



## **Besluit houdende vaststelling van het Subsidieprogramma innovatief mobiliteitsmanagement**

*29 april 2010*

*Nr. CEND/HDJZ-2010/645 sector S&W*

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

Gelet op artikel 2, eerste lid, onderdeel a, van de Kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat;

Besluit:

### **Artikel 1**

Als subsidieprogramma als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel a, van de Kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat, wordt vastgesteld het Subsidieprogramma innovatief mobiliteitsmanagement, dat is opgenomen in de bijlage bij dit besluit.

### **Artikel 2**

Op een subsidie die is aangevraagd of verleend voor 1 januari 2012 blijft dit besluit en het daarbij vastgestelde subsidieprogramma van toepassing zoals dat gold voor 1 januari 2012.

### **Artikel 3**

Dit besluit treedt in werking met ingang van de eerste dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin het wordt geplaatst en vervalt met ingang van 1 januari 2012.

Dit besluit zal met de toelichting en de bijlage in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
C.M.P.S. Eurlings.*



## BIJLAGE ALS BEDOELD IN ARTIKEL 1 VAN HET BESLUIT HOUDENDE VASTSTELLING SUBSIDIEPROGRAMMA INNOVATIEF MOBILITEITSMANAGEMENT

### Subsidieprogramma innovatief mobiliteitsmanagement<sup>1</sup>

#### *Inhoudsopgave*

- § 1. Begripsomschrijvingen
- § 2. Subsidieprojecten
- § 3. Subsidieplafond
- § 4. Subsidimaxima en subsidiepercentages
- § 5. Verdeling van de gelden
- § 6. Aanwijzing uitvoeringsinstantie
- § 7. Indiening van aanvragen
- § 8. Voorschotten
- § 9. Subsidievaststelling

Bijlage A: Aanvraagformulier Subsidieprogramma innovatief mobiliteitsmanagement.

Bijlage B: Controleprotocol aangaande het geven van aanwijzingen over de reikwijdte en intensiteit van de accountantscontrole van subsidies waarop de Kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat van toepassing is.

#### **§ 1. Begripsomschrijvingen**

In dit subsidieprogramma wordt verstaan onder:

- a. kaderregeling: Kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat;
- b. project innovatief mobiliteitsmanagement: experimenteel ontwikkelingsproject als bedoeld in artikel 5, onderdeel e van de kaderregeling gericht op mobiliteitsmanagement;
- d. subsidieontvanger: aanvrager die een subsidie op grond van dit subsidieprogramma ontvangt;
- e. samenwerkingsverband: verband van twee of meer aanvragers, die gezamenlijk een project uitvoeren;
- f. penvoerder: aanvrager en daarnaast gemachtigde van het samenwerkingsverband;
- g. mobiliteitsmanagement: het stimuleren van bewust omgaan met mobiliteit en van alternatieven voor het gebruik van de auto in de spits.

#### *Toelichting*

Het onderhavige subsidieprogramma richt zich op innovatieve diensten op het gebied van mobiliteitsmanagement. Het subsidieprogramma biedt de mogelijkheid om subsidie te vragen voor een project innovatief mobiliteitsmanagement, een experimenteel ontwikkelingsproject gericht op mobiliteitsmanagement. Voor de begripsomschrijving van mobiliteitsmanagement is aansluiting gezocht bij de definitie die het Taksforce Mobiliteitsmanagement hanteert (Voorstel Taksforce Mobiliteitsmanagement van 8 september 2008).

Een experimenteel ontwikkelingsproject is in de kaderregeling omschreven als een samenhangend geheel van activiteiten, gericht op het verwerven, combineren, vormgeven of gebruiken van bestaande wetenschappelijke, technische, zakelijke of andere relevante kennis en vaardigheden voor plannen, schema's of ontwerpen voor nieuwe, gewijzigde of verbeterde producten, procédés of diensten, voor zover deze activiteiten geen routinematige of periodieke wijziging van bestaande producten, procédés of diensten behelzen, zelfs als die wijzigingen verbeteringen kunnen inhouden. Het gaat hierbij om projecten gericht op mobiliteitsmanagement, dus gericht op het beïnvloeden van gedrag ten aanzien van verplaatsingsbehoeften en vervoerwijzekeuze, en efficiëntie van verplaatsingen.

#### **§ 2. Subsidieprojecten**

- 1. De minister kan op aanvraag subsidie verlenen aan ondernemingen en onderzoeksinstituten voor een project innovatief mobiliteitsmanagement.
- 2. Een project innovatief mobiliteitsmanagement dient bij te dragen aan de doelstellingen van het subsidieprogramma en komt voor een subsidie in aanmerking indien:
  - a. het project zodanig is georganiseerd dat er kans is op grootschalige implementatie bij een positief resultaat van het project;
  - b. de kosten van het project in verhouding staan tot de te verwachten effecten;

<sup>1</sup> Voor thema en doel van dit subsidieprogramma en voor de gekozen vorm van subsidie wordt verwezen naar de toelichting op het Besluit houdende vaststelling Subsidieprogramma innovatief mobiliteitsmanagement.



- c. monitoring en effectmeting voldoende geregeld is, en
  - d. er actieve kennisoverdracht plaatsvindt over het project en de resultaten daarvan.
3. Als termijn waarbinnen het project moet worden voltooid als bedoeld in artikel 34, eerste lid, onderdeel c, van de kaderregeling wordt vastgesteld 1 januari 2012.

### *Toelichting*

Aanvragers kunnen ondernemingen of onderzoeksinstellingen zijn. Een onderneming is in artikel 1 van de kaderregeling omschreven als iedere eenheid, ongeacht haar rechtsvorm en de wijze waarop zij wordt gefinancierd, die een economische activiteit uitoefent. Dit is een zeer ruim begrip. Decentrale overheden en andere publiekrechtelijke instellingen en organisaties kunnen ook onderneming in deze zin zijn, voor zover zij een economische activiteit uitoefenen. Zij kunnen derhalve als aanvrager in de zin van dit subsidieprogramma worden aangemerkt, indien zij optreden als marktpartijen.

Onderzoeksinstellingen kunnen aanvragen indienen voor niet-economische activiteiten, en zullen in dat geval als onderzoeksinstelling worden aangemerkt. Als een onderzoeksinstelling subsidie aanvraagt gericht op economische activiteiten, wordt zij als onderneming aangemerkt. Voor de praktische toetsing van wat in deze wordt verstaan onder niet-economische activiteiten van een onderzoeksinstelling, wordt verwezen naar de Communautaire kaderregeling inzake staatssteun voor onderzoek ontwikkeling en innovatie (PB EU 2006/C 323). Primaire activiteiten van onderzoeksorganisaties bevatten normaliter geen economische activiteiten. Ook het uitvoeren van onafhankelijk onderzoek en ontwikkeling met het oog op meer kennis en beter inzicht en de verspreiding van de onderzoeksresultaten vallen onder niet-economische activiteiten. Activiteiten inzake technologie overdracht hebben geen economisch karakter indien het om interne activiteiten gaat en alle inkomsten uit deze activiteiten opnieuw in de primaire activiteiten van de onderzoeksorganisaties worden geïnvesteerd. Om voor de niet-economische activiteiten als onderzoeksinstelling in de zin van dit subsidieprogramma aangemerkt te kunnen worden, moet een instelling voor de economische en niet-economische activiteiten een strikt gescheiden boekhouding voeren.

