

Besluit van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland van 7 juli 2020 (PZH-2020-745045977) 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 een bijdrage te leveren aan belangrijke mobiliteitsopgaven die gerelateerd zijn aan mobiliteit, economie en verstedelijking.

Overwegende dat het wenselijk is bij te dragen aan mobiliteitstransitie in relatie tot een aantrekkelijke, gezonde en duurzame leefomgeving;

Overwegende dat de Provincie Zuid-Holland zich heeft gecommitteerd aan deelname aan de Korte Termijn Aanpak van het Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking;

Overwegende dat het wenselijk is de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 op onderdelen te actualiseren.

Besluiten:

Artikel I

De Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 als volgt te wijzigen:

A. In artikel 1.1. worden de volgende begrippen alfabetisch opgenomen:

Direct uitvoeringsgerede projecten: projecten waarvoor een reële en concrete planning voorhanden is en waarvoor de financiering, behoudens het subsidiedeel, is geregeld.

Gebiedsprogramma MoVe: Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking.

Programmaaad: het bestuurlijk overleg van de programmapartners van het Gebiedsprogramma MoVe.

B. In artikel 1.1. vervalt het begrip 'haltescan'.

C. Artikel 2.4, eerste lid, komt als volgt te luiden:

1. Om voor subsidie als bedoeld in artikel 2.1, in aanmerking te komen, zijn de snelheidsremmende maatregelen, verkeersinrichting en verkeerscommunicatie, weg- en bouwwerken, inclusief de bij het project behorende verhardingen, bestratingen, onderlagen, verkeersborden, wegbebakening, markeringen, groenvoorzieningen, verkeersinstallaties en verlichting als direct uitvoeringsgerede projecten opgenomen in de Gebiedsagenda Mobiliteit dat is vastgesteld voor het jaar waar de aanvraag betrekking op heeft.

- D. Artikel 8.7, onderdeel c, vervalt.
- E. Artikel 9.6 komt te luiden: De hoogte van de subsidie bedraagt ten hoogste het bedrag dat gereserveerd is voor de desbetreffende ontvanger in het Uitvoeringsprogramma Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer.
- F. Artikel 14.1.2, derde lid, komt te luiden:
 - 3. De activiteit, bedoeld in het eerste lid, leidt tot een uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen bij op- of overstappunten voor openbaar vervoer en bij parkeerplaatsen.
- G. Onder vernummering van §17 tot paragraaf 18 en vernummering van de artikelen 17.1 tot en met 17.4 tot en met 18.1 tot en met 18.4, wordt na paragraaf 16B een paragraaf ingevoegd, luidende:

§17 Korte Termijn Aanpak in het kader van het Gebiedsprogramma MoVe

Artikel 17.1 Subsidiabele activiteiten en prestatie

- 1. Subsidie kan worden verstrekt voor activiteiten die onderdeel uitmaken van de Korte Termijn Aanpak die wordt uitgevoerd in het kader van het Gebiedsprogramma MoVe:
 - a. structurele gedragsgerichte maatregelen om particulieren en werkgevers in de provincie Zuid-Holland bewust te laten kiezen voor duurzame vervoermiddelen die schoner, stiller en zuiniger zijn dan traditionele vervoermiddelen;
 - b. infrastructurele maatregelen.
- 2. Subsidie als bedoeld in het eerste lid wordt verstrekt in de vorm van een projectsubsidie.
- 3. De activiteiten, bedoeld in het eerste lid, leiden tot verbetering van duurzame bereikbaarheid in en van de provincie Zuid-Holland.

Artikel 17.2 Doelgroep

Subsidie als bedoeld in artikel 17.1 wordt uitsluitend verstrekt aan werkgeversorganisaties, publiek-private samenwerkingsplatforms en gemeenten.

Artikel 17.3 Aanvraagperiode

In afwijking van artikel 26, eerste lid, van de Asv kan een aanvraag voor subsidie als bedoeld in artikel 17.1 worden ingediend tot en met 31 december 2022.

