

Uitvoeringsregeling vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2027

De bestuurscommissie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag;

gelet op de Subsidieverordening vervoersautoriteit metropoolregio Rotterdam Den Haag 2027;

besluit vast te stellen de Uitvoeringsregeling vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2027

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1. Definities

In deze uitvoeringsregeling wordt verstaan onder:

- *begrotingsjaar*: kalenderjaar waarop de door de MRDH vastgestelde begroting, inclusief het IPVa, betrekking heeft;
- *bestuurscommissie*: bestuurscommissie Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag;
- *concessie*: door de bestuurscommissie verleend exclusief recht om gedurende een bepaald tijdvak in een aangewezen gebied openbaar vervoer te verrichten, als bedoeld in de Wet personenvervoer 2000, inclusief de daarbij behorende verplichtingen en voorwaarden;
- *exploitatie van openbaar vervoer*: verrichting van openbaar vervoer als bedoeld in artikel 1, onderdeel b, van de Wet personenvervoer 2000, binnen het gebied en gedurende de periode waarvoor een concessie is verleend, met inbegrip van de uitvoering van de aan die concessie verbonden verplichtingen ten aanzien van dienstregeling, tarieven, kwaliteit en continuïteit van de dienstverlening;
- *gedragsproject*: project dat is gericht op het beïnvloeden van mobiliteits- of verkeersgedrag van personen, organisaties of het vervoer van goederen, met als doel het bevorderen van duurzaam, efficiënt, emissiearm en veilig reis- en rijgedrag, waaronder begrepen verkeersveiligheidseducatie, bewustwordingscampagnes, mobiliteitsmanagement, of andere maatregelen die het gebruik van duurzamere vervoermiddelen bevorderen of het energieverbruik of emissies door vervoer verminderen;
- *infrastructureel project*: project dat is gericht op de aanleg, aanpassing of verbetering van fysieke infrastructuur ten behoeve van verkeer en vervoer, waaronder weg- en openbaarvervoerinfrastructuur, en voorzieningen voor ketenmobiliteit;
- *IPVa*: Investeringsprogramma Vervoersautoriteit, door de bestuurscommissie vastgesteld programma dat als bijlage bij de begroting van de MRDH wordt opgenomen, waarin de budgetten en projectfasen zijn vermeld van grote en kleine projecten en programma's op het gebied van verkeer en vervoer die in de betreffende (meer)jarenperiode binnen het gebied van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag in voorbereiding of uitvoering zijn;
- *ketenmobiliteit*: combinatie van verschillende vervoerswijzen binnen één reis, waaronder het gebruik van openbaar vervoer in samenhang met lopen, fietsen, deelmobiliteit of andere vervoersvormen, gericht op een efficiënte en duurzame verplaatsing;
- *MRDH*: gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag;
- *openbaarvervoerinfrastructuur*: fysieke voorzieningen die noodzakelijk zijn voor het functioneren van het openbaar vervoer, waaronder haltes, stations, railinfrastructuur, perrons, busbanen, tramsporen, en bijbehorende installaties of systemen;
- *project*: afgebakende activiteit of samenhangend geheel van activiteiten met een duidelijk doel, resultaat, planning en begroting, gericht op het realiseren van één of meer opdrachten uit de strategische agenda;
- *samenwerkingsprogramma*: samenhangend geheel van kleine en grote projecten dat wordt uitgevoerd op basis van een samenwerkingsovereenkomst tussen de MRDH en twee of meer andere partijen, gericht op het realiseren van één of meer opdrachten uit de strategische agenda, waarbij de MRDH mede optreedt als subsidieverlener;
- *strategische agenda*: door het algemeen bestuur van de MRDH vastgesteld document waarin de strategische doelstellingen en opdrachten op het gebied van verkeer en vervoer voor een meerjarige periode zijn opgenomen, zoals dat geldt op het moment van toepassing van deze verordening;
- *vat-kosten*: kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht;
- *wegbeheerder*: publiekrechtelijke rechtspersoon die op grond van wet- of regelgeving verantwoordelijk is voor het beheer van de infrastructuur waarop het project betrekking heeft, waaronder

- wegen, vaarwegen, bijbehorende voorzieningen, spoorinfrastructuur en openbaarvervoerinfrastructuur;
- *SSK-methodiek*: systematiek voor kostenramingen volgens de Standaardssystematiek voor Kostenramingen;
- *verordening*: Subsidieverordening vervoersautoriteit metropoolregio Rotterdam Den Haag 2027.

Artikel 2. Reikwijdte

Deze uitvoeringsregeling bevat nadere regels ter uitvoering van de verordening.

Artikel 3. Doel van de regeling

Subsidies op grond van deze uitvoeringsregeling dragen bij aan de realisatie van de doelstellingen op het terrein van verkeer en vervoer, zoals vastgesteld in de strategische agenda.

Hoofdstuk 2. Projectkader (klein/groot en IPVa)

Artikel 4. Formulier aanmelding kleine projecten voor opname in het IPVa

Een klein project dat in aanmerking kan komen voor opname in het IPVa wordt aangemeld met gebruikmaking van het aanmeldformulier dat is opgenomen in bijlage 1 bij deze uitvoeringsregeling.

Artikel 5. Informatievereisten bij aanmelding van kleine projecten

1. Bij aanmelding van een infrastructureel project worden ten minste aangeleverd:
 - a. een beschrijving van het probleem en de bijdrage van de voorgestelde oplossing aan het realiseren van de doelstellingen op het terrein van verkeer en vervoer, zoals vastgesteld in de strategische agenda;
 - b. een schetsontwerp of bij voorkeur een voorontwerp;
 - c. een kostenraming volgens de SSK-methodiek op het niveau dat passend is bij de projectfase;
 - d. een financieringsplan waarin de eigen bijdrage en eventuele andere financieringsbronnen zijn opgenomen;
 - e. een realistische planning van de uitvoering van het project.
2. Bij aanmelding van een gedragsproject of een overig project worden ten minste aangeleverd:
 - a. een concreet projectvoornemen;
 - b. een beschrijving van het probleem en de bijdrage aan de realisatie van de doelstellingen op het terrein van verkeer en vervoer, zoals vastgesteld in de strategische agenda;
 - c. een kostenraming;
 - d. een financieringsplan;
 - e. een planning van de uitvoering van het project.

Indien dit voor de beoordeling van de aanmelding noodzakelijk is, kan de bestuurscommissie de aanmelder verzoeken aanvullende gegevens of bescheiden te verstrekken.

Artikel 6. Formulier eindverslag

Het verzoek tot subsidievaststelling wordt ingediend met gebruikmaking van het formulier eindverslag, opgenomen in bijlage 2 bij deze uitvoeringsregeling.

Artikel 7. Controleprotocol projecten Vervoersautoriteit

De controleverklaring wordt opgesteld overeenkomstig het voor het betreffende project geldende controleprotocol projecten Vervoersautoriteit dat is opgenomen in bijlage 3 bij deze uitvoeringsregeling.

