

Besluit van gedeputeerde staten van Zuid-Holland van 5 juli 2022 [PZH-2022-807205003], tot vaststelling van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland (Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland)

Gedeputeerde staten van Zuid-Holland,

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

Overwegende dat overwegende dat het wenselijk is uitvoering te geven aan het beleid ten aanzien van verkeer en vervoer op provinciaal niveau in samenhang met het beleid op landelijk niveau;

Besluiten vast te stellen de volgende regeling:

Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1.1 Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

- *Algemene groepsvrijstellingsverordening*: Verordening (EU) Nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard (Pb EU 2014, L187);
- *Asv*: Algemene subsidieverordening Zuid-Holland 2013;
- *Awb*: Algemene wet bestuursrecht;
- *concessie*: recht als bedoeld in artikel 1, onderdeel I, van de Wet personenvervoer 2000;
- *concessiehouder*: vervoerder aan wie door gedeputeerde staten concessie is verleend;
- *CROW*: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek;
- *de-minimissteun*: steun die voldoet aan de voorwaarden voor vrijstelling van aanmelding als opgenomen in de De-minimisverordening;
- *De-minimisverordening*: Verordening (EU) N1407/2013 van de Commissie van 18 december 2013 betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op de-minimissteun (Pb EU 2013, L 352);
- *SSK*: Standaard systematiek kostenraming volgens publicatie 137 van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek.

Artikel 1.2 Instellen deelplafonds

1. Gedeputeerde staten stellen bij afzonderlijk besluit deelplafonds vast voor de afzonderlijke onderdelen in hoofdstuk 2, met uitzondering van de paragrafen 2.2.1, 2.3.3 en 2.4.1.
2. Indien gedeputeerde staten voor een onderdeel in deze regeling geen deelplafond hebben vastgesteld bedraagt het deelplafond voor dat onderdeel € 0,00.

Hoofdstuk 2 Projectsubsidies

Afdeling 2.1 Algemene bepalingen

Artikel 2.1 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 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 2.2 Bevoorschotting en betaling

1. Het voorschot voor subsidies van € 25.000,00 en hoger bedraagt maximaal 80% van het verleende subsidiebedrag.
2. In afwijking van het eerste lid kunnen gedeputeerde staten een voorschot verstrekken van maximaal 30% van het verleende bedrag, indien nog grondverwerving noodzakelijk is voor realisatie van de infrastructurele projecten.
3. Indien een voorschot is verleend op grond van het tweede lid, kan na overlegging van een bewijs van gunning van de infrastructurele projecten naar aanleiding van een aanbesteding een aanvullend voorschot worden verstrekt van maximaal 50% van het verleende bedrag.
4. Het voorschot wordt op basis van prestaties, besteding en liquiditeitsbehoefte in termijnen uitgekeerd waarvan de hoogte en de tijdstippen in de beschikking tot subsidieverlening worden bepaald.

Afdeling 2.2 Infrastructuur

Paragraaf 2.2.1 Gebiedsagenda infrastructurele projecten

Artikel 2.3 Begripsbepalingen

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

- *Gebiedsagenda Mobiliteit*: onderdeel van het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur waarin per betrokken regio een overzicht wordt gegeven van de infrastructurele projecten waarvoor in de nabije toekomst de realisatie is voorzien;
- *infrastructureel project*: project ter verbetering van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid of leefbaarheid;
- *Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur*: programma dat door provinciale staten jaarlijks wordt vastgesteld als onderdeel van de begroting van de provincie Zuid-Holland en een gedetailleerdere uitwerking geeft van de financiële begroting voor nieuwe infrastructuur voor 15 jaar en voor beheer en onderhoud van bestaande infrastructuur voor 30 jaar;
- *risico-gestuurde aanpak*: aanpak als bedoeld in het Strategisch plan verkeersveiligheid 2030 van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, waarbij een regionaal uitvoeringsprogramma is vastgesteld, met daarin de uitgevoerde risicoanalyse verkeersveiligheid en de vastgestelde 'safety performance indicators';

- *safety performance indicators*: indicatoren voor risicofactoren – wegkenmerken, omstandigheden of gedragingen – die een sterk oorzakelijk verband hebben met verkeersveiligheid.

Artikel 2.4 Subsidiabele activiteiten en prestatie

1. Subsidie kan worden verstrekt voor de uitvoering van infrastructurele projecten, zoals opgenomen in bijlage 1 behorende bij deze regeling, die gericht zijn op:
 - a. weginrichting;
 - b. verkeersinrichting en verkeerscommunicatie;
 - c. bouwwerken.
2. Subsidie als bedoeld in het eerste lid wordt verstrekt in de vorm van een projectsubsidie.
3. De activiteit, bedoeld in het eerste lid, leidt tot een verbetering van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid of leefbaarheid.

Artikel 2.5 Doelgroep

Subsidie als bedoeld in artikel 2.4 wordt uitsluitend verstrekt aan gemeenten en waterschappen, met uitzondering van die gelegen binnen het grondgebied van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Artikel 2.6 Subsidievereisten

1. Voor subsidie als bedoeld in artikel 2.4, eerste lid, komen infrastructurele projecten in aanmerking die in de Gebiedsagenda Mobiliteit en in het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur zijn opgenomen en waarvan de activiteiten in het aangegeven uitvoeringsjaar daadwerkelijk kunnen beginnen.
2. In afwijking van artikel 11, eerste lid, van de Asv, mag de activiteit reeds in uitvoering zijn voordat de subsidie wordt aangevraagd, indien met de uitvoering is begonnen in hetzelfde jaar als de subsidie wordt aangevraagd.

Artikel 2.7 Aanvraagperiode

In afwijking van artikel 26, eerste lid, van de Asv wordt een aanvraag voor subsidie als bedoeld in artikel 2.4, ingediend vanaf 1 december voorafgaand aan het uitvoeringsjaar tot 1 november van het uitvoeringsjaar.

Artikel 2.8 Subsidiehoogte

1. De hoogte van de subsidie bedraagt maximaal 50% van de subsidiabele kosten.
2. In afwijking van het eerste lid, bedraagt de hoogte van de subsidie maximaal 75% van de subsidiabele kosten indien de activiteit, bedoeld in artikel 2.4, eerste lid, volgens de risico-gestuurde aanpak tevens bijdraagt aan de doelstelling van paragraaf 2.2.2, of als de activiteit bijdraagt aan de doelstellingen van paragraaf 2.2.3, 2.3.1, 2.3.2, 2.4.1, 2.4.2, 3.2.3 of 3.3.2.
3. In afwijking van het eerste en tweede lid, bedraagt de hoogte van de subsidie voor regionale openbaar vervoerprojecten maximaal 80% van de subsidiabele kosten.

Artikel 2.9 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. object overstijgende risicokosten;

- e. engineeringskosten;
- f. overige bijkomende kosten;
- g. vastgoedkosten.

Artikel 2.10 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 de onroerende zaak minder dan 10 jaren voorafgaand aan de aanleg van het project en speciaal voor de aanleg van het betreffende project is aangekocht;
- g. overheadkosten.

Artikel 2.11 Verplichtingen van de subsidieontvanger

- 1. In aanvulling op de artikelen 18 en 19 van de Asv wordt aan de subsidieontvanger de verplichting opgelegd dat de activiteit, bedoeld in artikel 2.4, binnen 3 jaar na dagtekening van de subsidieverleningsbeschikking is gerealiseerd.
- 2. In afwijking van het eerste lid geldt, indien de subsidie wordt vastgesteld zonder voorafgaande subsidieverleningsbeschikking, de dagtekening van de subsidievestigingsbeschikking.
- 3. Indien de activiteit wegens onvoorziene omstandigheden niet kan worden afgerond binnen de termijn, genoemd in het eerste of tweede lid en de subsidieontvanger verlenging van die termijn wenselijk acht, kan hij uiterlijk de dag voor het verstrijken van die termijn schriftelijk een gemotiveerd verzoek indienen bij gedeputeerde staten tot verlenging met maximaal een jaar.

Paragraaf 2.2.2 Gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid

Artikel 2.12 Subsidiabele activiteiten en prestatie

- 1. Subsidie kan worden verstrekt voor:
 - a. activiteiten op het gebied van gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid;
 - b. de instandhouding van een Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid.
- 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 gedrag met betrekking tot verkeersveiligheid.

Artikel 2.13 Doelgroep

Subsidie als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, wordt uitsluitend verstrekt aan een Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid.

Artikel 2.14 Subsidievereisten

- 1. Om voor subsidie als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, onder a, in aanmerking te komen, zijn de activiteiten gericht op:
 - a. verkeerseducatie voor kinderen van 0 tot 4 jaar;
 - b. verkeerseducatie voor basisschoolleerlingen van 4 tot 12 jaar;
 - c. verkeerseducatie voor jongeren van 12 tot 16 jaar;

- d. verkeerseducatie voor jongeren of volwassenen van 16 tot 25 jaar;
 - e. verkeerseducatie voor volwassenen van 25 tot 60 jaar;
 - f. verkeerseducatie voor ouderen (60+);
 - g. de realisatie van kleine gedragsgerelateerde verkeersveiligheidsmaatregelen, die niet in aanmerking komen voor subsidie op grond van paragraaf 2.2.1 en geen onderdeel vormen van een activiteit waarvoor subsidie is verstrekt op grond van paragraaf 2.2.1.
2. In aanvulling op het eerste lid, onder f, komen personenautorijvaardigheidstrainingen voor personen van zestig jaar en ouder alleen voor subsidie in aanmerking indien de deelnemers aanwijsbaar een eigen bijdrage betalen.
 3. In afwijking van artikel 11, eerste lid, van de Asv, mag de activiteit reeds in uitvoering zijn voordat de subsidie wordt aangevraagd, mits de periode tussen de start van de uitvoering en de indiening van de subsidieaanvraag niet langer is dan één kalenderjaar.

Artikel 2.15 Aanvraagperiode

1. In afwijking van artikel 26, eerste lid, van de Asv, kan een aanvraag voor subsidie als bedoeld in artikel 2.12, worden ingediend van 1 januari tot en met 1 oktober voorafgaand aan het jaar waarop de activiteit betrekking heeft.
2. Indien de aanvraag een meerjarig programma betreft, wordt de aanvraag ingediend voorafgaand aan het eerste jaar van de uitvoering van het meerjarige programma.

Artikel 2.16 Subsidiehoogte

1. De hoogte van de subsidie bedraagt maximaal 50% van de subsidiabele kosten.
2. In afwijking van het eerste lid, kunnen gedeputeerde staten voor activiteiten die voldoen aan de vereisten, bedoeld in artikel 2.14, eerste lid, onder b, c en d, die zijn gericht op 4 tot 25 jarigen, een subsidie verlenen van maximaal 75% van de subsidiabele kosten.
3. In afwijking van het eerste lid, bedraagt de subsidie voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.14, eerste lid, onder g, maximaal 50% van de subsidiabele kosten tot een maximum van € 12.500,00.
4. In afwijking van het eerste lid, bedraagt de hoogte van de subsidie voor de instandhouding van een Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid € 10.000,00 per jaar.

Artikel 2.17 Verdelingswijze

1. Indien de binnen de aanvraagperiode ingediende volledige subsidieaanvragen het vastgestelde subsidieplafond te boven gaan, bedraagt het deel van het totaal beschikbare bedrag dat per regio maximaal kan worden verstrekt voor:
 - a. Holland-Rijnland 38%;
 - b. Midden-Holland 17%;
 - c. Goeree-Overflakkee 9%;
 - d. Alblasserwaard 9%;
 - e. Drechtsteden 18%;
 - f. Hoeksche Waard 9%.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op de instandhouding van een Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid, bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, onder b.

Artikel 2.18 Subsidiabele kosten

1. Voor zover noodzakelijk en adequaat in relatie tot het doel van de subsidie komen de volgende kosten voor subsidie in aanmerking:
 - a. kosten voor communicatie en publiciteit over verkeersveiligheid;
 - b. kosten voor onderzoek en evaluatie op het gebied van verkeersveiligheid;

- c. kosten voor planvorming van verkeersveiligheidsbeleid;
 - d. kosten voor projectleiding.
2. De kosten, bedoeld in het eerste lid, onder d, bedragen maximaal 100% van de subsidiabele kosten tot een maximum van:
- a. € 50.000,00 per jaar voor de regio's Alblasserwaard, Drechtsteden, Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee;
 - b. € 70.000,00 per jaar voor de regio Midden-Holland;
 - c. € 100.000,00 per jaar voor de regio Holland-Rijnland.

Artikel 2.19 Niet subsidiabele kosten

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

- a. algemene bestuurslasten, zoals ambtenarensalarissen en kantoorinventaris;
- b. kosten die redelijkerwijs ten laste van andere kostendragers kunnen worden gebracht.

Artikel 2.20 Verplichtingen van de subsidieontvanger

- 1. In aanvulling op de artikelen 18 en 19 van de Asv wordt aan de subsidieontvanger de verplichting opgelegd om, voor subsidies als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, onder a, jaarlijks, voor 1 maart een tussentijds voortgangsverslag in te dienen, indien meer dan 12 maanden zijn verstreken na subsidieverlening.
- 2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op subsidies die zijn verleend voor een meerjarig programma.

Paragraaf 2.2.3 Energietransitie infrastructuur

Artikel 2.21 Subsidiabele activiteiten en prestatie

- 1. Subsidie kan worden verstrekt voor de uitvoering van innovatieve infrastructurele projecten.
- 2. Subsidie als bedoeld in het eerste lid wordt verstrekt in de vorm van een projectsubsidie.
- 3. De activiteit, bedoeld in het eerste lid, leidt tot vernieuwende infrastructuur en kennis omtrent de verdere toepassing daarvan.

Artikel 2.22 Doelgroep

Subsidie als bedoeld in artikel 2.21 wordt uitsluitend verstrekt aan wegbeheerders of rechtspersonen die met toestemming van de wegbeheerder de subsidiabele activiteit kunnen uitvoeren.

Artikel 2.23 Subsidievereisten

Om voor subsidie als bedoeld in artikel 2.21 in aanmerking te komen, wordt voldaan aan de volgende vereisten:

- a. een onderdeel of een combinatie van onderdelen van de openbaar toegankelijke infrastructuur is innovatief en vernieuwend;
- b. de activiteit leidt direct of indirect tot energiebesparing, duurzame energieopwekking of CO₂-reductie;
- c. de activiteit is potentieel breder toepasbaar;
- d. het is niet aannemelijk dat de activiteit zonder subsidie zal worden uitgevoerd.

Artikel 2.24 Subsidiehoogte

De hoogte van de subsidie bedraagt maximaal 80% van de subsidiabele kosten tot een maximum van € 500.000,00.

Artikel 2.25 Verdelingswijze

1. Subsidie wordt verdeeld op volgorde van binnenkomst van de subsidieaanvragen.
2. Indien een subsidieaanvraag nog 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 Algemene wet bestuursrecht.
3. Wordt het subsidieplafond op enige dag overschreden, dan wordt de volgorde van binnenkomst van de op die dag binnengekomen volledige subsidieaanvragen bepaald door middel van loting, waarbij:
 - a. de eerst getrokken aanvraag als hoogste wordt gerangschikt;
 - b. de hoogst gerangschikte aanvraag het eerst in aanmerking komt voor subsidie;
 - c. subsidie wordt verdeeld over opeenvolgende aanvragen die volledig gehonoreerd kunnen worden.

Artikel 2.26 Subsidiabele kosten

Voor zover noodzakelijk en adequaat in relatie tot het doel van de subsidie komen de volgende kosten voor subsidie in aanmerking, indien zij aangemerkt kunnen worden als meerkosten die verband houden met het innovatieve karakter van de activiteit:

- a. directe bouwkosten;
- b. indirecte bouwkosten;
- c. risico's bouwkosten;
- d. objectoverstijgende risicokosten;
- e. engineeringskosten;
- f. overige bijkomende kosten;
- g. vastgoedkosten.

Artikel 2.27 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 van 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 de onroerende zaak minder dan 10 jaren voorafgaand aan de aanleg van het project en speciaal voor de aanleg van het betreffende project is aangekocht;
- g. overheadkosten.

Artikel 2.28 Verplichtingen van de subsidieontvanger

1. In aanvulling op de artikelen 18 en 19 van de Asv wordt aan de subsidieontvanger de verplichting opgelegd om:
 - a. de activiteit te monitoren en te evalueren;
 - b. de uitkomsten van de monitoring en evaluatie algemeen beschikbaar te stellen;
 - c. de gerealiseerde infrastructuur minimaal vijf jaar na realisatiedatum in stand te houden.
2. Gedeputeerde staten kunnen ontheffing verlenen van de in het eerste lid, onder c genoemde verplichting.

Paragraaf 2.2.4 Korte termijn aanpak in het kader van het Gebiedsprogramma MoVe

Artikel 2.29 Begripsbepalingen

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

- *Gebiedsprogramma MoVe*: Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking;
- *Programmaraad*: bestuurlijk overleg van de programmapartners van het Gebiedsprogramma MoVe.

Artikel 2.30 Subsidiabele activiteiten en prestatie

1. Subsidie kan worden verstrekt voor de volgende 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 2.31 Doelgroep

Subsidie als bedoeld in artikel 2.30 wordt uitsluitend verstrekt aan werkgeversorganisaties, publiek-private samenwerkingsplatforms, gemeenten of samenwerkende gemeenten.

Artikel 2.32 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, zoals opgenomen in bijlage 2, behorende bij deze regeling.

Artikel 2.33 Aanvraagperiode

In afwijking van artikel 26, eerste lid, van de Asv kan een aanvraag voor subsidie als bedoeld in artikel 2.30 worden ingediend tot en met 31 december 2024.

