

Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2023

De bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,

gelet op,

- de Wet gemeenschappelijke regelingen;
- de Algemene wet bestuursrecht;
- de Wet personenvervoer 2000;
- de Wet BDU;
- de Subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2018;
- de Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag;

overwegende dat,

- de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH op grond van artikel 3 van de subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2018 bevoegd is om de uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit MRDH vast te stellen;
- er behoefte is aan een nieuwe uitvoeringsregeling, waarbij een aantal onduidelijkheden kunnen worden weggenomen en zaken worden aangepast aan actuele ontwikkelingen;
- twee bijlagen naar een op de praktijk toepasbaarheid zijn geactualiseerd;

gelezen,

het voorstel van 12 oktober 2022,

b e s l u i t :

Vast te stellen:

De *Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2023*

Intrekking Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit MRDH 2018 en overgangsbepaling

De Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit MRDH 2018 wordt ingetrokken.

Inwerkingtreding en citeertitel

- A. Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2023.
- B. Dit besluit wordt aangehaald als *Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2023*.

Achtergrond en doelstelling

Artikel 2 van de subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2023 stelt dat de bestuurscommissie voor de uitvoering van deze verordening nadere regels kan vaststellen. De bestuurscommissie heeft van deze bevoegdheid gebruik gemaakt door de Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit vast te stellen. 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 bestuurscommissie Vervoersautoriteit.

Leeswijzer

Deze uitvoeringsregeling bevat nadere regels op grond 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 voorschotten en vaststelling van subsidie.

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Begripsbepalingen

1. De in deze regeling gehanteerde begrippen hebben de betekenis zoals deze is geformuleerd in de Subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2023 of de UAB.
2. Onder de verordening wordt verstaan: Subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2023.

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.

Aanmelding, toetsing en opname van grote projecten (voor OV infraprojecten \geq € 5 miljoen subsidieabele kosten, voor overige projecten € 10 miljoen subsidieabele 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 subsidieabele 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, waar 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 subsidieabele kosten, voor overige projecten $<$ € 10 miljoen subsidieabele 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 juli.

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.

Degeene 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 12 oktober 2022" .

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.

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 1. Of 2. 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 2 van deze uitvoeringsregeling .

Het controleprotocol als bedoeld in artikel 17, lid 3 van de verordening is opgenomen in bijlage 3 van de uitvoeringsregeling beginnend 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:

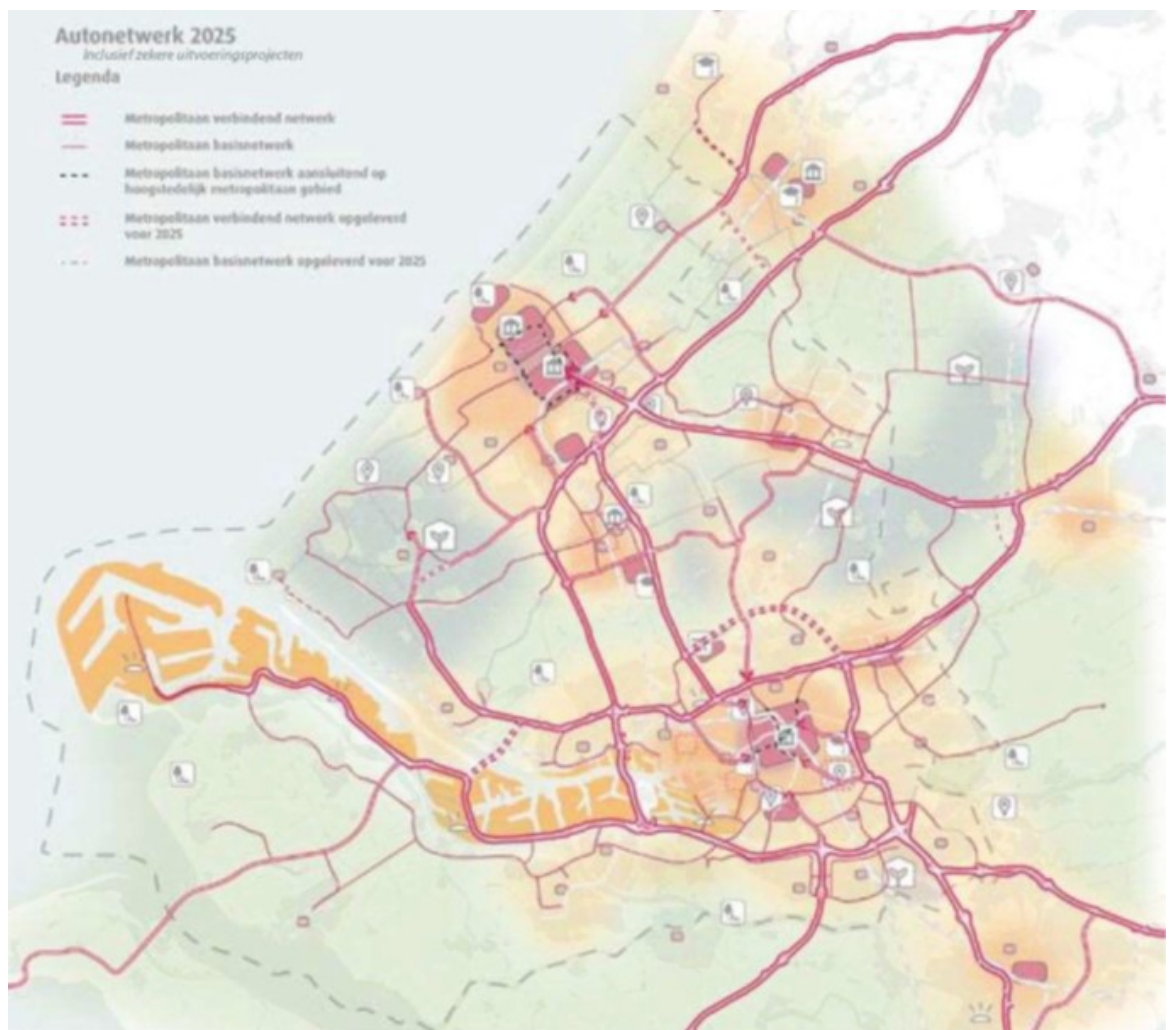
a. Weg-infrastructuur

Het autonetwerk in de UAB kent twee netwerkklagen: 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 topeisen 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 autonetwerk

b1. Fiets infrastructuur

In de UAB is het Regionaal basisnetwerk fiets vastgesteld.

