

Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag

11 april 2018

Achtergrond en doelstelling

Artikel 3 van de subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2018 stelt dat de bestuurscommissie voor de uitvoering van deze verordening nadere regels kan vaststellen in de Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit.

Deze regeling ligt nu voor.

Het doel van deze uitvoeringsregeling is om de regels van de subsidieverordening nader te specificeren. Bij uitwerking van nieuw beleid of wijziging van vastgesteld beleid, past de bestuurscommissie de uitvoeringsregeling aan.

De bij deze uitvoeringsregeling gevoegde bijlagen zijn een integraal onderdeel van de uitvoeringsregeling en daarmee vastgesteld door de BCVa

Leeswijzer

In deze uitvoeringsregeling wordt een beleidsmatige uitwerking (beleidsregel) of worden nadere regels aangegeven op basis van de subsidieverordening. De uitwerkingen in deze uitvoeringsregeling zijn in dezelfde volgorde als de hoofdstukindeling van de subsidieverordening. In de bijlagen zijn sjablonen en formulieren opgenomen voor het aanvragen van subsidie, voorschotten en vaststelling van subsidie, alsmede een beschrijving op welke wijze bezwaar kan worden gemaakt tegen een besluit op subsidieverlening.

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Begripsbepalingen

1. De in deze regeling gehanteerde begrippen hebben de betekenis zoals deze is geformuleerd in de Subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2018 of de UAB.
2. Onder de verordening wordt verstaan: Subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2018
3. Onder de uitvoeringsregeling wordt verstaan: de voorliggende Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Doelstellingen (artikel 3 verordening)

Regionale projecten als bedoeld in artikel 3 van de verordening zijn projecten die helpen om de regionale doelstellingen uit de UAB te bereiken. Per categorie van deze uitvoeringsregeling wordt limitatief genoemd welke projecten dit zijn.

Sober- en doelmatigheid:

De norm bij het aanleggen van infrastructuur is 'sober en doelmatig', waarbij de meerkosten van een eventuele luxere variant voor rekening van de aanvrager blijven.

Hoofdstuk 2 Grote en kleine projecten § 2.1 Algemeen

Grote en kleine projecten (artikel 9 verordening)

De term kleine en grote projecten heeft betrekking op alle categorieën in hoofdstuk 2.

IPVa (artikel 10 verordening)

Projecten die bijdragen aan regionale doelstellingen op gebied van verkeer en vervoer komen in beginsel in aanmerking voor regionale subsidie. De eerste voorwaarde voor subsidiabiliteit is de opname van een aanmelding in het IPVa voor het begrotingsjaar. Het IPVa is voor de MRDH het belangrijkste middel om investeringen naar uitvoeringsperiode en financiële omvang te programmeren.

Anmelding, toetsing en opname van grote projecten (voor OV infraprojecten \geq € 5 miljoen subsidiabele kosten, voor overige projecten € 10 miljoen subsidiabele kosten)

1. Om te bepalen of de subsidie kosteneffectief is en of er toereikend budget is, worden grote projecten gefaseerd behandeld:

- a. **Verkenningfase:**
In deze fase worden verschillende globale ideeën en oplossingsinrichtingen uitgewerkt door de initiatiefnemer van het project, inclusief een kosten- en planningsindicatie. De fase wordt afgesloten met een besluit van de bestuurscommissie over de wenselijkheid van het project. Als de bestuurscommissie positief besluit over de verkenning. Kan de initiatiefnemer de planstudiefase opstarten.
 - b. **Planstudie:**
In deze fase wordt door de initiatiefnemer gestudeerd op concrete oplossingen die worden vastgelegd in bijvoorbeeld een tracéstudie of een masterplan. De fase wordt afgesloten met een besluit van de bestuurscommissie over de haalbaarheid van het project. Een besluit over de overgang naar de uitwerkingsfase zal worden verwerkt in de begroting. Dit betekent dat een besluit altijd een financiële component in zich heeft en de dekking voor de subsidiabele kosten moet zijn of worden geregeld door het algemeen bestuur van de MRDH. In de afweging bij het nemen van een besluit over of een project in de uitwerkingsfase kan komen zal dan ook altijd worden gekeken of er voldoende financiële ruimte is voor het project.
 - c. **Uitwerkingsfase:**
In deze fase wordt een project uitgewerkt van een Programma van Eisen via een voorontwerp naar definitief ontwerp, inclusief benodigd projectbudget en uitvoeringsplanning. De fase wordt afgesloten met een besluit van de bestuurscommissie, waarvan de beschikking tot subsidieverlening onderdeel van is.
 - d. **Realisatiefase:**
Dit is de fase van bestek, aanbesteding en realisatie. Deze fase wordt afgesloten met vaststelling van de subsidie.
2. Grote projecten kunnen op ieder moment van het jaar worden aangemeld, in principe te beginnen als verkenning. Voor de kosten van de eerste 2 fasen kan geen subsidie worden aangevraagd.

Aanmelding, toetsing en opname van kleine projecten (voor OV infraprojecten < € 5 miljoen subsidiabele kosten, voor overige projecten < € 10 miljoen subsidiabele kosten)

De MRDH zal in het eerste of tweede kwartaal van ieder jaar de wegbeheerders verzoeken om projecten aan te melden voor het navolgende begrotingsjaar. De laatste datum om een project op te nemen voor het eerstvolgende begrotingsjaar is 31 mei.

Verzoek tot aanmelding

Bij een aanmelding van een infrastructureel project dient door verzoeker tenminste aangeleverd te worden:

1. een beschrijving van het probleem, en wat de oplossing bijdraagt aan de regionale doelstelling
2. minimaal een schetsontwerp, maar bij voorkeur een voorontwerp,
3. een kostenraming,
4. een financieringsplan en
5. een realistische uitvoeringsplanning.

