

Beleidsregel van 24 juni 2014, houdende regels betreffende de subsidiëring van activiteiten op het terrein van verkeer en vervoer (Beleidsregel projectsubsidies brede doeluitkering verkeer en vervoer 2014)

Gedeputeerde Staten van Fryslân,

Gelet op de Wet BDU verkeer en vervoer en de Wet personenvervoer 2000,

Besluiten de Beleidsregel projectsubsidies brede doeluitkering verkeer en vervoer 2014 vast te stellen als volgt:

## **Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen**

### **Artikel 1 Begripsbepalingen**

In deze beleidsregel wordt verstaan onder:

- a. de Wet BDU: de Wet BDU verkeer en vervoer;
- b. brede doeluitkering: de uitkering die de provincie ontvangt op basis van de Wet BDU;
- c. PVVP: het provinciaal verkeers- en vervoersplan van de provincie Fryslân;
- d. BDU-bestedingsplan: een bestedingsplan zoals bedoeld in artikel 6 van de Wet BDU;
- e. infrastructuur: openbare onroerende voorzieningen ten behoeve van het vervoer van personen en goederen;
- f. halte: een in-, uit- en/of overstapfaciliteit voor busreizigers met voorzieningen voor een goede dan wel comfortabele in- en uitstap;
- g. projecten ter verbetering van de toegankelijkheid van haltes: investeringsprojecten die de fysieke toegankelijkheid van het openbaar busvervoer bevorderen;
- h. openbaar vervoer: voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus of trein;
- i. vervoerder: degene die openbaar vervoer verricht, niet in de hoedanigheid van bestuurder van een auto, bus of trein;
- j. concessie: het recht om met uitsluiting van anderen openbaar vervoer te verrichten in een bepaald gebied gedurende een bepaald tijdvak;
- k. dienstregelingvoorstel: een voorstel voor een dienstregeling als bedoeld in artikel 1 van de Wet personenvervoer 2000;
- l. permanente verkeerseducatie: het geheel van opeenvolgende activiteiten die leiden tot gewenst verkeersgedrag of tot het behoud van veilig verkeersgedrag;
- m. basispakket permanente verkeerseducatie: het pakket aan activiteiten minimaal noodzakelijk voor effectieve, efficiënte en correcte permanente verkeerseducatie;
- n. landelijke campagnekalender: door de rijksoverheid opgestelde campagnekalender verkeersveiligheid die aangeeft wanneer welk thema aan de orde is en welke massamediale communicatiemiddelen hierbij worden ingezet;
- o. ROF: Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslân;
- p. OVVF: Overleg Verkeer en Vervoer Fryslân;
- q. Vijfjarenplan: eerste Meerjaren Uitvoeringsprogramma Strategie Verkeersveiligheid "Fryslân Feilich Foarút nei 2015";
- r. Werkplan: op het Vijfjarenplan gebaseerd jaarlijks overzicht van activiteiten die het ROF gaat ondernemen om de verkeersveiligheid in Fryslân te verbeteren;

- s. mobiliteitsmanagement: het organiseren van slim reizen waarbij de reiziger geprikkeld wordt alternatieven te gebruiken zoals: fiets, openbaar vervoer, gebruik van P&R, carpoolen of telewerken;
- t. buurtbus: motorrijtuig dat wordt ingezet voor het verrichten van openbaar vervoer dat wordt uitgevoerd door vrijwilligers of banenpoolers die zich hebben georganiseerd in een vereniging of stichting of worden ingezet door een gemeente;
- u. buurtbusorganisatie: groep natuurlijke personen, georganiseerd in een vereniging of stichting als bedoeld in artikel 27 respectievelijk artikel 285 van Boek 2, van het Burgerlijk Wetboek, die het bestaande aanbod van openbaar vervoersdiensten aanvult door een buurtbusproject uit te voeren;
- v. buurtbuschauffeur: een vrijwilliger of banenpooler die beschikbaar, bereid en in staat is om een buurtbus te besturen;
- w. OV-index: indexatiemethode zoals weergegeven in publicatie R20100189/31417000/JBE/GJO van de NEA Transportonderzoek en –opleidingen getiteld “Methodiek voor het volgen van de kostenontwikkelingen in het openbaar vervoer”, gedateerd oktober 2010;
- x. OV-bureau Groningen-Drenthe: samenwerkingsverband van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen dat het openbaar vervoer per bus in de provincies Groningen en Drenthe ontwikkelt, organiseert en beheert;
- y. landelijk gebied: het gehele grondgebied van de provincie Fryslân, met uitzondering van kernen die gedurende de gehele bedieningsperiode van het openbaar vervoer bediend worden door een lijndienst;
- z. personenvervoer: het georganiseerde vervoer van personen, niet zijnde openbaar vervoer;
- aa. dienstregeling: voor een ieder kenbaar schema van reismogelijkheden waarin zijn aangeduid de halteplaatsen waartussen en de tijdstippen waarop openbaar vervoer wordt verricht, zo nodig onder de vermelding of de halteplaatsen of de tijdstippen door de reiziger kunnen worden beïnvloed;
- bb. voorbereidingskosten: kosten van de voorbereiding en planvorming voor het te starten project;
- cc. coördinatiekosten: kosten die gemaakt worden om het project gedurende de uitvoering te ondersteunen en de werkzaamheden te coördineren.

## **Artikel 2 Toepassingsbereik**

Deze beleidsregel is van toepassing op alle door Gedeputeerde Staten te verstrekken subsidies in het kader van de Wet BDU en de Wet personenvervoer 2000.

## **Artikel 2a Algemene weigeringsgronden**

1. Subsidie op grond van deze beleidsregel wordt geweigerd indien:
  - a. voor de activiteit reeds een subsidie is verstrekt met toepassing van de Algemene subsidieverordening provincie Fryslân 2006 of de Algemene subsidieverordening provincie Fryslân 2013;
  - b. de subsidie, naar het oordeel van Gedeputeerde Staten een steunmaatregel vormt in de zin van artikel 107, eerste lid, van het VWEU, die onverenigbaar is met de gemeenschappelijke markt.

2. In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid kan subsidie geheel of gedeeltelijk worden geweigerd indien:
  - a. de activiteiten van de aanvrager niet of niet in overwegende mate gericht zullen zijn op, of aanwijsbaar niet of nauwelijks ten goede zullen komen aan de provincie Fryslân of haar ingezetenen;
  - b. er een gegronde reden bestaat om aan te nemen dat de aanvrager doelstellingen nastreeft of activiteiten ontplooit die in strijd zijn met de wet, het algemeen belang, de goede zeden of de openbare orde;
  - c. aannemelijk is dat de aanvrager voldoende mogelijkheden heeft om de betreffende activiteiten zonder de subsidie te verrichten.

### **Artikel 3 Subsidieplafond**

Gedeputeerde Staten zijn bevoegd tot het vaststellen van een subsidieplafond. Subsidieplafonds kunnen worden onderverdeeld voor verschillende categorieën van activiteiten.

### **Artikel 4 Projectkosten**

Onverminderd het bepaalde in het tweede hoofdstuk worden als projectkosten uitsluitend in aanmerking genomen de noodzakelijke en rechtstreeks aan de uitvoering van de activiteit toe te rekenen gemaakte en betaalde kosten. Niet bestede middelen kunnen worden teruggevorderd.

### **Artikel 5 Niet doelgerichte verplichting**

Gedeputeerde Staten kunnen bij de subsidieverlening de verplichting opleggen dat de subsidieontvanger op een door Gedeputeerde Staten te bepalen wijze te kennen geeft dat de activiteit mede tot stand is gekomen met subsidie van de provincie Fryslân.

## **Hoofdstuk 2 Activiteiten die voor subsidie in aanmerking komen**

### **Titel 1 Infrastructuur**

#### **Artikel 6 Doel**

Deze titel heeft als doel uitvoering te geven aan de Wet BDU en aan het PVVP voor het onderdeel infrastructuur.