Hoofdstuk 3. Nadere uitwerking infrastructuur

Paragraaf 3.1 Subsidiebele activiteiten infrastructuur

Artikel 8. Subsidiebele activiteiten binnen de categorie infrastructuur

1. Binnen de categorie weginfrastructuur, bedoeld in artikel 33, eerste lid, onder a, van de verordening, kan subsidie worden verstrekt voor:
 - a. projecten op het metropolitaan verbindend netwerk, opgenomen in bijlage 4 bij deze uitvoeringsregeling;
 - b. projecten op het metropolitaan basisnetwerk auto, opgenomen in bijlage 4 bij deze uitvoeringsregeling;
 - c. projecten die een ontbrekende schakel realiseren binnen deze netwerken.
2. Binnen de categorie fietsinfrastructuur, bedoeld in artikel 33, eerste lid, onder b, van de verordening, kan subsidie worden verstrekt voor:

- a. projecten op het regionaal basisnetwerk fiets, opgenomen in bijlage 4 bij deze uitvoeringsregeling;
 - b. projecten op het metropolitaan fietsroute netwerk, opgenomen in bijlage 4 bij deze uitvoeringsregeling;
 - c. projecten voor dwarsverbindingen over water voor langzaam verkeer.
3. Binnen de categorie verkeersveiligheidsinfrastructuur, bedoeld in artikel 33, eerste lid, onder c, van de verordening, kan subsidie worden verstrekt voor:
 - a. projecten gericht op ongevalslocaties;
 - b. projecten gericht op schoolomgevingen;
 - c. projecten gericht op het aanpassen van de infrastructuur teneinde de geldende maximumsnelheid binnen de bebouwde kom te verlagen van 50 km/u naar 30 km/u;
 - d. overige verkeersveiligheidsprojecten, voor zover deze aantoonbaar bijdragen aan het verminderen van objectieve of subjectieve verkeersonveiligheid.
4. Binnen de categorie openbaarvervoerinfrastructuur, bedoeld in artikel 33, eerste lid, onder d, van de verordening, kan subsidie in ieder geval worden verstrekt voor de volgende braillevoorzieningen bij ov-knooppunten die zijn opgenomen in bijlage 1 van de Handreiking ketenmobiliteit en die worden bediend door openbaar vervoer binnen een concessie van de MRDH:
 - a. perronaanduidingsbordjes;
 - b. haltepalen;
 - c. leuningbordjes.

Artikel 9. Aanvrager weginfrastructuurprojecten

In afwijking van artikel 34 van de verordening kan subsidie voor een weginfrastructuurproject uitsluitend worden aangevraagd door:

- a. gemeenten die deelnemen aan de MRDH;
- b. het Waterschap Hollandse Delta, voor zover het project zich bevindt op het grondgebied van een of meer gemeenten die deelnemen aan de MRDH;
- c. het Havenbedrijf Rotterdam;
- d. de Technische Universiteit Delft.

Paragraaf 3.2 Nadere aanvraagvereisten infrastructuur

Artikel 10. Ontwerpstandaarden en kostenraming

1. De bij de subsidieaanvraag gevoegde tekeningen als bedoeld in artikel 35, onderdeel b, van de verordening, zijn gebaseerd op de voor het project relevante CROW-publicaties.
2. Afwijking van deze publicaties is toegestaan, mits de aanvrager dit gemotiveerd aangeeft en aantoont dat veiligheid en doelmatigheid zijn geborgd.
3. De bij de subsidieaanvraag gevoegde projectbegroting bevat een kostenraming volgens het SSK-rekenmodel.

Artikel 11. Effecten op modaliteiten en wegbeheerders

De beschrijving van de beoogde resultaten en effecten als bedoeld in artikel 16, eerste lid, onder b, onder ii, van de verordening omvat tevens de gevolgen voor:

- a. andere modaliteiten, en
- b. andere wegbeheerders die door het project worden geraakt.

Artikel 12. Onderhoud en beheer van lokaalspoorinfrastructuur

Indien het project betrekking heeft op lokaalspoorinfrastructuur bevat de subsidieaanvraag, in aanvulling op artikel 35, onderdeel f, van de verordening, een toelichting waaruit blijkt dat overeenstemming bestaat met de MRDH en andere betrokken partijen over eigendom, beheer en onderhoud na realisatie.

Artikel 13. Advies van vervoersbedrijven

Het in artikel 35, onderdeel g, van de verordening bedoelde advies van vervoersbedrijven bevat in ieder geval een gemotiveerde conclusie waaruit blijkt of het advies positief of negatief is, en informatie over:

- a. de gevolgen voor de inrichting van het openbaar gebied;
- b. eventuele tijdelijke en structurele meerkosten voor de exploitatie van het openbaar vervoer, zowel gedurende de uitvoering als na oplevering van het werk dan wel, indien dit eerder is, de feitelijke ingebruikname;
- c. de planning en fasering van de uitvoering van het project.

Artikel 14. Advies van andere wegbeheerders

Het in artikel 35, onderdeel h, van de verordening bedoelde advies bevat een gemotiveerde conclusie waaruit blijkt of het advies positief of negatief is en een beschrijving van de consequenties van het project voor de betreffende wegbeheerder.

Paragraaf 3.3 Profijtbeginstel en subsidiabele kosten infrastructuur

Artikel 15. Profijtbeginstel en subsidiabele kosten

1. Kosten komen uitsluitend voor subsidie in aanmerking indien zij:
 - a. noodzakelijk zijn voor het ontwerp, de realisatie of de werking van het project;
 - b. sober en doelmatig zijn; en
 - c. rechtstreeks en uitsluitend aan het project kunnen worden toegerekend.
2. Bij de toetsing aan het eerste lid wordt uitgegaan van relevante landelijke normen en richtlijnen, waaronder de voor het project toepasselijke CROW-publicaties.
3. Bij de beoordeling of kosten sober en doelmatig zijn, betreft de bestuurscommissie of de binnen het project toegepaste materialen en voorzieningen duurzaam, slijtvast, vandalismebestendig, veilig en geschikt zijn voor het beoogde gebruik, voor zover dit noodzakelijk is voor een doelmatige projectuitvoering.
4. Indien soberheid en doelmatigheid in een concreet geval niet gelijktijdig volledig kunnen worden gerealiseerd, kent de bestuurscommissie bij de beoordeling een zwaarder gewicht toe aan de doelmatigheid.
5. Indien de aanvrager kiest voor een minder sobere variant dan noodzakelijk op grond van dit artikel, overlegt de aanvrager een referentieberekening van de kosten van een sobere variant.
6. De in de artikelen 16 tot en met 20 genoemde kostensoorten zijn uitsluitend subsidiabel voor zover zij voldoen aan die artikelen, dit artikel en aan de artikelen 20 en 37 van de verordening.

