

Besluit van gedeputeerde staten van Utrecht van 14 juli 2020, nr. 82114D50, houdende nadere regels op grond van de Algemene subsidieverordening provincie Utrecht (Uitvoeringsverordening subsidies Mobiliteit 2020-2023 provincie Utrecht)

Gedeputeerde staten van Utrecht;

Gelet op artikel 37 en artikel 4 van de Algemene subsidieverordening provincie Utrecht;

Overwegende dat

- Gedeputeerde staten op 17 december 2019 de uitvoeringsprogramma's voor Openbaar Vervoer, Fiets, Verkeersveiligheid en Knooppunten voor de periode 2019-2023 hebben vastgesteld.
- Gedeputeerde staten de doelstellingen uit Uitvoeringsprogramma's willen bereiken door onder andere subsidie te verlenen aan activiteiten die aan de realisatie bijdragen.

Besluiten de volgende uitvoeringsverordening vast te stellen.

Paragraaf 1 Algemeen

Artikel 1.1 Algemene Begripsbepalingen

In deze verordening wordt verstaan onder:

- a. actielijn: onderdeel van een uitvoeringsprogramma;
- b. ASV: Algemene subsidieverordening provincie Utrecht;
- c. dienst: activiteit waarmee je iemand van nut bent, niet zijnde een dienst voor de provincie Utrecht in de zin van de aanbestedingswet;
- d. gedragsbeïnvloeding: activiteiten gericht op het veranderen van de vervoerswijzekeuze of het verkeersgedrag;
- e. GS: het college van gedeputeerde staten
- f. knooppunt: een punt in het vervoernetwerk waar een overstap tussen meerdere vervoerswijzen gefaciliteerd wordt;
- g. MKBA: maatschappelijke kosten-baten analyse;
- h. programmaonderdeel: onderdeel van een actielijn in een uitvoeringsprogramma met specifieke één of meer beleidsdoelstellingen;
- i. project: een in tijd en middelen begrensde activiteit om een van tevoren bepaald doel te bereiken;
- j. start van het project: de datum van gunning aan een aannemer of dienstverlener;
- k. subsidiabele kosten: de kosten waarvoor subsidie kan worden verstrekt, nader gespecificeerd in artikel 1.7;
- l. subsidiebedrag: het deel van de totale subsidiabele kosten dat door de provincie Utrecht wordt bijgedragen;
- m. VAT-kosten: de kosten van voorbereiding, administratie en toezicht van een infrastructureel project met uitzondering van kosten voor de accountantscontrole;
- n. voorziening: maatregel of hulpmiddel;
- o. wegbeheerder: een wegbeheerder is de beheerder van een weg. In de meeste gevallen is de wegbeheerder ook de eigenaar van de weg.

Artikel 1.2 Aanvraag

1. Aanvragen kunnen jaarlijks doorlopend worden ingediend van 1 januari tot en met 30 september, tenzij in een van de onderstaande paragrafen anders is vermeld. Dit geldt gedurende de looptijd van de regeling tot en met 2023.
2. Voor het indienen van een aanvraag wordt gebruik gemaakt van het digitale aanvraagformulier, te vinden op www.provincie-utrecht.nl.

Artikel 1.3 Bij de aanvraag te overleggen gegevens

In aanvulling op artikel 7 van de ASV worden bij aanvraag overlegd:

- a. een projectplanning met mijlpalen;
- b. een opsomming van specifieke, meetbare, realistische en tijdgebonden realisatie-indicatoren;
- c. voor zover het een subsidie voor fysieke maatregelen betreft:

- i. een verantwoording van de locatie van het project;
 - ii. foto's van de huidige situatie;
 - iii. ontwerptekeningen of animaties van de toekomstige situatie, waaruit blijkt hoe de maatregel wordt ingepast in de omgeving, indien relevant het materiaalgebruik, de maatvoering en of de situatie aan de geldende richtlijnen voldoet;
- d. voor zover het een subsidie voor het ontwikkelen van een dienst betreft een toelichting op de te hanteren verantwoordingsystematiek waarmee wordt aangetoond wat het bereik is en hoe de dienst bijdraagt aan het realiseren van de doelstellingen.

Artikel 1.4 Algemene verplichtingen subsidieontvanger

De subsidieontvanger start binnen een jaar na bekendmaking van de verleningsbeschikking met de uitvoering van het project, tenzij in de beschikking anders is bepaald.

Artikel 1.5 Verantwoording

In aanvulling op de artikelen 22 en 23 van de ASV bevat de aanvraag tot vaststelling voor zover het een subsidie voor fysieke maatregelen betreft een fotoverantwoording van het project, bestaande uit foto's van na de realisatie van het project.

Artikel 1.6 Weigeringsgrond

In aanvulling op artikel 10 van de ASV, wordt subsidie geweigerd indien de activiteit naar het oordeel van GS niet of onvoldoende bijdraagt aan de beleidsdoelen, zoals geformuleerd in de betreffende Uitvoeringsprogramma's.

Artikel 1.7 Subsidiabele kosten

1. Tot de subsidiabele kosten behoren:
 - a. uitvoeringskosten ten behoeve van de realisatie van een infrastructureel werk of voorziening:
 - i. voor het betrokken project;
 - ii. noodzakelijke verwerving van een onroerende zaak;
 - iii. vergunningen en leges;
 - iv. bouwrente, gebaseerd op het rentepercentage van de meest recente staatslening op het moment van gunning van het werk;
 - v. aanleg, bouw, wijziging of inrichting van infrastructuur of fietsvoorziening;
 - vi. met het project samenhangende schadevergoeding aan derden;
 - vii. de krachtens de Wet op de Omzetbelasting 1968 verschuldigde belasting voor zover die niet kan worden teruggevorderd of gecompenseerd door het BTW compensatiefonds;
 - b. de eenmalige kosten voor het ontwerpen, ontwikkelen of aanschaffen en implementeren van een nieuwe dienst;
 - c. de kosten voor het uitvoeren van een dienst op het gebied van voorlichting en educatie, voor zover deze niet worden gedekt door het heffen van entreegeld of een andere bijdrage.
2. VAT-kosten zijn ook subsidiabele investeringskosten, met dien verstande dat de subsidie voor deze kosten maximaal 16% van de subsidiabele investeringskosten zoals vermeld in artikel 1.7.1.a bedraagt.
3. De kosten zijn marktconform, tenzij wordt aangetoond dat er prijsopdrijvende omstandigheden zijn.
4. Tot de subsidiabele kosten behoren in ieder geval niet de onderhoudskosten aan infrastructuur of voorzieningen en de kosten als gevolg van achterstallig onderhoud.
5. Tot de subsidiabele kosten behoren in ieder geval niet de kosten voor de onderdelen van de infrastructuur of dienst die niet direct leiden tot het bereiken van de doelstellingen van het de uitvoeringsprogramma's.

Paragraaf 2 Fiets

Artikel 2.1 Begripsbepalingen

In deze verordening wordt verstaan onder:

- a. E-bike: fiets met elektrische trapondersteuning, begrensd op een maximumsnelheid van 25 km/uur;
- b. fietsknooppunt met hoge prioriteit: knooppunt op het regionaal fietsnetwerk uit de knooppuntenanalyse in het Uitvoeringsprogramma fiets, dat de veiligheid van weggebruikers in gevaar brengt of een knooppunt dat grote invloed heeft op het fietsgebruik, of een stapeling van knooppunten. Knooppunten met hoge prioriteit zijn opgenomen op kaart in bijlage 2 in het Uitvoeringsprogramma fiets;

- c. fietsknelpunt met lage prioriteit: knelpunt op het Regionaal fietsnetwerk uit de knelpuntenanalyse in het Uitvoeringsprogramma fiets, dat afwijkt van de kwaliteitseisen op het gebied van veilig, vlot en comfortabel. Knelpunten met lage prioriteit zijn opgenomen op kaart in bijlage 2 in het Uitvoeringsprogramma fiets;
- d. fietsroute: vrij liggend pad, parallelweg of een weggedeelte, gereserveerd voor het gebruik door fietsers, e-bikes en speedpedelecs;
- e. fietsstimulering: het bevorderen van het gebruik van de fiets als vervoermiddel, zoals bedoeld in het Uitvoeringsprogramma Fiets;
- f. fietsvoorziening: infrastructuur bedoeld om zich per fiets, e-bike of speedpedelec over te verplaatsen of om fietsen, e-bikes en speedpedelecs te stallen of een voorziening om het gebruik van de fiets, e-bike of speedpedelec te stimuleren;
- g. FietsParKeur: zie www.fietsparkeur.nl;
- h. knelpuntenanalyse: de knelpuntenanalyse uitgevoerd in het kader van het Uitvoeringsprogramma Fiets waarin knelpunten met een lage en hoge prioriteit zijn benoemd;
- i. kunstwerk: fietstunnel of fietsbrug;
- j. overig fietsknelpunt: knelpunt op fietsnetwerk waarbij niet aan de kwaliteitseisen wordt voldaan, niet zijnde een knelpunt met hoge of lage prioriteit;
- k. Regionaal fietsnetwerk: het regionale fietsnetwerk zoals opgenomen in bijlage 1 van het Uitvoeringsprogramma Fiets;
- l. Uitvoeringsprogramma Fiets: Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2023, vastgesteld door GS op 17 december 2019;
- m. utilitair fietsgebruik: het gebruik van de fiets voor ritten naar school, werk en knooppunten;
- n. last mile: het eerste of laatste stukje van een reis tussen een knooppunt en de definitieve bestemming;
- o. Planstudie: het uitvoeren van een alternatievenstudie en het maken van een ontwerp;
- p. slimme toepassing: nieuwe toepassingen op het gebied van fietsen die gericht zijn op kennisdeling, het verbeteren van de veiligheid en kwaliteit van het Regionaal fietsnetwerk, doorstroming en verminderen wachttijden bij VRI's, het stimuleren van het fietsgebruik, de bijdrage die de fiets kan leveren aan klimaatbeheersing en de gezondheid van mens en omgeving;
- q. speedpedelec: fiets met elektrische trapondersteuning begrenst tot een maximumsnelheid van 45km/u.