Artikel 17.4 Aanvraagvereisten

- 1. Een aanvraag voor subsidie dient te zijn voorzien van een door of namens de Programmaraad van het Gebiedsprogramma MoVe goedgekeurd plan van aanpak.
- 2. Het plan van aanpak dient in ieder geval te bestaan uit de volgende onderdelen:
 - a. een probleemschets;
 - b. de doelstelling van het project;
 - c. beschrijving van de activiteit;

- d. een beschrijving van de wijze waarop de activiteit bijdraagt aan de verbetering van het bestaande openbaar vervoer, betere benutting van en doorstroming op het wegennet of fietsstimulering in de provincie Zuid-Holland;
- e. een tijdsplanning;
- f. een kostenraming en een sluitende begroting van de activiteit;
- g. beschrijving van de projectorganisatie;
- h. gegevens over communicatie en draagvlak;
- i. risicobeheersing.

Artikel 17.5 Weigeringsgronden

In aanvulling op de artikelen 11 en 12 van de Asv kan de subsidie als bedoeld in artikel 17.1 worden geweigerd als de activiteit al eerder is gefinancierd met deze subsidieregeling.

Artikel 17.6 Subsidievereisten

Subsidie kan uitsluitend worden verstrekt voor activiteiten die zijn opgenomen in de Korte Termijn Aanpak die wordt uitgevoerd in het kader van het Gebiedsprogramma MoVe, opgenomen in de bijlage behorende bij deze regeling.

Artikel 17.7 Subsidiabele kosten

Voor zover noodzakelijk en adequaat in relatie tot het doel van de subsidie komen de volgende kosten voor subsidie in aanmerking:

- a. directe bouwkosten;
- b. indirecte bouwkosten;
- c. risico's bouwkosten;
- d. objectoverstijgende risicokosten;
- e. engineeringskosten;
- f. overige bijkomende kosten;
- g. vastgoedkosten;
- h. kosten in het kader van gedragsbeïnvloeding van particulieren en werkgevers;
- i. kosten in het kader van verkeerscommunicatie en publiekscampagnes;
- j. kosten in het kader van verbeteren ketenmobiliteit en mobiliteitsplatforms;
- k. kosten in het kader van regionale logistiek, logistiek makelaars en logistieke platforms;
- l. kosten voor projectleiding.

Artikel 17.8 Niet-subsidiabele kosten

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

- a. kosten die redelijkerwijs ten laste van andere kostendragers gebracht kunnen worden;
- b. kosten die redelijkerwijs zijn toe te rekenen aan achterstallig onderhoud;
- c. interne kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht waaronder begrepen kosten voor bestuurlijke afhandeling;
- d. kosten voor de vergoeding van planschadeclaims;

- e. stelposten;
- f. kosten van onroerende zaken die reeds in eigendom zijn van de opdrachtgever, tenzij het onroerend goed minder dan 10 jaren voorafgaand aan de aanleg van het project en speciaal voor de aanleg van het betreffende project is aangekocht;
- g. overheadkosten;
- h. secretariële kosten.

Artikel 17.9 Rangschikking

1. Het bedrag dat beschikbaar is voor de te verstrekken subsidies, wordt over de aanvragen verdeeld op volgorde van binnenkomst daarvan.
2. Als een subsidieaanvraag niet volledig is, geldt als datum van binnenkomst de dag waarop de subsidieaanvraag aangevuld en gecompleteerd is als bedoeld in artikel 4:5 van de Awb.
3. Op de dag dat verlening van subsidie voor gelijktijdig binnengekomen subsidieaanvragen zou leiden tot overschrijding van het subsidieplafond, wordt de subsidie verdeeld op basis van loting.

