



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Begroting 2016 **en meerjarenbeeld 2017-2019**

Metropoolregio Rotterdam Den Haag



Inhoudsopgave

Inleiding	5
Leeswijzer	6
1 Samenhang en opbouw begroting MRDH	7
1.1 Introductie	7
1.2 Vervoersautoriteit	7
1.3 Economisch Vestigingsklimaat	8
1.4 Organisatie en bedrijfsvoering	8
1.5 Financiën	10
2 Vervoersautoriteit	11
2.1 De inhoudelijke ambities	11
2.2 De financiële structuur	11
2.3 Programma Verkeer	12
2.4 Programma Openbaar Vervoer	17
3 Programma Economisch Vestigingsklimaat	21
3.1 Werklocaties	23
3.2 Smart Infrastructure	24
3.3 Branding	25
3.4 Clustervorming	26
3.5 Financiering	27
3.6 Onderwijs en arbeidsmarkt	28
3.7 Bereikbaarheid	29
3.8 Economie landelijk gebied	30
4 Samenwerkingsverbanden	32
4.1 Bereik!/DVM Zuidvleugel	32
4.2 DOVa (voormalig SkVV)	32

5 Paragrafen	34
5.1 Financiering	34
5.2 Verbonden partijen	35
5.3 Weerstandsvermogen en risico's	37
5.4 Onderhoud kapitaalgoederen	38
5.5 Salariskosten	40
5.6 Investeringsprogramma's	41
6 Staat van fondsen 2015-2019	42
7 Inwonerbijdrage per gemeente	44
8 Besluit	47
Bijlagen	
1 Kostenverdeelstaat 2016-2019 gecomprimeerd	48
2 Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2016	51



Inleiding

Voor u ligt de Begroting voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) voor 2016. Het is een integrale begroting met daarin de programmabegrotingen voor Verkeer, Openbaar Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. Ook de samenwerkingsverbanden waarvoor de MRDH penvoerder is, worden als een apart programma in beeld gebracht.

De afschaffing van de Wet gemeenschappelijke regelingen-plus en de oprichting van de gemeenschappelijke regeling MRDH liggen nog maar kort achter ons (december 2014). Voor 2015 was een beleidsarme begroting opgesteld, die nog in overwegende mate steunde op de eerder opgestelde begrotingen van de stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden. In de nu voor u liggende Begroting voor 2016 is een flinke stap vooruit gezet in de integratie van de begrotingsopzet en uniformering van de budgettering. Tegelijkertijd wordt uitvoering gegeven aan de gemaakte afspraak dat de Investeringsprogramma's verkeer en vervoer van de beide voormalige stadsregio's tot en met 2017 gescheiden inzichtelijk blijven. Nadat deze begroting is vastgesteld zal afstemming met de gemeentelijke controllers plaatsvinden of deze begroting de gemeenten voldoende inzicht geeft. De uitkomsten hiervan kunnen dan meegenomen worden bij de opstelling van de Begroting 2017.

De voorliggende Begroting sluit aan bij de inhoudelijke uitgangspunten van de MRDH, zoals die zijn geformuleerd in de Strategische Bereikbaarheidsagenda en de Agenda Economisch Vestigingsklimaat. Deze uitgangspunten zijn in 2014 door de 24 gemeenten in het MRDH-gebied vastgesteld. In de loop van 2015 worden de inhoudelijke documenten in samenspraak met de 23 (na samenvoeging van de gemeenten Spijkenisse en Bennisse) deelnemende gemeenten nader uitgewerkt, waardoor een nog sterkere verbinding zal ontstaan tussen de beleidsdoelen, de concrete activiteiten en de daarvoor gereserveerde budgetten.

Niet alleen inhoudelijke ambities vinden hun weg in de begroting. Ook ten aanzien van de bedrijfsvoering worden ambities geformuleerd. Diverse taken zullen kwalitatief beter, doeltreffender en doelmatiger georganiseerd worden. Een digitaliseringsslag van werkprocessen past in dat streven. Hiertoe wordt in 2015 een werkplan opgesteld. In 2015 en 2016 wordt dat plan uitgevoerd. Het uitgangspunt daarbij is dat de apparaatslasten binnen de gestelde kaders blijven. Deze kaders maken deel uit van de Kadernota MRDH begroting 2016 zoals op 6 maart 2015 vastgesteld door het algemeen bestuur. De Begroting 2016 is gebaseerd op deze vastgestelde budgettaire kaders. De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de begroting 2015 met 0,75% naar € 2,47 per inwoner; voor 2016 is dat een totaalbedrag van € 5,7 miljoen. Van die € 2,47 wordt voor maximaal € 1,01 ingezet voor de dekking van de apparaatslasten. De resterende € 1,46 wordt ingezet voor de dekking van de programma's en projecten voor het economisch vestigingsklimaat.

De Brede Doeluitkering (BDU) voor verkeer en vervoer is de belangrijkste dekking voor de kosten van de programma's Verkeer en Openbaar Vervoer. De geraamde lasten bedragen in 2016 € 643,2 miljoen. In 2016 is daarvoor € 589,3 miljoen beschikbaar aan BDU middelen en 44,2 miljoen uit het BOR-fonds. De negen gemeenten van het voormalige Stadsgewest Haaglanden stellen aanvullend een bedrag voor Verkeer en Openbaar Vervoer beschikbaar van € 9,148 per inwoner, in totaal € 9,7 miljoen. Dit bedrag komt uitsluitend ten goede aan het Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer van het voormalige Stadsgewest Haaglanden. Deze werkwijze geldt conform afspraak tot en met 2017.

Leeswijzer

- Hoofdstuk 1** bevat een introductie van de integrale ambitie en activiteiten van de MRDH en daaraan gekoppeld een overzicht van de integrale begroting.
- Hoofdstuk 2, 3 en 4** bevatten de programma's voor Verkeer, Openbaar Vervoer, Economisch Vestigingsklimaat en de samenwerkingsverbanden waarvoor de MRDH penvoerder is. Hierbij wordt antwoord gegeven op drie vragen: 'Wat willen we bereiken?' - in deze alinea wordt aangegeven wat we in het desbetreffende programma in 2016 willen bereiken. 'Wat gaan we daarvoor doen?' - hierbij gaan we in op de activiteiten die worden uitgevoerd om de eerder genoemde doelstellingen te bereiken. Deze worden toegelicht op het niveau van de beleidsmatige inspanningen. 'Wat gaat dat kosten?' - in deze alinea maken we onderscheid in programmalasten en apparaatslasten.
- Hoofdstuk 5** bevat de in het Besluit Begroting en Verantwoording¹⁾ (BBV) verplicht gestelde paragrafen.
- Hoofdstuk 6** bevat de in het Besluit Begroting en Verantwoording²⁾ (BBV) verplicht gestelde overige onderdelen.
- Hoofdstuk 7** bevat een nadere toelichting op de inwonerbijdrage.

1 en 2) De Gemeentewet en de Provinciewet schrijven voor dat elke gemeente en elke provincie jaarlijks begrotings- en verantwoordingsstukken moet opstellen. Het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) bevat de regelgeving daarvoor. Op basis van de wet geldt het BBV ook voor gemeenschappelijke regelingen zoals de MRDH.

Hoofdstuk 1 Samenhang en opbouw begroting MRDH

1.1 Introductie

De 23 gemeenten verenigd in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) bundelen hun krachten ter verbetering van de bereikbaarheid en de versterking van het economisch vestigingsklimaat. De MRDH opereert binnen het bestuurlijke en maatschappelijke netwerk van gemeenten, bedrijfsleven, kennisinstellingen, financiers, provincie, Rijk en internationale organisaties. Resultaatgerichte samenwerking tussen en met deze partijen is het uitgangspunt. De MRDH initieert, agendeert, coördineert en financiert.

De centrale ambitie van de MRDH luidt:

“Wij werken aan een uitstekend bereikbare en economisch aantrekkelijke metropoolregio, waarin bewoners zich kunnen ontplooiën en bedrijven en instellingen zich optimaal kunnen ontwikkelen. Internationale bezoekers voelen zich welkom in de metropoolregio.”

De inhoudelijke agenda's van de Vervoersautoriteit en Economisch Vestigingsklimaat zijn leidend om deze ambitie te realiseren.

1.2 Vervoersautoriteit

Het verbeteren van de bereikbaarheid in de metropoolregio is één van de centrale strategieën om deze ambitie te realiseren. Door het versterken van de interne bereikbaarheid kunnen de kwaliteiten van de verschillende deelgebieden binnen de MRDH optimaal worden benut. En door het versterken van de externe bereikbaarheid, internationaal en nationaal kan de economische relatie met andere economische zwaartepunten in Nederland en daarbuiten worden versterkt. Zowel samenwerking op de schaal van de metropoolregio op het gebied van Verkeer als op het gebied van Openbaar Vervoer zijn daartoe noodzakelijk.

De Vervoersautoriteit MRDH (Va) geeft uitvoering aan de wettelijke taken op het terrein van verkeer en vervoer en plaatst dat binnen een breder kader. In 2014 is daartoe de Strategische Bereikbaarheidsagenda (SBA) vastgesteld.

De SBA positioneert het verkeer- en vervoersysteem als een cruciaal onderdeel van de metropoolvorming. Bereikbaarheid en mobiliteit zijn geen doelen op zich, maar randvoorwaarden voor een economisch vitale, leefbare, duurzame en sociale ontwikkeling van de metropoolregio. De bredere doelen van de metropoolregio ter versterking van het economisch vestigingsklimaat zijn het uitgangspunt geweest voor het bepalen van de opgaven voor een succesvol, verkeer- en vervoersysteem. Snellere verbindingen per auto en OV vergroten het draagvlak voor voorzieningen en de mogelijkheden voor functionele integratie (zakelijke contacten, woon-werkrelaties, winkelverkeer). De Mainport, Greenports en het cluster van internationale instellingen nemen een bijzondere plek in binnen de Metropoolregio en vragen om een goede interne en externe bereikbaarheid. Internationale concurrentie en het 'daily urban system' maken samenwerking op de schaal van de metropoolregio noodzakelijk.

In hoofdstuk 2 zijn de programma's Verkeer en Openbaar Vervoer van de Vervoersautoriteit MRDH nader uitgewerkt.

1.3 Economisch Vestigingsklimaat

De economische kansen voor de metropoolregio zijn legio: een sterke internationale oriëntatie, een diverse economische structuur met zwaartepunten van alle topsectoren, de aanwezigheid van vier topuniversiteiten en meerdere hogescholen en de aanwezigheid van natuur vlakbij de grootste stadscentra, maken dat dit gebied een zeer goede uitgangspositie heeft in de internationale concurrentieslag tussen metropolen.

Ondanks die goede uitgangspositie blijven de economische prestaties achter bij vergelijkbare regio's in Nederland. Onze economie groeit minder hard dan in de Metropoolregio Amsterdam en de Metropoolregio Eindhoven. De grote steden in de MRDH kampen met een hardnekkige werkloosheid, ruim boven het landelijk gemiddelde. En meerdere belangrijke, beeldbepalende economische sectoren staan aan de vooravond van een grote vernieuwingslag. De Agenda Economisch Vestigingsklimaat benoemt globale trends die kansen bieden, maar ook vragen om gezamenlijke actie.

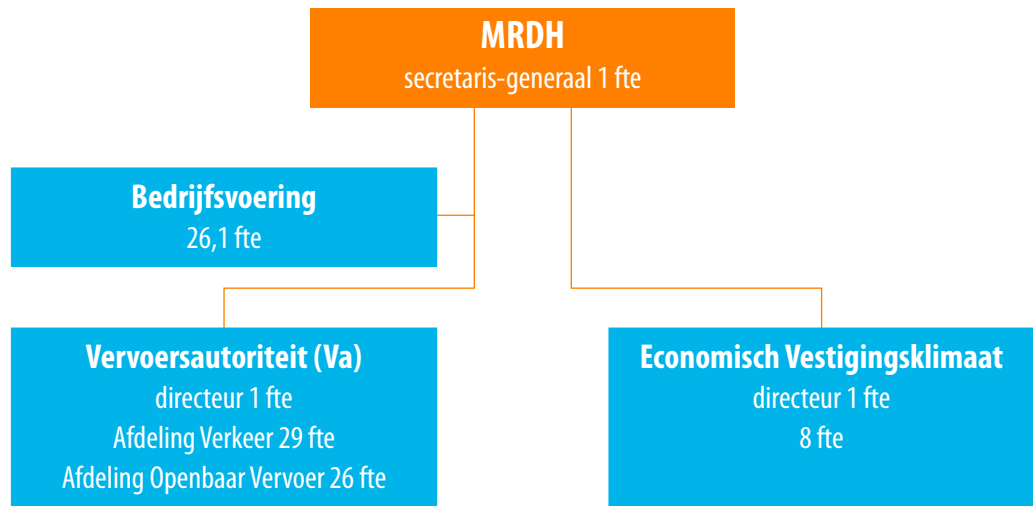
Het programma Economisch Vestigingsklimaat is nader uitgewerkt in hoofdstuk 3.