Artikel 2.34 Aanvraagvereisten

1. Een aanvraag voor subsidie wordt voorzien van een door of namens de Programmaraad goedgekeurd plan van aanpak.
2. Het plan van aanpak bestaat in ieder geval 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 2.35 Verdelingswijze

1. Subsidie wordt verdeeld op volgorde van binnenkomst van de subsidieaanvragen.
2. Indien 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. Wordt het subsidieplafond op enige dag overschreden, dan wordt de volgorde van binnenkomst van de op die dag binnengekomen volledige subsidieaanvragen bepaald door middel van loting, waarbij:
 - a. de eerst getrokken aanvraag als hoogste wordt gerangschikt;
 - b. de hoogst gerangschikte aanvraag het eerst in aanmerking komt voor subsidie;
 - c. subsidie wordt verdeeld over opeenvolgende aanvragen die volledig gehonoreerd kunnen worden.

Artikel 2.36 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 platformen;
- l. kosten voor projectleiding.

Artikel 2.37 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 de onroerende zaak 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 2.38 Weigeringsgronden

In aanvulling op de artikelen 11 en 12 van de Asv wordt de subsidie als bedoeld in artikel 2.30 geweigerd als de activiteit al eerder is gefinancierd met deze subsidieregeling.

Artikel 2.39 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 2.40 Bevoorschotting en betaling

In afwijking van artikel 2.2, eerste lid, wordt het voorschot op basis van prestaties, besteding en liquiditeitsbehoefte in termijnen uitgekeerd waarvan de hoogte en de tijdstippen in de subsidieverleningsbeschikking worden bepaald.

Afdeling 2.3 Kwaliteitsverbetering en verduurzaming

Paragraaf 2.3.1 Kwaliteit OV en bushaltes

Artikel 2.41 Begripsbepaling

In deze paragraaf wordt onder *bushalte* verstaan: locatie waar een haltepaal aanwezig is, waar in of uit de lijnbus kan worden gestapt.

Artikel 2.42 Subsidiabele activiteiten en prestatie

1. Subsidie kan worden verstrekt voor het verbeteren van de toegankelijkheid van een bestaande bushalte.
2. Subsidie als bedoeld in het eerste lid wordt verstrekt in de vorm van een projectsubsidie.
3. De activiteit, bedoeld in het eerste lid, leidt tot een groter aantal beter toegankelijke bushaltes.

Artikel 2.43 Doelgroep

Subsidie als bedoeld in artikel 2.42 wordt uitsluitend verstrekt aan gemeenten en waterschappen, tenzij zij zijn gelegen binnen het grondgebied van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Artikel 2.44 Subsidievereisten

Om voor subsidie als bedoeld in artikel 2.42 in aanmerking te komen, wordt voldaan aan de volgende vereisten:

- a. de bushalte wordt gebruikt voor regionaal openbaar vervoer waarvoor gedeputeerde staten op grond van artikel 20 van de Wet personenvervoer 2000 bevoegd zijn tot het verlenen, wijzigen of intrekken van de concessie;
- b. de bushalte wordt aangepast conform de volgende specificaties zoals genoemd in de CROW richtlijn Toegankelijkheid:
 - 1°. hoogte perron van 18 cm;
 - 2°. haltebreedte van minimaal 1,50 meter, gemeten vanaf de perronrand;
 - 3°. geleidelijnen met ribbelprofiel, breedte 0,3 m, over de gehele lengte van het perron, bij voorkeur in afwijkende kleur van het straatwerk op het perron;
 - 4°. instapmarkering ter hoogte van instapdeur, met afmetingen 0,6 * 0,9 meter met noppenprofiel, bij voorkeur in afwijkende kleur en eventueel afwijkende materiaalkeuze;
 - 5°. visuele blokmarkering perronrand;
 - 6°. fysieke toegankelijkheid vanuit de omgeving, waarbij het loopoppervlakte vlak is, maximaal 5 mm hoogteverschil en hoogteverschillen zoveel mogelijk worden beperkt, waarbij bij hoogteverschillen van meer dan 0,2 meter een hellingbaan noodzakelijk is;
 - 7°. visuele toegankelijkheid vanuit de omgeving waarbij minimaal aangesloten wordt op nabijgelegen looproute;

- 8°. voor zover niet vanaf de instapmarkering mogelijk, worden haltepaal en dynamisch reizigersinformatiesysteem ook aangeliind met ribbelmarkering en juiste attentiemarkering van 0,6 x 0,6 meter;
- 9°. op perron en toegang vanuit omgeving een barrièrevrije toegang van minimaal 1,2 meter en incidentele puntvernauwing van 0,9 meter over maximaal 1,2 meter lengte.

Artikel 2.45 Subsidiehoogte

De hoogte van de subsidie bedraagt maximaal € 10.000,00 per bushalte.

Artikel 2.46 Niet subsidiabele kosten

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

- a. de kosten van regulier onderhoud aan een bushalte;
- b. het plaatsen en vervangen van eenabri;
- c. interne kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht, waaronder begrepen kosten voor bestuurlijke afhandeling.

Artikel 2.47 Weigeringsgronden

In aanvulling op de artikelen 11 en 12 van de Asv wordt subsidie als bedoeld in artikel 2.42 geweigerd indien het de aanleg van een nieuwe bushalte betreft.

Artikel 2.48 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 aanbesteding en gunning zijn afgerond binnen een jaar na subsidieverlening;
 - b. de realisatie van de toegankelijke halte vindt plaats uiterlijk binnen achttien maanden na de gunning;
 - c. het invullen van het Centraal Haltebestand na realisatie van de toegankelijke halte.
2. Indien de gunning wegens onvoorziene omstandigheden niet kan worden afgerond binnen de termijn, genoemd in het eerste lid, onder a, en de subsidieontvanger verlenging van die termijn wenselijk acht, kan hij uiterlijk de dag voor het verstrijken van die termijn schriftelijk een gemotiveerd verzoek indienen bij gedeputeerde staten tot verlenging met maximaal een jaar.
3. Indien de realisatie van de toegankelijke halte wegens onvoorziene omstandigheden niet kan worden afgerond binnen de termijn, genoemd in het eerste lid, onder b, en de subsidieontvanger verlenging van die termijn wenselijk acht, kan hij uiterlijk de dag voor het verstrijken van die termijn schriftelijk een gemotiveerd verzoek indienen bij gedeputeerde staten tot verlenging met maximaal een jaar.

Paragraaf 2.3.2 Ketenmobiliteit

Artikel 2.49 Begripsbepalingen

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

- *deelvoertuig*: voertuig dat publiek toegankelijk is, voor een bepaalde tijd kan worden gebruikt en tegen betaling wordt aangeboden vanuit een openbaar toegankelijke ruimte;
- *deelmobiliteit*: aanbieden van een deelvoertuig;
- *deelsysteem*: verzameling van verschillende deelvoertuigen;
- *de-minimisverordening*: Verordening (EU) N1407/2013 van de Commissie van 18 december 2013 betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op de-minimissteun (Pb EU 2013, L 352) of de Verordening (EU)

N1408/2013 van de commissie inzake de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op de-minimissteun in de landbouwsector van 18 december 2013;

- *economische activiteit*: aanbieden van goederen of diensten op een markt waarop sprake is van concurrentie;
- *ketenmobiliteit*: gebruik van diverse vervoermiddelen tijdens een reis;
- *mobilitieitshub*: verzamelpunt van verschillende vervoermiddelen waar gebruikers onder andere prettig en veilig kunnen overstappen op een ander vervoermiddel;
- *onderneming*: iedere eenheid die een economische activiteit uitoefent.

Artikel 2.50 Subsidiabele activiteiten en prestatie

1. Subsidie kan worden verstrekt voor de uitvoering van de volgende activiteiten:
 - a. infrastructurele aanpassingen aan een haltelocatie of een mobiliteitshub;
 - b. het ontwikkelen van deelmobiliteit of een mobiliteitshub;
 - c. de exploitatie van deelvoertuigen, dienstverlening in een mobiliteitshub of het vervoer naar of van een halte.
2. Subsidie als bedoeld in het eerste lid, onder a en b, wordt verstrekt in de vorm van een projectsubsidie.
3. Subsidie als bedoeld in het eerste lid, onder c, wordt verstrekt in de vorm van een meerjarige exploitatiesubsidie.
4. De activiteit, bedoeld in het eerste lid, leidt tot het verbeteren van:
 - a. overstapmogelijkheden tussen verschillende vervoersmodaliteiten;
 - b. de kwaliteit en gebruik van het openbaar vervoer; of
 - c. de bereikbaarheid van bestemmingen in de provincie Zuid-Holland.

Artikel 2.51 Doelgroep

Subsidie als bedoeld in artikel 2.50, eerste lid, wordt uitsluitend verstrekt aan aanbieders van deelmobiliteitssystemen en wegbeheerders, die hun werkzaamheden in overwegende mate gaan verrichten binnen de concessiegebieden van openbaar vervoer van de provincie Zuid-Holland.

Artikel 2.52 Subsidievereisten

Om voor subsidie als bedoeld in artikel 2.50, eerste lid, in aanmerking te komen, wordt voldaan aan de volgende vereisten:

- a. de activiteit mag niet onevenredig of ongewenst concurrerend zijn met bestaand openbaar vervoer;
- b. de activiteit, bedoeld in artikel 2.50, eerste lid, onder c, betreft de aanloop van een dienstverlening, waarbij het uitzicht op een kostendekkende exploitatie is onderbouwd.

Artikel 2.53 Aanvraagperiode

In afwijking van artikel 26, eerste lid, van de Asv wordt een aanvraag voor subsidie als bedoeld in artikel 2.50, ingediend vanaf 1 december voorafgaand aan het eerste jaar waar de aanvraag betrekking op heeft, tot uiterlijk 1 december van het daaropvolgende jaar.

Artikel 2.54 Aanvraagvereisten

Indien de aanvrager een onderneming is, gaat de aanvraag naast de gegevens die ingevolge het aanvraagformulier, bedoeld in artikel 9, eerste lid, van de Asv, worden verstrekt, vergezeld van een ondertekende de-minimisverklaring als bedoeld in Verordening (EU) Nr. 1407/2013 van de Commissie van 18 december 2013 betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op de-minimissteun (PbEU, L 352).

Artikel 2.55 Subsidiehoogte

1. De hoogte van de subsidie bedraagt maximaal 50% van de subsidiabele kosten.
2. In afwijking van het eerste lid, bedraagt de hoogte van de subsidie voor de activiteiten, bedoeld in artikel 2.50, eerste lid, onder c, in het eerste jaar maximaal 100%, in het tweede jaar maximaal 50% en in het derde jaar maximaal 10% van de aanloopverliezen in exploitatie per jaar.
3. In aanvulling op het eerste en tweede lid, wordt, indien de aanvrager een onderneming is, maximaal slechts een zodanig bedrag aan subsidie verstrekt dat over een periode van drie belastingjaren het plafond voor de-minimissteun niet wordt overschreden.

Artikel 2.56 Verdelingswijze

1. Subsidie wordt verdeeld op volgorde van binnenkomst van de subsidieaanvragen.
2. Indien een subsidieaanvraag nog 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 Algemene wet bestuursrecht.
3. Wordt het subsidieplafond op enige dag overschreden, dan wordt de volgorde van binnenkomst van de op die dag binnengekomen volledige subsidieaanvragen bepaald door middel van loting, waarbij:
 - a. de eerst getrokken aanvraag als hoogste wordt gerangschikt;
 - b. de hoogst gerangschikte aanvraag het eerst in aanmerking komt voor subsidie;
 - c. subsidie wordt verdeeld over opeenvolgende aanvragen die volledig gehonoreerd kunnen worden.

Artikel 2.57 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. object overstijgende risicokosten;
- e. engineeringskosten;
- f. overige bijkomende kosten;
- g. vastgoedkosten;
- h. aanloopverliezen in de exploitatie.

Artikel 2.58 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 de onroerende zaak minder dan 10 jaren voorafgaand aan de aanleg van het project en speciaal voor de aanleg van het betreffende project is aangekocht;
- g. overheadkosten.

Artikel 2.59 Verplichtingen van de subsidieontvanger

1. In aanvulling op de artikelen 18 en 19 van de Asv wordt aan de subsidieontvanger de verplichting opgelegd dat:
 - a. de activiteit, bedoeld in artikel 2.50, eerste lid, onder a, binnen drie jaar na dagtekening van de subsidieverleningsbeschikking is gerealiseerd;
 - b. de activiteit, bedoeld in artikel 2.50, eerste lid, onder b en c, binnen een jaar na dagtekening van de subsidieverlening is gestart.
2. In afwijking van het eerste lid geldt, indien de subsidie wordt vastgesteld zonder voorafgaande subsidieverleningsbeschikking, de dagtekening van de subsidievestigingsbeschikking.
3. Gedeputeerde staten kunnen op een gemotiveerd verzoek van de subsidieontvanger besluiten de in het eerste of tweede lid genoemde termijn met maximaal een jaar te verlengen.

Artikel 2.60 Staatssteun

Indien de subsidie is aan te merken als steunmaatregel in de zin van artikel 107, eerste lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie is Verordening (EU) Nr. 1407/2013 van de Commissie van 18 december 2013 betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op de-minimisteun (PbEU, L 352) van overeenkomstige toepassing.

Paragraaf 2.3.3 Fietsprojecten en Fietsparkeervoorzieningen

Artikel 2.61 Begripsbepalingen

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

- *fietsparkeervoorziening*: bij treinstations gebouwde voorziening ten behoeve van de stalling van fietsen;
- *fietsproject*: project dat is opgenomen in de Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen';
- *proces-verbaal van oplevering*: ondertekend proces-verbaal waarmee een fietsproject of fietsparkeervoorziening na realisatie wordt opgeleverd aan de opdrachtgever;
- *Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'*: uitvoeringsagenda voor fietsgebruik in Zuid-Holland in de periode 2016 tot 2025, vastgesteld door gedeputeerde staten bij besluit van 31 mei 2016.

Artikel 2.62 Subsidiabele activiteiten en prestatie

1. Subsidie kan worden verstrekt voor de volgende onderdelen van een fietsproject of een fietsparkeervoorziening:
 - a. het uitvoeren van een verkenning en planstudie;
 - b. het opstellen van een definitief ontwerp
 - c. de realisatie.
2. Subsidie als bedoeld in het eerste lid, wordt verstrekt in de vorm van een projectsubsidie.
3. Het fietsproject leidt tot een uitbreiding van het fietsnetwerk in de provincie Zuid-Holland.
4. De fietsparkeervoorziening leidt tot een uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen bij op- of overstappunten voor openbaar vervoer en bij parkeerplaatsen.

Artikel 2.63 Doelgroep

1. Subsidie voor een fietsproject wordt uitsluitend verstrekt aan publiekrechtelijke rechtspersonen.
2. Subsidie voor een fietsparkeervoorziening wordt uitsluitend verstrekt aan publiekrechtelijke rechtspersonen of eigenaren van een fietsparkeervoorziening.

Artikel 2.64 Subsidievereisten

1. Om voor subsidie als bedoeld in artikel 2.62, eerste lid, onder a, in aanmerking te komen, wordt voldaan aan het vereiste dat er een verkenning en planstudie wordt uitgevoerd die in elk geval omvat:
 - a. het verzamelen, inventariseren en beoordelen en in kaart brengen van de uitgangspunten van de voorkeursvariant en mogelijke alternatieve varianten;
 - b. het verzamelen, inventariseren en in kaart brengen van de planologische ontwikkelingen in het zoekgebied waarbinnen een mogelijk fietsproject of fietsparkeervoorziening gerealiseerd kan worden;
 - c. het verzamelen, inventariseren en in kaart brengen van de gegevens omtrent vergunningen, wetgeving, grondposities, bodemgesteldheid en archeologisch onderzoek;
 - d. het opstellen van een voorlopig ontwerp van de voorkeursvariant waaruit de aard, de omvang, de realisatietijd, de bouwsom en exploitatiekosten blijken;
 - e. het eenmalig inhoudelijk beschrijven van de risico's en een risicoanalyse van de voorkeursvariant;
 - f. het begroten van de kosten en het investeringsbedrag van de voorkeursvariant volgens de SSK;
 - g. het in overleg met gedeputeerde staten opstellen van een algehele projectplanning;
 - h. het samenstellen van een projectgroep ten behoeve van de verkenning en planstudie;
 - i. het onderhouden van correspondentie met leden van de projectgroep;
 - j. het opstellen van verslagen van de projectgroep vergaderingen;
 - k. het opstellen van een algehele rapportage over de uitgevoerde verkenning en planstudie;
2. Om voor subsidie als bedoeld in artikel 2.62, eerste lid, onder b, in aanmerking te komen, wordt voldaan aan het vereiste dat er een definitief ontwerp opgesteld wordt dat in elk geval omvat:
 - 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 i 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.
3. Om voor subsidie als bedoeld in artikel 2.62, eerste lid, onder c, in aanmerking te komen, wordt voldaan aan het vereiste dat het fietsproject of de fietsparkeervoorziening wordt uitgevoerd conform een definitief ontwerp dat past binnen de Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'.

Artikel 2.65 Subsidiehoogte

De hoogte van de subsidie, bedoeld in artikel 2.62, bedraagt maximaal 50% van de subsidiabele kosten.

Artikel 2.66 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 voor verwerving van gronden.

Artikel 2.67 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 voor de vervanging van leidingen;
- c. interne kosten;
- d. kosten voor de vergoeding van planschadeclaims;
- e. stelposten;
- f. overheadkosten.