Artikel 2.2 Subsidiabele activiteiten en criteria

1. Subsidie wordt alleen verstrekt voor activiteiten die bijdragen aan de doelstellingen op het gebied van verkeer en vervoer, zoals vastgelegd in het Uitvoeringsprogramma Fiets.
2. Subsidie kan worden verstrekt voor activiteiten die bijdragen aan de doelstellingen van Actielijn 1 "Regionaal Fietsnetwerk vlot, veilig en comfortabel" voor de programmaonderdelen:
 - a. Kwaliteitsverbetering Regionaal fietsnetwerk – overige wegbeheerders;
 - b. Verkenning en realisatie snelfietsroutes met prioriteit;
 - c. Quick wins.
3. Subsidie kan worden verstrekt aan activiteiten die bijdrage aan de doelstellingen van Actielijn 2 Sterke keten voor de onderdelen:
 - a. Uitbreiden fietsvoorzieningen op en naar knooppunten en haltes
 - b. Verbeteren voorzieningen in de last mile naar bedrijventerreinen
4. Subsidie kan worden verstrekt aan activiteiten die bijdragen aan de doelstellingen van Actielijn 3 Slim fietsen voor de onderdelen:
 - a. Kennisontwikkeling en slimme toepassingen
 - b. Netwerken en profilering
5. Subsidie kan worden verstrekt aan activiteiten die bijdragen aan de doelstellingen van Actielijn 4 Gezond en veilig fietsgedrag voor de onderdelen:
 - a. Stimuleren utilitair fietsgebruik;
 - b. Stimuleren fietsgebruik specifieke doelgroepen.
6. Een snelfietsroute of een kunstwerk dat onderdeel uitmaakt van een snelfietsroute is alleen subsidiabel wanneer deze is opgenomen in de weergave van het snelfietsroutenetwerk in figuur 4 van het Uitvoeringsprogramma Fiets en wanneer daarvoor een overeenkomst is getekend tussen de betrokken wegbeheerders en provincie Utrecht.
7. Subsidie voor Kwaliteitsverbetering Regionaal fietsnetwerk – overige wegbeheerders zoals bedoeld bij artikel 2.2 tweede lid onder a wordt verstrekt als het project voldoet aan de volgende voorwaarden:
 - a. het project wordt uitgevoerd op het Regionaal fietsnetwerk;

- b. het project draagt bij aan de verbetering van het Regionaal fietsnetwerk op het gebied van vlot, veilig en comfortabel.
 - c. indien de maatregel samenvalt met een locatie uit de knelpuntenanalyse, moet de maatregel bijdragen aan het oplossen van het type knelpunt zoals benoemd in de knelpuntenanalyse;
 - d. de activiteiten moeten voldoen aan de vigerende richtlijnen en aanbevelingen van het CROW over fietsinfrastructuur, tenzij het afwijken daarvan naar oordeel van GS inhoudelijk voldoende onderbouwd is.
8. Subsidie voor “Sterke keten” als bedoeld bij artikel 2.2. derde lid onder a en b voor fietsparkeervoorzieningen wordt verstrekt als de fietsparkeervoorziening voldoet aan de door de stichting FietsParKeur vastgestelde normen in het “Normstellend document fietsparkeren”.

Artikel 2.3 Subsidieontvangers/doelgroepen

Subsidie kan worden verstrekt aan:

- a. wegbeheerders van wegen binnen de provinciegrenzen van de provincie Utrecht;
- b. rechtspersonen die eigenaar of beheerder zijn van openbaar toegankelijk fietsvoorzieningen in de provincie Utrecht;
- c. rechtspersonen die een openbaar toegankelijke fietsvoorziening realiseren in de provincie Utrecht;
- d. rechtspersonen die activiteiten willen uitvoeren die direct bijdragen aan één of meerdere doelstellingen van het Uitvoeringsprogramma Fiets.

Artikel 2.4 Tendersaanvraag Kwaliteitsverbetering Regionaal fietsnetwerk – overige wegbeheerders

1. Met ingang van 1 januari 2021 geldt dat in afwijking van artikel 1.2 aanvragen voor subsidie Kwaliteitsverbetering Regionaal fietsnetwerk – overige wegbeheerders, zoals bedoeld bij artikel 2.2 tweede lid onder a, twee keer per kalenderjaar kunnen worden ingediend, van 15 januari tot en met 15 februari en van 15 juni tot en met 15 juli in dat kalenderjaar.
2. Alleen volledige aanvragen die in het eerste lid genoemde periode zijn ingediend, worden in behandeling genomen.
3. In aanvulling op artikel 7 van de ASV en de gegevens zoals genoemd in artikel 1.3, worden bij de aanvraag om subsidie de volgende gegevens overlegd:
 - a. fietstellingen waaruit blijkt hoeveel fietsers gebruik maken van de maatregel in de bestaande situatie. De fietstellingen voldoen aan de volgende eisen:
 - i. de tellingen genoemd onder a. zijn maximaal 2 jaar oud op het moment van indienen van de aanvraag voor subsidie;
 - ii. de tellingen genoemd onder a. beslaan een meting van tenminste twee aaneengesloten weken;
 - b. indien de aanvraag voor subsidie een nieuwe schakel in het fietsnetwerk betreft, wordt een prognose overlegd van het verwachte aantal fietsers dat gebruik zal maken op een gemiddelde werkdag inclusief onderbouwing.
4. In aanvulling op artikel 6 lid 2 van de ASV worden aanvragen voor subsidie als volgt beoordeeld en gerangschikt:
 - a. projecten die een knelpunt met een hoge prioriteit aanpakken worden als eerste geselecteerd;
 - b. projecten die een knelpunten met een lage prioriteit aanpakken worden vervolgens geselecteerd;
 - c. projecten die niet onder sub a en b vallen en overige knelpunten aanpakken worden als laatste geselecteerd;
 - d. daarnaast vindt rangschikking binnen de categorieën genoemd in sub a. t/m c van dit artikel plaats op basis van het gemiddeld aantal fietsers per werkdag dat van de betreffende maatregel gebruik maakt.

Artikel 2.5 Subsidieplafonds

1. Het subsidieplafond voor subsidies op grond van deze paragraaf en gerelateerd aan het Uitvoeringsprogramma Fiets, bedraagt in 2020 €12.000.000,-, waarbij de plafonds als volgt zijn verdeeld over de programmaonderdelen uit artikel 2.2:
 - a. voor het onderdeel Kwaliteitsverbetering Regionaal fietsnetwerk overige wegbeheerders, zoals genoemd in artikel 2.2 tweede lid onder a: €2.000.000,-;
 - b. voor het onderdeel Verkenning en realisatie snelfietsroutes met prioriteit, zoals genoemd in artikel 2.2 tweede lid onder b: €8.000.000,-;
 - c. voor het onderdeel Quick wins, zoals genoemd in artikel 2.2 tweede lid onder c: €75.000,-;
 - d. voor het onderdeel Uitbreiden fietsvoorzieningen op en naar knooppunten, zoals genoemd in artikel 2.2 derde lid onder a: €1.425.000,-;

- e. voor het onderdeel Verbeteren voorzieningen last mile bij bedrijventerreinen, zoals genoemd in artikel 2.2 derde lid onder b: €100.000,-;
 - f. voor het onderdeel Kennisontwikkeling en slimme toepassingen, zoals genoemd in artikel 2.2 vierde lid onder a: €100.000,-;
 - g. voor het onderdeel Netwerken en profilering, zoals genoemd in artikel 2.2 vierde lid onder b: €100.000,-;
 - h. voor het onderdeel Stimuleren utilitair fietsgebruik, zoals genoemd in artikel 2.2 vijfde lid onder a: €100.000,-;
 - i. voor het onderdeel Stimuleren fietsgebruik specifieke doelgroepen, zoals genoemd in artikel 2.2 vijfde lid onder b: €100.000,-.
2. Het subsidieplafond voor subsidies op grond van deze paragraaf en gerelateerd aan het Uitvoeringsprogramma Fiets bedraagt in 2021 €14.340.000, waarbij de plafonds als volgt zijn verdeeld over de programmaonderdelen uit artikel 2.2:
- a. voor het onderdeel Kwaliteitsverbetering Regionaal fietsnetwerk overige wegbeheerders, zoals genoemd in artikel 2.2 tweede lid onder a: €4.000.000,-;
 - b. voor het onderdeel Verkenning en realisatie snelfietsroutes met prioriteit, zoals genoemd in artikel 2.2 tweede lid onder b: €7.280.000,-;
 - c. voor het onderdeel Quick wins, zoals genoemd in artikel 2.2 tweede lid onder c: €100.000,-;
 - d. voor het onderdeel Uitbreiden fietsvoorzieningen op en naar knooppunten, zoals genoemd in artikel 2.2 derde lid onder a: €2.460.000,-;
 - e. voor het onderdeel Verbeteren voorzieningen last mile bij bedrijventerreinen, zoals genoemd in artikel 2.2 derde lid onder b: €100.000,-;
 - f. voor het onderdeel Kennisontwikkeling en slimme toepassingen, zoals genoemd in artikel 2.2 vierde lid onder a: €100.000,-;
 - g. voor het onderdeel Netwerken en profilering, zoals genoemd in artikel 2.2 vierde lid onder b: €100.000,-;
 - h. voor het onderdeel Stimuleren utilitair fietsgebruik, zoals genoemd in artikel 2.2 vijfde lid onder a: €100.000,-;
 - i. voor het onderdeel Stimuleren fietsgebruik specifieke doelgroepen, zoals genoemd in artikel 2.2 vijfde lid onder b: €100.000,-.