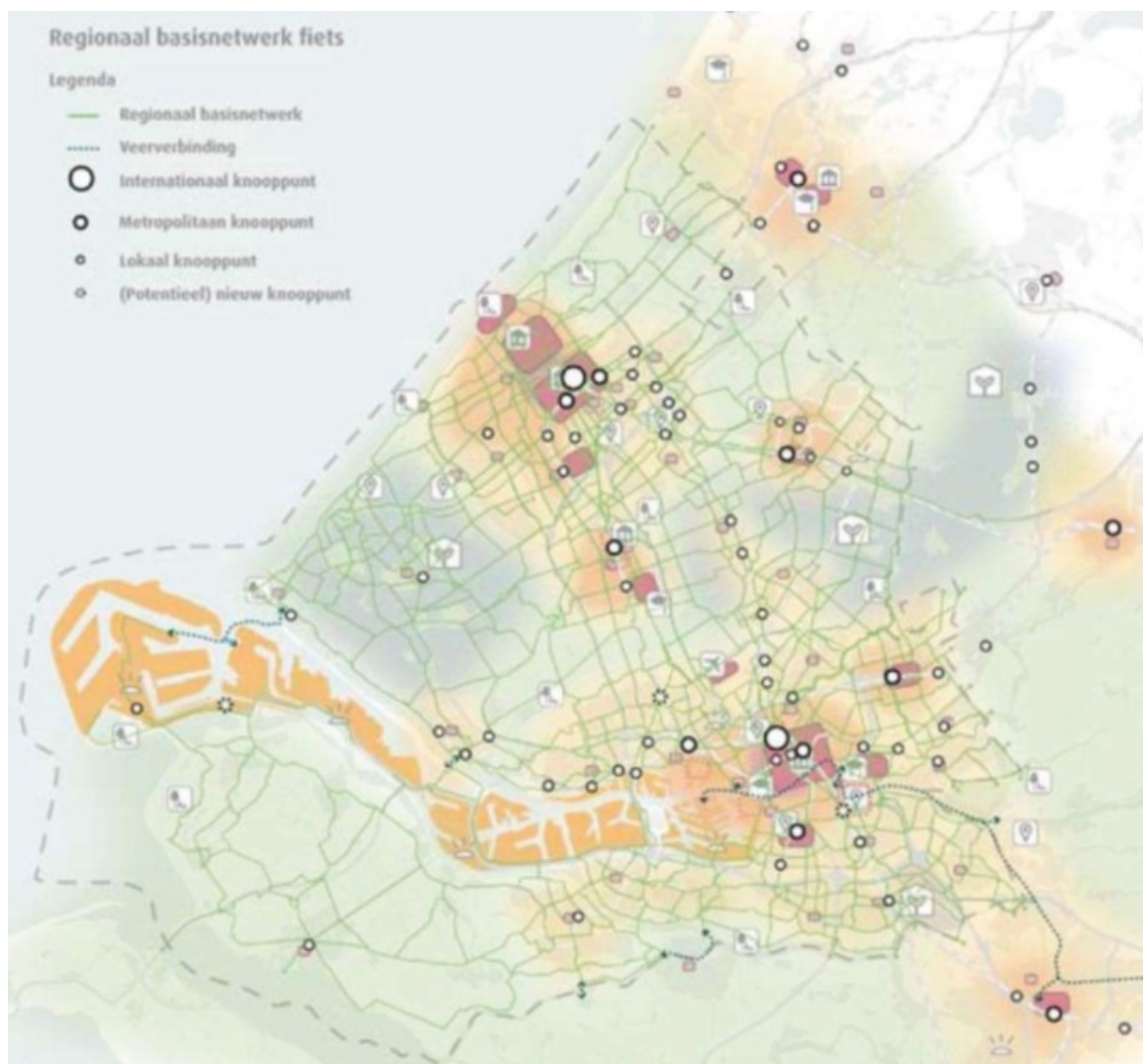
Toetsing subsidiabiliteit fietsinfrastructuur

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

b2. Metropolitane fietsroute

Het Metropolitane fietsroute netwerk is vastgesteld op 31 januari 2018 in de vergadering van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH conform de rapportage 'Fiets in de MRDH'.

Toetsing subsidiabiliteit

Een project van een Metropolitane fietsroute komt in aanmerking voor subsidieverlening als:

1. Het een project is dat een (deel van) een Metropolitane fietsroute als bedoeld in de UAB en de rapportage "Fiets in de MRDH" realiseert, en
2. De wegbeheerder bij het aangevraagde project aantoonbaar samenwerkt met de andere wegbeheerders van de route om het gehele traject van de Metropolitane fietsroute te realiseren, en
3. Het aangevraagde project tot doel heeft om het betreffende fietspad zo goed mogelijk te laten voldoen aan de eisen voor snelle fietsroutes uit de Ontwerpwijzer fietsverkeer (351) van de CROW.

Met dien verstande dat:

- a. fiets(suggestie)stroken op de Metropolitane fietsroutes niet zijn toegestaan;
- b. wanneer een fietsstraat als maatwerkoplossing wordt gebruikt de hoogst haalbare variant gekozen dient te worden (dus eerder zoals weergegeven op voorzieningenblad V14 van de Ontwerpwijzer fietsverkeer (351) van de CROW dan op voorzieningenbladen V12 of V13).

c1. Verkeersveiligheid ongevallenlocaties

1. De MRDH verleent subsidie voor sanering van verkeersonveilige 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.

c2. Verkeersveiligheid schoolomgeving

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

c3. Verkeersveiligheid: Het samenwerkingsprogramma “Verkeersveiligheidsmaatregelen 2020 – 2021”
[gesloten voor nieuwe aanvragen]

1. Uitsluitend aan de MRDH deelnemende gemeenten kunnen in 2020 en 2021 bij de MRDH een aanvraag indienen voor het samenwerkingsprogramma “Verkeersveiligheidsmaatregelen 2020 – 2021”.
2. Ten behoeve van de aanvullende door MRDH beschikbaar gestelde subsidie dient bij het aanvraagformulier te worden aangetoond dat de vervoerbedrijven ter plaatste hebben ingestemd met de voorgestelde maatregel als bedoeld in artikel 22, tweede lid sub i van de subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2018
3. Een volledige aanvraag ingediend op basis van dit programma is slechts subsidiabel indien de aanvraag is getoetst en gehonoreerd door het Rijk conform de Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van nr. IENW/BSK-2020/ 98506, houdende kader voor toekenning van rijksbijdragen voor verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021 (Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021) zie Staatscourant nummer 33631, van 24 juni 2020;
4. Voor de bepaling van subsidiabiliteit van het project en de bepaling van de subsidiabele kosten worden de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021 en de bijlagen bij de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021 gehanteerd;
5. Projecten zoals genoemd onder punt 4 komen in aanmerking voor aanvullende subsidie van de MRDH. Daarop geldt in afwijking van de subsidieregels van MRDH dat:
 - a. projecten niet eerder aangemeld hoeven te zijn;
 - b. er geen sprake hoeft te zijn van slachtofferongevallen met letselschade;
 - c. er geen financiële ondergrens wordt gehanteerd voor het subsidiabel zijn van een project;
 - d. MRDH een subsidie verleent van 40% op de door het Rijk subsidiabel geachte kosten. Ook bij de berekening van deze aanvullende subsidie worden de normbedragen en subsidiabele kosten van de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021 gehanteerd;
 - e. Daarnaast kan een deelnemende gemeenten voor een project dat gesubsidieerd wordt op basis van de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021 van MRDH een subsidie van 50% krijgen op de volgens de regelingen van de MRDH subsidiabele grondverwervingskosten.

c4. Verkeersveiligheid: Het samenwerkingsprogramma “Verkeersveiligheidsmaatregelen 2022 - 2023”

1. Uitsluitend aan de MRDH deelnemende gemeenten kunnen in 2022 en 2023 bij de MRDH een aanvraag indienen voor het samenwerkingsprogramma “Verkeersveiligheidsmaatregelen 2022 – 2023”. Hiertoe kunnen zij het online beschikbaar gestelde aanvraagformulier gebruiken in de door het Rijk opengestelde periodes, waarbij geldt dat de aanvraag van de gemeenten 10 dagen eerder dan het sluiten van de call door MRDH ontvangen dienen te zijn. Zie <https://mrdh.nl/subsidies-programma-verkeersveiligheids-maatregelen-2022-2023>
2. Ten behoeve van de aanvullende door MRDH beschikbaar gestelde subsidie dient bij het aanvraagformulier te worden aangetoond dat de vervoerbedrijven ter plaatste hebben ingestemd met de voorgestelde maatregel als bedoeld in artikel 22, tweede lid sub i van de subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2018

3. Een volledige aanvraag ingediend op basis van dit programma is slechts subsidiabel indien de aanvraag is getoetst en gehonoreerd door het Rijk conform de *Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van nr. IENW/BSK-2022/135055, houdende kader voor toekenning van rijksbijdragen voor verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023 (Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023)* zie Staatscourant nummer 15747 van 15 juni 2022;
4. Voor de bepaling van subsidiabiliteit van het project en de bepaling van de subsidiabele kosten worden de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023 en de bijlagen bij de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023 gehanteerd;
5. Projecten zoals genoemd onder punt 4 komen in aanmerking voor aanvullende subsidie van de MRDH. Daarop geldt in afwijking van de subsidieregels van MRDH dat:
 - a. projecten niet eerder aangemeld hoeven te zijn.
 - b. er geen sprake hoeft te zijn van slachtofferongevallen met letselschade.
 - c. er geen financiële ondergrens wordt gehanteerd voor het subsidiabel zijn van een project.
 - d. MRDH een subsidie verleent van 40% op de door het Rijk subsidiabel geachte kosten. Ook bij de berekening van deze aanvullende subsidie worden de normbedragen en subsidiabele kosten van de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023 gehanteerd;
 - e. daarnaast kan een deelnemende gemeenten voor een project dat gesubsidieerd wordt op basis van de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023 van MRDH een subsidie van 50% krijgen op de volgens de regelingen van de MRDH subsidiabele grondverwervingskosten.