#### **Artikel 7 Subsidiabele activiteiten, verdeelsystematiek en beslissing**

1. Gedeputeerde Staten verlenen een publiekrechtelijke instelling ambtshalve subsidie voor projecten die zijn opgenomen in het BDU-bestedingsplan.
2. Indien en voor zover Gedeputeerde Staten in het BDU-bestedingsplan een budget beschikbaar stellen ten behoeve van de uitvoering van een uit het PVVP voortvloeiend beleidsplan, dan nodigen Gedeputeerde Staten potentiële aanvragers uit tot het indienen van een aanvraag.
3. Gedeputeerde Staten verlenen de subsidie zoals bedoeld in het eerste lid uiterlijk 1 mei van het jaar waarop de subsidie betrekking heeft.

#### **Artikel 8 Subsidiabele kosten**

Als subsidiabele kosten worden uitsluitend in aanmerking genomen de naar het oordeel van Gedeputeerde Staten in redelijkheid te maken kosten om een activiteit uit te voeren, waaronder ook worden begrepen de in redelijkheid te maken kosten voor voorbereiding en toezicht.

### **Artikel 9 Hoogte subsidie**

1. Tenzij in het BDU-bestedingsplan anders is bepaald bedraagt de subsidie ten hoogste veertig procent van de subsidiabele kosten, doch nooit meer dan het bedrag dat voor het project is opgenomen in het BDU-bestedingsplan.
2. De subsidie is stapelbaar met andere subsidies, in die zin dat de hoogte van de subsidie wordt aangepast indien de gezamenlijke subsidies meer dan 100% van de in artikel 8 bedoelde kosten bedragen.

### **Artikel 10 Verplichting subsidieontvanger**

1. Tenzij bij beschikking anders is bepaald, is de subsidieontvanger verplicht het project binnen twee jaar na de subsidieverlening te realiseren.
2. Subsidieontvanger doet onverwijld mededeling aan Gedeputeerde Staten van omstandigheden die de voortgang van het project belemmeren of die anderszins gevolgen kunnen hebben voor de aanspraak op subsidie.

### **Artikel 11 Voorschotten**

1. Voor projecten die in meerdere jaren tot uitvoering komen kunnen Gedeputeerde Staten, na ontvangst van de Sisa-verantwoording, een voorschot voorlenen voor de in het jaar waarop de verantwoording betrekking heeft gemaakte kosten.
2. De hoogte van het voorschot wordt bepaald op basis van de gemaakte kosten.
3. In afwijking van het gestelde in het eerste lid kunnen Gedeputeerde Staten op gemotiveerd verzoek en onder overlegging van een door het bestuur ondertekende rapportage van de gemaakte kosten besluiten een voorschot te verlenen voordat de Sisa-verantwoording is ontvangen, doch niet eerder dan nadat het project is gegund.

### **Artikel 12 Vaststelling**

1. De subsidie wordt verantwoord met toepassing van artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet.
2. Gedeputeerde Staten stellen de subsidie vast binnen zes maanden na ontvangst van de Sisa-verantwoording.
3. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid dient de subsidieontvanger ten behoeve van de vaststelling van de subsidie binnen acht weken na realisatie van het project de volgende documenten te overleggen:
  - a. een beknopt verslag van het gerealiseerde project;
  - b. een verklaring betreffende de datum van oplevering van het project;
  - c. een volledige opgave van de voor het project verkregen subsidies en
  - d. een financieel verslag, aansluitend bij de eerder ingediende begroting en de jaarlijks in de Sisa-bijlage voor dit project op te nemen verantwoordingsinformatie.
4. Gedeputeerde Staten kunnen bij de subsidieverlening nadere eisen stellen aan het verzoek tot subsidievaststelling.

## **Titel 2 Openbaar vervoer**

### **Artikel 13 Doel**

Deze titel heeft als doel uitvoering te geven aan de Wet BDU en aan het PVVP voor het onderdeel Openbaar Vervoer.

#### **Artikel 14 Subsidiabele activiteiten**

1. Gedeputeerde Staten kunnen aan vervoerders aan wie zij een openbaar vervoerconcessie hebben verleend:
  - a. voor de duur van die concessie subsidie verstrekken voor het verrichten van openbaar vervoer;
  - b. gedurende de looptijd van de concessie jaarlijks subsidie verstrekken voor het tijdens de concessieperiode verrichten van al dan niet tijdelijk aanvullend openbaar vervoer;
  - c. gedurende de looptijd van die concessie jaarlijks subsidie verstrekken ten behoeve van de gebruiksvergoeding, als bedoeld in artikel 62 van de Spoorwegwet, die de concessiehouder aan de spoorwegbeheerder verschuldigd is;
  - d. gedurende de looptijd van de concessie subsidie verstrekken voor andere onderdelen van het openbaar vervoer op basis van de inhoud van de concessie.
2. In aanvulling op het gestelde in het eerste lid kunnen Gedeputeerde Staten subsidie verlenen aan:
  - a. vervoerders met wie zij een overeenkomst zijn aangegaan voor het verrichten van openbaar vervoer met een vertrekpunt of een bestemming in de provincie Fryslân;
  - b. gemeenten of samenwerkingsverbanden van gemeenten die op basis van een overeenkomst met Gedeputeerde Staten het beheer voeren van hetzij een concessie voor lokaal openbaar vervoer, hetzij een contract voor collectief vraagafhankelijk vervoer;
  - c. een aanvrager voor een project ten dienste van openbaar vervoer dat is omschreven in een door of namens Gedeputeerde Staten afgegeven concessie dat naar het oordeel van gedeputeerde staten een voldoende innovatief karakter heeft.

#### **Artikel 15 Aanvraag, verdeelsystematiek, beslissing**

1. Subsidieverstrekking als bedoeld in artikel 14, eerste lid, onderdeel a, vindt ambtshalve plaats en geschiedt overeenkomstig de bepalingen die hierover zijn opgenomen in het bestek dat ten behoeve van de concessieverlening is opgesteld.
2. Subsidieverstrekking als bedoeld in artikel 14, eerste lid, onderdeel b, vindt jaarlijks plaats naar aanleiding van het in het dienstregelingvoorstel opgenomen extra openbaar vervoer.
3. Een aanvraag voor subsidie als bedoeld in artikel 14, eerste lid, onderdeel c en d en artikel 14, tweede lid, onderdeel c kan het gehele jaar worden ingediend.
4. Subsidieverstrekking als bedoeld in artikel 14, tweede lid, onderdeel a en b vindt ambtshalve plaats, overeenkomstig de bepalingen die hierover zijn opgenomen in de betreffende overeenkomsten.
5. Gedeputeerde Staten beslissen op aanvragen als bedoeld in het tweede en derde lid binnen acht weken.

#### **Artikel 16 Toetsingscriteria**

Voor aanvragen voor subsidie als bedoeld in artikel 14, tweede lid, onderdeel c gelden de volgende toetsingscriteria:

- a. het project dient ten goede te komen aan de reiziger;
- b. het project mag nog niet eerder in Fryslân zijn uitgevoerd;
- c. de vervoerder dient bij het uitvoeren van het project een actieve rol te spelen.

### **Artikel 17 Hoogte van de subsidie**

1. Subsidie voor exploitatie van het openbaar vervoer als bedoeld in artikel 14, eerste lid, onderdeel a, bedraagt maximaal het bedrag dat hiervoor is opgenomen in de concessie of in bijlagen bij de concessie.
2. De hoogte van de subsidie als bedoeld in artikel 14, eerste lid, onderdeel a en b wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van de in het bestek genoemde index.
3. Subsidie voor het verrichten van aanvullend openbaar vervoer als bedoeld in artikel 14, eerste lid, onderdeel b, bedraagt het tarief per dienstregelinguur, zoals dat is opgenomen in de concessie of in bijlagen bij de concessie.
4. In afwijking van het bepaalde in het eerste en het tweede lid kunnen Gedeputeerde Staten, voor zover de concessie hiertoe de mogelijkheid biedt, de hoogte van de subsidie als bedoeld in artikel 14, eerste lid, onderdeel a, gedurende de looptijd van de concessie aanpassen.
5. De hoogte van de subsidie kan worden aangepast op grond van een bonus-/malussysteem dat bij de concessie is overeengekomen in verband met prestaties in de betreffende periode.

### **Artikel 18 Verplichtingen**

Aan de subsidieverlening is in elk geval de verplichting verbonden dat de subsidieontvanger zich houdt aan de voorschriften in de concessie.