Artikel 16. Specifieke correcties op subsidiabele kosten

1. Onverminderd artikel 15 van deze regeling en artikel 20 van de verordening gelden de volgende specifieke correcties op subsidiabele kosten:
 - a. voor kabels en leidingen geldt:
 - 1°. indien een gemeentelijke verlegregeling van toepassing is, worden de subsidiabele kosten vastgesteld overeenkomstig die regeling;
 - 2°. indien geen verlegregeling bestaat, wordt maximaal 50% van de kosten van verlegging of vervanging als subsidiabel aangemerkt;
 - b. voor verkeersregelinstallaties wordt bij de beoordeling van de subsidiabele kosten uitgegaan van een economische levensduur van 15 jaar;
2. Bij projecten waarbij tevens vervanging en/of groot onderhoud plaatsvindt, kan een correctie worden toegepast op subsidiabele kosten. De correctie wordt berekend op basis van een referentieraming van de kosten van ongewijzigde vervanging van de bestaande situatie. Indien een referentieraming ontbreekt, kan een correctie van 50% worden toegepast.

Artikel 17. Specifieke kostensoorten

De in artikel 37, tweede lid, onderdeel e, van de verordening bedoelde specifieke subsidiabele kosten omvatten uitsluitend de volgende kostensoorten, voor zover zij voldoen aan artikel 20 van de verordening:

- a. leges voor vergunningen en wettelijke procedures;
- b. planschadevergoedingen aan derden;
- c. kosten voor communicatie en voorlichting aan omwonenden en bij het project betrokken partijen;
- d. kosten voor geotechnisch, milieutechnisch, verhardings-, archeologisch, ecologisch onderzoek en landmeetkundige werkzaamheden.

Artikel 18. VAT-kosten

VAT-kosten als bedoeld in artikel 37, derde lid, van de verordening omvatten, voor zover zij voldoen aan artikel 20 van de verordening, in ieder geval:

- a. studiekosten, waaronder:
 - 1°. technische, economische en financiële haalbaarheidsstudies;
 - 2°. rentabiliteits- en exploitatieberekeningen;
 - 3°. studies naar grondverwerving of vestigingsmogelijkheden;
 - 4°. bezoeken en studies van referentieprojecten;

- b. voorlichtingskosten ten behoeve van communicatie met projectpartners, betrokken overheden en nutsbedrijven;
- c. kosten voor inspraakprocedures;
- d. advieskosten voor taxatie en grondverwerving;
- e. juridische kosten en arbitragekosten die direct verband houden met het project;
- f. kosten voor projectmanagement en engineering vanaf de studiefase tot en met overdracht, waaronder planning, control en projectadministratie;
- g. kosten voor directievoering en toezicht.

Artikel 19. Normbedragen voor snelheidsremmende maatregelen

Voor snelheidsremmende maatregelen als bedoeld in artikel 33, eerste lid, onderdeel c, van de verordening gelden de volgende normbedragen, bedoeld in artikel 37 van de verordening:

- a. verkeersdrempels op erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom 30 km/uur: € 7.000 per drempel;
- b. plateaus op kruispunten van erftoegangswegen en/of gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom 30 km/uur: € 28.500 per plateau;
- c. uitritconstructies op de openbare weg op kruispunten met erftoegangswegen € 17.000 per uitritconstructie;
- d. verhoogde punaises op kruispunten van erftoegangswegen met een diameter van minimaal 7 meter: € 5.000 per punaise.

Artikel 20. Normbedragen voor schoolzones

Voor snelheidsremmende maatregelen bij schoollocaties als bedoeld in artikel 33, eerste lid, onderdeel c, van de verordening gelden de volgende normbedragen, bedoeld in artikel 37 van de verordening:

- a. voor het basispakket bestaande uit markering, bebording en attentiepalen € 4.500 per schoolzone.

In aanvulling op het basispakket voor de optionele maatregelen

- b. een voetgangersoversteekplaats: € 3.000;
- c. snelheidsremmende maatregel verkeersdrempel: € 7.000;
- d. overig attentie verhogend straatmeubilair: € 1.000,

Artikel 21. Normbedragen voor bushaltes

Voor het toegankelijk maken van bestaande bushaltes gelden de volgende normbedragen, bedoeld in artikel 37 van de verordening, per halteperron:

- a. perronmarkering: € 2.000;
- b. op hoogte en breedte brengen van het perron: € 8.000;
- c. combinatie van de onder a en b genoemde maatregelen: € 10.000.

Artikel 22. Normbedragen voor verkeersmanagementprojecten

Voor verkeersmanagementprojecten als bedoeld in artikel 33, eerste lid, onderdeel f, van de verordening gelden de volgende normbedragen, bedoeld in artikel 37 van de verordening:

- a. ombouw of vervanging van een reguliere VRI naar een iVRI: € 6.500 per iVRI;
- b. aanbrengen van een ITS-applicatie op een iVRI: € 8.000 per iVRI;
- c. aanbrengen van topologie: € 1.500 per iVRI;
- d. consolideren van iVRI's die voor 1 januari 2026 zijn geplaatst en waarvoor het Rijk geen bijdrage heeft verleend en waarvoor tevens een modelcontract voor beheer en onderhoud en voor toekomstige updates wordt afgesloten: € 7.500 per consolidatie.

Artikel 23. Subsidiepercentages voor metropolitane fietsroutes

1. De hoogte van de subsidie voor metropolitane fietsroutes bedraagt maximaal 70% van de subsidiegrondslag, bedoeld in artikel 21 van de verordening.
2. Het subsidiepercentage als bedoeld in het eerste lid is niet van toepassing indien niet vóór 1 januari 2026 een subsidieaanvraag is ingediend en de fietsroute niet uiterlijk 1 maart 2027 is gerealiseerd, voor zover de samenwerkingsovereenkomst vóór 1 juni 2023 is ondertekend.
3. Het subsidiepercentage als bedoeld in het eerste lid is niet van toepassing indien niet vóór 1 januari 2027 een subsidieaanvraag is ingediend en de fietsroute niet uiterlijk 1 maart 2028 is gerealiseerd, voor zover de samenwerkingsovereenkomst ná 1 juni 2023 is ondertekend.
4. Het subsidiepercentage als bedoeld in het eerste lid is niet van toepassing voor complexe schakels van metropolitane fietsroutes waarvoor de bestuurscommissie maatwerkafspraken heeft gemaakt,

indien niet vóór 31 december 2029 een subsidieaanvraag is ingediend en de fietsroute niet uiterlijk 1 maart 2032 is gerealiseerd.