Voor aanmelding van een gedragsproject dient door verzoeker tenminste aangeleverd te worden

1. een concreet voornemen is voor een gedragsproject,
2. een beschrijving van het probleem, en wat de oplossing bijdraagt aan de regionale doelstelling,
3. een kostenraming,
4. een financieringsplan,
5. een uitvoeringsplanning.

Waar nodig, of waar twijfel is, kan de MRDH extra informatie of een toelichting vragen.

Degene die de aanmelding doet dient zelf stappen te nemen om de eigen financiële bijdrage te regelen.

Toetsing

De bestuurscommissie toetst of een project kan worden opgenomen in het IPVa voor het begrotingsjaar. Daarbij wordt in ieder geval getoetst of:

1. het project bijdraagt aan de regionale doelstellingen van de UAB.
2. de verzoeker zelf de voor het project benodigde eigen financiële middelen beschikbaar heeft voor het project in het begrotingsjaar.
3. het project in globale zin voldoet aan de kaders van de subsidieverordening en uitvoeringsregeling.

Bij een positieve beoordeling van bovenstaande punten wordt een aanmelding van een project door de bestuurscommissie opgenomen in het IPVa.

Verlenging opname aanmelding in IPVa

Een opname van een aanmelding kan door de bestuurscommissie verlengd worden met 1 jaar indien:

1. De verzoeker voor 1 november een verzoek tot verlenging heeft ingediend voorzien van een onderbouwing die aantoont dat in het begrotingsjaar geen subsidieaanvraag kon worden ingediend vanwege omstandigheden, die:
 - a. voor verzoeker niet voorzienbaar waren en
 - b. niet aan verzoeker te wijten zijn.
2. Aannemelijk is dat in het opvolgende begrotingsjaar de subsidie wel kan worden aangevraagd.

Formulier verzoek opname klein project in IPVA

Het in artikel 10 lid 4 van de verordening bedoelde formulier is opgenomen in bijlage 1 van deze uitvoeringsregeling onder de naam Formulier "Project intakeformulier IPVa" (versie 2018)

Tijdige subsidieaanvraag klein project (artikel 12 verordening)

In het begrotingsjaar waarvoor de aanmelding van een project is opgenomen kan een subsidieaanvraag worden ingediend. De opgenomen aanmelding geldt slechts voor het begrotingsjaar. Als er voor 1 november van het begrotingsjaar geen subsidieaanvraag is ingediend vervalt de opgenomen aanmelding.

Bevoorschotting van de subsidie (artikel 16 verordening)

Voor een voorschot als bedoeld in artikel 16 dient de subsidieontvanger een voorschotfactuur in met daarbij een ingevuld en ondertekend formulier, dat is opgenomen onder bijlage 2 van de uitvoeringsregeling met de naam: Bijlage bij de voorschotfactuur subsidie Vervoersautoriteit MRDH

Aanvraag tot subsidievaststelling (artikel 17 verordening)

Onder gereedkomen als bedoeld in artikel 17 eerste lid van de verordening wordt verstaan:

1. Bij een infrastructureel project: de oplevering van een project dan wel de ingebruikname indien dat eerder is dan de oplevering.
2. Bij een gedragsproject: de afronding van de in de subsidieverlening genoemde subsidiabele activiteiten.
3. Bij een overig project: naar gelang het soort project de onder a of b genoemde definitie.

Het eindverslag als bedoeld in artikel 17, lid 2 van de verordening wordt aangeboden met een ingevuld en een ondertekend formulier met de naam "Eindverslag subsidie Vervoersautoriteit MRDH" dat is opgenomen in bijlage 3 van deze uitvoeringsregeling .

Het controleprotocol als bedoeld in artikel 17, lid 3 van de verordening is opgenomen in bijlage 4 van de uitvoeringsregeling met de naam "Controleprotocol Subsidie Vervoersautoriteit MRDH".

Een bewijs van uitvoering als bedoeld in artikel 17, lid 5, kan zijn:

1. Bij infrastructurele werken: een door de opdrachtgever en opdrachtnemer ondertekend procesverbaal van oplevering, waar mogelijk aangevuld met fotomateriaal van de situatie voor en na de uitvoering, krantenartikelen en dergelijke;
2. Bij niet-infrastructurele maatregelen: een beschrijving van de projectresultaten.

§ 2.2 Infrastructuur

Subsidiecategorieën infrastructurele projecten (artikel 20 verordening)

Binnen de in § 2.2 genoemde categorieën infrastructurele projecten zijn de volgende projecten subsidiabel.