### **Artikel 19 Vaststelling**

1. Tenzij bij beschikking anders is bepaald dient de subsidieontvanger de aanvraag tot het vaststellen van een subsidie in te dienen vóór 1 juli van het jaar volgend op het kalenderjaar waarop de subsidie betrekking heeft.
2. Bij de aanvraag tot vaststelling wordt overgelegd:
  - a. wanneer het subsidiebedrag € 5.000,- of minder bedraagt: een activiteitenverslag betrekking hebbend op de gesubsidieerde activiteit of het project, vergezeld van een door de aanvrager ondertekende verklaring, dat de gesubsidieerde activiteit daadwerkelijk heeft plaatsgevonden en de verleende subsidie daaraan is besteed;
  - b. wanneer het subsidiebedrag meer bedraagt dan € 5.000,-, doch minder dan € 50.000,-: een door de subsidieontvanger vastgestelde rekening, die betrekking heeft op de activiteit of het project en die zodanig is ingericht dat hieruit de met uitvoering gemoeide bedragen afzonderlijk blijken, alsmede een door de aanvrager ondertekende verklaring, dat de bedragen aan rechthebbenden zijn betaald;
  - c. wanneer het subsidiebedrag € 50.000,- of meer bedraagt, gaat de onder b bedoelde rekening vergezeld van een goedkeurende verklaring van een accountant als bedoeld in artikel 393, eerste lid, van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek;
  - d. de gegevens die nodig zijn om te bepalen of de aanvrager in aanmerking komt voor een bonus of malus en voor het bepalen van de rituitval.
3. Gedeputeerde Staten stellen de subsidie vast binnen zes maanden na ontvangst van de aanvraag tot vaststellen van de subsidie.

### **Titel 3 Buurtbusprojecten**

#### **Artikel 19 a Doel**

Deze titel heeft als doel uitvoering te geven aan de Wet BDU en aan het PVVP voor het onderdeel Buurtbusprojecten.

#### **Artikel 19 b Subsidiabele activiteiten**

Gedeputeerde Staten kunnen subsidie verstrekken voor het verzorgen van openbaar vervoer door middel van de inzet van een buurtbus.

#### **Artikel 19 c Subsidiabele kosten**

1. Als subsidiabele kosten worden uitsluitend in aanmerking genomen:
  - a. onkosten van het bestuur van de buurtbusorganisatie;
  - b. beloning van het bestuur van de buurtbusorganisatie;
  - c. reiskosten van de buurtbuschauffeur, verbonden aan het heen en weer reizen van zijn woning naar op- en afstapplaatsen van de buurtbus;
  - d. beloning van de buurtbuschauffeur.
2. Gedeputeerde Staten kunnen in bijzondere gevallen afwijken van de onderdelen a tot en met d.

#### **Artikel 19 d Aanvraag, verdeelsystematiek en beslissing**

1. Gedeputeerde Staten kunnen jaarlijks ambtshalve subsidie verlenen aan:
  - a. de buurtbusorganisaties Stichting Buurtbus Stavoren-Hemelum, Stichting Buurtbus Makkum-Hindeloopen, Buurtbusvereniging De Westhoek en Buurtbusvereniging Ooststellingwerf;
  - b. de gemeente Grootegast die in samenwerking met de gemeente Achtkarspen een buurtbusproject uitvoert;
  - c. de gemeente Opsterland.
2. Indien één of meerdere van de in het eerste lid onder b en c genoemde gemeenten door een herindeling opgaan in een andere gemeente, kunnen Gedeputeerde Staten ambtshalve subsidie verlenen aan deze andere gemeente.
3. Gedeputeerde Staten verlenen de subsidie zoals bedoeld in het eerste of tweede lid uiterlijk 1 mei van het jaar waarop de subsidie betrekking heeft.

#### **Artikel 19 e Toetsingscriteria**

Om voor de in artikel 19 d, eerste lid bedoelde ambtshalve subsidieverlening in aanmerking te kunnen komen, moet het buurtbusproject voldoen aan de volgende criteria:

- a. het gebied waarin de buurtbus rijdt heeft een landelijk karakter;
- b. het gebied waarin de buurtbus rijdt heeft ten minste 800 inwoners die minimaal 1.250 meter, langs de openbare weg gemeten, van een openbaar vervoersvoorziening verwijderd wonen. Daarbij wordt geen rekening gehouden met ritten van een bepaalde lijn in een frequentie van minder dan 3 ritten per dag die in de dienstregeling zijn opgenomen, gericht op het bieden van een vervoersvoorziening van en naar een bepaald evenement of een bepaalde bestemming;
- c. de buurtbus mag geen afbreuk doen aan andere openbaar vervoersdiensten;
- d. de buurtbus moet een aan- en afvoerfunctie vervullen voor het omringende openbaar vervoer;
- e. aantoonbaar voldoende buurtbuschauffeurs inzetten om op een adequate wijze aan de vervoersbehoefte van de inwoners van het gebied te voldoen;

- f. het gebied waarin de buurtbus rijdt is zodanig van aard en omvang dat bij deinzet van één buurtbus op adequate wijze aan de vervoersbehoefte van de inwoners van het gebied kan worden voldaan;
- g. het aantal personen dat van de buurtbus gebruik maakt is niet minder dan gemiddeld 400 per maand;
- h. niet te vervangen is door een andere openbaar vervoersvoorziening.

#### **Artikel 19 f Hoogte van de subsidie**

- 1. De subsidie voor een buurtbusproject bedraagt voor een kalenderjaar maximaal € 4.000,- op prijspeil per 1 januari 2012.
- 2. Gedeputeerde Staten kunnen in bijzondere gevallen gemotiveerd afwijken van het eerste lid.
- 3. De subsidie als bedoeld in het eerste of tweede lid wordt met ingang van 2013 jaarlijks geïndexeerd op basis van de OV-index.

#### **Artikel 19 g Verplichtingen subsidieontvanger**

- 1. De buurtbuschauffeur is in het bezit van een geldig rijbewijs B(E) en is medisch goedgekeurd als bedoeld in het Besluit personenvervoer 2000.
- 2. De subsidieontvanger stelt Gedeputeerde Staten gemotiveerd onverwijld schriftelijk in kennis, indien:
  - a. niet meer voldaan wordt aan één of meerdere van de in artikel 19 e genoemde toetsingscriteria of de in het eerste lid genoemde verplichting;
  - b. de te maken subsidiabele kosten, zoals bedoeld in artikel 19 c, hoger dreigen uit te vallen dan geraamd bij de in artikel 19 d eerste lid bedoelde subsidieverlening.

#### **Artikel 19 h Bevoorschotting**

Gedeputeerde Staten kunnen ambtshalve een voorschot verlenen tot 100% van de verleende subsidie.

#### **Artikel 19 i Vaststelling**

- 1. De buurtbusorganisatie dient vóór 15 juli van het jaar volgend op het kalenderjaar waarop de subsidie betrekking heeft een aanvraag tot vaststelling in.
- 2. Bij de aanvraag wordt overgelegd:
  - a. wanneer het subsidiebedrag € 5.000,- of minder bedraagt: een activiteitenverslag betrekking hebbend op de gesubsidieerde activiteit of het project, vergezeld van een door de aanvrager ondertekende verklaring, dat de gesubsidieerde activiteit daadwerkelijk heeft plaatsgevonden en de verleende subsidie daaraan is besteed;
  - b. wanneer het subsidiebedrag meer bedraagt dan € 5.000,-, doch minder dan € 50.000,-: een door de subsidieontvanger vastgestelde rekening, die betrekking heeft op de activiteit of het project en die zodanig is ingericht dat hieruit de met uitvoering gemoeide bedragen afzonderlijk blijken, alsmede een door de aanvrager ondertekende verklaring, dat de bedragen aan rechthebbenden zijn betaald;
  - c. wanneer het subsidiebedrag € 50.000,- of meer bedraagt, gaat de onder b. bedoelde rekening vergezeld van een goedkeurende verklaring van een accountant als bedoeld in artikel 393, eerste lid, van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek.