Artikel 2.6 Hoogte van de subsidie

1. De maximale subsidie bedraagt per programmaonderdeel:
 - a. Kwaliteitsverbetering Regionaal fietsnetwerk overige wegbeheerders: €1.000.000,- per aanvrager per kalenderjaar;
 - b. Quick wins: €100.000,- per aanvrager;
 - c. Uitbreiden fietsvoorzieningen op en naar knooppunten: €500.000,- per gemeente voor fietsvoorzieningen bij bus- en tramhaltes;
 - d. Verbeteren voorzieningen last mile bij bedrijventerreinen: €100.000,- per aanvrager;
 - e. Kennisontwikkeling en slimme toepassingen: €100.000,- per aanvrager;
 - f. Netwerken en profilering: €100.000,- per aanvrager;
 - g. Stimuleren utilitair fietsgebruik: €100.000,- per aanvrager;
 - h. Stimuleren fietsgebruik specifieke doelgroepen: €100.000,- per aanvrager.
2. Per programmaonderdeel gelden onderstaande subsidiepercentages van de subsidiabele kosten:
 - a. Kwaliteitsverbetering Regionaal fietsnetwerk overige wegbeheerders: 65% voor een maatregel die een fietsknelpunt met hoge prioriteit oplost en 50% voor fietsknelpunten met lage prioriteit en overige fietsknelpunten
 - b. Verkenning en realisatie snelfietsroutes met prioriteit:
 - a. kunstwerken op een snelfietsroute: 90%;
 - b. overige fietsvoorzieningen op een snelfietsroute: 65%.
 - c. Quick wins: 100%
 - d. Uitbreiden fietsvoorzieningen op/naar knooppunten:
 - a. fietsvoorzieningen bij bus- en tramhaltes: 100%,
 - b. planstudiekosten voor fietsparkeervoorzieningen bij treinstations: 60%
 - c. investeringskosten voor fietsvoorzieningen op maaiveld of binnen een bestaande gebouwde fietsparkeervoorziening bij treinstations: 60%
 - d. investeringskosten voor de realisatie van gebouwde fietsparkeervoorzieningen (kelder, in een gebouw, fietsflat) bij treinstations: 25%
 - e. Verbeteren voorzieningen last mile bij bedrijventerreinen: 90%
 - f. Kennisontwikkeling en slimme toepassingen: 90%

- g. Netwerken en profilering: 90%
- h. Stimuleren utilitair fietsgebruik: 90%
- i. Stimuleren fietsgebruik specifieke doelgroepen: 90%

Artikel 2.7 Subsidiabele kosten

In aanvulling op artikel 1.7 behoren de kosten voor het uitvoeren van een planstudie voor het uitbreiden van fietsparkeervoorzieningen bij stations tot de subsidiabele kosten.

Paragraaf 3 Verkeersveiligheid

Artikel 3.1 Begripsbepalingen

In deze verordening wordt verstaan onder:

- a. gedragsmaatregel: verkeersveiligheidsmaatregel in de vorm van educatie, voorlichting, communicatie of handhaving;
- b. innovatief idee: een maatregel ten gunste van het verbeteren van de verkeersveiligheid, die niet eerder is toegepast binnen de provincie Utrecht en waarvan nog geen onderbouwde studie naar de effecten bekend is;
- c. kwetsbare verkeersdeelnemers: verkeersdeelnemers die geen gebruik maken van een gemotoriseerd voertuig en bestuurders van motoren en hun passagiers;
- d. regionale risicoanalyse: de regionale risicoanalyse, onderdeel van de Utrechtse verkeersveiligheidsopgave, komt voort uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en betreft een inventarisatie van gemeentelijke en provinciale verkeersveiligheidsrisico's. Het omvat het identificeren van risicogroepen, en -locaties en het prioriteren hiervan;
- e. uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid: Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2019-2023, vastgesteld door GS op 17 december 2019 .

Artikel 3.2 Subsidiabele activiteiten en criteria

1. Subsidie wordt alleen verstrekt voor de volgende activiteiten die bijdragen aan de doelstellingen op het gebied van verkeer en vervoer, zoals vastgelegd in het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid, actielijn 2 Stimuleringsbijdragen gemeentelijke infrastructuur van het uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid:
 - a. infrastructurele maatregelen;
 - b. gedragsmaatregelen in combinatie met en aanvullend op infrastructurele maatregelen;
 - c. onderzoek naar effecten van innovatieve ideeën in combinatie met en aanvullend op infrastructurele maatregelen.
2. De subsidiabele activiteiten zoals bedoeld in het eerste lid zijn gericht op het beschermen van kwetsbare verkeersdeelnemers, en betreft één of meer van de volgende maatregelen:
 - a. saneren verticale banden;
 - b. verbreden fietspaden en -stroken;
 - c. verwijderen onnodige obstakels;
 - d. verbeteren zichtbaarheid van obstakels (als die niet verwijderd kunnen worden) en het wegverloop;
 - e. verbeteren oversteekvoorzieningen waar kwetsbare deelnemers het autonetwerk kruisen;
 - f. scheiden van fietsers en gemotoriseerd verkeer;
 - g. andere maatregelen, indien de locatie in de regionale risicoanalyse en uitvoeringsagenda een risicolocatie is.

Of,

De subsidiabele activiteiten zoals bedoeld in het eerste lid zijn gericht op het oplossen van verkeersveiligheidsknelpunten op wegen met intensiteiten van meer dan 5.000 motorvoertuigen per etmaal en de locatie in de regionale risicoanalyse en uitvoeringsagenda is als een risicolocatie aangemerkt, of de locatie is kwantitatief onderbouwd onveilig aan de hand van het historische ongevallenbeeld en de inrichting voldoet niet aan de CROW-richtlijnen.

3. Alleen activiteiten die niet op het regionaal fietsnetwerk plaatsvinden zijn subsidiabel.
4. De activiteiten moeten voldoen aan de vigerende richtlijnen en aanbevelingen van het CROW over infrastructuur, tenzij het afwijken daarvan naar oordeel van GS inhoudelijk voldoende onderbouwd is.

Artikel 3.3 Subsidieontvangers/doelgroepen

Subsidie kan worden verstrekt aan wegbeheerders met wegen binnen de provinciegrenzen van de provincie Utrecht, behalve het Rijkswegennet.

Artikel 3.4 Aanvraag

1. Subsidieontvangers kunnen voor dit onderdeel elk maximaal drie subsidieaanvragen per kalenderjaar indienen. In één aanvraag kunnen meerdere maatregelen of deelprojecten worden opgenomen.
2. In aanvulling op de in art. 1.3 genoemde gegevens worden bij de aanvraag voor zover het een subsidie voor een gedragsmaatregel of innovatief idee betreft een toelichting op de gekozen verantwoordingssystematiek toegevoegd. Aanvrager toont daarmee aan wat het bereik is en hoe de activiteit bijdraagt aan het realiseren van de doelstellingen uit het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid en de betreffende actielijn.

Artikel 3.5 Subsidieplafonds

1. Het subsidieplafond voor subsidies op grond van deze paragraaf en gerelateerd aan het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid bedraagt in 2020 €1.500.000,-.
2. Het subsidieplafond voor subsidies op grond van deze paragraaf en gerelateerd aan het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid bedraagt in 2021 €3.000.000,-.

Artikel 3.6 Hoogte van de subsidie

1. het maximale subsidiebedrag voor infrastructuur is 50% van de subsidiabele kosten.
2. het maximale subsidiebedrag voor educatie/ gedragsverandering en/of handhaving aanvullend op de infrastructurele maatregelen is 100% van de subsidiabele kosten van deze activiteit met een maximum van €15.000,-.
3. het maximale subsidiebedrag voor data verzameling, analyse en evaluatie ideeën aanvullend op de infrastructurele maatregelen is 100% van de subsidiabele kosten van deze activiteit met een maximum van €25.000,-.
4. Voor het totaal van de aanvragen van de wegbeheerders voor activiteiten binnen een gemeentegrens geldt per jaar een maximum van €400.000,-.

Artikel 3.7 Subsidiabele kosten

In aanvulling op artikel 1.7 behoren tot de subsidiabele kosten de kosten voor het uitvoeren van een dienst op het gebied van dataverzameling, -analyse en -evaluatie.

Artikel 3.8 Verplichtingen subsidieontvanger

1. In afwijking van artikel 1.4 geldt dat de activiteit binnen zes kalendermaanden na subsidieverlening dient te starten, waarbij als startdatum geldt de datum waarop de opdracht schriftelijk en ondertekend is verstrekt aan een aannemer;
2. Het projectresultaat moet binnen achttien maanden na subsidieverlening in gebruik zijn genomen.

Paragraaf 4 Openbaar vervoer

Artikel 4.1 Begripsbepalingen

In deze verordening wordt verstaan onder:

- a. DRIS: Dynamisch Reizigers Informatie Systeem;
- b. HOV: Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Hieronder vallen minstens de U-link-lijnen;
- c. HOV-duidende elementen: fysieke elementen op een halte die aangeven dat HOV-lijnen de halte aandoen;
- d. losstaande maatregelen: maatregelen die niet ondergebracht kunnen worden in reeds geplande projecten en waarvoor dus een apart project opgestart moet worden;
- e. provincie-overstijgende financieringsregeling: afspraken tussen de provincie Utrecht en één of meerdere externe partijen over de financiering van een maatregelenpakket;
- f. scope: de vastgestelde reikwijdte van een project waarbinnen maatregelen opgesteld worden;
- g. openbaar vervoer (OV): het bus- en tramvervoer dat in de provincie Utrecht rijdt;
- h. OV-onderdelen: onderdelen binnen een infrastructureel maatregelenpakket die noodzakelijk zijn voor (verbeterde) exploitatie van openbaar vervoer;
- i. Uitvoeringsprogramma Openbaar Vervoer: uitvoeringsprogramma Openbaar Vervoer 2019-2023, vastgesteld door GS op 17 december 2019;
- j. vastgesteld vervoerplan: uitgewerkt vervoerplan door een vervoerder dat is vastgesteld door GS;
- k. vervoerder: exploitant van openbaar vervoer.