Artikel 17.10 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 de activiteit binnen vijf jaar na subsidieverlening;
 - b. de gerealiseerde infrastructuur wordt minimaal vijf jaar na realisatiedatum in stand gehouden.
2. Gedeputeerde Staten kunnen op een gemotiveerd verzoek van de subsidieontvanger besluiten uitstel van maximaal een jaar te verlenen voor de in het eerste lid onder a genoemde termijn.

Artikel 17.11 Prestatieverantwoording

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.
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.
3. Bij een subsidie van € 125.000,00 of meer gaat de aanvraag tot subsidievaststelling vergezeld van een controleverklaring, een financieel verslag en een activiteitenverslag.

Artikel 17.12 Bevoorschotting en betaling

Het voorschot wordt op basis van prestaties, besteding en liquiditeitsbehoefte in termijnen uitgekeerd waarvan de hoogte en de tijdstippen in de subsidieverleningsbeschikking worden bepaald.

H. Na bijlage 1 wordt opgenomen:

BIJLAGE 2: PZH BIJDRAGE AAN KTA MOVE PROJECTEN 2020-2022

Project	Bedrag (in k€)
Oeververbinding Rotterdamse regio, inclusief Algracorridor	
Oeververbinding Rotterdamse regio, inclusief Algracorridor	6.185
Westland	
Snelfietspad Naaldwijk-Rotterdam CS	1.000
Voorne-Putten	
Mobiliteitsplatform haven	384
Logistiek platform	280
Mobiliteitsmanagement	220
Werkplaats MOVV (*)	
Versterken organiserend vermogend 25 knooppunten	500
Aanpakken	
Aanpakken	1.794
Totaal	10.363

() voor dit project is in de tussentijd een alternatieve dekkingsbron voorzien*

Artikel II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin dit besluit wordt geplaatst.

Den Haag, 7 juli 2020

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland

drs. H.M.M. Koek, secretaris

drs. J. SMIT, voorzitter

Toelichting bij het besluit van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland van 7 juli 2020 tot wijziging van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 (Provinciaal Blad 2020, xxx)

Algemeen

Met dit wijzigingsbesluit wordt de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 aangevuld met een nieuwe paragraaf 17 Korte Termijn Aanpak in het kader van het Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking. Daarnaast wordt de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 op een aantal onderdelen geactualiseerd. De actualisatie heeft betrekking op het begrip 'haltescan', overstappunten voor fiets naar een veerpont, duiding en omvang van uitvoeringsgerede projecten in de regionale Gebiedsagenda Mobiliteit paragraaf 2 en de naamgeving van het Uitvoeringsprogramma Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer.

Korte Termijn Aanpak in het kader van het Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking.

In het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport Zuidwest-Nederland (BO MIRT) van 21 november 2019 hebben het Rijk en de regio ingestemd met het gezamenlijk ontwikkelen van een Korte Termijn Aanpak (KTA) voor de periode 2020-2022 als aanloopinvestering voor de opgaven van het gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe). Afsproken is te starten met de uitvoering in 2020. De KTA zal jaarlijks worden geactualiseerd en de projectenlijst wordt gepubliceerd op de website van het gebiedsprogramma MoVe.

Werkgeversorganisaties, publiek-private samenwerkingsplatforms en gemeenten zijn en worden aan de voorkant in de gelegenheid gesteld uitgewerkte voorstellen voor projecten voor de Korte Termijn Aanpak in te dienen die passen binnen de beleidsdoelstellingen van het gebiedsprogramma MoVe. Deze projecten vormen de basis voor verdere verfijning in plannen van aanpak, die vervolgens goedgekeurd moeten worden door of namens de Programmaraad van het Gebiedsprogramma MoVe. De toekenning van middelen vindt plaats door middel van het verlenen van subsidies door Rijk en regio.

De KTA dient bij te dragen aan de ambities en doelstellingen van MoVe over verstedelijking én bereikbaarheid in de Zuidelijke Randstad. MoVe vormt dus het kader voor de KTA maatregelen en de inhoudelijke beoordeling van de KTA projecten.

