

Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2024

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 2023;
- de Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag;

overwegende dat,

- de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH op grond van artikel 3 van de subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2023 bevoegd is om de uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit MRDH vast te stellen;
- de Strategische Agenda 2023 -2026 is vastgesteld en de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid is vervallen;
- besluiten van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van invloed zijn op de Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit
- een aantal onduidelijkheden in de regeling en bijlagen kunnen worden weggenomen en zaken worden aangepast aan actuele ontwikkelingen;

gelezen,

het voorstel van 11 oktober 2023,

b e s l u i t :

Vast te stellen:

De *Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2024*

Intrekking Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit MRDH 2023

De Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit MRDH 2023 wordt ingetrokken.

Inwerkingtreding en citeertitel

1. Dit besluit treedt in werking op de dag na de dag van bekendmaking en werkt terug tot en met 1 januari 2024.
2. Dit besluit wordt aangehaald als Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2024.

Achtergrond en doelstelling

Artikel 2 van de subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 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 2024 of de Strategische Agenda (SA).
2. Onder de verordening wordt verstaan: Subsidieverordening Vervoersautoriteit MRDH 2024.
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 opdrachten uit de SA te realiseren. 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 doelen 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 aan te melden voor het eerstvolgende begrotingsjaar is 31 juli.

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 "Aanmelding nieuw project IPVa – versie 1 januari 2024".

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 opdracht,
2. minimaal een schetsontwerp, 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 opdracht,
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 realisatie van opdrachten uit de SA.
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.

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 infrastructuurprojecten (artikel 20 verordening)

Binnen de in § 2.2 genoemde categorieën infrastructuurprojecten zijn de volgende projecten subsidiabel:

a. Weg-infrastructuur

Het autonetwerk kent twee netwerklagen: 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. Alleen gemeenten en waterschappen komen als wegbeheerder in aanmerking voor subsidie. Het project moet:

1. 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.
2. 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 (reistijdbetrouwbaarheid).

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



Figuur 1: het metropolitaan (verbindend) autonetwerk

b1. Fiets-infrastructuur

De bestuurscommissie stelt het Regionaal basisnetwerk fiets vast.

Toetsing subsidiabiliteit fietsinfrastructuur

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

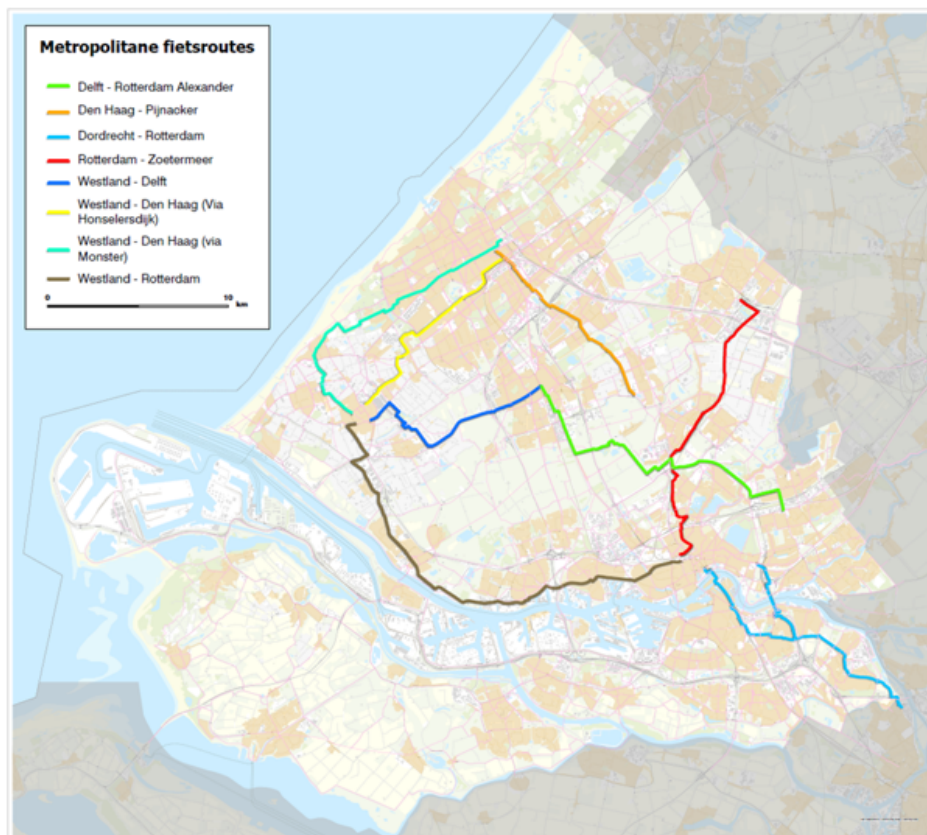
- Het dient een project te zijn dat op het Regionaal basisnetwerk fiets ligt.
- Het aangevraagde project dient om het betreffende fietspad zo goed mogelijk te laten voldoen aan de Ontwerpwijzer fietsverkeer (351) van de CROW.