1.4 Organisatie en bedrijfsvoering

De organisatie van de MRDH krijgt vorm vanuit de samenwerkende gemeenten. Dit uitgangspunt past zowel bij de wens tot zo laag mogelijke kosten (onder andere in relatie tot de inwonerbijdrage), als bij de gedachte dat regionale samenwerking een taak is van de deelnemende gemeenten zelf. Daarom zijn in bestuurlijk opzicht alle deelnemende gemeenten vertegenwoordigd in het algemeen bestuur, in de bestuurscommissies en in de adviescommissies. De directie van de ambtelijke organisatie moet op voet van gelijkwaardigheid op bestuurs- en directieniveau verbindingen kunnen leggen. De gemeenten zijn tevens door middel van het detacheren van medewerkers op functies in de flexibele schil verbonden met de ambtelijke organisatie van de MRDH. Daarnaast betreft de MRDH voortdurend medewerkers van de gemeenten bij projecten, activiteiten en het uitstippelen van beleid. Ook op het terrein van bedrijfsvoering in het algemeen, of specifieke onderdelen daarvan in het bijzonder, opereert de MRDH in een netwerk met de gemeenten.

MRDH-organisatie

De organisatie, onder leiding van de secretaris-generaal, bestaat uit twee inhoudelijke organisatie-onderdelen, de Vervoersautoriteit (Va) en Economisch Vestigingsklimaat (EV), en een centrale stafafdeling Bedrijfsvoering (BV). De secretaris-generaal is het eerste aanspreekpunt voor het dagelijks bestuur en algemeen bestuur en is verantwoordelijk voor het organiseren van het bestuurlijk opdrachtgeverschap van de MRDH-organisatie. Samen met de directeur Va, de directeur EV en de manager BV vormt de secretaris-generaal het directieteam. De MRDH-organisatie ziet er schematisch als volgt uit:



Vervoersautoriteit (Va)

Binnen dit organisatieonderdeel staat de uitvoering van de Strategische Bereikbaarheidsagenda centraal. Onder de eindverantwoordelijkheid van de directeur Vervoersautoriteit zijn er twee afdelingen: Verkeer en Openbaar Vervoer. De dagelijkse leiding van deze afdelingen ligt bij twee managers. De Vervoersautoriteit telt 56 fte, waarvan 35 vaste kern en 21 fte in de flexibele schil. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de BDU verkeer en vervoer.

Economisch Vestigingsklimaat (EV)

EV kenmerkt zich als een regie- en programma-organisatie. De ambtelijke organisatie van dit organisatieonderdeel bestaat daarom uit een kleine vaste kern, die nauw samenwerkt met de gemeentelijke diensten van de deelnemende gemeenten. De dagelijkse leiding en de eindverantwoordelijkheid voor de realisatie van de Strategische Agenda EV ligt bij de directeur EV. Deze is lid en tevens voorzitter van een Directieraad die uit directeuren/hoofden economie van enkele gemeenten bestaat en die elk verantwoordelijk zijn voor een inhoudelijk thema of werkveld. Bij dit organisatieonderdeel werken 9 fte.

Bedrijfsvoering (BV)

De Bedrijfsvoering is gepositioneerd onder de secretaris-generaal. De bedrijfsvoeringsfuncties omvatten HRM, Communicatie, Financiën & Control, Juridische Zaken, Bestuursondersteuning, Secretariaat, Huisvesting, ICT en Facilitaire Zaken. Totale ambtelijke capaciteit voor dit onderdeel: 26,1 fte, waarvan 6,5 fte ten laste van de inwonerbijdrage en 19,6 fte ten behoeve van de Vervoersautoriteit, waarbij voor deze laatste geldt dat dit gelijkmatig wordt verdeeld over de programma's Verkeer en Openbaar Vervoer. De dekking hiervan vindt gelijkmatig plaats uit de BDU fondsen van Rotterdam en Haaglanden. Facilitaire zaken wordt deels door eigen medewerkers gedaan en deels extern ingekocht.

Voor de eerste drie jaar worden tijdelijk kosten gemaakt als gevolg van de reorganisatie. Het betreft de plaatsing boven de formatie van medewerkers die om uiteenlopende redenen niet bij gemeenten konden worden geplaatst, alsmede formatie die nodig is om de reorganisatie binnen de MRDH verder vorm te geven, voor zover dat niet in de reguliere formatie is opgenomen. De omvang van deze tijdelijke extra formatie is begrensd op 6,9 fte over een periode van maximaal 3 jaar. Deze frictiekosten komen volledig ten laste van de BDU.

1.5 Financiën

De Begroting 2016 kent een omvang van € 651 miljoen. In de onderstaande tabel is de totaalbegroting opgenomen en de uitsplitsing over de programma's.

Programmabegroting 2016

bedragen in euro's

	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019
Lasten per programma				
Verkeer	165.888.900	54.870.500	44.183.800	101.691.700
Openbaar vervoer	477.371.500	577.456.300	449.295.700	388.603.700
Economisch vestigingsklimaat	5.664.000	5.706.500	5.749.300	5.792.400
Samenwerkingsverbanden	2.554.500	2.554.500	2.554.500	2.554.500
Totaal	651.478.900	640.587.800	501.783.300	498.642.300
Baten per programma				
Verkeer	165.888.900	54.870.500	44.183.800	101.691.700
Openbaar vervoer	477.371.500	577.456.300	449.295.700	388.603.700
Economisch vestigingsklimaat	5.664.000	5.706.500	5.749.300	5.792.400
Samenwerkingsverbanden	2.554.500	2.554.500	2.554.500	2.554.500
Totaal	651.478.900	640.587.800	501.783.300	498.642.300
Resultaat	0	0	0	0

Uitgangspunt binnen de MRDH is een gedegen financiering. Dit betekent:

- structurele uitgaven worden met structurele middelen gedekt;
- er worden geen verplichtingen aangegaan wanneer de bijbehorende dekking daarvoor ontbreekt; middelen worden pas uitgegeven als ze daadwerkelijk in bezit zijn; met dien verstande dat een gelimiteerde overplanning van projecten in een jaar mogelijk is, mits de begroting over een periode van 10 jaar sluitend is;
- inkomsten worden conservatief geraamd;
- er wordt gedegen risicomanagement gevoerd en risico's worden realistisch geraamd (zie paragraaf 5.6 over het weerstandsvermogen).

De fluctuaties in de meerjarenramingen worden toegelicht bij de programma's.

Hoofdstuk 2 Vervoersautoriteit

2.1 De inhoudelijke ambities

Binnen de MRDH begroting kent de Vervoersautoriteit twee programma's; een programma Verkeer en een programma Openbaar Vervoer. Aan de hand van de vijf samenhangende kernthema's uit de Strategische Bereikbaarheidsagenda (SBA) worden per programma de doelstellingen (Wat willen we bereiken?) beschreven. Aan deze doelstellingen worden jaaractiviteiten gekoppeld (Wat gaan we daarvoor doen?). De Vervoersautoriteit geeft ook invulling aan een aantal wettelijke taken die voorheen bij de stadsregio's waren belegd. Het gaat hierbij met name om de concessieverlening Openbaar Vervoer met alle daaraan gerelateerde opdrachten en activiteiten.

2.2 De financiële structuur

De SBA, c.q. het toekomstige Regionale Verkeer- en Vervoerplan danwel de Regionale Nota Mobiliteit, wordt vertaald in een concreet Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa). Teneinde de continuïteit van lopende programma's te borgen, is besloten om de investeringsprogramma's van de voormalige stadsregio's de eerste jaren - tot en met 2017- gescheiden te houden. Het is evident dat de intentie is de programma's zo snel als mogelijk in elkaar te schuiven. De MRDH neemt als rechtsopvolger van de stadregio's immers de verplichtingen van de realisatieprojecten over. De vraag wat gaan we doen om de doelen te bereiken, wordt dus vooralsnog beantwoord vanuit de lopende investeringsprogramma's.

De projecten en de organisatie van de Vervoersautoriteit worden grotendeels bekostigd uit de reguliere Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Daarnaast zijn er nog specifieke Rijksbijdragen, zoals gelden voor Beter Benutten en het Actieprogramma Regionaal OV.

Het voormalige Stadsgewest Haaglanden beschikt over het Fonds Bereikbaarheidsoffensief voor de Randstad in Haaglanden (BOR-fonds, 2001). Uit dit fonds wordt een vastgesteld aantal projecten (mede) gefinancierd. Die gelden zijn volgens afspraken met het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) voor een groot deel eind 2011 uitgegeven, doch voor enkele specifieke projecten is uitstel verleend. Verder kent het voormalige Stadsgewest Haaglanden een inwonerbijdrage ten behoeve van het Mobiliteitsfonds. Deze bijdrage (€ 9,148 per inwoner, prijspeil 2014) blijft in ieder geval in stand tot en met 2017. De inleg komt uitsluitend en volledig ten goede aan de Haaglanden-gemeenten. Er wordt aparte besluitvorming voorbereid hoe om te gaan met deze inwonerbijdrage vanaf 2018. De begroting van de Vervoersautoriteit kent twee programma's: Verkeer en Openbaar Vervoer.

De financiën zoals opgenomen in de programma's Verkeer en Openbaar Vervoer vormen de financiële kaders voor het IPVa 2016 zoals dit tegelijk met deze begroting door het algemeen bestuur zal worden vastgesteld.

2.3 Programma Verkeer

Via de vijf kernthema's: concurrerende economie, kwaliteit van plekken, kansen voor mensen, de duurzame regio en efficiënt en rendabel wordt achtereenvolgens behandeld wat we willen bereiken, wat we daarvoor gaan doen en wat dat mag kosten voor het programma Verkeer.

Concurrerende economie

Wat willen we bereiken?

De belangrijkste opgaven vanuit concurrerende economie liggen in het hoogstedelijk kerngebied en de Mainports/Greenports. Hier liggen ook de grotere projecten van het Bereikbaarheidspakket Zuidvleugel en Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), waarover in het MIRT tussen Rijk en regio goede afspraken zijn gemaakt. Voor het thema concurrerende economie zijn de onderstaande opgaven geformuleerd op het gebied van Verkeer:

- verbeteren autobereikbaarheid Den Haag Internationale Zone/Scheveningen;
- verbeteren autobereikbaarheid en betrouwbaarheid Mainport en Greenport;
- verbeteren autobereikbaarheid en betrouwbaarheid Rotterdam-Den Haag;
- verbeteren autobereikbaarheid en betrouwbaarheid vanuit de zuidelijke Rijnmond en Drechtsteden naar het noorden.

Wat gaan we daarvoor doen in 2016?

MRDH breed

- Bijdragen aan het MIRT-onderzoek Rotterdam-Den Haag, samen met het Rijk en centrumgemeenten.
- Uitwerken van de Strategische Bereikbaarheidsagenda van de MRDH.

Rotterdamse regio

- Bijdragen aan de totstandkoming van de grote wegverkeersprojecten in de regio, zoals de A4 Delft-Schiedam, de verbreding van de A15 Maasvlakte-Vaanplein, de A13/A16-verbinding en de Blankenburgverbinding.
- Laten uitvoeren van het vraagbeïnvloedingsprogramma Beter Benutten vervolg door de Verkeersonderneming.

Regio Haaglanden

- Bijdragen aan de totstandkoming van de grote wegverkeerprojecten in de regio, zoals de Rotterdamsebaan, A4-passage en Poorten & Inprikkers, A4 Delft-Schiedam en het programma Aansluitingen HWN-OWN (hoofdwegennet/onderliggend wegennet), maar ook aan grote wegverkeerprojecten over de grenzen van de regio heen, zoals de RijnlandRoute.
- Samenwerken met de gemeenten, provincie, RWS, VNO-NCW West aan de realisatie van maatregelen uit het Beter Benutten 1 - programma.
- Coördineren van het vervolgprogramma Beter Benutten Haaglanden en met genoemde partijen uitwerken van vraagsturingsprojecten door bedrijfsleven en verbeteren infrastructuurprojecten door overheden.

Verbeteren van de kwaliteit van plekken

Wat willen we bereiken?

Bij de kwaliteit van plekken gaat het zowel om de waardering van de (openbare) ruimte, die meer subjectief van aard is, als het gebruik (komen er veel mensen?). Voor dit thema zijn de volgende opgaven geformuleerd voor Verkeer:

- verbeteren aantrekkelijkheid en bereikbaarheid langzaam verkeer van de regionale OV-knooppunten;
- het verder verbeteren van de verkeersveiligheid op lokaal niveau door de gemeente met ondersteuning van de Vervoersautoriteit.

