

Besluit van gedeputeerde staten van 28 juni 2016, PZH-2016-557624200, tot wijziging van de Subsidieregeling R-net Zuid-Holland

Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland,

Gelet op artikel 3 van de Algemene subsidieverordening Zuid-Holland 2013;

Overwegende dat het in verband met de ontwikkeling van de R-net treincorridors wenselijk is aan daarbij betrokken gemeenten subsidie te kunnen verstrekken ten behoeve van het verbeteren of aantrekkelijker maken van stationsomgevingen;

Besluiten:

Vast te stellen de wijziging van de Subsidieregeling R-net Zuid-Holland

ARTIKEL I

De Subsidieregeling R-net Zuid-Holland wordt als volgt gewijzigd:

A.

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel 3 komt te luiden;
3. infrastructurele maatregel: maatregel gericht op de aanleg of aanpassing van infrastructuur, teneinde deze geschikt te maken voor R-net in Zuid-Holland, waaronder mede begrepen verkeersregelende voorzieningen en voorzieningen gericht op energietransitie;
2. De onderdelen 7 en 8 worden vernummerd tot 11 en 12.
3. Na onderdeel 6 worden onderdelen ingevoegd, luidende:
 7. R-net buscorridor: busverbinding tussen knooppunten die deel uitmaakt van R-net;
 8. R-net treincorridor: treinverbinding tussen knooppunten die deel uitmaakt van R-net;
 9. stationsomgeving: directe omgeving van het treinstation die een functionele relatie heeft met een R-net treincorridor;
 10. stationsoutillage: inrichting van een treinstation bestaande uit zit- en verblijfsmogelijkheden, groen, verlichting, bewegwijzering en reisinformatie;
4. Onderdeel 11 komt te luiden:
11. uitvoeringsbesluit: door Gedeputeerde Staten dan wel Provinciale Staten genomen besluit, waarin voor een R-net buscorridor of een R-net treincorridor een beschrijving is opgenomen van de infrastructurele maatregelen ter realisering van R-net in de betreffende R-net buscorridor of R-net treincorridor;
5. Onderdeel 12 komt te luiden:
12. PvE: Basis PvE R-net, onderdeel R-net buscorridor of indien vastgesteld, een specifiek voor één van de R-net buscorridors vastgesteld Programma van Eisen.

B.

Artikel 2 komt te luiden:

Artikel 2 Subsidiabele activiteiten en prestatie

1. Subsidie ten behoeve van de verwezenlijking van een R-net buscorridor in Zuid-Holland kan worden verstrekt voor:
 - a. het opstellen van een voorlopig ontwerp voor een infrastructurele maatregel;
 - b. het opstellen van een definitief ontwerp voor een infrastructurele maatregel;
 - c. het uitvoeren van een infrastructurele maatregel.
2. Subsidie ten behoeve van een R-net treincorridor in Zuid-Holland kan worden verstrekt voor het uitvoeren van een infrastructurele maatregel, zijnde het verbeteren dan wel aantrekkelijker maken van de stationsomgeving.
3. Subsidie als bedoeld in het eerste en tweede lid wordt verstrekt in de vorm van een projectsubsidie.
4. De activiteiten, bedoeld in het eerste en tweede lid, leiden tot de verwezenlijking van een gedeelte van het R-net in Zuid-Holland.

C.

Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, onderdeel a, komt te luiden:
 - a. de aanvraag geen betrekking heeft op één van de R-net buscorridors en R-net treincorridors.
2. In het eerste lid, onderdeel b, wordt na "R-net buscorridor" ingevoegd: en R-net treincorridor.

D.