a. Weg-infrastructuur

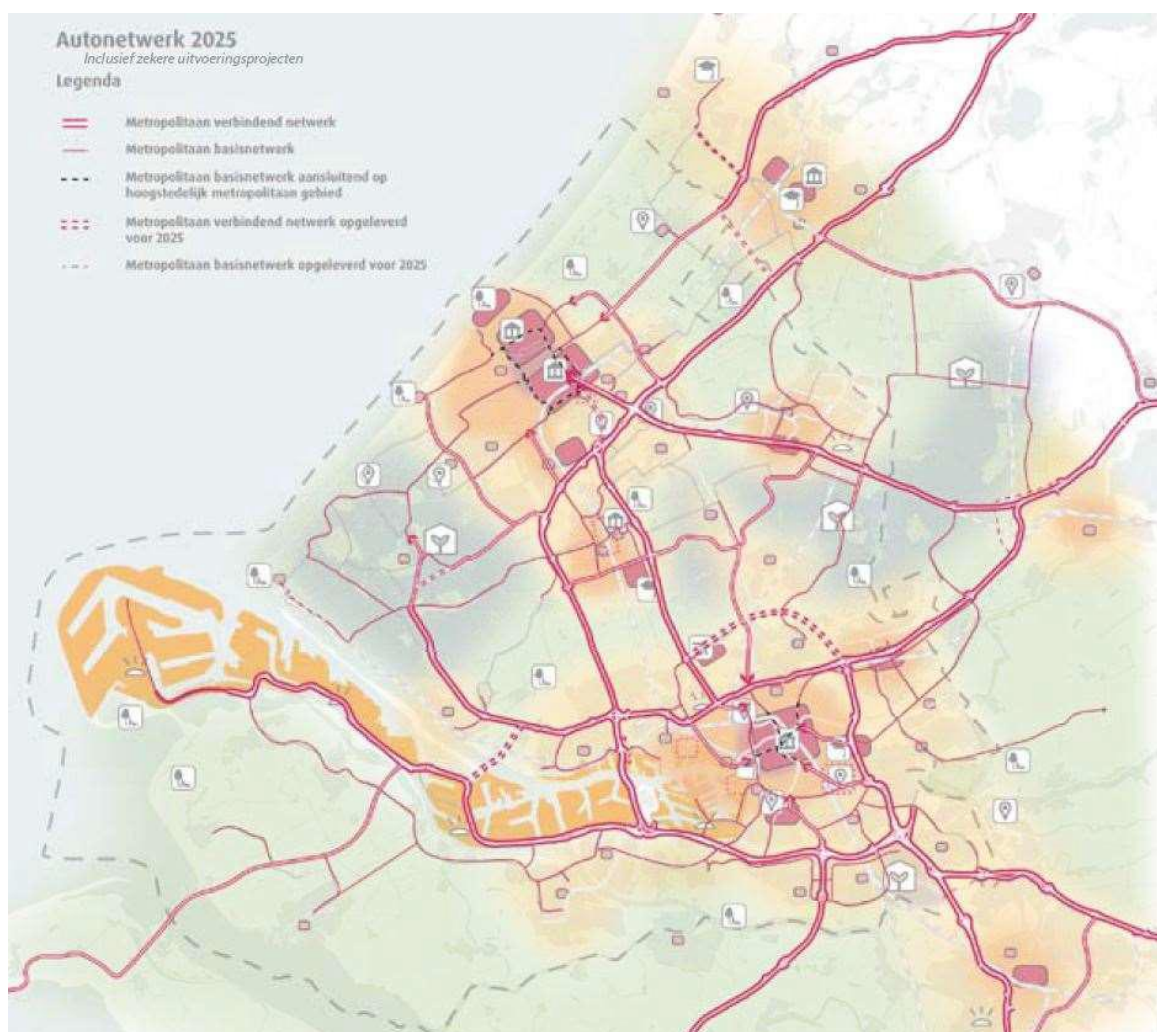
Het autonetwerk in de UAB kent twee netwerktypen: Een metropolitaan verbindend netwerk en een metropolitaan basisnetwerk (figuur 1).

Subsidiabel is een wegenproject dat op het metropolitaan verbindend of basisnetwerk 2025 ligt, of een extra schakel creëert welke leidt tot oplossing van de knelpunten op dit netwerk conform de toepassing uit de UAB.

Het project moet:

1. er aan bijdragen dat in 2025 10% meer inwoners binnen bereik van de 11 metropolitane economische centra komen, daar waar de auto vanuit het gebiedstype van de UAB van belang is;
2. er aan bijdragen dat in 2025 10% meer arbeidsplaatsen en/of voorzieningen binnen bereik van de woongebieden komen, daar waar de auto vanuit het gebiedstype van de UAB van belang is;
3. de reistijd in de spits terug brengen naar minder dan twee keer de reistijd in de dalperiode voor het metropolitaan basisnetwerk en minder dan anderhalf keer de reistijd in de dalperiode voor het metropolitaan verbindend netwerk;
4. er aan bijdragen dat in minder dan 90% van de gevallen een afwijking van meer dan 50% van de te verwachten reistijd is in de spits;
5. er voor zorgen dat men binnen 15 minuten vanuit de stad of de regio op het metropolitaan verbindend netwerk kan komen.

Projecten in het autonetwerk, waarmee geen van bovengenoemde opgaven wordt opgelost, worden niet gesubsidieerd.



Figuur 1: het metropolitaan verbindend netwerk

b. Fiets infrastructuur

In de UAB is het Regionaal basisnetwerk fiets vastgesteld.