Artikel 4.2 Subsidiabele activiteiten en criteria

1. Subsidie wordt alleen verstrekt voor de volgende activiteiten die bijdragen aan de doelstellingen op het gebied van verkeer en vervoer, zoals vastgelegd in actielijn 3 'Subsidiëren van en investeren in nieuwe infrastructuur' van het Uitvoeringsprogramma Openbaar vervoer.

2. De subsidiabele activiteiten bestaan uit OV-onderdelen binnen infrastructurele maatregelen gericht op verbeterde exploitatie van het openbaar vervoer en betreft één of meer van de volgende categorieën maatregelen:
 - a. maatregelen die onderdeel uitmaken van een vastgesteld vervoerplan;
 - b. maatregelen die leiden tot verbetering van de reistijden voor reizigers en een efficiëntere exploitatie van het openbaar vervoer en die niet in een vervoerplan zijn opgenomen;
 - c. losstaande haltemaatregelen ter verbetering van de haltetoegeankelijkheid.
3. DRIS-schermen, halteborden, abri's, prullenbakken en HOV-duidende elementen behoren niet tot de subsidiabele activiteiten.
4. Voor aanvragen zoals genoemd in het tweede lid, sub a, geldt dat deze tijdens de formele consultatieperiode van het betreffende vervoerplan door de aanvrager wordt aangekondigd bij de provincie Utrecht.

Artikel 4.3 Subsidieontvangers/doelgroepen

Subsidie kan worden verstrekt aan:

- a. wegbeheerders van wegen binnen de grenzen van de provincie Utrecht;
- b. wegbeheerders buiten de provincie Utrecht.

Artikel 4.4 Aanvraag

1. In aanvulling op artikel 1.3, wordt bij aanvragen een beschrijving van de specifieke OV-onderdelen binnen het maatregelenpakket toegevoegd.
2. In aanvulling op artikel 1.3, wordt bij aanvragen met betrekking tot activiteiten, zoals genoemd in artikel 4.2, tweede lid, sub b en c, aangetoond dat vervoerders en eventuele private partijen met een belang instemmen met de maatregelen.
3. In aanvulling op artikel 1.3, geldt dat bij aanvragen met betrekking tot activiteiten, zoals genoemd in artikel 4.2, tweede lid, sub b, een ingevulde rekensheet met daarin baten en kosten als onderdeel van het aanvraagformulier wordt toegevoegd.

Artikel 4.5 Weigeringsgronden

In aanvulling op artikel 1.6, gelden de volgende weigeringsgronden:

- a. de subsidie op grond van deze paragraaf wordt geweigerd als de activiteit in aanmerking komt voor subsidie op grond van andere paragrafen van deze uitvoeringsverordening;
- b. de subsidie wordt geweigerd als de activiteit in aanmerking komt voor financiering uit een provincie-overstijgende financieringsregeling;

Artikel 4.6 Subsidieplafonds

1. Het subsidieplafond voor subsidies op grond van deze paragraaf en gerelateerd aan het Uitvoeringsprogramma Openbaar Vervoer bedraagt in 2020 €2.400.000,-, waarbij de plafonds als volgt verdeeld zijn over de onderdelen in artikel 4.2:
 - a. voor maatregelen bij vervoerplannen, zoals genoemd in artikel 4.2, tweede lid, sub a, €200.000,-;
 - b. voor doorstromingsmaatregelen, zoals genoemd in artikel 4.2, tweede lid, sub b, €1.800.000,-;
 - c. voor losstaande haltemaatregelen zoals genoemd in artikel 4.2, tweede lid, sub c, €400.000,-.
2. Het subsidieplafond voor subsidies op grond van deze paragraaf en gerelateerd aan het Uitvoeringsprogramma Openbaar Vervoer bedraagt in 2021 €4.900.000,-, waarbij de plafonds als volgt verdeeld zijn over de onderdelen in artikel 4.2:
 - a. voor maatregelen bij vervoerplannen, zoals genoemd in artikel 4.2, tweede lid, sub a, €1.000.000,-;
 - b. voor doorstromingsmaatregelen, zoals genoemd in artikel 4.2, tweede lid, sub b, €3.500.000,-;
 - c. voor losstaande haltemaatregelen zoals genoemd in artikel 4.2, tweede lid, sub c, €400.000,-.

Artikel 4.7 Hoogte van de subsidie

Per type maatregel gelden de volgende subsidiepercentages van de subsidiabele kosten:

- a. Activiteiten als bedoeld in artikel 4.2. lid 2, sub a: 100%, met een maximum per project, zoals vermeld in de vastgestelde vervoerplannen;
- b. Activiteiten als bedoeld in artikel 4.2. lid 2, sub b: de verhouding Baten/Kosten volgens de ingevulde rekensheet bij de aanvraag, met een maximum van 100%;
- c. Activiteiten als bedoeld in artikel 4.2. lid 2, sub c: 50% per project.

Paragraaf 5 Knooppunten

Artikel 5.1 Begripsbepalingen

In deze verordening wordt verstaan onder:

- a. **Integrale benadering:** de kwaliteitsverbetering van het knooppunt betreft alle modaliteiten bij het knooppunt in samenhang met de ruimtelijke omgeving en de verblijfskwaliteit ervan. Afstemming met andere uitvoeringsprogramma's is in de meeste gevallen aan de orde wanneer het een verbetering van de infrastructuur betreft. Ook kan integraal worden gezien als onderdeel van een project voor binnenstedelijke ontwikkeling, ruimtelijke verdichting of transformatie nabij het knooppunt;
- b. **knooppunttype:** indeling van knooppunten conform afbeelding 4 "overzicht van knooppunten naar categorie" van het Uitvoeringsprogramma Multimodale knooppunten;
- c. **multimodale knooppunten:** fysieke plaatsen waar netwerken van verschillende vormen van vervoer samenkomen en waar reizigers van de ene naar de andere vorm van vervoer kunnen overstappen;
- d. **regionaal knooppunt:** centrumknooppunt in de regio en/of knooppunt ter ondersteuning van de zwaarbelaste nationale knooppunten;
- e. **uitvoeringsprogramma Knooppunten:** Uitvoeringsprogramma multimodale knooppunten 2019-2023, vastgesteld door GS op 17 december 2019.

Artikel 5.2 Subsidiabele activiteiten en criteria

1. Subsidie wordt alleen verstrekt voor de volgende activiteiten die bijdragen aan de doelstellingen op het gebied van verkeer en vervoer, zoals vastgelegd in actielijn 2 Stimuleringsregeling verbetermaatregelen knooppunten van het Uitvoeringsprogramma Knooppunten.
2. Subsidie kan worden verstrekt voor activiteiten die gericht zijn op een fysieke aanpassing van een knooppunt, gericht op verbetering van de kwaliteit van het knooppunt, waarbij geldt dat:
 - a. deze kwaliteitsverbeteringen zijn gericht op het aantrekkelijker, veiliger en beter geïnformeerd kunnen reizen;
 - b. een grotere infrastructurele ingreep subsidiabel kan zijn als die nodig is om de kwaliteitsverbetering te kunnen realiseren, waarbij duidelijk is welke activiteiten en kosten leiden tot de kwaliteitsverbetering.
3. De uitgevoerde fysieke maatregelen waarvoor de subsidie wordt aangevraagd zijn toekomstbestendig;
4. Subsidie kan worden verstrekt voor onderzoeks- en communicatieprojecten die gericht zijn op ontwikkeling van kennis over de toepassing van de maatregelen ter vergroting van de kwaliteit van de knooppunten.
5. Onderzoeks- en communicatieprojecten waarvoor subsidie wordt aangevraagd leveren kennis op die generiek voor knooppunten toepasbaar is.

Artikel 5.3 Subsidieontvangers/doelgroepen

Subsidie kan worden verstrekt aan:

- a. gemeenten en waterschappen in de provincie Utrecht;
- b. gemeenten buiten de provincie Utrecht, indien wordt aangetoond dat de voorgestelde verbetering van betekenis is voor een substantiële groep bewoners of reizigers vanuit de provincie Utrecht;
- c. vervoerbedrijven die een knooppunt in eigendom hebben;
- d. de spoorwegbeheerder van het landelijke spoorwegnet.

Artikel 5.4 Subsidieplafonds

1. Het subsidieplafond voor subsidies op grond van deze paragraaf en gerelateerd aan het Uitvoeringsprogramma Knooppunten bedraagt in 2020 €500.000,-:
 - a. het subsidieplafond voor activiteiten die leiden tot de verbetering van regionale knooppunten bedraagt in 2020 €250.000,-;
 - b. het subsidieplafond voor activiteiten die leiden tot de verbetering van knooppunten als gevolg van en die ondersteunend zijn aan nieuwbouwprojecten in de buurt van het knooppunt in het kader van het provinciale programma Binnenstedelijke Ontwikkeling bedraagt in 2020 €125.000,-
2. Het subsidieplafond voor subsidies op grond van deze paragraaf en gerelateerd aan het Uitvoeringsprogramma Knooppunten bedraagt in 2021 €2.000.000,-; waarbij de plafonds als volgt zijn verdeeld over de programmaonderdelen uit artikel 5.2:
 - a. het subsidieplafond voor activiteiten die leiden tot de verbetering van regionale knooppunten bedraagt in 2021 €1.000.000,-;

- b. het subsidieplafond voor activiteiten die leiden tot de verbetering van knooppunten als gevolg van en die ondersteunend zijn aan nieuwbouwprojecten in de buurt van het knooppunt in het kader van het provinciale programma Binnenstedelijke Ontwikkeling bedraagt in 2021 €500.000,-.