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde lid komt te luiden:
- 3 Om voor subsidie als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel c, in aanmerking te komen, omvat het uitvoeren van een infrastructurele maatregel in ieder geval het uitvoeren van de infrastructurele maatregel conform een definitief ontwerp dat past binnen het PvE.
2. Na het derde lid wordt leden ingevoegd, luidende:
4. Om voor subsidie als bedoeld in artikel 2, tweede lid, in aanmerking te komen, dient de maatregel gericht te zijn op vergroting van het gemak en comfort van de reiziger waaronder in ieder geval verbetering van de aansluiting van openbaar vervoer met andere vervoerswijzen of verbetering van informatievoorziening voor de reiziger wordt verstaan.
5. Om voor subsidie als bedoeld in artikel 2, eerste en tweede lid in aanmerking te komen, wordt voldaan aan het vereiste dat de maatregel sober en doelmatig is.

E.

Artikel 7 komt te luiden:

Artikel 7 Subsidiehoogte

1. De subsidie voor een R-net buscorridor bedraagt ten hoogste 100% van de subsidiabele kosten.
2. De hoogte van de subsidie voor een R-net treincorridor bedraagt ten hoogste €500.000,- per treinstation, verminderd met de kosten die de provincie Zuid-Holland bijdraagt voor de fietsparkeerplaatsen en stationsoutillage op het betreffende treinstation.
3. Indien zich binnen een gemeente meerdere treinstations bevinden, kunnen gedeputeerde staten in afwijking van het tweede lid bepalen dat het de gemeente vrij staat te bepalen welk subsidiebedrag zij aan iedere stationsomgeving besteedt, mits de gemeente in de aanvraag gemotiveerd heeft aangegeven welke kwaliteitsimpuls aan iedere stationsomgeving wordt gegeven, en deze naar het oordeel van gedeputeerde staten voldoende is.

F.

In artikel 8 wordt na "bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel c" ingevoegd: en tweede lid.

G.

Artikel 9, vierde lid, komt als volgt te luiden:

4. De aanvraag tot vaststelling van een subsidie als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel c, en artikel 2, tweede lid, gaat in aanvulling op artikel 23 van de Asv vergezeld van het proces-verbaal van oplevering van de infrastructurele maatregel, bedoeld in artikel 5, derde en vierde lid.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal blad waarin dit besluit wordt geplaatst.

Den Haag, 28 juni 2016
Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

drs. J.H. de Baas, secretaris
drs. J. Smit, voorzitter

TOELICHTING

ALGEMEEN

Op 1 oktober 2013 hebben Gedeputeerde Staten de Subsidieregeling Programma R-net Zuid- Holland vastgesteld, op grond waarvan subsidies kunnen worden verstrekt aan gemeenten voor ontwerpen en uitvoeren van infrastructurele maatregelen ten behoeve van realisering van onderdelen van R-net buscorridors Zuid- Holland. Op 27 januari 2015 hebben GS een eerste (beperkte) wijziging van de subsidieregeling vastgesteld. Deze regeling blijkt nu een tweede aanpassing te behoeven. Eventuele integratie van deze subsidieregeling in de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 wordt op een later moment gezien. Dit vraagt meer tijd, waarop deze aanpassing gezien de gewenste voortgang bij de R-netspoorcorridors niet kan wachten.

In de Subsidieregeling R-net Zuid-Holland is de mogelijkheid vastgelegd tot het verstrekken van subsidies aan gemeenten ten behoeve van planvorming voor en uitvoering van infrastructurele maatregelen ten behoeve van de verwezenlijking van R-net *buscorridors* in Zuid-Holland. In het kader van de ontwikkeling van de R-net treincorridor Alphen aan de Rijn - Gouda is inmiddels de wenselijkheid gebleken om betrokken gemeenten ook subsidie te verstrekken ten behoeve van het verbeteren of aantrekkelijker maken van de stationsomgeving is vergroting van het gemak en comfort van de reiziger. Daarnaast wordt de subsidiemogelijkheid voor "voorzieningen gericht op energietransitie" voor zowel R-net bus- als treincorridors vastgelegd in de regeling. Samenvattend, de subsidieregeling wordt zodanig aangepast dat subsidieverstrekking aan gemeenten ten behoeve van het verbeteren of aantrekkelijker maken van de stationsomgeving mogelijk wordt en subsidie voor R-net gerelateerde maatregelen gericht op energietransitie van een expliciete grondslag wordt voorzien.