Artikel 2.68 Weigeringsgronden

1. In aanvulling op de artikelen 11 en 12 van de Asv, wordt subsidie voor een fietsproject geweigerd indien:
 - a. het fietsproject niet is opgenomen in de Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen', bijlage 2.1;
 - b. de aanvrager geen cofinanciering beschikbaar heeft van minimaal 50% van de subsidiabele kosten;
 - c. het fietsproject niet ontwikkeld wordt conform de CROW-richtlijnen voor fietsprojecten;
 - d. er geen wegbeheerder bereid is het toekomstig eigendom, beheer en onderhoud van het fietsproject op zich te nemen.
2. In aanvulling op de artikelen 11 en 12 van de Asv wordt subsidie voor een fietsparkeervoorziening geweigerd indien:
 - a. de fietsparkeervoorziening niet is opgenomen in de uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen', bijlage 2.1;
 - b. de aanvrager geen cofinanciering beschikbaar heeft voor minimaal 50% van de kosten voor de uit te voeren subsidiabele activiteit;
 - c. er geen aantoonbaar capaciteitstekort is op het gebied van fietsparkeervoorzieningen bij een treinstation in de huidige situatie of in de geprognoseerde situatie binnen circa drie jaren;
 - d. de te realiseren fietsparkeervoorziening niet gratis en openbaar toegankelijk is.

Artikel 2.69 Verplichtingen van de subsidieontvanger

1. In aanvulling op de artikelen 18 en 19 van de Asv wordt aan de subsidieontvanger de verplichting opgelegd dat:
 - a. de verkenning en planstudie, bedoeld in artikel 2.62, eerste lid, onder a, binnen twee jaar na subsidieverlening worden afgerond;
 - b. het definitieve ontwerp, bedoeld in artikel 2.62 eerste lid, onder b, binnen twee jaar na subsidieverlening wordt afgerond;
 - c. de realisatie, bedoeld in artikel 2.62, eerste lid, onder c, binnen twee jaar na subsidieverlening wordt afgerond;
2. Indien de activiteit, bedoeld in het eerste lid, onder a, b of c, wegens onvoorziene omstandigheden niet kan worden afgerond binnen de termijn, genoemd in het eerste lid, en de subsidieontvanger verlenging van die termijn wenselijk acht, kan hij uiterlijk de dag voor het

verstrijken van die termijn schriftelijk een gemotiveerd verzoek indienen bij gedeputeerde staten tot verlenging met maximaal een jaar.

Artikel 2.70 Prestatieverantwoording en subsidievaststelling

In afwijking van artikel 2.1 en in aanvulling op artikel 23 van de Asv gaat de aanvraag tot subsidievaststelling vergezeld van:

- a. het voorlopig ontwerp, bedoeld in artikel 2.62, eerste lid, onder a, en een exemplaar van de algehele rapportage over de uitgevoerde verkenning en planstudie als bedoeld in artikel 2.64, eerste lid, onder k;
- b. het definitief ontwerp, bedoeld in artikel 2.62, eerste lid, onder b, en de daarbij behorende SSK van de totale projectkosten van het fietsproject;
- c. het proces-verbaal van oplevering van de fietsparkeervoorziening, bedoeld in artikel 2.62, eerste lid, onder c, en een overzichtstekening en beeldmateriaal van de gerealiseerde fietsparkeervoorziening;
- d. indien van toepassing, de door partijen ondertekende koopovereenkomst van de met de subsidie verworven gronden.

Paragraaf 2.3.4 Projecten voor vervanging of renovatie van veerponten

Artikel 2.71 Begripsbepalingen

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

- *autoveer*: vaartuig dat geschikt en ingericht is voor het overzetten van motorvoertuigen, fietsen, snorfietsen, bromfietsen en voetgangers;
- *veerdienst*: bedrijfsmatig vervoeren van personen of motorvoertuigen door middel van een veerpont;
- *veerexploitant*: degene die voor eigen rekening en verantwoordelijkheid een veerdienst exploiteert;
- *veerpont*: autoveer of een voet- en fietsveer;
- *veerproject*: renoveren of vervangen van een veerpont;
- *voet- en fietsveer*: vaartuig dat uitsluitend geschikt is en ingericht is voor het overzetten van fietsen, snorfietsen, bromfietsen en voetgangers.

Artikel 2.72 Subsidiabele activiteiten en prestatie

1. Subsidie kan worden verstrekt voor een veerproject.
2. Subsidie als bedoeld in het eerste lid wordt verstrekt in de vorm van een lening.
3. De activiteiten, bedoeld in het eerste lid, leiden tot een:
 - a. gerenoveerde of nieuwe veerpont, die zo mogelijk ook duurzaam is; of
 - b. een tweedehands veerpont die aantoonbaar duurzamer is dan de huidige veerpont.

Artikel 2.73 Doelgroep

Subsidie in de vorm van een lening als bedoeld in artikel 2.72 wordt uitsluitend verstrekt aan de veerexploitanten ten behoeve van de volgende op 24 mei 2016 bestaande veerdiensten die met autovervoer en voet- en fietsvervoer overwegend forensen en scholieren vervoeren tussen:

- a. Bergstoep – Streefkerk;
- b. Gorinchem – Sleeuwijk;
- c. Gorinchem – Werkendam – Hardinxveld;
- d. Gorinchem – Woudrichem – Loevestein;
- e. Gouderak – Moordrecht;

- f. Hekelingen – Nieuw Beijerland;
- g. Kaag – Buitenkaag;
- h. Kinderdijk – Krimpen aan den Lek;
- i. Kop van 't Land – Biesbosch Spieringpolder;
- j. Lekkerkerk – Nieuw Lekkerland;
- k. Maassluis – Rozenburg;
- l. Nieuwendijk-Tiengemeenten;
- m. Nieuwerkerk a/d IJssel – Kortenoord scoutinggebouw;
- n. Nieuwerkerk a/d IJssel – Ouderkerk aan de IJssel;
- o. Puttershoek – Zwijndrecht Groote Lindt;
- p. Rhoon – Oud Beijerland – Spijkenisse;
- q. Ridderkerk – Kinderdijk – Krimpen aan de Lek;
- r. Rijnsaterwoude – Oude Wetering;
- s. Schoonhoven – Gelkenes;
- t. Valkenburg – Rijnsburg;
- u. Vlaardingen Vlietzicht – Maasland Duifpolder;
- v. Woubrugge – Roelofsarendsveen.

Artikel 2.74 Staatssteun

1. Subsidie in de vorm van een lening wordt verstrekt met toepassing van:
 - a. de de-minimisverordening;
 - b. artikel 36 van de Algemene groepsvrijstellingsverordening; of
 - c. artikel 37 van de Algemene groepsvrijstellingsverordening.
2. Indien de op grond van deze subsidieregeling te verstrekken gelden door middel van een aanbesteding conform de Aanbestedingswet zijn gegund en er geen sprake is van staatssteun als bedoeld in artikel 107 eerste lid van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, is het eerste lid niet van toepassing.

Artikel 2.75 Subsidievereisten

1. In aanvulling op artikel 2.74 wordt, om voor subsidie in de vorm van een lening als bedoeld in artikel 2.72 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 2.73, 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, tweedehands 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 zijn

- geworden op grond van Verordening (EU) 2016/1628 dan wel in deze verordening als gelijkwaardig worden beschouwd;
- ii. worden, indien onderdeel i niet van toepassing is en in aanvulling op de bestaande EU-normen dan wel 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 milieuadviesbureau 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.

Artikel 2.76 Verdelingswijze

1. Subsidie wordt verdeeld op volgorde van binnenkomst van de subsidieaanvragen.
2. Indien 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. Wordt het subsidieplafond op enige dag overschreden, dan wordt de volgorde van binnenkomst van de op die dag binnengekomen volledige subsidieaanvragen bepaald door middel van loting, waarbij:
 - a. de eerst getrokken aanvraag als hoogste wordt gerangschikt;
 - b. de hoogst gerangschikte aanvraag het eerst in aanmerking komt voor subsidie;
 - c. subsidie wordt verdeeld over opeenvolgende aanvragen die volledig gehonoreerd kunnen worden.

Artikel 2.77 Weigeringsgronden

In aanvulling op de artikelen 11 en 12 van de Asv en artikel 2.74, wordt subsidie in de vorm van een lening als bedoeld in artikel 2.74 geweigerd indien:

- a. de veerdienst een dienstregeling heeft van minder dan 56 uur per week;
- b. het aannemelijk is dat de veerdienst binnen vijf jaar na het indienen van de aanvraag zal worden beëindigd;

- c. ten aanzien van de aanvrager een bevel tot terugvordering uitstaat ingevolge een eerder besluit van de Europese Commissie waarbij de steun onrechtmatig en onverenigbaar met de interne markt is verklaard; of
- d. de steun verstrekt wordt aan een onderneming in moeilijkheden als bedoeld in artikel 1, vierde lid, onder c, van de Algemene groepsvrijstellingsverordening.

Artikel 2.78 Opschortende voorwaarde

De subsidie in de vorm van een lening wordt verleend onder de opschortende voorwaarde dat ter uitvoering van de subsidieverleningsbeschikking een overeenkomst als bedoeld in artikel 4:36 van de Awb met de provincie Zuid-Holland is gesloten.

Artikel 2.79 Hoogte van de lening

1. De hoogte van de lening bedraagt ten hoogste de kosten van het veerproject.
2. Bij het opstellen van specifieke subsidievoorschriften die worden opgenomen in de subsidieverleningsbeschikking, waaronder in ieder geval begrepen de hoogte van de lening, de aflossingstermijn en het rentepercentage, is het uitgangspunt dat er geen sprake is van staatssteun die krachtens artikel 108, derde lid, van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie bij de Europese Commissie aangemeld moet worden.

Artikel 2.80 Rentepercentage

Het door de subsidieontvanger te betalen rentepercentage bedraagt 0%, tenzij ter voorkoming van ongeoorloofde staatssteun als bedoeld in artikel 2.72 een hoger percentage noodzakelijk is.

Artikel 2.81 Leningovereenkomst

In een overeenkomst als bedoeld in artikel 2.78 worden in ieder geval de volgende gegevens opgenomen:

- a. de rechtsvorm van de veerexploitant en het type veerpont;
- b. de looptijd van de lening;
- c. de omstandigheden waaronder de lening gedurende de looptijd voortijdig opeisbaar wordt;
- d. de termijn waarbinnen de lening moeten worden terugbetaald;
- e. de te stellen zekerheid voor de lening;
- f. het door de subsidieontvanger te betalen rentepercentage en de aflossingsbedragen tijdens de looptijd van de lening.

Artikel 2.82 Verplichtingen van de subsidieontvanger

In aanvulling op de artikelen 18 en 19 van de Asv en artikel 2.74 worden aan de subsidieontvanger de volgende verplichtingen opgelegd:

- a. met toepassing van artikel 38, onder c en d, onder 2°, van de Asv, wordt in afwijking van artikel 21, eerste lid, onder a, van de Asv, een administratie bijgehouden en op verzoek overgelegd, van aan de activiteiten verbonden inkomsten en uitgaven als bedoeld in artikel 4:37, eerste lid, onder b, van de Awb;
- b. de activiteit wordt uitgevoerd overeenkomstig het projectplan waarop de subsidieverlening betrekking heeft en uiterlijk voltooid op het bij de subsidieverlening bepaalde tijdstip;
- c. één keer per periode van 12 maanden wordt een tussentijds voortgangsverslag over de activiteit overgelegd indien de lening € 25.000,00 of meer bedraagt en de periode van uitvoering van de activiteit meer dan 12 maanden bedraagt;
- d. één keer per periode van 12 maanden wordt gedurende de looptijd van de lening een jaarrekening overgelegd, waarin in ieder geval informatie wordt opgenomen waaruit het

- debiteurenrisico voor de provincie kan worden afgeleid, alsmede een opgave van het aantal overgezette passagiers, (brom)fietsen, auto's, vrachtauto's en bussen;
- e. tenzij gedeputeerde staten anders bepalen wordt voor een veerproject dat leidt tot een nieuwe veerpont tot zekerheid van de terugbetaling van de lening en betaling van eventueel verschuldigde rente een recht van eerste hypotheek van 100% van de lening aan de provincie verschaft;
 - f. voor een veerproject dat leidt tot een gerenoveerde of tweedehands veerpont wordt tot zekerheid van de terugbetaling van de lening en betaling van eventueel verschuldigde rente een recht van hypotheek, een pandrecht of een bankgarantie van ten minste 50% van de lening aan de provincie verschaft;
 - g. de nieuwe, tweedehands of gerenoveerde veerpont wordt gedurende zijn maximale technische of economische levensduur door de subsidieontvanger geëxploiteerd, of, bij het opzeggen of vervallen van het veerrecht, voor overdracht aangeboden aan de nieuwe veerexploitant;
 - h. de in de veerpont aangebrachte duurzaamheidsvoorzieningen worden effectief toegepast gedurende de looptijd van de lening, waarover verantwoording wordt afgelegd aan gedeputeerde staten.

Artikel 2.83 Prestatieverantwoording

In afwijking van artikel 2.1 en onverminderd hetgeen wordt opgenomen in de overeenkomst, bedoeld in artikel 2.81, toont de subsidieontvanger in ieder geval door middel van een verklaring van oplevering, een activiteitenverslag en beeldmateriaal aan dat de activiteiten zijn verricht.

Afdeling 2.4 Uitbreiding mobiliteitsnetwerk

Paragraaf 2.4.1 R-net projecten

Artikel 2.84 Begripsbepalingen

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

- *infrastructurele maatregel*: maatregel gericht op de aanleg of aanpassing van infrastructuur, teneinde deze geschikt te maken voor R-net in Zuid-Holland, waaronder mede begrepen verkeersregelende voorzieningen en voorzieningen gericht op energietransitie;
- *Programma van Eisen*: Basis Programma van Eisen R-net, onderdeel R-net buscorridor of indien vastgesteld, een specifiek voor één van de R-net buscorridors vastgesteld Programma van Eisen;
- *R-net*: netwerk van hoogwaardige OV-verbindingen tussen knooppunten, zoals vastgelegd in de Bestuursovereenkomst hoogwaardig OV Randstad;
- *R-net buscorridor*: busverbinding tussen knooppunten die deel uitmaakt van R-net;
- *R-net treincorridor*: treinverbinding tussen knooppunten die deel uitmaakt van R-net;
- *stationsomgeving*: directe omgeving van het treinstation die een functionele relatie heeft met een R-net treincorridor;
- *stationsoutillage*: inrichting van een treinstation bestaande uit zit- en verblijfsmogelijkheden, groen, verlichting, bewegwijzering en reisinformatie;
- *uitvoeringsbesluit*: door gedeputeerde staten dan wel provinciale staten genomen besluit, waarin voor een R-net buscorridor of een R-net treincorridor een beschrijving is opgenomen van de infrastructuurle maatregelen ter realisering van R-net in de betreffende R-net buscorridor of R-net treincorridor.

Artikel 2.85 Subsidiabele activiteiten en prestatie

1. Subsidie ten behoeve van de verwezenlijking van een R-net buscorridor in Zuid-Holland kan worden verstrekt voor:
 - a. het opstellen van een voorlopig ontwerp voor een infrastructurele maatregel;
 - b. het opstellen van een definitief ontwerp voor een infrastructurele maatregel;
 - c. het uitvoeren van een infrastructurele maatregel.
2. Subsidie, ten behoeve van een R-net treincorridor in Zuid-Holland kan worden verstrekt voor het uitvoeren van een infrastructurele maatregel, zijnde het verbeteren dan wel aantrekkelijker maken van de stationsomgeving.
3. Subsidie als bedoeld in het eerste en tweede lid wordt versterkt in de vorm van een projectsubsidie.
4. De activiteiten, bedoeld in het eerste en tweede lid, leiden tot de verwezenlijking van een gedeelte van het R-net in Zuid-Holland.

Artikel 2.86 Doelgroep

Subsidie als bedoeld in artikel 2.85 wordt uitsluitend verstrekt aan publiekrechtelijke rechtspersonen.

Artikel 2.87 Subsidievereisten

1. Om voor subsidie als bedoeld in artikel 2.85, eerste lid, onder a, in aanmerking te komen, omvat het opstellen van een voorlopig ontwerp voor een infrastructurele maatregel in ieder geval:
 - a. het opstellen van een voorlopig ontwerp voor een infrastructurele maatregel waaruit bij benadering de aard, omvang en realisatietijd van de infrastructurele maatregel blijken;
 - b. het opstellen van een SSK-raming van de totale kosten van de infrastructurele maatregel, met als uitgangspunt het in onderdeel a genoemde voorlopig ontwerp, waaruit bij benadering de bouwsom en exploitatiekosten van de infrastructurele maatregel blijken.
2. Om voor subsidie als bedoeld in artikel 2.85, eerste lid, onder b, in aanmerking te komen, omvat het opstellen van een definitief ontwerp voor een infrastructurele maatregel in ieder geval:
 - a. het opstellen van een definitief ontwerp waaruit de aard, omvang en realisatietijd van de infrastructurele maatregel blijken;
 - b. het opstellen van een SSK-raming van de totale kosten van de infrastructurele maatregel, met als uitgangspunt het in onderdeel a genoemde definitief ontwerp, waaruit de bouwsom en exploitatiekosten van de infrastructurele maatregel blijken.
3. Om voor subsidie als bedoeld in artikel 2.85, eerste lid, onder c, in aanmerking te komen, omvat het uitvoeren van een infrastructurele maatregel in ieder geval het uitvoeren van de infrastructurele maatregel conform een definitief ontwerp dat past binnen het Programma van Eisen.
4. Om voor subsidie als bedoeld in artikel 2.85, tweede lid, in aanmerking te komen, is de maatregel gericht op vergroting van het gemak en comfort van de reiziger waaronder in ieder geval verbetering van de aansluiting van openbaar vervoer met andere vervoerswijzen of verbetering van informatievoorziening voor de reiziger wordt verstaan.
5. Om voor subsidie als bedoeld in artikel 2.85, eerste en tweede lid, in aanmerking te komen, wordt voldaan aan het vereiste dat de maatregel sober en doelmatig is.