Artikel 5.5 Hoogte van de subsidie

1. Het subsidiebedrag voor kleine projecten ter verbetering van de kwaliteit van de knooppunten, met een geraamde investering van maximaal €200.000 incl. maximaal 16% kosten voor VAT, bedraagt 75% van de subsidiabele kosten met een maximum van €150.000,- per knooppunt gedurende de looptijd van de regeling.
2. Het subsidiebedrag voor grote projecten ter verbetering van de kwaliteit van de knooppunten, met een geraamde investering tussen €200.000 en €500.000 incl. maximaal 16% kosten voor VAT, bedraagt 50% van de subsidiabele kosten met een maximum van €250.000,-, per knooppunt gedurende de looptijd van de regeling.
3. Het subsidiebedrag voor grote structuurinvesteringen die noodzakelijk zijn voor een substantiële verbetering van de kwaliteit of kwaliteitsbeleving van het knooppunt met een geraamde investering van €500.000,- en meer, incl. maximaal 16% kosten voor VAT, bedraagt 25% van de subsidiabele uitvoeringskosten met een maximum van €250.000,-, per knooppunt gedurende de looptijd van de regeling.
4. Het subsidiebedrag voor onderzoeks- en communicatieprojecten bedraagt 50% van de subsidiabele kosten met een maximum van €25.000 per project.

Artikel 5.6 Subsidiabele kosten

In aanvulling op artikel 1.7 behoren tot de subsidiabele kosten:

- a. fysieke voorzieningen op een knooppunt;
- b. de kosten van onderzoeken en communicatieprojecten.

Artikel 5.7 Evaluatie regeling

Na 2 jaar wordt het knooppuntenbeleid geëvalueerd. GS kunnen naar aanleiding van deze evaluatie besluiten de paragraaf knooppunten van deze subsidieverordening aan te passen of in te trekken.

Paragraaf 6 Slotbepalingen

Artikel 6.1 Europese regelgeving

Als subsidie wordt verstrekt aan een onderneming, gebeurt dit met inachtneming van de Europese regelgeving op het gebied van staatssteun.

Artikel 6.2 Intrekking

De Uitvoeringsverordening subsidie Realisatieplan Fiets provincie Utrecht van 12 juni 2018, nr. 81CF0B92, gewijzigd op 19 februari 2019, nr. 81E6B89E, wordt ingetrokken.

Artikel 6.3 Inwerkingtreding en looptijd

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin het wordt geplaatst en vervalt op 1 januari 2024.

Artikel 6.4 Citeertitel

Dit besluit wordt aangehaald als: Uitvoeringsverordening subsidies Mobiliteit 2020-2023 provincie Utrecht.

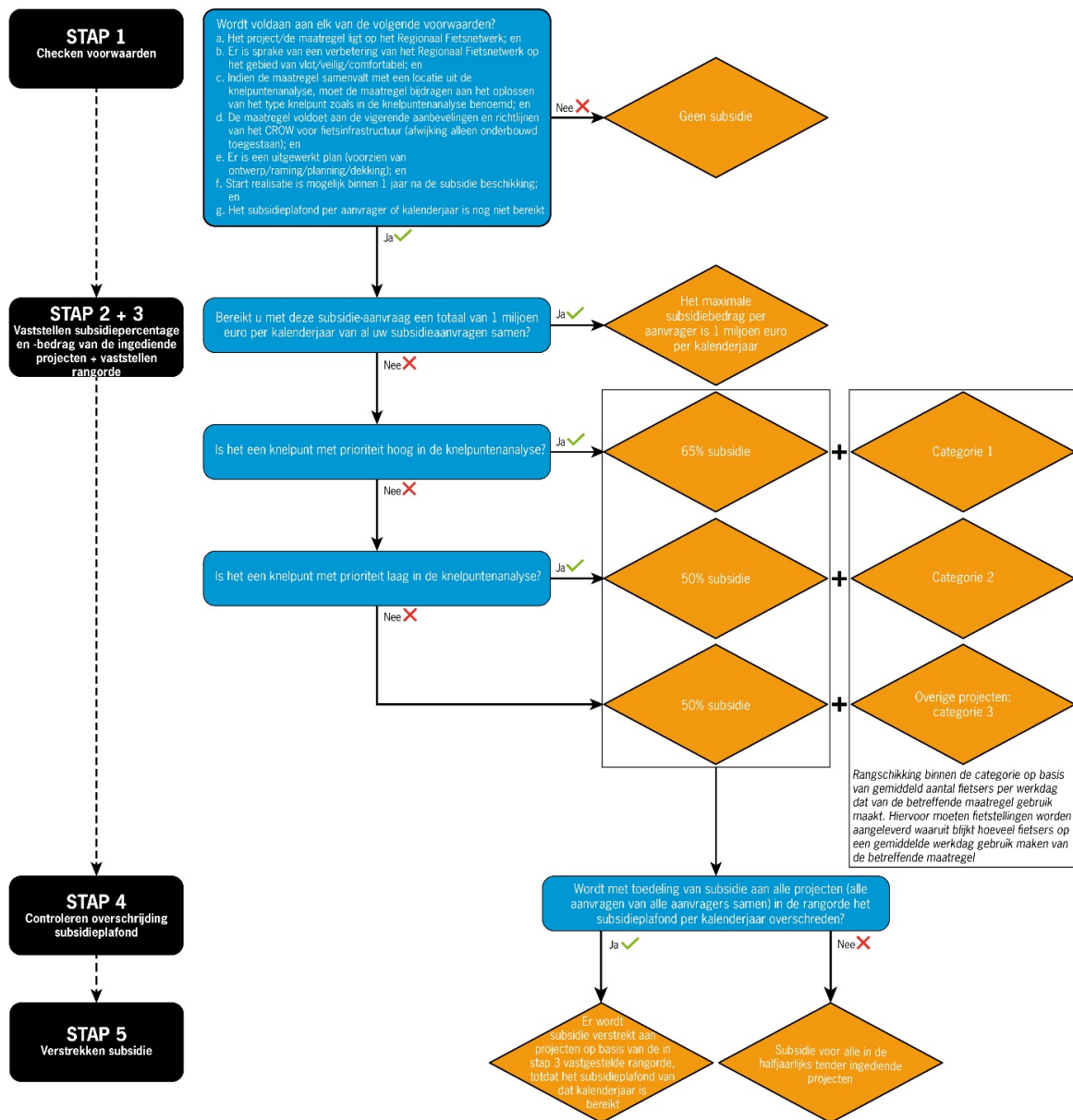
Aldus vastgesteld in de vergadering van gedeputeerde staten van Utrecht van 14 juli 2020.

*Voorzitter,
mr. J.H. Oosters*

*Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen*

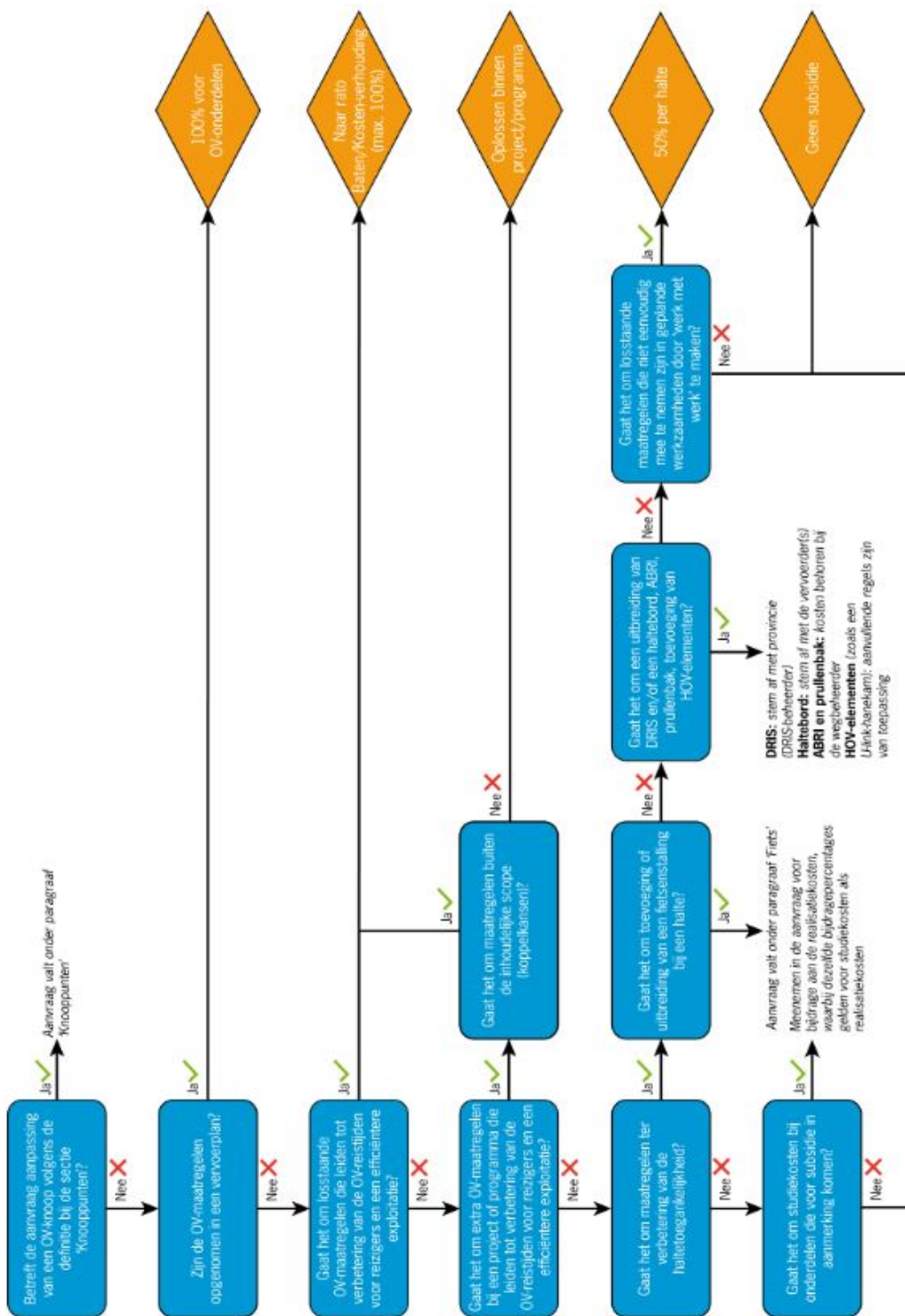
Bijlage 1 Stroomschema bij paragraaf 2 fiets