3. De aan de gemeente verleende subsidie wordt verantwoord met toepassing van artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet.
4. Onverminderd het bepaalde in het eerste tot en met derde lid overlegt de subsidieontvanger vóór 15 juli van het jaar volgend op het kalenderjaar waarop de subsidie betrekking heeft de volgende documenten ten behoeve van de vaststelling:
  - a. een jaarverslag over het kalenderjaar waarop de subsidie betrekking heeft met daarin in ieder geval vermelding van het aantal personen dat gebruik heeft gemaakt van de buurtbus;
  - b. overzicht van de kosten en baten in het kalenderjaar waarop de subsidie betrekking heeft.
5. Gedeputeerde Staten kunnen van de in het eerste en vierde lid genoemde datum afwijken bij toepassing van artikel 19 j, vierde lid.

#### **Artikel 19 j Kennisgeving**

1. Indien de buurtbusorganisatie een kennisgeving doet zoals bedoeld in artikel 19 g, tweede lid onder a, winnen Gedeputeerde Staten advies in van het college van burgemeester en wethouders van de betrokken gemeente(n).
2. Indien de gemeente een kennisgeving doet zoals genoemd in artikel 19 g, tweede lid onder a, voeren Gedeputeerde Staten overleg met het college van burgemeester en wethouders van de betrokken gemeente(n).
3. Indien de gemeente van een buurtbusproject dat mede opereert op het grondgebied van de provincie Groningen een kennisgeving doet zoals genoemd in artikel 19 g, tweede lid onder a, winnen Gedeputeerde Staten advies in van het OV-bureau Groningen-Drenthe.
4. Nadat de subsidieontvanger een kennisgeving heeft gedaan zoals bedoeld in artikel 19 g, tweede lid onder a, kunnen Gedeputeerde Staten aan de subsidieontvanger een termijn stellen binnen welke de aanvraag tot het vaststellen van de subsidie moet worden ingediend.
5. Indien uit de kennisgeving zoals bedoeld in artikel 19 g, tweede lid onder a blijkt dat de subsidieontvanger niet meer voldoet aan het in artikel 19 e onder g genoemd criterium, stellen Gedeputeerde Staten, alvorens het vierde lid toe te kunnen passen, de subsidieontvanger in de gelegenheid maatregelen te treffen om het aantal reizigers te vergroten.
6. Indien de in het vijfde lid genoemde maatregelen niet worden genomen of geen effect sorteren binnen een half jaar nadat ze getroffen zijn, is het vierde lid van toepassing.

### **Titel 3a Stimulering personenvervoer landelijk gebied**

#### **Artikel 19 k Subsidiabele activiteiten**

1. Gedeputeerde Staten kunnen subsidie verlenen voor:
  - a. projecten voor personenvervoer die de vervoersmogelijkheden in het landelijk gebied vergroten en aansluiting bieden op het openbaar vervoer, het WMO-, leerlingen- of AWBZ-vervoer;
  - b. projecten die de incidentele vervoersvraag vanuit en naar het landelijk gebied koppelen aan het vervoersaanbod door middel van informatie of ICT-toepassingen.
2. De subsidie wordt uitsluitend verleend voor projecten die geheel of grotendeels worden uitgevoerd op het grondgebied van de provincie Fryslân.

### **Artikel 19 l Aanvraag, verdeelsystematiek en beslissing**

1. Een aanvraag voor subsidie kan worden ingediend door een rechtspersoon die is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel.
2. Een subsidieaanvraag wordt ingediend bij Gedeputeerde Staten.
3. Gedeputeerde staten bepalen de periode waarbinnen de in het eerste lid bedoelde aanvraag voor subsidie kan worden ingediend.
4. Gedeputeerde Staten stellen voor de aanvraag een aanvraagformulier ter beschikking.
5. Een subsidieaanvraag bevat een volledig ingevuld aanvraagformulier.
6. Indien de aanvrager een onvolledige aanvraag, al dan niet na toepassing van artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht, aanvult, geldt de dag waarop de aanvulling is ontvangen, met betrekking tot de verdeling, als datum van ontvangst van de aanvraag.
7. Gedeputeerde Staten beslissen op volgorde van binnenkomst van de aanvragen.
8. Voor zover door verstrekking van subsidie voor aanvragen, die op dezelfde dag zijn ontvangen, het subsidieplafond wordt overschreden, wordt de onderlinge rangschikking van de aanvragen vastgesteld door loting.

### **Artikel 19 m Subsidiabele kosten**

1. Voor projecten zijn de volgende kosten subsidiabel:
  - a. investeringen en exploitatiekosten tot een maximum van 80% van de totale projectkosten;
  - b. voorbereidingskosten tot een maximum van 10% van de totale projectkosten;
  - c. coördinatiekosten tot een maximum van 10% van de totale projectkosten.
2. De subsidiabele kosten bedragen voor projecten voor personenvervoer maximaal € 100.000,-- per project en voor verbeteren informatie en ICT-toepassingen maximaal € 45.000,-- per project.
3. Inkomsten niet zijnde subsidie, voor zover die meer dan 50% van de totale projectkosten bedragen, worden in mindering gebracht op de subsidie.

### **Artikel 19 n Niet subsidiabele kosten**

Voor subsidie komen niet in aanmerking:

- a. kosten die reeds worden gedekt uit hoofde van een andere subsidie;
- b. kosten die gedekt worden door de WMO, het leerlingenvervoer of het AWBZ-vervoer;
- c. kosten voor het vervoer van eigen personeel, eigen bewoners of eigen patiënten;
- d. kosten die zijn gemaakt voorafgaand aan de datum van ontvangst van de aanvraag, tenzij het betreft voorbereidingskosten en coördinatiekosten;
- e. verrekenbare of compensabele belastingen, heffingen of lasten;
- f. kosten van rente, financieringen, gerechtelijke procedures, boetes of sancties;
- g. vervangingsinvesteringen voor zover deze los staan van het realiseren van het project;
- h. kosten die de marktconforme tarieven te boven gaan;
- i. kosten die uit de reguliere bedrijfsactiviteiten voortvloeien.

### **Artikel 19 o Criteria**

1. Gedeputeerde Staten kunnen subsidie verlenen voor personenvervoerprojecten die aan de volgende criteria voldoen:
  - a. personenvervoer dat een vervoerbehoefte vervult die nu niet wordt ingevuld door het openbaar vervoer, het WMO-vervoer, het leerlingenvervoer of het AWBZ-vervoer,
  - b. waarbij verschillende reizigersdoelgroepen gecombineerd worden vervoerd, en
  - c. geen sprake is van personenvervoer over de Waddenzee.
2. Gedeputeerde Staten kunnen subsidie verlenen voor projecten voor verbetering van informatie en ICT-toepassingen die aan één van de volgende criteria voldoen:
  - a. projecten die tot doel hebben het verbeteren van de bekendheid of het gebruik van vervoersystemen, aanvullend op het openbaar vervoer, geheel of grotendeels binnen het grondgebied van de provincie Fryslân;
  - b. de inzet van informatie of ICT-toepassingen voor het aan elkaar koppelen van de vraag naar en het aanbod van lege plaatsen in verschillende soorten vervoermiddelen zodat de reiziger een passend aanbod krijgt voor zijn verplaatsing, of
  - c. het inzetten van ICT-toepassingen voor het verstrekken van optimale reisinformatie voor, tijdens of na de reis.
3. De projecten dienen uiterlijk een jaar na aanvraag van de subsidie van start te kunnen gaan en te voldoen aan het uitgangspunt dat het project daarna zelfstandig kan voortbestaan.

### **Artikel 19 p Subsidieplafond**

Het subsidieplafond wordt jaarlijks door Gedeputeerde Staten vastgesteld.

### **Artikel 19 q Weigeringsgronden**

Een subsidie wordt in ieder geval geweigerd, indien er een gegronde reden bestaat om aan te nemen dat de subsidie gebruikt zal worden om exploitatietekorten bij de uitvoering van bestaande regelingen zoals de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten, het leerlingenvervoer of het Wmo-vervoer mee op te vangen.

### **Artikel 19 r Verplichtingen**

1. Gedeputeerde Staten kunnen aan de verlening van een subsidie verplichtingen verbinden, voor zover de verplichting strekt tot verwezenlijking van het doel van de subsidie.
2. Onder een verplichting als bedoeld in het eerste lid kan zijn begrepen de verplichting van de aanvrager om op een of meer ijkmomenten gedurende een project de voortgang en de bereikte resultaten van dit project inzichtelijk te maken.
3. In ieder geval is de subsidieontvanger verplicht wijzigingen, vertraging of stopzetting van het project, per omgaande schriftelijk aan Gedeputeerde Staten te melden.