De projecten mobiliteitsmanagement die voor een subsidie in aanmerking komen moeten zijn gericht op vernieuwingen die bijdragen aan de doelstelling van dit subsidieprogramma zoals omschreven in de toelichting op het besluit.

In de praktijk zal het vaak gaan om het ontwikkelen van plannen schema's of ontwerpen van een nieuw, gewijzigd, verbeterd of alternatief product, procédé of dienst en de beproeving daarvan, echter nog niet in het commerciële stadium. Een eerste prototype kan in deze fase worden ontwikkeld. Voor ondernemingen geldt dan dat de ontwikkeling van een commercieel bruikbaar prototype of proefproject alleen is toegestaan, indien het ontwikkelde prototype of het proefproject het commerciële eindproduct is en het economisch niet rendabel is om dit alleen voor demonstratie- en validatiedoel-einden te gebruiken.

Verwacht wordt dat aanvragen vooral afkomstig zullen zijn van mobiliteitsaanbieders, werkgevers, technologieontwikkelaars, dienstverleners en locatie-exploitanten met grote bezoekerstromen.

Een aanvraag wordt, op grond van artikel 34, eerste lid, onderdeel a, afgewezen als die niet voldoet aan het bepaalde in de kaderregeling en dit subsidieprogramma. Onder andere moet ten tijde van de aanvraag voldoende aannemelijk zijn dat het project vóór 1 januari 2012 kan worden afgerond. In de beschikking tot subsidieverlening zal het tijdstip waarop het project moet zijn voltooid worden opgenomen (artikel 35 kaderregeling).

In artikel 34 van de kaderregeling zijn nog meer weigeringsgronden opgenomen. Zo wordt een aanvraag afgewezen, indien de minister aanwijzingen heeft dat de aanvrager het project onvoldoende kan financieren. Voor de beoordeling van de haalbaarheid van de financiering wordt gekeken naar de eigen middelen die de aanvrager kan inzetten en naar de middelen waarvan de aanvrager aantoonbaar dat derden die ter beschikking zullen stellen. Daarnaast wordt het bedrag van de aangevraagde subsidie meegenomen in de beoordeling. Voorts wordt de subsidie geweigerd indien de minister aanwijzingen heeft dat de technische, organisatorische of economische haalbaarheid van het project onvoldoende is. Ten slotte mogen de werkzaamheden voor het project niet zijn begonnen voor het indienen van de subsidieaanvraag. Voor die tijd mogen ook nog geen verplichtingen ten behoeve van het project zijn aangegaan. Dat heeft te maken met het stimulerend effect van de subsidie. Ook mag ten aanzien van de subsidieontvanger geen uitstaand bevel tot terugvordering van staatssteun bestaan op grond van een eerdere beschikking van de Europese Commissie.

De projecten moeten alvorens in aanmerking te komen voor een bijdrage ook voldoen aan de criteria, zoals opgenomen in het tweede lid. Het project moet zodanig georganiseerd zijn dat er kans bestaat op een mogelijk vervolg. Dit betekent onder meer dat voor de uitvoering, maar ook voor een mogelijk vervolg van belang is dat de juiste partijen betrokken zijn, in ieder geval de partijen die belang hebben bij exploitatie van het concept na een positief resultaat van het experiment. De aanvrager moet belang hebben bij de uitkomsten van het project. Toekomstige gebruikers zullen dan ook bij het project actief moeten worden betrokken.

Er moet zicht zijn op reële exploitatiemogelijkheden en de manier waarop de financiering wordt



georganiseerd is na afloop van het experiment. Ook moet het concept passen binnen bestaande of op korte termijn beschikbare wettelijke kaders,

Van belang is dat het project een goede verhouding heeft tussen kosten en te verwachten effecten. Met deze kosteneffectiviteit wordt bedoeld de verhouding tussen de totale projectkosten en de verwachte effecten.

Goede monitoring is van belang om tijdens de uitvoering van het project en achteraf vast te kunnen stellen wat het project opgeleverd heeft en in hoeverre dit project bijdraagt aan het doel van het subsidieprogramma. Het gaat om meting van de effecten en zicht op de bereikte en te verwachten wijzigingen in gedrag als gevolg van het in het project geteste nieuwe concept.

Omdat het een project innovatief mobiliteitsmanagement betreft moet de kennisoverdracht, het ter beschikking stellen van opgedane kennis in het project aan andere belanghebbende partijen in voldoende mate zijn gewaarborgd.

### **§ 3. Subsidieplafond**

Het subsidieplafond bedraagt € 1.000.000,-

### **§ 4. Subsidiemaxima en subsidiepercentages**

1. De subsidie voor een project innovatief mobiliteitsmanagement bedraagt maximaal € 250.000,-.
2. Onverminderd het eerste lid bedraagt de subsidie voor een project innovatief mobiliteitsmanagement ten hoogste:
  - a. voor een onderzoekinstelling, indien de activiteiten die deze verricht geen economisch karakter hebben: 75 procent van de subsidiabele projectkosten;
  - b. voor een kleine onderneming: 45 procent van de subsidiabele projectkosten;
  - c. voor een middelgrote onderneming: 35 procent van de subsidiabele projectkosten;
  - d. voor een grote onderneming: 25 procent van de subsidiabele projectkosten.
3. De genoemde percentages onder het tweede lid, onder b, c en d kunnen met 15 procentpunten worden verhoogd wanneer ten minste aan één van de voorwaarden genoemd in artikel 8, derde lid, onderdeel c, van de kaderregeling is voldaan.
4. In geval van een samenwerkingsverband voor een project wordt de subsidie per deelnemers afzonderlijk berekend.
5. Subsidiabele loonkosten mogen worden berekend overeenkomstig het bepaalde in artikel 12, tweede lid, van de kaderregeling.

#### *Toelichting*

In deze paragraaf zijn de maximale bedragen, subsidiepercentages en een bepaling over de subsidiabele kosten opgenomen. Het derde lid geeft aan dat de percentages in het tweede lid kunnen worden verhoogd indien aan een aantal voorwaarden is voldaan. Deze voorwaarden zijn opgenomen in de kaderregeling. Voor de toepassing in dit subsidieprogramma betekent dit dat om in aanmerking te komen voor de genoemde ophoging moet zijn voldaan aan één van de volgende voorwaarden:

- a. er sprake is van een samenwerkingsverband tussen ten minste twee onderling onafhankelijke ondernemingen, waarbij geen van de ondernemingen meer dan 70 procent van de subsidiabele kosten van het project draagt, en
  - I. er ten minste één MKB-onderneming (is nader uitgelegd in de kaderregeling) als partner bij het project betrokken is, of,
  - II. de samenwerking wordt in ten minste twee verschillende lidstaten van de Europese Unie uitgevoerd;
- b. er sprake is van een samenwerkingsverband tussen een onderneming en een onderzoekinstelling in het kader van coördinatie van nationaal beleid op het gebied van onderzoek en ontwikkeling, waarbij:
  - I. de onderzoekinstelling tenminste 10 procent van de subsidiabele kosten van het project draagt, en
  - II. de onderzoekinstelling het recht heeft de resultaten van de onderzoeksprojecten te publiceren, voor zover deze afkomstig zijn van het project.