Stroomschema bij paragraaf 2 Fiets



Bijlage 3 Stroomschema bij paragraaf 4 OV

Stroomschema bij paragraaf 4 Openbaar Vervoer



Toelichting bij de regeling

Met het vaststellen van de uitvoeringsverordening subsidies Mobiliteit 2020-2023 provincie Utrecht worden de regels voor het verstrekken voor subsidies voor fiets, verkeersveiligheid, openbaar vervoer-infrastructuur en multimodale knooppunten vastgelegd. De subsidies voor de lopende OV-concessies vallen niet onder deze uitvoeringsverordening. Deze verordening vervangt de Uitvoeringsverordening subsidie Realisatieplan Fiets provincie Utrecht.

Het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 en de genoemde uitvoeringsprogramma's kunt u downloaden vanaf de provinciale website www.provincie-utrecht.nl.

In deze uitvoeringsverordening worden nadere regels gesteld, zoals bedoeld in artikel 4 van de Algemene subsidieverordening provincie Utrecht.

Leeswijzer

In paragraaf 1 staan algemene bepalingen die voor deze uitvoeringsverordening van kracht zijn. In de volgende paragrafen 2 t/m 5 staan voor subsidies voor de thema's Fiets, Verkeersveiligheid, Openbaar Vervoer en Multimodale knooppunten aanvullende bepalingen en uitzonderingen op de bepalingen uit paragraaf 1. Voor het thema Goederenvervoer is nog geen subsidieregeling uitgewerkt. Voor de uitvoeringsprogramma's Smart Mobility en Wegen en vaarwegen zijn geen subsidies voorzien. In paragraaf 6 staan de slotbepalingen bij deze regeling. In de bijlagen staan stroomschema's. Deze kunnen u helpen om snel te bepalen of een activiteit eventueel voor subsidie in aanmerking komt. De regels in de verordening zijn leidend, als het stroomschema afwijkt van de tekst in de regeling.

Toelichting bij paragraaf 1 Algemeen

Artikelsgewijs

Artikel 1.3 Bij de aanvraag te overleggen gegevens

Let op! In deze paragraaf staan aanvullingen op de vereisten in artikel 7 van de ASV. Bij het beschrijven van de doelen en resultaten geeft u aan op welke wijze deze bijdragen aan de doelstellingen van het betreffende uitvoeringsprogramma.

Overheden hoeven geen recente jaarrekening te overleggen. Als er geen sluitende begroting is, kan de subsidie worden geweigerd.

Onder "realisatie-indicatoren" wordt verstaan: een zo concreet mogelijke omschrijving welke maatregel wordt genomen of welke activiteit wordt uitgevoerd.

Voorbeelden van de omschrijving van realisatie-indicatoren voor infrastructuur:

- a. op weg X wordt tussen kruispunt Y en Z het in twee richtingen bereden fietspad verbreed van 2,5 naar 4 meter.
 - de tegelverharding vervangen door rood asfalt
 - op het kruispunt van weg A en B wordt een midden geleider van 3,00m breed met een snelheid remmend plateau aangelegd
 - bij station X worden (aantal) fietsrekken geplaatst
 - een straat met zwarte asfaltverharding wordt gereconstrueerd naar een versmalde straat met klinkers voor auto's en stroken asfalt voor fietsers

Voorbeeld van realisatie indicator van een activiteit: educatieproject X wordt in de periode van ddmmjjjj tot ddmmjjjj op (Y aantal) basisscholen in (Z aantal) gemeenten in de provincie Utrecht uitgevoerd

Artikel 1.7 Subsidiabele kosten

In het derde lid schrijft dit artikel voor dat de VAT-kosten worden vergoed tot maximaal 16% van de voor subsidie in aanmerking komende uitvoeringskosten. Het maximale bedrag van 16% van de subsidiabele investeringskosten wordt als volgt berekend. Stel, een project waarvoor subsidie wordt gevraagd kost qua aanleg van de infrastructuur €100.000,-. Dit zijn de subsidiabele investeringskosten van dit project. De VAT-kosten voor dit project mogen maximaal 16% van dit bedrag zijn, dus €16.000,-. In totaal komt een bedrag van €116.000,- voor subsidiëring in aanmerking. Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling eerst de subsidiabele investeringskosten en de VAT-kosten van een bepaald project bij elkaar op te tellen en vervolgens een percentage van 16% te nemen. Stel, dat voor een project aan subsidiabele investeringskosten en VAT-kosten €116.000,- is uitgegeven. Dan is het niet zo, dat 16% hiervan, dus €18.560,- VAT-kosten mogen betreffen. Dit is niet de juiste wijze van berekenen.

Er kunnen uiteraard meer VAT-kosten gemaakt zijn dan 16% van de subsidiabele uitvoeringskosten in een project, maar VAT-kosten boven de 16% komen niet voor subsidie in aanmerking.

Indien er minder VAT-kosten zijn gemaakt dan 16%, komen de VAT-kosten slechts tot de werkelijk gemaakte kosten in aanmerking voor subsidie.

Bij de kosten voor de onderdelen van de infrastructuur of dienst die niet direct leiden tot het bereiken van de doelstellingen van het de uitvoeringsprogramma's" uit het zesde lid van het artikel moet men –niet uitputtend– denken aan zaken als: het vervangen van de riolering, (auto)parkeervoorzieningen en andere zaken die niet bijdragen aan de doelen uit het betreffende Uitvoeringsprogramma.

Toelichting bij paragraaf 2 Fiets

Het onderdeel fiets uit deze verordening is bedoeld ter stimulering van initiatieven en activiteiten van die bijdragen aan de programmaonderdelen daarmee binnen de doelstellingen van het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2023. Dat heeft als doelstelling dat in 2023 50% van de verplaatsingen in de provincie Utrecht per fiets plaatsvindt, en dat in 2028 het Regionaal Fietsnetwerk vlot, veilig en comfortabel is. Die doelstellingen wordt nagestreefd via vier actielijnen, te weten:

1. Regionaal fietsnetwerk- vlot veilig en comfortabel
2. Sterke keten
3. Slim fietsen
4. Gezond en veilig fietsgedrag

De provincie Utrecht geeft hieraan onder meer invulling door het instrument van subsidies in te zetten om andere partijen te stimuleren aan de provinciale doelstellingen bij te dragen.

Per actielijn uit het Uitvoeringsprogramma Fiets zijn programmaonderdelen benoemd. Onder deze programmaonderdelen kunnen verschillende projecten, acties en maatregelen vallen. Voor meer informatie over de actielijnen en programmaonderdelen wordt verwezen naar het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2023 <https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/alle-onderwerpen/fiets>.

Artikelsgewijs

Artikel 2.2. Subsidiabele activiteiten en criteria

Elke actielijn heeft een aantal programmaonderdelen. Deze worden in het tweede, derde, vierde en vijfde lid genoemd. Activiteiten die niet aan één van deze programmaonderdelen een bijdrage leveren komen niet in aanmerking voor subsidie.

Zesde lid: voor het programmaonderdeel "Verkenning en realisatie snelfietsroutes met prioriteit" geldt dat de snelfietsroute moet zijn benoemd in het Uitvoeringsprogramma Fiets en dat een subsidie alleen wordt verstrekt als er een overeenkomst is tussen de provincie Utrecht en de betrokken gemeente(n)/wegbeheerder(s) over de betreffende route.

Met een overeenkomst wordt bedoeld: een uitvoeringsovereenkomst voor snelfietsroutes zoals nader toegelicht in het Uitvoeringsprogramma Fiets. Die overeenkomst omvat afspraken tussen de provincie en de betrokken wegbeheerders over ontwerp, verantwoordelijkheden, financiering, uitvoering en onderhoud en beheer na oplevering, en wordt aan GS en andere betrokken besturen en/of raden ter goedkeuring voorgelegd.

Artikel 2.3 Subsidieontvangers / doelgroepen

Activiteiten of diensten die door de provincie Utrecht of een ander overheidsorgaan als dienst via een aanbesteding worden ingekocht of waarvan de provincie Utrecht van plan is deze in te gaan kopen zijn niet subsidiabel.

Artikel 2.4 Tendersaanvraag Kwaliteitsverbetering Regionaal fietsnetwerk – overige wegbeheerders

In het jaar 2020 kunnen aanvragen voor het programmaonderdeel 1.1. Kwaliteitsverbetering Regionaal Fietsnetwerk-overige wegbeheerders, zoals bedoeld in artikel 2.2, lid 2 onder a, conform artikel 1.2 doorlopend, tot en met 30 september, worden ingediend, en worden op volgorde van binnenkomst behandeld.

Met ingang van in 1 januari 2021 kunnen, in afwijking van artikel 1.2, aanvragen voor subsidie Kwaliteitsverbetering Regionaal fietsnetwerk – overige wegbeheerders zoals bedoeld bij artikel 2.2, tweede lid, sub a, twee keer per jaar worden ingediend, van 15 januari tot en met 15 februari en 15 juni tot en met 15 juli in dat kalenderjaar. Aan het eind van deze indieningstermijn worden de aanvragen gerangschikt en beoordeeld met behulp van het schema in bijlage 1.