### **Artikel 19 s Intrekking en wijziging**

1. Zolang de subsidie niet is vastgesteld, kunnen Gedeputeerde Staten de subsidie intrekken of ten nadele van de ontvanger wijzigen indien:
  - a. de doelstellingen waarvoor de subsidie is verleend kennelijk niet of niet geheel zullen worden verwezenlijkt en dit de aanvrager kan worden toegerekend, of

- b. de aanvrager niet heeft voldaan aan de aan de verlening van de subsidie verbonden verplichtingen.
2. Zolang de subsidie niet is vastgesteld, kunnen Gedeputeerde Staten de subsidie intrekken of ten nadele van de ontvanger wijzigen indien:
  - a. de verleende voorschotten zijn besteed aan een andere activiteit dan beschreven in artikel 19 l, of
  - b. de aanvrager onjuiste of onvolledige gegevens heeft verstrekt en de verstrekking van juiste of volledige gegevens tot een andere beschikking op de aanvraag tot verlening van de subsidie zou hebben geleid, of
  - c. de verlening van de subsidie anderszins onjuist was en de aanvrager dit wist of behoorde te weten.
3. De intrekking of wijziging werkt terug tot en met het tijdstip waarop de subsidie is verleend, tenzij in de beschikking tot intrekking of wijziging anders is bepaald.

#### **Artikel 19 t Subsidievaststelling**

1. De aanvrager aan wie subsidie is verleend, dient uiterlijk acht weken na het einde van het project waarop de subsidie betrekking heeft, bij Gedeputeerde Staten een aanvraag in tot vaststelling van de subsidie, tenzij bij de subsidieverlening een andere termijn is bepaald.
2. Voor de definitieve vaststelling van de subsidie dient de aanvrager na oplevering van het project een aanvraag tot vaststelling in, met een verantwoording van de gemaakte kosten en de gerealiseerde werkelijke output, waarvoor de subsidie is verleend.

#### **Artikel 19 u Bevoorschotting**

Gedeputeerde Staten kunnen aan de aanvrager aan wie subsidie is verleend één of meerdere voorschotten verstrekken tot 80% van de verleende subsidie. De aanvrager maakt in de aanvraag tot vaststelling kenbaar of hij een voorschot wenst te ontvangen en voor welk percentage.

### **Titel 4 Gedragsbeïnvloeding**

#### **Artikel 20 Doel**

Deze titel heeft als doel uitvoering te geven aan de Wet BDU en aan het PVVP voor het onderdeel Gedragsbeïnvloeding.

#### **Artikel 21 Subsidiabele activiteiten**

Gedeputeerde Staten kunnen subsidie verstrekken voor:

- a. activiteiten, opgenomen in het Werkplan, die invulling geven aan de uitvoering van het basispakket permanente verkeerseducatie, activiteiten ter facilitering van permanente verkeerseducatie en aan activiteiten welke gerelateerd zijn aan de landelijke campagnekalender;
- b. het importeren en uitvoeren van elders succesvol gebleken verkeerseducatieve projecten in Fryslân;
- c. het actief ontwikkelen van nieuwe, Frysk eigen, projecten binnen de volgende aan verkeersveiligheid gerelateerde thema's:
  - 1° alcohol, medicijnen en drugs;
  - 2° snelheid;

- 3° ouderen;
- d. activiteiten op het gebied van mobiliteitsmanagement.

#### **Artikel 22 Aanvraag, verdeelsystematiek en beslissing**

1. Een aanvraag voor activiteiten als bedoeld in artikel 21, onderdeel a, dient jaarlijks voor 1 februari te worden ingediend.
2. Een aanvraag voor projecten en activiteiten als bedoeld in artikel 21, onderdeel b, c en d kan het gehele jaar worden ingediend.
3. Gedeputeerde Staten beslissen op aanvragen als bedoeld in het tweede lid op volgorde van binnenkomst, met dien verstande dat wanneer de aanvrager met toepassing van artikel 4.5 van de Algemene wet bestuursrecht in de gelegenheid is gesteld de aanvraag aan te vullen, de dag waarop de aanvulling is ontvangen, met betrekking tot de verdeling als datum van ontvangst geldt.
4. Voor zover door verstrekking van subsidie voor aanvragen als bedoeld in het derde lid, die op dezelfde dag zijn ontvangen, het subsidieplafond zoals bedoeld in artikel 3, eerste lid, wordt overschreden, wordt de onderlinge rangschikking van die aanvragen vastgesteld door middel van loting.

#### **Artikel 23 Toetsingscriteria**

Projecten dienen bij te dragen aan verwezenlijking van de doelstellingen van het Vijfjarenplan.

#### **Artikel 24 Vaststelling**

1. De aanvraag tot vaststelling van de subsidie voor activiteiten als bedoeld in artikel 21, onderdeel a moet worden ingediend voor 1 juli van het jaar volgend op het kalenderjaar waarop de subsidie betrekking heeft.
2. De aanvraag tot vaststelling van de subsidie voor projecten en activiteiten als bedoeld in artikel 21, onderdeel b, c en d wordt acht weken na realisering van het project of activiteit ingediend.
3. In afwijking van het bepaalde in het eerste en tweede lid, wordt een subsidie verantwoord met toepassing van artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet, indien deze is verstrekt aan een medeoverheid.
4. Bij de aanvraag tot vaststelling dient de aanvrager de volgende documenten te overleggen:
  - a. beknopt verslag van het uitgevoerde project of de uitgevoerde activiteit;
  - b. een verklaring betreffende de datum van afronding van het project of activiteit;
  - c. een financieel verslag dat aansluit bij de eerder ingediende begroting.
5. Gedeputeerde Staten kunnen bij de subsidieverlening nadere eisen stellen aan het verzoek tot subsidievaststelling.

### **Hoofdstuk 3 Slotbepalingen**

#### **Artikel 25 Hardheidsclausule**

Gedeputeerde Staten kunnen de bepalingen van deze beleidsregel buiten toepassing laten of daarvan afwijken voor zover toepassing gelet op het belang van een doelgerichte of evenwichtige subsidieverstrekking, leidt tot een onbillijkheid van overwegende aard.

**Artikel 26 Intrekking**

De Beleidsregel projectsubsidies brede doeluitkering verkeer en vervoer wordt ingetrokken.

**Artikel 27 Overgangsrecht**

1. De Beleidsregel projectsubsidies brede doeluitkering verkeer en vervoer blijft van kracht ten aanzien van subsidieaanvragen die voor de datum van inwerkingtreding van deze beleidsregel zijn ingediend.
2. Deze beleidsregel is van toepassing op subsidieaanvragen, aangevraagd vanaf het tijdstip van inwerkingtreding van deze beleidsregel.
3. Voor zover deze beleidsregel strijdig is met een concessie welke is afgesloten voor de datum van inwerkingtreding van deze beleidsregel, is de inhoud van concessie leidend.

**Artikel 28 Inwerkingtreding**

Deze beleidsregel treedt in werking op het tijdstip dat de Algemene subsidieverordening provincie Fryslân 2013 in werking treedt.

**Artikel 29 Citeertitel**

Deze beleidsregel wordt aangehaald als: Beleidsregel projectsubsidies brede doeluitkering verkeer en vervoer 2014.

# Toelichting

## 1 Inleiding

De Beleidsregel projectsubsidies brede doeluitkering verkeer en vervoer 2014 heeft tot doel om de verstrekking van subsidies op grond van de Wet BDU en de Wet personenvervoer 2000 te reguleren.

## 2 Titel 3a

De toelichting die hierna volgt heeft uitsluitend betrekking op titel 3a Stimulering personenvervoer landelijk gebied. Dit onderdeel van de regeling heeft tot doel om (burger)initiatieven te stimuleren om de vervoermogelijkheden in het landelijk gebied te vergroten, zowel door personenvervoerprojecten als door het verbeteren van de ICT/informatie over vervoersmogelijkheden. In deze titel is onder personenvervoer nadrukkelijk niet begrepen het openbaar vervoer.