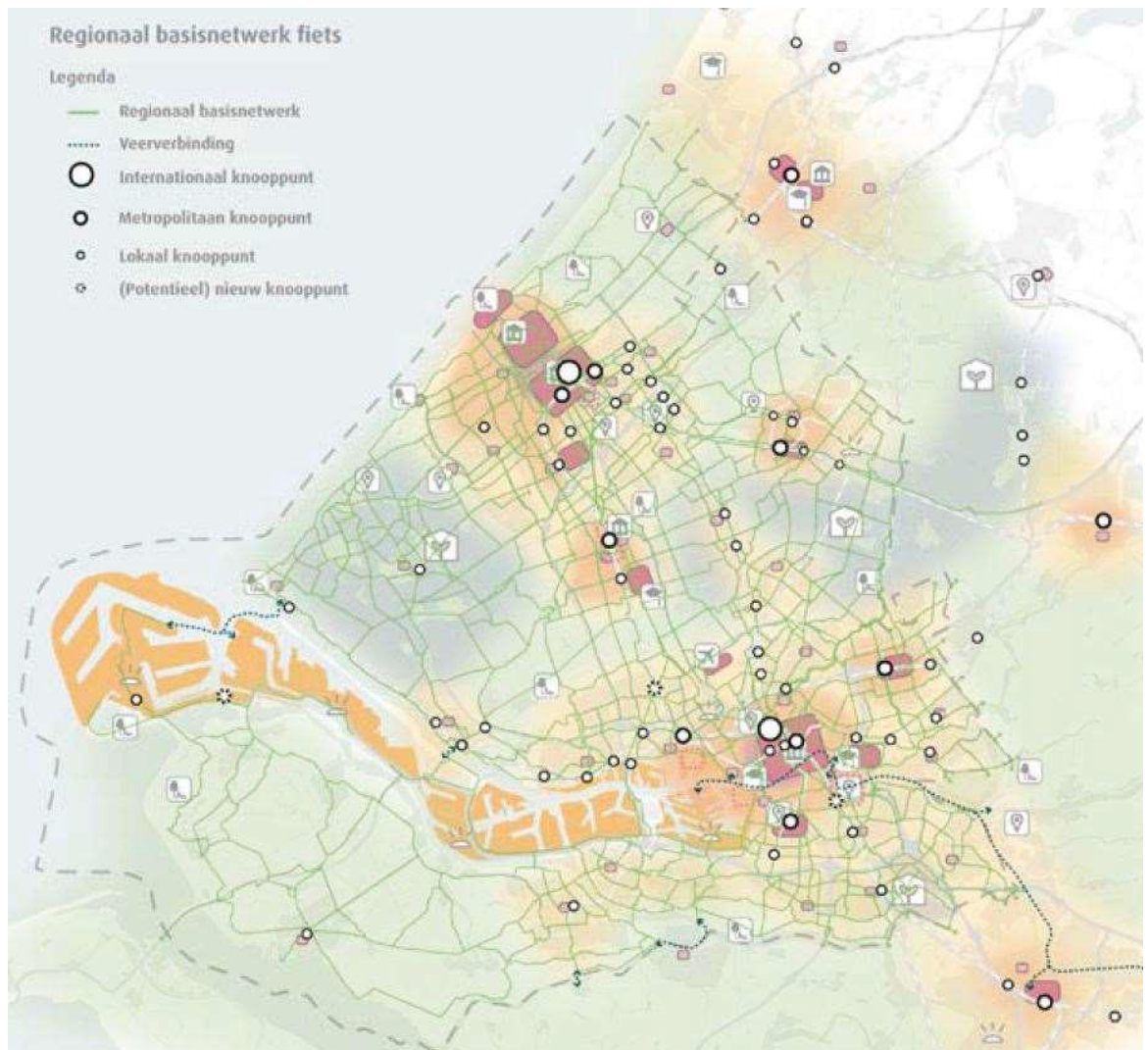
Toetsing subsidiabiliteit fietsinfrastructuur

Om voor subsidie in aanmerking te komen dient een project te voldoen aan de volgende voorwaarden:

1. het dient een project te zijn dat op het Regionaal basisnetwerk fiets ligt (figuur 2);
2. het aangevraagde project dient om het betreffende fietspad zo goed mogelijk te laten voldoen aan de Ontwerpwijzer fietsverkeer (351) van de CROW.

Dwarsverbindingen over water in het fietsnetwerk

MRDH kan aan wegbeheerders, waterwegbeheerders of oevergemeenten subsidie verlenen voor oever- en aanlegvoorzieningen voor dwarsverbindingen over water voor langzaam verkeer.



Figuur 2: het basisnetwerk fiets

c. Verkeersveiligheid infra

1. De MRDH verleent subsidie voor sanering van verkeersongevallige infrastructuur op locaties waar de laatste drie kalenderjaren slachtofferongevallen met letselschade hebben plaatsgevonden.
2. Een project als bedoeld in het eerste lid is slechts subsidiabel als er wordt voldaan aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig.
3. Een project dat niet voldoet aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig is slechts subsidiabel als en voor zover er naar de mening van de bestuurscommissie gegronde redenen zijn om af te wijken.
4. Als gegronde reden, bedoeld in het derde lid, wordt in ieder geval beschouwd: een fysieke ruimtelijke beperking, waardoor de richtlijnen niet volledig kunnen worden doorgevoerd. De bestuurscommissie besluit alsdan toch subsidie te verlenen, onder voorwaarde dat voor het overige zoveel mogelijk wordt voldaan aan Duurzaam Veilig.

Subjectieve veiligheidsmaatregelen

Maatregelen ter bevordering van de subjectieve veiligheid komen niet in aanmerking voor subsidie, met uitzondering van maatregelen ter bevordering van de (subjectieve) veiligheid in de directe omgeving van scholen. Deze maatregelen zijn subsidiabel op voorwaarde dat de betreffende school aantoonbaar aandacht besteedt aan verkeerseducatie.

d. Openbaar Vervoer infrastructuur

1. Realisatie van projecten voor openbaar vervoer welke op het Netwerk Openbaar vervoer 2025 liggen komen in aanmerking voor subsidie. Alle infrastructurele maatregelen die onder een exploitatiesubsidie vallen, komen niet in aanmerking voor een projectsubsidie.
2. De infrastructurele projecten welke nodig zijn voor de uitvoering en de instandhouding van de exploitatie, waaronder begrepen dagelijks, periodiek en groot onderhoud inclusief vervangingsonderhoud en infrastructurele maatregelen ten behoeve van sociale veiligheid.
3. Voor zover werkzaamheden onder de exploitatiesubsidies vallen, maar in een infrastructuurproject worden meegenomen, zullen de kosten voor exploitatie op die kostenpost worden verrekend.