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.

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'.



Figuur 2: metropolitane fietsroutes

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 realiseert als bedoeld in de SA en de rapportage "Fiets in de MRDH", 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” [gesloten voor nieuwe aanvragen]

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.

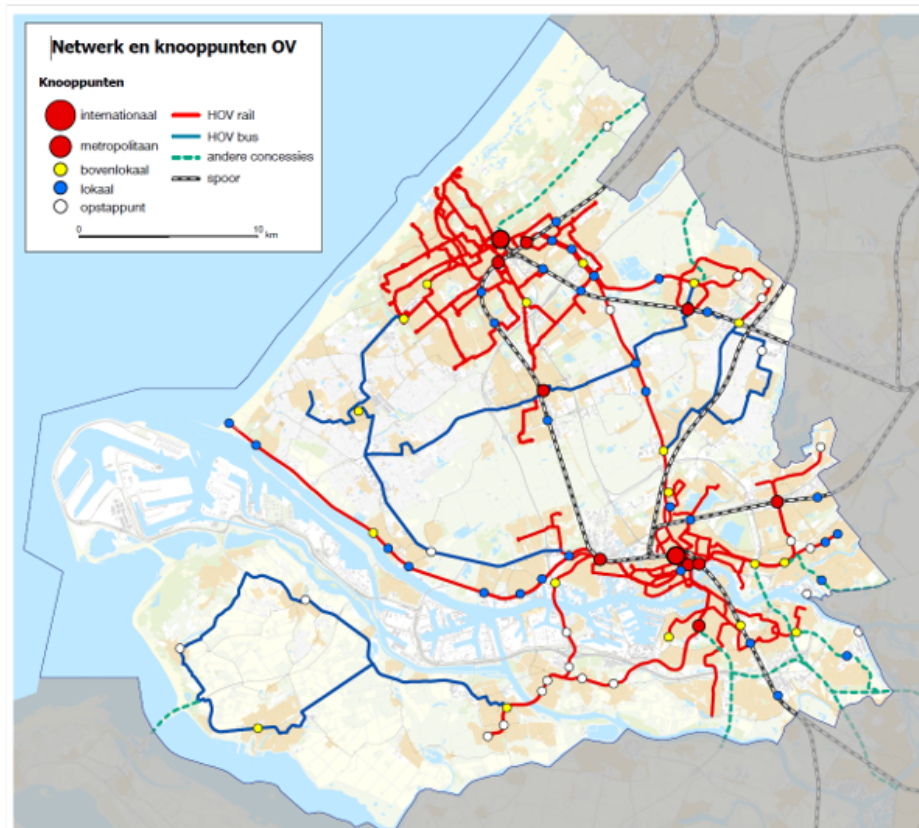
d2. Toegankelijkheid bushaltes

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 figuur 2 Knooppunten Ketenmobiliteit en waarvoor de aanvrager conform de Handreiking Ketenmobiliteit een startdocument opstelt gericht op de in de handreiking genoemde aandachtsgebieden 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 verkeerroutes 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 deelmobiliteit 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. Fietsparkeren bij OV-haltes die niet zijn opgenomen in de bijlage van de Handreiking Ketenmobiliteit op OV-knooppunten, is subsidiabel voor zover dit voorziet in een aantoonbare behoefte en adequate maatregelen worden getroffen om weesfietsen tegen te gaan.



Figuur 3: Knooppunten ketenmobiliteit

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. Bestaande haltes komen in aanmerking voor het aanbrengen van braille-aanduidingen voor de volgende voorzieningen :
 - a. perronaanduidingsbordjes om de richting naar een perron aan te geven;
 - b. haltepalen;
 - c. leuningbordjes.

Met dien verstande dat:

 - a. de halte moet zijn opgenomen in de lijst van knooppunten zoals vermeld in de Handreiking Ketenmobiliteit, en
 - b. de halte dient voor openbaar vervoer van een concessie MRDH.
6. 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 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 soberheid en 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 zal bij strijdigheid van soberheid en doelmatigheid, de doelmatigheid prevaleren.

