

Besluit van gedeputeerde staten van Zeeland houdende wijziging van het Algemeen subsidiebesluit Zeeland 2013

Besluit van gedeputeerde staten van Zeeland van 7 juni 2022, nr. 155819, houdende wijziging van het Algemeen subsidiebesluit Zeeland 2013 .

Gedeputeerde Staten van Zeeland;

- overwegende dat voor verstrekking van subsidies ten behoeve van de ontwikkeling van hubs en deelmobiliteit in Zeeland bijzondere bepalingen in het Algemeen subsidiebesluit Zeeland 2013 benodigd zijn;
- gelet op artikel 8 van de Algemene subsidieverordening Zeeland 2013;

besluiten vast te stellen de navolgende wijziging van het Algemeen subsidiebesluit Zeeland 2013:

Artikel I

Na hoofdstuk 26 wordt toegevoegd een hoofdstuk luidende:

Hoofdstuk 27: Bijzondere bepalingen voor verstrekking van subsidie ten behoeve van mobiliteitshubs Zeeland 2022-2024

Paragraaf 27.1 Algemene bepalingen

Artikel 27.1.1 Begripsbepalingen

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

- buurthub: een openbaar toegankelijk uitgifte- of inleverlocatie voor deelmobiliteit, gelegen in een wijk waar reizigers gebruik van maken voor korte verplaatsingen als voor- of natransport voor langere reistafstanden met het openbaar vervoer of de auto die is geparkeerd op afstand;
- deelmobiliteit: mobiliteitsvorm verzorgd door deelvoertuigen zoals deelfietsen, e-deelfietsen, e-deelscooters en e-deelauto's;
- deelmobiliteitshub: buurthub, wijkhub en regiohub;
- e-: elektrische;
- halte: herkenbare plek die deel uitmaakt van een gestrekte buslijn, waar de reiziger kan opstappen op de grote bus, dat beschikt over tenminste de volgende voorzieningen:
 - een toegankelijke halte voor bussen en stopplek voor flexitaxi;
 - haltevertrekstaat en contactinformatie;
 - duidelijke bewegwijzering;
- hub: reguliere hub, regionale hub en stationshub;
- knooppunt: een punt in het vervoersnetwerk waar een overstap tussen meerdere openbaar vervoerswijzen gefaciliteerd wordt;
- regiohub: een openbaar toegankelijk uitgifte- of inleverlocatie voor deelmobiliteit, gelegen in landelijk gebied bij of een intercity-station, of een park & ride aan een grotere weg, of aan de rand of op enige afstand van een stad bij een openbaar vervoerverbinding, waar reizigers gebruik van maken als voor- of natransport voor langere reistafstanden met het openbaar vervoer of de auto die is geparkeerd op afstand;
- regionale hub: een knooppunt met een grote regionale functie en dat beschikt over tenminste de volgende voorzieningen:
 - een toegankelijke halte voor bussen en stopplek voor flexitaxi;
 - een kiss & ride-zone;
 - duidelijke bewegwijzering op de hub;
 - routeinformatie, omgevingskaarten en een overzicht van hubs en deelmobiliteitshubs;
 - parkeer- en stallingsmogelijkheden voor deelmobiliteit;
 - overdekt fietsparkeren en voldoende aanbindpunten;
 - volgens de in de betreffende gemeente geldende parkeernorm voldoende ruimte voor parkeren van niet e-auto's;
 - voorzieningen voor laadpunten voor e-fietsen, e-scooters en e-auto's;
 - overdekte en afgesloten wachtruimte;
 - wifi en een watertappunt;
- reguliere hub: knooppunt dat beschikt over tenminste de volgende voorzieningen:

- een toegankelijke halte voor bussen en stopplek voor flextaxi;
 - routinformatie, omgevingskaarten en een overzicht van hubs en deelmobiliteitshubs;
 - overdekt fietsparkeren
 - autoparkeren en een kiss & ride-zone;
 - overdekte wachtruimte.
- k. stationshub: een regionale hub nabij treinstation waar reizigers de mogelijkheid hebben om tussen modaliteiten over te stappen;
- l. TOMP API: Transport Operator to Mobility Provider-Application Programming Interface;
- m. wijkhub: een openbaar toegankelijk uitgifte- of inleverlocatie voor deelmobiliteit, gelegen op een centrale plek in een wijk of aan de rand van een wijk bij een openbaar vervoerverbinding, waar reizigers gebruik van maken voor korte verplaatsingen als voor- of natransport voor langere reistafstanden met het openbaar vervoer of de auto die is geparkeerd op afstand;