Het toegankelijk maken van tramhaltes en de realisatie van informatievoorzieningen kunnen worden aangemeld via het programma kleine projecten als Openbaar Vervoer infrastructuur.

e. Ketenmobiliteit

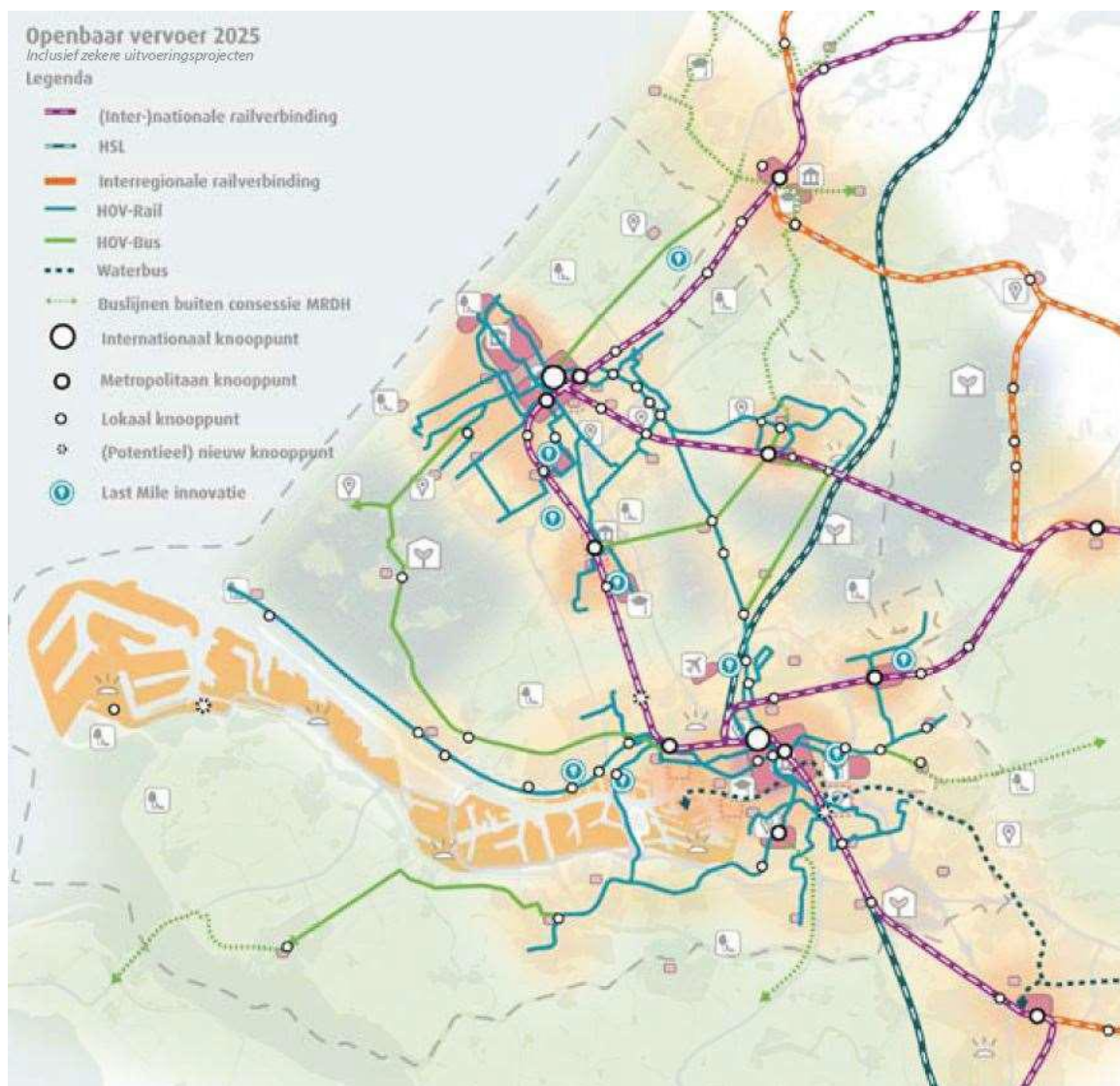
Voor subsidie komen in aanmerking projecten met betrekking tot de vier aandachtsgebieden uit de UAB:

1. Het inrichten van OV-knopen binnen de MRDH-grenzen, zoals weergegeven in figuur 3 (OV-knopen). Voor toetsing of een project subsidiabel is kan met de MRDH in overleg worden getreden.
2. Fietsparkeren bij OV is subsidiabel als het een knelpunt oplost. Er is een knelpunt wanneer bij een OVhalte/ station aantoonbaar te weinig stallingsplekken zijn.
3. Park + Ride / Parkeer en Reis is subsidiabel als de voorziening op minder dan 5 minuten rijtijd van het hoofdnet auto is gelegen en gekoppeld wordt aan een snelle hoogwaardige OV-verbinding zoals aangegeven in figuur 3.
4. Verbeteren microbereikbaarheid. In beginsel is het aanleggen of verbeteren van langzaam verkeer routes naar OV-knopen binnen de MRDH-grenzen (zoals weergegeven in figuur 3) subsidiabel, mits die logisch, veilig en toegankelijk zijn.

f. Verkeersmanagement

Subsidie is beschikbaar voor dynamische maatregelen op wegen om het personen- en goederenvervoer te informeren en te sturen afhankelijk van de verkeerssituatie. Daaronder is in ieder geval begrepen:

1. het inrichten van verkeersmanagementmaatregelen bij wegbeheerders,
2. het inwinnen en ontsluiten van verkeersdata en
3. het geschikt maken van systemen voor communicatie met auto's.