Een en ander zal bij de aanvraag duidelijk moeten worden gemaakt.

Artikel 12, tweede lid, van de kaderregeling maakt het mogelijk om loonkosten te berekenen op basis van een zogenaamd integraal uurtarief. Deze optie is bij de uitvoering van dit subsidieprogramma wenselijk, vandaar dat deze mogelijkheid wordt opgenomen.

Indien een integraal uurtarief wordt gehanteerd, moet dit tarief op grond van artikel 12, derde lid, van de kaderregeling worden berekend op basis van een binnen de organisatie van de aanvrager gebruikelijke en controleerbare methodiek, gebaseerd op bedrijfseconomische en maatschappelijk aanvaardbare grondslagen en onderbouwd met een accountantsverklaring. Op grond van artikel 12, vierde lid, is het integraal uurtarief samengesteld uit de directe loonkosten en de indirecte kosten en betreft het uitsluitend de kosten uit de gewone bedrijfsvoering en bevat het geen winstopslag. Indien



geen integraal uurtarief wordt gehanteerd, kan de aanvrager verzoeken een uurtarief van € 35,- toe te passen.

### **§ 5. Verdeling van de gelden**

1. De verdeling van de beschikbare gelden vindt plaats op basis van volgorde van ontvangst van de aanvragen, met dien verstande dat, wanneer de subsidieaanvrager krachtens artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht de gelegenheid heeft gehad de aanvraag aan te vullen, de dag waarop de aanvraag volledig is aangevuld, als datum van ontvangst van de aanvraag tot subsidieverlening geldt.
2. Indien de verlening van subsidie voor aanvragen die op dezelfde dag zijn ontvangen, het subsidieplafond, genoemd in paragraaf 3, wordt overschreden, en de volgorde van de aanvragers niet kan worden vastgesteld, stelt de minister de onderlinge rangschikking van de aanvragen vast door middel van loting.

#### *Toelichting*

Gekozen is voor een systeem van wie het eerst komt wie het eerst maalt. Als het subsidieplafond na de eerste subsidieverlening nog niet is bereikt kan de volgende aanvrager eventueel gehonoreerd worden voor het resterende bedrag. Dit gaat zo door tot het subsidieplafond bereikt is.

Een aanvraag zal pas in de ontvangstrangorde worden genomen als deze voldoet aan de formele vereisten en voldoende gegevens bevat om de aanvraag te kunnen beoordelen. Hiermede wordt voorkomen dat onvolledige aanvragen in behandeling moeten worden genomen ten koste van later ingediende complete aanvragen.

Indien twee aanvragen op dezelfde dag zijn ontvangen zal de volgorde door loting worden bepaald.

### **§ 6. Aanwijzing uitvoeringsinstantie**

Als uitvoeringsinstantie als bedoeld in artikel 2, derde lid, onderdeel I, van de kaderregeling wordt aangewezen Agentschap NL, de uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Economische Zaken.

### **§ 7. Indiening subsidieaanvragen**

1. Een subsidieaanvraag wordt ingediend met gebruikmaking van een volledig ingevuld aanvraagformulier als bedoeld in bijlage A van dit subsidieprogramma.  
Alle aanvragen tot subsidieverlening moeten bij de aangewezen uitvoeringsinstantie zijn ontvangen uiterlijk op 1 oktober 2010 om 17:00 uur.
2. Een aanvraag kan ook worden ingediend door aanvragers in een samenwerkingsverband. De aanvraag wordt dan ingediend door alle aanvragers uit dit samenwerkingsverband. In de aanvraag wordt een van de aanvragers gemachtigd om de subsidie aan te vragen, de correspondentie over de subsidie te voeren en de subsidie te ontvangen en aangewezen als penvoerder door de andere aanvragers. Alle correspondentie over de subsidie wordt door de aangewezen uitvoeringsinstantie gevoerd met de penvoerder. Ook de uitbetaling van de subsidie, waaronder begrepen de uitbetaling van de eventuele voorschotten, geschiedt via de penvoerder.
3. Een subsidieaanvraag wordt gericht aan de minister en ingediend bij de aangewezen uitvoeringsinstantie te Utrecht.

#### *Toelichting*

Een aanvraag moet zijn ontvangen uiterlijk op 1 oktober 2010 om 17.00 uur.

Aanvragen die daarna worden ontvangen, worden afgewezen. Een aanvraag zal pas in behandeling worden genomen als deze voldoet aan alle formele vereisten en voldoende gegevens bevat om de aanvraag te kunnen beoordelen. In geval van een incomplete aanvraag zal slechts eenmalig een korte termijn worden gegund om de aanvraag aan te vullen. Is de aanvraag daarna nog steeds incompleet, dan zal de aanvraag niet in behandeling worden genomen.

Een per telefax of e-mail ingediende aanvraag geldt altijd als een incomplete aanvraag, omdat een originele handtekening ontbreekt, ook al is de aanvraag voor het overige misschien compleet.

Een samenwerkingsverband kent een penvoerder die mede namens de andere aanvragers van het samenwerkingsverband optreedt en de subsidie ontvangt. De formele subsidierelatie ontstaat na subsidieverlening echter met alle aanvragers van het samenwerkingsverband. Elke deelnemer van het samenwerkingsverband is derhalve formeel een aanvrager.

Het is niet noodzakelijk een samenwerkingsovereenkomst te overleggen maar de aanvragers in een samenwerkingsverband wordt geadviseerd een aantal zaken goed te regelen voordat ze aan een gezamenlijke aanvraag gaan beginnen. Het verdient de aanbeveling om onder meer over de volgende zaken goede afspraken te maken. De doelstelling van de samenwerking, de wijze van samenwerking tussen de verschillende partners, de duur van de samenwerking, onderlinge aansprakelijkheid,



verdeling van kosten en risico's, een projectorganisatie, taken en bevoegdheden van de partners, kennisinbreng van de partners, rechthebbende op de projectresultaten, de wijze waarop, door wie en waar de resultaten van het project zullen worden gebruikt, afspraken over kennisbescherming en publiciteit, rechten en plichten van de penvoerder en de deelnemers in geval van voortijdige beëindiging van het project en terugbetaling van subsidie. Ook is het van belang dat zowel afspraken worden gemaakt over de samenwerking tijdens het project als over de situatie na afloop van het project.

Opgemerkt zij dat indien er een aanvraag door een samenwerkingsverband wordt ingediend er in de beschikking tot verlening van subsidie bepalingen zullen worden opgenomen in relatie tot het gebruik. In artikel 40 van de kaderregeling zijn verplichtingen opgenomen die dan in de beschikking tot subsidieverlening zullen worden opgenomen.

Het aanvraagformulier dient te worden ingediend bij de aangewezen uitvoeringsinstantie, in dit geval Agentschap NL.

Het postadres van Agentschap NL is:  
Agentschap NL Utrecht  
NL Milieu & Leefomgeving, team BVG  
Innovatief MobiliteitsManagement  
Postbus 8242  
3503 RE Utrecht

Het bezoekadres is:  
Agentschap NL Utrecht  
Croeselaan 15  
3521 BJ Utrecht  
Telefoon: (030) 239 3556  
Fax: (030) 231 6491  
E-mail: [mobiliteitsmanagement@agentschapnl.nl](mailto:mobiliteitsmanagement@agentschapnl.nl)

Informatie over het subsidieprogramma is ook te vinden op [www.agentschapnl.nl/mobiliteitsmanagement](http://www.agentschapnl.nl/mobiliteitsmanagement) waar ook het aanvraagformulier kan worden gedownload. Nadere informatie over het subsidieprogramma en het aanvraagformulier zijn ook bij de aangewezen uitvoeringsinstantie te verkrijgen.