Belangrijk binnen de KTA zijn de plannen van aanpak (zie artikel 17.4). Het op te stellen plan is een concrete, gedetailleerde, uitvoeringsgerichte uitwerking per maatregel, met o.a. een uitgewerkte planning, kostenplaatje en risicoscan, voortbouwend op de eerder verstrekte informatie. De plannen van aanpak dienen als input voor de subsidieverstrekkingen binnen de KTA, te weten Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Provincie Zuid-Holland en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het plan van aanpak moet in overeenstemming zijn met eerder gemaakte afspraken. Het moet realistisch zijn in kansrijkheid qua planning, gelden en risico's rond haalbaarheid. In het plan van aanpak staat dus alle relevante en benodigde informatie over het project waarvoor subsidie wordt aangevraagd.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

A. Artikel 1.1.

Het gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking is een samenwerkingsprogramma waarin het Rijk, de provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en de gemeenten Rotterdam en Den Haag samen aan oplossingen werken die nodig zijn bij de groei van mobiliteit, economie en verstedelijking.

De haltescan wordt sinds eind 2019 niet meer gebruikt door de provincie Zuid-Holland. Dat maakt dat de verplichting de haltescan te gebruiken zoals opgenomen in artikel 8.7, lid c en de begripsbepaling in artikel 1.1. zijn komen te vervallen.

C. Artikel 2.4, eerste lid

In de Gebiedsagenda Mobiliteit worden projecten opgenomen die uitvoering gereed zijn in het eerste jaar waarop de Gebiedsagenda Mobiliteit betrekking heeft, en projecten die in de toekomst uitvoeringsgereed worden.

De omvang van subsidies aan uitvoeringsgereede projecten in het eerste jaar waarop de Gebiedsagenda Mobiliteit betrekking heeft bedraagt tenminste 60%. Een toekomst uitvoeringsgereed project is een project dat niet in het eerste jaar van de Gebiedsagenda Mobiliteit uitvoeringsgereed is en waarop maximaal vijf aaneengesloten jaren middelen kunnen worden gereserveerd. Zodra dit soort projecten uitvoeringsgereed worden dan kan een subsidieaanvraag voor het totaal aan gereserveerde middelen worden ingediend. Een in de toekomst uitvoeringsgereed project wordt op dezelfde wijze getoetst, als een uitvoering gereed project in het eerste jaar van de Gebiedsagenda Mobiliteit.

E. Artikel 9.6

In de naamgeving van het Uitvoeringsprogramma Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer wordt niet langer een jaartal opgenomen.

F. Artikel 14.1.2

Een grondslag voor subsidieverlening voor een overstappunt van fiets naar een veerpont ontbrak in de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017. Artikel 14.1.2, lid 3, voorziet in deze grondslag.

G. §17 Korte Termijn Aanpak in het kader van het Gebiedsprogramma MoVe

Artikel 17.1

Voorbeelden van traditionele vervoermiddelen zijn de benzine-, en dieselauto en dieselbus.

Voorbeelden van duurzame bereikbaarheid zijn: minder verkeersbewegingen, reizen in andere vormen, reizen op andere tijden en betere benutting van en doorstroming op het wegennet.

Artikel 17.2

Voorbeelden van publiek-private samenwerkingsplatforms zijn De Verkeersonderneming, Bereikbaar Haaglanden en Bereik!

Artikel 17.4

De Programmaraad is het bestuurlijk overleg binnen het Gebiedsprogramma MoVe dat:

- besluit over de ontwikkeling van het programma, het opnemen en prioriteren van projecten;
- het waarborgen van adaptiviteit en wederkerigheid;
- het BO MIRT adviseert over financiële besluiten m.b.t. projecten;
- opdracht verleent aan het Programmateam.

Het goedkeuren van de plannen van aanpak van de KTA projecten is op dit moment door de Programmaraad gedelegeerd aan het Directeurenoverleg MoVe.