Niet subsidiabele kosten

In aanvulling op artikel 16 van de Asv komen de volgende kosten niet voor subsidie in aanmerking:

- a. kosten die redelijkerwijs zijn toe te rekenen aan achterstallig onderhoud;
- b. interne kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht (VAT), waaronder begrepen kosten van bestuurlijke afhandeling;
- c. kosten voor de vergoeding van planschadeclaims;
- d. stelposten;
- e. kosten voor onroerende zaken die reeds in eigendom zijn van de opdrachtgever, tenzij het onroerend goed minder dan tien jaren voorafgaand aan de aanleg van het project en speciaal voor de aanleg van het betreffende project is aangekocht;
- f. overheadkosten.

Artikel 16B.6 Subsidiehoogte

1. De hoogte van de subsidie bedraagt ten hoogste 50% van de subsidiabele kosten met een maximum van € 700.000,00.
2. Indien toepassing van het eerste lid ertoe leidt dat de subsidie minder bedraagt dan € 10.000,00 wordt de subsidie niet verstrekt.
3. In afwijking van het eerste lid kunnen in bijzondere gevallen Gedeputeerde Staten besluiten om het subsidiepercentage te verhogen indien de beschikbare middelen dit toelaten.

Artikel 16B.7 Verplichtingen van de subsidieontvanger

1. In aanvulling op de artikelen 18 en 19 van de Asv worden aan de subsidieontvanger de volgende verplichtingen opgelegd:
 - a. de subsidieontvanger realiseert het experiment bedoeld in artikel 16B.1, eerste lid binnen drie jaar na subsidieverlening;
 - b. de subsidieontvanger zendt de subsidieverstrekker jaarlijks een verslag van de tussentijdse projectresultaten dat geschikt is voor openbaarmaking door de subsidieverstrekker.
2. Gedeputeerde Staten kunnen op een gemotiveerd verzoek van de subsidieontvanger besluiten de in het eerste lid, onder a genoemde termijn met maximaal twee jaar verlengen.

Artikel 16B.8 Prestatieverantwoording en subsidievaststelling

1. Bij een subsidie van minder dan € 25.000,00 toont de subsidieontvanger desgevraagd aan dat de activiteiten zijn verricht door middel van een activiteitenverslag en beeldmateriaal.
2. Bij een subsidie vanaf € 25.000,00 maar minder dan € 125.000,00 toont de subsidieontvanger bij de aanvraag tot subsidievaststelling aan dat de activiteiten zijn verricht door middel van een activiteitenverslag en beeldmateriaal.
3. Bij een subsidie van € 125.000,00 of meer gaat de aanvraag tot subsidievaststelling vergezeld van een controleverklaring en een financieel verslag, die beiden zijn opgesteld overeenkomstig het door de provincie Zuid-Holland opgestelde format.

Artikel 16B.9 Bevoorschotting en betaling

1. Het voorschot bedraagt maximaal 80% van het verleende bedrag.
2. Het voorschot wordt op basis van prestaties, besteding en liquiditeitsbehoefte in termijnen uitgekeerd waarvan de hoogte en de tijdstippen in de subsidiebeschikking worden bepaald.

ARTIKEL II

De Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017, zoals deze luidde op de dag voor inwerkingtreding van dit besluit blijft van kracht voor subsidies die voor de inwerkingtreding van dit besluit zijn aangevraagd.

ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin dit besluit is geplaatst met uitzondering van Artikel I, onderdeel M, dat in werking treedt op 1 december 2018.

Den Haag, 2 oktober 2018

Gedeputeerde staten van Zuid-Holland,

drs. H.M.M. Koek, secretaris

drs. J. Smit, voorzitter

Toelichting

Algemeen

De Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 (SRM 2017) is de subsidieregeling waarmee de provincie activiteiten subsidieert op het terrein van infrastructuur en openbaar vervoer. Doelstelling van de regeling is het realiseren van het verkeer- en vervoerbeleid op regionaal niveau in samenhang met het beleid op landelijk niveau.

De regeling is door Gedeputeerde staten vastgesteld op grond van de bevoegdheid die voortvloeit uit de Algemene subsidieverordening Zuid-Holland 2013 (Asv). Op de meeste paragrafen is hierdoor ook het uniform subsidiekader (USK) van toepassing. Het USK is gebaseerd op de uitgangspunten: proportionaliteit, sturing op prestaties en hoofdlijnen, uniformering en vereenvoudiging en verantwoord vertrouwen. De administratieve lasten voor burgers, bedrijven, instellingen en de uitvoeringslasten voor de overheid worden hierdoor fors teruggedrongen.

Met dit derde wijzigingsbesluit wordt de SRM 2017 op een aantal onderdelen geactualiseerd. Dit naar aanleiding van het opstellen van de Regionale Gebiedsagenda's Mobiliteit waarmee de Provincie en regio's dit jaar gezamenlijk van start zijn gegaan. In deze Gebiedsagenda's wordt meer flexibiliteit geboden aan de regio's voor de inzet van subsidiemiddelen en tegelijk meer samenhang aangebracht in de gesubsidieerde maatregelen. Andere wijzigingen zien op de aanscherping van emissie-eisen voor veerponten, de verhoging van de jaarlijkse bijdrage voor buurtbusverenigingen en verdere verduurzaming bij de uitvoering van fietsprojecten.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

A.