Paragraaf 3.4 Nadere criteria infrastructuur

Artikel 24. Nadere criteria voor projecten op het metropolitaan autonetwerk

Een wegenproject komt, in aanvulling op artikel 18 van de verordening, voor subsidie in aanmerking indien:

- a. het is gelegen op het metropolitaan verbindend netwerk, opgenomen in bijlage 4a bij deze uitvoeringsregeling, of het metropolitaan basisnetwerk, opgenomen in bijlage 4b bij deze uitvoeringsregeling of een ontbrekende schakel realiseert die aantoonbaar bijdraagt aan het oplossen van een knelpunt op dit netwerk;
- b. het bijdraagt aan:
 - 1°. het verbeteren van de doorstroming in de spits, zodanig dat:
 - o voor het metropolitaan basisnetwerk de te verwachten reistijd in de spits minder bedraagt dan tweemaal de reistijd in de dalperiode;
 - o voor het metropolitaan verbindend netwerk de reistijd in de spits minder bedraagt dan anderhalf maal de reistijd in de dalperiode; en
 - 2°. het verbeteren van de reistijdbetrouwbaarheid, zodanig dat in ten minste 90% van de gevallen geen afwijking van meer dan 50% van de te verwachten reistijd optreedt.

Artikel 25. Nadere criteria voor projecten op het regionaal basisnetwerk fiets

Een project komt, in aanvulling op artikel 18 van de verordening, voor subsidie in aanmerking indien het project:

- a. gelegen is op het regionaal basisnetwerk fiets, opgenomen in bijlage 4c bij deze uitvoeringsregeling;
- b. tot doel heeft het betreffende fietspad te laten voldoen aan of zoveel mogelijk te laten aansluiten bij de normen in de Ontwerpwijzer Fietsverkeer (CROW 351).

Artikel 26. Nadere criteria voor projecten op het metropolitaan fietsroute netwerk

Een project komt, in aanvulling op artikel 18 van de verordening, voor subsidie in aanmerking indien het project:

- a. een (deel van een) metropolitane fietsroute realiseert als bedoeld in de strategische agenda;
- b. door de wegbeheerder wordt uitgevoerd in aantoonbare samenwerking met andere wegbeheerders langs de route en gericht is op het realiseren van het hele traject; en
- c. tot doel heeft het betreffende fietspad te laten voldoen aan, dan wel zoveel mogelijk te laten aansluiten bij de geldende ontwerprichtlijnen voor doorfietsroutes;
- d. bij de inrichting van de route geen fietsstroken of fietssuggestiestroken toepast;
- e. bij toepassing van een fietsstraat de hoogst haalbare kwaliteitsvariant realiseert, bij voorkeur overeenkomstig voorzieningenblad V14 van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer (CROW 351).

Artikel 27. Nadere criteria voor dwarsverbindingen over water voor langzaam verkeer

Subsidie kan, in aanvulling op artikel 18 van de verordening, worden verstrekt voor oever- en aanlegvoorzieningen die dwarsverbindingen over water voor langzaam verkeer faciliteren.

Artikel 28. Nadere criteria voor verkeersveiligheidsprojecten - ongevallenlocaties

1. Een project komt, in aanvulling op artikel 18 van de verordening, voor subsidie in aanmerking indien het:
 - a. is gericht op de sanering van verkeersonveilige infrastructuur op een locatie waar in de drie voorafgaande kalenderjaren slachtofferongevallen met letselschade hebben plaatsgevonden;
 - b. een maatregel betreft ter vermindering van het ongevalsrisico, waaronder in ieder geval worden begrepen de maatregelen zoals opgenomen in bijlage 1 van de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025.
2. Het ontwerp van het project voldoet aan de geldende richtlijnen van Duurzaam Veilig.
3. Indien volledige toepassing van de richtlijnen van Duurzaam Veilig redelijkerwijs niet mogelijk is, kan het project voor subsidie in aanmerking komen indien:
 - a. sprake is van een gegronde reden om af te wijken; en
 - b. het ontwerp voor het overige zoveel mogelijk aansluit bij de uitgangspunten van Duurzaam Veilig en zoveel mogelijk voorziet in compenserende maatregelen voor de afwijkingen.

4. Als gegronde reden als bedoeld in het derde lid wordt in ieder geval aangemerkt een fysieke of ruimtelijke beperking waardoor de richtlijnen niet volledig kunnen worden doorgevoerd.

Artikel 29. Nadere criteria voor verkeersveiligheidsprojecten - schoolomgevingen

1. Een project komt, in aanvulling op artikel 18 van de verordening, voor subsidie in aanmerking indien het is gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid of de ervaren veiligheid in de directe omgeving van een school.
2. Een project als bedoeld in het eerste lid komt slechts voor subsidie in aanmerking indien de betrokken school aantoonbaar aandacht besteedt aan verkeerseducatie.
3. Een project als bedoeld in het eerste lid komt slechts voor subsidie in aanmerking wanneer het tenminste bestaat uit de onderdelen wegmarkering, bebording en attentie verhogend straatmeubilair zoals beschreven in de CROW-notitie Schoolzones: toepassing en inrichting.

Artikel 30. Nadere criteria voor verkeersveiligheidsprojecten – herinrichting GOW30

Een verkeersveiligheidsproject voor herinrichting tot gebiedsontsluitingsweg 30-km/uur van GOW-30 komt, in aanvulling op artikel 18 van de verordening, voor subsidie in aanmerking indien:

1. het ontwerp voor het project de CROW Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 als vertrekpunt neemt;
2. de wegcategorie GOW30 op het betreffende wegvak logisch en realistisch is zodat de beoogde snelheidsverlaging geloofwaardig en haalbaar is;
3. het ontwerp in ieder geval voorziet in een veilige voorziening voor fietsers en veilige kruispunten conform de hierboven genoemde Handreiking;
4. in geval het wegvak gebruikt wordt door een route van het openbaar vervoer, het ontwerp voorziet in voldoende mitigerende maatregelen voor het rijtijdverlies.

Artikel 31. Samenwerkingsprogramma “Stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025–2030”

1. Een aanvraag voor het samenwerkingsprogramma Stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025–2030 kan uitsluitend worden ingediend door gemeenten die deelnemen aan de MRDH. De aanvraag wordt ingediend binnen de door het Rijk opengestelde aanvraagtijdvakken en met gebruikmaking van het door het Rijk beschikbaar gestelde aanvraagformulier, en wordt uiterlijk tien werkdagen vóór sluiting van het aanvraagtijdvak bij de MRDH ingediend.
2. Indien een gemeente aanvullend subsidie van de MRDH wenst te ontvangen, toont zij bij de aanvraag aan dat de vervoersbedrijven advies hebben uitgebracht over de effecten van de voorgestelde maatregel op de exploitatie van het openbaar vervoer, als bedoeld in artikel 35, onderdeel g, van de verordening.
3. Een aanvraag komt slechts voor aanvullende subsidie van de MRDH in aanmerking indien deze door het Rijk is getoetst en gehonoreerd op grond van de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025–2030.
4. Voor de beoordeling van de subsidiabiliteit en voor de bepaling van de subsidiabele kosten hanteert de MRDH de normen, kostensoorten en bijlagen zoals vastgesteld in de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025–2030.
5. Projecten die door het Rijk zijn gehonoreerd op grond van de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025–2030 komen voor aanvullende subsidie van de MRDH in aanmerking. Daarbij gelden de volgende afwijkingen van de reguliere subsidieregels:
 - a. een project hoeft niet vooraf in het IPVa te zijn aangemeld;
 - b. het project hoeft niet te zijn gelegen op een locatie met slachtofferongevallen met letselschade;
 - c. er geldt geen financiële ondergrens voor subsidiabiliteit;
 - d. de MRDH kan een subsidie verstrekken van 40% over de door het Rijk subsidiabel geachte kosten, waarbij de door het Rijk gehanteerde normbedragen en kostensoorten worden gevolgd;
 - e. voor grondverwervingskosten die volgens de MRDH-regelingen subsidiabel zijn, kan aanvullend 50% subsidie worden verstrekt;
 - f. het controleprotocol van bijlage 3 is niet van toepassing; de bij de eindverantwoording over te leggen accountantsverklaring bevestigt dat de hoeveelheid gesubsidieerde maatregelen zijn gerealiseerd.