Artikel 2.88 Subsidiehoogte

1. De subsidie voor een R-net buscorridor bedraagt maximaal 100% van de subsidiabele kosten.
2. De hoogte van de subsidie voor een R-net treincorridor bedraagt maximaal € 500.000,00 per treinstation, verminderd met de kosten die de provincie Zuid-Holland bijdraagt voor de fietsparkeerplaatsen en stationsoutillage op het betreffende treinstation.

3. Indien zich binnen een gemeente meerdere treinstations bevinden, kunnen gedeputeerde staten, in afwijking van het tweede lid, bepalen dat het de gemeente vrij staat te bepalen welk subsidiebedrag zij aan iedere stationsomgeving besteedt, mits de gemeente in de aanvraag gemotiveerd heeft aangegeven welke kwaliteitsimpuls aan iedere stationsomgeving wordt gegeven en deze naar het oordeel van gedeputeerde staten voldoende is.

Artikel 2.89 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 voor de vergoeding van planschadeclaims.

Artikel 2.90 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. stelposten;
- d. kosten van onroerende zaken die reeds in eigendom zijn van de opdrachtgever, tenzij de onroerende zaak minder dan 10 jaren voorafgaand aan de aanleg van het project en speciaal voor de aanleg van het betreffende project is aangekocht;
- e. overheadkosten.

Artikel 2.91 Weigeringsgronden

In aanvulling op de artikelen 11 en 12 van de Asv wordt subsidie als bedoeld in artikel 2.85 geweigerd indien:

- a. de aanvraag geen betrekking heeft op één van de R-net buscorridors en R-net treincorridors;
- b. de aanvraag geen betrekking heeft op activiteiten, beschreven in een uitvoeringsbesluit voor de betreffende R-net buscorridor en R-net treincorridor.

Artikel 2.92 Verplichtingen van de subsidieontvanger

In aanvulling op de artikelen 18 tot en met 21 van de Asv wordt aan de subsidieontvanger de verplichting opgelegd, dat deze zorgdraagt voor de voortgang van het uitvoeren van de infrastructurele maatregel, bedoeld in artikel 2.85, eerste lid, onder c, en tweede lid.

Artikel 2.93 Prestatieverantwoording en subsidievaststelling

In afwijking van artikel 2.1 en in aanvulling op artikel 23 Asv gaat, bij een subsidie vanaf € 25.000,00, de aanvraag tot subsidievaststelling:

- a. bedoeld in artikel 2.85, onder a, vergezeld van het voorlopig ontwerp en de SSK-raming, bedoeld in artikel 2.87, eerste lid;
- b. bedoeld in artikel 2.85, eerste lid, onder b, vergezeld van het definitief ontwerp voor een infrastructurele maatregel en de SSK-raming, bedoeld in artikel 2.87, tweede lid;

- c. bedoeld in artikel 2.85, eerste lid, onder c, en artikel 2.85, tweede lid, vergezeld van het proces-verbaal van oplevering van de infrastructurele maatregel, bedoeld in artikel 2.87, derde en vierde lid.

Paragraaf 2.4.2 Veerinfrastructuur

Artikel 2.94 Begripsbepalingen

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

- *aanmeerlocatie*: wallocatie die dient als veerstoep of aanmeersteiger voor een veerdienst;
- *veerexploitant*: degene die voor eigen rekening en verantwoordelijkheid een veerdienst exploiteert;
- *veerinfrastructuur*: totaal van aanmeerlocaties, aanlegsteigers, wachtruimten, fietsenstallingen, laadinfrastructuur en reisinformatiesystemen;
- *veerinfrastructuurproject*: verrichten van werkzaamheden aan de veerinfrastructuur.

Artikel 2.95 Subsidiabele activiteiten en prestatie

1. Subsidie kan worden verstrekt voor het verrichten van werkzaamheden aan de veerinfrastructuur.
2. Subsidie als bedoeld in het eerste lid wordt verstrekt in de vorm van een projectsubsidie.
3. De activiteit, bedoeld in het eerste lid, leidt tot verbetering van de openbaar toegankelijke veerinfrastructuur.

Artikel 2.96 Doelgroep

Subsidie als bedoeld in artikel 2.95, wordt uitsluitend verstrekt aan veerexploitanten, wegbeheerders en de eigenaren van veerstoepen en toevoerwegen tot veerstoepen.

Artikel 2.97 Subsidievereisten

Om voor subsidie als bedoeld in artikel 2.95 in aanmerking te komen, wordt voldaan aan de volgende vereisten:

- a. het gaat om veerinfrastructuur ten behoeve van veerdiensten die worden uitgevoerd in de provincie Zuid-Holland;
- b. het project voldoet aan eisen van soberheid en doelmatigheid;
- c. het project voldoet aan het verbeteren van de inrichting van de veerinfrastructuur.

Artikel 2.98 Verdelingswijze

1. Subsidie wordt verdeeld op volgorde van binnenkomst van de subsidieaanvragen.
2. Indien 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. Wordt het subsidieplafond op enige dag overschreden, dan wordt de volgorde van binnenkomst van de op die dag binnengekomen volledige subsidieaanvragen bepaald door middel van loting, waarbij:
 - a. de eerst getrokken aanvraag als hoogste wordt gerangschikt;
 - b. de hoogst gerangschikte aanvraag het eerst in aanmerking komt voor subsidie;
 - c. subsidie wordt verdeeld over opeenvolgende aanvragen die volledig gehonoreerd kunnen worden.

Artikel 2.99 Subsidiehoogte

1. De hoogte van de subsidie, bedoeld in artikel 2.95, bedraagt 80% van de subsidiabele kosten, tot een maximum van € 200.000,00.
2. Onverminderd het eerste lid kunnen gedeputeerde staten, indien de beschikbare middelen dit toelaten, in uitzonderlijke gevallen van groot provinciaal belang besluiten om voor een veerinfrastructuurproject een hoger percentage vast te stellen.

Artikel 2.100 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.

Artikel 2.101 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 van 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 de onroerende zaak minder dan 10 jaren voorafgaand aan de aanleg van het project en speciaal voor de aanleg van het betreffende project is aangekocht;
- g. overheadkosten.

Artikel 2.102 Weigeringsgronden

In aanvulling op de artikelen 11 en 12 van de Asv wordt subsidie als bedoeld in artikel 2.95 geweigerd indien aannemelijk is dat de veerdienst waarvoor de veerinfrastructuur is bestemd binnen vijf jaar zal worden beëindigd.

Artikel 2.103 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 veerinfrastructuur wordt uiterlijk binnen twee jaar na subsidieverlening gerealiseerd;
 - b. de veerinfrastructuur, waarvoor subsidie is verleend, wordt ten minste vijf jaar in stand gehouden.
2. In de gevallen, bedoeld in artikel 4:41, tweede lid van de Awb, kunnen gedeputeerde staten bepalen dat de subsidieontvanger een vergoeding verschuldigd is, indien het verstrekken van de subsidie heeft geleid tot vermogensvorming.
3. De hoogte van de vergoeding, bedoeld in het tweede lid, bedraagt één zestigste gedeelte van het vastgestelde subsidiebedrag voor iedere maand, of gedeelte hiervan, die verstrijkt vanaf het moment dat zich een geval voordoet als bedoeld in artikel 4:41, tweede lid, van de Awb, tot het moment dat er zestig maanden zijn verstreken na subsidieverlening.

Hoofdstuk 3 Boekjaarsubsidies

Afdeling 3.1 Buurtbuslijnen en bedrijfsvervoer

Paragraaf 3.1.1 Oprichting buurtbusverenigingen

Artikel 3.1 Begripsbepalingen

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

- *buurtbusproject*: vorm van openbaar vervoer in een bepaald gebied waarbij de dienstregeling wordt uitgevoerd met buurtbussen door een vereniging met vrijwillige chauffeurs;
- *buurtbusvereniging*: vereniging van vrijwilligers die een dienstregeling met buurtbussen uitvoert.

Artikel 3.2 Subsidiabele activiteiten en prestatie

1. In afwijking van artikel 11, eerste lid, onder d, van de Asv kan eenmalig subsidie worden verstrekt voor het oprichten van een buurtbusvereniging.
2. Subsidie als bedoeld in het eerste lid, wordt verstrekt in de vorm van een projectsubsidie.
3. De activiteit, bedoeld in het eerste lid, leidt tot een buurtbusvereniging.

Artikel 3.3 Doelgroep

Subsidie als bedoeld in artikel 3.2 wordt uitsluitend verstrekt aan buurtbusverenigingen in oprichting en buurtbusverenigingen, voor zover zij hun werkzaamheden in overwegende mate gaan verrichten binnen de door gedeputeerde staten vastgestelde concessiegebieden openbaar vervoer.

Artikel 3.4 Subsidievereiste

Om voor subsidie als bedoeld in artikel 3.2, in aanmerking te komen, toont de aanvrager aan dat hij in staat is een buurtbusproject uit te voeren, conform de vereisten zoals opgenomen in de Regeling vaststelling kenmerken en startvoorwaarden buurtbusprojecten Zuid-Holland 2018.

Artikel 3.5 Subsidiehoogte

De hoogte van de subsidie bedraagt € 2.000,00.

Artikel 3.6 Weigeringsgronden

1. In aanvulling op de artikelen 11 en 12 van de Asv wordt subsidie als bedoeld in artikel 3.2, geweigerd indien de aanvrager kennelijk niet de intentie of capaciteiten heeft om een buurtbusproject uit te voeren.
2. In afwijking van artikel 11, eerste lid, onder a, van de Asv wordt een subsidie niet geweigerd indien de activiteit reeds in uitvoering is voordat de aanvraag is ingediend.

Artikel 3.7 Prestatieverantwoording

De subsidieontvanger toont desgevraagd door middel van een notariële akte of bewijs van inschrijving van de Kamer van Koophandel aan dat de activiteit is verricht en de buurtbusvereniging een buurtbuslijn kan gaan rijden.

Paragraaf 3.1.2 Instandhouding buurtbuslijnen

Artikel 3.8 Begripsbepalingen

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

- *buurtbusproject*: vorm van openbaar vervoer in een bepaald gebied waarbij de dienstregeling wordt uitgevoerd met buurtbussen door een vereniging met vrijwillige chauffeurs;
- *buurtbusvereniging*: vereniging van vrijwilligers die een dienstregeling met buurtbussen uitvoert.

Artikel 3.9 Subsidiabele activiteiten en prestatie

1. Subsidie kan worden verstrekt voor de instandhouding van de buurtbuslijn.
2. Subsidie als bedoeld in het eerste lid wordt verstrekt in de vorm van een boekjaarsubsidie.
3. De activiteit, bedoeld in het eerste lid, leidt tot de uitvoering van een buurtbusproject.

Artikel 3.10 Doelgroep

Subsidie als bedoeld in artikel 3.9 wordt uitsluitend verstrekt aan buurtbusverenigingen, voor zover zij hun werkzaamheden in overwegende mate verrichten binnen de door gedeputeerde staten vastgestelde concessiegebieden openbaar vervoer.

Artikel 3.11 Subsidievereisten

Om voor subsidie als bedoeld in artikel 3.9, in aanmerking te komen, wordt voldaan aan de volgende vereisten:

- a. de buurtbusvereniging draagt zorg voor de uitvoering van een of meerdere buurtbusprojecten;
- b. een buurtbusproject is erkend door gedeputeerde staten op grond van de Regeling vaststelling kenmerken en startvoorwaarden buurtbusprojecten Zuid-Holland 2018.

Artikel 3.12 Aanvraagperiode

In afwijking van artikel 26, eerste lid, van de Asv kan een aanvraag voor subsidie als bedoeld in artikel 3.9, worden ingediend:

- a. tot 1 oktober van het jaar voorafgaand aan het jaar waarop de aanvraag betrekking heeft;
- b. na 1 oktober van het jaar voorafgaand aan het jaar waarop de aanvraag betrekking heeft, in geval van een nieuwe buurtbuslijn en hiervoor de eerste aanvraag voor instandhouding daarvan wordt ingediend.

Artikel 3.13 Subsidiehoogte

1. De hoogte van de subsidie bedraagt € 7.500,00 per buurtbuslijn per jaar.
2. In afwijking van het eerste lid wordt de hoogte van subsidie voor een periode van minder dan twaalf maanden berekend naar rato van het aantal maanden waarop de subsidie betrekking heeft.

Artikel 3.14 Prestatieverantwoording

De subsidieontvanger toont desgevraagd door middel van een activiteitenverslag aan dat de activiteiten zijn verricht.

Paragraaf 3.1.3 Bedrijfsvervoer Wet sociale werkvoorziening

Artikel 3.15 Begripsbepaling

In deze paragraaf wordt onder *bedrijfsvervoer* verstaan: vervoer van werknemers door of vanwege de werkgever verzorgd:

- a. naar en van de werkplek, voorafgaand aan, onderscheidenlijk na afloop van de werkzaamheden;
- b. dat wordt verricht met bussen dan wel met auto's ingericht voor vervoer van meer dan zeven personen, de bestuurder daaronder niet begrepen.

Artikel 3.16 Subsidiabele activiteiten en prestatie

1. Subsidie kan worden verstrekt voor de uitvoering van bedrijfsvervoer.
2. Subsidie als bedoeld in het eerste lid wordt verstrekt in de vorm van een boekjaarsubsidie.
3. De activiteit, bedoeld in het eerste lid, leidt tot een stimulering voor werkgevers om hun werknemers bedrijfsvervoer aan te bieden.

Artikel 3.17 Doelgroep

Subsidie als bedoeld in artikel 3.16 wordt uitsluitend verstrekt aan organisaties gericht op sociale werkvoorziening, gelegen buiten het grondgebied van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Artikel 3.18 Subsidievereisten

Om voor subsidie als bedoeld in artikel 3.16 in aanmerking te komen wordt voldaan aan de volgende vereisten:

- a. het bedrijfsvervoer wordt verzorgd door of in opdracht van één of meer regio's;
- b. het bedrijfsvervoer is gericht op vervoer naar een werkplek in de provincie Zuid-Holland.

Artikel 3.19 Aanvraagperiode

In afwijking van artikel 26, eerste lid, van de Asv kan een aanvraag voor subsidie als bedoeld in artikel 3.16, worden ingediend tot 1 oktober in het jaar voorafgaand aan het jaar waarop de aanvraag betrekking heeft.

Artikel 3.20 Subsidiehoogte

1. De hoogte van de subsidie bedraagt maximaal € 1,17 per deelnemende werknemer per dag die een minimumreisafstand van vijf kilometer per rijrichting heeft of € 1,62 per 100 reizigerskilometers.
2. Indien toepassing van het eerste lid ertoe leidt dat de subsidie minder bedraagt dan € 5.000,00 wordt de subsidie niet verstrekt.

Artikel 3.21 Weigeringsgronden

In aanvulling op de artikelen 11 en 12 van de Asv wordt subsidie als bedoeld in artikel 3.16, geweigerd indien:

- a. het bedrijfsvervoer een concurrerende werking heeft op voorzieningen voor lijngebonden en vraagafhankelijk openbaar vervoer;
- b. het aangevraagde subsidiebedrag minder dan € 5.000,00 bedraagt.

Artikel 3.22 Verplichtingen van de subsidieontvanger

In aanvulling op de artikelen 18 en 19 van de Asv wordt aan de subsidieontvanger de verplichting opgelegd om het gebruik van het bedrijfsvervoer per dag en per werknemer bij te houden.

Artikel 3.23 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 en een financieel verslag, die beiden zijn opgesteld overeenkomstig het door de provincie Zuid-Holland opgestelde format.

Artikel 3.24 Bevoorschotting en betaling

1. Het voorschot voor subsidies van € 25.000,00 en hoger bedraagt maximaal 50% 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 beschikking tot subsidieverlening worden bepaald.

Afdeling 3.2 Exploitatie openbaar vervoer

Paragraaf 3.2.1 Regionaal openbaar vervoer over weg en spoor

Artikel 3.25 Subsidiabele activiteiten en prestatie

1. Subsidie kan worden verstrekt voor de exploitatie en ontwikkeling van het openbaar vervoer, bedoeld in artikel 1, onder h, van de Wet personenvervoer 2000.
2. Subsidie als bedoeld in het eerste lid wordt verstrekt in de vorm van een boekjaarsubsidie.
3. De activiteit, bedoeld in het eerste lid, leidt tot algemeen toegankelijk openbaar vervoer over weg en spoor.

Artikel 3.26 Doelgroep

Subsidie als bedoeld in artikel 3.25 wordt uitsluitend verstrekt aan concessiehouders.

Artikel 3.27 Subsidievereisten

Om voor subsidie als bedoeld in artikel 3.25, in aanmerking te komen voert de concessiehouder de exploitatie en de ontwikkeling van het openbaar vervoer uit conform de verleende concessie.

Artikel 3.28 Subsidieaanvraag

In afwijking van artikel 10 van de Asv wordt de concessiebeschikking aangemerkt als een aanvraag tot subsidieverlening voor de activiteiten, bedoeld in artikel 3.25.

Artikel 3.29 Subsidiehoogte

De hoogte van de subsidie bedraagt ten hoogste het bedrag dat voortvloeit uit de concessie.