In de subsidieregeling is een maximumsubsidie per stationsomgeving opgenomen van € 0,5 miljoen, verminderd met de door de provincie (aan ProRail) te betalen kosten van realisering van fietsparkeerplaatsen en stationsoutillage. Het budget van € 0,5 miljoen per station is conform de afspraak die hierover is vastgelegd in de "Bestuursovereenkomsten vanwege het HOV-net Zuid-Holland Noord", die op 17 mei 2013 door de provincie en betrokken gemeenten zijn ondertekend. Indien zich binnen een gemeente meerdere treinstations bevinden, kan Gedeputeerde Staten een gemeente bestedingsvrijheid geven bij de inzet van het subsidiebedrag ten behoeve van elk afzonderlijk treinstation, mits de gemeente in de aanvraag gemotiveerd heeft aangegeven welke kwaliteitsimpuls aan iedere stationsomgeving wordt gegeven en de kwaliteitsimpuls naar het oordeel van Gedeputeerde Staten voldoet. Hiermee worden de bestedingsvrijheid ten opzichte van de "Bestuursovereenkomsten vanwege het HOV-net Zuid-Holland Noord" verruimd, zonder afbreuk te doen aan de budgettaire kaders die eerder voor R-net treincorridors zijn vastgesteld. Zie hierover de toelichting op artikel 7.

ARTIKELSGEWIJS

Artikel 1

Aan de begripsbepalingen van artikel 1 worden een aantal onderdelen gewijzigd en toegevoegd onder vernummering van overige onderdelen.

Onderdeel 3

Uitbreiding van de definitie van *infrastructurele maatregel* naar 'voorzieningen gericht op energietransitie' is nodig om subsidie voor voorzieningen ter bevordering van energietransitie met R-net van een grondslag te voorzien.

Energietransitie omvat overeenkomstig het *Hoofdlijnenakkoord Zuid-Holland slimmer, schoner en sterker* zowel maatregelen ter stimulering van het gebruik van minder fossiele energie ten gunste van meer duurzame energie (bijvoorbeeld energieopwekking met zonnepanelen en laadmogelijkheden voor elektrisch vervoer zoals laadpalen voor auto's en fietsen) als maatregelen ter stimulering van energiebesparing (bijvoorbeeld LED-verlichting). Uiteraard dienen de maatregelen gericht op energietransitie een functionele relatie te hebben met R-net.

Maatregelen om de stationsomgeving te verbeteren of aantrekkelijker te maken kunnen worden begrepen onder maatregelen gericht op de aanleg of aanpassing van infrastructuur, derhalve behoeft de regeling op dit punt niet te worden aangepast.

Onderdelen 7, 8 en 11

De toevoeging van de omschrijving van R-net buscorridor en R-net treincorridor is nodig, omdat de regeling tot dusver alleen op R-net buscorridors zag en de werkingssfeer nu uitgebreid wordt naar R-net treincorridors.

Onderdeel 9

De uitbreiding van de werkingssfeer van de regeling ziet op de verbetering of het aantrekkelijker maken van de stationsomgeving en maatregelen gericht op energietransitie. Het gaat uitsluitend om bestaande

treinstations. Hierbij is ruimtelijke en functionele begrenzing van – het begrip - ‘stationsomgeving’ noodzakelijk, om te ruime toepassing te voorkomen. De inperking ligt in de “*directe* omgeving van het station” en in het vereiste van een *functionele* relatie met R-net.

Onderdeel 10

Afbakening van het begrip ‘stationsoutillage’ is noodzakelijk gezien hetgeen in artikel 7, tweede lid, over de hoogte van de subsidie staat. Er is aansluiting gezocht bij de omschrijving van het begrip ‘stationsoutillage’ dat ProRail hanteert. De maximale subsidie bedraagt nl. € 0,5 miljoen per treinstation minus de bijdrage van de provincie voor fietsparkeerplaatsen en ‘stationsoutillage’.

