



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 26 augustus 2020, nr. IENW/BSK-2020/148251, houdende een specifieke uitkering in verband met pilots Mobility as a Service (Regeling specifieke uitkering Maas-pilots)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 17, vijfde lid, van de Financiële-verhoudingswet, en de artikelen 4, eerste en tweede lid, en 5 van de Kaderwet subsidies I en M;

Besluit:

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

MaaS-pilot: regionale, landelijk opschaaibare, pilots Mobility as a Service zoals opgenomen in de Afsprakenlijst Bestuurlijk Overleggen MIRT van 2018 en 2019, waarop de Raamovereenkomst voor de uitvoering van zeven regionale, landelijk opschaaibare, Maas-pilots van toepassing is;

minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

ontvanger: de gemeenten Amsterdam en Eindhoven, en de provincies Drenthe, Limburg, Overijssel en Utrecht.

Artikel 2 Verlening specifieke uitkering

1. De minister verleent op aanvraag een specifieke uitkering aan de ontvanger voor het realiseren van een MaaS-pilot.
2. De specifieke uitkering bedraagt ten hoogste 50% van de totale overheidsbijdrage aan de MaaS-pilot, met een maximum van:
 - a. € 2.000.000,- inclusief BTW voor de gemeente Amsterdam;
 - b. € 900.000,- inclusief BTW voor de gemeente Eindhoven;
 - c. € 500.000,- inclusief BTW voor de provincie Drenthe;
 - d. € 1.000.000,- inclusief BTW voor de provincie Utrecht;
 - e. € 632.500,- inclusief BTW voor de provincie Overijssel;
 - f. € 1.050.000,- inclusief BTW voor de provincie Limburg.
3. Het plafond van de specifieke uitkering bedraagt € 6.082.500,- inclusief BTW.

Artikel 3 Aan de uitkering verbonden verplichtingen

1. De ontvanger besteedt de specifieke uitkering uitsluitend aan uitgaven met betrekking tot de overheidsbijdrage aan de MaaS-pilot, met uitzondering van reguliere apparaatskosten van de ontvanger.
2. De ontvanger komt bij de realisatie van de MaaS-pilot de afspraken na die zijn opgenomen in de bestuursovereenkomst die tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de betrokken ontvanger ten behoeve van de Maas-pilot is gesloten.

Artikel 4 Voorschotverlening

1. Gelijktijdig met de beschikking tot verlening van de uitkering verleent de minister een voorschot van 100% van de specifieke uitkering.
2. Het voorschot wordt in overleg met de betrokken ontvanger betaald in drie evenredige delen gedurende de looptijd van het project:
 - a. bij gunning van de Maas-pilot;
 - b. bij start van de MaaS-dienstverlening;
 - c. bij einde pilot.



Artikel 5 Vaststelling

De minister stelt binnen een half jaar na afloop van de activiteiten waarvoor de specifieke uitkering is verleend, de specifieke uitkering vast op basis van de verantwoording, bedoeld in artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet.

Artikel 6 Inwerkingtreding en horizonbepaling

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.
2. Deze regeling vervalt met ingang van 31 december 2022, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op uitkeringen die voor die datum zijn verleend.

Artikel 7 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling specifieke uitkering Maas-pilots.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbinga*

TOELICHTING

Algemeen deel

1. Aanleiding en doel van de specifieke uitkering

Mobility as a Service (MaaS) betreft het aanbod van multimodale, vraag-gestuurde mobiliteitsdiensten, waarbij op maat gemaakte reismogelijkheden via een digitaal platform met real-time informatie aan klanten worden aangeboden, inclusief betaling en afhandeling van transacties.

Naar verwachting biedt MaaS mogelijkheden op het terrein van bereikbaarheid, duurzaamheid, doelgroepenbeleid/sociale inclusie en verbetering van het vervoersaanbod in krimp- en grensregio's. Vervoerssystemen kunnen door MaaS worden geoptimaliseerd, waardoor reizigers slimmer kunnen reizen en de totale infrastructuur beter zal worden benut. Daarom wil het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: lenW) ervaring opdoen met dit concept en een landelijke voedingsbodem creëren voor MaaS. Om deze ervaring op te doen, wil lenW een aantal regionale pilots faciliteren. Deze regionale pilots worden opgezet door een decentrale overheid, bijvoorbeeld een provincie, een gemeente of door een vervoerregio. Elke pilot heeft een eigen specifieke doelstelling, zodat met een beperkt aantal pilots een brede kennisbasis kan worden opgebouwd. Doel van de pilots is om een groter gebied en bereik (in doelgroepen en aantal gebruikers) te realiseren, zodat elke pilot van regionaal naar (inter)nationaal niveau kan worden opgeschaald. Dit biedt het bedrijfsleven een helder (investerings)perspectief, waardoor de kans groter wordt dat succesvolle pilots op grote schaal zullen doorbreken. Er wordt voor alle pilots een Kennis & Leeromgeving ingericht, zodat de impact van de pilots op het totale verkeers- en vervoerssysteem voor geïnteresseerde partijen inzichtelijk wordt gemaakt. Bij elke pilot worden vervoersaanbieders en marktpartijen betrokken.