Artikel 3.30 Prestatieverantwoording

1. In afwijking van artikel 29, tweede lid, van de Asv, wordt de aanvraag tot subsidievaststelling ingediend binnen de in de concessiebeschikking bepaalde termijn.
2. Indien de concessiebeschikking de gegevens noemt die bij de aanvraag tot subsidievaststelling overgelegd dienen te worden, gaat de aanvraag tot vaststelling van de subsidie vergezeld van deze gegevens.
3. Indien in de concessiebeschikking geen gegevens worden genoemd die bij de aanvraag tot vaststelling overgelegd dienen te worden, 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, alsmede een winst- en een verliesrekening en een jaarverslag van de activiteiten.

Artikel 3.31 Bevoorschotting en betaling

1. Het voorschot voor subsidies van € 25.000,00 en hoger bedraagt maximaal 100% 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 subsidieverleningsbeschikking worden bepaald.

Paragraaf 3.2.2 Regionaal openbaar vervoer over water

Artikel 3.32 Subsiidabele activiteiten en prestatie

1. Subsidie kan worden verstrekt voor de exploitatie van het personenvervoer, bedoeld in artikel 7 van het Besluit personenvervoer 2000.
2. Subsidie als bedoeld in het eerste lid wordt verstrekt in de vorm van een boekjaarsubsidie.
3. De activiteit, bedoeld in het eerste lid, leidt tot voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling per passagiersschip.

Artikel 3.33 Doelgroep

Subsidie als bedoeld in artikel 3.32 wordt uitsluitend verstrekt aan vervoerders als bedoeld in artikel 7 van het Besluit personenvervoer 2000.

Artikel 3.34 Subsidievereisten

Om voor subsidie als bedoeld in artikel 3.32 in aanmerking te komen voert de vervoerder het personenvervoer uit conform de in artikel 7, eerste lid, van het Besluit personenvervoer 2000 bedoelde overeenkomst.

Artikel 3.35 Subsidieaanvraag

In afwijking van artikel 10 van de Asv wordt de in artikel 7, eerste lid, van het Besluit personenvervoer 2000 bedoelde overeenkomst aangemerkt als een aanvraag tot subsidieverlening voor de activiteiten, bedoeld in artikel 3.32.

Artikel 3.36 Subsidiehoogte

De hoogte van de subsidie bedraagt ten hoogste het bedrag dat voortvloeit uit de in artikel 7, eerste lid, van het Besluit personenvervoer 2000 bedoelde overeenkomst.

Artikel 3.37 Prestatieverantwoording

De aanvraag om subsidie vaststelling gaat vergezeld van een controleverklaring en een financieel verslag, die beiden zijn opgesteld overeenkomstig het door de provincie Zuid-Holland opgestelde format, alsmede een winst- en een verliesrekening en een jaarverslag van de activiteiten.

Artikel 3.38 Bevoorschotting en betaling

1. Het voorschot bedraagt maximaal 100% 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 subsidieverleningsbeschikking worden bepaald.

Paragraaf 3.2.3 Collectief vraagafhankelijk vervoer

Artikel 3.39 Subsiidabele activiteiten en prestatie

1. Subsidie kan worden verstrekt voor de exploitatie van collectief vraagafhankelijk vervoer.

2. Subsidie als bedoeld in het eerste lid wordt uitsluitend verstrekt voor het gedeelte van de kosten dat betrekking heeft op OV-reizigers, voor zover dit vervoer te beschouwen is als aanvulling op het reguliere openbaar vervoer.
3. Subsidie als bedoeld in het eerste lid wordt verstrekt in de vorm van een boekjaarsubsidie.
4. De activiteit, bedoeld in het eerste lid, leidt tot algemeen toegankelijk op maat gesneden openbaar vervoer.

Artikel 3.40 Doelgroep

Subsidie als bedoeld in artikel 3.39 wordt uitsluitend verstrekt aan samenwerkende gemeenten die een overeenkomst hebben of een gemeente die een overeenkomst heeft met een vervoerder of vervoerders die de exploitatie van het collectief vraagafhankelijk vervoer, bedoeld in artikel 6 van het Besluit personenvervoer 2000, verzorgen.

Artikel 3.41 Subsidievereisten

Om voor subsidie als bedoeld in artikel 3.39 in aanmerking te komen wordt voldaan aan de volgende vereisten:

- a. de subsidieaanvrager heeft een samenwerkingsovereenkomst gesloten met gedeputeerde staten en de overige betrokken bestuursorganen;
- b. de subsidieaanvrager heeft een overeenkomst met een of meerdere vervoerders gesloten voor de exploitatie van het collectief vraagafhankelijk vervoer.
- c. de administratie van de subsidieaanvrager is zodanig ingericht dat de kosten objectief en navolgbaar kunnen worden toegerekend aan OV-reizigers en reizigers die behoren tot de onder de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de aanvrager vallende doelgroepen.
- d. de aangevraagde subsidie heeft uitsluitend betrekking op de aan OV-reizigers toe te rekenen kosten, verminderd met de van deze reizigers ontvangen vervoeropbrengst, waarbij kosten voor gemeenschappelijke voorzieningen naar rato van de vervoeromvang worden toegedeeld aan OV-reizigers.

Artikel 3.42 Subsidieaanvraag

In afwijking van artikel 10 van de Asv geldt een daartoe ingediende begroting als aanvraag tot subsidieverlening voor de activiteiten, bedoeld in artikel 3.39.

Artikel 3.43 Subsidiehoogte

De hoogte van de subsidie wordt bepaald op basis van de kosten van daadwerkelijk verricht vervoer van OV-reizigers en de aan dit vervoer toe te rekenen organisatiekosten van de aanvrager, waarbij bij de aanvraag kan worden uitgegaan van een onderbouwde prognose van het aantal gebruikers in het jaar waarop de subsidie betrekking heeft.

Artikel 3.44 Subsidiabele kosten

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

- a. het aan OV-reizigers toe te schrijven deel van de kosten voor exploitatie van het collectief vraagafhankelijke vervoer conform de overeenkomst, bedoeld in artikel 3.41, onder b;
- b. het aan OV-reizigers toe te schrijven deel van de door de subsidieontvanger te maken kosten voor de organisatie van het vervoer en het contractbeheer;
- c. het aan OV-reizigers toe te schrijven deel van de organisatiekosten van regionale opdrachtgevers.

Artikel 3.45 Weigeringsgronden

In afwijking van artikel 12, eerste lid, onder a, van de Asv kan subsidie worden geweigerd voor zover de aanvraag betrekking heeft op niet aan OV-reizigers toe te schrijven kosten.

Artikel 3.46 Prestatieverantwoording

1. In afwijking van artikel 29, tweede lid van de Asv, wordt de aanvraag tot subsidievaststelling ingediend binnen de in de samenwerkingsovereenkomst bepaalde termijn.
2. Indien de samenwerkingsovereenkomst de gegevens noemt die bij de aanvraag tot subsidievaststelling overgelegd dienen te worden, gaat de aanvraag tot subsidievaststelling vergezeld van deze gegevens.
3. Indien in de samenwerkingsovereenkomst geen gegevens worden genoemd die bij de aanvraag tot vaststelling overgelegd dienen te worden, 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, alsmede een winst- en een verliesrekening en een jaarverslag van de activiteiten.

Artikel 3.47 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 subsidieverleningsbeschikking worden bepaald.

Afdeling 3.3 Platforms

Paragraaf 3.3.1 Reizigersplatforms

Artikel 3.48 Begripsbepaling

In deze paragraaf wordt onder *reizigersplatform* verstaan: rechtspersoon die krachtens zijn statutaire doelstellingen of zijn feitelijke werkzaamheden de belangen van de reizigers in het openbaar vervoer behartigt.

Artikel 3.49 Subsidiabele activiteiten en prestatie

1. Subsidie kan worden verstrekt voor het in stand houden van een reizigersplatform.
2. Subsidie als bedoeld in het eerste lid wordt verstrekt in de vorm van een boekjaarsubsidie.
3. De activiteit, bedoeld in het eerste lid, leidt tot adequate advisering omtrent openbaar vervoer.

Artikel 3.50 Doelgroep

Subsidie als bedoeld in artikel 3.49, wordt uitsluitend verstrekt aan reizigersplatforms.

Artikel 3.51 Subsidievereisten

Om voor subsidie als bedoeld in artikel 3.49 in aanmerking te komen, oefent de subsidieontvanger de taken van een consumentenorganisatie uit die voortvloeien uit artikel 27 van de Wet personenvervoer 2000 en artikel 33 van het Besluit personenvervoer 2000.

Artikel 3.52 Subsidiehoogte

1. De hoogte van de subsidie bedraagt € 26.000,00 per jaar voor een reizigersplatform dat zijn taken uitvoert in een gebied waarin door één of meer concessiehouders dan wel door één of meer vervoerders met wie gedeputeerde staten een overeenkomst hebben gesloten als

bedoeld in artikel 7 van het Besluit personenvervoer 2000 maximaal 600.000 dienstregelingsuren worden aangeboden.

2. De hoogte van de subsidie bedraagt € 37.000,00 per jaar voor een reizigersplatform dat zijn taken uitvoert in een gebied waarin door één of meer concessiehouders dan wel door één of meer vervoerders met wie gedeputeerde staten een overeenkomst hebben gesloten als bedoeld in artikel 7 van het Besluit personenvervoer 2000 meer dan 600.000 dienstregelingsuren worden aangeboden.

Artikel 3.53 Verplichtingen van de subsidieontvanger

In aanvulling op de artikelen 18 en 19 van de Asv wordt aan de subsidieontvanger de verplichting opgelegd om desgevraagd advies uit te brengen:

- a. aan de concessieverlener over de onderwerpen genoemd in artikel 27 van de Wet personenvervoer 2000;
- b. aan de concessiehouder of vervoerder over de onderwerpen genoemd in artikel 33 van het Besluit personenvervoer 2000.

Artikel 3.54 Prestatieverantwoording

1. De subsidieontvanger toont 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 en beeldmateriaal.

Paragraaf 3.3.2 Platforms sociale veiligheid

Artikel 3.55 Subsidiabele activiteiten en prestatie

1. Subsidie kan worden verstrekt voor activiteiten die gericht zijn op het verbeteren van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer.
2. Subsidie als bedoeld in het eerste lid wordt verstrekt in de vorm van een projectsubsidie.
3. De activiteit, bedoeld in het eerste lid, leidt tot meer sociale veiligheid bij het reizen met het openbaar vervoer, zowel subjectief als objectief.

Artikel 3.56 Doelgroep

Subsidie als bedoeld in artikel 3.55, wordt uitsluitend verstrekt aan concessiehouders en vervoerders als bedoeld in artikel 7 van het Besluit personenvervoer 2000 die op grond van een met de provincie gesloten overeenkomst personenvervoer verzorgen en gemeenten, tenzij zij hun activiteiten verrichten binnen het grondgebied van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Artikel 3.57 Subsidievereisten

Om voor subsidie als bedoeld in artikel 3.55 in aanmerking te komen, wordt voldaan aan de volgende vereisten:

- a. de activiteiten zijn gericht op het sociaal veiliger maken van:
 - i. openbaar vervoer objecten die publiekelijk toegankelijk zijn zoals stations en haltes;
 - ii. het directe toegangsgebied zoals bestaande pleinen, straten en parkeerplaatsen; of
 - iii. bestaand en nieuw rijdend materieel;
- b. de activiteiten hebben tot doel:
 - i. het terugdringen van feitelijke incidenten;
 - ii. het vergroten van de pakkans van personen die de veiligheid verstoren; of

- iii. het vergroten van het veiligheidsgevoel van reizigers;
- c. indien de subsidie wordt aangevraagd door een gemeente, worden de activiteiten gecoördineerd door een platform voor sociale veiligheid.

Artikel 3.58 Subsidiehoogte

De hoogte van de subsidie bedraagt ten hoogste het bedrag dat gereserveerd is voor de desbetreffende ontvanger in het Uitvoeringsprogramma Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer.

Artikel 3.59 Subsidiabele kosten

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

- a. inhuur van extra personeel voor menselijk toezicht, vooral in de vorm van controle en service in of nabij voertuigen, stations en haltelocaties;
- b. technische hulpmiddelen en ICT, zoals camera's en meld- of communicatiesystemen en de aanschaf en ontwikkeling van bijbehorende ICT-systemen;
- c. opleiding en training van rijdend, toezichthoudend en operationeel leidinggevend personeel ten behoeve van de sociale veiligheid;
- d. aanpassingen van voertuig of omgeving;
- e. voorlichting en communicatie gericht op breed publiek of specifieke doelgroepen; en
- f. samenwerkingsverbanden met onder andere politie, justitie, gemeentes en andere vervoerbedrijven.

Artikel 3.60 Weigeringsgronden

In aanvulling op de artikelen 11 en 12 van de Asv wordt subsidie als bedoeld in artikel 3.55, geweigerd indien de activiteit waar de aanvraag betrekking op heeft al op grond van een verleende concessie dient te worden uitgevoerd.

Artikel 3.61 Verplichtingen van de subsidieontvanger

In aanvulling op de artikelen 18 en 19 van de Asv wordt aan de subsidieontvanger de verplichting opgelegd binnen zes maanden na subsidieverlening te beginnen met de uitvoering van de activiteiten.

Artikel 3.62 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 en beeldmateriaal.
- 2. Bij een subsidie vanaf € 25.000,00 maar minder dan € 125.000,00 toont de subsidieontvanger bij de aanvraag tot subsidievestiging 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 subsidievestiging vergezeld van een controleverklaring en een financieel verslag, die beiden zijn opgesteld overeenkomstig het door de provincie Zuid-Holland opgestelde format.

Artikel 3.63 Bevoorschotting en betaling

- 1. Het voorschot voor subsidies van € 25.000,00 en hoger 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 subsidieverleningsbeschikking worden bepaald.

Hoofdstuk 4 Slotbepalingen

Artikel 4.1 Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad waarin zij wordt geplaatst.

Artikel 4.2 Overgangsrecht

1. De Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017, zoals die luidde op de dag voorafgaande aan de dag van inwerkingtreding van deze regeling, blijft van toepassing op subsidies die voor die datum zijn aangevraagd.
2. Artikel 14.1.9, derde lid, van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017, zoals dat luidde op de dag voorafgaande aan de dag van inwerkingtreding van deze regeling, blijft van toepassing voor zover gedeputeerde staten, voor de inwerkingtreding van deze regeling, in een bestuursovereenkomst of een bestuursbesluit hebben aangegeven hiervan gebruik te willen maken.

Artikel 4.3 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland.

Den Haag, [datum]

Gedeputeerde staten van Zuid-Holland

drs. H.M.M. Koek, secretaris

drs. J. SMIT, voorzitter

Bijlage 1 behorende bij artikel 2.4 van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland

SUBSIDIABELE VERKEERSVEILIGHEIDSPROJECTEN

Hiertoe wordt gerekend de omvorming van wegen en hun omgeving, met het oog op de verkeersveiligheid, waaronder:

- A. rijbaanscheiding
 - 1. (moeilijk) overrijdbaar;
 - 2. niet overrijdbaar;
 - 3. het in dat verband aanbrengen van passeermogelijkheden;

- B. scheiding van verkeerssoorten door middel van bijvoorbeeld:
 - 1. aanleg van parallelwegen;
 - 2. aanleg van parallelfietspaden;
 - 3. aanleg van parallelvoetpaden;
 - 4. nieuwe ontsluiting van percelen via een andere route;

- C. herinrichting van kruisingen, aansluitingen en oversteekplaatsen, waaronder:
 - 1. aanleg van ongelijkvloerse kruising van wegen;
 - 2. aanleg van ongelijkvloerse kruising van fiets/voetpaden;
 - 3. omvorming tot rotonde;
 - 4. overige verbeteringen ter bescherming van overstekende (brom)fietsers en voetgangers;
 - 5. inperking van het aantal linksafbewegingen;
 - 6. verbetering van verkeerslichtinstallaties;

- D. herinrichting van wegvakken door middel van bijvoorbeeld:
 - 1. vermindering van het aantal wegaansluitingen voor autoverkeer;
 - 2. vermindering van het aantal erfaansluitingen voor autoverkeer;
 - 3. geleiding van (brom)fietsers en voetgangers naar veilige oversteekplaatsen;
 - 4. snelheidsbeheersing;
 - 5. aanbrengen van fietsstroken;
 - 6. andere wijziging van de rijstrookindeling;

- E. regulering van het parkeren en stallen, respectievelijk laden en lossen;

- F. verbetering van de herkenbaarheid van de wegcategorie door o.a.:
 - 1. wegmarkering;
 - 2. aanduiding van de overgang naar wegen met andere maximum snelheid;

- A. herinrichting van bermen door middel van bijvoorbeeld:
 - 1. semi-verharding;
 - 2. pechvoorzieningen;
 - 3. afscherming, respectievelijk verwijdering van obstakels;

- B. aanpassing van het wegontwerp aan richtlijnen/aanbevelingen:
 - 1. aanpassing van de diameter van rotondes;
 - 2. uniformering van de voorrang op rotondes (hoofdrijbaan);
 - 3. uniformering van de voorrang op rotondes (fietspaden);

Bovengenoemde werkzaamheden worden in de verantwoording onderscheiden naar de bestemming van de betrokken wegen in het categoriseringsplan van de betreffende wegbeheerder:

SW. bi	stroomwegen binnen de bebouwde kom,
GOW. bi	gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom,
SW. bu	stroomwegen buiten de bebouwde kom,
GOW. bu	gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom,
ETW. bu	Erftoegangswegen, type I en II, buiten de bebouwde kom.