Onderdeel 11

De definitie van uitvoeringsbesluit is aangepast, aangezien een uitvoeringsbesluit zowel een afzonderlijk besluit over een bepaalde R-net bus- of treincorridor kan betreffen als onderdeel van een generiek besluit kan zijn zoals een Programmabesluit, een Kaderbesluit Infrastructuur of het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI). Dit hoeft niet per definitie een besluit als bedoeld in de Regeling Projecten Zuid-Holland te zijn, vandaar dat deze verwijzing is geschrapt. Dit brengt geen verandering in de toepasbaarheid van de Regeling Projecten Zuid-Holland, de regel dat GS voor ieder project in het ZPI van meer dan € 10 mln. voorafgaand aan de verkennings- en realisatiefase een ontwerp besluit aan PS voorlegt, geldt onverkort.

In onderdeel 11 is eveneens “*door de betrokken gemeenten*” te nemen infrastructurele maatregelen ter realisering van R-net geschrapt, aangezien niet altijd de betrokken gemeente(n) de maatregelen realiseert, maar in bepaalde gevallen de provincie Zuid-Holland de realisatie van – een deel van de - maatregelen voor haar rekening neemt,

Onderdeel 12

Er wordt niet voor iedere buscorridor een specifiek Programma van Eisen opgesteld en het *Basis PvE R-net, onderdeel R-net buscorridor*, vormt dan het toetsingskader. Om die reden is de omschrijving van SPvE in onderdeel 12 gewijzigd in PvE, waaronder ook een specifiek PvE voor een buscorridor kan worden verstaan. Tevens is de “in het implementatieplan beschreven” geschrapt, aangezien niet alle R-net buscorridors zijn opgenomen in het implementatieplan en deze formulering ruimte biedt voor de aanwijzing van nieuwe R-net corridors.

Artikel 2

Om verstrekking van subsidie mogelijk te maken voor maatregelen ter verbetering of het aantrekkelijker maken van de stationsomgeving en het uitvoeren van andere infrastructurele maatregelen zoals maatregelen gericht op energietransitie zijn deze als subsidiabele activiteiten aan het nieuwe artikel 2, tweede lid, toegevoegd. Uit de formulering “het verbeteren dan wel aantrekkelijker maken van de stationsomgeving” vloeit voort dat het hierbij gaat om *bestaande* treinstations.

Artikel 4

In artikel 4, eerste lid, sub a. is de “in het implementatieplan beschreven” geschrapt, aangezien niet alle R-net bus- en treincorridors zijn opgenomen in het implementatieplan en de nieuwe formulering ruimte biedt voor de aanwijzing van nieuwe R-net corridors. Uiteraard is hier een uitvoeringsbesluit voor nodig zoals blijkt uit het eerste lid, onder b.

De toevoeging van ‘en R-net treincorridors’ in het eerste lid, is nodig, omdat de regeling tot dusver alleen op R-net buscorridors zag en de werkingssfeer nu uitgebreid wordt naar treincorridors.

Artikel 5

Specifiek voor te subsidiëren maatregelen in het kader van de verbetering of het aantrekkelijker maken van de stationsomgeving is een vierde lid toegevoegd. Om de maatregelen, die voor subsidie in aanmerking komen, in te kaderen is bepaald dat maatregelen alleen gesubsidieerd kunnen worden indien deze zijn gericht op ‘vergroting van het gemak en comfort van de reiziger’. Om zo concreet mogelijk te zijn, is vastgelegd dat hierbij bedoeld wordt op verbetering van de aansluiting van openbaar vervoer met andere vervoerswijzen (zgn. ketenintegratie) en op informatievoorziening voor de reiziger, het aanbieden van dynamische reisinformatie is uitgangspunt van R-net. Ketenintegratie vindt zijn uitwerking o.a. in bewegwijzering, bescherming tegen weersomstandigheden, verbetering van de bereikbaarheid door looproutes en fietspaden, laadmogelijkheden voor elektrische auto’s en fietsen, fietsparkeerplaatsen, K+R (kiss and ride) en P+R (parkeren en reizen).