Artikel 32. Nadere criteria voor projecten binnen openbaarvervoerinfrastructuur

1. Een project komt, in aanvulling op artikel 18 van de verordening, voor subsidie in aanmerking indien het:

- a. is gelegen op het Netwerk Openbaar Vervoer 2025, opgenomen in bijlage 5 bij deze uitvoeringsregeling;
 - b. betrekking heeft op de aanleg, aanpassing of uitbreiding van openbaarvervoerinfrastructuur en voor zover dit niet ten laste komt van de exploitatie of instandhouding; en
 - c. past binnen de doelstellingen op het terrein van verkeer en vervoer, zoals vastgesteld in de strategische agenda.
2. Het ontwerp van het project voldoet aan de voor openbaarvervoerinfrastructuur toepasselijke landelijke normen en richtlijnen, waaronder de relevante CROW-publicaties. Afwijking van deze richtlijnen is toegestaan, mits de aanvrager dit gemotiveerd aangeeft en aantoont dat veiligheid, toegankelijkheid en doelmatigheid zijn geborgd.
3. Niet subsidiabel zijn werkzaamheden die behoren tot:
 - a. dagelijks, periodiek of groot onderhoud, waaronder vervangingsonderhoud;
 - b. infrastructurele maatregelen die primair betrekking hebben op sociale veiligheid;
 - c. maatregelen of werkzaamheden die worden bekostigd vanuit exploitatiesubsidies.
4. Indien werkzaamheden die normaliter onder exploitatie, beheer of onderhoud vallen, worden opgenomen binnen een project als bedoeld in het eerste lid, worden de daarmee samenhangende kosten toegerekend aan de exploitatie en niet als subsidiabele investeringskosten aangemerkt.
5. Voor maatregelen die zijn gericht op het toegankelijk maken van bus- of tramhaltes of op het realiseren van reizigersinformatie kan subsidie worden aangevraagd via het programma Kleine Projecten Openbaarvervoerinfrastructuur, overeenkomstig de daarvoor geldende regels.

Artikel 33. Nadere criteria voor toegankelijkheid van bushaltes

1. Een project komt, in aanvulling op artikel 18 van de verordening, voor subsidie in aanmerking indien het is gericht op het toegankelijk maken van bestaande bushaltes en het ontwerp voldoet aan de richtlijnen uit CROW-publicatie 233, addendum Handboek Halteplaatsen (juli 2010).
2. Na opname van het project in het IPV kan de wegbeheerder binnen het betreffende begrotingsjaar subsidie aanvragen. De aanvraag omvat in beginsel alle bushaltes die de wegbeheerder in dat jaar of in daaropvolgende jaren toegankelijk wil maken.
3. Subsidie wordt uitsluitend verstrekt indien de gezamenlijke subsidiabele kosten van de in de subsidieaanvraag opgenomen bushaltes ten minste € 10.000 bedragen.

Artikel 34. Nadere criteria voor ketenmobiliteit

1. Een project komt, in aanvulling op artikel 18 van de verordening, voor subsidie in aanmerking indien het is gericht op het verbeteren van de ketenmobiliteit op een OV-knooppunt dat is opgenomen in bijlage 5 bij deze uitvoeringsregeling en bestaat uit een of meer van de volgende maatregelen:
 - a. het verbeteren van de lokale ontsluiting te voet en per fiets, waaronder begrepen het opheffen van barrières in belangrijke langzaamverkeerroutes binnen een straal van circa 0,4 kilometer van de hoofdingang van het OV-knooppunt, mits deze routes logisch, veilig en toegankelijk zijn;
 - b. het realiseren of uitbreiden van fietsparkeervoorzieningen bij OV-knooppunten waar aantoonbaar sprake is, of op termijn zal zijn, van een tekort aan stallingscapaciteit voor OV-reizigers, mits adequate beheermaatregelen worden getroffen ter voorkoming van fietswrakken en weesfietsen en rekening wordt gehouden met voorziene gebiedsontwikkeling en gewenste verschuivingen in het vervoer;
 - c. het realiseren of verbeteren van Parkeer + Reis-voorzieningen, mits deze zijn gelegen op minder dan vijf minuten rijtijd van het hoofdwegennet voor auto's, zijn gekoppeld aan een snelle en hoogwaardige OV-verbinding opgenomen in bijlage 5 bij deze uitvoeringsregeling en voldoen aan de voorwaarden van de P+R-ladder uit de nota Parkeer en Reis in de Metropoolregio 2017;
 - d. maatregelen ter verbetering van de kwaliteit van het OV-knooppunt, waaronder begrepen comfort, uitstraling en veiligheidsbeleving, indien het klantenoordeel daartoe aanleiding geeft;
 - e. het verbeteren van de toegankelijkheid van het ov-knooppunt voor OV-reizigers met een beperking;
 - f. het realiseren van fysieke voorzieningen in de openbare ruimte of in pandig ten behoeve van deelmobiliteit, voor zover deze zijn gericht op OV-reizigers.
2. Een project als bedoeld in het eerste lid komt slechts voor subsidie in aanmerking indien de aanvrager overeenkomstig de Handreiking Ketenmobiliteit een startdocument opstelt waarin de maatregelen, bedoeld in het eerste lid, in onderlinge samenhang zijn uitgewerkt en waarin aandacht wordt besteed aan de in de handreiking genoemde aandachtsgebieden en aan samenwerking tussen de betrokken beheerders. Indien een of meer maatregelen niet worden meegenomen, wordt dit in de aanvraag deugdelijk gemotiveerd.

3. In afwijking van het eerste lid kan fietsparkeren bij OV-haltes die niet zijn opgenomen in de bijlage van de Handreiking Ketenmobiliteit op OV-knooppunten voor subsidie in aanmerking komen, voor zover wordt voorzien in een aantoonbare behoefte en adequate maatregelen worden getroffen ter voorkoming van weesfietsen.