### **§ 8. Voorschotten**

Voorschotten worden verstrekt overeenkomstig het bepaalde in artikel 44 van de kaderregeling.

#### *Toelichting*

Op grond van artikel 44 van de kaderregeling kunnen voorschotten worden verstrekt. Van deze mogelijkheid wordt voor dit subsidieprogramma gebruik gemaakt. Voorschotten worden op aanvraag verstrekt tot maximaal 80% van het verleende subsidiebedrag en de aanvraag moet worden vergezeld van een halfjaarlijkse voortgangsrapportage. Voorschotten worden verstrekt over de tot de periode van de tussenrapportage gemaakte en, indien de aard van de kosten met zich meebrengt dat zij kunnen worden betaald, betaalde kosten. In die zin is er geen sprake van een voorschot in letterlijke zin, maar van een voorschot op de vaststelling van de subsidie. Een uitzondering wordt in artikel 44, vierde lid, van de kaderregeling gemaakt voor MKB-ondernemingen, die bij subsidieverlening een ambtshalve voorschot krijgen van maximaal 50% van het verleende subsidiebedrag tot een maximum van € 50.000,-. Dit ambtshalve voorschot wordt verstrekt over de projectkosten die tot de eerste tussenrapportage zijn begroot naar rato van de totale projectkosten.

Het voorschotformulier kan worden gedownload van de website van de aangewezen uitvoeringsdienst via [www.agentschapnl.nl/mobiliteitsmanagement](http://www.agentschapnl.nl/mobiliteitsmanagement).

### **§ 9. Subsidievaststelling**

1. De subsidieontvanger richt een aanvraag tot subsidievaststelling aan de minister en dient deze in bij de aangewezen uitvoeringsinstantie met behulp van het formulier dat bij deze instantie verkrijgbaar is, en voor zover nodig, met gebruikmaking van het in artikel 45, derde lid, van de kaderregeling genoemde controleprotocol dat is opgenomen in bijlage B.
2. Ingeval van een samenwerkingsverband wordt bij de aanvraag tot subsidievaststelling overeenkomstig artikel 45, derde lid, van de kaderregeling uitsluitend een accountantsverklaring overgelegd ten aanzien van de door individuele aanvragers van het samenwerkingsverband gemaakte en betaalde kosten, wanneer het bedrag van de subsidie waarvoor vaststelling wordt verzocht in verband met de door de betreffende individuele aanvrager gemaakte en betaalde kosten hoger is dan € 50.000,-.



## Toelichting

Wanneer het project is afgerond moet op grond van artikel 45 van de kaderregeling binnen dertien weken daarna een vaststellingsverzoek worden ingediend. Dat moet middels een vaststellingsformulier dat bij de aangewezen uitvoeringsinstantie verkrijgbaar is of te downloaden is via [www.agentschapnl.nl/mobiliteitsmanagement](http://www.agentschapnl.nl/mobiliteitsmanagement).

Artikel 45, derde lid, van de kaderregeling bepaalt dat bij de aanvraag tot subsidievaststelling een accountantsverklaring wordt overgelegd, indien het bedrag waarvoor subsidievaststelling wordt verzocht € 50.000,- of meer bedraagt. Het controleprotocol is opgenomen in bijlage B. In geval van een samenwerkingsverband geldt dit drempelbedrag niet voor het totale subsidiebedrag waarvoor vaststelling wordt verzocht van alle aanvragers van het samenwerkingsverband tezamen, maar voor het subsidiebedrag waarvoor per aanvrager van het samenwerkingsverband om vaststelling wordt verzocht. Elke aanvrager van het samenwerkingsverband is een aanvrager voor wie het drempelbedrag van € 50.000,- geldt. Om dit drempelbedrag per aanvrager van het samenwerkingsverband te kunnen bepalen, is wel vereist dat het vaststellingsverzoek de gevraagde subsidiebedragen per aanvrager van het samenwerkingsverband duidelijk onderscheidt.

### Bijlage A. Aanvraagformulier Subsidieprogramma innovatief mobiliteitsmanagement

Voor uitgebreide toelichting bij het aanvraagformulier:  
 - website: [www.agentschapnl.nl/imm](http://www.agentschapnl.nl/imm)  
 - telefoon: 088 – 602 2556

Stuur het volledig ingevulde formulier met bijlagen naar:  
**Agentschap NL**  
**Team bereikbaarheid, veiligheid en geluid**  
**Postbus 8242**  
**3503 RE Utrecht**

**Croeselaan 15**  
**3521 BJ Utrecht**

## 1. Project

1 De datum weergeven als dd-mm-jjjj. Een project kan alleen subsidie ontvangen wanneer dit vóór 1 januari 2012 kan worden voltooid	Naam van project:			
	Eventueel acroniem (afkorting beginletters):			
	Startdatum project <sup>1</sup> :	- -	Einddatum project <sup>1</sup> :	- -
	Totale projectkosten <sup>2</sup> :	€	Totaal gevraagde subsidie:	€
2 Het gaat om de totale projectkosten van alle deelnemers (zie ook de modelbegroting op <a href="http://www.agentschapnl.nl/imm">www.agentschapnl.nl/imm</a> )	Is/wordt voor dit project, of voor onderdelen ervan, steun door een bestuursorgaan (b.v. ministerie, gemeente, provincie, EU) aangevraagd of gekregen <sup>3</sup> ?	<input type="checkbox"/> ja, te weten: Steunverstrekker(s) Regeling(en) <input type="checkbox"/> nee Subsidiebedrag: €		
3 Steun (in materiële zin) voor dit project die is verleend door andere bestuursorganen of de Europese Commissie telt mee voor het maximum subsidiepercentage (zie ook de handleiding op <a href="http://www.agentschapnl.nl/imm">www.agentschapnl.nl/imm</a> )	Zijn voor dit project, of voor onderdelen ervan, al verplichtingen aangegaan vóór het indienen van deze aanvraag?	<input type="checkbox"/> ja, te weten:	<input type="checkbox"/> nee	
	4 Gegevens van deelnemers vult u in op bijlage A (zie ook <a href="http://www.agentschapnl.nl/imm">www.agentschapnl.nl/imm</a> )	Vraagt u subsidie aan voor een samenwerkingsverband?	<input type="checkbox"/> ja, aantal deelnemers <sup>4</sup> :	<input type="checkbox"/> nee



## 2. Gegevens aanvrager/penvoerder

<p>5 Met de MKB-toets op website <a href="http://www.agentschapnl.nl/imm">www.agentschapnl.nl/imm</a> kunt u bepalen tot welke categorie onderneming uw organisatie behoort</p> <p>6 Als uw organisatie voor dit project geen BTW kan verrekenen, kunt u de te betalen BTW zien als kosten, die subsidiabel zijn</p>	Naam organisatie:			
	Afdeling/vakgroep:			
	Postadres:			
	Postcode:		Plaats:	
	Land:			
	Vestigingsadres:			
	Postcode:		Plaats:	
	Land:			
	IBAN-nummer:		BIC (bank-code):	
	Inschrijfnummer KvK:		Fiscaal nummer:	
	Uw organisatie is een <sup>5</sup> :	<input type="checkbox"/> kleine onderneming <input type="checkbox"/> grote onderneming <input type="checkbox"/> middelgrote onderneming <input type="checkbox"/> onderzoeksinstitelling		
	Kunt u voor dit project BTW verrekenen? <sup>6</sup>	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee		