Wat gaan we daarvoor doen in 2016?

MRDH breed

- Inventariseren van OV-locaties waar een tekort aan fietsparkeerplaatsen is om vervolgens zowel in de voormalige regio Haaglanden als de Rotterdamse regio met wegbeheerders afspraken te maken inzake realisatie en subsidies.
- Onderzoeken van de mogelijkheden voor verhuur van fietsen bij OV-locaties en dit te adviseren naar de wegbeheerders en vervoerbedrijven.
- Herijken van de regionale fietsroutenetwerk(en).
- Samen met de provincie Zuid-Holland als partner van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH) gemeenten stimuleren om de verkeersveiligheid te verbeteren middels gedragsbeïnvloedingsmaatregelen (bijvoorbeeld Totally Traffic voor het voortgezet onderwijs en SCHOOL op SEEF in het basisonderwijs).
- Stimuleren van gemeenten deel te nemen aan het uitvoeren van landelijke campagnes.

Rotterdamse regio

- Stimuleren van de aanpak van verkeersonveilige situaties, bijvoorbeeld blackspots, door wegbeheerders middels het verstrekken van subsidies.

Regio Haaglanden

- Stimuleren van de aanpak van verkeersonveilige situaties, bijvoorbeeld blackspots, door wegbeheerders middels het verstrekken van subsidies.
- Bijdragen aan de bouw van een fietsviaduct over de A4 (Ypenburg, Den Haag).

Kansen voor mensen

Wat willen we bereiken?

Voor kansen voor mensen is gekeken naar het aantal banen dat mensen met de auto of openbaar vervoer kunnen bereiken binnen 45 minuten. Dit leidt tot de volgende opgaven binnen het programma Verkeer:

- verbeteren betrouwbare en snelle aansluiting op hoofdnet auto (binnen 15 minuten) vanuit alle delen van de regio;
- doorontwikkeling Snelfietsroutenetwerk in de regio;
- stimuleren fietsbereikbaarheid basisvoorzieningen in landelijke woongebieden.

Wat gaan we daarvoor doen in 2016?

MRDH breed

- Samen met de partners in de Zuidvleugel verder vorm geven aan de organisatie van Regionaal (Operationeel) Verkeersmanagement bij BEREIK!.
- De MRDH levert 0,5 fte aan het op 1 januari 2011 opgerichte Regionaal Verkeerskundig Team van BEREIK!.
- Met gemeenten, provincie en omliggende regio's samenwerken aan het opstellen van een beleidsplan en uitvoeringsprogramma snelfietsroutes 2015-2025.
- Monitoren van het fietsgebruik op meer dan tachtig locaties om vervolgens de regionale fietsroutenetwerken te herijken.

Rotterdamse regio

- Monitoring van de verkeersintensiteiten op de N471 plaats laten vinden.
- Afspraken maken over de korte termijn maatregelen voor de Harmsenknoop N57-A15 en het knooppunt Vijfsluizen bij Schiedam/Vlaardingen.
- Subsiëren van maatregelen in het kader van het programma Beter Benutten vervolg.
- Bijdragen (kennis en subsidie) aan de uitvoering van de snelfietsroute Rotterdam-Spijkenisse.
- De snelfietsroute Dordrecht-Rotterdam (F16) van bewegwijzering voorzien.
- Bijdragen aan de voorbereiding van de snelfietsroutes Rotterdam-Gouda.

Regio Haaglanden

- Samenwerken met de gemeenten, provincie, RWS, VNO-NCW west aan de realisatie van maatregelen op het gebied van weginfrastructuur uit het Beter Benutten 1-programma en Beter Benutten vervolg.
- Bijdragen aan de voorbereiding van de snelfietsroute Rotterdam-Zoetermeer.

De duurzame regio

Wat willen we bereiken?

Aangezien duurzaamheid niet als zelfstandige doelstelling, maar als randvoorwaarde is benoemd, zijn hier slechts twee aspecten in beeld gebracht waar de Vervoersautoriteit direct invloed op kan uitoefenen: vervoerwijze keuze en verplaatsingsafstand. Door in te zetten op de modal shift van auto naar fiets en openbaar vervoer en het verkorten of voorkomen van verplaatsingen over langere afstanden wordt bijgedragen aan een energiezuiniger vervoerssysteem. Voor Verkeer leidt dit tot de volgende opgaven:

- stimuleren van gedragsverandering naar milieuvriendelijke vervoerwijzen (mobiliteitsmanagement);
- stimuleren van een modal shift in het vrachtverkeer.

Wat gaan we daarvoor doen in 2016?

MRDH breed

- In samenwerking met de regiogemeenten, RWS, PZH, Havenbedrijf Rotterdam en met betrokkenheid van de belangenorganisaties wordt een beleidskader inzake vrachtwagenparkeren opgesteld voor de metropoolregio.
- Het (laten) beheren van de regionale verkeers- en milieumodellen Rotterdam en Haaglanden.

Rotterdamse regio

- Het door de Verkeersonderneming laten uitvoeren van de deelprogramma's reisgedrag, rijgedrag en logistiek in het kader van het programma Beter Benutten vervolg.
- Het uitvoeren een promotiecampagne en de nameting van de snelfietsroute Dordrecht-Rotterdam (F16).
- Afronden van het Verwijzingsplan P+R.

Regio Haaglanden

- Bijdragen aan het aanpakken van knelpunten op het gebied van de luchtkwaliteit en geluidsbelasting en samen met de gemeenten het Programma Duurzame Mobiliteit uitvoeren.
- We stimuleren afspraken over werkgerelateerd parkeren tussen bedrijven en overheidspartijen en dragen bij aan het verbeteren en uitbreiden van diverse P+R-locaties.
- Het stimuleren van het fietsgebruik met de jaarlijkse actie 'Op de fiets werkt beter!'.

Efficiënt en rendabel

Wat willen we bereiken?

Het verkeer- en vervoerbeleid en het ruimtelijk beleid in de regio worden zo op elkaar afgestemd dat we slim gebruik maken van de bestaande infrastructuur en bestaand stedelijk gebied. De opgaven voor het programma Verkeer zijn:

- optimaliseren van de hele reisketen vanuit verschillende groepen gebruikers;
- integreren van dynamisch verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en reisinformatie.

Wat gaan we daarvoor doen in 2016?

MRDH breed

- Uitwerken van de Strategische Bereikbaarheidsagenda van de MRDH met speciale aandacht voor innovatieve mobiliteitsconcepten.

Rotterdamse regio

- Laten uitvoeren door de Verkeersonderneming van het deelprogramma reisgedrag van Beter Benutten vervolg.

Regio Haaglanden

- Voortzetten van innovatieve maatregelen samen met het bedrijfsleven/VNO-NCW West die gericht zijn op ander reisgedrag en verbetering van de reis- en routeinformatie, ter uitvoering van het Regionaal Convenant Bereikbaar Haaglanden dat door ruim 60 bedrijven en een aantal bedrijvenverenigingen is ondertekend.

Wat gaat het kosten?

Programma Verkeer

bedragen in euro's

	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019
Lasten				
Programmakosten regio Haaglanden				
Beleid en programmering	100.000	100.000	100.000	100.000
Verkeersmanagement en wegenstructuur	57.102.600	9.085.800	2.206.000	44.552.500
Fiets- en ketenmobiliteit	11.185.200	11.861.200	5.250.000	5.000.000
Verkeersveiligheid	5.820.000	5.149.500	2.900.000	3.275.000
Apparaatslasten	2.343.400	2.362.500	2.256.400	2.274.600
Subtotaal regio Haaglanden	76.551.200	28.559.000	12.712.400	55.202.100
Programmakosten Rotterdamse regio				
Beleid en programmering	2.500.000	2.525.000	2.525.000	2.525.000
Verkeersmanagement en wegenstructuur	72.672.800	10.858.000	16.599.000	31.599.000
Fiets- en ketenmobiliteit	6.739.000	6.415.000	6.415.000	6.415.000
Verkeersveiligheid	5.082.500	4.151.000	3.676.000	3.676.000
Apparaatslasten	2.343.400	2.362.500	2.256.400	2.274.600
Subtotaal Rotterdamse regio	89.337.700	26.311.500	31.471.400	46.489.600
Totaal lasten	165.888.900	54.870.500	44.183.800	101.691.700
Baten				
Regio Haaglanden	76.551.200	28.559.000	12.712.400	55.202.100
Rotterdamse regio	89.337.700	26.311.500	31.471.400	46.489.600
Totaal baten	165.888.900	54.870.500	44.183.800	101.691.700
Resultaat	0	0	0	0

Toelichting meerjarige verschillen

Regio Haaglanden

In 2016 is binnen het onderdeel Verkeersmanagement en wegenstructuur de laatste tranche subsidie uit het BOR-fonds voor de Rotterdamsebaan voor € 44,2 miljoen opgenomen.

In 2019 is binnen datzelfde onderdeel een reservering van € 42,3 miljoen opgenomen in het kader van de Rotterdamsebaan in Den Haag.

Rotterdamse regio

In 2016 is binnen het onderdeel Verkeersmanagement en wegenstructuur voor € 63,2 miljoen een incidentele reservering voor de A13/A16 opgenomen.

In 2019 is binnen datzelfde onderdeel € 15 miljoen incidenteel extra opgenomen voor eventuele grote infrastructurele projecten.

2.4 Programma Openbaar Vervoer

Via de vijf kernthema's: concurrerende economie, kwaliteit van plekken, kansen voor mensen, de duurzame regio en efficiënt en rendabel wordt achtereenvolgens behandeld wat we willen bereiken, wat we daarvoor gaan doen en wat dat mag kosten voor het programma Openbaar Vervoer.

Concurrerende economie

Wat willen we bereiken?

De belangrijkste opgaven vanuit concurrerende economie liggen in het hoogstedelijke kerngebied en de Mainports/Greenports. Hier liggen ook de grotere projecten van het Bereikbaarheidspakket Zuidvleugel en Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), waarover in het MIRT tussen Rijk en regio goede afspraken zijn gemaakt. Voor het thema concurrerende economie zijn de onderstaande opgaven geformuleerd op het gebied van Openbaar Vervoer:

- verbeteren OV bereikbaarheid bestaande en nieuwe metropolitane locaties;
- versterken 'OV-backbone' ruimtelijk en vervoerkundig.

Wat gaan we daarvoor doen in 2016?

MRDH breed

- Bijdragen aan het MIRT-onderzoek bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag.
- Bijdragen aan het MIRT-onderzoek Internationale Connectiviteit.
- Participatie in Europese projecten en onderzoeken.

Rotterdamse regio

- Ombouw Hoekse Lijn. Een activiteit in de gemeenten Schiedam, Maassluis, Vlaardingen en Rotterdam (Hoek van Holland).
- Onderzoek naar vergroten bereikbaarheid Maasvlakte 2.

Regio Haaglanden

- Invullen van programma Netwerk RandstadRail. Er worden nog aanpassingen doorgevoerd in Den Haag, Rijswijk en Delft.

Verbeteren van de kwaliteit van plekken

Wat willen we bereiken?

Bij de kwaliteit van plekken gaat het zowel om de waardering van de (openbare) ruimte, die meer subjectief van aard is, als het gebruik (komen er veel mensen?). Voor dit thema zijn de volgende opgaven geformuleerd voor Openbaar Vervoer:

- verbeteren structuur en aantrekkelijkheid haltes t.b.v. ruimtelijke kwaliteit internationale en metropolitane centra;
- verbeteren aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van OV-knooppunten;
- verbeteren toegankelijkheid en kwaliteit haltes openbaar vervoer;
- verhogen van de basiskwaliteit van (belangrijke) haltes van het OV-net (denk hierbij aan digitale reisinformatie, fietsvoorzieningen, wachtvoorzieningen en sociale veiligheid).

Wat gaan we daarvoor doen in 2016?

MRDH breed

- Verhogen van toegankelijkheid van bus- en tramhaltes.
- Bijdragen aan het samenwerkingsverband Stedenbaan Plus.

Rotterdamse regio

- Kwaliteitsverbetering station Alexander.
- Uitvoeren van projecten in het programma Naar een Toekomstvast OV (NTOV). Dit betreft projecten in zowel oud Haaglanden als oud stadsregio gemeenten.

Regio Haaglanden

- Ontwikkelen van vervoers-/OV knoop Bleizo in Zoetermeer.
- Realiseren eindstation metrolijn E Den Haag Centraal.

Kansen voor mensen

Wat willen we bereiken?

