

Status Openbaar	Datum vergadering Gedeputeerde Staten 5 juli 2022	Eindtermijn 12 juli 2022
---------------------------	---	------------------------------------

Onderwerp

Integrale herziening Subsidieregeling Mobiliteit

Advies

1. Vast te stellen het besluit tot wijziging van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 middels een integrale herziening.
2. Vast te stellen de brief aan Provinciale Staten inzake het besluit tot wijziging van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 middels een integrale herziening.
3. Te bepalen dat het besluit tot wijziging van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 middels een integrale herziening wordt gepubliceerd in het Provinciaal Blad.
4. Vast te stellen de publiekssamenvatting over het besluit tot wijziging van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 middels een integrale herziening.

Besluit GS

vastgesteld conform advies.

Bijlagen

- GS-brief aan Provinciale Staten inzake het besluit tot wijziging van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 middels een integrale herziening
- Besluit van gedeputeerde staten van Zuid-Holland tot vaststelling van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland

1 Toelichting voor het College

De subsidieregeling Mobiliteit Zuid-Holland (SRM) is in 2017 in werking getreden. Het is nuttig om - naast een jaarlijkse actualisatie die alleen tekstueel is - eens in de 5 jaar de SRM helemaal door te lichten. De SRM in huidige vorm is namelijk een samenvoeging van oudere, bestaande subsidieregelingen op het gebied van mobiliteit die vrijwel zonder wijzigingen samengebracht zijn onder één regeling: de SRM 2017.

Bij de beleidsevaluatie subsidieregelingen voor PS is genoemd dat de integrale herziening SRM in 2021 zou plaatsvinden. Dit is met een jaar vertraagd.

De SRM in nieuwe vorm is eenduidiger in vereisten, uitzonderingen, procedures, termijnen etc.

De belangrijkste wijzigingen in de nieuwe SRM zijn:

1. Allereerst is bij de herziening de opbouw herzien: Er is gekozen voor een duidelijk onderscheid tussen projectsubsidies, boekjaarsubsidies en exploitatiesubsidies.
2. Per afdeling zijn de algemeen geldende subsidieartikelen naar voren gehaald, zoals de prestatieverantwoording, zodat in de subsidieparagraaf alleen de afwijkingen worden genoemd.
3. Paragraaf 2, infrastructurele projectsubsidies is nieuw paragraaf 2.2.1 geworden. Ook alle andere paragrafen zijn vernummerd.
4. In paragraaf 2.2.1. is expliciet gemaakt dat:
 - het uitvoeringsjaar welke in de regionale gebiedsagenda mobiliteit is/wordt vastgelegd, ook het jaar is waarin het project uitvoeringsgereed is;
 - de uitvoering van activiteiten mag starten voordat de subsidie aanvraag is ingediend, mits dit in hetzelfde jaar is waarin de subsidieaanvraag wordt ingediend, dat is het uitvoeringsjaar;
 - alleen verlenging (uitstel van termijn van de vaststelling van de subsidie) wordt verleend als er sprake is van onvoorziene omstandigheden.
5. Toegevoegd is de subsidieparagraaf voor Ketenmobiliteit. Daarmee ontstaat de mogelijkheid om deelmobiliteit te faciliteren in het kader van de Transitie Openbaar Vervoer 2022-2025.
6. De subsidieparagraaf Vernieuwing Experimenten Mobiliteit is vervallen omdat in de afgelopen 3 jaar slechts eenmalig een subsidieaanvraag is ingediend en het resterend budget beperkt is. Gelet op de beperkte financiële ruimte in komende jaren, kiest de provincie voor subsidiering van beproefde maatregelen.
7. De mogelijkheid om subsidie aan te vragen voor P+R is vervallen. Ook daarvoor is in afgelopen jaren een beperkt aantal aanvragen ontvangen. Daarnaast is met de ontvangen subsidieaanvragen vrijwel het volledige budget verplicht.
8. De uitzondering op de indieningstermijn voor subsidieaanvraag voor een vrijval project is vervallen. De provincie wil dat vrijvallende BDU-middelen in het vervolg uitsluitend gekoppeld worden aan direct uitvoeringsgerede projecten van paragraaf 2.2.1. Deze direct uitvoeringsgerede projecten worden in de regionale gebiedsagenda opgenomen en daarvoor geldt de standaard uiterste indieningstermijn van 1 november.
9. De bijlage Duurzaam Veilig projecten is geactualiseerd zodat een goede afweging

gemaakt kan worden met effecten op verkeersdoorstroming. Ongewijzigd is de mogelijkheid van 75% provinciale subsidie voor maatregelen die aantoonbaar deel uitmaken van de risico gestuurde verkeersveiligheidsaanpak SPV 2030.