Bijlage 2 behorende bij artikel 2.32 van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland

PZH BIJDRAGE AAN KTA MOVE PROJECTEN 2021-2023

Project	Bedrag (in €)
Oeververbinding Rotterdamse regio, inclusief Algracorridor	
Oeververbinding Rotterdamse regio, inclusief Algracorridor	8.166.667
Westland	
Snelfietspad Naaldwijk-Rotterdam CS	1.000.000
Voorne-Putten	
Mobiliteitsplatform haven	600.000
Logistiek platform	280.000
Storingsregime Hartelbrug en Harmsenbrug	25.000
Aanpakken	
Aanpakken	2.012.500
Regionale logistiek	90.565
Reeferhub	113.333
<i>Afronding</i>	<i>1.935</i>
Totaal	12.290.000

TOELICHTING behorende bij de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland

I. Algemeen

De Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 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 wordt door gedeputeerde staten vastgesteld op grond van de bevoegdheid die voortvloeit uit de Algemene subsidieverordening Zuid-Holland 2013.

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.

Het USK is niet van toepassing op paragraaf 2.3.4. Voor een nadere toelichting op het USK wordt verwezen naar de algemene toelichting bij de Algemene subsidieverordening Zuid-Holland 2013.

De Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland vervangt de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017, maar de onderwerpen waarvoor subsidie kan worden aangevraagd zijn niet veranderd, met uitzondering van de paragraaf over experimenten vernieuwing mobiliteit. Deze paragraaf is vervallen. Daarnaast is er een paragraaf over ketenmobiliteit ingevoegd. Verder is de kans benut om de regelgevingsteksten op te schonen en te actualiseren.

Juridisch kader

Deze subsidieregeling is vastgesteld op grond van de Algemene subsidieverordening Zuid-Holland 2013 (Asv).

Dit betekent dat een aantal aspecten van de verstrekking van subsidies niet in deze subsidieregeling zijn vastgelegd, maar in de Asv. In de Asv zijn onder meer de indieningsvereisten opgenomen en wat de beslistermijnen zijn voor gedeputeerde staten.

Naast de verplichtingen opgenomen in de aparte paragrafen van deze subsidieregeling gelden ook nog de verplichtingen in de artikelen 18 tot en met 21 van de Asv. De belangrijkste verplichting daarvan is de meldingsplicht.

Meldingsplicht

Indien de subsidieontvanger de gesubsidieerde activiteit niet, niet geheel of niet volgens alle daaraan verbonden verplichtingen verricht, dient hij dit ingevolge artikel 18, tweede lid, van de Asv, verplicht te melden bij gedeputeerde staten. Gedeputeerde staten kunnen dan, afhankelijk van de situatie, de subsidie ambtshalve op een lager bedrag vaststellen. Ook kan er ambtshalve een gewijzigde verleningsbeschikking worden vastgesteld, waarin nieuwe afspraken met de subsidieontvanger worden gemaakt. Indien bij de desgevraagde verantwoording of controle blijkt dat niet aan de meldingsplicht is voldaan, kan dit leiden tot volledige terugvordering inclusief wettelijke rente.

Ook de Algemene wet bestuursrecht (Awb) bevat algemene bepalingen die onverkort van toepassing zijn op subsidies, verstrekt op grond van deze subsidieregeling.

Voor een goed begrip van deze subsidieregeling is dus bestudering van de Asv en de Awb noodzakelijk.

Opbouw regeling

Deze regeling is als volgt opgebouwd:

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

In hoofdstuk 1 zijn de algemene bepalingen opgenomen die voor de gehele regeling gelden.

Hoofdstuk 2 Projectsubsidies

Afdeling 2.1 Algemene bepalingen

In afdeling 2.1 zijn algemene bepalingen over prestatieverantwoording, bevoorschotting en betaling opgenomen die voor het gehele hoofdstuk gelden.

Afdeling 2.2 Infrastructuur

Paragraaf 2.2.1 Gebiedsagenda infrastructurele projecten

Provinciale staten stellen jaarlijks het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur vast als onderdeel van de begroting van de provincie Zuid-Holland. Het Programma geeft een gedetailleerdere uitwerking van de financiële begroting voor nieuwe infrastructuur voor 15 jaar en voor beheer en onderhoud van bestaande infrastructuur voor 30 jaar.

Een deel van het infrastructuurbudget kan beschikbaar worden gesteld voor regionale infraprojecten. Dit omvat alle infraprojecten, ook de projecten tot aanpassing van infrastructuur om de verkeersveiligheid te verbeteren (duurzaam veiligheid). Paragraaf 2.2.1 bevat de juridische basis om voor infraprojecten subsidie te verlenen aan individuele gemeenten, waterschappen en samenwerkingsverbanden.

De regio of gemeente stelt elk jaar een regionale gebiedsagenda mobiliteit vast met projecten die in het volgend jaar gereed zijn voor uitvoering en waarvoor een provinciale subsidie paragraaf 2.2.1 wordt aangevraagd. De gebiedsagenda bevat ook een meerjarige planning van projecten. In de regionale gebiedsagenda wordt voorgesteld hoe hoog de bijdrage per project is. De gemeente of het waterschap is verantwoordelijk voor een correcte aanmelding van projecten. Aan het feit dat projecten in een regionale gebiedsagenda mobiliteit zijn opgenomen, kunnen subsidieaanvragers geen recht op subsidie ontlenen.

Paragraaf 2.2.2 Gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid

De provincie streeft naar een structurele, praktische en effectieve gedragsbeïnvloeding in Zuid-Holland. Hierin werkt de provincie samen met de Regionale Projectgroepen Verkeersveiligheid (RPV) buiten het kaderwetgebied van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag Op basis van deze paragraaf is het mogelijk om subsidie te krijgen voor verschillende leeftijdsgroepen. Het indienen van projecten op het gebied van gedragsbeïnvloeding is alleen mogelijk via de RPV's binnen het regiegebied van de provincie Zuid-Holland. Verkeersveiligheidspartners binnen een regio dienen hun activiteiten of projecten bij de RPV aan te melden.

Jaarlijks stellen provinciale staten bij de begroting een subsidiebudget beschikbaar voor activiteiten op grond van paragraaf 2.2.2. Per regio geldt een maximum budget volgens de verdeelsleutel vastgesteld in artikel 2.17. In overleg met provincie kan besloten worden dat de RPV's een meerjarig programma gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid opstellen, en daartoe een meerjarige subsidieaanvraag indienen.

De subsidie kan worden verstrekt voor de uitvoering van verschillende activiteiten van gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid en voor de instandhouding van een RPV.

De doelgroep zijn de RPV's die de volgende werkzaamheden verrichten, zoals het beoordelen van activiteiten die voor subsidie in aanmerking komen en het opnemen van activiteiten in een gecoördineerde subsidieaanvraag na een positieve beoordeling. Verkeersveiligheidspartners dienen hun activiteiten of projecten dan ook bij de RPV in hun regio aan te melden.

De te subsidiëren activiteiten kunnen zowel regionale als lokale activiteiten betreffen voor verschillende leeftijdscategorieën op het gebied van educatie en training.

Personenautorijvaardigheidstrainingen voor personen van zestig jaar en ouder komen alleen voor subsidie in aanmerking indien de deelnemers aanwijsbaar een eigen bijdrage betalen.

In het kader van verkeersveiligheid kunnen lokale infrastructurele maatregelen worden opgenomen in de regionale gebiedsagenda's zoals bijvoorbeeld voetgangersoversteekplaatsen die nodig zijn om het gedrag van verkeersdeelnemers mede te beïnvloeden. Daartoe wordt afgestemd met de infrastructurele maatregelen in het kader van de regionale gebiedsagenda Mobiliteit.

Naast de kosten van de activiteiten gedragsbeïnvloeding gericht op leeftijdsgroepen van verkeersdeelnemers, zijn ook de kosten voor communicatie, onderzoek en evaluatie, planvorming en projectleiding van de RPV's subsidiabel. De subsidie voor deze kosten is gemaximeerd zoals opgenomen in artikel 2.16. Daarmee wordt geborgd dat het merendeel van de provinciale subsidie besteed wordt aan de activiteiten gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid.

Niet subsidiabel zijn algemene bestuurslasten, als ambtenarensalarissen en kantoorinventaris en kosten die redelijkerwijs ten laste van andere kostendragers kunnen worden gebracht.

De aanvraagperiode is van 1 januari tot 1 oktober voorafgaand aan het jaar waarop de activiteit betrekking heeft. In het geval van een meerjarig programma wordt de aanvraag ingediend voorafgaand aan het eerste jaar van de meerjarige periode van de aanvraag.

De hoogte van de subsidie bedraagt maximaal 50% van de subsidiabele kosten. In afwijking daarvan geldt voor activiteiten gericht op 4 tot 25 jarigen een maximum van 75%.

De volgende bedragen nog aanpassen voor verhogen met subsidie voor communicatie, onderzoek en planvorming.

In artikel 2.18, tweede lid, is bepaald dat gedeputeerde staten voor de projectleiders die werkzaamheden voor activiteiten uitvoeren maximaal 100% van de subsidiabele kosten verlenen, met een maximum van € 50.000,00 per jaar voor de regio's Alblasserwaard, Drechtsteden, Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee, en met een maximum van € 70.000,00 per jaar voor de regio Midden-Holland en € 100.000,00 per jaar voor de regio Holland-Rijnland.

De hoogte van de subsidie voor de instandhouding van een RPV bedraagt €10.000,00 per jaar.

Provinciale staten bepalen het maximum bedrag dat voor paragraaf 2.2.2 ter beschikking kan worden gesteld. De paragraaf bevat de overeengekomen verdeling van het beschikbaar gestelde budget per regio.

In het geval meerjarige subsidie wordt verleend is de verplichting op genomen om tussentijds een voortgangsverslag in te dienen.

Paragraaf 2.2.3 Energietransitie Infrastructuur

De mogelijkheid voor het geven van een subsidie voor projecten die bijdragen aan de doelen van energietransitie en innovatie bij infrastructuur, is een uitwerking van het Provinciaal Omgevingsbeleid.

De doelgroep zijn de wegbeheerders of rechtspersonen die namens een wegbeheerder de activiteiten uitvoeren. De te subsidiëren activiteit moet innovatief en vernieuwend zijn, leiden tot CO2 reductie, energiebesparing of duurzame energieopwekking. Verder moet de activiteit in potentie breder toegepast kunnen worden en moet aannemelijk worden gemaakt dat de activiteit zonder subsidie niet wordt uitgevoerd.

De subsidie is bedoeld als ontwikkelbudget ten behoeve van aanloopkosten die samenhangen met het op de markt introduceren van innovatieve oplossingen.

Paragraaf 2.2.4 Korte termijn aanpak in het kader van het Gebiedsprogramma MoVe

Het gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe) 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.

Binnen dit gebiedsprogramma hebben partijen afgesproken een Korte Termijn Aanpak (KTA) te ontwikkelen, met gezamenlijke aanloopinvesteringen voor de opgaven van het gebiedsprogramma. De uitvoering is gestart 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 KTA 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 2.32). Het op te stellen plan is een concrete, gedetailleerde, uitvoeringsgerichte uitwerking per maatregel, met onder andere een uitgewerkte planning, kostenplaatje en risicoscan, voortbouwend op de eerder verstrekte informatie. De plannen van aanpak dienen als input voor de subsidieverstrekkers 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.

Afdeling 2.3 Kwaliteitsverbetering en verduurzaming

Paragraaf 2.3.1 Kwaliteit OV en bushaltes

Het streven van de provincie is om zo veel mogelijk bushaltes toegankelijk te maken voor mensen met een beperking. Het betreft zowel bushaltes naast provinciale wegen als bushaltes aan wegen waarvoor gemeenten of waterschappen wegbeheerder zijn. Voor het toegankelijk maken van een halte aan een gemeentelijke of waterschapsweg, kan een wegbeheerder subsidie aanvragen. Voor een volledige beschrijving van het provinciale beleid met betrekking tot toegankelijkheid, wordt verwezen naar de “Haltevisie provincie Zuid-Holland” en de richtlijn van het CROW.

De subsidie is primair bedoeld voor het verbeteren van de toegankelijkheid van bestaande bushaltelocaties. Door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn richtlijnen gegeven waar een toegankelijke bushalte minimaal aan moet voldoen. Naast de verplichtingen, worden nog aanbevelingen meegegeven voor de inrichting van de OV-bushaltes.

De maximale subsidie bedraagt € 10.000,00 per bushalte. Niet-subsidiabel zijn kosten zoals regulier onderhoud en het plaatsen of vervangen van een abri. De termijn voor realisatie van de toegankelijke halte is achttien maanden, gerekend vanaf de subsidieverlening.

De subsidieontvanger is verplicht om het Centraal Haltebestand (CHB) na het toegankelijk maken van een bushalte in te vullen. Het CHB is van nut voor de reiziger, de wegbeheerder en de landelijke overheid. Voor het toevoegen en wijzigen van gegevens in de beheerderstool van het CHB is er een account nodig; hiervoor kan contact worden opgenomen met de provincie.

Paragraaf 2.3.2 Ketenmobiliteit

De provincie ziet graag meer mogelijkheden voor reizigers om van deelmobiliteit (zoals fietsen, brom- en snorfietsen, steps en bakfietsen) gebruik te maken. Dit vergroot de keuzevrijheid voor reizigers en de bereikbaarheid in Zuid-Holland. Met name in situaties waar de afstand van OV-halte tot de eindbestemming groter wordt als gevolg van het Transitieplan Openbaar Vervoer 2022-2024. Met de subsidie kunnen aanpassingen aan een haltelocatie worden gerealiseerd, kan deelmobiliteit en of een mobiliteitshub worden ontwikkeld of kan worden bijgedragen aan de aanloopverliezen bij de eerste exploitatie van deelmobiliteit.

Tot de aanpassingen van een halte behoren voorzieningen zoals een abri, fietskluisen, oplaadpunten voor elektrische voertuigen. Het betreft haltes waar veel overstappen naar openbaar vervoer plaatsvinden of zullen gaan plaatsvinden.

Met de subsidiemogelijkheid voor ketenmobiliteit wordt een robuuste toekomstbestendige inrichting van de mobiliteit in Zuid-Holland verder versterkt.

Paragraaf 2.3.3 Fietsprojecten en Fietsparkeervoorzieningen

De provincie wil de best bereikbare provincie zijn, ook per fiets, en dat meer mensen voor bijvoorbeeld hun woon-werkverkeer kiezen voor de fiets. Fietsers moeten daarom vlot en veilig naar werk of school kunnen fietsen en op een prettige manier recreatief kunnen fietsen.

Daarom subsidieert de provincie fietsprojecten en fietsparkeervoorzieningen, zodat er genoeg goede, veilige fietspaden zijn en maakt het makkelijker om uit de auto of het OV over te stappen op de fiets.

De kosten voor het beheer en onderhoud van fietspaden zijn voor rekening van de wegbeheerder.

De provincie wil subsidieaanvragers voor fietsprojecten stimuleren tot een bewuste duurzaamheidsafweging. Daarom vraagt de provincie een toelichting van de subsidieaanvrager waarin wordt aangetoond welke maatregelen zijn genomen voor CO2 reductie en innovatie.

Daarmee sluit deze paragraaf aan bij het provinciaal Fietsplan 2016-2025. Er liggen kansen voor duurzaamheid en innovatie bij de aanleg en het beheer en onderhoud van fietspaden. 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.

Paragraaf 2.3.4 Projecten voor vervanging of renovatie van veerponten

De provincie Zuid-Holland wil de veren voor forensen en scholieren op een kwalitatief hoog niveau voor de toekomst behouden. In het kader van het Revolverend Verenronds, verstrekt de provincie leningen aan veerexploitanten voor vernieuwing en renovatie van veerponten.

Op basis van de Algemene wet bestuursrecht wordt het verstrekken van een dergelijke geldlening juridisch aangemerkt als subsidieverlening, in dit geval op basis van deze paragraaf.

De subsidie wordt uitsluitend verstrekt aan veerexploitanten van de in deze paragraaf genoemde veerdiensten. De subsidie is uitsluitend bedoeld voor de vervanging en/of renovatie van veerponten. De aanschaf van een nieuwe of tweedehands veerpont is mogelijk wanneer deze aantoonbaar duurzamer is dan de huidige veerpont van de veerexploitant. Hermotorisering van een veerpont is mogelijk wanneer deze voldoet aan de laatste EU-normen. Wanneer dit niet het geval is moeten er aanvullende maatregelen genomen worden om de uitstoot van verontreinigende emissies tegen te gaan.

Algemene groepsvrijstellingen voor milieubescherming

Er kan gebruik worden gemaakt van de Algemene groepsvrijstellingen voor milieubescherming (artikel 36 en 37), als de aanvragen daadwerkelijk leiden tot het bereiken van een hoger niveau van milieubescherming. Dit moet de aanvrager aantonen. Ook moet er worden voldaan aan aanvullende eisen die onder andere betrekking hebben op cumulatie.

In artikel 36, vijfde lid en artikel 37, derde lid van de Algemene groepsvrijstellingverordening wordt nadrukkelijk bepaald dat alleen de bijkomende investeringskosten die nodig zijn om verder te gaan dan de toepasselijke Unienormen of om, bij ontstentenis van Unienormen, het niveau van milieubescherming te verhogen, voor subsidie in aanmerking komen. Deze kosten worden als volgt vastgesteld:

1. wanneer de kosten voor de milieu-investering binnen de totale investeringskosten als een afzonderlijke investering kunnen worden vastgesteld, vormen deze specifiek op milieubescherming betrekking hebbende kosten de in aanmerking kosten;
2. in alle overige gevallen worden de kosten van investeringen in milieubescherming vastgesteld ten opzichte van een vergelijkbare, minder milieuvriendelijke investering die zonder de steun op geloofwaardige wijze zou zijn verricht. Het verschil tussen de kosten van beide investeringen levert de met milieubescherming verband houdende kosten op en geldt als de in aanmerking komende kosten.