### Contactpersoon aanvrager/penvoerder<sup>7</sup>

<p>7 Als contactpersoon mag u ook een intermediair opgeven. De correspondentie verloopt dan via de intermediair. vul dan de contactgegevens van de intermediair in</p>	Titel(s) + voorletter(s):				<input type="checkbox"/> Dhr. <input type="checkbox"/> Mw.
	Naam:				
	Functie:				
	Telefoon:		Fax:		
	E-mail adres:		Mobiel:		

### Contactgegevens intermediair<sup>8</sup>

<p>8 Alleen invullen als de correspondentie via een intermediair loopt</p>	Naam organisatie:				
	Postadres:				
	Postcode:		Plaats:		
	Titel(s) + voorletter(s):				<input type="checkbox"/> Dhr. <input type="checkbox"/> Mw.
	Naam:				
	Functie:				
	Telefoon:		Fax:		
	E-mail adres:		Mobiel:		





### 3. Ondertekening

**Ondergetekende verklaart dat hij/zij bekend is met de voorwaarden en procedures van de regeling waarbij subsidie wordt aangevraagd.**

**Ongetekende verklaart dat bij de aanvrager geen sprake is van surseance van betaling, faillissement of schuldsanering.**

**Aldus naar waarheid ingevuld:**

9 De ondertekening dient te gedaan te worden door een daartoe bevoegd persoon. Indien ondertekend wordt door een intermediair moet een origineel ondertekende machtiging bijgevoegd worden.  10 Het formulier moet origineel worden ondertekend: dus niet de handtekening gescand of gekopieerd aanleveren.	Titel(s) + voorletter(s)			<input type="checkbox"/> Dhr. <input type="checkbox"/> Mw
	Naam: <sup>9</sup>			
	Functie:			
	Organisatie:			
	Datum:	- -	Plaats:	
	Handtekening <sup>10</sup> :			

### Bijlagen<sup>11</sup>

11 Uw aanvraag is pas compleet en kan in behandeling genomen worden als alle voor uw aanvraag van toepassing zijnde bijlagen bijgevoegd zijn. Op <a href="http://www.agentschapnl.nl/imm">www.agentschapnl.nl/imm</a> vindt u een compleet overzicht van en uitgebreide toelichting bij de benodigde bijlagen.  12 zie volgende pagina	<input type="checkbox"/> <b>A: gegevens van eventuele overige aanvrager(s)</b> <sup>12</sup>
	<input type="checkbox"/> <b>B: projectplan</b> (een modelprojectplan wordt door Agentschap NL via de website verstrekt)
	<input type="checkbox"/> <b>C: projectbegroting</b> per aanvrager/deelnemer (een modelbegroting wordt door Agentschap NL via de website verstrekt)



## Bijlage A: gegevens van eventuele overige aanvrager(s)

### Gegevens deelnemer 1

U dient dit formulier voor elke deelnemer apart in te vullen

<p>A Met de MKB-toets op website <a href="http://www.agentschapnl.nl/im">www.agentschapnl.nl/im</a> kunt u bepalen tot welke categorie onderneming uw organisatie behoort</p> <p>B Als uw organisatie voor dit project geen BTW kan verrekenen, kunt u de te betalen BTW zien als kosten, die subsidiabel zijn</p>	Naam organisatie:			
	Afdeling/vakgroep:			
	Postadres:			
	Postcode:		Plaats:	
	Land:			
	Vestigingsadres:			
	Postcode:		Plaats:	
	Land:			
	Uw organisatie is een <sup>A</sup> :	<input type="checkbox"/> kleine onderneming	<input type="checkbox"/> grote onderneming	
		<input type="checkbox"/> middelgrote onderneming	<input type="checkbox"/> onderzoeksinstelling	
Kunt u voor dit project BTW verrekenen? <sup>B</sup>	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nee		
Inschrijfnummer KvK:		Fiscaal nummer:		

### Contactpersoon deelnemer 1<sup>C</sup>

<p>C Vul hier een contactpersoon van uw organisatie in. De correspondentie verloopt via de penvoerder.</p>	Titel(s) + voorletter(s):		<input type="checkbox"/> Dhr.	<input type="checkbox"/> Mw.
	Naam:			
	Functie:			
	Telefoon:		Fax:	
	E-mail adres:		Mobiel:	



## Machtiging deelnemer 1

**Ondergetekende machtigt hierbij [naam penvoerder] om een subsidieaanvraag voor het project [projecttitel] in te dienen bij Agentschap NL en de verdere correspondentie hierover te voeren.**

**Verder verklaart ondertekende dat hij/zij bekend is met de voorwaarden en procedures van de regeling waarbij subsidie wordt aangevraagd. Ongetekende verklaart dat bij de aanvrager geen sprake is van surseance van betaling, faillissement of schuldsanering.**

**Aldus naar waarheid ingevuld:**

D De ondertekening dient te gedaan te worden door een daartoe bevoegd persoon. Indien ondertekend wordt door een intermediair moet een origineel ondertekende machtiging bijgevoegd worden.  E Het formulier moet origineel worden ondertekend: dus niet de handtekening gescand of gekopieerd anleveren.	Titel(s) + voorletter(s):			<input type="checkbox"/> Dhr. <input type="checkbox"/> Mw.
	Naam: <sup>D</sup>			
	Functie:			
	Organisatie			
	Datum:	- -	Plaats:	
	Handtekening <sup>E</sup> :			



---

**Bijlage B. Controleprotocol aangaande het geven van aanwijzingen over de reikwijdte en intensiteit van de accountantscontrole van subsidies waarop de Kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat van toepassing is.**

behorende bij

**ACCOUNTANTSVERKLARING**

Betreffende het verzoek tot vaststelling van een subsidie uit hoofde van het Subsidieprogramma innovatief mobiliteitsmanagement

*1. Uitgangspunten*

**1.1 Doelstelling**

Dit controleprotocol heeft als doel het geven van aanwijzingen omtrent de reikwijdte en de intensiteit van de controle aan de accountant, die is belast met de controle van de, door de subsidieontvanger, bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (hierna te noemen VenW) in te dienen aanvraag om subsidievaststelling.

De controle kan worden uitgevoerd door een accountant als bedoeld in artikel 393, eerste lid van boek 2, van het Burgerlijk Wetboek.

**1.2 Procedures**

*Reviewbeleid Ministerie van Verkeer en Waterstaat*

De Departementale Auditdienst van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat of een andere door deze dienst aangewezen accountant(sdienst) kan een review uitvoeren op de uitgevoerde accountantscontrole inzake deze subsidie. De accountant, die de controle uitvoert, verstrekt de Auditdienst desgevraagd alle inlichtingen en bescheiden<sup>2</sup>. De eventuele extra kosten van deze accountant in verband met de review zijn niet voor rekening van het ministerie.