Artikel 35. Nadere criteria voor verkeersmanagement

Een project komt, in aanvulling op artikel 18 van de verordening, voor subsidie in aanmerking indien het is gericht op dynamische maatregelen op wegen ter informatie en sturing van het personen- en goederenvervoer, afhankelijk van de verkeerssituatie, en bestaat uit een of meer van de volgende maatregelen:

- a. het inrichten of verbeteren van verkeersmanagementmaatregelen door of in opdracht van wegbeheerders;
- b. het inwinnen, verwerken en ontsluiten van verkeersdata ten behoeve van verkeersmanagement en reisinformatie;
- c. het geschikt maken of aanpassen van systemen voor communicatie met voertuigen.

Hoofdstuk 4. Nadere uitwerking gedragsprojecten

Artikel 36. Subsidiabele activiteiten binnen de categorie gedragsprojecten

Binnen de categorie gedragsprojecten, bedoeld in artikel 39 van de verordening, kunnen subsidies worden verstrekt voor projecten die bijdragen aan:

- a. het verbeteren van verkeersveiligheid door educatie, voorlichting en gedragsinterventies;
- b. het stimuleren van bewust reisgedrag bij personen en goederen;
- c. het realiseren van een duurzaam, veilig en bereikbaar mobiliteitssysteem.

Artikel 37. Nadere aanvraagvereisten gedragsprojecten

1. Naast de aanvraagvereisten, bedoeld in artikel 16 en artikel 41 van de verordening, bevat de subsidieaanvraag voor een gedragsproject een onderbouwing waaruit blijkt dat het project:
 - a. is gebaseerd op bewezen effectieve gedragsmaatregelen, of, bij nieuwe maatregelen, op een deugdelijk onderbouwde gedragskundige aanpak en het voornemen om bij gebleken effectiviteit de maatregel aan te bieden voor opname in de Toolkit Permanente Verkeerseducatie;
 - b. aansluit bij de doelstellingen op het terrein van verkeer en vervoer, zoals vastgesteld in de strategische agenda en bij de toepasselijke regionale programma's op het gebied van verkeersveiligheid of bewust reisgedrag;
 - c. voorziet in monitoring of evaluatie van de effectiviteit, voor zover van toepassing.
2. Voor projecten gericht op het verbeteren van verkeersveiligheid als bedoeld in artikel 36, onderdeel a, bevat de subsidieaanvraag ook:
 - a. een beschrijving van de doelgroep;
 - b. de wijze waarop wordt aangesloten bij landelijke campagnes of regionale programma's.
3. Voor projecten gericht op het stimuleren van bewust reisgedrag bij personen en goederen als bedoeld in artikel 36, onderdeel b, bevat de subsidieaanvraag ook:
 - a. een specificatie van de gedragsdoelen (bijvoorbeeld: modal shift, spitsmijding, routekeuze);
 - b. de wijze waarop wordt geborgd dat de interventie duurzaam effect sorteert.

Artikel 38. Subsidiabele kosten voor gedragsprojecten

1. Onverminderd artikel 43 van de verordening zijn uitsluitend subsidiabel de kosten die direct samenhangen met:
 - a. de ontwikkeling, inkoop en uitvoering van educatie-, voorlichtings- of gedragsinterventies;
 - b. communicatie, monitoring en evaluatie van gedragsmaatregelen;
 - c. de aanschaf van materialen die noodzakelijk zijn voor de eerste toepassing van de gedragsmaatregel.
2. De in het eerste lid genoemde kosten zijn slechts subsidiabel voor zover zij:
 - a. noodzakelijk en doelmatig zijn als bedoeld in artikel 20 en artikel 43 van de verordening; en
 - b. rechtstreeks en uitsluitend aan het gedragsproject kunnen worden toegerekend als bedoeld in artikel 20 en artikel 43 van de verordening.
3. Niet subsidiabel zijn:

- a. materialen of producten die kosteloos beschikbaar worden gesteld door het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland;
- b. consumentenartikelen en vergoedingen voor korting op de aanschaf van artikelen door consumenten ongeacht de vorm waarin deze worden verstrekt;
- c. leermiddelen of activiteiten die behoren tot reguliere onderwijstaken of het behalen van onderwijskundige leerdoelen;
- d. kosten voor opname van maatregelen in nationale toolkits, waaronder de Toolkit Permanente Verkeerseducatie.

Artikel 39. Nadere criteria voor verkeersveiligheidsprojecten – bestaande educatie- en voorlichtingsmaatregelen

Een project gericht op educatie of voorlichting komt, in aanvulling op artikel 18 van de verordening, voor subsidie in aanmerking indien het betrekking heeft op een bestaande gedragsmaatregel en voldoet aan de volgende criteria:

- a. de maatregel is bewezen effectief op basis van landelijk of regionaal onderzoek of aantoonbare eerdere toepassing;
 - i. het project sluit aantoonbaar aan bij, of versterkt het effect van, de landelijke campagnekalender of het programma Maak een punt van nul;
 - ii. het project sluit aan bij, of vormt een aanvulling op de bestaande MRDH-opdrachten voor de doelgroepen jeugd en jongeren (4-24 jaar);
- b. de gedragskundige onderbouwing wordt door de MRDH als adequaat beoordeeld;
- c. de subsidiabele kosten hebben uitsluitend betrekking op de aanschaf van projectmaterialen en/of de eerste toepassing van de maatregel.

Artikel 40. Nadere criteria voor verkeersveiligheidsprojecten – nieuwe educatie- en voorlichtingsmaatregelen

Een project gericht op een nieuwe gedragsmaatregel komt, in aanvulling op artikel 18 van de verordening, voor subsidie in aanmerking indien het:

- a. bij voorkeur wordt ontwikkeld in samenwerking met MRDH-uitvoeringsorganisaties en aansluit bij hun jaarprogramma('s);
- b. is voorzien van een plan voor monitoring en evaluatie van de effectiviteit;
- c. in opzet of uitwerking toepasbaar is in andere gemeenten binnen de MRDH, of daarvoor zonder noemenswaardige aanpassingen geschikt kan worden gemaakt;
- d. bij bewezen effectiviteit wordt aangeboden voor opname in de Toolkit Permanente Verkeerseducatie.

Artikel 41. Nadere criteria voor projecten gericht op bewust reisgedrag

Een project komt, in aanvulling op artikel 18 van de verordening, voor subsidie in aanmerking indien het voldoet aan de volgende criteria:

- a. het project is, gelet op de aard en inhoud ervan, niet geschikt voor samenwerking binnen de Gebiedstafels van het samenwerkingsverband Zuid-Holland Bereikbaar;
- b. het project is gericht op duurzame gedragsverandering bij een duidelijk afgebakende doelgroep en het gebruik van actieve en collectieve mobiliteit en/of op het voorkomen of verminderen van congestie;
- c. het project streeft een concreet en toetsbaar resultaat na binnen een vooraf afgebakende periode;
- d. de effecten van de beoogde gedragsverandering worden gemonitord en geëvalueerd.