Voor kansen voor mensen is gekeken naar het aantal banen dat mensen met de auto of openbaar vervoer kunnen bereiken binnen 45 minuten. Dit leidt tot de volgende opgaven:

- verbeteren bereikbaarheid per openbaar vervoer vanuit een aantal grote woongebieden;
- verbeteren bereikbaarheid per openbaar vervoer van woon- en werkconcentraties in het landelijk gebied;
- verbeteren betrouwbare en snelle aansluiting op hoofdnet openbaar vervoer en hoofdnet auto (binnen 15 minuten) vanuit alle delen van de regio;
- stimuleren van (her)huisvesting voorzieningen en kantoren op regionale OV knooppunten.

Wat gaan we daarvoor doen in 2016?

MRDH breed

- Optimaliseren van indeling (bus) concessiegebieden en aansluitend optimalisatie van het busnetwerk. Dit geldt voor het totale gebied van de MRDH.
- Uitwerken van relevante onderwerpen uit de Strategisch Bereikbaarheidsagenda naar een beleidsuitvoeringsplan.
- Verbeteren van 'first and last mile' voor OV gebruikers.
- Bijdragen aan het samenwerkingsverband Stedenbaan Plus.

Rotterdamse regio

- Uitwerken conclusies onderzoek 'Verbeteren Bereikbaarheid Rotterdam The Hague Airport (RTHA)'.

Regio Haaglanden

- Uitwerken van kansrijke projecten uit het programma 'Werelds Netwerk aan Zee'.

De duurzame regio

Wat willen we bereiken?

Aangezien duurzaamheid niet als zelfstandige doelstelling, maar als randvoorwaarde is benoemd, zijn hier slechts twee aspecten in beeld gebracht waar de Vervoersautoriteit direct invloed op kan uitoefenen: vervoerwijze keuze en verplaatsingsafstand. Door in te zetten op de modal shift van auto naar fiets en openbaar vervoer en het verkorten of voorkomen van verplaatsingen over langere afstanden wordt bijgedragen aan een energiezuiniger vervoerssysteem. Voor Openbaar Vervoer leidt dit tot de volgende opgave:

- stimuleren van duurzamer openbaar vervoer via de concessie;

Wat gaan we daarvoor doen in 2016?

MRDH breed

- Uitvoering geven aan de nieuwe Wet lokaal spoor (regeling treedt in werking op 1-12-2015).
- Opnemen relevante eisen in de nieuwe concessies.
- Bijdragen aan kennisontwikkeling op het gebied van zero-emissie busvervoer.

Regio Haaglanden

- Uitvoering geven aan het plan duurzame mobiliteit Haaglanden.

Efficiënt en rendabel

Wat willen we bereiken?

Het criterium efficiënt en rendabel kan op twee niveaus worden toegepast. Het eerste niveau is de ontwikkeling van opbrengsten en kosten van taken waarvoor de Vervoersautoriteit direct verantwoordelijk is, zoals een efficiënte exploitatie van het openbaar vervoer en de kosten en baten van investeringen in de regionale netwerken. Een bredere toetsing kan plaatsvinden op het niveau van mobiliteit en ruimte, waarbij het verkeer- en vervoerbeleid en het ruimtelijk beleid in de regio zo op elkaar worden afgestemd dat we slim gebruik maken van de bestaande infrastructuur en bestaand stedelijk gebied. De opgaven voor het programma Openbaar Vervoer zijn:

- optimaliseren van de hele reisketen vanuit verschillende groepen gebruikers;
- duurzame exploitatie OV;
- vernieuwende vervoersconcessies;
- verhoog opbrengsten OV door marketing en reisinformatie.

Wat gaan we daarvoor doen in 2016?

MRDH breed

- Kostenbeheersing toepassen op regulier beheer en onderhoud en vervangingsinvesteringen rail.
- Kostenbeheersing en innovatieve aspecten in Concessie Rail 2016.
- Actieve sturing en adequaat beheer van de OV concessies.
- Inrichten MRDH Breed marketing platform.

Wat gaat het kosten?

Programma Openbaar Vervoer

bedragen in euro's

	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019
Lasten				
Programmamakosten regio Haaglanden				
Beleid en programmering OV	579.000	579.000	579.000	579.000
Exploitatie	116.438.600	110.269.900	109.523.800	107.777.600
Beheer en onderhoud infra	49.600.000	50.100.000	50.100.000	50.100.000
Netwerk	39.101.100	20.044.200	6.391.900	506.300
Programmamakosten Rotterdamse regio				
Beleid en programmering OV	1.853.000	1.678.000	1.678.000	1.678.000
Exploitatie	111.769.800	109.119.800	110.909.800	112.731.000
Beheer en onderhoud infra	76.688.000	85.488.000	89.488.000	93.388.000
Netwerk	75.573.000	194.373.000	75.036.000	16.221.000
Programmamakosten MRDH				
Beleid en programmering OV	370.000	370.000	370.000	370.000
Exploitatie	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Apparaatslasten	4.399.000	4.434.400	4.219.200	4.252.800
Totaal lasten	477.371.500	577.456.300	449.295.700	388.603.700
Baten				
Regio Haaglanden	208.603.200	183.895.300	169.389.300	161.774.300
Rotterdamse regio	268.768.300	393.561.000	279.906.400	226.829.400
Totaal baten	477.371.500	577.456.300	449.295.700	388.603.700
Resultaat	0	0	0	0

Toelichting op hoofdlijnen meerjarige verschillen

Regio Haaglanden

In 2016 zijn binnen het onderdeel Netwerk reserveringen opgenomen voor:

- Netwerk RandstadRail (€ 16,3 miljoen)
- Fietstunnel station Delft Zuid (€ 7,4 miljoen)

In 2017 vinden voor het laatst reserveringen plaats voor:

- Tramlijn 1 (€ 7,5 miljoen)
- Raailijn 19 tracé Leidschendam-Rijswijk-Delft (€ 4,8 miljoen)

Rotterdamse regio

- De meerjarige verschillen bij het onderdeel Netwerk worden voornamelijk veroorzaakt door het bestedingsritme van de Hoekselij. In 2017 worden de bestedingen aan de Hoekselij geraamd op € 162,3 miljoen. In 2016 bedraagt dit € 44 miljoen en in 2018 € 43,5 miljoen, om in 2019 af te lopen naar € 9,5 miljoen.

Hoofdstuk 3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

De begroting Economisch Vestigingsklimaat vormt het financiële en beleidsmatige kader voor de periode 2016-2019. Dit beleidsmatige kader komt direct voort uit de inhoudelijke ambities, doelstellingen en activiteiten zoals verwoord in de Agenda Economisch Vestigingsklimaat (AEV) en het bijbehorende werkprogramma. In de AEV zijn vijf macro-economische trends opgenomen die de economische toekomst van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag bepalen.

- Metropoolvorming
- Toenemend belang van kennis als productiefactor
- Terugkeer van de productieketen
- Ecologisering van de economie
- De stad en omgeving als aantrekkelijk consumptiemilieu

Per trend is in de AEV een aantal ambities verwoord waarop de MRDH gaat inzetten. Deze ambities laten zich vertalen in concrete opdrachten voor de gemeenten verenigd in de organisatie Metropoolregio Rotterdam Den Haag en zijn in te delen in de onderstaande werkvelden waarnaar de activiteiten zijn onderverdeeld:

- werklocaties;
- smart infrastructure;
- branding;
- clustervorming;
- financiering;
- onderwijs en arbeidsmarkt;
- bereikbaarheid;
- economie landelijk gebied.

De begroting voor het programma Economisch Vestigingsklimaat is opgezet langs de indeling van deze werkvelden.

In deze begroting worden achtereenvolgens per werkveld de volgende vragen beantwoord:

- *Wat willen we bereiken in de periode 2016-2019?*
- *Wat gaan we daarvoor doen in 2016?*

Het programma eindigt met de beantwoording van de vraag wat het mag kosten.

Elk werkveld start met een inleiding van de problematiek door te beschrijven wat er binnen het werkveld aan de hand is.

De gemeenten worden nauw betrokken bij de voorbereiding en implementatie van de verschillende acties binnen de werkvelden. Gemeenten hebben ambtelijk en bestuurlijk aangegeven welke mate van betrokkenheid zij bij de verschillende werkvelden wensen, op basis van gemeentelijke prioriteiten en beschikbare bestuurlijke en ambtelijke capaciteit. Daarbij is een onderscheid gemaakt naar meedoen (actieve rol bij de uitvoering), meedenken (actieve rol bij de voorbereiding) en meeweten (actief op de hoogte worden gehouden). In de tabel is dit voor de werkvelden weergegeven.

Opgemerkt dient te worden dat het een inventarisatie van eind 2014 betreft. Het is een momentopname die kan wijzigen in de loop van het proces.

Werkveld	Meedoen	Meedenken	Meeweten
Werklocaties	Barendrecht, Capelle aan den IJssel, Delft, Den Haag, Hellevoetsluis (namens VP), Krimpen aan den IJssel, Lansingerland, Leidschendam-Voorburg, Ridderkerk, Rijswijk, Rotterdam, Schiedam, Westland, Zoetermeer	Albrandswaard, Brielle, Krimpen aan den IJssel, Maassluis, Midden-Delfland, Nissewaard, Pijnacker-Nootdorp, Vlaardingen, Wassenaar	Brielle, Westvoorne
Smart infrastructure	Delft, Den Haag, Rotterdam, Westland	Brielle (namens Vwpele aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel, Lansingerland, Leidschendam-Voorburg, Midden-Delfland, Rijswijk, Schiedam, Vlaardingen, Zoetermeer	Barendrecht, Hellevoetsluis, Maassluis, Nissewaard, Ridderkerk, Westvoorne
Branding	Brielle, Den Haag, Rijswijk, Rotterdam, Westvoorne (namens VP)	Albrandswaard, Barendrecht, Delft, Krimpen aan den IJssel, Lansingerland, Maassluis, Ridderkerk, Schiedam, Westland, Zoetermeer	Capelle aan den IJssel, Hellevoetsluis, Leidschendam-Voorburg, Midden-Delfland, Nissewaard, Vlaardingen, Wassenaar, Westland
Cluster-vorming	Capelle aan den IJssel, Delft, Den Haag, Lansingerland, Leidschendam-Voorburg, Nissewaard (namens VP), Pijnacker-Nootdorp, Rijswijk, Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Westland, Zoetermeer	Albrandswaard, Barendrecht, Hellevoetsluis, Krimpen aan den IJssel, Maassluis, Midden-Delfland, Ridderkerk	Brielle, Wassenaar, Westvoorne
Financiering	Delft, Den Haag, Lansingerland, Rotterdam, Westland	Midden-Delfland, Schiedam, Vlaardingen, Zoetermeer	Albrandswaard, Barendrecht Brielle (namens VP), Capelle aan den IJssel, Hellevoetsluis, Krimpen aan den IJssel, Leidschendam-Voorburg, Maassluis, Nissewaard, Ridderkerk, Rijswijk, Westvoorne

Vervolg

Werkveld	Meedoen	Meedenken	Meeweten
Onderwijs en arbeidsmarkt	Barendrecht, Capelle aan den IJssel, Den Haag, Lansingerland, Leidschendam-Voorburg, Nissewaard (namens VP), Ridderkerk, Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Westland, Zoetermeer	Brielle, Delft, Hellevoetsluis, Maassluis, Krimpen aan den IJssel, Rijswijk	Albrandswaard, Midden-Delfland, Westvoorne
Bereikbaarheid	Barendrecht, Capelle, Den Haag, Hellevoetsluis, Krimpen aan den IJssel, Lansingerland, Nissewaard, Ridderkerk, Rijswijk, Rotterdam, Schiedam, Westland, Zoetermeer	Brielle, Leidschendam-Voorburg, Schiedam, Vlaardingen	Albrandswaard, Delft, Maassluis, Midden-Delfland, Westvoorne Barendrecht, Capelle aan den
Economie landelijk gebied	Albrandswaard, Delft, Leidschendam-Voorburg, Midden-Delfland, Pijnacker-Nootdorp, Wassenaar, Westvoorne (namens VP)	Brielle, Den Haag, Lansingerland	IJssel, Hellevoetsluis, Krimpen aan den IJssel, Maassluis, Nissewaard, Ridderkerk, Rijswijk, Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Westland, Zoetermeer

3.1 Werklocaties

Inleiding

Elke economische activiteit heeft ruimte nodig - de kledingzaak in het winkelcentrum, het hoogwaardige industriële productiecentrum in de haven, de nieuw werkende overheidsconsultant in het flexverzamelkantoor. Werklocaties vormen dan ook de basis van de economie in de metropoolregio. Bedrijven moeten zich hier kunnen vestigen, groeien en bloeien. Daarbij geldt: het juiste bedrijf op de juiste plek. Dit betekent dat er slim ruimte gereserveerd moet worden voor economische activiteiten en dat het bestaande areaal aan werklocaties verstandig moet worden beheerd. Onze ambities zijn een gezonde detailhandels-, bedrijventerreinen- en kantorenmarkt, die alle segmenten bedient en waarbij vraag en aanbod op de lange termijn in evenwicht zijn.