10. Daarnaast is een aantal technische wijzigingen doorgevoerd. Zoals het vermelden van de CROW-verwerkingsregels toegankelijkheid OV-bushaltes en de verplichting tot het invullen van het Centraal Haltebestand na realisatie van de toegankelijke halte.
11. Verder zijn de teksten geactualiseerd, zoals de paragraaf Gedragsbeïnvloeding. Hierbij is de in PVVB van oktober 2021 overeengekomen aanpassing van de verdeelsleutel opgenomen, inclusief de verhoogde vergoeding voor een projectleider in Midden-Holland. Bij Collectief vraagafhankelijk vervoer is het begrip regio's vervangen door samenwerkende gemeenten die een overeenkomst hebben of een gemeente die een overeenkomst heeft met vervoerders die de exploitatie van het collectief vraagafhankelijk vervoer verzorgt.

Financieel en fiscaal kader

Totaalbedrag exclusief BTW	: SRM-paragrafen exclusief OV exploitatiesubsidies: € 13.475.054. OV-exploitatiesubsidies circa € 79,5 mln.
Programma	: Ambitie 1 - Samen werken aan Zuid-Holland
Financiële risico's	: Er zijn geen financiële risico's.

Juridisch kader

De SRM regeling is geüniformeerd en meer Awb-proof gemaakt. In de SRM stond en staat vaak als voorwaarde voor een subsidieaanvraag dat er vooraf afspraken zijn gemaakt, bijvoorbeeld in het kader van de regionale gebiedsagenda. In het kader van het meer Awb-proof maken van de regeling is deze werkwijze niet aangepast. Dit aangezien het hier de verdeling van subsidies tussen bestuursorganen betreft waarbij het gewenst dan wel noodzakelijk is dat vooraf afspraken worden gemaakt om het beschikbare geld in samenspraak goed te verdelen en hierna geld op de begroting (PZI) te reserveren.

Daarnaast is in de artikelen over de subsidiehoogte de bepaling verwijderd dat GS in bijzondere gevallen kunnen besluiten om het subsidiepercentage te verhogen indien de beschikbare middelen dit toelaten. Dit is juridisch onwenselijk omdat dit tot willekeur kan leiden. Bovendien kan dit artikel voor aanvragers reden zijn om het subsidiebudget te overschrijden en dat is ongewenst. We maken hierop één uitzondering; de enige plek waar deze bepaling blijft staan is bij de paragraaf over veerinfrastructuur. De verantwoordelijk gedeputeerde heeft in 2021 tweemaal gebruik gemaakt van deze bepaling vanwege het grote uitzonderlijke belang voor de provincie. De subsidie is toen met een hoger percentage beschikbaar gesteld dan 80% van de subsidiabele kosten.

2 Voorafgaande besluitvorming

De nieuwe subsidieregeling is niet eerder in GS en PS gedeeld.

3 Proces

- De behandelend ambtenaren van de verschillende SRM-paragrafen zijn voortdurend betrokken geweest bij de totstandkoming van de nieuwe regeling.
- Deze zomerperiode wordt benut voor het up-to-date maken van de website teksten, elektronische aanvraagprocedures en zal worden gecommuniceerd over de nieuwe SRM.

4 Participatie en rolname

De verkeer- en vervoer regio's van Zuid-Holland zijn geconsulteerd over de conceptregeling en regelmatig geïnformeerd over de wijzigingen in de subsidieparagraaf voor infrastructurele projecten en gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid. De definitieve conceptregeling is op 16 juni 2022 en 2 juli 2022 besproken in respectievelijk het ambtelijk en bestuurlijk Provinciaal Verkeer en Vervoersberaad (PVVB). De regio-accounthouders van de regio's zijn in de gelegenheid gesteld om input te geven. Van deze mogelijkheid is tot op heden beperkt gebruik gemaakt.

5 Communicatiestrategie

Over de nieuwe SRM zal via de gebruikelijke kanalen (PVVB, regio-accounts, regio-overleggen) worden geïnformeerd.