Hoofdstuk 5. Nadere uitwerking overige projecten

Artikel 42. Nadere aanvraagvereisten voor studie-initiatieven

Naast de aanvraagvereisten, bedoeld in artikel 16 en artikel 47 van de verordening, bevat de subsidieaanvraag voor een studie-initiatief ten minste:

- a. een afbakening van het te onderzoeken initiatief en de onderzoeksvragen;
- b. een motivering van de bijdrage aan de doelstellingen op het terrein van verkeer en vervoer, zoals vastgesteld in de strategische agenda;
- c. een beschrijving van de mogelijke vervolgstappen en de rol die de MRDH daarin kan vervullen.
- d. een planning en een raming van de kosten.

Artikel 43. Nadere aanvraagvereisten voor studieprojecten

Naast de aanvraagvereisten, bedoeld in artikel 16 en artikel 47 van de verordening, bevat de subsidieaanvraag voor een studieproject ten minste:

- a. een beschrijving van het project en de beoogde fasering van besluitvorming;
- b. een onderbouwing van de verwachte investeringsomvang;
- c. een planning waarin de verschillende besluitvormingsmomenten zijn opgenomen;

de bestuurlijke overeenkomst waarop de subsidieaanvraag betrekking heeft.

Artikel 44. Nadere aanvraagvereisten voor proefprojecten

1. Naast de aanvraagvereisten, bedoeld in artikel 16 en artikel 47 van de verordening, bevat een subsidieaanvraag voor een proefproject ten minste:
 - a. een beschrijving van de maatregel en de wijze waarop deze wordt beproefd;
 - b. een plan voor monitoring en evaluatie van de effecten van de maatregel;
 - c. een beschrijving van de mogelijkheden voor opschaling of bredere toepassing.
2. Indien het proefproject betrekking heeft op mobiliteitsdiensten die openstaan voor het algemene publiek, bevat de subsidieaanvraag tevens een haalbaarheidsstudie en een implementatieplan.
3. De haalbaarheidsstudie en het implementatieplan, bedoeld in het tweede lid, bevatten in ieder geval:
 - a. een onderbouwing waaruit blijkt of het project op basis van een businesscase rendabel is of rendabel kan worden gemaakt;
 - b. een inschatting van het aantal gebruikers tijdens de proef en bij eventuele voortzetting of opschaling;
 - c. een specificatie van de in te zetten voertuigen en de eigendomsverhoudingen daarvan;
 - d. een beschrijving van de projectorganisatie en de wijze waarop het openbaar vervoer wordt betrokken;
 - e. een overzicht van de relevante juridische kaders, waaronder toepasselijke eisen, vergunningen en procedures;
 - f. een inventarisatie van de risico's voor de realisatie van het project en de bijbehorende beheersmaatregelen.

Artikel 45. Subsidiabele kosten voor overige projecten

1. Onverminderd artikel 49 van de verordening zijn subsidiabel de kosten die direct samenhangen met de voorbereiding en uitvoering van een overig project, waaronder in ieder geval worden begrepen:
 - a. kosten voor de inzet van eigen personeel en ingehuurd personeel, voor zover deze rechtstreeks verband houdt met de uitvoering van het project en niet behoort tot de algemene bestuurslasten;
 - b. kosten voor materialen en middelen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de projectactiviteiten, waaronder communicatiemateriaal, drukwerk, evenementen en digitale middelen;
 - c. ingeval van proefprojecten, kosten voor infrastructurele maatregelen als bedoeld in artikel 33 van de verordening, waarop de bepalingen van paragraaf 3.3 van overeenkomstige toepassing zijn;
 - d. ingeval van proefprojecten voor mobiliteitsdiensten, de redelijkerwijs aan de exploitatie van de diensten toe te rekenen kosten.
2. De in het eerste lid genoemde kosten zijn slechts subsidiabel voor zover zij:
 - a. noodzakelijk, sober en doelmatig zijn als bedoeld in artikel 20 en artikel 49 van de verordening; en
 - b. rechtstreeks en uitsluitend aan het project kunnen worden toegerekend als bedoeld in artikel 20 en artikel 49 van de verordening.

Artikel 46. Nadere criteria voor studie-initiatieven

1. Een project komt, in aanvulling op artikel 17 van de verordening, voor subsidie in aanmerking indien het een kleinschalig onderzoek betreft naar de haalbaarheid van een initiatief dat:
 - a. bijdraagt aan de doelstellingen op het terrein van verkeer en vervoer, zoals vastgesteld in de strategische agenda;
 - b. in een latere fase kan leiden tot betrokkenheid van de MRDH als (mede-)opdrachtgever vanuit haar bevoegdheden op grond van de Wet personenvervoer 2000 of de Wet lokaal spoor;

- c. is gericht op verkenning en analyse en geen besluitvorming over voorbereiding of realisatie omvat.
- 2. Op studie-initiatieven zijn de artikelen 8 tot en met 14 en artikel 18, eerste lid, onderdeel a, niet van toepassing.

Artikel 47. Nadere criteria voor studieprojecten

Een project komt, in aanvulling op artikel 18 van de verordening, voor subsidie in aanmerking indien:

- a. het betrekking heeft op een omvangrijk project met verwachte investeringskosten van ten minste € 25 miljoen;
- b. de besluitvorming over voorbereiding en realisatie getrapt plaatsvindt en is ingebed in een meerjarige planning;
- c. de bestuurscommissie met betrekking tot het project een overeenkomst heeft gesloten waarin afspraken zijn vastgelegd over de bijdrage aan het project.

Artikel 48. Nadere criteria voor proefprojecten

Een proefproject komt, in aanvulling op artikel 18 van de verordening, voor subsidie in aanmerking indien:

- a. het betrekking heeft een maatregel die nieuw is, of in een aantoonbaar nieuwe toepassing of vorm wordt beproefd;
- b. de maatregel bijdraagt aan de doelstellingen op het terrein van verkeer en vervoer, zoals vastgesteld in de strategische agenda;
- c. de maatregel naar verwachting bijdraagt aan verbetering van de effectiviteit of doelmatigheid van het beleid;
- d. de maatregel bij gebleken succes opschaalbaar of breder toepasbaar is binnen de metropoolregio;
- e. de initiatiefnemer de effecten van de maatregel volgt, evalueert en hierover rapporteert aan de MRDH;
- f. de initiatiefnemer bij de aanvraag aannemelijk maakt dat de maatregel bij gebleken succes structureel kan worden voortgezet, inclusief een toelichting op de mogelijke financiële dekking, organisatorische inbedding en benodigde bestuurlijke besluitvorming.

Hoofdstuk 6. Exploitatie openbaar vervoer

Artikel 49. Subsidiabele kosten ondersteuning vrijwilligers

Subsidiabel zijn de kosten die direct samenhangen met ondersteuning van vrijwilligers als bedoeld in artikel 65, tweede lid, van de verordening, waaronder in ieder geval worden begrepen: administratiekosten, reiskosten en sociale activiteiten.