Wat willen we bereiken?

- Een visie voor werklocaties in de MRDH
- Programmeringsafspraken werklocaties
- Eén loket voor locatievraagstukken

Wat gaan we daarvoor doen in 2016?

Ad A.

- Regionale visievorming op het terrein van bedrijventerreinen, kantoren en detailhandel.
- Afstemming bereikbaarheid werklocaties met de Vervoersautoriteit.

Ad B.

- Gezamenlijke programmering van bedrijventerreinen, kantoren en detailhandel, met aandacht voor herprogrammering, herstructurering en herbestemming van bestaande locaties.
- Monitoring van ontwikkeling werklocaties.
- Afstemming programmering werklocaties met buurregio's.
- Vertegenwoordiging van de MRDH-gemeenten naar provincie Zuid-Holland rond de afstemming van regionale plannen op het provinciaal instrumentarium (REO-functie).
- Het toetsen van nieuwe initiatieven aan de visies. Dit willen we doen in logische thematische en geografische verbanden, afhankelijk van de schaal van de opgave die voorligt.
- Kennisdeling met en ondersteuning van gemeenten en regionale economische netwerken.
- Inrichten van een goed functionerende regionale overlegstructuur, die zowel geografisch als thematisch logisch ingedeeld is.

Ad C.

- We willen eerst het bestaande speelveld in kaart brengen.
- Vervolgens willen we kijken hoe de zaken optimaler kunnen worden georganiseerd.

3.2 Smart Infrastructure

Inleiding

Metropoolvorming vraagt om verdere versterking en verknoping van de verschillende fysieke netwerken in de regio (het ruimtelijke 'grid' van de MRDH). In deze economische agenda gaat het met name om de infrastructuur voor duurzame energie en ICT. Versterking van deze netwerken biedt kansen voor het creëren van massa en schaalvoordelen bij het duurzaam opwekken en distribueren van energie, hergebruik van 'afval' als grondstof. Door metropoolbrede netten kan restwarmte uit de Rotterdamse haven bijvoorbeeld worden ingezet voor stadverwarming in overige delen van de regio. Afgewongen CO₂ kan worden gebruikt als grondstof in de kassen en de Greenports kunnen hun potentie als energieleverancier waar maken. Het op metropoolschaal versterken van het netwerk voor duurzame energievoorziening en hergebruik schept mogelijkheden voor grootschalige proeftuinen voor innovaties (zie economische vernieuwing) en biedt door deze opschaling meer kansen voor sluitende private en publiek-private business cases. Het ontwikkelen van deze netwerken op regionale schaal biedt ook de mogelijkheid lokale werkgelegenheid te stimuleren en kennis uit de regio toe te passen.

Wat willen we bereiken in de periode 2016-2019?

Verdere ontwikkeling en verknoping van de duurzame energie-infrastructuur in de metropoolregio om zo schaal- en efficiencyvoordelen te benutten en om de ontwikkeling van nieuwe technologieën in de praktijk mogelijk te maken. Het verder realiseren van een regionaal netwerk voor warmte staat in 2016 centraal.

Wat gaan we daarvoor doen in 2016?

- We zorgen dat voor alle gemeenten de vraag naar en aanbod van duurzame energie inzichtelijk is.
- We dragen bij aan de besluitvorming over warmte infrastructuur in 'cluster west' van de warmerotonde.
- We leveren een visie op over een regionale ICT infrastructuur binnen het smart city concept om duurzame stedelijke ontwikkeling te faciliteren.
- We zorgen dat op de schaal van de MRDH lokaal geproduceerde laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen wordt geplaatst.

Welke partners zijn betrokken?

- MRDH-gemeenten
- Energieproducenten en -leveranciers
- Tuinbouwsector en industriële sector
- Havenbedrijf Rotterdam
- Provincie Zuid-Holland
- Kennisinstellingen (oa TU-Delft)
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu en het ministerie van Economische Zaken

3.3 Branding

Inleiding

De metropoolregio is een gebied met veel sterke merken: van Greenports tot International City of Peace and Justice tot World Port, World City. Zoveel steden, zoveel merken. Waar dit aan de ene kant de rijkheid en diversiteit van de regio illustreert, geeft het tegelijkertijd het beeld van een versnipperde en weinig samenhangende metropool. Terwijl in de praktijk veel activiteiten linksom of rechtsom met elkaar verbonden zijn.

Wat willen we bereiken in de periode 2016-2019?

De MRDH wil een eenduidige brandingstrategie voor de hele regio, zodat alle aanwezige merken vanuit hun eigen identiteit maar in samenhang worden uitgedragen. Dit doet recht aan de diversiteit van de regio, terwijl tegelijkertijd de gezamenlijke kracht wordt gecommuniceerd. De brandingstrategie richt zich op bedrijven die zich in de regio willen vestigen, en hun medewerkers.

Wat gaan we daarvoor doen in 2016?

- Ontwikkeling van een breed gedragen brandingstrategie, met bestuurlijk commitment voor de uitvoering.
- Organiseren van een netwerk van marketing- en acquisitieorganisaties.
- Vormen en benutten van een netwerk van bedrijven in de metropoolregio als ambassadeurs in het gebied bij internationale bezoeken/geïnteresseerde leads e.d.
- Vergroten van de (inter-)nationale bekendheid van de MRDH als mondiale show case voor oplossingen op het gebied van duurzaam leven in een sterk verstedelijkte deltaregio.
- Mede-opdrachtgeverschap in metropoolverband aan bestaande marketing- en acquisitieorganisaties in de regio.

Welke partners zijn betrokken?

- MRDH-gemeenten
- InnovationQuarter
- Economische Programmaraad Zuidvleugel
- WFIA
- Den Haag Marketing
- Rotterdam Partners
- Lokale marketingorganisaties

3.4 Clustervorming

Inleiding

Economische vernieuwing vindt plaats door diversificatie van en kruisbestuiving tussen economische sectoren resulterend in de ontwikkeling van nieuwe marktniches. Om dit proces van vernieuwing in een hogere versnelling te brengen, is economische netwerkvorming in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag cruciaal. Daarbij is van belang dat relatief nieuwe economische clusters als cleantech, medtech, food en security succesvolle kruisverbanden aangaan met meer traditioneel in de regio gewortelde sectoren als ICT, petrochemie, logistiek en tuinbouw. Van deze laatste sectoren zijn voor met name de petrochemie en de tuinbouw economische vernieuwing cruciaal; ze zijn hoogst productief, maar bieden tegelijkertijd steeds minder werkgelegenheid en ruimte voor vernieuwing. Er zijn in deze clusters volop kansen voor transitie en nieuwe ontwikkeling. Die kansen liggen vooral in slimme cross-overs met verwante sectoren.

Het toeleverend en lokaal MKB is vaak nog te beperkt betrokken bij het lokale, regionale en nationale innovatiebeleid, terwijl juist ook die bedrijven een belangrijke meerwaarde hebben in het realiseren van economische vernieuwing, onder meer via hun toeleverings- en dienstverleningsrelaties met de bedrijven in de kansrijke sectoren. Bovendien draagt juist dit deel van het MKB bij aan groei van werkgelegenheid in het middensegment en aan de onderkant van de arbeidsmarkt.

Wat willen we bereiken in de periode 2016-2019?

De MRDH wil een sterk economisch netwerk tussen bedrijven onderling en met kennisinstellingen binnen de metropoolregio. Dat leidt tot succesvolle cross-overs tussen bedrijven uit verschillende clusters, sectoren en gebieden binnen de metropoolregio, ten behoeve van economische diversificatie en behoud en groei van werkgelegenheid en inkomen op de langere termijn.

Wat gaan we daar voor doen in 2016?

- Fysieke en ruimtelijke randvoorwaarden stimuleren voor verbinding tussen en groei van innovatieve bedrijven in de regio, onder meer door verzekerd aanbod van locaties in alle marktsegmenten en op alle kwaliteitsniveaus, en door inrichting van nieuwe en versterking van bestaande interactie-, kennis-, campus- en overige werkmilieus binnen de metropoolregio.
- Faciliteren van kansrijke cross-overs door het instellen van regelluwe zones, proeftuinen en living labs.
- Implementeren van de Campusstrategie MRDH
- Relevante bedrijvennetwerken van de MRDH-gemeenten in verbinding brengen met elkaar en uitvoeringsorganisaties als InnovationQuarter.

- Ondersteunen van de samenwerking tussen de universiteiten van Leiden, Delft en Erasmus Universiteit (LDE) en met Wageningen Universiteit.
- Meer consistentie in het regionaal-economische beleid door het afstemmen van regionale economische doelstellingen met de economische programma's van de deelnemende gemeenten.

Welke partners zijn betrokken?

- MRDH-gemeenten
- InnovationQuarter
- Universiteiten (LDE en Wageningen University)
- Clusterorganisaties
- Kamer van Koophandel
- Lokale ondernemersnetwerken

3.5 Financiering

Inleiding

De verdere integratie van de stedelijke gebieden in de MRDH vraagt om grootschalige investeringen in het 'grid' van de metropoolregio: de infrastructuur op het gebied van verkeer en vervoer, ICT, gebouwde omgeving en (duurzame) energie. In het huidige financiële klimaat van teruglopende overheidsinvesteringen (Rijk, gemeenten) en het toenemend belang van private partijen voor ontwikkeling van publieke infrastructuur vraagt dit om een slimme en vernieuwende financieringsstrategie, waarbij nadrukkelijk wordt gekeken naar partnerschappen met private partijen en (internationale) institutionele beleggers. Samenwerking op de schaal van de metropoolregio biedt extra kansen om gezamenlijk tot interessante proposities te komen door bundeling van investeringsprojecten op basis van bijvoorbeeld thematische, of geografische criteria. Ook op het gebied van innovatie wordt de rol van financierende partijen steeds belangrijker: niet langer spreken we over de gouden driehoek van ondernemers, kennisinstellingen en overheid, maar van een 'platina vierkant' waarbij de financiers de vierde hoek zijn.

Wat willen we bereiken?

De ruimtelijke opschaling van het gebied biedt alle ruimte voor interessante business cases voor zowel publieke als private investeerders. Daarnaast vraagt de economische transitie die in onze clusters plaatsvindt om voldoende kapitaal. Om deze reden willen we met massa en slagkracht werken aan investeringsproposities om op die manier Nederlandse en buitenlandse financiers - privaat én publiek - te koppelen aan initiatieven in de metropoolregio.

Wat gaan we daarvoor doen in 2016?

- De MRDH wil komen tot een meerjarig Regionale Investeringsstrategie met breed bestuurlijk commitment.
- Onderdeel van deze strategie is een dynamische lijst van kansrijke potentiële investeringsprojecten en fondsen. Met deze lijst wordt actief gezocht naar potentiële publieke en private investeerders. Op deze wijze moeten de investeringen in onze regio exponentieel toenemen.
- Koppeling van publieke middelen aan private middelen - onder andere van institutionele beleggers - door het gezamenlijk ontwikkelen van business cases binnen de meerjarig Regionale Ontwikkelingsstrategie.
- Ondersteunen van ontwikkeling van specifieke business cases, bijvoorbeeld op het gebied van het

- koppelen van bestaande of aanleggen van nieuwe energie-infrastructuur.
- Inzet op bundeling van publieke investeringsmiddelen (lokaal, provinciaal, nationaal, Europees), onder andere in revolverende ontwikkelingsfondsen.
 - Jaarlijks bepalen de deelnemende gemeenten met elkaar de inhoudelijke focus van de financieringsvraagstukken en concrete business cases waarop dat jaar wordt ingezet.

Welke partners zijn betrokken?

- MRDH-gemeenten
- Regionale tripartiete netwerken als Clean Tech Delta, Medical Delta, Greenports, etc.
- Provincie Zuid-Holland
- Ministerie van Economische Zaken, Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Financiële instellingen

3.6 Onderwijs en arbeidsmarkt

Inleiding

Een goed functionerende arbeidsmarkt is cruciaal voor de economische toekomst van de regio. Voor innovatie en kruisbestuiving zijn bewegingen op de arbeidsmarkt van groot belang: kennis zit in mensen, mensen die van baan veranderen nemen deze kennis mee naar nieuwe bedrijven en sectoren. Dynamiek op de arbeidsmarkt - zowel tussen bedrijven als tussen sectoren - is de motor achter kennisuitwisseling, nieuwe ideeën en ongedachte toepassingen van bestaande technieken. Ook is voldoende aanwezigheid van goed gekwalificeerd personeel een steeds belangrijker factor voor bedrijven bij het kiezen voor een vestigingsplaats. In verschillende sectoren in de regio worden de economische kansen belemmerd door onvoldoende aanbod van geschikt personeel op de lokale en regionale arbeidsmarkt, op alle opleidingsniveaus. Dit geldt voor specifieke kennisrichtingen en zowel op de korte als de lange termijn. Tegelijkertijd heeft de metropoolregio een hoog aantal werkzoekenden en een relatief lage participatiegraad. Het arbeidsmarktbeleid in de regio is onder meer gericht op participatie van werkzoekenden, op verhoging van het opleidingsniveau van werkenden en scholieren en op een betere aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt.