Om te zorgen dat marktontwikkeling op het terrein van MaaS van de grond komt en verder ontwikkeld wordt, wil lenW in een aantal pilots samenwerken met decentrale overheden en deskundige marktpartijen. De bedoeling van deze samenwerking is om te komen tot een aantal pilots die landelijk kunnen worden opgeschaald.

In 2017 is lenW gestart met de voorbereiding van de Maas-pilots. In het kader van de BO-MIRT overleggen heeft lenW de decentrale overheden gevraagd om deel te nemen aan het MaaS-programma. Ongeveer tien decentrale overheden bleken geïnteresseerd. Daarvan hebben zeven decentrale overheden zich daadwerkelijk bereid verklaard om een pilot op te zetten en deze mede te financieren. Met deze overheden heeft lenW een bestuursovereenkomst gesloten.

Eind 2017 is door lenW, in samenwerking met de zeven decentrale overheden een marktconsultatie uitgeschreven, waaraan meer dan 200 marktpartijen hebben deelgenomen.

2. De noodzaak voor de specifieke uitkering

MaaS is een concept, waarin bestaande initiatieven rond het aanbieden van mobiliteit van deur tot deur worden gecombineerd met informatie van verschillende vervoerders en dienstverleners. Om Nederland bereikbaar te houden, zijn innovatieve manieren nodig om aan de mobiliteitsbehoefte te voldoen. MaaS is daar een voorbeeld van. Om dit concept te ontwikkelen is een samenwerking nodig van Rijk, decentrale overheden en marktpartijen. Ook zijn financiële stimulansen, waaronder subsidies uit rijksmiddelen, nodig om marktpartijen te helpen met de financiering van de onrendabele top bij de ontwikkeling van MaaS. Om die reden wordt een regeling ingesteld, zodat het Rijk een financiële bijdrage kan leveren aan de zeven pilots. De bijdrage van het Rijk wordt betaald aan decentrale overheden, die deze bijdrage gebruiken om een bijdrage te leveren aan de marktpartij(en) die werken aan de uitvoering van de MaaS-pilots. Ten aanzien van de pilots zijn afspraken gemaakt tussen Rijk en de decentrale overheden. Er is dan ook geen beleids- en bestedingsvrijheid voor de deelnemende overheden. Om die reden is een specifieke uitkering het aangewezen instrument.

3. De voorwaarden die worden opgelegd en de noodzakelijkheid daarvan

Besteding van de uitkering

De uitkering wordt verleend aan de betrokken decentrale overheden. Deze overheden dienen ten minste een gelijk bedrag aan subsidie in te brengen. De uitkering mag door de decentrale overheden uitsluitend besteed worden aan de Maas-pilots. Aangezien in elke regio een verschillende aanpak is gekozen, zijn met elke decentrale overheid specifieke afspraken gemaakt over de opzet en inhoud van de pilot. Deze afspraken zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst.

Andere maatregelen

Naast gezamenlijk investeren in de ontwikkeling van het opzetten van MaaS-diensten, zijn ook andere maatregelen nodig om het MaaS-concept succesvol te kunnen realiseren. lenW en de decentrale

overheden werken in de pilots samen om te komen tot een efficiënte uitwisseling van data, tot standaardisatie hiervan en tot de inrichting van een landelijke Leeromgeving.

4. De hoogte van de uitkering en de wijze van verdeling

Voor de Maas-pilots is door het kabinet € 10 miljoen beschikbaar gesteld. Dit bedrag wordt verdeeld over de zeven ontvangers. Deze ontvangers zijn geselecteerd op basis van de door hen ingediende plannen van aanpak en op basis van hun bereidheid om hun pilot daadwerkelijk op te zetten en mede te financieren met ten minste een gelijk bedrag als aan hen door de minister wordt uitgekeerd. Met deze zeven pilots wordt een brede impuls gegeven aan de ontwikkeling van MaaS.

Deze regeling is ter uitvoering van de afspraken die met de decentrale overheden zijn gemaakt over MaaS in de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2018¹ en 2019² (hierna: Afsprakenlijst). Deze afspraken zijn vervolgens in 2018 overeengekomen in zeven bestuursovereenkomsten.