c5. Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025 (RUAvv2025)

De Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025 is vastgesteld op 8 juli 2020 in de vergadering van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH. Een project in het kader van de RUAvv2025 komt in aanmerking voor subsidie als:

1. De aanvrager een lokale uitvoeringsagenda verkeersveiligheid heeft opgesteld (eventueel als onderdeel van een Mobiliteitsplan);
2. In deze lokale uitvoeringsagenda een reservering is opgenomen voor de lokale bijdrage aan het project en
3. Het project een maatregel omhelst uit bijlage 1 van de RUAvv2025 en de risico-indicatoren zoals in bijlage 1 van de RUAvv2025 bij de maatregelen zijn opgenomen (of later door de MRDH zijn of worden toegevoegd) in de aanvraag zijn opgenomen.

De projecten dienen te worden uitgevoerd volgens de geldende CROW-richtlijnen.

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.

Indien een verkeersveiligheidsproject wordt gecombineerd met een onderhoudsproject, wordt de onderhoudscomponent niet gesubsidieerd.

d1. 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.

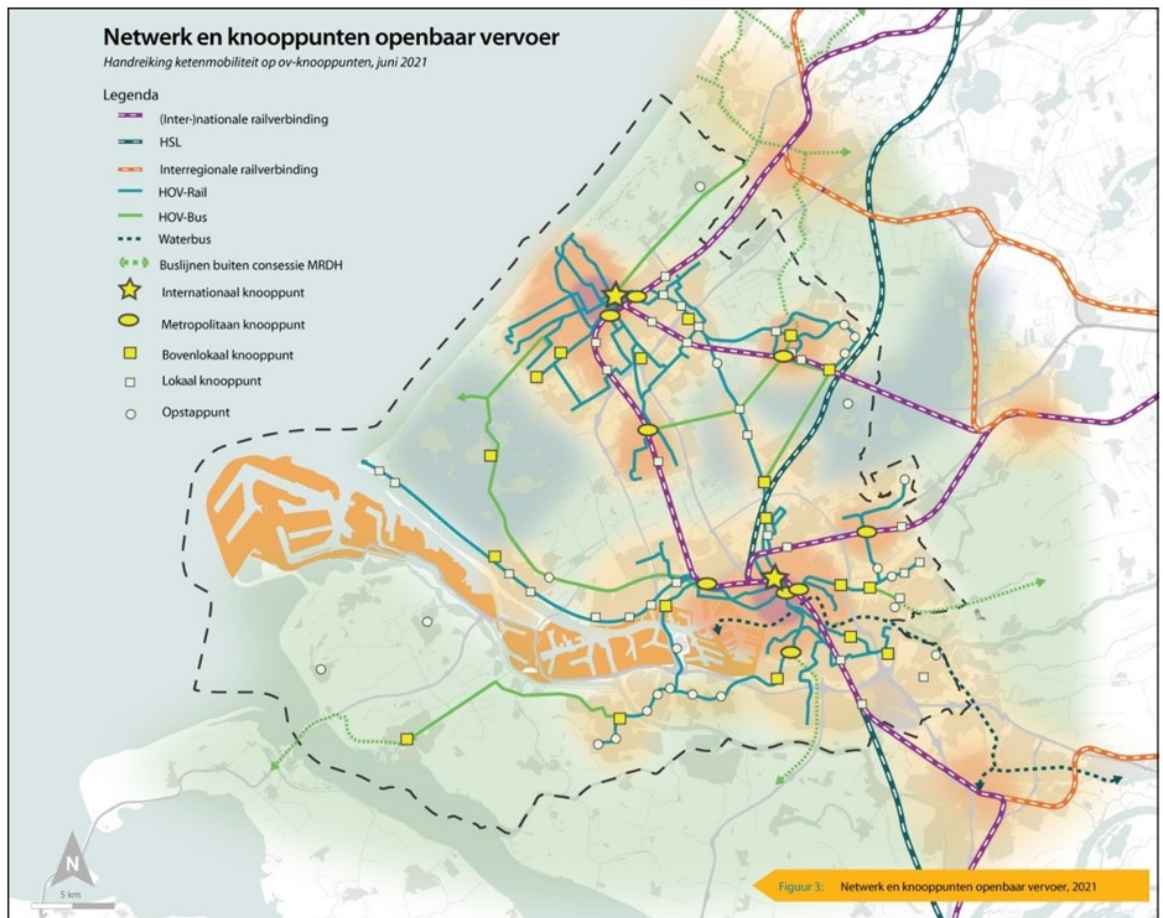
Het toegankelijk maken van tramhaltes en de realisatie van informatievoorzieningen kunnen worden aangemeld via het programma Kleine Projecten als Openbaar Vervoer infrastructuur.

d2. Toegankelijkheid bushaltes

1. Voor bestaande bushaltes die nog niet toegankelijk zijn, kan de wegbeheerder in aanmerking voor een subsidie voor het toegankelijk maken onder voorwaarde dat wordt voldaan aan de richtlijnen conform CROW publicatie 233, addendum Handboek Halteplaatsen van juli 2010. Als de aanmelding voor het IPVa voor een kalenderjaar is gehonoreerd, dan kan de wegbeheerder in dat betreffende jaar subsidie aanvragen. Dit dient één subsidieaanvraag te zijn voor alle in dat jaar en eventuele volgende jaren aan te passen bushaltes.
2. Subsidie wordt slechts verstrekt als de subsidiabele kosten van de onder 1 bedoelde aanvraag minimaal €10.000,- bedragen.

e. Ketenmobiliteit

1. Voor subsidie komen in aanmerking projecten op OV-knooppunten die genoemd zijn in bijlage 1 van de Handreiking Ketenmobiliteit op OV-knooppunten en waarvoor de aanvrager conform de handreiking een startdocument opstelt gericht op de in de handreiking genoemde aandachtgebieden en samenwerking van beheerders.
2. De volgende onderdelen komen in aanmerking voor subsidie:
 - a. Verbeteren van de lokale ontsluiting te voet en met de fiets (microbereikbaarheid). In beginsel betreft dit het slechten van barrières in belangrijke langzaam verkeer routes naar het knooppunt binnen het invloedgebied van circa 0,4 kilometer vanaf de (hoofd)ingang mits die logisch, veilig en toegankelijk zijn.
 - b. Fietsparkeren wanneer bij het OV-knooppunt aantoonbaar te weinig stallingsplekken voor OV-reizigers zijn of op termijn te verwachten zijn, mits er adequate beheermaatregelen gelden ten aanzien van fietswrakken en weesfietsen. Bij de verwachte groei van het gebruik wordt rekening gehouden met de voorziene gebiedsontwikkeling in het invloedgebied van het knooppunt en met gewenste verschuivingen in het vortransport naar fiets.
 - c. Parkeer + Reis 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, mits er voldaan wordt aan de voorwaarden van de 'P+R-ladder' uit de nota 'Parkeer en Reis in de Metropoolregio' 2017.
 - d. Verbetering van de kwaliteit zoals comfort, uitstraling, veiligheidsbeleving en dergelijke indien het klantenoordeel daar aanleiding toe geeft.
 - e. Fysieke voorzieningen in de buitenruimte dan wel in pandig voor mobiliteitsdiensten gericht op OV-reizigers.
3. De maatregelen onder 2.a tot en met 2.e worden in onderlinge samenhang uitgewerkt. Indien bepaalde onderdelen niet worden meegenomen, wordt dit voldoende gemotiveerd.
4. Parkeer + Fiets is subsidiabel voor zover dit voorziet in een aantoonbare behoefte en adequate maatregelen worden getroffen om weesfietsen tegen te gaan.