Artikel 27.1.2 Algemene subsidievoorwaarden

Subsidie wordt alleen verstrekt wanneer:

- a. de activiteiten waarvoor subsidie wordt aangevraagd, passen in de Regionale mobiliteitsstrategie Zeeland zoals vastgesteld door Provinciale Staten op 17 december 2021;
- b. de halte, hub of deelmobiliteitshub gelegen is in de openbare ruimte en voor alle reizigers toegankelijk is;
- c. voor alle voertuigen wordt gezorgd voor een goede ondergrond, belijning en bebording;
- d. de halte, hub of deelmobiliteitshub past binnen het bestemmingsplan en ruimtelijk wordt ingepast;
- e. de subsidieaanvrager die niet tevens eigenaar is van de grond waarop de subsidiabele activiteiten plaatsvinden, daarvoor toestemming van die eigenaar heeft.

Artikel 27.1.3 Verplichtingen subsidieontvanger

De subsidieontvanger is verplicht voor het regelen van de exploitatie en het beheer en onderhoud van een halte, hub of deelmobiliteitshub tot vijf jaar na de datum van vaststelling van de subsidie.

Artikel 27.1.4 Weigeringsgrond

GS weigeren de subsidie voor zover de activiteit in een vergelijkbare vorm naar het oordeel van GS, middels al verleende subsidie of (in)directe financiering, door de provincie Zeeland financieel wordt ondersteund.

Artikel 27.1.5 Niet subsidiabele kosten

1. In afwijking van artikel 1.3.2 zijn personeelskosten van medewerkers die in dienst zijn van gemeenten niet subsidiabel.
2. In aanvulling op het eerste lid zijn niet subsidiabel:
 - a. de onderhoudskosten aan infrastructuur of voorzieningen en de kosten als gevolg van achterstallig onderhoud;
 - b. de kosten voor de onderdelen van de infrastructuur of dienst die niet direct leiden tot het bereiken van de doelstellingen van de Regionale mobiliteitsstrategie Zeeland;
 - c. de kosten voor de aanschaf en het plaatsen van laadpalen;
 - d. de kosten voor de aanschaf en exploitatie van deelvoertuigen.

Artikel 27.1.6 Aantal halte, hub en deelmobiliteitshub

Gedurende het tijdvak 2022-2024 wordt subsidie verleend voor maximaal drie stationshubs, vijf regionale hubs, acht reguliere hubs, tien haltes en dertig deelmobiliteitshubs.

Artikel 27.1.7 Indieningstermijn, subsidieplafond en verdeling subsidieplafonds

1. Een aanvraag voor subsidie kan uitsluitend worden ingediend als gedeputeerde staten de mogelijkheid tot het doen van een aanvraag voor subsidie hebben opengesteld.
2. Gedeputeerde staten stellen per openstellingsperiode een subsidieplafond vast.
3. Subsidieaanvragen die op de uiterste indieningsdatum niet volledig zijn ontvangen, worden afgewezen.
4. Aanvragen worden tenminste 8 weken voor aanvang van de subsidiabele activiteiten ingediend.
5. De subsidieplafonds worden op volgorde van ontvangst van de aanvragen verdeeld.
6. De datum van ontvangst is het tijdstip waarop de aanvraag volledig is ingediend.
7. Voor zover aanvragen op hetzelfde tijdstip zijn ingediend en toekenning van die aanvragen zou leiden tot overschrijding van het subsidieplafond, bepaalt het college door middel van loting in welke volgorde de aanvragen worden behandeld.

Paragraaf 27.2 Realisatie halte en hub

Artikel 27.2.1 Subsidiabele activiteiten

Subsidie kan worden verstrekt voor:

- a. de realisatie van een nieuwe halte in Zeeland;
- b. de realisatie van een hub.

Artikel 27.2.2 Subsidieontvanger

Subsidie kan worden verstrekt aan gemeenten in de provincie Zeeland.