Met deze regeling wordt mede<sup>1</sup> invulling gegeven aan een amendement dat Provinciale Staten op 10 februari 2010 hebben aangenomen: er wordt € 15 miljoen gereserveerd voor de ontwikkeling van een nieuw en duurzaam openbaar vervoer systeem in Fryslân. Provinciale Staten geven hiermee de ambitie weer om eens met een andere blik naar het personenvervoer te kijken en met name in het landelijk gebied te zoeken naar manieren om vervoer te kunnen blijven bieden. Provinciale Staten vragen zich af of het huidige beleid voldoende toegerust is op de vervoersvraag in het landelijk gebied en ze zijn van mening dat er ruimte moet zijn voor experimenten met nieuwe (openbaar) vervoerssystemen.

De motie spreekt over “experimenten met OV-systemen om te komen tot nieuwe vervoerssystemen”. Naar de letter van de tekst kijkend zou het gaan om experimenten die vallen binnen het OV. Maar het doel is nieuwe vervoerssystemen. Juist die vervoerssystemen vallen naar alle waarschijnlijkheid niet binnen de wettelijke definitie van OV. Daarnaast dient openbaar vervoer te worden uitgevoerd binnen de concessie door concessiehouders en niet in projectvorm daarbuiten. Derhalve spreekt deze titel, net als de motie, over vervoer.

Het leidend motief van het Programma Duurzaam OV is ‘duurzaamheid’ in de brede zin van het woord: people, planet, profit en het toevoegen van waarde. In het kader van de stimuleringsregeling gaat het om people: mensen voegen waarde toe aan hun omgeving. Ze bieden mobiliteit aan groepen die daarin zelf niet kunnen voorzien of verbeteren de toegang tot (informatie over) het vervoer. In het beste geval doen zij dat op een duurzame wijze (planet): bijvoorbeeld door gebruik te maken van een voertuig op duurzame brandstoffen, ICT, of door ritten met een aantal voertuigen te combineren tot ritten met één of enkele voertuigen. Ook gaat het om profit: dingen anders en misschien wel beter of goedkoper doen. Het toepassen van duurzame brandstoffen is en blijft natuurlijk wenselijk, maar is in deze regeling geen eis voor het kunnen subsidiëren van projecten. Het duurzame brandstoffen deel krijgt op een andere wijze vorm, namelijk via het aspect duurzame brandstoffen uit het Programmaplan Duurzaam Openbaar Vervoer Fryslân.

---

<sup>1</sup> Zoals aangegeven geeft deze regeling mede invulling aan het betreffende amendement. Aan het amendement wordt verder invulling gegeven door de Visie Duurzaam Openbaar Vervoer Fryslân en het daaraan gekoppelde Programmaplan Duurzaam OV. Deze zijn breder dan het vervoer in het landelijk gebied, waarop deze regeling betrekking heeft. Het gaat daarbij ook over het reguliere lijnennet, OV-knooppunten, duurzaamheidsinvesteringen en ICT-toepassingen. Het Programmaplan Duurzaam OV bevat een overzicht van de projecten en de middelen ten behoeve van het nieuwe en duurzame OV-systeem. Deze regeling is een van de projecten/middelen uit het Programmaplan.

De ambitie om te komen tot nieuwe vervoersconcepten wordt gedeeld door Gedeputeerde Staten en heeft een plaats gekregen in het Coalitieakkoord.

## Doelen

De doelstelling van de voorliggende regeling is:

- het beter laten aansluiten van het vervoersaanbod in het landelijk gebied bij de vraag naar vervoer in het landelijk gebied;
- experimenten met (openbaar) vervoersystemen<sup>2</sup> om te komen tot nieuwe vervoerssystemen.

In breder perspectief gaat het ook om andere beleidsdoelen uit bijvoorbeeld het PVVP, zoals:

- het voldoen aan de behoefte van inwoners en bezoekers van Fryslân om zich te verplaatsen;
- op peil houden van de leefbaarheid in het landelijk gebied;
- het gebruik van duurzame brandstoffen in het OV.

Openbaar vervoer moet het vooral hebben van collectiviteit in verplaatsingen. Met name in het landelijk gebied is van deze collectiviteit niet altijd sprake, met als gevolg een lagere bediening door het openbaar vervoer. Het gaat er in deze regeling om projecten op te zetten die deze 'gaten' in de bediening van het landelijk gebied door het openbaar vervoer kunnen opvullen. Om daar waar het OV niet komt of het OV een onvoldoende oplossing is voor de vervoersvraag met nieuwe oplossingen te komen, bijvoorbeeld met andere/nieuwe vervoersvormen of manieren om vraag en aanbod aan elkaar te koppelen.

## Middelen

Provinciale Staten hebben € 15 miljoen gereserveerd voor de ontwikkeling van een nieuw en duurzaam (openbaar) vervoer systeem in Fryslân en dat dekken zij uit de langere afschrijvingstermijnen. In de Visie en het Programmaplan Duurzaam OV is aangegeven om welke projecten/werkzaamheden het gaat en op welke wijze en met welke middelen dit programma gedekt wordt. De stimuleringsregeling is één van de projecten/instrumenten die in het kader van deze motie opgepakt worden. Hiervoor is voorsnog in totaal € 450.000,-- voor 2 jaar beschikbaar. Voor de experimentenregeling stellen Gedeputeerde Staten jaarlijks een subsidieplafond vast.

De motie spreekt over een bedrag van € 15 miljoen, te dekken uit langere afschrijvingstermijnen. Dit impliceert dat het investeringsgeld is en vervoerexperimenten zijn met name gebaat bij exploitatiegeld. Derhalve is er geld vrijgemaakt uit de BDU wat wel voor exploitatie, en dus voor deze regeling, kan worden ingezet.

---

<sup>2</sup>Daar waar het om Openbaar Vervoer gaat is er binnen de concessie ruimte om experimenten te doen (Het Ontwikkelteam). Juist de kenmerken van Openbaar Vervoer (collectiviteit, concessie, OV-chipkaart) etc. maakt het systeem niet geschikt voor de kris-kras bewegingen in het landelijk gebied. Oplossingen zullen aan alle OV-eisen moeten voldoen. Het ligt veel meer voor de hand dat de gewenste experimenten juist geen OV zijn.

## **Afbakening**

Een aantal begrippen, onder andere uit de tekst van de motie, vraagt om een nadere toelichting en uitwerking.

Bij deze titel gaat het om projecten die, in aanvulling op het huidige OV, tegemoet komen aan de vervoersbehoefte in het landelijk gebied of de vervoersbehoefte(n) beter weten te koppelen aan het bestaande aanbod. Ook gaat het om het verder professionaliseren of uitbreiding (bijvoorbeeld in volume, doelgroepen, bedieningsperiode of werkgebied) van bestaande projecten die reeds langere tijd lopen maar die qua opzet wel zouden passen binnen de regeling. Bestaande projecten kunnen geen subsidie aanvragen voor de activiteiten die zij reeds enige tijd uitvoeren.

Het gaat om projecten in het landelijk gebied van de provincie Fryslân, waarbij landelijk gebied gedefinieerd wordt als het grondgebied van de provincie Fryslân, met uitzondering van kernen die gedurende de gehele bedieningsperiode van het openbaar vervoer bediend worden door het reguliere openbaar vervoer (lijndienst) en met uitzondering van de Waddenzee. Dit omdat kernen die gedurende de gehele dag bediend worden door het reguliere OV ("dikke OV") een voldoende vervoersaanbod hebben en voldoende bereikbaar zijn per OV. De verbinding tussen het vasteland en de Waddeneilanden valt buiten deze regeling omdat het huidige aanbod aan diensten voldoende in de behoefte voorziet en qua aard niet past bij het 'dunne' OV, maar eerder tot het 'dik' OV gerekend zou kunnen worden als het OV zou zijn.

## **Voortgang van projecten**

Omdat Gedeputeerde Staten het belangrijk vinden dat er daadwerkelijk projecten van start gaan, zullen zij monitoren hoe het met de voortgang en voorbereiding staat. De intensiteit hiervan zal worden afgestemd op de omvang en complexiteit van het project. De monitoring heeft tot doel tijdig tot resultaten te komen en zo nodig afspraken te maken over bijsturen.