Figuur 3: de OV knooppunten

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.
3. Het geschikt maken van systemen voor communicatie met auto's.

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

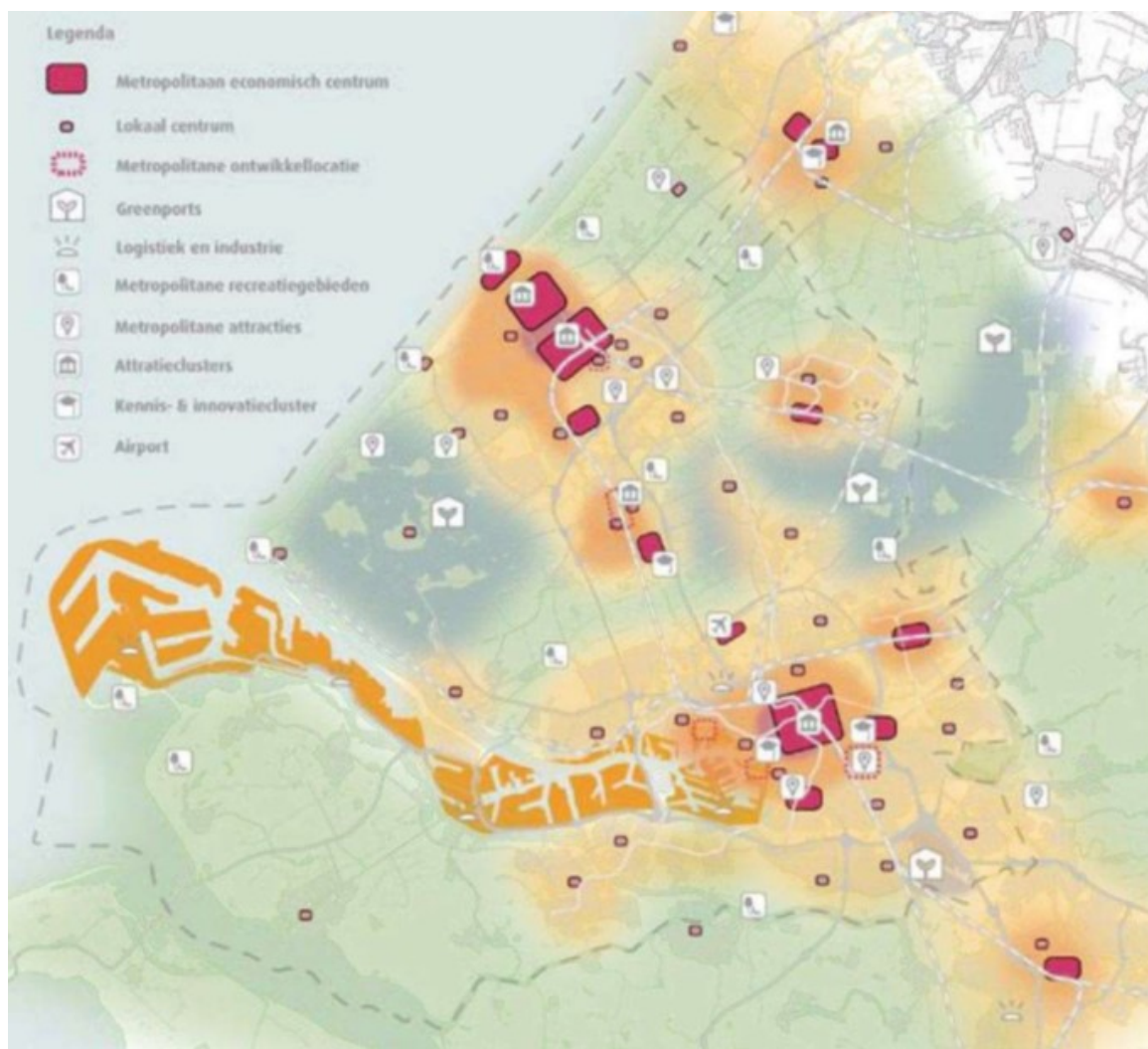
Subsidiabele projectkosten (artikel 24 verordening)

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-, verhardings-, archeologisch en flora & fauna-onderzoek 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.
4. Voor het toegankelijk maken van bestaande bushaltes worden de volgende normbedragen per halteperon gehanteerd:

- a. aanbrengen perronmarkering € 2.000,- per halte;
 - b. op hoogte en breedte brengen van perron € 8.000,- per halte;
 - c. combinatie van op hoogte en breedte brengen en perronmarkering € 10.000,- per halte.
5. Voor verkeersmanagementprojecten worden de volgende normbedragen gehanteerd:
- a. voor het ombouwen of vervangen van een reguliere VRI tot iVRI wordt een standaard subsidiebedrag van € 6.500,- per iVRI verleend.
 - b. voor het aanbrengen van een verkeersregel-applicatie (ITS-applicatie) op de iVRI wordt een standaard subsidiebedrag van € 8.000,- per iVRI verleend.
 - c. voor het aanbrengen van topologie wordt een standaard subsidiebedrag van € 1.500,- per iVRI verleend.

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 verkeersregelinstallaties 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.

Artikel Subsidiepercentages infrastructurele projecten (artikel 27 verordening)

Voor prioritaire Metropolitane fietsroutes zoals weergegeven op onderstaande kaart, verleent de MRDH tot 1 januari 2025 70% subsidie op de subsidiabele kosten, waarbij deze subsidie inclusief eventuele bijdrage van het Rijk is. Indien de provincie Zuid-Holland tegelijkertijd subsidie verleent, wordt het percentage subsidie van de MRDH verminderd met het subsidiepercentage van de provincie Zuid-Holland.



Afbeelding 1 Metropolitane fietsroutes met de geprioriteerde routes in rood en het overige Metropolitane fietsroutenetwerk in oranje.

§ 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.

In de RUAvv2025 zijn gedragsprojecten voor verkeersveiligheid opgenomen die gesubsidieerd worden volgens de regel c3. in paragraaf 2.2.

Bewust reisgedrag (personen en goederen)

1. Subsidiabel 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 subsidiabel 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 toepassing of de genoemde eisen van infrastructurele netwerken.

§ 2.4 Overige projecten

Subsidiecategorieën overige projecten (artikel 35 verordening)

Duurzame mobiliteit

Subsidiabel zijn projecten die bijdragen aan de in de UAB beoogde reductie van CO₂ met 30% voor het gehele verkeers- en vervoerssysteem in 2025, voor zover dit behoort tot de verantwoordelijkheid van en past binnen het beleidskader van de MRDH.

Pilots

Voor pilots op het gebied van gedrag en infrastructurele werken kan in overleg worden getreden met de MRDH over de mogelijkheid tot subsidiering. 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.

Pilotprogramma AVLM

De projecten uit het programma AVLM 2019-2022 zijn door de bestuurscommissie Va aangewezen als pilots in de zin van artikel 35 van de Subsidieverordening Va MRDH 2018. Voor AVLM 2019-2022 projecten wordt:

1. onder activiteit, zoals genoemd in artikel 37, lid 1b van de Subsidieverordening, verstaan een Haalbaarheidsstudie, een Implementatieplan of de realisatie van een AVLM-project;
2. onder materialen zoals genoemd in artikel 38 van de Subsidieverordening ook verstaan de aanschaf of lease van één of meerdere automatische voertuigen.

In deze pilot wordt verstaan onder:

1. Haalbaarheidsstudie: een projectstudie op planstudieniveau (situatietekeningen en ramingen op SO-niveau);
2. Implementatieplan: een projectstudie op uitwerkingsniveau (situatietekeningen en ramingen op VO-niveau).