**1.3 Wet- en regelgeving**

Voor de controle van de rechtmatigheid volgens dit protocol is de volgende wet- en regelgeving (incl. eventuele wijzigingen) van toepassing:

- Kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat en daarbinnen met name de artikelen 11 tot en met 24;
- Het subsidieprogramma op basis waarvan de subsidie verleend is;
- Eventuele specifieke subsidievoorwaarden volgens de beschikking tot subsidieverlening met directe financiële gevolgen voor de subsidieverantwoording;

*2. Controleaanpak*

**2.1 Eisen voor de controleaanpak**

De controle dient te voldoen aan de zogenaamde nadere voorschriften Controle- en overige standaarden (NV COS), die daarvoor door het Koninklijk Nederlands Instituut van Registeraccountants (NIVRA) zijn vastgesteld.

Zonder de in voorgaande alinea geformuleerde voorschriften in te perken zijn voor de controle van specifieke financiële verantwoordingen ten behoeve van de vaststelling van bijdragen vanuit het Ministerie van VenW met name de volgende voorgeschreven controlewerkzaamheden van toepassing: De accountant stelt een risicoanalyse op inzake het risico dat de specifieke financiële verantwoording een materiële fout bevat. Deze risicoanalyse wordt specifiek gemaakt voor deze controle; niet volstaan kan worden met een standaard analyse. In de risicoanalyse maakt de accountant zichtbaar welke

---

<sup>2</sup> Krachtens de Comptabiliteitswet 2001 (artikelen 43, 43a) heeft de Minister bij – commanditaire vennootschappen, vennootschappen onder firma en natuurlijke personen die een beroep of bedrijf uitoefenen aan wie door de Staat of een derde voor rekening of risico van de Staat rechtstreeks of middellijk een subsidie, een lening of garantie wordt verstrekt – het recht nadere inlichtingen in te winnen n.a.v. terzake ontvangen bescheiden.

Ook zijn onze Ministers bevoegd inzage te vorderen in de controledossiers van de accountant die de betreffende bescheiden heeft gecontroleerd om te bepalen of bij de vaststelling kan worden gesteund op de door deze accountant uitgevoerde controle. Met betrekking tot het verlenen van inzage in het controledossier kan de accountant zich niet beroepen op de omstandigheid dat hij op grond van andere bij of krachtens de wet opgelegde verplichtingen tot geheimhouding is verplicht van in dit dossier opgenomen vertrouwelijke gegevens. Onze Ministers zijn bevoegd van stukken inzake de betreffende controle uit de controledossiers kopieën te maken.



(eventuele aanvullende) controles gericht op deze risico's zullen worden uitgevoerd.

De accountant ontwikkelt op grond van de risicoanalyse een controleplan waarin zijn vastgelegd: de aard, de tijdsfasering en de omvang van de controlewerkzaamheden die door leden van het opdrachtteam moeten worden uitgevoerd om toereikende controle-informatie te verkrijgen om het controlerisico tot een aanvaardbaar laag niveau te reduceren.

In het controleplan worden de feitelijk gebruikte controletolerantie (in relatie tot de financiële verantwoording) in euro's vastgelegd. Hierbij wordt de goedkeuringstolerantie (zie paragraaf 2.2) vertaald naar toegepaste controletolerantie, waarbij de goedkeuringstolerantie het maximum is. Bij de controle wordt vastgesteld of de in de financiële verantwoording opgenomen posten, met in achtneming van de gestelde marges (zie 2.2), rechtmatig (zie definitie 2.3) zijn besteed.

De accountant controleert of de financiële verantwoording voldoet aan de daarvoor gestelde eisen in de onder 1.3 genoemde wet- en regelgeving.

De accountant controleert de bij de aanvraag om subsidievaststelling verstrekte informatie op de volgende punten:

- de juiste en volledige weergave van de door andere bestuursorganen of door de Commissie van de Europese Gemeenschappen verstrekte subsidies (en indien van toepassing bijdragen van andere derden) ter zake van de kosten van de gesubsidieerde activiteiten.
- de juistheid van de verstrekte informatie over het al dan niet in aftrek kunnen brengen van de BTW.
- de mededeling of de subsidieontvanger ten tijde van de beschikking tot subsidieverlening als een kleine of middelgrote onderneming moet worden aangemerkt in de zin van de bijlage 1 van de Verordening (EG) 800/2008 van de Commissie van 6 augustus 2008 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 87 en 88 van het Verdrag met de gemeenschappelijke markt verenigbaar worden verklaard (Pb EU 2008, L 214).

De accountant kan bij zijn controle gebruik maken van controlewerkzaamheden die zijn uitgevoerd bij de controle van de jaarrekening. Een enkele verwijzing hiernaar is onvoldoende documentatie. In het controledossier voor de specifieke verklaring dienen deze werkzaamheden te worden beschreven evenals de belangrijkste relevante conclusies. Het controledossier voor de specifieke verklaring moet zelfstandig bruikbaar zijn. Dit betekent dat de relevante stukken in dat dossier zelf opgenomen moeten worden en dat de informatie uit het jaarrekeningdossier voor dit doel gekopieerd en indien nodig bewerkt moet worden.

De accountant zorgt voor adequate controledocumentatie waaruit blijkt, dat de werkzaamheden conform het controleplan zijn uitgevoerd, wat de uitkomsten van de controle zijn alsmede dat deze zijn beoordeeld door de eindverantwoordelijke partner. Deze documentatie omvat in ieder geval stukken waaruit blijkt:

- dat de cijfermatige juistheid van de verantwoording is nagegaan;
- dat de verantwoording aansluit met de financiële administratie;
- welke de aard en de omvang is van verrichte deelwaarnemingen op in de verantwoording opgevoerde kosten;
- dat een cijferbeoordeling is uitgevoerd van de werkelijk verantwoorde kosten ten opzichte van de begrote kosten;
- dat de accountant heeft gecontroleerd of de Europese aanbestedingsrichtlijnen door de instelling – indien van toepassing<sup>3</sup> – zijn nageleefd;

## 2.2 Goedkeuringstoleranties en gewenste zekerheid

Bij zijn oordeelsvorming over de naleving van de subsidievoorwaarden streeft de accountant naar een redelijke mate van zekerheid. Indien dit begrip voor het gebruik van statistische technieken gekwantificeerd moet worden, moet uitgegaan worden van een betrouwbaarheid van 95 procent.

Een accountantsverklaring met een goedkeurende strekking impliceert dat, gegeven eerder genoemde betrouwbaarheid, de meest waarschijnlijke fout in de financiële verantwoording niet groter is dan één procent van het totaal financieel belang van die verantwoording. De hierna vermelde tabel van toepassing.

Soort verklaring	Goedkeurend	Met beperking	Oordeelonthouding	Afkeurend
Fouten in de verantwoording	≤ 1%	> 1% en ≤ 3%	N.v.t.	> 3%
Onzekerheden in de controle	≤ 3%	> 3% en ≤ 10%	> 10%	N.v.t.

Genoemde percentages zijn ontleend aan het Handboek Auditing Rijksoverheid (HARo) van het Interdepartementaal Overleg Departementale Auditdiensten (IODAD).

<sup>3</sup> Bedrijven/instellingen die in totaal voor meer dan 50% gesubsidieerd worden door aanbestedende diensten zijn daarmee zelf ook aanbestedende dienst geworden.