De subsidie wordt in principe voor een periode van 3 jaar toegekend voor investeringen en het voortzetten en daarmee in stand houden van het project. Daarna moet een project zichzelf kunnen bedruipen. Teneinde het verloop van de projecten te kunnen monitoren en zo nodig bij te sturen, zullen Gedeputeerde Staten een aantal ijkmomenten afspreken, in principe jaarlijks. Op deze ijkmomenten kijkt de provincie samen met de aanvrager naar de voortgang en de bereikte resultaten van een project. Deze ijkmomenten worden voor de aanvang van een project in overleg met de aanvrager vastgelegd, en kunnen Gedeputeerde Staten als een verplichtende voorwaarde aan de subsidie verbinden.

Indien blijkt dat (deel)resultaten niet of pas veel later gehaald worden dan in eerste instantie voorzien, treden de partijen met elkaar in overleg. In een uiterste consequentie kan de provincie een deel van de subsidie intrekken of (een deel van) het verleende voorschot terugvorderen omdat niet (meer) aan de verplichtingen wordt voldaan, bijvoorbeeld omdat een project inmiddels niet meer rijdt.

### **3. Artikelsgewijze toelichting**

#### **Hoofdstuk 1 algemene bepalingen**

##### **Artikel 1 (y t/m cc). Begripsbepalingen.**

Begrippen zijn gedefinieerd als dat voor een goede interpretatie en eenduidigheid van de bepalingen van deze regeling noodzakelijk is. Voor het overige wordt verwezen naar de begripsbepalingen in de ASV.

Vorbereidingskosten zijn bijvoorbeeld vergaderkosten, kosten van vooronderzoek, haalbaarheidsonderzoek, inhuur expertise, oprichting van een vereniging of stichting, bestuurskosten, bankkosten of communicatiekosten voorafgaande aan de start van het project.

Coördinatiekosten zijn bijvoorbeeld de kosten van ritplanning, vrijwilligersplanning, professionele ondersteuning en vergaderkosten gedurende de uitvoering van het project.

##### **Artikel 19 k. Subsidiabele activiteiten**

Doel van de regeling is: het beter laten aansluiten van het vervoersaanbod in het landelijk gebied op de vraag naar vervoer in het landelijk gebied. Daarmee dragen de projecten ook bij aan het PVVP doel: voldoen aan de verplaatsingsbehoefte van inwoners en bezoekers van Fryslân. Dit kan enerzijds door meer vervoer aan te bieden met vervoersprojecten, maar ook informatie en ICT-projecten kunnen ertoe bijdragen dat vraag en aanbod elkaar beter kunnen vinden. Dat aanbod zoals bedoeld in lid 1, sub b kan zeer divers zijn. Het gaat om het hele scala van openbaar vervoer tot individueel aangeboden particulier vervoer of vervoermiddelen (bijv. deelauto's). Ook reeds bestaande vervoersprojecten of de vervoersprojecten uit lid 1, sub a kunnen daar onder vallen.

Bij deze regeling gaat het om de behoefte aan en vraag naar vervoer van inwoners (en bezoekers) van het landelijk gebied. Het gaat om vervoer over land, zowel op het vasteland als op de Waddeneilanden. Vervoer over water valt niet onder de regeling. De projecten dienen een relatie te hebben met het openbaar vervoer, bijvoorbeeld doordat haltes en knooppunten bestemmingen zijn van de verplaatsingen. Of het vervoer dient aan te sluiten op het vervoer dat reeds uitgevoerd wordt op grond van de WMO of op het leerlingenvervoer, bijvoorbeeld omdat het een uitbreiding is of omdat het de vervoersmogelijkheden van deze groepen op een andere manier vergroot. Het is nadrukkelijk niet bedoeld ter vervanging van dit vervoer.

Een vervoersysteem kan alleen functioneren als het vooral voor de hand liggende relaties bedient. Dat kan voor sommige projecten betekenen dan er ook verplaatsingen over de provinciegrens plaats zullen vinden. Projecten dienen echter hoofdzakelijk binnen de provincie uitgevoerd te worden.

##### **Artikel 19 l. Aanvraag, verdeelsystematiek en beslissing**

Dit artikel beschrijft alles rondom de aanvraag zoals: wie aan mag vragen, waar de aanvraag ingediend moet worden, wie daar wanneer over besluit en waaraan de aanvraag moet voldoen.

Subsidieaanvragers dienen ingeschreven te zijn bij de Kamer van Koophandel. Dit vanwege de controle op verleende subsidies. Ook bedrijven kunnen aanspraak maken op de subsidie. Dit geldt ook voor de vervoerbedrijven als zij voldoen aan de voorwaarden. Individuen kunnen geen aanvrager zijn.

Vanwege het belang dat er daadwerkelijk (vervoers)projecten van start gaan, wordt gevraagd om een planning die is gericht op de start van de uitvoering van het project uiterlijk een jaar na de aanvraag. Hieronder wordt verstaan het moment dat er daadwerkelijk ritten gereden gaan worden en het publiek ritten aan kan vragen en gebruiken. Voor informatie- en ICT-projecten geldt het moment waarop het project definitief 'in de lucht gaat' en open staat voor iedereen. De testfase, waarin bijvoorbeeld een beperkte uitrol plaatsvindt of een beperkte functionaliteit beschikbaar is, dient achter de rug te zijn.

Mensen moeten kunnen vertrouwen op het georganiseerde vervoer. Het heeft eerst enige tijd nodig om bekend te worden, maar dan kan het een vaste waarde in het leven van mensen worden. Continuïteit vinden wij daarom belangrijk. Van projecten vragen wij daarom om in elk geval voor een periode van 3 jaar een exploitatie op te stellen en aannemelijk te maken dat het project daarna in principe zelfstandig kan blijven bestaan. Die drie jaar gaan in principe in op het moment dat het project daadwerkelijk van start gaat, dus vanaf het moment gebruikers daadwerkelijk van een systeem, project of dienst gebruik kunnen maken. Dit vanwege het belang dat wij hechten aan het voortzetten en daarmee in stand houden van het project. Uiteraard kunnen de proces- en voorbereidingskosten voor zover die onder de subsidiabele kosten vallen (zie toelichting artikel 4) worden meegenomen in de exploitatie.

Een ander onderdeel van de aanvraag betreft de opgave van de betrokken partijen en hun bijdrage aan het project. Het gaat daarbij in financiële, inhoudelijke en andere bijdragen. Waar het gaat om de beoogde resultaten van het project, gaat het ons om het doel van het project: wat wil je er precies mee bereiken. Dat kan ook een maatschappelijk doel zijn. Ook gaat het om de prestaties van het project: beoogde aantal reizigers dat vervoerd wordt, gebruik van de informatie en ICT-toepassing, bekendheid, reisadviezen, gevulde lege stoelen etc.

### **Artikel 19 m. Subsidiabele kosten**

Zoals eerder aangegeven vinden Gedeputeerde Staten het vooral belangrijk dat er daadwerkelijk projecten of experimenten van start gaan. Het gaat niet zozeer om grootschalige vernieuwingen die langdurig onderzoek vragen. De subsidiabele kosten zijn dan ook vooral kosten die gericht zijn op de uitvoering van het project.

Kosten van een vervoersproject bestaan uit:

Het voertuig

- Koop / investering
- Huur van het voertuig
- Beheer en onderhoudskosten

Rijdend personeel

- Loonkosten/vrijwilligersvergoeding en km-vergoeding
- Keuring personeel

Brandstof

Administratieve kosten

- Bankkosten
- Boekhouding
- Vervoersbewijzen

Projectkosten

- Voorbereiding, vooronderzoek en coördinatiekosten

Inkomsten van een vervoersproject:  
Kaartverkoop

Lidmaatschap (eventueel)

Bijdragen van derden (andere subsidies)

In principe komen al deze kosten voor subsidiëring in aanmerking. Aangezien daadwerkelijk vervoer bieden het doel is van deze projecten mogen de voorbereidingskosten maximaal 10% van de totale projectkosten zijn en ook de coördinatiekosten mogen niet meer dan 10% van de totale projectkosten bedragen.

De definitie van voorbereidingskosten beschrijft wat onder hieronder verstaan wordt. De kosten voor een op te richten stichting of vereniging ten behoeve van de uitvoering van het project en inschrijving bij de Kamer van Koophandel ten behoeve van het project kunnen buiten deze kosten gehouden worden en bij de totale projectkosten worden opgeteld. Ze vallen daarmee buitende voorbereidingskosten en zijn dus ook maximaal voor 80% subsidiabel.