Artikel 27.2.3 Aanvullende weigeringsgrond

In aanvulling op het bepaalde in artikel 27.1.4, zal GS de subsidie weigeren als het niet aannemelijk is dat de realisatie van een nieuwe halte, hub wordt binnen twee jaar na indiening van de aanvraag om subsidie is afgerond.

Artikel 27.2.4 Indieningsvereisten

1. Subsidieaanvragen worden ingediend met gebruikmaking van het daartoe door gedeputeerde staten vastgestelde aanvraagformulier 'halte en hub realisatie', te vinden op www.zeeland.nl.
2. Een subsidieaanvraag bevat, in afwijking van artikel 1.4.2, eerste lid, ten minste de volgende bijlagen:
 - a. het volledig ingevulde aanvraagformulier en de daarin voorgeschreven bijlagen;
 - b. sluitende begroting met kostenraming en dekkingsposten;
 - c. Plan van Aanpak met minimaal de volgende onderdelen:
 - onderbouwing per locatie
 - planning
 - d. foto's van de huidige locatie;
 - e. (ontwerp)schetsen toekomstige invulling.

Artikel 27.2.5 Hoogte van de subsidie

Het subsidiebedrag bedraagt maximaal 50% van de subsidiabele kosten tot een maximum van:

- a. € 50.000,- voor de realisatie van een nieuwe halte;
- b. € 150.000,- voor de realisatie van een reguliere hub;
- c. € 300.000,- voor de realisatie van een regionale hub;
- d. € 500.000,- voor de realisatie van een stationshub.

Paragraaf 27.3 Realisatie deelmobiliteitshub

Artikel 27.3.1 Subsidiabele activiteiten

Subsidie kan worden verstrekt voor de realisatie van een deelmobiliteitshub in Zeeland, mits deze parkeer- en stallingsruimte biedt voor minimaal de volgende deelmobiliteit:

- a. 5 deelvoertuigen als het gaat om een buurthub;
- b. 10 deelvoertuigen als het gaat om een wijkhub;
- c. 15 deelvoertuigen als het gaat om een regiohub.

Artikel 27.3.2 Subsidieontvangers

Subsidie kan worden verstrekt aan:

- a. gemeenten in de provincie Zeeland;
- b. exploitanten van deelmobiliteitshubs.

Artikel 27.3.3 Aanvullende subsidievoorwaarden deelmobiliteitshub

In aanvulling op het bepaalde in artikel 27.1.2, geldt voor de realisatie van een deelmobiliteitshub de volgende voorwaarden:

- a. voor fietsen, e-fietsen en e-scooters wordt een stalling gerealiseerd;
- b. voor e-deelvoertuigen wordt voldoende laadinfrastructuur gerealiseerd, met een aansluiting op het net;
- c. in het geval de subsidieaanvraag afkomstig is van een exploitant van deelmobiliteitshub stemt de betreffende gemeente in met de voorgestelde locatie;
- d. de realisatie van een deelmobiliteitshub is binnen een jaar na indiening van de aanvraag om subsidie afgerond.

Artikel 27.3.4 Verplichtingen subsidieontvanger

De subsidieontvanger is verplicht ervoor zorg te dragen dat:

- a. alle deelmobiliteitsaanbieders in beginsel kans maken om deelmobiliteit aan te bieden op de deelmobiliteitshub onder gelijke condities via een vergunningstelsel of openbare aanbesteding;
- b. deelmobiliteitsaanbieders contractueel of in een vergunning worden verplicht om de TOMP API te implementeren;
- c. deelmobiliteitsaanbieders juridisch verplicht zijn om geanonimiseerde data te leveren over het gebruik van de deelmobiliteit.

Artikel 27.3.5 Indieningsvereisten

1. Subsidieaanvragen worden ingediend met gebruikmaking van het daartoe door gedeputeerde staten vastgestelde aanvraagformulier 'deelmobiliteitshub', te vinden op www.zeeland.nl.
2. Een subsidieaanvraag bevat, in afwijking van artikel 1.4.2, eerste lid, ten minste het volledig ingevulde aanvraagformulier en de daarin voorgeschreven bijlagen.