Figuur 3: de OV knooppunten

Eisen aan de subsidieaanvraag voor een infrastructureel project (artikel 22 verordening)

Subsidieaanvraag infrastructureel project

1. In aanvulling op de voorschriften uit artikel 22 van de verordening dient de aanvraag aan de volgende zaken te voldoen:
 - a. De definitieve ontwerpen dienen gebaseerd te zijn op de relevante CROW-richtlijnen.
 - b. Bij de verwachte effecten als bedoeld in Artikel 22 dient ook aandacht te worden geschonken aan de effecten op andere modaliteiten en wegbeheerders.
 - c. Op grond van de in artikel 22 lid 2 sub h opgenomen eis met betrekking tot infraprojecten OV, dient de aanvraag, naast de subsidiabele projectkosten, ook een overzicht te bevatten van de structurele en/of toekomstige onderhoudskosten. Aanvrager dient daarbij aan te tonen dat met MRDH of andere relevante partijen overeenstemming is over het eigendom en beheer en onderhoud na realisatie van het te realiseren project.
 - d. In het in artikel 22, tweede lid, sub i bedoelde advies dienen voor vervoersbedrijven relevante zaken over de inrichting van het openbaar gebied, tijdelijke meerkosten exploitatie OV en de planning te zijn opgenomen. De MRDH controleert of er tegenstrijdige belangen zijn tussen wegbeheerder en vervoersbedrijven en besluit welke eventuele consequentie dat heeft voor de subsidiebeschikking.
 - e. In dit het in artikel 22, tweede lid, sub j bedoelde advies van de wegbeheerder dienen de consequenties voor die wegbeheerder te zijn opgenomen. De MRDH controleert of er tegen-

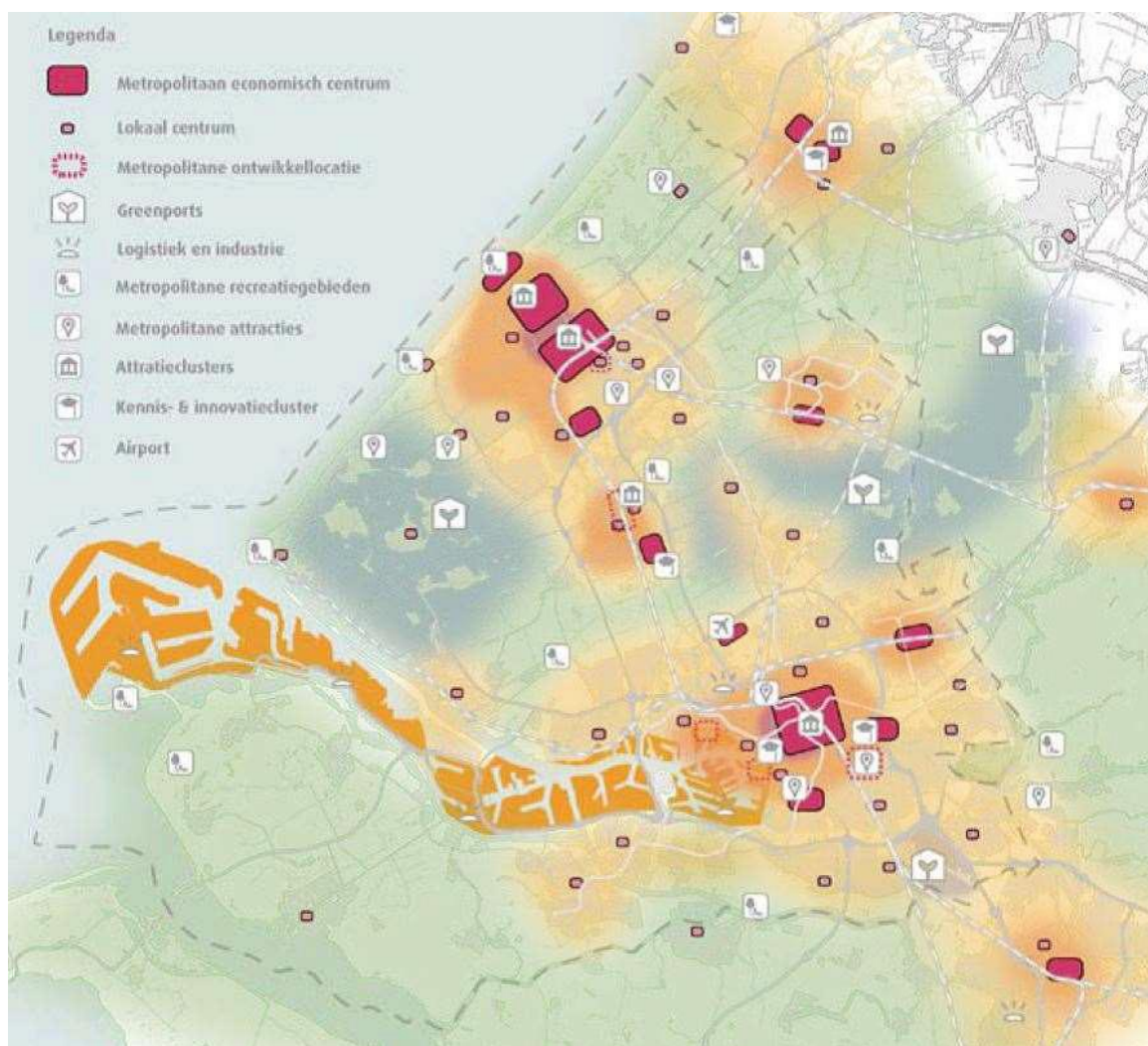
strijdige belangen zijn en besluit welke eventuele consequentie dat heeft voor de subsidiebeschikking.