In artikel 1.1 is laadinfrastructuur toegevoegd aan het bestaande begrip veerinfrastructuur. De laadinfrastructuur maakt onderdeel uit van de veerinfrastructuur die nodig is voor het opladen van veerponten met een elektrische- of waterstofaandrijving.

B.

Het begrip veerproject wordt aangepast om duidelijk te maken dat onder het begrip niet alleen nieuwbouw en renovatie vallen, maar ook de vervanging door een bestaande veerpont.

C.

De titel van § 2 wordt gewijzigd in "Gebiedsagenda projecten" om duidelijk te maken dat ook andere projecten dan infrastructurele projecten voor subsidie in de Gebiedsagenda kunnen worden opgenomen.

D.

In het gewijzigde artikel 2.3 wordt nu bepaald dat de aanvraagperiode voor het jaar waarop de aanvraag betrekking heeft aanvangt op de dag waarop de Gebiedsagenda Mobiliteit voor dat jaar wordt vastgesteld en eindigt op 31 oktober van het jaar waarop de aanvraag betrekking heeft. Voor deze wijziging was er geen einddatum opgenomen.

E.

Met de wijziging van het tweede lid van artikel 2.7 wordt een bijdrage geleverd aan het streven naar ontschotting van de middelen die voor mobiliteit beschikbaar zijn. Nieuw toegevoegd aan dit lid is de mogelijkheid om een subsidie tot ten hoogste 75% van de subsidiabele kosten te verkrijgen indien de

subsidie ook een bijdrage levert aan de doelstellingen van de paragrafen 5, 8, 9, 11, 13, 14, 16 of 16A. Voor deze gevallen wordt de subsidie niet berekend als aanvulling op de subsidie van 50% uit het eerste lid van artikel 2.7, maar bedraagt deze 75% van de totale subsidiabele kosten. Er is daardoor nadrukkelijk geen sprake van een subsidie van 87,5% van de totale subsidiabele kosten.

F.

De verplichting om op grond van de SRM 2017 jaarlijks voor 1 november te rapporteren over de voortgang van het project komt te vervallen. Wel bestaat de mogelijkheid om voor activiteiten waarvan de periode van uitvoering meer dan 12 maanden bedraagt jaarlijks een voortgangsverslag te vragen op grond van artikel 20, tweede lid, van de Asv. Dit moet dan wel worden opgenomen in de subsidieverleningsbeschikking. Overigens blijft op een subsidieverlening ook de meldingsplicht van artikel 18, tweede lid, van de Asv van toepassing die verplichting met zich meebrengt voor de subsidieontvanger om wijzigingen in de voortgang actief te melden bij de provincie.

G.

Met het nieuwe artikel 2.12 wordt het mogelijk om via de Gebiedsagenda een subsidie te verkrijgen voor projecten die voldoen aan de subsidievereisten van de paragrafen 8, 9, 11, 13 en 14, maar waarvoor geen subsidie op grond van deze paragrafen kan worden verstrekt.

H.

De vervanging van de Regeling Vaststelling Kenmerken en Startvoorwaarden Buurtbusprojecten Provincie Zuid-Holland 2006 door de Regeling vaststelling kenmerken en startvoorwaarden buurtbusprojecten Zuid-Holland 2018 heeft tot gevolg dat de verwijzing naar eerstgenoemde regeling in de SRM 2017 moet worden gewijzigd in laatstgenoemde regeling.

I.

De jaarlijkse bijdrage voor buurtbusverenigingen wordt verhoogd, omdat gebleken is dat het bestaande bedrag onvoldoende is om de kosten van de verenigingen te dekken. Sommige buurtbusverenigingen lossen dit op door naast de provinciale bijdrage externe sponsoring en inkomsten door reclame te zoeken. De trend is dat dergelijke inkomsten afnemen. Daarom is het beter als de buurtbusverenigingen zich toeleggen op het uitvoeren van de buurtbusprojecten en daartoe ook zonder externe sponsoring e.d. toe in staat zijn m.a.w. is het niet wenselijk dat vrijwilligers (te) veel energie moeten steken in het vinden van sponsors en dat dit ten koste gaat van het uitvoeren van de buurtbusprojecten. De provincie wil buurtbusverenigingen stimuleren omdat zij actief zijn in gebieden waar het aanbieden van OV tot een zeer lage kostendekkingsgraad leidt.

J.

Bij de aanschaf van nieuwe motoren wordt reeds voorgeschreven dat deze voldoen aan de laatste geldende EU-normen of de emissie eisen gesteld door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Met het nieuwe onderdeel f van artikel 12.6, lid 1, van de SRM 2017 wordt deze verplichting aangescherpt naar de aanschaf van reeds beschikbare Stage V motoren of Euro VI-motoren. Dit geldt ook voor de periode voor de inwerkingtreding van de EU-Verordening 2016/1628. Als deze nog niet op de markt zijn, dienen aanvullende maatregelen genomen te worden als het gebruik van schonere brandstoffen (Gas-to-Liquid of aardgas) of het aanbrengen van een uitlaatgasbehandelingsysteem, om de uitstoot van verontreinigende emissies als stikstofoxiden en fijnstof te verminderen.