De regio kent een groot aantal regionale opleidingscentra, hogescholen en universiteiten en andere opleidingsinstituten. Het aanbod van opleidingen is breed en in veel gevallen overlappend. Onderwijsmiddelen worden hierdoor niet altijd efficiënt besteed. Meer regionale specialisatie kan leiden tot een hoogwaardiger onderwijsinfrastructuur.

Wat willen we bereiken in de periode 2016-2019?

Het doel is een flexibel inzetbare, goed opgeleide beroepsbevolking met kennis en vaardigheden die voldoende aansluiten op de vraag uit de regionale clusters. De arbeidsmarkt moet zodanig functioneren dat er voldoende mobiliteit van werknemers is tussen bedrijven en sectoren.

Wat gaan we daar voor doen in 2016?

Op basis van de opleidingsvragen uit de economische clusters werken we aan een betere match tussen onderwijsaanbod en huidige en toekomstige personeelsvraag door:

- Op basis van de resultaten van de actieagenda's in 2015 voor drie cluster-combinaties: Agro/Horti/Food/Logistiek, Maritime/ Aerospace/ICT en Safety&Security/ICT/Hightech de afgesproken maatregelen in de tripple helix bewaken/aanjagen.

- Op basis van de in 2015 ontwikkelde aanpak 'slim gemaakt' een actieagenda opstellen voor de sterke clusters in de metropoolregio, gekoppeld aan concrete uitvoeringsafspraken met de tripple helix.
- Bijdragen aan verduurzaming van bestaande mbo-Centra voor Innovatief Vakmanschap (CIV) en hbo-Centres of Excellence (COE) en bijdragen aan opstart in clusters waar nog geen CIV en/of COE zijn, resulterend in een aantal concrete business cases, waarin bijdragen en inzet zijn benoemd.
- Effecten van ontwikkelingen die van invloed zijn op de regionale arbeidsmarkt van verschillende clusters (nieuwe maakindustrie, reshoring, robotisering) verkennen en vertalen naar concrete afspraken met de betreffende clusters.
- Ontsluiten succesvolle aanpakken 'onderkant arbeidsmarkt'.

Welke partners zijn betrokken?

- MRDH-gemeenten
- ROC's, HBO's, universiteiten
- Werkgevers- en clusterorganisaties
- Samenwerkingsverbanden Onderwijs-Bedrijfsleven
- Economische Programmaraad Zuidvleugel (EPZ)
- UWV
- Individuele bedrijven
- Ministerie van OC&W

3.7 Bereikbaarheid

Inleiding

De economie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag rust op drie sterke pijlers: een sterk logistiek en industrieel complex dat zich concentreert in de productie- en logistieke zone, een omvangrijk kennis- en dienstencomplex met concentraties op de kennisas en een consumptiegedreven zone met concentraties op zowel de kennisas als in de landschapsstad met historische kernen en metropolitane landschappen met extensieve recreatie. Binnen deze pijlers zijn in het metropolitaan stedelijk gebied (zoals beschreven in de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad) verschillende economische clusters actief, ieder met hun eigen economische toplocaties en specifieke mobiliteitsvraagstukken.

Ter ondersteuning van de verdere metropoolvorming en het benutten van agglomeratievoordelen is het van belang de economische clusters en hun hotspots goed te verbinden; regionaal, nationaal en internationaal. Dat verstevigt de kansen op complementariteit en specialisatie en daarmee economische kracht van de MRDH.

Wat willen we bereiken in de periode 2016-2019?

In samenwerking met de Vervoersautoriteit een bijdrage leveren aan mobiliteitsoplossingen ter versteviging van de economische clusters in de MRDH, door (1) adresseren bij de provincie Zuid-Holland, het ministerie van IenM en andere relevante partners, en (2) inzetten op ontwikkeling van pilots en proeftuinen voor mobiliteitsvernieuwing.

Wat gaan we daarvoor doen in 2016?

- Koppeling economische doelstellingen aan de doelen uit de Strategische Bereikbaarheidsagenda (vergroten van bereikbaarheid kernen, beter benutten bestaande infrastructuur, versterken kwaliteit vervoersknooppunten).

- Gerichte activiteiten op grond van een mobiliteitsstrategie voor de economische (hotspots van de) clusters inzake verschillende modaliteiten en vervoersstromen. Met onderscheid in regionale bereikbaarheid en internationale connectiviteit.
- Inzetten regionale bedrijfsleven en kennisinstellingen in MRDH bij ontwikkeling pilots en proeftuinen voor mobiliteitsvernieuwing, inclusief de bereikbaarheid van het landelijk gebied.
- Gebruik maken van de expertise van de bestaande initiatieven in de regio zoals de Verkeersonderneming Rotterdam en de Mobiliteitsmakelaar Haaglanden: initiatieven opschalen en verbinden.

Welke partners zijn betrokken?

- Regiogemeenten
- Provincie Zuid-Holland
- Publieke en private partners in mobiliteitsmarkt

3.8 Economie landelijk gebied

Inleiding

Het landelijk gebied van de MRDH is een essentieel onderdeel van het aantrekkelijk vestigingsklimaat van de MRDH en heeft een intrinsieke economische waarde. Zowel voor de intrinsieke waarde als de aantrekkelijkheid van het vestigingsklimaat is het voorzieningenniveau een bepalende factor en draagt het bij aan het profiel van de MRDH.

In 2015 wordt in samenwerking met bedrijven, maatschappelijke organisaties en gemeenten een perspectief opgesteld door landschapsarchitect Adriaan Geuze. Door middel van een ontwerpend onderzoek wordt een perspectief ontwikkeld waarmee de identiteit van de MRDH wordt versterkt in/met de metropolitane landschappen. In 2016 worden projecten uitgevoerd die bijdragen aan de ontwikkeling van de landschappen.

Wat willen we bereiken in de periode 2016-2019?

Door verdergaande samenwerking en specialisatie realiseren we een hoogwaardiger aanbod van natuur en recreatieve voorzieningen in de omgeving van de stad. Dit netwerk draagt bij aan de identiteit van de MRDH als aantrekkelijk gebied om te wonen en te werken. De economische dragers voor het landelijk gebied worden versterkt waaronder toerisme en recreatie naast de agrarische sector.

Wat gaan we daar voor doen in 2016?

- We ontwikkelen een gedeeld perspectief op de economische opties voor het Metropolitane landschap in de MRDH.
- In het groene gebied vormen we een netwerk tussen ondernemers - vanuit de vrijetijds- en de landbouwsector - en lokale overheden ter versterking van beide sectoren in hun onderlinge samenhang.
- We vergroten de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van de verschillende gebieden.
- Door gezamenlijke productontwikkeling en gemeenschappelijke branding en marketing trekken we meer bezoekers.
- We organiseren een platform voor de verschillende gemeenten met vrijetijdseconomie als een belangrijke economische sector, inclusief gebieden met belangrijke landschappelijke waarden.

Welke partners zijn betrokken?

- MRDH-gemeenten
- Provincie Zuid-Holland
- LTO
- Natuur- en milieuorganisaties
- Recron
- Lokale en regionale marketingorganisaties

Wat gaat het kosten?

Programma Economisch Vestigingsklimaat

bedragen in euro's

	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019
Lasten				
Programmakosten	3.370.900	3.396.200	3.421.700	3.447.300
Apparaatslasten	2.293.100	2.310.300	2.327.600	2.345.100
Totaal lasten	5.664.000	5.706.500	5.749.300	5.792.400
Baten				
Inwonerbijdrage	5.664.000	5.706.500	5.749.300	5.792.400
Totaal baten	5.664.000	5.706.500	5.749.300	5.792.400
Resultaat	0	0	0	0

Voor de acht werkvelden wordt gezamenlijk een procesbudget van € 0,8 miljoen begroot. Daarnaast zetten we in 2016 € 2,5 miljoen in voor:

- projecten die bijdragen aan het beter functioneren van het gebied als één ruimtelijk economisch systeem.
- projecten die aansluiten bij de strategische thema's van de Agenda Economisch Vestigingsklimaat: metropoolvorming, het toenemend belang van kennisontwikkeling in de economie, de opkomst van de nieuwe maakindustrie, ecologisering van de economie en het toenemende belang van aantrekkelijk stedelijk leven voor de economie.
- projecten die bijdragen aan de versterking van één van de werkvelden van de Agenda Economisch Vestigingsklimaat: 1. Bereikbaarheid, 2. Werklocaties, 3. Energie-infrastructuur, 4. Branding, 5. Clustervorming, 6. Financiering, 7. Onderwijs en arbeidsmarkt, 8. Nieuwe economische dragers landelijk gebied.

De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de begroting 2015 met 0,75% (Kadernota MRDH begroting 2016) naar € 2,47 per inwoner; voor 2016 is dat een totaalbedrag van € 5,7 miljoen. Van die € 2,47 wordt voor maximaal € 1,01 ingezet voor de dekking van de apparaatslasten. De resterende € 1,46 wordt ingezet voor de dekking van de programma's en projecten voor het economisch vestigingsklimaat.

Hoofdstuk 4 Samenwerkingsverbanden

4.1 Bereik!/DVM Zuidvleugel

Bereik! is de gezamenlijke uitvoeringsorganisatie van de MRDH (voorheen Stadsgebied Haaglanden en Stadsregio Rotterdam), provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat Zuid-Holland, gemeente Rotterdam en de gemeente Den Haag. De MRDH is de juridische entiteit waaronder Bereik! valt.

Bereik! is hét samenwerkingsplatform in Zuid-Holland voor bereikbaarheidsvraagstukken. Weggebruikers in Zuid-Holland maken gebruik van de wegen van 74 verschillende wegbeheerders. Omdat de verkeershinder door drukte, incidenten, wegwerkzaamheden of evenementen zich niet houdt aan deze grenzen, is samenwerking essentieel.

Bereik! doet dit op het terrein van Dynamisch verkeersmanagement (DVM) inclusief de afstemming van wegwerkzaamheden. De lange termijn doelstelling van DVM is om in de nabije toekomst een optimale benutting van het gehele Zuidvleugel netwerk, onder de dan geldende omstandigheden mogelijk te maken.

4.2 DOVa (voormalig SkVV)

Het DOVa (Decentrale OV-autoriteiten) is gehuisvest bij de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. De metropoolregio is penvoerder voor dit samenwerkingsorgaan. Het DOVa ondersteunt de gezamenlijke regionale OV-autoriteiten bij het beleid betreffende het OV-betaal/tariefsysteem en aanverwante onderwerpen. Het uiteindelijke doel daarvan is het realiseren van een doeltreffend en efficiënt OV voor de reiziger. Het DOVa is van start gegaan op 1 april 2015. Het wordt gefinancierd door de twaalf provincies en twee vervoerautoriteiten naar rato van de grootte van hun BDU.

De begroting voor 2016 is de begroting 2015 verhoogd met de prijsontwikkeling van het bruto binnenlands product (bbp) zoals opgenomen in de septembercirculaire van het gemeentefonds van het jaar 2014 en bedraagt voor het jaar 2016 0,75%. De organisatie heeft een omvang van 5,7 fte. Uit het werkbudget betaalt DOVa de niet van tevoren te begroten kleine externe opdrachten. Het kan gaan om juridische ondersteuning, inhoudelijke deskundigheden of specifieke onderzoeken.

Wat gaat het kosten?

Programma Samenwerkingsverbanden

bedragen in euro's

	Begroting 2016	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019
Lasten				
DOVa	964.500	964.500	964.500	964.500
Bereik!	1.590.000	1.590.000	1.590.000	1.590.000
Totaal lasten	2.554.500	2.554.500	2.554.500	2.554.500
Baten				
DOVa	964.500	964.500	964.500	964.500
Bereik!	1.590.000	1.590.000	1.590.000	1.590.000
Totaal baten	2.554.500	2.554.500	2.554.500	2.554.500
Resultaat	0	0	0	0

Hoofdstuk 5 Paragrafen

5.1 Financiering

Treasuryfunctie en -beleid

Het doel van de treasuryfunctie kan worden geformuleerd als: het sturen en beheersen van, het verantwoorden over en het toezicht houden op de financiële vermogenswaarden, de financiële geldstromen, de financiële posities en de hieraan verbonden risico's op een zodanige wijze, dat risico's worden geminimaliseerd en opbrengsten worden geoptimaliseerd.