Subsidiabele projectkosten (art 24 verordening)

1. De algemene eisen die aan de onder artikel 24 lid 1 sub c bedoelde materialen gesteld worden zijn:
 - a. duurzame en slijtvaste materialen;
 - b. vandalismebestendige materialen;
 - c. gebruiksgemak;
 - d. veilig.
2. Onder de specifieke kosten zoals genoemd onder artikel 24 lid 1 sub e, vallen limitatief de kosten die met het project samenhangen:
 - a. Leges vanwege verleende vergunningen of wettelijke procedures;
 - b. Planschadevergoedingen aan derden;
 - c. Communicatie met en voorlichting aan omwonenden;
 - d. Geotechnisch-, milieutechnisch-, en verhardingsonderzoek en landmeetkundige werkzaamheden.
3. VAT-kosten zoals bedoeld in de verordening omvatten de volgende kosten die met het project samenhangen:
 - a. Studiekosten;
 - i. Technische, economische en financiële haalbaarheidsstudies, waaronder begrepen het opstellen van rentabiliteitsberekeningen, berekeningen van de vervoerswaarde en exploitatiekosten.
 - ii. Studies betreffende grondverwerving of vestigingsmogelijkheden.
 - iii. Bezoeken aan en studies van referentieprojecten.
 - b. Voorlichtingskosten die worden gemaakt voor communicatie met projectpartners, betrokken overheden en nutsbedrijven;
 - c. Inspraakprocedures;
 - d. Advieskosten gemoeid met taxatie en grondverwerving;
 - e. Juridische kosten en arbitrage;
 - f. Projectmanagement en engineering vanaf de studiefase tot en met de overdracht, inclusief planning, control en projectadministratie;
 - g. Directie en toezicht.

Profijtbeginsel / nieuw voor oud voor een infrastructureel project (artikel 25 verordening)

1. Bij de berekening van de hoogte van de te verlenen subsidie worden correcties toegepast met betrekking tot afschrijving en onderhoud.
2. Voor kabels en leidingen geldt:
 - a. in geval van verleggen van kabels en leidingen, worden de in aanmerking te nemen kosten aan de hand van de gemeentelijke verlegregeling bepaald;
 - b. indien geen verlegregeling als onder a. is vastgesteld, worden de kosten van het verleggen of vervangen van kabels en leidingen voor maximaal 50% meegeteld voor de in aanmerking te nemen kosten;
3. Voor verkeersregelininstallaties geldt dat de hoogte van de in aanmerking te nemen kosten worden bepaald aan de hand van de economische levensduur van 15 jaar.
4. Bij de berekening van de hoogte van de subsidiabele kosten komen slechts de kosten in aanmerking voor zover zij voldoen aan het principe van soberheid en doelmatigheid en dus vanuit functionaliteit van het ontwerp of de maatregel noodzakelijk zijn. Bij toetsing aan het principe van soberen doelmatigheid gelden als uitgangspunt de vigerende relevante landelijke normen en richtlijnen, zoals verwoord in publicaties van het CROW.
5. Indien de subsidieaanvrager wenst een minder sobere variant van een project uit te voeren, dient deze naast de berekening van de projectkosten een referentieberekening aan te leveren van de kosten die gepaard gaan met een sobere variant. Alsdan wordt op basis van de hoogte van de referentieberekening een procentuele aftrek bepaald van de projectkosten die subsidiabel zijn.
6. Bij het functioneren van het netwerk op de 11 metropolitane economische centra, zoals aangegeven in figuur 4, zal bij strijdigheid van soberheid en doelmatigheid, de doelmatigheid prevaleren.



Figuur 4: de 11 in lid 5 genoemde metropolitane economische centra zijn: Rotterdam CS, Rotterdam Blaak, Rotterdam Alexander, Rotterdam Zuidplein, Den Haag CS, Den Haag HS, Den Haag Laan van NOI, Delft CS, Schiedam CS, Station Zoetermeer en Airport RTH.

§ 2.3 Gedragsprojecten

Subsidiecategorieën gedragsprojecten (artikel 28 verordening)

Verkeersveiligheidseducatie

Aanvragers als bedoeld in artikel 4 van de verordening kunnen 50% subsidie krijgen voor educatie op het gebied van verkeersveiligheid wanneer aan onderstaande criteria wordt voldaan:

1. Het project moet een herkenbaar gedrags-beïnvloedende component bevatten;
2. Het project moet voortkomen uit een behoefte vanuit de samenleving;
3. Het project moet gericht zijn op een kwetsbare doelgroep:
 - a. Basisonderwijs: kennis over regels en verkeersvaardigheid opdoen;
 - b. Voortgezet onderwijs: gedrag in het verkeer;
 - c. Jonge bromfietzers: gedrag in het verkeer;
 - d. Jonge automobilisten: gedrag in het verkeer;
 - e. Senioren: kennis over regels en verkeersvaardigheid;
4. Het project moet passen binnen het beleidskader van de MRDH;
5. Het project moet een duidelijk beoogd doel en effect hebben.

Bewust reisgedrag (personen en goederen)

1. Subsidieabel zijn initiatieven, passend binnen de visie Bewust Reisgedrag, gericht op het duurzaam beïnvloeden van het reisgedrag van de mobilist. Daarbij wordt ingezet op zaken die ingrijpen op:
 - a. Noodzaak van de reis,
 - b. Tijdstip van de reis,
 - c. Keuze van het vervoersmiddel, of
 - d. Keuze van de route.
2. Maatregelen in het kader van Intelligent Transport Systems en maatregelen op het gebied van Logistieke efficiency of stedelijke distributie in het kader van Goederenvervoer zijn subsidieabel als deze passen binnen de visie Bewust Reisgedrag.
3. Aanvragers als bedoeld in artikel 4 van de verordening kunnen met de MRDH in overleg treden over nieuwe initiatieven waarbij per casus de mogelijke subsidiabiliteit wordt gezien. Zij dienen daarbij tenminste aan te tonen dat de projecten bijdragen aan de in de UAB benoemde toepassen of de genoemde eisen van infrastructurele netwerken.