In een Haalbaarheidsstudie en Implementatieplan dient minimaal het volgende opgenomen te worden:

1. Businesscase
In de businesscase worden de kosten en baten van het project opgenomen. Uit de businesscase blijkt of het project rendabel is of al dan niet rendabel te maken is.
2. Vervoerwaarde
Uit de vervoerwaarde moet blijken hoeveel gebruikers de voorziening (op termijn) heeft.
3. Specificatie voertuig(en)
De fabrikant van het voertuig en de afmetingen, wijze van voortbeweging (motor) en de aansturing (hoe beweegt het voertuig).
4. Ruimtelijke inpassing
De route van het voertuig en of het een afgesloten rijbaan betreft of openbare weg.
5. Organisatie en relatie OV.
Eigendom van het voertuig, opzet van de projectorganisatie voor de realisatie en wijze waarop het openbaar bestuur betrokken is.
6. Planning
Deze dient relevante data en faseringen te omvatten.
7. Juridische kaders
Overzicht van waaraan dient te worden voldaan en overzicht van benodigde vergunningen, toestemmingen, mogelijke procedures e.d.
8. Risico's
9. Een opsomming van of tabel met risico's voor de realisatie van het project met eventuele te nemen beheersmaatregelen.

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 subsidiabel, 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 subsidievaststelling 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

Subsidieaanvragers (artikel 52 verordening)

Voor het aanvragen van subsidie voor ondersteuning van vrijwilligers van maatwerkvervoer, waarbij geen aanspraak op andere subsidies maatwerkvoorzieningen wordt gemaakt, gelden de volgende voorwaarden:

1. Maximaal 100% subsidie per jaar van € 500,- vermeerderd met € 90,- per vrijwilliger;
2. Het budget is uitsluitend ter dekking van administratiekosten, reiskosten en sociale activiteiten;
3. Een activiteitenoverzicht en kostenraming bij de subsidieaanvraag;
4. Een beknopt verslag met financieel overzicht bij het verzoek tot vaststelling.

Subsidiabele activiteiten maatwerkvoorzieningen (artikel 53 verordening)

Voor subsidie kunnen alleen aanvragen in aanmerking komen die passen binnen de Beleidslijn Maatwerkvervoer MRDH 2020 - 2025, (vastgesteld door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit d.d. 5 februari 2020) en voldoen aan de volgende voorwaarden:

1. Er is sprake van een collectieve vervoersvraag.
2. Het maatwerkvervoer is aanvullend en biedt aansluiting op het bestaande OV-netwerk in het desbetreffende concessiegebied.
3. Het maatwerkvervoer dient niet ter vervanging van vervoer dat onder de wettelijke verantwoordelijkheid van de gemeente valt, zoals Wmo-vervoer.
4. Het maatwerkvervoer is afgestemd met de OV-vervoerder en is niet concurrerend.
5. Het maatwerkvervoer is organisatorisch en financieel duurzaam voor een periode van 3 jaar, blijkend uit een businesscase.
6. Het initiatief is opengesteld voor iedereen en niet gebonden aan een abonnement of lidmaatschap.

Hoogte subsidiebedrag maatwerkvoorzieningen (artikel 54 verordening)

1. Bij de beoordeling of sprake is van subsidiabele kosten zijn de criteria soberheid en doelmatigheid leidend.
2. De te verlenen subsidie bedraagt maximaal 50% van de subsidiabele kosten op jaarbasis. Dit betekent dat rekening wordt gehouden met de jaarlijkse lasten en kosten onder aftrek van de jaarlijkse inkomsten.
3. Indien sprake is van Wmo-vervoer betekent de toepassing van lid 2 dat alleen rekening wordt gehouden met de kosten en inkomsten van OV-reizigers.
4. De kosten voor de aanleg van haltes behoren niet tot de subsidiabele kosten.

5. De bestuurscommissie kan nadere regels stellen over welke kosten gerekend kunnen worden tot de subsidiabele kosten.

Subsidieaanvraag maatwerkvoorzieningen (artikel 55 verordening)

1. Op grond van artikel 55 van de verordening dient bij de subsidieaanvraag een omschrijving van de doelen, de te leveren diensten en kwaliteiten, en een businesscase te worden geleverd.
2. In de businesscase zoals genoemd in het eerste lid worden de kosten en baten van het maatwerkvervoer opgenomen en wordt duidelijk of het vervoer rendabel is of rendabel is te maken. Daarbij wordt aangegeven hoe het maatwerkvervoer zich verhoudt tot reeds bestaande maatwerkvoorzieningen.
3. De businesscase bevat in ieder geval de volgende elementen:
 - a. een overzicht van de directe kosten, te weten:
 - aanschafkosten voertuig(en) met afschrijvingstermijn en rentepercentage;
 - aanschafkosten voertuig apparatuur met afschrijvingstermijn en rentepercentage;
 - chauffeurskosten per inzet-uur (van garage naar garage);
 - brandstofkosten per km;
 - banden, onderhoud en reparatiekosten per km;
 - verzekering per jaar;
 - aantal km per voertuig per jaar;
 - aantal inzeturen (van garage tot garage) per voertuig per jaar;
 - Of
 - inkoopprijs per inzet-uur bij de uitvoerder;
 - b. een overzicht van de indirecte kosten, te weten:
 - planningskosten per jaar;
 - beheerskosten per jaar;
 - marketing- en communicatiekosten per jaar;
 - overige gespecificeerde indirecte kosten per jaar;
 - c. een overzicht van de baten en opbrengsten, te weten:
 - aantal instappers/reizigers per jaar;
 - reizigerstarief, uitgesplitst in vaste en variabele tarieven;
 - reizigersopbrengsten per jaar;
 - d. een onderbouwing van de doelmatigheid van het maatwerkvervoer op basis van de gegevens zoals genoemd onder a t/m c, bestaande uit:
 - totale kosten per jaar in relatie tot het beschikbare budget voor maatwerkvervoer;
 - kosten per inzet-uur voertuigen (van garage tot garage);
 - kosten per reizigersrit.

Subsidieverlening maatwerkvoorzieningen (artikel 56 verordening)

1. Subsidie wordt per jaar verleend, met een maximum van drie opeenvolgende jaren.
2. Na ieder jaar vindt een evaluatie plaats die kan leiden tot bijstelling van de subsidie.
3. Bij een aanvraag tot verlenging vindt afstemming met de concessiehouder plaats en wordt een nieuwe businesscase ingediend.

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;
2. een overzicht van gerealiseerde uitgaven en gemaakte kosten inclusief een rapportage van de afwijkingen. Voor subsidies lager dan € 125.000,- kan een controleverklaring achterwege blijven.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH van 12 oktober 2022.

Bijlagen bij de Subsidieverordening Vervoersautoriteit en Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit MRDH:

1. Formulier "Project intakeformulier IPVa" , versie 12 oktober 2022
2. Formulier "Eindverslag subsidie", versie 12 oktober 2022
 - a. Controleprotocol subsidie Vervoersautoriteit MRDH – Projecten - versie 10 november 2021
 - b. Controleprotocol subsidie Vervoersautoriteit MRDH – Openbaar vervoer, concessie Rail - versie 10 november 2021
 - c. Controleprotocol subsidie Vervoersautoriteit MRDH – Openbaar vervoer, concessie Bus - versie 10 november 2021

Bijlage 1 Project intakeformulier IPVa

Project intakeformulier IPVa

Dit intakeformulier is bedoeld voor het aanmelden van een project voor het investeringsprogramma-Vervoersautoriteit, programma Kleine projecten.