Wij zullen maximaal 80% van de projectkosten subsidiëren. Grofweg bestaan deze projectkosten dus uit de investeringen en de exploitatiekosten gedurende de eerste drie jaar. Voorbereidingskosten mogen maximaal 10% van de projectkosten zijn en ook de coördinatiekosten mogen maximaal 10% van de projectkosten zijn. Mocht een van beide of beide de 10% overschrijden, dan komt dat meerdere niet voor subsidie in aanmerking. Dat wij maximaal 80% subsidiëren, betekent dat een project voor minimaal 20% andere financiering moet vinden. Deze financiering kan bestaan uit kaartverkoop, lidmaatschap en andere subsidies. Voorbeeld: stel dat de totale projectkosten (dus inclusief voorbereiding en coördinatie) €100.000,- zijn, de voorbereidingskosten bedragen € 5.000,- en de coördinatiekosten € 12.500,-. De voorbereidingskosten zijn 5% van de projectkosten en maken dus in totaliteit onderdeel uit van de projectkosten en komen daarmee in aanmerking voor een subsidie van 80%. De coördinatiekosten zijn 12,5% van de projectkosten. Dat betekent dat € 2.500,- van de €12.500 aan coördinatiekosten dus niet subsidiabel zijn. Dat betekent dat wij 80% van € 97.500,- zullen subsidiëren.

Projecten mogen in onze ogen geen nadeel ondervinden van een goede exploitatie. Wij zullen projecten daarom niet korten bij een goede exploitatie als gevolg van bijvoorbeeld lidmaatschappen of uit kaartverkoop. Pas indien de inkomsten (uitgezonderd subsidie) meer dan 50% van de kosten dekken, zullen wij het percentage boven de 50% op de 80% in mindering brengen. Dus stel dat een project voor 60% gedekt wordt uit "reizigersinkomsten", dan zal een project 80%-10% = 70% subsidie ontvangen voor de kosten. Dit omdat een project ook bij wegvallende subsidie moet kunnen blijven bestaan en deze extra inkomsten een buffer voor de toekomst kunnen vormen.

Voor de subsidietoekenning zal gekeken worden naar het exploitatieoverzicht zoals dat voor de periode van 3 jaar wordt aangeleverd.

Projecten die tot doel hebben het verbeteren van de informatie en ICT-projecten kennen naar verwachting de volgende kosten:

- Investeringskosten voor ICT-toepassingen
- Kosten voor het in stand houden van het systeem/de toepassing zoals beheer, onderhoud en bijvoorbeeld up-daten van toepassingen
- Voorlichtings- of campagnekosten
- Personeelskosten in de uitvoering doordat voorlichting gegeven moet worden

- Voorbereidingskosten

Aangezien projecten die betrekking hebben op het verstrekken van informatie een grote personeels-inzet kunnen kennen, komen deze personeelskosten ook voor subsidie in aanmerking. Ook hier geldt dat de kosten voor voorbereiding en vooronderzoek elk niet meer dan 10% van de totale projectkosten mogen bedragen.

### **Artikel 19 n. Niet subsidiabele kosten**

Niet alle kosten binnen het project zijn subsidiabel. Het gaat dan met name om kosten waar al op een andere manier dekking voor is, of die niet direct aan het project, maar eerder aan de gewone bedrijfsvoering zijn toe te wijzen.

Kosten die reeds worden gedekt uit een andere subsidie komen niet nog eens voor subsidie in aanmerking. Stel dat de meerkosten van bijvoorbeeld een aardgasvoertuig gedekt worden door een andere subsidie, dan kunnen deze meerkosten hier niet nogmaals worden opgevoerd.

Indien een project reeds voor meer dan 80% van de kosten gesubsidieerd wordt en deze subsidie als structurele inkomstenbron beschouwd mag worden, zullen wij de overige kosten subsidiëren (voor een periode van 3 jaar). Deze structurele subsidie zien wij dan als de 20% waarvoor het project zelf moet zorgen. Indien de subsidie eenmalig is, zal het project voor de overige 2 jaar nog wel voor het resterende deel van de 20% zelf financiering moeten vinden.

Verder zijn kosten die marktconforme tarieven te boven gaan niet subsidiabel. Het is aan de aanvrager zelf om aan te tonen, bijvoorbeeld door offertes, tarieven elders etc. of bepaalde kosten marktconform zijn. Ook kosten uit reguliere bedrijfsactiviteiten worden niet vergoed. Als een onderneming subsidie aanvraagt voor activiteiten die in het verlengde liggen van zijn business, zijn alleen de meerkosten subsidiabel. Stel een taxicentrale doet ritplanning voor een project, dan komt het planningsysteem dat het bedrijf voor zijn eigen activiteiten nodig heeft niet voor subsidie in aanmerking. Of een vervoersproject dat reeds ritten voor ouderen uitvoert met een bus en nu ook scholieren tussen de middag naar huis brengt, kan niet eens de hele taxibus als subsidiabele kosten opvoeren.

Hetgeen hiervoor gezegd is, is zowel van toepassing op vervoersprojecten als informatie en ICT-projecten.

### **Artikel 19 o. Criteria**

Dit artikel beschrijft, naast het doel, aan welke criteria de projecten moeten voldoen. De criteria voor de vervoersprojecten en de projecten voor verbetering van informatie en ICT toepassingen zijn verschillend omdat de beide soorten projecten andersoortig zijn.

De criteria genoemd in artikel 19 o lid 1 zijn cumulatief. Projecten moeten aan beide genoemde criteria voldoen. Voor de personenvervoerprojecten is vereist dat reizigersdoelgroepen binnen het project gecombineerd worden vervoerd. Dat betekent dat of verschillende reizigersdoelgroepen tegelijkertijd (kunnen) worden vervoerd in hetzelfde voertuig of volgtijdelijk met hetzelfde voertuig vervoerd worden. Het kan bijvoorbeeld zijn dat er vervoer op afroep voor iedereen, dus ouderen, scholieren, minder validen etc. beschikbaar is, of dat een voertuig eerst wordt ingezet om scholieren en forenzen naar een OV-knooppunt te vervoeren, vervolgens ouderen naar markt en in de vroege avond voetballertjes naar het trainingsveld. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat bijvoorbeeld een zorginstelling of school een voertuig vraagt voor alleen het vervoer van hun bewoners of scholieren omdat dat niet bijdraagt aan een beter vervoersysteem als geheel. Daarnaast is ieder een eigen voertuig en

eigen vrijwilligers/chauffeurs, centrale en planningssysteem geen efficiënte inzet van middelen. Een van de constatering in de huidige situatie is dat er veel "busjes" met één of enkele reizigers achter elkaar aan rijden.

Daarnaast willen Gedeputeerde Staten met de genoemde projecten niet de tekorten of bezuinigingen op het andere vervoer opvangen. Het is dus niet zo dat daar waar het vervoer in het kader van de WSW vanwege bezuinigingen of een andere invulling wegvalt deze regeling automatisch voorziet in een nieuw voertuig en/of project. Wij willen de Mienskip uitdagen om met slimme oplossingen te komen, waarbij Gedeputeerde Staten de andere regelingen eerder zien als een van de medefinanciers van een project.

De criteria in artikel 19 o, lid 2 voor de projecten voor verbetering van informatie en ICT-toepassingen zijn niet cumulatief. Ze beschrijven op welke doelen/aspecten de projecten zich zouden kunnen richten. Belangrijk is dat de informatie of de toepassing op zoveel mogelijk vervoersoorten betrekking heeft en niet een informatiesysteem voor slechts één soort vervoer is.

Voor beide soorten geldt dat realiseerbaarheid en resultaat belangrijk is. Daarom is de eis opgenomen dat projecten een jaar na de aanvraag van start kunnen gaan.

#### **Artikel 19 t. Subsidievaststelling**

Het einde van een project is het moment waarop een project vroegtijdig wordt stopgezet omdat het niet levensvatbaar is of vanaf het moment (uiterlijk na 3 jaar na de start van een project en 4 jaar na de aanvraag) dat het project zichzelf in stand moet kunnen houden zonder subsidie op grond van deze regeling.