Er is een vijfde lid toegevoegd waarin zowel voor maatregelen ten behoeve van R-net buscorridors als R-net treincorridors is bepaald dat ‘de maatregel sober en doelmatig’ moet zijn. Deze vereisten gelden uiteraard met in achtname van de vastgelegde afspraken in bestuursovereenkomsten en de productformule R-net.

Artikel 7

Vanwege de uitbreidingsfeer van de Subsidierегeling naar een R-net treincorridor is het eerste lid gewijzigd en is een tweede en derde lid toegevoegd. Het eerste lid ziet alleen op een R-net buscorridor; het tweede lid op een R-net treincorridor.

Tweede lid

Het tweede lid bepaalt dat de maximale bijdrage per treinstation € 0,5 miljoen bedraagt, zulks conform de "Bestuursovereenkomsten vanwege het HOV-net Zuid-Holland Noord".

Uit het beschikbare bedrag dienen zowel de noodzakelijke maatregelen op de treinstations zelf, uit te voeren door ProRail, als de maatregelen in iedere stationsomgeving, uit te voeren door de betreffende gemeente, te worden betaald. De noodzakelijke werkzaamheden van ProRail hebben daarbij prioriteit; het gaat hierbij om fietsparkeerplaatsen en stationsoutillage. Het restantbedrag na aftrek van de benodigde kosten van ProRail is beschikbaar voor (her)inrichting van de stationsomgeving.

Derde lid

In afwijking van het tweede lid geeft het derde lid Gedeputeerde de mogelijkheid om, indien zich binnen de gemeente meerdere treinstations bevinden, gemeenten de ruimte te geven om zelf te bepalen welk subsidiebedrag ten behoeve van elke afzonderlijke stationsomgeving wordt besteed, mits de gemeente in de aanvraag gemotiveerd heeft aangegeven welke kwaliteitsimpuls aan iedere stationsomgeving wordt gegeven, en deze naar het oordeel van gedeputeerde staten voldoende is. Dit kan betekenen dat een gemeente met 2 stations € 0,6 miljoen in de ene stationsomgeving en € 0,4 miljoen in de andere stationsomgeving mag investeren. Wel verbindt het derde lid hier de voorwaarde aan dat iedere stationsomgeving van de R-net treincorridor een kwaliteitsimpuls wordt gegeven en daarmee wordt verbeterd of aantrekkelijker wordt gemaakt. Bij 'kwaliteitsimpuls' kan gedacht worden aan verbetering van de ketenmobiliteit (bijv. voldoende P+R plaatsen en fietsparkeergelegenheid), sociale veiligheid en toegankelijkheid van de R-net corridor. Met andere woorden in iedere stationsomgeving van de R-net treincorridor zal moeten worden geïnvesteerd.

Artikel 8

Vanwege de uitbreidingsfeer van de Subsidierегeling is in artikel 8 een verwijzing naar artikel 2, tweede lid, opgenomen, zodat de verplichting om zorg te dragen voor de voortgang van de uitvoering van een infrastructurele maatregel ook geldt voor een R-net treincorridor.

Artikel 9

De aanpassing van het vierde lid maakt dat de bepaling over verantwoording ook geldt voor subsidies die worden verstrekt ten behoeve van R-net treincorridors. Artikel 9 maakt het mogelijk om naast de door de Algemene subsidieverordening Zuid-Holland 2013 gevraagde bescheiden ten behoeve van verantwoording (dat wil zeggen activiteitenverslag en voor subsidies van meer dan 125.000 euro: een financieel verslag en jaarrekening met accountantsverklaring), een proces-verbaal van de uitvoering van de infrastructurele maatregelen te vereisen.