Gegevens indiener:

Gemeente / wegbeheerder:	
Contactpersoon:	
Naam:	
Telefoonnummer:	
e-mail:	

Algemene projectgegevens:

Naam Project			
Korte omschrijving project:			
Categorie			
Keuze		Aanvullende vragen	Keuze
<input type="checkbox"/>	Weg-infrastructuur		
<input type="checkbox"/>	Fiets-infrastructuur		
<input type="checkbox"/>	Verkeersveiligheid infrastructuur	Verkeersongevallen met letsel	Ja/nee
		Zo ja, aantal in de afgelopen 3 jaar	
<input type="checkbox"/>	Openbaar Vervoer infrastructuur		
<input type="checkbox"/>	Ketenmobiliteit		
<input type="checkbox"/>	Verkeersmanagement		
<input type="checkbox"/>	Gedragsproject		
<input type="checkbox"/>	Project overig		
Verwachte projectkosten / subsidie / betalingschema			
Investering			
Bijdrage derden			
Verwachte subsidie van MRDH			
Type raming		Start:	Gereed:
Planning uitvoering			
Subsidieaanvraag verwacht in jaar			
Begrotingsjaar aanvrager			

Nadere gegevens:

Locatie (begin en eind wegvak, kruising)	
Omschrijving probleem *	
Omschrijving gekozen oplossing	
Is er een effect op de exploitatie Openbaar Vervoer waar de oplossing wordt uitgevoerd **	Ja / Nee
Gekwantificeerd verwacht resultaat	

* In de omschrijving van het probleem duidelijk onderbouwen waarom het project subsidiabel zou moeten zijn (bijvoorbeeld concreet aantonen dat sprake is van een ongeval locatie) en hierin de relatie leggen met de regelgeving van de MRDH zoals deze per 1 januari 2018 van kracht is. Vergeet niet te

verwijzen naar beschikbare onderbouwende stukken en deze als bijlage toe te voegen bij dit intakeformulier.

** In geval er bij de gekozen oplossing sprake is van betrokkenheid of effect op de exploitatie van het Openbaar Vervoer is positieve instemming van het Openbaar Vervoer voorwaarde om voor subsidie inaanmerking te komen. (Subsidieverordening artikel 22 lid 2.i)

Toelichting Project:

Bijlagen:

Indien beschikbaar de volgende bijlagen toe te voegen:

		Kenmerk / datum
	Schetsontwerp / VO / DO - tekening	
	Raming	
	Gemeentebegrotingsjaar	

Adres voor mailen aanmelding:

MRDH
Team Subsidie
subsidie@mrhdh.nl

Bijlage 2 "Eindverslag subsidie

Eindverslag BDU

Projectcode:

Projectnaam:

Hiermee verklaar ik dat het bovengenoemde project **wel/niet** * is uitgevoerd overeenkomstig het plan waarop MRDH een subsidie heeft verleend. Indien het project niet is uitgevoerd overeenkomstig het plan waarop de subsidie is verleend, dienen de aanmerkelijke afwijkingen op een bijlage aangegeven te worden.

Werkelijk gemaakte <u>totale</u> projectkosten ¹ :		
a.	Specifieke kosten	€
b.	Uitvoeringskosten (materialen, uitvoeringswerkzaamheden en bijkomende voorzieningen)	€
c.	Niet-compensabele btw	€
		-----+
	Totale projectkosten	€
	Opgave werkelijke kosten voor VAT (alleen indien gevraagd in beschikking)	€
	Projectinkomsten na VAT (inkomsten, opbrengsten en/of bijdragen en subsidies van derden)	€

Namens de subsidieontvanger:		
Naam:		
Datum	Plaats	Handtekening

* Aangeven wat van toepassing is

1) Hier geeft u de werkelijke gemaakte kosten van het totale project aan zoals ingediend bij de aanvraag, en nietde subsidiabele kosten. De MRDH berekent zelf de subsidiabele kosten.

Bijlage 3.a Controleprotocol subsidie Vervoersautoriteit MRDH – Projecten -

1. **Inleiding**
 - 1.1 Dit protocol heeft betrekking op de controle van de door de subsidieontvanger af te leggen verantwoording inzake de besteding van de ontvangen subsidie voor een project. Dit protocol heeft niet alleen betrekking op de verantwoording van de subsidie maar ook op de rechtmatige besteding daarvan.
 - 1.2 De volgende regelgeving is van toepassing;
 - Algemene wet Bestuursrecht
 - de Wet BDU verkeer en vervoer;
 - het Besluit BDU verkeer en vervoer;
 - de Subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2018;
 - de Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit MRDH;
 - de beschikking(en) tot subsidieverlening;
 - het Besluit accountantscontrole decentrale overheden.
 - 1.3 In dit controleprotocol wordt uiteengezet welke algemene uitgangspunten en specifieke eisen gelden bij de controle door de accountant van de subsidieontvanger ten behoeve van de verantwoording van de subsidies, alsmede op welke wijze de uitkomsten van deze controle dienen te worden gerapporteerd.
 - 1.4 Een door de MRDH aangewezen accountant kan een review uitvoeren bij de accountant van de subsidieontvanger. Bij een review zal met de subsidieontvanger overleg worden gepleegd.
2. **Algemene uitgangspunten voor controle**
 - 2.1 De controle is gericht op de juistheid van de bestedingen en de volledigheid van de baten in de financiële verantwoording. Tevens wordt van de accountant verwacht dat hij de rechtmatigheid hiervan controleert.
 - 2.2 De inrichting van het financieel beheer en de financiële administratie zijn gericht op de vraag dat deze een betrouwbare en rechtmatige verantwoording mogelijk maken.
 - 2.3 Het te gebruiken formulier waarop de verantwoordingen worden ingevuld is het "Eindverslag subsidie Vervoersautoriteit MRDH", dat beschikbaar is via de website van de MRDH.
 - 2.4 Bij de uitvoering van de controle door de accountant van de subsidieontvanger dient te worden vastgesteld dat:
 - De subsidies geheel zijn aangewend voor het doel dat beschreven is in de afgegeven beschikking;
 - De subsidievoorwaarden zoals vermeld in de beschikking(en) zijn nageleefd;
 - Er per saldo geen sprake mag zijn van een dubbele financiering van de verantwoorde bestedingen en dat bijdragen van derden in mindering zijn gebracht op de verantwoording.
 - 2.5 De accountant richt de controle in op het ontdekken van belangrijke fouten en baseert zich daarbij op risicoanalyse, vastgestelde toleranties en statistische deelwaarnemingen en extrapolaties. De controle gebeurt zodanig dat voldoende zekerheid wordt verkregen binnen de vastgestelde goedkeuringstolerantie. De goedkeuringstolerantie is bepalend voor de oordeelsvorming en de strekking van de af te geven controleverklaring.
 - 2.6 De accountant richt zijn controle zodanig in dat hij met een betrouwbaarheid van 95% de uitspraak kan doen dat in de verantwoording geen onjuistheden voorkomen met een belang dat groter is dan de te bepalen toleranties.
 - 2.7 De inrichting van de controle door de accountant is vormvrij.
3. **Specifieke eisen**

Bij de uitvoering van de controle dient vastgesteld te worden dat:

 - a. VAT-kosten niet zijn opgenomen onder de specifieke kosten en uitvoeringskosten;
 - b. Kosten die voor rekening van derden komen, buiten beschouwing zijn gelaten;
 - c. Bijdragen van derden of inkomsten, op de kosten in mindering zijn gebracht.
4. **Rapportage**

Ten aanzien van de onder 3. genoemde specifieke eisen geldt dat alle bij de controle geconstateerde en niet gecorrigeerde fouten en onzekerheden van projecten, individueel of in totaal, groter dan 1% van de verantwoorde projectkosten met een ondergrens van € 2.500,- worden gerapporteerd. De bevindingen worden als een gewaarmerkte bijlage toegevoegd aan de te hanteren modelverklaring NBA 10.3, voorbeeldteksten HRA 3.

Bijlage 3.b Controleprotocol subsidie Vervoersautoriteit MRDH
- Openbaar Vervoer, concessie Rail -

1. Inleiding

- 1.1 Dit protocol heeft betrekking op de controle van de door de subsidieontvanger af te leggen verantwoording inzake de besteding van de ontvangen subsidie openbaar vervoer, concessie Rail. Dit protocol heeft niet alleen betrekking op de verantwoording van de subsidie, maar ook op de rechtmatige besteding daarvan.
- 1.2 De volgende regelgeving is van toepassing;
- Algemene wet Bestuursrecht
 - de Wet BDU verkeer en vervoer;
 - het Besluit BDU verkeer en vervoer;
 - de Wet personenvervoer 2000;
 - het Besluit personenvervoer 2000;
 - de Subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2018;
 - de Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit MRDH;
 - het concessiebesluit;
 - de beschikking(en) tot subsidieverlening;
 - de vastgestelde tarieven Openbaar Vervoer;
 - de Regeling informatieverstrekking siva;
 - het Besluit accountantscontrole decentrale overheden.
- 1.3 In dit controleprotocol wordt uiteengezet welke algemene uitgangspunten en specifieke eisen gelden bij de controle door de accountant van de subsidieontvanger ten behoeve van de verantwoording van de subsidies, alsmede op welke wijze de uitkomsten van deze controle dienen te worden gerapporteerd.
- 1.4 Een door de MRDH aangewezen accountant kan een review uitvoeren bij de accountant van de subsidieontvanger. Bij een review zal met de subsidieontvanger overleg worden gepleegd.