Het doel van deze werkwijze is om ingediende aanvragen onderling te kunnen prioriteren. Dat gebeurt aan de hand van de knelpuntenanalyse zoals deze is opgenomen en benoemd in het Uitvoeringsprogramma Fiets. Knelpunten met hoge prioriteit komen als eerste in aanmerking voor subsidie, vervolgens knelpunten met prioriteit laag, en vervolgens overige knelpunten. Subsidies worden op basis van deze rangorde verstrekt, totdat het subsidieplafond per kalenderjaar is bereikt.

Binnen de categorieën worden aanvragen geprioriteerd aan de hand van het aantal fietsers dat van de voorziening gebruik maakt. De aanvraag met het meeste aantal fietsers dat gebruik maakt van de fietsvoorziening scoort het hoogst, etc.

Met het aantal fietsers wordt bedoeld: het gemiddeld aantal fietsers per werkdag, gemeten over een periode van minimaal twee weken (= het totaal aantal fietsers geteld op minimaal 10 werkdagen, in twee aangesloten weken, gedeeld door het aantal getelde dagen).

Bij programmaonderdeel 1.1 Kwaliteitsverbetering Regionaal fietsnetwerk – overige wegbeheerders is het mogelijk om een aanvraag die is afgewezen tijdens de beoordeling in de halfjaarlijkse tender, opnieuw in te dienen.

Artikel 2.6 Hoogte van de subsidie

De hoogte van de subsidie wordt als volgt berekend:

Allereerst wordt vastgesteld aan welk programmaonderdeel uit het Uitvoeringsprogramma Fiets de activiteit een bijdrage levert. Vervolgens wordt getoetst of voor het programmaonderdeel het subsidieplafond voor de aanvrager of voor het programmaonderdeel is bereikt. Als dat het geval is wordt de subsidie geweigerd.

Vervolgens wordt de hoogte van de subsidiabele kosten bepaald en welk subsidiepercentage moet worden toegepast. Het subsidiebedrag is het percentage van de subsidiabele kosten.

Vervolgens wordt met het berekende subsidiebedrag getoetst of met de subsidie de maximale subsidie per aanvrager, per aanvraag of de maximale subsidie per programmaonderdeel wordt overschreden. Als dat het geval is wordt het subsidiebedrag verlaagd, totdat het subsidieplafond is bereikt.

Bij de toetsing aan de voorwaarden uit het eerste lid van dit artikel worden alle subsidies die voor het betreffende programmaonderdeel zijn verleend op basis van deze uitvoeringsverordening bij elkaar opgeteld.

Het is toegestaan om op grond van deze uitvoeringsverordening meerdere subsidies in verschillende aanvragen voor verschillende activiteiten die bijdragen aan hetzelfde programmaonderdeel aan te vragen.

Toelichting bij paragraaf 3 Veiligheid

De provincie Utrecht streeft naar een continue daling van het aantal verkeersslachtoffers. De provincie Utrecht geeft invulling aan deze doelstellingen in het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2019-2023, waarbij het instrument van subsidies kan worden ingezet om gemeenten te stimuleren hun infrastructuur veiliger te maken.

In deze paragraaf staan de voorwaarden om in aanmerking te komen voor een subsidie voor een project dat bijdraagt aan het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid.

De provincie Utrecht wil de Utrechtse gemeentes stimuleren om proactief aan de slag te gaan met verkeersveiligheid. Hiervoor is deze subsidieregeling opgezet, die uitgaat van cofinanciering. Dat wil zeggen dat de gemeente de helft van de maatregel betaalt en de provincie de andere helft. In de kern gaat het om relatief kleine, snel te realiseren, maatregelen voor de kwetsbare verkeersdeelnemers. Tevens belonen we voorstellen waarbij ingezet wordt op een combinatie van inframaatregelen en handhaving/educatie. Ook willen we graag innovatieve ideeën stimuleren. Hiervoor willen we naast de cofinanciering een bijdrage verlenen voor dataverzameling, -analyse en -evaluatie.

Het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid heeft 5 actielijnen, te weten:

- Actielijn 1: veilige, provinciale infrastructuur
- Actielijn 2: stimuleringsbijdrage gemeentelijke infrastructuur
- Actielijn 3: verkeerseducatie en -voorlichting
- Actielijn 4: versterking van verkeershandhaving
- Actielijn 5: data en innovaties

Alleen voor actielijn 2 is in deze subsidieregeling subsidie beschikbaar en subsidieverzoeken kunnen doorlopend ingediend worden.

Het verdient de aanbeveling om een subsidieverzoek vooraf te toetsen in samenwerking met de provincie Utrecht (inhoudelijk collegiale toetsteam verkeersveiligheidsaanvragen)

Artikelsgewijs

Artikel 3.2 Subsidiabele activiteiten en criteria

Als niet aannemelijk is dat een activiteit aantoonbaar een bijdrage levert aan de doelstellingen van het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid kan de provincie de subsidieaanvraag weigeren.

Eerste lid: activiteiten op het gebied van voorlichting en educatie en onderzoeken die niet gekoppeld zijn aan inframaatregelen zijn niet subsidiabel. De provincie koopt deze producten in als dienst. (Actielijn 3: verkeerseducatie en -voorlichting)

Tweede lid: infrastructurele projecten moeten voldoen aan aanbevelingen en richtlijnen van het CROW. Aanvragen kunnen worden geweigerd indien daar niet aan wordt voldaan. Afwijken van de richtlijnen kan alleen met een met beargumenteerde inhoudelijke onderbouwing.

Artikel 3.3 Subsidieontvangers/doelgroepen

Artikel 3.4 Aanvraag

In de aanvraag moet specifiek, meetbaar, realistisch en tijdgebonden worden onderbouwd hoe en in welke mate de activiteit bijdraagt aan de betreffende actielijn. Bijvoorbeeld met een realistische doelstelling voor de reductie van het aantal verkeersongevallen.

Meerdere maatregelen per aanvraag zijn mogelijk; het is mogelijk om maatregelen met hetzelfde doel, maar met een geografisch verschillende scope bij elkaar op te tellen en als één aanvraag in te dienen. Bijvoorbeeld: meerdere fietspaaltjes weghalen in de gehele gemeente of 10 kilometer aan verticale stoepranden vervangen voor fietsvriendelijke kantoplossingen. Wel moeten deze projecten dan in dezelfde periode uitgevoerd worden.

Artikel 3.6 Hoogte van de subsidie

De hoogte van de subsidie wordt als volgt berekend:

Allereerst wordt vastgesteld of de activiteit aan actielijn 2 uit het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid een bijdrage levert. Vervolgens wordt getoetst of het totale subsidiebedrag voor de aanvrager dan wel het project is bereikt of het subsidieplafond voor het programma. Als dat het geval is wordt de subsidie geweigerd.

Vervolgens wordt de hoogte van de subsidiabele kosten bepaald. Het subsidiebedrag is het percentage van de subsidiabele kosten.

Vervolgens wordt met het berekende subsidiebedrag getoetst of met de subsidie de maximale subsidie per aanvrager per kalenderjaar wordt overschreden. Als dat wel het geval is wordt het subsidiebedrag verlaagd, zodat aan deze voorwaarde wordt voldaan.

Vierde lid: binnen het grondgebied van de gemeente kunnen meerdere wegbeheerders zijn. Per grondgebied geldt het maximale bedrag voor alle wegbeheerders die tot de doelgroep van de regeling behoren samen, dus niet per wegbeheerder.

Bijvoorbeeld: binnen de gemeente Vijfheerenlanden beheert het waterschap de wegen buiten de bebouwde kom. Bij het bepalen of de subsidieaanvraag het geldende plafond overschrijdt, worden de subsidiebedragen van de tot dan toe in dat kalenderjaar verleende subsidies aan zowel de gemeente en als het waterschap bij elkaar opgeteld.

Indien deze bepaling van toepassing is, wordt het totaal op volgorde van binnenkomst van volledige aanvragen berekend.

Toelichting bij paragraaf 4 Openbaar vervoer

De provincie Utrecht streeft naar meer tevreden OV-reizigers en efficiënter OV. De provincie Utrecht geeft invulling aan deze doelstellingen in het Uitvoeringsprogramma Openbaar Vervoer 2019-2023, waarbij het instrument van subsidies kan worden ingezet voor realisatie van infrastructuur ten behoeve van (verbeterde) exploitatie van openbaar vervoer.

Deze paragraaf is een toelichting op paragraaf 4. Het stroomschema in bijlage 3 vat de regeling openbaar vervoer samen.

Artikelsgewijs

Artikel 4.1 Begripsbepalingen

Ter toelichting op sub h.:

Voorbeelden van OV-onderdelen zijn:

- aanleg van een busstrook;
- aanpassing van een verkeersregelinstallatie ten gunste van OV;
- aanpassing van het wegprofiel zodat de route berijdbaar wordt voor busverkeer;
- aanleg van een halte en verwijdering van een haltekom ten gunste van het OV.

Onder OV-onderdelen valt bijvoorbeeld niet:

- aanleg van een fietspad naar een halte;
- aanleg van een extra rijstrook waar OV geen voordeel van heeft;
- aanleg van drempels die het comfort voor reizigers en chauffeurs verslechteren.

Artikel 4.2 Subsidiabele activiteiten en criteria

Ter toelichting op het tweede lid deze voorbeelden:

Sub a (vervoerplanmaatregelen):

- Voorbeeld 1: in een vervoerplan is opgenomen dat een busroute gewijzigd wordt. Er moeten twee haltes voor worden verplaatst en de oude haltes worden verwijderd. Op de nieuwe haltes komen in tegenstelling tot de oude haltesabri's. Ook moet een bocht verruimd worden om die met een bus te kunnen berijden en een fietspad worden verlegd. De kosten voor de aanleg van de nieuwe haltes inclusief de noodzakelijke verplaatsing van het fietspad, verwijdering van de oude haltes

en de bochtverruiming zijn 100% subsidiabel op grond van vervoerplan, met een eventueel maximum zoals gedefinieerd in het vervoerplan. De kosten voor de abri's (verantwoordelijkheid wegbeheerder) behoren bij de wegbeheerder.