Artikel 27.3.6 Hoogte van de subsidie

Het subsidiebedrag bedraagt voor de realisatie van een deelmobiliteitshub maximaal 75% van de subsidiabele kosten tot een maximum van:

- a. € 20.000,- in het geval van een buurthub;
- b. € 35.000,- in het geval van een wijkhub;
- c. € 50.000,- in het geval van een regiohub.

Artikel 27.3.7 De-minimissteun

1. Gedeputeerde staten toetsen voor subsidieverlening of die is aan te merken als steunmaatregel in de zin van artikel 107, eerste lid, van het Verdrag inzake de werking van de Europese Unie.
2. Indien sprake is van een steunmaatregel, dan wordt deze verleend op basis van de Verordening (EU) nr. 1407/2013 van de commissie van 18 december 2013 betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op de-minimissteun (PbEU 2013, L352 /1) en uitsluitend voor zover wordt voldaan aan de voorwaarden van die verordening.
3. Wanneer de subsidieverlening is aan te merken als een steunmaatregel, legt de penvoerder op verzoek van gedeputeerde staten een de-minimisverklaring over met een opgave van alle andere ontvangen de-minimissteun in de twee voorgaande belastingjaren en het lopende belastingjaar.

Artikel II

Onder vernummering van de paragrafen 27.1 en 27.2 tot respectievelijk de paragrafen 28.1 en 28.2 en van de artikelen 27.1.1 en 27.2.1 tot respectievelijk de artikelen 28.1.1 en 28.2.1, wordt Hoofdstuk 27 Slotbepalingen gewijzigd in: Hoofdstuk 28 Slotbepalingen.

Artikel III

Dit besluit treedt in werking met ingang van de eerste dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad waarin het wordt geplaatst en vervalt per 1 januari 2025.

Aldus vastgesteld in de vergadering van gedeputeerde staten van 7 juni 2022 datum.

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter
A.W. Smit, secretaris

Toelichting op hoofdstuk 27 tijdelijke subsidieregeling Realisatie mobiliteitshubs Zeeland 2022-2024

Algemene toelichting

Volgend uit de Regionale Mobiliteitsstrategie heeft Gedeputeerde Staten de subsidieregeling realisatie mobiliteitshubs Zeeland 2022-2024 vastgesteld. Er wordt subsidie verstrekt voor de versnelling van de realisatie van nieuwe haltes, hubs en deelmobiliteitshubs. Met de regeling beoogt de provincie om voor 2025 maximaal tien haltes, zestien hubs en dertig deelmobiliteitshubs gerealiseerd te krijgen.

Er wordt in het tijdvak 2022-2024 subsidie verleend voor maximaal drie stationshubs, vijf regionale hubs, acht reguliere hubs, tien haltes en dertig deelmobiliteitshubs.

De regeling kent 3 paragrafen. In de eerste paragraaf staan de algemene bepalingen. In de tweede paragraaf staat de verdere specificering voor de realisatie van nieuwe haltes en hubs. In de derde paragraaf staat de verdere specificering voor de realisatie van deelmobiliteitshubs.

Een subsidieaanvraag kan ingediend worden als Gedeputeerde Staten de openstellingsperiode en het subsidieplafond hebben vastgesteld. Aanvragen kunnen gedaan worden via een digitaal aanvraagformulier dat op www.zeeland.nl is te vinden. Via dit digitale formulier kunnen documenten als een plan van aanpak, begroting, plannen en kopieën van offertes worden geüpload. Ook een begroting is belangrijk, om te kunnen oordelen of voldaan wordt aan de cofinancieringsvereisten. Een planning is nodig om te kunnen oordelen of de activiteit tijdig gereed kan zijn en op tijd afgerekend kan worden.

Realisatie halte en hub

Binnen de regeling worden verschillende typen hubs onderscheiden. Met betrekking tot de realisatie van hubs zijn dat: reguliere hub, regionale hub en stationshub. De verschillende typen beschrijven verschillende omvang en functie van de locaties. Daarnaast wordt binnen de regeling een halte omschreven als een herkenbare plek die deel uitmaakt van een gestrekte buslijn, waar de reiziger kan opstappen op de grote bus. Met het strekken van een buslijn wordt het aanpassen van een bestaande lijnbusroute bedoeld, waarmee de lijndienst tijdswinst boekt of een wijk of dorpskern ontziet, zoals omschreven in de regionale mobiliteitsstrategie.