De wettelijke kaders voor de uitvoering van de treasuryfunctie liggen vast in de wet Financiering decentrale overheden (FIDO) en de daarbij behorende ministeriële regelingen (RUDDO, UFDO en BLDO). Het beleid van de MRDH voor de treasuryfunctie is vastgelegd in het treasurystatuut MRDH 2015. Daarin ligt de beleidsmatige infrastructuur van de treasuryfunctie vast in de vorm van uitgangspunten, doelstellingen, richtlijnen en limieten. Ook besteedt het treasurystatuut aandacht aan de bevoegdheden en administratieve organisatie.

De MRDH ontvangt rente over in de financiële markt uitgezette middelen. Dat gebeurt binnen de wettelijke kaders (FIDO, RUDDO) en die van het vigerende treasurystatuut MRDH 2015. Op basis van periodiek te actualiseren liquiditeitsplanningen worden deze middelen in een mix van kort- en langlopende beleggingen uitgezet.

De financieringsstructuur van de MRDH wordt in belangrijke mate bepaald door het verstrekken van middelen in de vorm van subsidies en (project)bijdragen aan gemeenten, bedrijven en instellingen, die (soms al veel) eerder van vooral het Rijk zijn ontvangen. Mede gezien de omvang daarvan is er normaal gesproken sprake van een goede liquiditeitspositie.

Het uitzetten van deze middelen draagt bij aan structurele en - ondanks de steeds lagere rentetarieven in de afgelopen jaren - relatief belangrijke rentebaten.

Schatkistbankieren is een wettelijke verplichting voor de MRDH. Binnen de hiervoor geschetste kaders wordt daarom ingezet op de volgende beleidslijnen om de voorziene negatieve effecten te minimaliseren:

1. aanhouden van de bestaande beleggingsportefeuille in obligaties tot het einde van de looptijd. In de loop van 2016 zullen alle obligaties zijn afgelost;
2. aanhouden van de bestaande beleggingsconstructie voor het BOR- fonds tot het einde van de looptijd medio 2016;
3. het verstrekken van leningen aan andere decentrale overheden als substituut voor de belegging in lange middelen (dus met een looptijd langer dan 1 jaar). Uitzettingen vinden plaats door bemiddeling van enkele hierin gespecialiseerde financiële instellingen;
4. het door bemiddeling van enkele gespecialiseerde financiële instellingen verstrekken van kasgeldleningen (met een looptijd tot 1 jaar) aan andere decentrale overheden;
5. indien de renteontwikkeling daartoe aanleiding geeft, zal gebruik worden gemaakt van de depositofaciliteiten van het Rijk op basis van een gemiddelde looptijd van 1 jaar.

Deze vijf instrumenten worden in een nader uit te werken mix ingezet.

Rentevisie

Deze rentevisie is opgesteld op basis van de actuele verwachtingen ten tijde van het opstellen van deze Begroting 2016 medio februari 2015.

De actuele renteverwachting wordt sterk beïnvloed door het op 22 januari 2015 aangekondigde opkoopbesluit van de Europese Centrale Bank (ECB). Vanaf maart 2015 zal de ECB maandelijks voor € 60 miljard aan obligaties opkopen. Zij wil dit volhouden tot september 2016, en zo nodig langer. De totale omvang van het programma bedraagt dus ten minste € 1.140 miljard.

Dit betekent een hogere vraag naar obligaties, waardoor de lange rente zal dalen. Het effect zal het grootst zijn in landen met een relatief lage financieringsbehoefte, waartoe ook Nederland behoort. Op basis hiervan wordt nu verwacht dat de lange rente eind dit jaar zal dalen tot 0,4% en eind 2016 rond de 1% zal liggen. Voor de korte rente heeft dit nauwelijks gevolgen, maar die is nu ook al extreem laag. Het 6-maands Euribor tarief (een graadmeter voor de tarieven van kasgeldleningen aan gemeenten) ligt momenteel rond de 0,13% en het Eonia-tarief is al maandenlang negatief. Dat laatste betekent concreet dat over de tegoeden die de MRDH moet aanhouden in 's Rijks schatkist geen rente wordt vergoed.

Renterisicobeheer

Het renterisico dat de MRDH op de vlottende middelen loopt, kan worden getoetst aan de kasgeldlimiet. Volgens deze limiet is de totale omvang van de vlottende schuld op enig moment aan een maximum gebonden (8,2% van de lastenkant van de begroting).

De maximaal toegestane kasgeldlimiet voor 2016 bedraagt op basis van het geactualiseerde begrotingstotaal van € 53,4 miljoen. Deze limiet zal niet worden overschreden.

Aangezien de MRDH geen rentedragende vaste schulden heeft, is toetsing aan de rente-risiconorm niet relevant.

5.2 Verbonden partijen

Verbonden partijen zijn privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisaties waarin de MRDH een bestuurlijk én een financieel belang heeft. Het kan gaan om gemeenschappelijke regelingen (publiekrechtelijke organisatie), deelnemingen (vennootschappen), stichtingen en verenigingen (privaatrechtelijke organisaties).

Onder bestuurlijk belang wordt verstaan: een zetel in het bestuur of het hebben van stemrecht. Er is sprake van een financieel belang als de MRDH:

- een ter beschikking gesteld bedrag niet kan verhalen indien de verbonden partij failliet gaat;
 - aansprakelijk wordt gesteld door derden, als de verbonden partij haar verplichtingen niet nakomt.
- Een partij die jaarlijks een subsidie krijgt, maar waaraan geen andere financiële verplichtingen zitten met een juridische afdwingbaarheid door derden, is geen verbonden partij.

Verbonden partijen voeren meestal taken uit met een groot publiek belang. Ze leveren een forse bijdrage aan de realisatie van maatschappelijke doelen.

In het geval van de MRDH is er één verbonden partij: de Verkeersonderneming, waarvan hieronder in tabelvorm de belangrijkste bestuurlijke en financiële gegevens opgenomen zijn:

Naam	De Verkeersonderneming
Doel	Bereikbaarheid van het Rotterdamse havengebied verbeteren en tijdens de ombouw van de A15 garanderen door combinatie van mobiliteits- en verkeersmanagement. Daarnaast verricht het programmamanagement van het programma Beter Benutten en zorgt de Verkeersonderneming voor uitvoering van de vraagbeïnvloedingsprojecten.
Openbaar belang dat wordt behartigd	Bereikbaarheid van de regio Rotterdam, inclusief het havengebied.
Deelnemende partijen	De Verkeersonderneming wordt aangestuurd door de Stuurgroep en bijgestaan door de Raad van Advies. De Stuurgroep bestaat uit Rijkswaterstaat/I&M, het Havenbedrijf Rotterdam, MRDH en gemeente Rotterdam. De Raad van Advies wordt op dit moment gevormd door Deltalinqs, TLN, EVO, VNO/NCW, MKB, Nissewaard, Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel, provincie Zuid-Holland en de RET.
Rechtsvorm	Stichting
Bestuurlijk belang	(Vice-)voorzitter Bestuurscommissie MRDH is lid van de Stuurgroep.
Financieel belang	Een jaarlijkse bijdrage in de exploitatiekosten ad € 209.000 plus de bekostiging van één formatieplaats (€ 105.000). Deze bijdrage is onderdeel van de programmabegroting Verkeer.
Eigen vermogen	Per 31-12-2013: € 208.784
Vreemd vermogen	Per 31-12-2013: € 843.246
Financieel resultaat	Over 2013: -€ 12.634
Risico's	-
Ontwikkelingen	Vanwege het verlengen van het programma Beter Benutten wordt de samenwerkingsovereenkomst in 2015 eveneens verlengd.
Programma en activiteit	Programma Verkeer

Het risico bestaat dat de Verkeersonderneming verplichtingen aangaat buiten het kader van de vastgestelde begroting en daarmee dus boven het bedrag van de inbreng van de deelnemers. Dit risico wordt verzwakt doordat in de statuten is opgenomen dat de bestuurder in veel voorkomende gevallen goedkeuring van de raad van toezicht en de deelnemers van de stuurgroep nodig heeft, bijvoorbeeld waar het overeenkomsten of investeringen betreft die het daarvoor in de jaarbegroting vastgestelde bedrag te boven gaan.

5.3 Weerstandsvermogen en risico's

5.3.1 Weerstandsvermogen en Risico's

Het begrip 'weerstandvermogen'

Het financieel weerstandsvermogen van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag is het vermogen om niet-structurele financiële risico's op te vangen zonder dat de uitvoering van de taken in het gedrang komt. Het weerstandsvermogen is de relatie tussen de weerstandscapaciteit en de bekende risico's waarvoor geen afdoende stuur- en beheersmaatregelen kunnen worden getroffen of waarvoor geen voorzieningen bestaan.

De mogelijke maatregelen om de risico's te beheersen en/of financieel te dekken zijn:

- risico's onder controle houden door stuur- en beheersmaatregelen (bijvoorbeeld door het afsluiten van verzekeringen of het aanscherpen van de regelgeving);
- risico's kunnen financieel worden afgedekt door:
 - het instellen van voorzieningen voor risico's die kunnen worden gekwantificeerd;
 - het instellen van een weerstandsvermogen voor risico's die niet financieel kunnen worden gekwantificeerd;
 - de risico's die samenhangen met de activiteiten voor verkeer en vervoer worden allereerst opgevangen met een risicobuffer die binnen alle projecten wordt aangehouden. Wanneer deze risicobuffer niet afdoende is, worden de BDU-gelden aangesproken. Dit heeft tot gevolg dat andere bestedingen ten laste van de BDU-gelden lager worden of vertragen;
 - in het IPVa zal inzicht gegeven worden in de jaarlijkse stand van zaken van de infrastructurele projecten, de uitgaven aan de OV concessies en de apparaatskosten. Er zal een doorkijk gegeven worden naar de komende 10 jaar. Aan het einde van deze 10 jaar zal het saldo van de inkomsten en de uitgaven op nul of positief moeten sluiten. Door de jaren heen kan er sprake zijn van een overplanning. Daardoor kan het saldo in enig jaar onder nul dalen. Dit is toegestaan, maar altijd met de restrictie dat aan het einde van de 10 jaarsperiode er weer een positief saldo ontstaat. De mate waarin er sprake kan zijn van overplanning zal in het jaar 2015 voorgelegd worden aan het algemeen bestuur. (Ter indicatie: voorheen was bij het Stadsgewest Haaglanden een overplanning van tweemaal de vrije jaarruimte binnen de BDU toegestaan door het algemeen bestuur.)
 - de risico's die samenhangen met de strategische agenda Economisch Vestigingsklimaat kunnen alleen met eigen weerstandscapaciteit van de MRDH worden afgedekt. Op het moment dat die weerstandscapaciteit niet aanwezig is, zoals het geval is bij de start van de MRDH, zal de MRDH extra prudent moeten zijn bij het aangaan van verplichtingen.

De normale bedrijfsrisico's doen zich regelmatig voor en zijn dus vrij goed meetbaar. Hierdoor kunnen ze worden gedekt door ofwel beheersmaatregelen ofwel het afsluiten van verzekeringen. Het gaat dan bijvoorbeeld om brand, wateroverlast en uitval van ICT.

De MRDH is voornemens om in 2015 een audit te laten uitvoeren door een externe partij om de weerstandscapaciteit te bepalen en de risico's te inventariseren. Op basis van deze audit kan het beleid omtrent de weerstandscapaciteit en de risico's worden geformuleerd.

5.4 Onderhoud kapitaalgoederen

Grond

Het Stadsgewest Haaglanden heeft in het verleden diverse percelen grond in eigendom verkregen dan wel een recht van opstal daarop gevestigd ten behoeve van de aanleg van tramlijnen. Volgens een actuele kadasteropgave gaat het daarbij om de volgende percelen:

Perceel	Adres	Eigenaar	Gerechtigde	Omschrijving
Rijswijk A 3914	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk D 8010	Burgemeester Elsenlaan/ Van Vredenburgweg 77B	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
Rijswijk D 8011	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk D 8015	Sir Winston Churchillaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk D 8038	Sir Winston Churchillaan	MRDH	geen	wegen
Rijswijk G 2984	Limpqergstraat/Limpergstraat 11	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
Rijswijk G 2985	Burgemeester Elsenlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 2989	Veraartlaan/Visseringlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 2994	Visseringlaan/Volmerlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 2999	Volmerlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 3001	Sir Winston Churchillaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 3002	Lange Kleiweg/Lange Kleiweg 2A	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
Rijswijk G 3050	Sir Winston Churchillaan	MRDH	geen	wegen
Rijswijk G 3054	Sir Winston Churchillaan	MRDH	geen	wegen
Rijswijk I 2128	Prinses Beatrixlaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk I 2131	Weidedreef	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk I 2134	Florence Nightingalestraat	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk I 2137	Eikelenburglaan/Eikelenburglaan 4	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
Rijswijk I 2139	Eikelenburglaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen

Genoemde percelen en/of het daarop gevestigde recht van opstal zijn per 1 januari 2015 om niet overgedragen aan de MRDH. Er zijn geen financiële verplichtingen ten aanzien van de gronden. De stadsregio Rotterdam heeft geen onroerende goederen in eigendom.

