



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

## GS-Voorstel

Besluitnummer

PZH-2020-743804208 DOS-2015-  
0006188

Status  
A-Openbaar

Datum vergadering Gedeputeerde Staten  
7 juli 2020

Eindtermijn  
N.v.t.

### Onderwerp

Wijzigingen Subsidieregeling mobiliteit (SRM) 2017 in het jaar 2020

### Advies

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

### Besluit GS

Vastgesteld conform advies

### Bijlagen

1. Besluit tot wijziging van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017.
2. Brief aan PS inzake het besluit tot wijziging van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 en het besluit tot wijziging.
3. Beleids Theorie over het beleid van 'Mobiliteit - korte termijn aanpak (KTA)' middels een nieuw schematisch beleidsoverzicht.

## 1 Toelichting voor het College

Met dit besluit wordt de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 op een vijftal onderdelen geactualiseerd. De belangrijkste wijziging is de toevoeging van een nieuwe paragraaf 17 Korte Termijn Aanpak (KTA) in het kader van het Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe). De overige actualisaties hebben betrekking op het begrip "Haltescan", overstappunten voor fiets naar een veerpont, duiding en omvang van uitvoeringsgerede projecten en de naamgeving van het provinciale Uitvoeringsprogramma Sociale Veiligheid in het Openbaar Vervoer.

De Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 (SRM 2017) is de provinciale subsidieregeling voor Mobiliteit, waarin de voorheen aparte regelingen, zoals R-Net, buurtbussen, zijn ondergebracht in één regeling. Dit is gebeurd in 2017. Sindsdien is de SRM jaarlijks geactualiseerd.

Met dit wijzigingsbesluit worden de volgende actualisaties aangebracht:

A. Paragraaf 17 is volledig nieuw. In het BO MIRT 2019 is afgesproken dat Rijk en Regio maximaal 47,7 miljoen euro zullen bijdragen aan de KTA, verdeeld naar Rijk 15,0 miljoen (inclusief BTW), MRDH 17,9 miljoen en PZH 10,4 miljoen. De bijdragen van derden is 4,4 miljoen. In 2019 is in het programma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe) besloten om de KTA vanaf 2e helft 2019 op te bouwen vanuit de gebiedsuitwerkingen (CID/Binckhorst, Oeververbinding, Voorne-Putten, Westland) en de Werkplaats Metropolitaan OV en Verstedelijking. In 2018 en 2019 heeft PZH haar bijdragen aan de diverse projecten steeds via begrotingssubsidies gedaan. Nu is ervoor gekozen om een nieuwe (subsidie)paragraaf KTA toe te voegen aan de SRM 2017, om de volgende redenen:

- er zijn minder administratieve lasten;
- een subsidieaanvraag hoeft niet op een bepaald tijdstip te worden ingediend. Doorschuiven van subsidies over de jaargrens heen is geen probleem (flexibiliteit) en hoeft niet via een p&c product;
- we kunnen een specifieke doelgroep benoemen, bijv. alleen subsidie aan overheden of semi-overheden;
- we kunnen specifieke voorwaarden opnemen, bijv. dat alleen die projecten voor subsidie in aanmerking komen die in de Programmaraad MoVe zijn geaccordeerd en waarvoor bij Kaderbesluit Infrastructuur budget beschikbaar is gesteld. Hierdoor kan gericht gestuurd worden op projecten;
- we kunnen de subsidie koppelen aan een wettelijk voorschrift (en hebben op deze manier dus een juridische grondslag voor het verlenen van subsidies), namelijk de nieuwe paragraaf SRM.

Voor een goede beleidsevaluatie is een goede beleidstheorie onontbeerlijk. Deze vormt een standaard onderdeel bij de opzet van een subsidieregeling en laat schematisch zien hoe het betreffende beleidsonderwerp is opgebouwd en welke beleidsinstrumenten kunnen worden ingezet. Bijgaande beleidstheorie 'Mobiliteit - korte termijn aanpak (KTA)' is daartoe een uitgewerkte versie.

B. Het begrip "Haltescan" wordt vijf keer genoemd in de SRM, maar sinds eind 2019 wordt de Haltescan niet meer gebruikt door de provincie Zuid-Holland. Het idee van het

samenwerkingsverband DOVA (Decentrale Openbaar Vervoer Autoriteiten) is om dit centraler te gaan regelen via het CHB (Centraal HalteBestand), waarbij wegbeheerders via een nieuwe tool direct updates aan de haltes in het CHB kunnen plaatsen. De invoertool is sinds 24 juni 2020 online. In de SRM staat nu dat de wegbeheerder de verplichting heeft om verbeteringen (vooral met betrekking tot toegankelijkheid) in te voeren in de haltescan (artikel 8.7). Daarnaast staat bij punt C nu een verplichting waarin ook de haltescan weer wordt genoemd. De verplichting onder 8.7.c. om aanpassingen aan de halte te registreren (invullen) blijft bestaan. Echter, omdat de haltescan komt te vervallen en deze vervangen wordt door het direct zelf invoeren d.m.v. de CHB-tool, zal de verplichting op die manier worden voortgezet.