Voor een nieuwe veerpont geldt op grond van artikel 12.6, lid 3, van de SRM 2017 dat aanvullende duurzaamheidsmaatregelen dienen te worden getroffen waarmee het energiegebruik kan worden verminderd. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van onder andere een gehybridiseerde aandrijving, een elektrische- of waterstofaandrijving, contra roterende roerpropellers, of een andere aanpassing om het energiegebruik te reduceren, in combinatie met andere verduurzamingsmaatregelen als het gebruik van

biodiesel en zonnepanelen, die beschreven zijn in de Memo 'Opties voor verduurzaming veerdiensten' van CE Delft d.d. januari 2017.

K.

Met een nieuw onderdeel in artikel 14.3.1 van de SRM 2017 worden subsidieaanvragers voor fietsprojecten gestimuleerd om een bewuste duurzaamheidsafweging te maken. De voorgestelde wijziging sluit aan bij het fietsbeleid zoals verwoord in het Fietsplan 2016-2025 waarin CO2 reductie en innovatie zijn opgenomen. Bij de aanleg en het beheer en onderhoud van fietspaden liggen kansen voor duurzaamheid en innovatie. Fietspaden hebben namelijk een lagere verkeersbelasting dan hoofdrijbanen. Daardoor kan er creatiever met materialen en verhardingsconstructies worden omgegaan, bijvoorbeeld door gebruik te maken van biobased materialen.

L.

Naast gemeenten komen nu ook andere publiekrechtelijke rechtspersonen voor subsidie in aanmerking. Aanleiding voor deze wijziging is de stroomversnelling die op de HOV/R-net corridor Noordwijk-Schiphol is ontstaan. De provincie kan hierdoor ten behoeve van de realisatie van een nieuwe OV-brug over de Haarlemmerringvaart een bedrag aan de provincie Noord-Holland beschikbaar stellen. Naast het punt dat het voor de soepele uitrol van HOV/R-net gewenst is dat provincies worden toegevoegd, is het evenzeer wenselijk dat met deze wijziging waterschappen worden toegevoegd. In het DAV-gebied (het concessiegebied Drechtsteden, Alblasserwaard en Vijfheerenlanden, waarvoor vanaf 9 december 2018 een nieuwe vervoerder het (H)OV zal gaan verzorgen) zullen in 2019 vervolgmaatregelen mogelijk worden uitgevoerd door het waterschap Rivierenland, die in de Alblasserwaard immers als wegbeheerder primair verantwoordelijk is voor het wegareaal aldaar en dus ook voor het aanbrengen van de (H)OV voorzieningen. Dit geldt ook voor Rijkswaterstaat.

M.

De ambitie van de provincie Zuid-Holland om de best bereikbare provincie te worden met betaalbaar en betrouwbaar OV vraagt met een groeiende bevolking, economie en de verstedelijking om innovatieve oplossingen. Zonder openbaar vervoer komt vrijwel de gehele provincie tot stilstand daarnaast kan betere benutting van het openbaar vervoer bijdragen aan de CO2 reductie in de mobiliteitssector. Om deze redenen wil de provincie investeren in experimenten met vernieuwingen waarbij het openbaar vervoer beter benut wordt. Juist vernieuwingen kunnen inventieve oplossingen bieden voor bestaande knelpunten, maar hebben door het experimentele karakter vaak moeite om daadwerkelijk van start te kunnen gaan. De provincie ziet hier een rol om dergelijke initiatieven het zetje in de rug te geven om daadwerkelijk met een innovatie te experimenteren. Dit is in lijn met de initiatieven die de provincie op het moment tot stand ziet komen, zoals het aantrekkelijker maken van bushaltes of het verbeteren van het vervoer van deur tot deur. Om deze reden wordt binnen paragraaf 16B de mogelijkheid gegeven van een subsidie voor projecten die bijdragen aan het aantrekkelijker en efficiënter maken van het openbaar vervoer en van het vervoer van en naar een OV-halte. Daarbij hecht de provincie veel waarde aan het delen van de kennis die ontwikkeld wordt tijdens een experiment bijvoorbeeld om succesvolle innovaties op een bredere schaal toe te kunnen passen.

De provincie toetst de subsidieaanvragen onder andere aan de Europese staatssteunregelgeving. Staatssteun omvat, kort gezegd, niet-marktconforme voordelen van de overheid aan bepaalde ondernemingen, waarmee het handelsverkeer ongunstig wordt beïnvloed. Indien hiervan sprake is biedt de zogenaamde Algemene Groepsvrijstellingsverordening voor bepaalde categorieën steun de mogelijkheid deze onder voorwaarden direct te verlenen. Hierover dient de Europese Commissie via een kennisgeving te worden geïnformeerd. Als een aangevraagde subsidie leidt tot het verstrekken van onrechtmatige staatssteun dan kan de provincie deze weigeren.