Aansluitend heeft IenW, mede namens de zeven decentrale overheden, de Raamovereenkomst MaaS Europees aanbesteed, waarbij de aanpak van het IenW en de decentrale overheden ten aanzien van de Maas-pilot contractueel met marktpartijen is vastgelegd. Met 23 marktpartijen is de Raamovereenkomst MaaS gesloten.

De rijksbijdrage voor de Maas-pilot in de regio Rotterdam en Den Haag is niet in deze regeling opgenomen. Deze rijksbijdrage loopt via de Brede Doel Uitkering aan de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

5. Verhouding tot bestaande regelgeving

Het nationaal bestuursrechtelijke kader voor deze regeling wordt gevormd door de Kaderwet subsidies I en M, de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb) en de Financiële-verhoudingswet. Daarnaast zijn de staatssteunregels van belang voor de onderhavige regeling.

Kaderwet subsidie I en M, Awb en Financiële-verhoudingswet

Op grond van deze regeling worden specifieke uitkeringen verstrekt aan gemeenten en provincies voor het uitvoeren van een Maas-pilot. In artikel 4.21, derde lid, van de Awb is bepaald dat titel 4.2 (Subsidies) van die wet niet van toepassing is op de aanspraak op financiële middelen die worden verstrekt op grond van een wettelijk voorschrift dat uitsluitend voorziet in verstrekking aan rechtspersonen die krachtens publiekrecht zijn ingesteld. Artikel 2 van de Kaderwet subsidies I en M wijkt af van artikel 4.21, derde lid, van de Awb en bepaalt dat titel 4.2 van die wet wel van toepassing is op financiële middelen die worden verstrekt aan rechtspersonen die krachtens publiekrecht zijn ingesteld. Om die reden is titel 4.2 van de Awb van toepassing op deze regeling. Hierin zijn bepalingen opgenomen die relevant zijn of kunnen zijn voor de ontvangers zoals de artikelen 4:46 (subsidievaststelling) en 4:57 (terugvordering). Omdat op grond van deze regeling specifieke uitkeringen worden verstrekt is naast de Kaderwet subsidies I en M en de Awb ook de Financiële-verhoudingswet van toepassing. In artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet is de wijze van verantwoording van de specifieke uitkering geregeld.

Europeesrechtelijke aspecten

De onderhavige regeling is getoetst op mogelijke staatssteunelementen. De gemeenten en provincies krijgen een specifieke uitkering voor pilots die helpen bij het uitvoeren van een overheidstaak, zoals het efficiënt organiseren van het doelgroepenvervoer of het regionaal openbaar vervoer. Deze pilots moeten worden opgeschaald en leveren daarmee voordeel op voor de samenleving als geheel. Daarnaast is de Raamovereenkomst MaaS Europees aanbesteed. En zijn de Maas-pilots op basis van de raamovereenkomst in open minicompetities onder alle MaaS-dienstverleners aanbesteed. Van belang is dat de begunstigden met de verstrekte middelen zelf geen staatssteun verstrekken (indirect voordeel) door aan ontwikkelaars een economisch voordeel te verschaffen. Hiervan is geen sprake indien de begunstigde de aanbestedingsregels volgt.

6. Administratieve lasten

De verantwoording over de besteding van de specifieke uitkering op grond van artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet verloopt via de jaarrekening van de gemeente en de provincie en de systematiek van 'single information, single audit' (SiSa-systematiek). Dit leidt tot de meest minimale uitvoeringslasten voor zowel de gemeenten, de provincies als voor de rijksoverheid.

¹ Bijlage bij Kamerbrief, Tweede Kamer, vergaderjaar 2018–2019, 35 000 A, nr. 78

² Bijlage bij Kamerbrief, Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 35 300 A, nr. 57

7. Consultatie

Op 28 juni 2018 is een informatiebijeenkomst gehouden voor gemeenten, provincies en vervoerregio's over de beoogde inzet van de € 6.082.500 ten behoeve van de ontwikkeling van MaaS. Naar aanleiding van de inbreng van de decentrale overheden, opgenomen in hun plannen van aanpak, is een berekeningswijze tot stand gekomen om het beschikbare bedrag aan rijksmiddelen te verdelen over de zeven Maas-pilots. Tijdens de Bestuurlijke overleggen MIRT 2018 zijn vervolgens concrete afspraken gemaakt over de financiële bijdragen voor de specifieke pilots. Deze afspraken zijn vastgelegd in bestuursovereenkomsten. Daarnaast is de raamovereenkomst voor de uitvoering van zeven regionale, landelijk opschaalbare, Maas-pilots openbaar gemaakt via tendernet. Verdere consultatie is derhalve niet meer nodig, aangezien deze regeling geen ingrijpende verandering teweegbrengt in de rechten en plichten van burgers en bedrijven en ook geen ingrijpende gevolgen heeft voor de uitvoeringspraktijk.