§ 2.4 Overige projecten

Subsidie categorieën overige projecten (artikel 35 verordening)

Duurzame mobiliteit

Subsidieabel zijn projecten die bijdragen aan de in de UAB beoogde reductie van CO₂ met 30% voor het gehele verkeers- en vervoersysteem in 2025, voor zover dit behoort tot de verantwoordelijkheid van de MRDH of de inliggende gemeenten.

Pilots

Voor pilots op het gebied van gedrag en infrastructurele werken kan in overleg worden getreden met de MRDH over de mogelijkheid tot subsidiëring. Pilots dienen in ieder geval het doel te hebben om:

1. te onderzoeken of een innovatieve manier van werken de doelstellingen van de UAB dichterbij brengen, of
2. te leiden tot een grotere efficiency of goedkopere uitvoeringstechnieken.

Hoofdstuk 3 Exploitatie openbaar vervoer § 3.1 Concessies voor openbaar vervoer

Exploitatiesubsidie voor openbaar vervoer (artikel 44 verordening)

Het aanpassen, aanleggen of verplaatsen van haltes is subsidieabel, indien de bestuurscommissie de door de vervoerder voorgestelde activiteit heeft goedgekeurd binnen de daarvoor gestelde kaders.

Aanvraag voor exploitatiesubsidie (artikel 45 verordening)

Een aanvraag voor een exploitatiesubsidie moet voldoen aan:

1. de in de betreffende concessie opgenomen eisen;
2. de subsidieverordening;
3. de Kadernota OV.

Afwijzing van een subsidieaanvraag voor exploitatie van openbaar vervoer (artikel 46 verordening)

Indien de dienstregeling van een concessiehouder dient te worden aangepast als gevolg van een project dat voor 1 oktober voorafgaand aan het dienstregelingsjaar is aangemeld, dan komen de kosten voor het

aanpassen van de dienstregeling niet in aanmerking voor subsidie.

Indien het project is aangemeld na 1 oktober voorafgaand aan het dienstregelingsjaar, dan komen de kosten voor het aanpassen van de dienstregeling slechts in aanmerking voor subsidie wanneer:

1. er sprake is van urgentie voor uitvoering van het project en;
2. de concessiehouder de kosten niet had kunnen verhalen op een derde.

Aanvraag tot subsidie vaststelling voor exploitatie van openbaar vervoer (artikel 50 verordening)

Bij concessies wordt een jaarlijkse vaststelling tot subsidie aangevraagd, waarbij de volgende zaken uiterlijk

een half jaar na het betreffende boekjaar aan de MRDH worden aangeleverd:

1. een overzicht van gerealiseerde inkomsten, en bijdragen van derden inclusief een rapportage van de afwijkingen;
2. een activiteitenverslag inclusief een beschrijving van de realisatie van het project in relatie tot de doelstelling;
3. een controleverklaring van een accountant.

§ 3.2 Subsidies voor maatwerkvoorzieningen openbaar vervoer

Subsidiabele activiteiten maatwerkvoorzieningen (artikel 53 verordening)

Voor subsidie komen in ieder geval in aanmerking: de aanvragen die passen binnen de beleidslijn Maatwerkvoorzieningen Openbaar Vervoer, die door het algemeen bestuur van stadsregio Rotterdam is vastgesteld op 9 oktober 2013.

Subsidieaanvraag maatwerkvoorzieningen (artikel 55 verordening)

1. Naast de in artikel 54 van de verordening genoemde gegevens dient bij de subsidieaanvraag een omschrijving van de doelen, de te leveren diensten en kwaliteiten, en een kostencalculatie te worden geleverd.
2. De in het eerste lid genoemde kostencalculatie dient te worden berekend naar:
 - a. Loonkosten, inhoudende: jaarloonkosten gedeeld door het aantal uren of een tariefstructuur van de organisatie;
 - b. diensten derden inhoudende jaarloonkosten gedeeld door het aantal uren of een tariefstructuur van de organisatie;
 - c. goederen;
 - d. VAT-kosten eventueel een percentage of norm, waarbij duidelijk moet zijn aangegeven waarover, met welk doel, en een minimum of maximum;
 - e. een indexatie indien het project over meerdere jaren loopt, voorzien van een bepaling van het type indexatie.

Aanvraag tot subsidievaststelling maatwerkvoorzieningen (artikel 60 verordening)

1. Voor het (jaarlijks) vaststellen van een verleende exploitatiesubsidie moeten de volgende zaken aan de MRDH worden aangeleverd:
 - a. een rapportage van de activiteiten van het betreffende jaar;
 - b. een overzicht van gerealiseerde inkomsten, en bijdragen van derden inclusief een rapportage van de afwijkingen;
 - c. een controleverklaring.
2. Voor subsidies lager dan € 50.000,- kan een accountantsverklaring achterwege blijven.

Bijlagen bij de Subsidieverordening Vervoersautoriteit en Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit MRDH:

1. Formulier "Project intakeformulier IPVa" , versie 11 april 2018
2. Formulier "Bijlage bij de voorschotfactuur subsidie" , versie 11 april 2018
3. Formulier "Eindverslag subsidie", versie 11 april 2018
- 4.a Controleprotocol subsidie Vervoersautoriteit MRDH – Projecten - versie 11 april 2018
- 4.b Controleprotocol subsidie Vervoersautoriteit MRDH – Openbaar vervoer, concessie Rail - versie 11 april 2018
- 4.c. Controleprotocol subsidie Vervoersautoriteit MRDH – Openbaar vervoer, concessie Bus - versie 11 april 2018