De kosten die niet rechtstreeks verband houden met het behalen van een hoger niveau van milieubescherming, komen niet voor subsidie in aanmerking.

Het vervolgens te subsidiëren bedrag bedraagt 40% van de in aanmerking komende kosten hetgeen afhankelijk van de grootte van de onderneming met 10 of 20 procentpunten verhoogd mag worden.

Geldlening

De subsidieontvanger gaat met de provincie een individuele overeenkomst tot geldlening aan.

De te betalen rente bedraagt 0%, tenzij ter voorkoming van ongeoorloofde staatssteun een hogere rente gevraagd moet worden. De aflossingstermijn van de leningen is in principe gelijk aan de afschrijvingstermijn van de investering.

Voorafgaand aan de subsidieverlening zorgt de veerexploitant voor een zekerheidstelling voor terugbetaling van de lening in de vorm van een pandrecht, hypotheekrecht of bankgarantie ten gunste van de provincie.

Om in aanmerking te komen voor een lening moet de veerexploitant kredietwaardig en solvabel zijn en moet worden aangetoond dat de veerdienst toekomstbestendig is. Het veerproject heeft een adequaat en sluitend financierings- en onderhoudsplan voor de veerpont.

Het veerproject en het onderhoudsplan zijn financieel-economisch en technisch verantwoord.

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.

Wanneer het veerproject bestaat uit de aanschaf en eventuele renovatie van een tweedehands veerpont dient te worden aangetoond dat de veerpont na renovatie nog minstens 15 jaar kan worden ingezet.

De leningen worden verstrekt binnen de staatssteunkaders van de -minimisverordening of de artikelen 36 of 37 (milieubescherming) van de Algemene groepsvrijstellingsverordening. Van de subsidieverleningsbeschikkingen wordt, als de Algemene groepsvrijstellingsverordening wordt toegepast, kennis gegeven aan de Europese Commissie. De aflossingstermijn van de leningen is in principe gelijk aan de afschrijvingstermijn (circa 8 tot 10 jaar voor de vervanging van motoren, roetfilters en katalysatoren, 10 tot 20 jaar voor de vervanging van laad- en loskleppen, 20 à 25 jaar afhankelijk van grootte veerpont- voor een nieuwe veerpont), tenzij de staatssteunkaders andere aflossingstermijnen voorschrijven. De aflossing van de lening vindt lineair plaats.

De-minimissteun

Wanneer aan een onderneming niet meer dan € 200.000,00 per drie belastingjaren aan de-minimissteun is verleend wordt dit op grond van de De-minimisverordening niet aangemerkt als staatssteun. Alle entiteiten die vallen onder juridische of feitelijke zeggenschap van dezelfde entiteit worden daarbij als één onderneming beschouwd; dit wordt uitgewerkt in art 2, tweede lid van de De-minimisverordening. Daarnaast is een de-minimisverklaring vereist. Voorts moet de steunverlening voldoen aan de eisen die ten aanzien van cumulatie worden gesteld zoals uiteengezet in artikel 5 van de De-minimisverordening.

Alle voor een bepaald project verleende staatssteunmiddelen dienen bij elkaar opgeteld te worden om zo het totale steunbedrag te bepalen (cumulatie). Hierdoor kan - kortgezegd - nagegaan worden of er voldaan is aan de maximale steunintensiteiten. Cumulatie van de de-minimissteun met steun op basis van de Algemene groepsvrijstellingsverordening is niet mogelijk voor dezelfde in aanmerking komende kosten wanneer daarmee de maximale steunintensiteit op basis van de Algemene groepsvrijstellingsverordening wordt overschreden. In artikel 8 van de Algemene groepsvrijstellingsverordening wordt cumulatie nader uiteengezet.

Risicoanalyse

Voor het verstrekken van leningen wordt een risicoanalyse uitgevoerd. Bij de risicoanalyse wordt ook gekeken naar de kredietwaardigheid en solvabiliteit van de veerexploitant en de constructie en toekomstbestendigheid van de veerdienst. Daarnaast wordt gekeken of tegen de veerexploitant geen collectieve insolventieprocedure loopt en de veerexploitant niet voldoet aan de criteria volgens

nationaal recht om, op verzoek van zijn schuldeisers, aan een collectieve insolventieprocedure te worden onderworpen. Getoetst wordt of de aanvragen van de veerexploitanten voldoen aan de voorwaarden ten aanzien van het staatssteunrecht alsmede ten aanzien van de eigen voorwaarden van de provincie. Het risico voor de provincie wordt verkleind door het vestigen van het 1e hypotheekrecht op de nieuwe veerpont of het vestigen van een pandrecht van ten minste 50% van de lening voor de renovatie van een veerpont. Voor het revolverend venofonds wordt samengewerkt met oevergemeenten (en andere partijen) die exploitatietekorten dekken van veerdiensten.

Om (potentiële) veerexploitanten die een lening aanvragen inzicht te geven in de praktische uitwerking van de de-minimisregeling, zijn hieronder ter illustratie twee voorbeelden gegeven. Aanvrager x doet een aanvraag voor een lening van € 1.000.000 met het verzoek deze af te lossen binnen 10 jaar. Afhankelijk van de rating (kredietwaardigheid) van de aanvrager en de zekerheden die de aanvrager stelt kan het rentepercentage worden bepaald om binnen de kaders van de de-minimisregeling (maximale steun in drie jaar € 200.000) te blijven. Hierbij worden eerder ontvangen subsidies ook meegenomen. De referentiepercentages worden berekend op basis van de Mededeling van de Europese Commissie (Mededeling van de Commissie over de herziening van de methode waarmee de referentierente en disconteringspercentages worden vastgesteld).

Voorbeeld 1 Onderstaand is uitgegaan van een BBB-rating (gemiddelde solvabiliteit) met een lage zekerheidsstelling

Basisgegevens voorbeeld 1

Rating veerdienst	BBB
Totaal bedrag lening	€ 1.000.000
Looptijd lening (lineair)	10 jaar
Overige subsidies de-minimisperiode	€ 100.000
Ruimte binnen de-minimisperiode	€ 100.000
Referentierente volgens EU regelgeving	2,21%
Totaal verschil met referentierente bij gevraagde rente van 0 %	2,21%
Jaar 1	€ 22.100
Jaar 2	€ 19.890
Jaar 3	€ 17.680
Overige subsidie binnen de-minimisperiode	€ 100.000
Totaal binnen de-minimisperiode	€ 159.670

Voorbeeld 2 Onderstaand is uitgegaan van een AAA-rating (goede solvabiliteit) met een lage zekerheidsstelling

Basisgegevens voorbeeld 2

Rating veerdienst	AAA
Totaal bedrag lening	€ 1.000.000
Looptijd lening (lineair)	10 jaar
Overige subsidies de-minimisperiode	€ 100.000
Ruimte binnen de-minimisperiode	€ 100.000
Referentierente volgens EU regelgeving	1,01%

Totaal verschil met referentierente bij gevraagde rente van 0 %	1,01%
Jaar 1	€ 10.100
Jaar 2	€ 9.090
Jaar 3	€ 8.080
Overige subsidie binnen de-minimisperiode	€ 100.000
Totaal binnen de-minimisperiode	€ 127.270

Afdeling 2.4 Uitbreiding mobiliteitsnetwerk

Paragraaf 2.4.1 R-net projecten

R-net is een initiatief van de samenwerkende provincies Zuid-Holland, Flevoland, Noord-Holland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de Vervoerregio Amsterdam. R-net is het kwaliteitsmerk voor hoogwaardig openbaar vervoer in de Randstad. Een reis met R-net voldoet aan vijf zekerheden: betrouwbaar, frequent, snel, toegankelijk en aantrekkelijk.

Voor het aanpassen van infrastructuur en haltes wordt samengewerkt met andere overheden.

Paragraaf 2.4.1 biedt mogelijkheden voor subsidie voor inframaatregelen die R-net bevorderen of versterken. Naast gemeenten komen ook andere publiekrechtelijke rechtspersonen voor subsidie in aanmerking, zoals provincies en waterschappen. Daarmee wordt de soepele uitrol van HOV/R-net versterkt.

Daarnaast worden kosten voor de vergoeding van planschadeclaims aangemerkt als “niet subsidiabel”. Gemeenten kunnen deze claims wel indienen als subsidiabele kosten, indien en voor zover deze planschade specifiek veroorzaakt wordt door de R-net werkzaamheden.

Paragraaf 2.4.2 Veerinfrastructuur

De provincie wil projecten stimuleren die de inrichting van aanmeerlocaties verbeteren zoals renovatie of nieuwbouw van veerstoepen en aanmeersteigers; wachtruimtes, fietsenstallingen en reisinformatiesystemen. De laadinfrastructuur maakt onderdeel uit van de veerinfrastructuur die nodig is voor het opladen van veerponten met een elektrische- of waterstofaandrijving.

Aan de subsidie is een maximum gebonden van € 200.000,00 per project. In zeer uitzonderlijke gevallen kunnen gedeputeerde staten hiervan afwijken bijvoorbeeld in de situatie van urgentie of groot regionaal draagvlak. Terughoudendheid zal hierbij wel worden betracht.

De subsidieaanvrager is verplicht het veerinfrastructuurproject uiterlijk binnen twee jaar na subsidieverlening gerealiseerd te hebben. Deze verplichting dient ertoe dat de subsidieontvanger het project binnen een redelijke termijn tot uitvoering laat komen. De verplichting om de veerinfrastructuur vijf jaar in stand te houden is opgenomen in de regeling om een duurzame en doelmatige investering tot stand te brengen. Om deze investering nog verder zeker te stellen hebben gedeputeerde staten de mogelijkheid een vergoeding voor vermogensvorming op te leggen aan de subsidieontvanger. Deze mogelijkheid ontstaat alleen indien de subsidieontvanger de infrastructuur vervreemdt of bezwaart of de bestemming daarvan wijzigt dan wel de exploitatie daarvan beëindigt. De vergoeding bedraagt 1/60 gedeelte van het vastgestelde subsidiebedrag voor iedere maand die verstrijkt nadat zich een geval voordoet als bedoeld in de vorige zin, tot het moment dat er 60 maanden zijn verstreken vanaf het moment waarop de subsidie is verleend.

Hoofdstuk 3 Boekjaarsubsidies

Afdeling 3.1 Buurtbuslijnen en bedrijfsvervoer

Paragraaf 3.1.1 Oprichting Buurtbusverenigingen

De provincie beoogt met de verlening van de eenmalige subsidie voor buurtbusverenigingen of buurtbusverenigingen in oprichting het opstarten van de vereniging mogelijk te maken. De buurtbusvereniging bestaat uit vrijwilligers die chauffeursdiensten organiseren en uitvoeren.

Buurtbusverenigingen rijden buurtbuslijnen met een vaste dienstregeling. Het materieel (buurtbus) wordt ter beschikking gesteld door de vervoerder, die hiervoor een bijdrage van de provincie ontvangt. De buurtbusvereniging ontvangt een bijdrage van de provincie, voor het in stand houden van de buurtbuslijnen zie paragraaf 3.1.2.

Buurtbusverenigingen kunnen deze subsidie zowel net voor als net na hun feitelijke oprichting aanvragen. Daarom is zowel de buurtbusvereniging als de buurtbusvereniging in oprichting benoemd als doelgroep. De weigeringsgrond zoals opgenomen in artikel 11, eerste lid, onder a, van de Asv is hier, voor wat betreft de buurtbusverenigingen die al zijn opgericht, niet van toepassing.

Het feit dat de buurtbusvereniging of buurtbusvereniging in oprichting, de concessiehouder en de gemeenten (waardoor de buurtbuslijn rijdt) in contact zijn over de nieuwe buurtbuslijn, bevestigt dat de intentie en capaciteiten goed zijn. De gemeenten moeten positief advies uitbrengen over de nieuwe buurtbuslijn. Daarnaast is van belang dat ook de betrokken provinciale concessie-management bevestigt dat het wenselijk is dat er een nieuwe buurtbusvereniging voor een nieuwe buurtbuslijn komt. In de praktijk gaat het om een schriftelijk positief advies van Burgemeester en Wethouders van de betreffende gemeente(n) over de nieuwe buurtbuslijn.

In de Regeling vaststelling kenmerken en startvoorwaarden buurtbusprojecten provincie Zuid-Holland 2018 zijn de voorwaarden opgenomen waar een buurtbusproject aan moet voldoen om door gedeputeerde staten erkend te worden. In artikel 3.4 is het vereiste opgenomen dat een buurtbusproject moet voldoen aan de vereisten in de Regeling vaststelling kenmerken en startvoorwaarden buurtbusprojecten Zuid-Holland 2018.

Paragraaf 3.1.2 Instandhouding buurtbuslijnen

De provincie subsidieert het in stand houden van buurtbuslijnen.

De jaarlijkse bijdrage voor buurtbuslijnen wordt verstrekt om de kosten van de verenigingen te dekken om de buurtbuslijnen te rijden, zonder externe sponsoring of reclame-inkomsten. Het doel van een buurtbuslijn is namelijk actief rijden in gebieden waar het aanbieden van OV tot een zeer lage kostendekkingsgraad leidt. De provincie vindt het niet wenselijk dat vrijwilligers (te) veel energie moeten steken in het vinden van sponsors en dat dit mogelijk ten koste gaat van het uitvoeren van de buurtbusprojecten.

De subsidies voor de instandhouding van buurtbuslijnen kunnen gelet op de hiermee gemoeide bedragen en rekening houdend met het USK direct worden vastgesteld bij de verlening. Voor de controle op misbruik en oneigenlijk gebruik zullen na afloop van de activiteit of het boekjaar waarvoor de subsidie is verstrekt, steekproefsgewijs controles worden uitgevoerd. Gelet op de

nauwe beleidsmatige betrokkenheid van de provincie bij het openbaar vervoer lijkt er hierbij sprake te zijn van een laag risico.

Paragraaf 3.1.3 Bedrijfsvervoer Wet sociale werkvoorziening

De provincie biedt vanaf 2014 aan werkgevers die de Wet sociale werkvoorziening uitvoeren de mogelijkheid om subsidie te krijgen voor het bedrijfsvervoer dat zij aan hun werknemers aanbieden. Overige werkgevers komen hiervoor niet in aanmerking.

De subsidie is een vergoeding voor het vervoeren van werknemers door bedrijven zelf daar waar geen goed openbaar vervoer aanwezig is. Op basis van paragraaf 3.1.3 wordt alleen het vervoer van werknemers gesubsidieerd die werkzaam zijn op grond van de Wet sociale werkvoorziening (Wsw).

Uit efficiencyoverwegingen is ervoor gekozen om een minimale ondergrens aan het subsidiebedrag te stellen. Het subsidiebedrag is niet geïndexeerd. In de aanvraag geeft de subsidieaanvrager duidelijk aan voor welke optie hij gekozen heeft om de subsidie te berekenen. Uiteindelijk zal de subsidieaanvrager diens administratie hierop moeten instellen om achteraf de controleverklaring te kunnen laten opstellen. De berekeningssystematiek van de twee keuzemogelijkheden ziet er als volgt uit:

- Per deelnemende werknemer: de berekening vindt plaats door het aantal deelnemers te vermenigvuldigen met het aantal dagen en het bedrag van € 1,17 waarmee het totaal aan te vragen subsidiebedrag wordt gegenereerd.
- Per reizigerskilometer: de berekening vindt plaats door het aantal reizigerskilometers te delen door 100 en te vermenigvuldigen met € 1,62 waarmee het totaal aan te vragen subsidiebedrag wordt bepaald.

Gecontroleerd moet kunnen worden of het Wsw-bedrijf daadwerkelijk vervoer voor haar werknemers heeft ingezet. Daarom moet het bedrijf bijhouden welke van haar werknemers gebruik maken van het ingezette vervoer. Daarnaast heeft het Wsw-bedrijf dit nodig ter bepaling van de aanvraag voor vaststelling van de subsidie.

Afdeling 3.2 Exploitatie openbaar vervoer

Paragraaf 3.2.1 Regionaal openbaar vervoer over weg en spoor

Op grond van artikel 20, tweede lid van de Wet personenvervoer 2000 zijn gedeputeerde staten bevoegd tot het verlenen, wijzigen of intrekken van concessies voor openbaar vervoer, anders dan openbaar vervoer per trein binnen de provincie, met uitzondering van het gebied van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Het betreft openbaar vervoer per bus en trein. Een concessie wordt verleend voor meerdere jaren. Ieder jaar wordt door de concessieverlener (provincie) de exploitatiebijdrage verstrekt aan de concessiehouder (vervoerder). Paragraaf 3.2.1 bevat hiertoe de juridische basis.

Subsidie wordt verleend voor de duur van de concessie in de vorm van een boekjaarsubsidie. In artikel 22 van de Wet personenvervoer 2000 is aan concessieverleners de bevoegdheid gegeven om subsidie voor openbaar vervoer te verstrekken.

De subsidiehoogte kan jaarlijks worden geïndexeerd conform de voorschriften uit de concessiebeschikking dan wel hetgeen hierover is opgenomen in het programma van eisen. De hoogte van de exploitatiebijdrage is in de concessie vermeld.

Paragraaf 3.2.2 Regionaal openbaar vervoer over water

Op grond van artikel 7 van het Besluit personenvervoer 2000 wordt passagiersvervoer over water omschreven als een voor een ieder openstaand personenvervoer dat volgens een dienstregeling personen per passagierschip vervoert. Ieder jaar wordt door de provincie de exploitatiebijdrage verstrekt aan de vervoerder. Paragraaf 3.2.2 bevat hiertoe de juridische basis.

De boekjaarsubsidie wordt verleend aan vervoerders die het passagiersvervoer over water mogelijk maken..