## 2.3 Definitie rechtmatigheidsfouten en -onzekerheden

Van een rechtmatigheidsfout in de verantwoording is sprake indien naar aanleiding van het uitgevoerde onderzoek is gebleken dat een (gedeelte van een) post niet voldoet aan de geldende wet- en regelgeving (zie ook paragraaf 1.3).

Rechtmatigheidsfouten worden in absolute zin opgevat; saldering van fouten is daarom niet toegestaan.

Van een rechtmatigheidsonzekerheid in het onderzoek is sprake als er onvoldoende controle-informatie beschikbaar is om een (gedeelte van een) post als goed of fout aan te merken. Kortom als onzekerheid bestaat over het wel of niet voldoen aan de eisen.

Bij fouten in de verantwoording kan onderscheid gemaakt worden in incidentele en structurele fouten. Van een incidentele fout is sprake als het een toevallige fout betreft. Kenmerkend voor incidentele fouten is dat in principe geen herhaling optreedt van de geconstateerde fout.

Van een structurele fout is sprake als de oorzaak van de fout is gelegen in (onderdelen van) het systeem van uitvoering, waardoor fouten met een (zeker) herhalingskarakter (kunnen) optreden. Het voorgaande is van overeenkomstige toepassing op onzekerheden in de controles.

Voor een adequate onderbouwing van het oordeel is het noodzakelijk dat de accountant fouten en onzekerheden zoveel mogelijk kwantificeert.

Omgaan met geconstateerde fouten en onzekerheden:

Onderscheid moet gemaakt worden tussen materiële en niet-materiële fouten.

Materiële fouten, die niet worden gecorrigeerd, leiden tot een andere dan een goedkeurende strekking van de accountantsverklaring (cf. tabel par. 2.2).

Voor niet-materiële fouten, die bij de accountantscontrole blijken, is het uitgangspunt dat gevonden fouten in eerste instantie worden gecorrigeerd. Voor zover dat niet gebeurt, worden individuele fouten boven een belang van 0,1% van het absolute financieel belang (dus geen saldering van uitgaven en inkomsten) van de financiële verantwoording door de accountant in zijn bevindingen-rapport gerapporteerd. Het ministerie van VenW beoordeelt in hoeverre deze fouten tot correcties leiden.

## 3. Verslaglegging

De accountant legt de uitkomsten van de controle vast in een accountantsverslag, dat bestaat uit de volgende onderdelen:

- accountantsverklaring: het format van deze verklaring is hieronder opgenomen en is afgeleid van de 'Voorbeeldtekst HRA 3 sectie II hoofdstuk 10.3: accountantsverklaring bij een subsidiedeclaratie in de publieke sector' gehanteerd.
- verslag van niet gecorrigeerde fouten: hierin rapporteert de accountant de gebleken niet-materiële fouten bij de controle, welke niet zijn gecorrigeerd, voor zover deze (per fout) de omvang van 0,1% van het financieel belang van de financiële verantwoording overschrijden. Dit rapport heeft het karakter van een uitzonderingsrapportage. De aard en omvang van deze fouten worden vermeld. Deze rapportage kan (uitsluitend) achterwege blijven indien dergelijke fouten niet zijn gebleken.

### 10.3 Voorbeeldtekst basis goedkeurende accountantsverklaring bij een subsidiedeclaratie waarop de Kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat van toepassing is.

Aan: Opdrachtgever

#### ACCOUNTANTSVERKLARING

**bij een aanvraag tot subsidievaststelling ingevolge het Subsidieprogramma innovatief mobiliteitsmanagement waarop de Kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat van toepassing is.**

Afgegeven ten behoeve van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

#### *Opdracht*

Wij hebben bijgevoegde en door ons gewaarmerkte aanvraag tot subsidievaststelling ingevolge het subsidieprogramma...<sup>4</sup> van ... (naam entiteit) te ... (statutaire vestigingsplaats) over de periode dd/mm/jj<sup>5</sup> tot en met dd/mm/jj<sup>6</sup> gecontroleerd. De aanvraag tot subsidievaststelling is opgesteld onder

<sup>4</sup> Aan te vullen met een verwijzing naar de betreffende subsidieprogramma.

<sup>5</sup> Aanvangsdatum activiteiten

<sup>6</sup> Einddatum van het project waarvoor subsidie is verleend (zie hiervoor de beschikking tot subsidieverlening)



---

verantwoordelijkheid van het bestuur van de entiteit<sup>7</sup>. Het is onze verantwoordelijkheid een accountantsverklaring inzake de declaratie te verstrekken.

#### *Werzaamheden*

Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht, en het controleprotocol voor subsidies waarop de Kaderregeling subsidies duurzaamheid Ven W van toepassing is. Dienovereenkomstig dienen wij onze controle zodanig te plannen en uit te voeren, dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de subsidiedeclaratie geen afwijkingen van materieel belang bevat. Een controle omvat onder meer een onderzoek door middel van deelwaarnemingen van relevante gegevens.

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

#### *Oordeel*

Naar ons oordeel geeft de aanvraag tot subsidievaststelling de financiële verantwoording ten bedrage van EUR.....<sup>8</sup> in alle van materieel belang zijnde aspecten juist en volledig weer, in overeenstemming met het controleprotocol van het Ministerie van VenW van toepassing op subsidieprogramma's gepubliceerd onder de kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat en de relevante wet- en regelgeving genoemd in dit controleprotocol.

Indien sprake is van een investeringssubsidie dient in het oordeel aangegeven worden dat de gesubsidieerde voorzieningen in Nederland in gebruik zijn genomen.

#### *Overige aspecten- beperking in het gebruik (en verspreidingskring)<sup>9</sup>*

De subsidiedeclaratie van ... (naam entiteit) en onze verklaring daarbij zijn uitsluitend bedoeld voor ... (naam entiteit) ter verantwoording aan ... (naam subsidiegever) en kunnen derhalve niet voor andere doeleinden worden gebruikt.

Plaats, datum

Naam accountantspraktijk

Naam externe accountant en ondertekening met die naam

---

<sup>7</sup> Afhankelijk van de aard van de entiteit te vervangen door een meer passende aanduiding zoals 'het bestuur van de vennootschap' (B.V./N.V.), 'vereniging', 'stichting' enz.

<sup>8</sup> Het bedrag van de totale subsidiabele projectkosten waarover subsidie wordt aangevraagd conform het formulier 'aanvraag tot subsidievaststelling'.

<sup>9</sup> Deze paragraaf kan, vooruitlopend op de implementatie van ISA 800 (revised) optioneel worden toegepast.