8. Inwerkingtreding en horizonbepaling

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst. Hiermee wordt afgeweken van het beleid inzake vaste verandermomenten, zoals opgenomen in aanwijzing 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving. Deze afwijking is gerechtvaardigd, omdat de specifieke doelgroep gebaat is bij een spoedige inwerkingtreding. De pilots zijn reeds aanbesteed en de eerste pilots bereiken binnenkort de tweede mijlpaal. Door spoedige inwerkingtreding wordt voorkomen dat de betrokken private en publieke partijen lang moeten wachten op hun bijdrage in de reeds gemaakte kosten.

De regeling vervalt met ingang van 31 december 2022 met dien verstande dat deze regeling van toepassing blijft op een uitkering die krachtens deze regeling is verstrekt. Omdat het de bedoeling van deze regeling is dat partijen snel gaan beginnen met het realiseren van pilots ten behoeve van het verder ontwikkelen van MaaS, is ervoor gekozen om een horizonbepaling op te nemen.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1 Begripsbepalingen

In de begripsomschrijving *ontvangers* worden de ontvangers van deze specifieke uitkering genoemd. Sommige Maas-pilots worden uitgevoerd door samenwerkende decentrale overheden. Zo werken de provincie Groningen en de provincie Drenthe aan een gezamenlijke pilot. De specifieke uitkering voor deze pilot wordt overgemaakt aan de provincie Drenthe.

Artikel 2 Verlening specifieke uitkering

In het eerste lid is bepaald dat de ontvangers een specifieke uitkering krijgen voor het uitvoeren van een Maas-pilot. In een plan van aanpak, behorende bij de bestuursovereenkomst, is per ontvanger opgenomen welke activiteiten in het kader van de pilot worden uitgevoerd.

In het tweede lid is het maximumbedrag per ontvanger opgenomen. Dit bedrag is bepaald op basis van de voorstellen van de decentrale overheden over de inhoud en de kosten van de pilot MaaS. Ook is bepaald dat het Rijk maximaal 50% van de totale overheidsbijdrage aan de pilots betaalt, aangezien een actieve betrokkenheid van de betrokken decentrale overheden cruciaal is voor het slagen van de pilot. Dit betekent dat de overheidsfinanciering op basis van ten minste 50% cofinanciering door de regio rond moet zijn.

In het derde lid is het plafond van de rijksbijdrage opgenomen.

De bedragen zijn inclusief BTW en de BTW-component wordt in het BTW-compensatiefonds gestort.

Artikel 3 Aan de uitkering verbonden verplichtingen

Zoals in het algemeen deel van de nota van toelichting al is aangegeven mag deze uitkering alleen worden besteed aan de realisering van de Maas-pilots. Daarbij moeten de afspraken uit (en op grond van) de bestuursovereenkomsten worden nagekomen.

Artikel 4 Voorschotverlening

Aan de ontvanger wordt gelijktijdig met het besluit tot verlening van de uitkering een voorschot verleend van 100% van de specifieke uitkering. Het voorschot wordt in overleg met de betrokken ontvanger betaald in drie evenredige delen gedurende de looptijd van het project:

1. bij gunning van de Maas-pilot;
2. bij start van de MaaS-dienstverlening (als de MaaS-app met alle zeven functionaliteiten te downloaden is in de app-store);



3. bij einde pilot.

Er is gekozen voor het uitkeren van het voorschot in drie gelijke termijnen. De laatste termijn wordt uitgekeerd bij het einde van de pilot en niet pas bij de verantwoording, omdat voor de verantwoording wordt aangesloten bij de systematiek van 'single information, single audit' (SiSa-systematiek). Het gevolg hiervan is dat er één keer per jaar verantwoording plaatsvindt en er dus lange tijd kan zitten tussen de afronding van een pilot en de vaststelling van de specifieke uitkering. In de bestuursovereenkomst is aangegeven wat er gereed moet zijn bij afronding van de pilot, waarbij is aangegeven dat de pilot in ieder geval op 31 december 2022 wordt beëindigd.

Artikel 5 Vaststelling

Nadat de activiteit is verricht en verantwoording is afgelegd over de specifieke uitkering op grond van artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet, stelt de Minister de specifieke uitkering binnen een half jaar vast. Er behoeft door de ontvanger geen separate aanvraag voor vaststelling te worden ingediend. Bij de vaststelling wordt mede in aanmerking genomen of de ontvanger aan de verplichtingen heeft voldaan, conform artikel 4:46 van de Awb.

Artikel 6 Inwerkingtreding en horizonbepaling

Voor een toelichting op de inwerkingtreding en horizonbepaling wordt verwezen naar het algemene deel van de toelichting.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*