Artikel 50. Subsidiehoogte ondersteuning vrijwilligers

De hoogte van de subsidie voor ondersteuning van vrijwilligers bedraagt ten hoogste € 500 per jaar, vermeerderd met € 90 per vrijwilliger per jaar.

Hoofdstuk 7. Slotbepalingen

Artikel 51. Afwijkingsbevoegdheid

De bestuurscommissie kan deze uitvoeringsregeling geheel of gedeeltelijk buiten toepassing laten of daarvan afwijken:

- a. indien dit noodzakelijk is in verband met regels die door het Rijk worden gesteld bij het beschikbaar stellen van uitkeringen aan een gemeente voor specifiek aangewezen activiteiten;
- b. voor zover dit voor de verstrekking van een bijdrage noodzakelijk is op grond van:
 - 1°. een wet of daarop gebaseerde regeling;
 - 2°. bepalingen inzake Europese cofinanciering; of
 - 3°. Europeesrechtelijke bepalingen ter voorkoming van ongeoorloofde staatssteun.

Artikel 52. Hardheidsclausule

De bestuurscommissie kan de bepalingen van deze uitvoeringsregeling geheel of gedeeltelijk buiten toepassing laten of daarvan afwijken, voor zover strikte toepassing, gelet op het belang van een doelmatige en samenhangende uitvoering van het beleid op het gebied van verkeer en vervoer, de uitvoering van de strategische agenda of buitengewoon regionaal belang, naar haar oordeel zou leiden tot een onbillijkheid van overwegende aard.

Artikel 53. Intrekking oude uitvoeringsregeling

De Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2024 wordt ingetrokken.

Artikel 54. Overgangsrecht

Op subsidies die vóór de datum van inwerkingtreding van deze uitvoeringsregeling zijn verleend, blijft de Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2024 van toepassing.

Artikel 55. Inwerkingtreding

Deze uitvoeringsregeling treedt in werking op 1 september 2026.

Artikel 56. Citeertitel

Deze uitvoeringsregeling wordt aangehaald als: Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2027.

Aldus besloten in de vergadering van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag d.d. 10 juni 2026,

M.J. Rosier
Adjunct-secretaris

A.J.F. Kapteijns
voorzitter

Bijlage 1, behorende bij artikel 4 van de Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2027

Aanmeldformulier voor opname van een klein project in het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa)

[Inhoud → Formulier](#)

Bijlage 2, behorende bij artikel 6 van de Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2027

Formulier verzoek tot subsidievaststelling (eindverslag)

Inhoud → Formulier

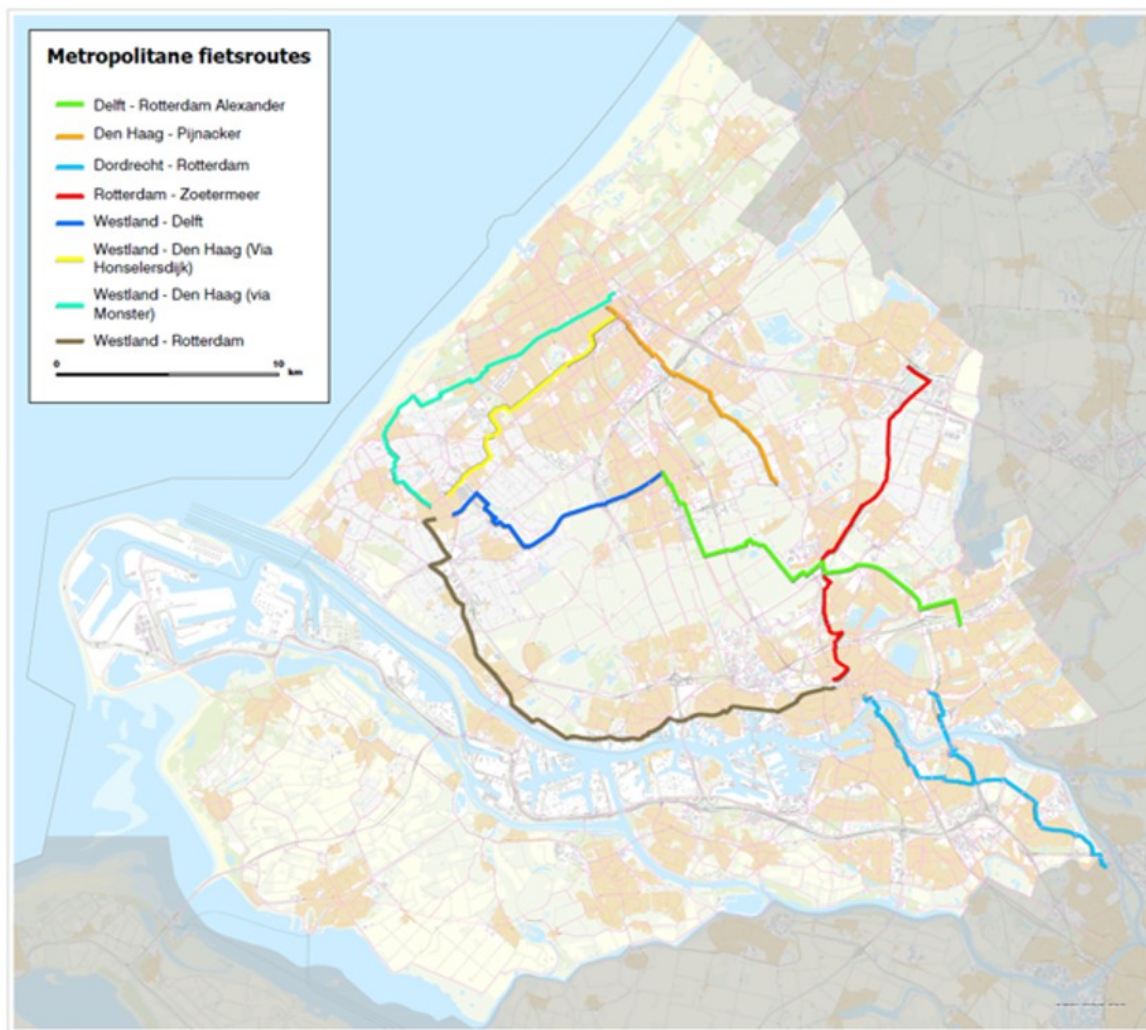
Bijlage 3, behorende bij artikel 7 van de Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2027

Controleprotocol projecten Vervoersautoriteit

Inhoud → [Controleprotocol](#)

Bijlage 4, behorende bij artikel 8 van de Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2027





Het regionaal basisnetwerk fiets is digitaal te raadplegen via de volgende link:

<https://mobycon.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=fa175d6b7f1f469d861818c9885c0e31&backlink=/project/regionaal-fietsnetwerk>

Bijlage 5, behorende bij artikelen 8 en 34 van de Uitvoeringsregeling Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2027