Sub b (doorstromingsmaatregelen):

- Voorbeeld 2: de maatregel betreft toevoeging van een 'voorstart' voor busverkeer op een VRI-geregelde kruising die in de scope kan worden meegenomen. Deze maatregel zal zorgen voor kortere en betrouwbaardere OV-reistijden. De meerkosten bij deze aanpassing zijn subsidiabel volgens de verhouding baten/kosten met een maximum van 100%.
- Voorbeeld 3: de aanvraag heeft betrekking op samenvoeging van haltes binnen een traject dat onderdeel is van U Ned No Regret. De maatregel is dus onderdeel van de inhoudelijke scope van U Ned. De uitwerking en de afspraken over de financiering van deze maatregel vinden binnen dat verband plaats, tenzij de inhoudelijke scope uitgaat van 1-op-1-vervanging en deze maatregel dus buiten de scope valt.
- Voorbeeld 4: een deel van de voorgestelde maatregelen betreft omvorming van één van de twee autorijstroken per richting naar een busstrook, waardoor de OV-rijtijd korter en betrouwbaarder wordt. Er moet een halte voor verplaatst worden. De totale reistijd- en exploitatiebaten in 10 jaar zijn 2 miljoen euro. De totale realisatiekosten voor de busstroken alleen betreft 1,4 miljoen euro. Hier zit de verplaatsing van de halte in, maar niet de kosten van de haltevoorzieningen zelf (zoals een abri). De verhouding baten/kosten is $2/1,4=1,43$. Dit is meer dan 1, dus de bijdrage van provincie Utrecht bedraagt 100%.
- Voorbeeld 5: een VRI-geregeld kruispunt wordt een voorrangskruispunt. Het OV heeft hierdoor lichte reistijdwinst. De totale reistijd- en exploitatiebaten in 10 jaar zijn 80.000 euro. De herinrichting kost 100.000 euro. De verhouding B/K is $80/100 = 0,8$. De provincie Utrecht draagt maximaal 80% van de subsidiabele kosten bij.

Sub c (haltetoegankelijkheidsmaatregelen):

Voorbeeld 6: het gebruik van een halte is toegenomen en de gemeente wil deze opwaarderen met een perron op hoogte en een dubbele abri. Ook wil de gemeente de fietsenstalling bij de halte uitbreiden en het bestaande voetpad van en naar de halte verharderen. De provincie Utrecht draagt 50% bij aan de perronverhoging en aan de verbetering van het voetpad, omdat de kwaliteit voor reizigers hiermee verbetert. De (plaatsing van) de abri is voor kosten van de gemeente. Aanvraag van bijdrage aan de kosten voor de uitbreiding van de fietsenstalling verloopt volgens de regeling Fiets.

Ter toelichting op het derde lid:

- DRIS-schermen: deze bekostigt de provincie Utrecht als beheerder al volledig indien de halte aan de instapnorm voldoet en er mogelijkheden bestaan voor verplaatsing of toevoeging van schermen. Een DRIS-aanvraag bij provincie Utrecht gaat dus buiten deze subsidieregeling om.
- Haltebord: een basishaltebord bekostigt en plaatst de vervoerder.
- Abri en prullenbak: deze kosten behoren bij de wegbeheerder.
- HOV-duidende elementen. Hiervoor gelden aanvullende regels op deze subsidieregeling op het moment dat eventuele uitrol gewenst is. Een voorbeeld van een HOV-duidend element is een U-link-hanenkam.

Artikel 4.4. Aanvraag

Ter toelichting op het derde lid:

Kortweg bestaan de baten (B) uit:

- Afname van de OV-reistijden gesommeerd over het aantal verwachte reizigers in de gehele periode waarop de investering is berekend en met behulp van 'value of time' zoals gedefinieerd door het Kennisinstituut van Mobiliteitsbeleid;
- Exploitatiebesparingen gesommeerd over het aantal verwachte busbewegingen in de gehele periode waarop de investering is berekend en de uurprijs gespecificeerd door de provincie Utrecht.

Het kan gaan om vooruitgeschoven baten die invulling geven aan het geldende netwerkperspectief van de provincie Utrecht, waarvan accenten staan voor de toekomstige OV-lijnvoering.

De kosten (K) zijn de som van alle subsidiabele kosten. Deze hebben betrekking op de OV-onderdelen binnen het maatregelenpakket. Bij aanvullende OV-maatregelen binnen een bestaand project moeten de meerkosten expliciet gemaakt worden.

Toelichting bij Paragraaf 5 Knooppunten

De provincie Utrecht streeft naar een kwaliteitsverbetering van multimodale knooppunten. De provincie Utrecht geeft invulling aan deze doelstellingen in het Uitvoeringsprogramma Multimodale knooppunten 2019-2023, waarbij het instrument van subsidies kan worden ingezet om de aanpak van een knooppunt te versnellen.

In deze paragraaf staan de voorwaarden om in aanmerking te komen voor een subsidie voor een project dat bijdraagt aan het Uitvoeringsprogramma Multimodale knooppunten.

Artikelsgewijs

Artikel 5.2 Subsidieerbare activiteiten en criteria

Het gaat om een bijdrage aan een fysieke aanpassing van het knooppunt gericht op verbetering van de kwaliteit van het knooppunt. De kwaliteitsverbetering kan gaan om:

- a. het verbeteren van de bereikbaarheid van het knooppunt voor meerdere vormen van vervoer; het op orde brengen van de (reis)informatievoorzieningen; het aangenamer maken van het verblijven of wachten op het knooppunt; het beter laten aansluiten van het knooppunt op de omgeving; het verbeteren van toegankelijkheidsvoorzieningen; het uitbreiden van ketenvoorzieningen; etc.

Het gaat in het algemeen om kwaliteitsverbeteringen in de fysieke omgeving gericht op het aantrekkelijker, veiliger en beter geïnformeerd kunnen reizen. In beginsel worden aan de beginfase van het uitvoeren van dit beleid geen specifieke voorwaarden gesteld wat betreft aard en inhoud van de voorstellen om de drempel zo laag mogelijk te houden. De voorgestelde maatregelen zijn wel toekomst vast.

Voorgestelde verbeteringen aan het knooppunten zijn in het algemeen onderdeel van een integrale benadering. Afstemming met andere uitvoeringsprogramma's is in de meeste gevallen aan de orde, wanneer het een verbetering van de infrastructuur betreft. Ook kan integraal worden gezien als onderdeel van een ruimtelijke ontwikkeling, verdichting of transformatie. Er worden vooraf geen normbedragen gehanteerd voor specifieke type maatregelen. In de eerste plaats omdat met het knooppuntenbeleid nog te weinig ervaring is opgedaan om de hoogte hiervan vast te stellen. In de tweede plaats gaat het bij knooppuntaanpak meer over lokaal maatwerk dan het uitrollen van een blauwdruk.

Onderzoeks- en communicatieprojecten zijn gericht op het ontwikkelen van kennis over de toepassing van de maatregelen ter vergroting van de kwaliteit van de knooppunten. Ze kunnen weliswaar betrekking hebben op de specifieke situatie van een bepaald knooppunt, maar uit de kennis die het oplevert kunnen generieke conclusies getrokken worden in het voordeel zijn van andere knooppunten. Dit moet dan wel duidelijk blijken uit de aanvraag.

Artikel 5.3 Subsidieontvangers/doelgroepen

Hierin wordt aangegeven voor wie de subsidie bedoeld is.

Gelet op het integrale karakter van de voorgestelde maatregel heeft het de voorkeur dat de aanvraag via de gemeente verloopt.

Artikel 5.5 Hoogte van de subsidie

Gelet op het beschikbare budget worden de verbetervoorstellen in 4 categorieën ingedeeld:

- a. Kleine projecten tot €200.000
- Middelgrote projecten tot €500.000
- Grote projecten vanaf €500.000
- Onderzoeks- en communicatieprojecten

In uitzonderlijke gevallen is het gewenst om in combinatie met de kwaliteitsverbetering van het knooppunt tevens een grote structuurinvestering door te voeren. Hieraan moeten, gelet op de omvang van het beschikbare budget, beperkingen worden gesteld wat betreft de bijdrage. Het gaat dan bijvoorbeeld om gebouwde parkeervoorzieningen, ondergrondse fietsparkeerplaatsen, onderdoorgangen onder zware infrastructuur of het verleggen van omliggende infrastructuur voor auto, tram of bus. De bijdrage hieraan kan alleen in een klein procentueel aandeel (25%) en/of met een gesteld maximum bijdrage (€250.000) en onder de voorwaarde dat het gaat om een substantiële verbetering van de kwaliteit(-sbeleving) van het knooppunt. De bijdrage van deze maatregelen aan de kwaliteitsverbetering zal expliciet in de subsidieaanvraag aangegeven dienen te worden.

Artikel 5.7 Evaluatie regeling

Omdat het een nieuwe uitwerking van het beleid betreft willen wij graag na 2 jaar het beleid evalueren. Hierin wordt ook de bijdrageregeling betrokken. Eventuele aanpassingen van deze regeling wordt niet uitgesloten. Door het opdoen van ervaringen kan beter worden de effectieve werking van deze regeling worden geschat.

Toelichting bij paragraaf 6 Slotbepalingen

Artikel 6.1

De provincie Utrecht gaat bij een subsidieaanvraag na of mogelijk sprake is van ongeoorloofde staatssteun.