2. Algemene uitgangspunten voor controle

- 2.1 De controle is gericht op de juistheid van de bestedingen en de volledigheid van de baten in de financiële verantwoording. Tevens wordt van de accountant verwacht dat hij de rechtmatigheid hiervan controleert.
- 2.2 De inrichting van het financieel beheer en de financiële administratie zijn gericht op de vraag dat deze een betrouwbare en rechtmatige verantwoording mogelijk maken. De accountant van de subsidieontvanger beoordeelt tevens de aanvaardbaarheid van de in de beschikking opgenomen en gehanteerde verdeelsleutels.
- 2.3 De te gebruiken formats waarop de verantwoordingen worden ingevuld, zijn opgenomen in de verleningsbeschikking.
- 2.4 Bij de uitvoering van de controle door de accountant van de subsidieontvanger dient te worden vastgesteld dat:
- De subsidies geheel zijn aangewend voor het doel dat beschreven is in de afgegeven beschikking;
 - De subsidievoorwaarden zoals vermeld in de beschikking(en) zijn nageleefd;
 - Er per saldo geen sprake mag zijn van een dubbele financiering van de verantwoorde bestedingen en bijdragen van derden in mindering zijn gebracht op de verantwoording.
- 2.5 De accountant richt de controle in op het ontdekken van belangrijke fouten en baseert zich daarbij op risicoanalyse, vastgestelde toleranties en statistische deelwaarnemingen en extrapolaties. De controle gebeurt zodanig dat voldoende zekerheid wordt verkregen binnen de vastgestelde goedkeuringstolerantie. De goedkeuringstolerantie is bepalend voor de oordeelsvorming en de strekking van de af te geven controleverklaring. Conform de minimumvereisten in het Besluit Accountantscontrole decentrale overheden (Bado) worden de in de accountantscontrole te hanteren goedkeuringstoleranties vastgesteld volgens onderstaand schema:

Goedkeurings-toleranties	Strekking controleverklaring			
	Goedkeurend	Beperking	Oordeel-onthouding	Afkeurend
Fouten in de jaarrekening	* 1%	> 1% < 3%	-	/ 3%

Onzekerheden in de control	* 3%	> 3% < 10%	/ 10%	-
-----------------------------------	------	------------	-------	---

- 2.6 De accountant richt zijn controle zodanig in dat hij met een betrouwbaarheid van 95% de uitspraak kan doen dat in de verantwoording geen onjuistheden voorkomen met een belang dat groter is dan de te bepalen toleranties.
- 2.7 De inrichting van de controle door de accountant is vormvrij.

3. Specifieke eisen

- 3.1 Onderstaande bepalingen gelden specifiek voor de Concessieprijs Rail.
- a. Exploitatiekosten:
- De accountant stelt vast dat de bestedingen voor exploitatie worden verantwoord conform de indeling zoals genoemd in de beschikking.
- b. Opbrengsten:
- De accountant stelt vast dat alle opbrengsten die kunnen voortvloeien uit de laatst vastgestelde tarievenbeschikking volledig zijn opgenomen in de verantwoording en dat de (reizigers)opbrengsten volledig zijn verantwoord.
 - Dit geldt ook voor de vergoeding van gedeerde inkomsten.
- 3.2. Onderstaande bepalingen gelden specifiek voor de subsidie Sociale Veiligheid:
- Onderschrijdingen met betrekking tot uitvoeringskosten moeten aan het eind van het jaar als vooruit ontvangen subsidies opgenomen worden.
 - De accountant stelt vast dat er een sluitende tijdregistratie is waaruit blijkt hoeveel uur er per persoon aan Sociale Veiligheid is besteed.
- 3.3 Onderstaande staande bepalingen gelden specifiek voor de subsidie Regulier Onderhoud Railinfrastructuur:
- De vergoeding voor de kosten van algemeen beheer maakt deel uit van de verantwoording. Het opslagpercentage dat wordt gehanteerd is genoemd in de verleningsbeschikking. De vergoeding voor de kosten van algemeen beheer wordt berekend over de totale begrote uitvoeringskosten van de activiteiten in het door de MRDH goedgekeurde Beheerplan.
 - De verantwoording dient inzicht te geven in de werkelijke kosten van algemeen beheer in vergelijking tot begrote kosten van algemeen beheer.
 - Onderschrijdingen of overschrijdingen met betrekking tot uitvoeringskosten moeten aan het eind van het jaar als vooruit ontvangen of nog te ontvangen subsidies opgenomen worden.
- 3.4 Onderstaande bepalingen gelden specifiek voor de subsidie Onderhoud Railvoertuigen:
- De accountant stelt vast dat de bestedingen voor klein en groot onderhoud investeringen railvoertuigen worden verantwoord conform de specificaties genoemd in de beschikking,
 - De vergoeding voor indirecte kosten in de vorm van een opslag op de uitvoeringskosten maakt deel uit van de verantwoording.
 - Er wordt het opslagpercentage gehanteerd dat genoemd is in de verleningsbeschikking.
 - De vergoeding voor indirecte kosten wordt berekend over de totale begrote uitvoeringskosten van de activiteiten in het door de MRDH goedgekeurde Beheerplan.
 - De verantwoording dient inzicht te geven in werkelijke bestedingen van de indirecte kosten in vergelijking tot de begrote indirecte kosten.
 - Onderschrijdingen of overschrijdingen met betrekking tot uitvoeringskosten moeten aan het eind van het jaar als vooruit ontvangen of nog te ontvangen subsidies opgenomen worden.
- 3.5 Onderstaande bepalingen gelden specifiek voor de subsidie Investerings Railvoertuigen (na goedkeuring van de MRDH voor de business case):
- Er moet onderscheid gemaakt worden in aanschaf van nieuwe railvoertuigen en waardetoevoeging aan railvoertuigen.
 - VAT-kosten maken deel uit van de bestedingen op een door de MRDH goedgekeurd project.
 - Per project is een opslagpercentage vastgesteld over de begrote uitvoeringskosten van een door de MRDH goedgekeurd project.

- De verantwoording dient inzicht te geven in de werkelijke VAT-kosten in vergelijking tot begrote VAT-kosten.
 - Onderschrijdingen of overschrijdingen met betrekking tot uitvoeringskosten moeten aan het eind van het jaar als vooruit ontvangen of nog te ontvangen subsidies opgenomen worden.
- 3.6 Onderstaande bepalingen gelden specifiek voor de subsidie Vervangingsonderhoud Railinfrastructuur (na goedkeuring projecten):
- VAT kosten maken deel uit van de bestedingen op een door de MRDH goedgekeurd project. Het opslagpercentage dat wordt gehanteerd is genoemd in de verleningsbeschikking. De VAT-kosten worden berekend over de begrote uitvoeringskosten van een vervangingsproject in het door de MRDH goedgekeurde Beheerplan.
 - De verantwoording dient inzicht te geven in de werkelijke VAT-kosten in vergelijking tot begrote VAT-kosten.
 - Onderschrijdingen of overschrijdingen met betrekking tot uitvoeringskosten moeten aan het eind van het jaar als vooruit ontvangen of nog te ontvangen subsidies opgenomen worden.
- 3.7 Onderstaande bepalingen gelden specifiek voor de subsidie Overige Strategische Assets (indien van toepassing in het concessiebesluit):
- De vergoeding voor de kosten van algemeen beheer maken deel uit van de verantwoording. Het opslagpercentage dat wordt gehanteerd is genoemd in de verleningsbeschikking. De vergoeding voor de kosten van algemeen beheer wordt berekend over de totale begrote uitvoeringskosten van de activiteiten in het door de MRDH goedgekeurde Beheerplan.
 - De verantwoording dient inzicht te geven in de werkelijke kosten van algemeen beheer in vergelijking tot begrote kosten van algemeen beheer.
 - Onderschrijdingen of overschrijdingen met betrekking tot uitvoeringskosten moeten aan het eind van het jaar als vooruit ontvangen of nog te ontvangen subsidies opgenomen worden.
4. **Rapportage**
- Ten aanzien van de onder 3. genoemde specifieke eisen geldt dat alle bij de controle geconstateerde en niet gecorrigeerde fouten en onzekerheden, individueel of in totaal, groter dan 1% van de verantwoorde (project)kosten dan wel hoger dan € 125.000,- worden gerapporteerd. De bevindingen worden als een gewaarmerkte bijlage toegevoegd aan de te hanteren modelverklaring NBA 10.3, voorbeeldteksten HRA 3.