De subsidiehoogte voor de boekjaarsubsidie kan jaarlijks worden geïndexeerd conform de voorschriften uit de overeenkomst. De hoogte van de exploitatiebijdrage is in de overeenkomst vermeld.

Paragraaf 3.2.3 Collectief vraagafhankelijk vervoer

Het vraagafhankelijk doelgroepenvervoer kent verschillende vormen. De provincie kan medeverantwoordelijkheid nemen voor het zogenaamde Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV), een combinatie van doelgroepenvervoer en voor iedereen openstaand ('openbaar') vervoer. De provinciale rol beperkt zich bij deze vervoersvorm tot de openbaar vervoer-component (openbaar vervoerreizen in het CVV), en alleen voor die verplaatsingen die aanvullend op het reguliere openbaar vervoer te beschouwen zijn. Als maatstaf hiervoor wordt gehanteerd dat er binnen 800 meter hemelsbrede afstand van het vertrek- en/of bestemmingsadres geen OV-halte is waar binnen 59 minuten voor of na het gewenste vertrek- of aankomsttijdstip regulier openbaar vervoer wordt geboden. Op die manier wordt voorkomen dat het CVV concurreert met het openbaar vervoer, wat gezien het feit dat beide systemen met publieke middelen gesubsidieerd (moeten) worden maatschappelijk niet efficiënt is.

De exploitatie van CVV wordt, zoals uit de toelichting op artikel 6 van het Besluit personenvervoer 2000 blijkt, door middel van overeenkomsten geregeld. Voor de subsidieverlening wordt deze regeling gevolgd. Vele subsidieverplichtingen worden in de overeenkomst opgenomen, omdat dit de vorm is die op grond van de wet gekozen moet worden.

De subsidie kan jaarlijks worden verleend aan instanties, al dan niet namens één of meer overheidsinstanties, die optreden als opdrachtgever voor het collectief vraagafhankelijk vervoer.

Hierbij kan worden gedacht aan de stichtingen of samenwerkingsorganen waarin het opdrachtgeverschap voor de 'Hopper'-systemen Regiotaxi's is ondergebracht. De provincie bevordert dat de opdrachtgever van het vervoer jaarlijks een subsidie ontvangt ten behoeve van:

1. de aan OV-reizigers toe te rekenen organisatie- en beheerskosten en
2. het verschil tussen de vervoerkosten en -opbrengsten die betrekking hebben op het vervoer van OV-reizigers.

Het CVV wordt conform artikel 6 van het Besluit personenvervoer 2000 door middel van overeenkomsten geregeld.

CVV-systemen kenmerken zich door de combinatie van doelgroepenvervoer en voor iedereen openstaand vervoer, waarbij gebruik kan worden gemaakt van dezelfde voertuigen. Het doelgroepenvervoer vindt plaats in opdracht van onder meer gemeenten (denk hierbij aan Wmo-vervoer of leerlingenvervoer). Het 'openbaar vervoer' vindt plaats in opdracht van de provincie. De toerekening van de exploitatiekosten van het CVV-systeem houdt rekening met het hybride opdrachtgeverschap: zowel de variabele (zoals gemaakte ritten) als de vaste kosten (zoals organisatiekosten) worden naar rato van het aantal per doelgroep gemaakte ritzones toegerekend aan de betreffende opdrachtgever(s). Kosten die specifiek zijn toe te rekenen aan bepaalde

doelgroepen, zoals bijvoorbeeld het verstrekken van passen aan Wmo-geïndiceerden, worden aan de betreffende doelgroep toegerekend. Op die manier wordt voorkomen dat opdrachtgevers onbedoeld elkaars taken financieren.

De subsidie wordt afgestemd op het daadwerkelijk vervoerde aantal OV-reizigers. Omdat de subsidie vooraf moet worden aangevraagd dient de aanvraag te zijn voorzien van een onderbouwde prognose van het aantal reizigers in het jaar waarop de aanvraag betrekking heeft. In de prognose wordt onderscheid gemaakt naar de diverse doelgroepen en de OV-reizigers.

De exploitatiekosten, en daarmee de subsidiebehoefte van een CVV-systeem worden hoofdzakelijk bepaald door het vervoerde aantal reizigers. Wanneer het aantal reizigers de prognose overtreft betekent dit een financieel risico voor de opdrachtgever(s) en de subsidieverlener(s). Om dit risico te beheersen kunnen gedeputeerde staten nadere voorwaarden verbinden aan de subsidieverlening. Naast het instellen van een maximum budget kan hierbij ook worden gedacht aan andere beheersmaatregelen, zoals het instellen van een minimumtarief voor OV-reizigers.

Afdeling 3.3 Platforms

Paragraaf 3.3.1 Reizigersplatforms

De maatschappelijke participatie van reizigers in het openbaar vervoer wordt geregeld via de Wet personenvervoer 2000. De provincie geeft hieraan invulling door het instellen van reizigersplatforms en stelt deze financieel in staat de belangen van de reizigers in het openbaar vervoer op een goede wijze te behartigen.

Een aanvraag om subsidie op grond van deze paragraaf kan jaarlijks voor 1 oktober worden ingediend door een reizigersplatform. Reizigersplatforms adviseren - gevraagd en ongevraagd - over het openbaar vervoer aan de provincie als concessieverlener, of de vervoerder als concessiehouder, en kunnen bezwaar- en beroepsprocedures voeren.

Paragraaf 3.3.2 Platforms sociale veiligheid

De provincie biedt de mogelijkheid om subsidie aan te vragen voor activiteiten die zijn gericht op maatregelen die de subjectieve en objectieve veiligheid in het openbaar vervoer vergroten. Het betreft de bescherming of het zich beschermd voelen tegen gevaar dat veroorzaakt wordt door of dreigt van de kant van menselijk handelen in het openbaar vervoer. Bij subjectieve en objectieve veiligheid kan worden gedacht aan gevoelsmatige respectievelijk meetbare veiligheidsverbeteringen.

In het Uitvoeringsprogramma Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer provincie Zuid-Holland zijn de doelstellingen beschreven en de activiteiten waarop ingezet kan worden door de subsidiegerechtigden.

Per concessie zijn verschillende maatregelen voor sociale veiligheid opgenomen. In de concessie benoemde activiteiten op het gebied van sociale veiligheid, die op grond van die concessie al moeten worden uitgevoerd, komen niet voor subsidie in aanmerking.

II. Artikelsgewijs

Artikel 1.1 Begripsbepalingen

In dit artikel zijn de begrippen gedefinieerd die in deze regeling worden gehanteerd. Er is met het oog op de eenduidigheid van de regelgeving binnen de provincie gekozen om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de algemene bepalingen in de Algemene subsidieverordening Zuid-Holland 2013.

Artikel 2.3 Begripsbepalingen

In dit artikel zijn de begrippen gedefinieerd die in deze paragraaf worden gehanteerd.

Om in aanmerking te komen voor een hogere provinciale bijdrage als maatregelen onderdeel zijn van een integrale aanpak van verkeersveiligheid wordt beschreven wat wordt verstaan onder een risicoanalyse verkeersveiligheid en zogeheten 'safety performance indicators'.

BDU-middelen zijn middelen waarvoor subsidie is verstrekt op grond van de Uitvoeringsregeling Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer, de Uitvoeringsregeling brede doeluitkering verkeer en vervoer Zuid-Holland 2012 of de Uitvoeringsregeling brede doeluitkering verkeer en vervoer Zuid-Holland 2013. Deze BDU-middelen dienen verantwoord te worden volgens de systematiek van "single information, single audit". De BDU-verantwoordingsplicht is opgenomen in de subsidieverleningsbeschikking.

In geval BDU-middelen vrijvallen omdat een infrastructureel project (deels) niet gerealiseerd kan worden, bestaat de mogelijkheid tot 2025 om deze middelen toe te voegen aan het budget van de regio of gemeente voor paragraaf 2.2.1.

Artikel 2.4 Subsidiabele activiteiten en prestatie

Van de snelheid remmende maatregelen, verkeersinrichting en verkeercommunicatie en weg- en bouwwerken maken ook de bij het project behorende verhardingen, bestratingen, onderlagen, verkeersborden, wegbebakening, markeringen, groenvoorzieningen, verkeersregelinstallaties en verlichting onderdeel uit.

Naast verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid is ook het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer een subsidiabele activiteit.

Artikel 2.5 Doelgroep

De provincie verstrekt deze subsidie niet voor het gehele grondgebied van de provincie. Voor het grondgebied van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag is dit de bevoegdheid van dit openbaar lichaam.

Artikel 2.6 Subsidievereisten

Op grond van het eerste lid is het essentieel dat projecten zijn opgenomen in de regionale Gebiedsagenda Mobiliteit en in het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur. Een infrastructureel project kan worden opgenomen als het gereed is voor uitvoering in het daar opvolgende jaar. Of als een project naar verwachting gereed is binnen drie jaar kan het in het meerjarenprogramma worden vermeld.

Uitzondering hierop geldt voor vrijvalprojecten. Dit zijn projecten die gerealiseerd worden met gelden die zijn vrijgevallen bij projecten waarvoor eerder subsidie is verstrekt op grond van de Uitvoeringsregeling Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer, de Uitvoeringsregeling brede doeluitkering verkeer en vervoer Zuid-Holland 2012 of de Uitvoeringsregeling brede doeluitkering verkeer en vervoer Zuid-Holland 2013, maar de realisatie (deels) niet heeft plaatsgevonden en BDU-middelen vrijvallen. Om versnelde inzet van vrijvallende middelen te bevorderen, is deze uitzondering opgenomen.

Artikel 2.7 Aanvraagperiode

De uiterste termijn waarop een gemeente een subsidieaanvraag kan indienen is 1 november van het jaar waarop het subsidieproject uitvoeringsgereed is gemeld in de regionale gebiedsagenda mobiliteit en opgenomen in het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur.

Artikel 2.8 Subsidiehoogte

De provinciale subsidie bedraagt maximaal 50% van de subsidiabele kosten. Een extra provinciale subsidie tot maximaal 25% kan worden verstrekt als het infrastructureel project ook bijdraagt aan andere provinciale beleidsdoelen voor Bereikbaarheid Zuid-Holland. Dit betreft de doelen van risicogestuurde aanpak verkeersveiligheid, sociale veiligheid, toegankelijkheid van openbaar vervoer, veerinfrastructuur, fietsen, energietransitie en R-net. Voor regionale openbaar vervoerprojecten kan tot maximaal 80% subsidie worden aangevraagd.

Artikel 2.9 Subsidiabele kosten

De subsidiabele kosten zijn geformuleerd in lijn met de Standaardsystematiek voor Kostenramingen (SSK). Dit is een systematiek voor het maken van kostenramingen in de bouw en biedt een handreiking voor kostenmanagement. Ramingen van investeringskosten van infrastructurele projecten dient te gebeuren met de SSK. Voor een aantal investeringsmaatregelen die redelijk standaard zijn, zoals de aanleg van een fietspad of een bushalte, kan gebruik worden gemaakt van normkostenbijdragen. Bij gebruik van een normkostenbijdrage is een SSK-raming niet nodig. De aanvrager dient het aanvraagformulier met bijbehorende projectbegroting in te vullen.

Artikel 2.10 Niet subsidiabele kosten

Ook de niet subsidiabele kosten zijn in lijn met SSK. Bij kosten die ten laste van andere kostendragers kunnen worden gebracht, kan worden gedacht aan bijdragen van derden of projectkosten die, op grond van sober- en doelmatigheid, niet in aanmerking komen voor subsidie. Dit betreft bijvoorbeeld kosten die een direct gevolg zijn van een ander project of van bovenmatige eisen die niet direct gerelateerd zijn aan de functionaliteit van de betrokken infrastructuur, zoals architectuur of ruimtelijke uitstraling. Bij kosten die zijn toe te rekenen aan achterstallig onderhoud, kan worden gedacht aan kosten die moeten worden gemaakt om wegdek of riolering te herstellen doordat er onvoldoende onderhoud in het verleden heeft plaatsgevonden. Ook de kosten van algemeen bestuurlijke aard komen niet voor subsidie in aanmerking aangezien zij buiten de definitie vallen van het verkeer- en vervoerbeleid. Deze worden vanuit andere middelen gedekt.

Artikel 2.11 Verplichtingen van de subsidieontvanger

De subsidie voor infrastructurele projecten is bedoeld voor de directe uitvoering van maatregelen die de bereikbaarheid en duurzame mobiliteit in de provincie Zuid-Holland verbeteren. Voor de uitvoering is in de beschikking van de subsidie een termijn van drie jaar opgenomen. Bij uitzondering kan de termijn met maximaal een jaar worden verlengd, op basis van een gemotiveerd verzoek daartoe door de subsidieontvanger.

De bewaking van de voortgang van het project is belangrijk in die zin dat als er geen activiteiten worden uitgevoerd ten behoeve van de realisatie van het project, de subsidieverlening op grond van artikel 4:48 Awb ten nadele van de subsidieontvanger gewijzigd kan worden.

Artikel 2.44 Subsidievereisten

In onderdeel f, onder 7°, is bepaald dat wat betreft de visuele toegankelijkheid vanuit de omgeving minimaal aangesloten moet worden op de nabijgelegen looproute. Alhoewel dit strikt genomen niet onder halte-toegankelijkheid valt verdient het wel de voorkeur om ook de nabijgelegen oversteek te bereiken waar geleidelijnen aanwezig zijn.

Artikel 3.2 Subsidiabele activiteiten en prestatie

Gedeputeerde staten beogen met de verlening van de eenmalige subsidie voor buurtbusverenigingen of buurtbusverenigingen in oprichting het opstarten van de vereniging te vergemakkelijken en te versnellen.

Artikel 3.3 Doelgroep

Buurtbusverenigingen kunnen deze subsidie zowel net voor als net na hun feitelijke oprichting aanvragen. Daarom is zowel de buurtbusvereniging als de buurtbusvereniging in oprichting benoemd als doelgroep. De weigeringsgrond zoals genoemd in artikel 11, eerste lid, onder a van de Asv is hier, voor wat betreft de buurtbusverenigingen die al zijn opgericht, niet van toepassing.

Artikel 3.4 Subsidievereisten

De subsidieaanvraag moet voldoen aan de eisen van de Regeling vaststelling kenmerken en startvoorwaarden buurtbusprojecten Zuid-Holland 2018.

Artikel 3.9 Subsidiabele activiteiten en prestatie

De buurtbusvereniging bestaat uit vrijwilligers die chauffeursdiensten organiseren en uitvoeren. De uitwerking van de taken van de vrijwilligers staan in de overeenkomst die met vervoerders is afgesloten.

Artikel 3.11 Subsidievereisten

In de Regeling Vaststelling Kenmerken en Startvoorwaarden Buurtbusprojecten provincie Zuid-Holland 2018 zoals deze door gedeputeerde staten op 2 oktober 2018 is vastgesteld, zijn de voorwaarden opgenomen waar een buurtbusproject aan moet voldoen om door gedeputeerde staten erkend te worden.

Artikel 3.25 Subsidiabele activiteiten en prestatie

Subsidie op grond van dit artikel wordt verleend voor de duur van de concessie in de vorm van een boekjaarsubsidie of projectsubsidie. In artikel 22 van de Wet personenvervoer 2000 is aan concessieverleners de bevoegdheid gegeven om subsidie voor openbaar vervoer te verstrekken.

Artikel 3.27 Subsidievereisten

De subsidieaanvraag dient in overeenstemming te zijn met de verleende openbaar vervoer concessie.

Artikel 3.29 Subsidiehoogte

De subsidiehoogte kan jaarlijks worden geïndexeerd conform de voorschriften uit de concessiebeschikking dan wel hetgeen hierover is opgenomen in het programma van eisen. De hoogte van de exploitatiebijdrage is in de concessie vermeld.

Artikel 3.32 Subsidiabele activiteiten en prestatie

Dit artikel vormt de basis om jaarlijks een boekjaarsubsidie te verlenen aan vervoerders die het passagiersvervoer over water mogelijk maken.

Artikel 3.36 Subsidiehoogte

De subsidiehoogte voor de boekjaarsubsidie kan jaarlijks worden geïndexeerd conform de voorschriften uit de overeenkomst. De hoogte van de exploitatiebijdrage is in de overeenkomst vermeld.

Artikel 3.39 Subsiadiabele activiteiten en prestatie

Dit artikel vormt de basis om jaarlijks subsidie te verlenen aan die instanties die het vervoer rondom het collectief vraagafhankelijk vervoer mogelijk maken. Hierbij kan worden gedacht aan de stichtingen die het CVV-vervoer voor de Hopper-systemen dan wel de samenwerkingsorganen die de regiotalaxisystemen verzorgen. Het collectief vraagafhankelijk vervoer wordt conform artikel 6 van het Besluit personenvervoer 2000 door middel van overeenkomsten geregeld.

Artikel 3.42 Subsidieaanvraag

Met betrekking tot de aanvraag om subsidie is bepaald dat een daartoe ingediende begroting als aanvraag voor subsidie geldt. Hiermee wordt aangesloten bij de bestaande praktijk.

Artikel 3.44 Subsiadiabele kosten

Dit artikel geeft de kostensoorten weer die de grondslag vormen om voor subsidie in aanmerking te kunnen komen. In de overeenkomst die subsidieontvanger met de vervoerder heeft gesloten, zijn de kosten opgenomen die als exploitatiekosten zijn aan te merken. In de samenwerkingsovereenkomst die de subsidieontvanger met de provincie heeft gesloten is meestal een vast bedrag voor de instandhouding van de stichting dan wel regio (samenwerkingsverband) vastgelegd. Deze kosten zijn als beheerskosten aan te merken.