Subsidie kan worden aangevraagd door Zeeuwse gemeenten voor het realiseren van een nieuwe halte of een hub. Subsidie is alleen mogelijk als de subsidiabele activiteiten passen in de Regionale mobiliteitsstrategie Zeeland. De realisatie van de halte of hub dient binnen twee jaar na indiening van de aanvraag om subsidie te zijn afgerond. De landelijk identiteit voor de aanduiding van hublocaties is onderdeel van de hubontwikkeling. Deze landelijke identiteit is samen met de landelijke regeling voor de ontwikkeling van deelmobiliteitshubs ontwikkeld. Er wordt een handboek beschikbaar gesteld dat het gebruik van de landelijke identiteit voor hublocaties beschrijft. De locaties zijn voor alle reizigers toegankelijk en voor alle voertuigen wordt gezorgd voor goede belijning en bebording. Voor reizigers zijn de locaties op ieder uur van de dag een comfortabele en sociaal veilige reisplek. Hierbij zijn zichtbaarheid, eenduidigheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid (ZETA) het uitgangspunt. Nieuwe locaties en uitbreiding van bestaande locaties dienen met gemeente en provincie te zijn afgestemd.

Realisatie deelmobiliteitshub

Binnen de regeling wordt er onderscheid gemaakt in 3 verschillende typen deelmobiliteitshubs, te weten: buurthub, regiohub en wijkhub. De verschillende typen beschrijven verschillende omvang en functie van de locaties. De buurthub is gelegen in een wijk en kent ruimte voor minimaal 5 deelvoertuigen. De wijkhub is minimaal een buurthub en is bij een openbaar vervoerverbinding gelegen. Op een wijkhub is ruimte voor minimaal 10 deelvoertuigen. Een regiohub is gelegen in landelijk gebied. Op een regiohub is ruimte voor minimaal 15 deelvoertuigen.

Subsidie kan worden aangevraagd voor het realiseren van een buurthub, een wijkhub of een regiohub. Subsidie is alleen mogelijk als de subsidiabele activiteiten passen in de Regionale mobiliteitsstrategie Zeeland. De realisatie van deelmobiliteitshub dient binnen een jaar na indiening van de aanvraag om subsidie te zijn afgerond.

De landelijk identiteit voor de aanduiding van hublocaties is onderdeel van de hubontwikkeling. Deze landelijke identiteit is samen met de landelijke regeling voor de ontwikkeling van deelmobiliteitshubs ontwikkeld. Er wordt een handboek beschikbaar gesteld dat het gebruik van de landelijke identiteit voor hublocaties beschrijft. De locaties zijn voor alle reizigers toegankelijk en voor alle voertuigen wordt gezorgd voor goede belijning en bebording. Voor reizigers zijn de locaties op ieder uur van de dag een comfortabele en sociaal veilige reisplek. Hierbij zijn zichtbaarheid, eenduidigheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid (ZETA) het uitgangspunt. Nieuwe locaties en uitbreiding van bestaande locaties moeten passen binnen de Regionale Mobiliteitsstrategie.

Voor de realisatie van deelmobiliteitshubs geldt de aanvullende voorwaarden dat er een stalling wordt gerealiseerd voor de deelmobiliteit voertuigen. Voor elektrische deelmobiliteit voertuigen wordt voldoende laadinfrastructuur aangelegd, met een aansluiting op het net.

Daarnaast ziet de subsidieontvanger er op toe dat alle deelmobiliteitsaanbieders kans maken om deelmobiliteit aan te bieden op de hub, onder gelijke condities via een vergunningstelsel of openbare aanbesteding. De subsidieontvanger stelt contractueel of in een vergunning de implementatie van de TOMP API verplicht. De TOMP API zorgt voor ontsluiting van de deelmobiliteit voertuigen in Mobility as a Service (MaaS) apps. Hiermee kan de reiziger zijn reis inclusief deelmobiliteit plannen, boeken en betalen. Deelmobiliteitsaanbieders zijn juridisch verplicht zijn om geanonimiseerde data te leveren over het gebruik van de deelmobiliteit. Hiermee wordt het gebruik gemonitord en waar nodig kan met deze data gekozen worden om de hoeveelheid deelmobiliteit voertuigen op een locatie op te schalen of af te schalen.