Artikel Subsidiepercentages infrastructurele projecten (artikel 27 verordening)

1. Voor prioritaire Metropolitane fietsroutes zoals weergegeven in figuur 2, verleent de MRDH 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.
2. Het subsidiepercentage van 70% vervalt als er niet voor 1 januari 2025 een subsidieaanvraag is ingediend en de fietsroute niet uiterlijk 1 maart 2026 is gerealiseerd. Dit geldt voor routes waar de samenwerkingsovereenkomst vóór 1 juni 2023 is getekend.
3. Het subsidiepercentage van 70% vervalt als er niet voor 1 januari 2027 een subsidieaanvraag is ingediend en de fietsroute niet uiterlijk 1 maart 2028 is gerealiseerd. Dit geldt voor routes waar de samenwerkingsovereenkomst ná 1 juni 2023 is getekend.

§ 2.3 Gedragsprojecten

Subsidiecategorieën gedragsprojecten (artikel 28 verordening)

Verkeersveiligheid, educatie en voorlichting

In de RUAvv2025 zijn gedragsprojecten voor verkeersveiligheid opgenomen die gesubsidieerd worden volgens de regel c5. in paragraaf 2.2.

1. Aanvragers als bedoeld in artikel 4 van de verordening kunnen 50% subsidie krijgen voor educatie en voorlichting op het gebied van verkeersveiligheid voor bestaande maatregelen wanneer deze:
 - a. bewezen effectief zijn;
 - b. aanhaken bij het thema en het moment van uitvoeren het effect van de landelijk campagnekalender of het programma 'Maak een punt van nul' versterken;
 - c. aansluiten bij of een aanvulling zijn op de bestaande MRDH-opdrachten voor de doelgroepen jeugd/jongeren van 0 tot en met 16 jaar;
 - d. de onderbouwing van de aanvrager als goede gedragsmaatregel beschouwd wordt;
 - e. betrekking hebben op aanschaf van projectkosten en/of de eerste maal laten plaatsen.
2. Aanvragers als bedoeld in artikel 4 van de verordening kunnen 50% subsidie krijgen voor educatie en voorlichting op het gebied van verkeersveiligheid voor nieuwe maatregelen wanneer deze:
 - a. vanwege het efficiënt inzetten van het MRDH-budget, bij voorkeur ontwikkeld worden in samenwerking met MRDH-uitvoeringsorganisaties en ten laste van die jaarprogramma('s);
 - b. geëvalueerd worden op effectiviteit;

- c. zoveel mogelijk toepasbaar zijn in andere gemeenten binnen de MRDH, 'Maak van nul een punt' of daarvoor eenvoudig aangepast kunnen worden;
 - d. bij gebleken effectiviteit aangeboden worden voor opname in de Toolkit Permanente Verkeerseducatie.
3. Uitgesloten van subsidie zijn:
- a. materiaal ten behoeve van voorlichting en campagnes van verkeersveiligheid dat ter beschikking wordt gesteld door het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland;
 - b. leermiddelen en/of activiteiten die noodzakelijk zijn om de leerdoelen in het onderwijs te halen of deze te toetsten;
 - c. eventuele kosten voor de opname in de CROW Toolkit Permanente verkeerseducatie.

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. Aanvragers als bedoeld in artikel 4 van de verordening kunnen met de MRDH in overleg treden over nieuwe initiatieven op het gebied van Logistieke efficiency of stedelijke distributie in het kader van Goederenvervoer waarbij per casus de mogelijke subsidiabiliteit wordt gezien. Zij dienen daarbij tenminste aan te tonen dat de projecten bijdragen aan de realisatie van opdrachten uit de SA of de genoemde eisen van infrastructurele netwerken.

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 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

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.



Bijlagen bij de Subsidieverordening Vervoersautoriteit en Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit MRDH:

1. Formulier "Aanmelding nieuw project IPVa", versie 1 januari 2024
2. Formulier "Eindverslag subsidie", versie 1 januari 2024
- 3.a Controleprotocol subsidie Vervoersautoriteit MRDH – Projecten - versie 1 januari 2024
- 3.b Controleprotocol subsidie Vervoersautoriteit MRDH – Openbaar vervoer, concessie Rail - versie 1 januari 2024
- 3.c. Controleprotocol subsidie Vervoersautoriteit MRDH – Openbaar vervoer, concessie Bus - versie 1 januari 2024