## TOELICHTING

### Inleiding

Het Subsidieprogramma innovatief mobiliteitsmanagement, dat als bijlage bij dit besluit is opgenomen is een subsidieprogramma als bedoeld in artikel 2, onderdeel a, van de Kaderregeling subsidies duurzaamheid verkeer en waterstaat (hierna: kaderregeling). De kaderregeling is op 20 mei 2009 goedgekeurd door de Europese Commissie<sup>1</sup> en gepubliceerd in de Staatscourant van 13 juli 2009. De goedkeuring van de kaderregeling betekent dat voor een op grond daarvan vastgesteld subsidieprogramma als het onderhavige geen separate goedkeuring gevraagd hoeft te worden. Een deel van de kaderregeling is niet aangemeld en valt niet onder deze goedkeuring. Voor dit gedeelte is gebruik gemaakt van de Algemene Groepsvrijstelling (Verordening (EG) 800/2008 van de Commissie van 6 augustus 2008 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 87 en 88 van het Verdrag met de gemeenschappelijke markt verenigbaar worden verklaard Pb EU 2008 L214). Uiteraard blijft het subsidieprogramma binnen de grenzen van de kaderregeling. Voor het geldend recht ten aanzien van een subsidie op grond van het subsidieprogramma dient niet alleen naar de daarin opgenomen bepalingen gekeken worden, maar ook naar die van de bovenliggende kaderregeling. Daarnaast is de subsidietitel van de Algemene wet bestuursrecht (verder: Awb) van toepassing op de op grond van het subsidieprogramma te verlenen subsidies. Op grond van artikel 4:23 Awb wordt subsidie slechts op grond van een wettelijk voorschrift verstrekt dat regelt voor welke activiteiten subsidie wordt verstrekt. Aan dit vereiste wordt voldaan doordat in de kaderregeling de vereisten voor de inhoud en totstandkoming alsmede de rechtsgevolgen van een subsidieprogramma geregeld zijn. De kaderregeling maakt het mogelijk subsidie te geven in de vorm van subsidie (een geldbedrag), een kredietsubsidie of garantiesubsidie. Daarnaast kan op grond van de kaderregeling gekozen worden voor het uitgeven van vouchers die een tegenwaarde in subsidie vertegenwoordigen. In het onderhavige subsidieprogramma is gekozen voor de gebruikelijke subsidie (een geldbedrag). Voor het bereiken van de met het subsidieprogramma beoogde doelen is deze vorm het meest aangewezen.

### Achtergrond

In de nota Mobiliteit (september 2004) is aangegeven dat een goede bereikbaarheid van deur tot deur binnen de maatschappelijke randvoorwaarden op het gebied van de veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving essentieel is.

Mobiliteitsmanagement, het stimuleren van bewust omgaan met mobiliteit, kan een deel van de verwachte groei in de personenmobiliteit opvangen, bestaande infrastructuur beter benutten en een betere bereikbaarheid van locaties realiseren.

Binnen de Taskforce Mobiliteitsmanagement (TFMM) is aandacht voor mobiliteitsmanagement. Het doel is de bereikbaarheid en het milieu structureel te verbeteren. Werkgevers en publiekstrekking hebben nieuwe en betere mogelijkheden nodig om mobiliteitsmanagement toe te passen.

### Doel van het subsidieprogramma

Het onderhavige subsidieprogramma richt zich op innovatieve diensten op het gebied van mobiliteitsmanagement. Het doel is het vernieuwen of verbeteren van het aanbod van het bestaande pakket van mobiliteitsdiensten, waarmee reizigers slimmere mobiliteitskeuzen kunnen maken en organisaties hun mobiliteitsmanagement kunnen verbeteren, dan wel gestimuleerd worden met mobiliteitsmanagement aan de slag te gaan. Het innovatieve zal vaak gevonden kunnen worden in het proces: het mogelijk maken van slimme combinaties tussen (bestaande) vervoersdiensten en het realiseren van meer gebruiksgemak.

Het subsidieprogramma heeft vooral betrekking op het ondersteunen van innovatieve concepten waarbij de kosten in verhouding staan tot de te verwachten effecten en waarbij zicht is op een mogelijk vervolg van het project bij een positief resultaat.

### Relatie met andere subsidie instrumenten

Naast dit subsidieprogramma zijn er in het Actieplan 'Groei op het spoor' ((Kamerstukken II 29644 nr. 85 d.d. 19 november 2007) en het Nieuwe Actieplan (hierna Nieuwe Actieplan) (Kamerstukken II 29984 nr. 216 d.d. 18 februari 2010) twee maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement aangekondigd. De ene maatregel is gericht op het creëren van bewustzijn bij ondernemers over de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement. De nadruk ligt daarbij op het inzichtelijk maken van de mogelijkheden en het toepassen van mobiliteitsmanagement bij ondernemingen. De andere maatregel betreft het stimuleren van vernieuwingen op het gebied van voor en natransport aansluitend op het reizen per trein. Het gaat bij deze maatregelen over het brede begrip mobiliteitsmanagement, dat betrekking

<sup>1</sup> Steunmaatregel nr. N 456/08-Nederland.





heeft op het vergroten van de keuzes die een reiziger heeft, waaronder ook een treinreis. Deze maatregelen zullen binnenkort worden bekend gemaakt.

### **Administratieve lasten**

Met betrekking tot de administratieve lasten die voor de aanvrager met het aanvragen tot en met afronding van de subsidie gepaard gaan, geldt het volgende. In de fase voorafgaand aan de indiening van een aanvraag heeft de aanvrager te maken met het bekend maken met het onderhavige subsidieprogramma en het aanvraagformulier. Hij kan hierbij geholpen worden door de aangewezen uitvoeringsinstantie. Voor het doen van een aanvraag heeft de aanvrager slechts het aanvraagformulier volledig in te vullen, inclusief de daarbij horende bijlagen. Het aanvraagformulier is eenvoudig toe te passen. Vervolgens is er een beheerfase waar door middel van een simpel voorschotformulier een voorschot kan worden aangevraagd

Om de kennisoverdracht over en de voortgang van de projecten te waarborgen wordt hier ook om een tussenrapportage gevraagd. De vaststelling gebeurt door middel van een vergelijkbaar formulier, en ook het eindrapportage format is een uitwerking van de tussenrapportage. Hierdoor hoeft de aanvrager niet veel werk opnieuw te doen.

De totale lasten voor aanvragers worden geschat op € 66.825,-, gebaseerd op de lasten vóór de aanvraag (bekend maken met het Subsidieprogramma innovatief mobiliteitsmanagement, het aanvraagformulier en het aanvragen zelf (€ 26.100,-), de beheerfase (€ 9.600,-) en het verzoeken tot vaststelling, (€ 31.125,-). Dat is 6,7% van het totaal beschikbaar subsidieplafond.

Dit besluit is ter toetsing aan het adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal) voorgelegd. Het College heeft besloten het dossier niet te selecteren voor een toets op de gevolgen voor administratieve lasten.

Voor wat betreft de toepassing van het systeem van vaste verandermomenten zij opgemerkt dat de voorbereidingen van dit besluit al in 2009 hebben plaatsgevonden. Op 10 december 2009 is in de TFMM nieuwsbrief kenbaar gemaakt dat de Task Force en het ministerie van Verkeer en Waterstaat dit subsidieprogramma gaan introduceren. Het is wenselijk het subsidieprogramma op korte termijn in werking te laten treden zodat zo spoedig mogelijk met de praktijkexperimenten kan worden begonnen.

### **Aanvraagformulier en controleprotocol**

Het aanvraagformulier en het controleprotocol (bijlage A en B bij het subsidieprogramma) zijn tevens te downloaden op [www.agentschapnl.nl/mobiliteitsmanagement](http://www.agentschapnl.nl/mobiliteitsmanagement) dan wel op te vragen bij de aangewezen uitvoeringsdienst.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
C.M.P.S. Eurlings.*