C. Er moet een grondslag komen om subsidie te verlenen voor een overstappunt van fiets naar een veerpont. Maar er zijn ook andere voorbeelden denkbaar zoals een overstap van auto naar fiets. Op grond van paragraaf 14 Fietsprojecten kan nu alleen subsidie worden verleend voor de overstap van fiets op de trein. Derhalve wordt artikel 14.1.2 Subsidiebele activiteiten fietsparkeervoorziening, lid 3, aangepast.

D. Het opnemen van het vereiste in paragraaf 2 dat een regionaal infrastructureel project als direct uitvoeringsgereed project is opgenomen in de regionale Gebiedsagenda Mobiliteit in het eerste jaar van betreffend uitvoeringsprogramma.

E. Het verwijderen van jaartallen in de naamgeving van het Uitvoeringsprogramma Sociale Veiligheid in het Openbaar Vervoer (paragraaf 9, artikel 9.6).

#### Financieel en fiscaal kader

Totaalbedrag excl. BTW	: € 0,00
Programma	: Programma 1 - Samen werken aan Zuid-Holland
Financiële risico's	: Er zijn geen financiële risico's.

Met de partners van het Gebiedsprogramma MoVe is afgesproken dat de provinciale subsidies voor KTA projecten in het vervolg onder de SRM regeling worden gebracht. De provincie Zuid-Holland levert bijdrages aan de KTA projecten Algeracorridor, Aanpakken, Snelfietspad Naaldwijk – Rotterdam CS (Westland), Mobiliteitsplatform haven; Logistiek Platform en Ketenmobiliteit (Voorne-Putten) en Versterken organiserend vermogen 25 knooppunten (Werkplaats MOVV). Deze bijdragen zijn gedekt via extra projecten/maatregelen voor begrotingswijziging 2020 en voorstellen Kaderbesluit infrastructuur 2021.

Mogelijk wordt nog voor een enkel KTA-project subsidie aangevraagd via een begrotingssubsidie, via de begroting 2020. Er is echter nog geen reden voor het alsnog instellen van een ophoging van het subsidieplafond van de SRM, aangezien het hoofdplafond op 17,7 miljoen staat voor 2020 en er tot nog toe jaarlijks een onderschrijding is op de SRM. Meest logisch is eventuele aanpassing bij de najaarsnota.

#### Juridisch kader

Over de actualisaties in deze wijzigingsregeling zijn verder geen bijzonderheden te melden. Over de actualisaties is overleg gevoerd met betrokken regio's en gemeenten. De besluiten treden in werking na de bekendmaking die plaatsvindt door publicatie in het Provinciaal Blad.

Voor deze nieuwe paragraaf in de subsidieregeling is een risicoanalyse uitgevoerd om Misbruik en Oneigenlijk (M&O-beleid) gebruik te voorkomen. Deze risicoanalyse is bepalend voor het aantal steekproefsgewijze controles, die zullen worden uitgevoerd nadat de gesubsidieerde activiteiten zijn verricht. Hierbij wordt uitgegaan van de drie standaardarrangementen voor verlening en vaststelling van subsidies, waarbij de hoogte van het subsidiebedrag het arrangement bepaalt, te weten:

Arrangement	Hoogte subsidiebedrag	
1	tot € 25.000	direct vaststellen of desgevraagd verantwoording over de prestatie
2	Vanaf € 25.000 tot € 125.000	verantwoording over de prestaties
3	Vanaf € 125.000	verantwoording over kosten en prestaties

De arrangementen onderscheiden zich van elkaar door de voorwaarden en verplichtingen die worden gesteld aan de uitvoering en verantwoording van de subsidie. Hoe lager het subsidiebedrag hoe minder verantwoordingseisen er worden gesteld en hoe eenvoudiger de uitvoering is.”

De te verlenen subsidies onder deze nieuwe paragraaf van de subsidieregeling vallen onder arrangementen 2 en 3 en hebben een laag risicoprofiel. Om dit risicoprofiel beheersbaar en aanvaardbaar te maken, is het aantal uit te voeren steekproeven direct gekoppeld aan dit risicoprofiel.

## **2 Voorafgaande besluitvorming**

Geen bijzonderheden.

## **3 Proces**

Voor de actualisatie van de SRM in 2020 is een inventarisatie uitgevoerd. Daarin zijn ook de vertegenwoordigers van de provinciale verkeersregio's betrokken. Dit jaar is gestart met de evaluatie van de SRM. Gepland is de integrale herziening van de SRM in 2021, met oog op de implementatie van het Strategische Plan Verkeersveiligheid 2030 en het nieuwe Programma Mobiliteit.

## **4 Participatie**

De provincie heeft regelmatig contact met de regio's en gemeenten om ze te informeren over de ontwikkelingen rondom de SRM, wensen op te halen en te overleggen over de invulling van de SRM.

## **5 Communicatiestrategie**

De Wijzigingsregeling Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 wordt gepubliceerd in het Provinciaal Blad. Paragraaf 17 zal nadrukkelijk onder de aandacht worden gebracht.

Naast de publicatie wordt via het Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraad en in de overleggen met de betrokken regio's en gemeenten gecommuniceerd over de wijzigingen van de Subsidieregeling

mobiliteit Zuid-Holland en de verdere ontwikkeling van de Regionale Gebiedsagenda Mobiliteit. In de communicatie ligt de nadruk op de gezamenlijkheid van provinciale en regionale doelen en op het verbeteren van de bereikbaarheid in Zuid-Holland door integrale gebiedsgerichte maatregelen die de provincie subsidieert.