Bijlage 3.c Controleprotocol subsidie Vervoersautoriteit MRDH
- Openbaar Vervoer, concessie Bus -

1. Inleiding

- 1.1 Dit protocol heeft betrekking op de controle van de door de subsidieontvanger af te leggen verantwoording inzake de besteding van de ontvangen subsidie openbaar vervoer, concessie Bus. Dit protocol heeft niet alleen betrekking op de verantwoording van de subsidie, maar ook op de rechtmatige besteding daarvan.
- 1.2 De volgende regelgeving is van toepassing;
- Algemene wet Bestuursrecht
 - de Wet BDU verkeer en vervoer;
 - het Besluit BDU verkeer en vervoer;
 - de Wet personenvervoer 2000;
 - het Besluit personenvervoer 2000;
 - de Subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2018;
 - de Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit MRDH;
 - het concessiebesluit;
 - de beschikking(en) tot subsidieverlening;
 - de vastgestelde tarieven Openbaar Vervoer;
 - de Regeling informatieverstrekking siva;
 - het Besluit accountantscontrole decentrale overheden.
- 1.3 In dit controleprotocol wordt uiteengezet welke algemene uitgangspunten en specifieke eisen gelden bij de controle door de accountant van de subsidieontvanger ten behoeve van de verantwoording van de subsidies, alsmede op welke wijze de uitkomsten van deze controle dienen te worden gerapporteerd.
- 1.4 Een door de MRDH aangewezen accountant kan een review uitvoeren bij de accountant van de subsidieontvanger. Bij een review zal met de subsidieontvanger overleg worden gepleegd.

2. Algemene uitgangspunten voor controle

- 2.1 De controle is gericht op de juistheid van de bestedingen en de volledigheid van de baten in de financiële verantwoording. Tevens wordt van de accountant verwacht dat hij de rechtmatigheid hiervan controleert.
- 2.2 De inrichting van het financieel beheer en de financiële administratie zijn gericht op de vraag dat deze een betrouwbare en rechtmatige verantwoording mogelijk maken. De accountant van de subsidieontvanger beoordeelt tevens de aanvaardbaarheid van de in de beschikking opgenomen en gehanteerde verdeelsleutels, mits benoemd en toegepast.
- 2.3 De te gebruiken formats waarop de verantwoordingen worden ingevuld, zijn opgenomen in de verleningsbeschikking.
- 2.4 Bij de uitvoering van de controle door de accountant van de subsidieontvanger dient te worden vastgesteld dat:
- De subsidies geheel zijn aangewend voor het doel dat beschreven is in de afgegeven beschikking;
 - De subsidievoorwaarden zoals vermeld in de beschikking(en) zijn nageleefd;
 - Er per saldo geen sprake mag zijn van een dubbele financiering van de verantwoorde bestedingen en bijdragen van derden in mindering zijn gebracht op de verantwoording.
- 2.5 De accountant richt de controle in op het ontdekken van belangrijke fouten en baseert zich daarbij op risicoanalyse, vastgestelde toleranties en statistische deelwaarnemingen en extrapolaties. De controle gebeurt zodanig dat voldoende zekerheid wordt verkregen binnen de vastgestelde goedkeuringstolerantie. De goedkeuringstolerantie is bepalend voor de oordeelsvorming en de strekking van de af te geven controleverklaring. Conform de minimumvereisten in het Besluit Accountantscontrole decentrale overheden (Bado) worden de in de accountantscontrole te hanteren goedkeuringstoleranties vastgesteld volgens onderstaand schema:

Goedkeurings-toleranties	Strekking controleverklaring			
	Goedkeurend	Beperking	Oordeel-onthouding	Afkeurend
Fouten in de jaarrekening	* 1%	> 1% < 3%	-	/ 3%

Onzekerheden in de control	* 3%	> 3% < 10%	/ 10%	-
-----------------------------------	------	------------	-------	---

- 2.6 De accountant richt zijn controle zodanig in dat hij met een betrouwbaarheid van 95% de uitspraak kan doen dat in de verantwoording geen onjuistheden voorkomen met een belang dat groter is dan de te bepalen toleranties.
- 2.7 De inrichting van de controle door de accountant is vormvrij.

3. Specifieke eisen

3.1 Onderstaande bepalingen gelden specifiek voor de Concessieprijs Bus.

a. Exploitatiekosten:

- De accountant stelt vast dat de bestedingen voor exploitatie worden verantwoord conform de indeling zoals genoemd in de beschikking.

b. Opbrengsten:

- De accountant stelt vast dat alle opbrengsten die kunnen voortvloeien uit de laatst vastgestelde tarievenbeschikking volledig zijn opgenomen in de verantwoording en dat de (reizigers)opbrengsten volledig zijn verantwoord.
- Dit geldt ook voor de vergoeding van gedeerde inkomsten.

3.2 Onderstaande bepalingen gelden specifiek voor de subsidie Sociale Veiligheid:

- Onderschrijdingen met betrekking tot uitvoeringskosten moeten aan het eind van het jaar als vooruit ontvangen subsidies opgenomen worden.
- De accountant stelt vast dat er een sluitende tijdregistratie is waaruit blijkt hoeveel uur er per persoon aan Sociale Veiligheid is besteed.

3.3 Onderstaande bepalingen gelden specifiek voor de subsidie Investerings Busvoertuigen (mits opgenomen in het concessiebesluit en na goedkeuring door de MRDH van de business case):

- Er moet onderscheid gemaakt worden in aanschaf van nieuwe bussen en waarden toevoeging aan bussen.
- VAT-kosten maken deel uit van de bestedingen op een door de MRDH goedgekeurd project.
- Per project is een opslagpercentage vastgesteld over de begrote uitvoeringskosten van een door de MRDH goedgekeurd project.
- De verantwoording dient inzicht te geven in de werkelijke VAT-kosten in vergelijking tot begrote VAT-kosten.
- Onderschrijdingen of overschrijdingen met betrekking tot uitvoeringskosten moeten aan het eind van het jaar als vooruit ontvangen of nog te ontvangen subsidies opgenomen worden.

3.4 Onderstaande bepalingen gelden specifiek voor de subsidie Overige Strategische Assets (mits opgenomen in het concessiebesluit):

- Onderschrijdingen of overschrijdingen met betrekking tot uitvoeringskosten moeten aan het eind van het jaar als vooruit ontvangen of nog te ontvangen subsidies opgenomen worden.

4. Rapportage

Ten aanzien van de onder 3. genoemde specifieke eisen geldt dat alle bij de controle geconstateerde en niet gecorrigeerde fouten en onzekerheden, individueel of in totaal, groter dan 1% van de verantwoorde (project)kosten dan wel hoger dan € 125.000,- worden gerapporteerd. De bevindingen worden als een gewaarmerkte bijlage toegevoegd aan de te hanteren modelverklaring NBA 10.3, voorbeeldteksten HRA 3