Kantoorinventaris, communicatie- en ICT-voorzieningen

Het Stadsgewest Haaglanden heeft zijn kantoorvoorzieningen per 1 januari 2015 om niet overgedragen aan de MRDH. Mogelijk zal ook een deel van de voorzieningen van de stadsregio Rotterdam bij zijn liquidatie per 1 juli 2015 worden overgedragen.

Oplaadapparatuur OV-chipkaart

Sinds 1 november 2010 kunnen reizigers bij de HTM een chipkaart gebruiken voor het reizen met het openbaar vervoer. Bij Veolia en RET was dit al eerder het geval. Hiervoor zijn trams en bussen voorzien van kaartlezers. Om de in omloop zijnde OV-chipkaarten op te waarderen bestaan diverse mogelijkheden. Een daarvan is het opladen via zogenaamde Afhaal- en Verkoopmachines (AVM's).

In 2010 en 2011 heeft het Stadsgewest Haaglanden in totaal 100 machines met randapparatuur aangeschaft en deze bij wederverkopers in de regio geplaatst. De apparaten zijn door het Stadsgewest Haaglanden per 1 januari 2015 overgedragen aan de MRDH. De boekwaarde is nihil.

MRDH is zelf verantwoordelijk voor het onderhoud van de oplaadapparatuur. Er is daarvoor een contract afgesloten met CCV. Jaarlijks wordt een bedrag van € 1,3 miljoen voor de distributiefunctie gereserveerd. In het Rotterdamse deel is de distributiefunctie door derden belegd bij de RET. RET krijgt hiervoor een subsidie van de MRDH en bekostigt hiermee deze distributiefunctie.

Railinfra

Het Stadsgewest Haaglanden heeft de afgelopen jaren enkele nieuwe tramlijnen met bijbehorende kunstwerken aangelegd. Het gaat hier om delen van tramlijn 17 en tramlijn 15. Daarnaast zijn er uitvoerende werkzaamheden verricht voor de aanleg van tramlijn 19. Ook die gingen gepaard met een aantal investeringen. Deze investeringen zijn volledig gefinancierd door subsidies en bijdragen. De rail is economisch in eigendom van de HTM. De kosten van onderhoud van de infrastructuur e.d. zijn begrepen in de subsidie aan de HTM voor railinfra. Er vindt geen rechtstreekse bekostiging plaats van onderhoud aan railinfra aan gemeenten.

Met de gemeente Den Haag heeft het Stadsgewest Haaglanden overeenstemming bereikt over de overdracht van de kunstwerken en de daarbij te vergoeden onderhoudsbijdrage. De bijdrage is inmiddels betaald. Met de gemeente Rijswijk wordt een dergelijk gesprek nog gestart.

Personenbussen voor het openbaar vervoer

De concessie voor het personenvervoer in de gemeente Den Haag is gegund aan HTMbuzz. Daarvoor werden de stadsbussen van HTM in december 2012 (door)geleverd via het Stadsgewest Haaglanden aan HTMbuzz. Ten gevolge van de door het Rijk opgelegde bezuinigingen op het openbaar vervoer is de dienstregeling aangepast. Hierdoor waren 20 bussen minder nodig. Deze bussen zijn eigendom van het Stadsgewest Haaglanden. In 2014 zijn 10 bussen door het Stadsgewest verkocht en 10 bussen overgedragen aan de MRDH. De boekwaarde van deze 10 bussen is nihil. Getracht wordt de bussen aan andere OV-bedrijven te verkopen.

5.5 Salariskosten

De begrote personele formatie en de daaraan verbonden salariskosten (inclusief sociale lasten) zijn als volgt te specificeren:

bedragen in euro's

Onderdeel	Fte's	Kosten
Economisch Vestigingsklimaat	9,5	1.073.957
Verkeer	29,8	2.612.132
Openbaar Vervoer	26,8	2.324.410
Bedrijfsvoering	26,1	2.041.644
Normbezetting totalen	92,1	8.052.143
Bovenformatief	6,9	491.687
Totalen	99,0	8.543.831

5.6 Investerings

In 2016 worden geen eigen investeringen voorzien.

Eventuele toekomstige investeringen worden gepland en begroot vanuit een investeringsplan. Investeringsplannen maken integraal deel uit van de bestuurlijk vast te stellen begroting (swijzigingen).

Materiële investeringen met een gezamenlijke aanschaffingswaarde vanaf € 10.000 worden geactiveerd en afgeschreven ten laste van de exploitatie van meerdere jaren. De afschrijvingsduur is afhankelijk van de aard van de investering.

In voorgaande jaren hebben zowel het Stadsgebied Haaglanden als de stadsregio Rotterdam een deel van de aan de programma's Verkeer en Openbaar Vervoer behorende fondsen voor langere tijd belegd bij verschillende vermogensbeheerders. Deze fondsen zijn of worden per (of met terugwerkende kracht tot) 1 januari 2015 overgedragen aan de MRDH. Dat geldt dus ook voor de daaraan toe te rekenen langlopende beleggingen, die als financiële vaste activa op de balans worden verantwoord.

Deze beleggingen zullen door al dan niet vervroegde aflossing definitief aflopen in de loop van 2016. Herbelegging op deze wijze is sinds de invoering van het verplicht schatkistbankieren eind 2013 niet langer aan de orde.

Hoofdstuk 6 Staat van fondsen 2015-2019

Staat van fondsen 2015-2016

Omschrijving	Raming saldo 31-12-15 ¹⁾	Raming dotatie 2015	Raming onttrekking 2015 ²⁾	Raming saldo 31-12-15	Raming dotaties 2016	Raming onttrekking 2016	Raming saldo 31-12-16
Rotterdamse regio							
BDU	398.729.000	258.813.800	315.720.700	341.822.100	261.032.400	358.106.000	244.748.500
OV chipkaart	1.900.000	0	1.900.000	0			
Regio Haaglanden							
BOR-fonds	94.383.000	0	46.907.300	47.475.700	0	47.475.700	0
Mobiliteitsfonds	120.283.900	228.349.300	397.517.400	-48.884.200	215.883.600	237.678.700	-70.679.300
Totalen	615.295.900	487.163.100	762.045.400	340.413.600	476.916.000	643.260.400	174.069.200

¹⁾ Op basis van voorlopige berekening eindstanden jaarrekeningen 2014 stadsregio Rotterdam en Stadsgewest Haaglanden.

²⁾ Geraamde onttrekking op basis van gewijzigde inzichten naar aanleiding van de voorlopige jaarrekeningen 2014 stadsregio Rotterdam en Stadsgewest Haaglanden.

Staat van fondsen 2017-2019

Omschrijving	Raming dotatie 2017	Raming onttrekking 2017	Raming saldo 31-12-17	Raming dotatie 2018	Raming onttrekking 2018	Raming saldo 31-12-18	Raming dotatie 2019	Raming onttrekking 2019	Raming saldo 31-12-19
Rotterdamse regio									
BDU	260.452.500	419.872.500	85.328.500	261.395.600	311.377.800	35.346.300	261.354.200	273.319.000	23.381.500
OV chipkaart									
Regio Haaglanden									
BOR-fonds									
Mobiliteitsfonds	216.806.500	212.454.300	-66.327.100	217.578.500	182.101.700	-30.850.300	217.566.100	216.976.400	-30.260.600
Totalen	477.259.000	632.326.800	19.001.399	478.974.100	493.479.500	4.496.000	478.920.300	490.295.400	-6.879.100

De negatieve fondsstand eindejaar 2019 van het Mobiliteitsfonds van de regio Haaglanden wordt binnen de huidige programmering in 2021 opgelost. Eindejaar 2021 bedraagt de fondsstand € 39,5 miljoen positief. Dat is dus binnen de afgesproken 10 jaar na het ontstaan van het negatieve fondssaldo eindejaar 2015.

Hoofstuk 7 Inwonerbijdrage per gemeente

Gemeente	Aantal inwoners per 1-1-2015 ¹⁾	Bijdrage per inwoner	Totaal inwoner bijdrage 2016
Albrandswaard	25.145	2,47	62.108
Barendrecht	47.535	2,47	117.411
Brielle	16.471	2,47	40.683
Capelle aan den IJssel	66.440	2,47	164.107
Delft	101.101	2,47	249.719
Den Haag	514.644	2,47	1.271.171
Hellevoetsluis	38.886	2,47	96.048
Krimpen aan den IJssel	28.969	2,47	71.553
Lansingerland	58.113	2,47	143.539
Leidschendam-Voorburg	73.952	2,47	182.661
Maassluis	32.206	2,47	79.549
Midden-Delfland	18.708	2,47	46.209
Nissewaard	85.006	2,47	209.965
Pijnacker-Nootdorp	51.212	2,47	126.494
Ridderkerk	45.149	2,47	111.518
Rijswijk	48.208	2,47	119.074
Rotterdam	624.710	2,47	1.543.034
Schiedam	76.853	2,47	189.827
Vlaardingen	71.647	2,47	176.968
Wassenaar	25.784	2,47	63.686
Westland	104.275	2,47	257.559
Westvoorne	14.075	2,47	34.765
Zoetermeer	124.024	2,47	306.339
Totaal	2.293.113		5.663.989

¹⁾ Statline Databank CBS, voorlopig aantal inwoners per 1-1-2015. Info van 16-2-2015.

De onderstaande gemeenten, voorheen deelnemers aan de gemeenschappelijke regeling Stadsgewest Haaglanden, betalen in 2016 een bijdrage in het kader van het Mobiliteitsfonds.

Gemeente	Aantal inwoners per 1-1-2015 ¹⁾	Bijdrage per inwoner	Totaal inwoner bijdrage 2016
Den Haag	514.644	9,148	4.707.963
Delft	101.101	9,148	924.872
Leidschendam-Voorburg	73.952	9,148	676.513
Midden-Delfland	18.708	9,148	171.141
Pijnacker-Nootdorp	51.212	9,148	468.487
Rijswijk	48.208	9,148	441.007
Wassenaar	25.784	9,148	235.872
Westland	104.275	9,148	953.908
Zoetermeer	124.024	9,148	1.134.572
Totaal	1.061.908		9.714.334

¹⁾ Statline Databank CBS, voorlopig aantal inwoners per 1-1-2015. Info van 16-2-2015.

Hoofdstuk 8 Besluit

De begroting 2016 inclusief het hierin als bijlage 2 opgenomen Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) 2016 vast te stellen en de in de programma's opgenomen budgetten vast te stellen op programmatotalen.

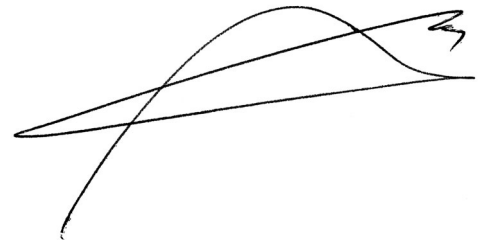
Aldus besloten in de openbare vergadering van het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag van 3 juli 2015,

de secretaris,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Bertram' with a stylized initial 'A.W.H.' to the left.

mw. mr.drs. A.W.H. Bertram

de voorzitter,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Aboutaleb' with a stylized initial 'A.' to the left.

ing. A. Aboutaleb

Bijlage 1 Kostenverdeelstaat 2016-2019 gecompriemd

Kostenverdeelstaat 2016-2017

Omschrijving	2016				2017			
	EV	VK	OV	Totaal	EV	VK	OV	Totaal
Personeel	1.774.425	3.908.837	3.621.137	9.304.400	1.760.043	3.899.735	3.609.159	9.268.900
Huisvesting/facilitaire zaken	301.250	451.875	451.875	1.205.000	270.725	406.088	406.088	1.082.900
Financiën	23.750	35.625	35.625	95.000	22.500	33.750	33.750	90.000
ICT/DIV	143.750	215.625	215.625	575.000	149.575	224.363	224.363	598.300
Bestuursondersteuning/juridische zaken	27.500	41.250	41.250	110.000	27.500	41.250	41.250	110.000
Communicatie	102.375	153.563	153.563	409.500	79.875	119.813	119.813	319.500
Bijdragen samenwerkingsverbanden	80.000-	120.000-	120.000-	320.000-	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Totalen	2.293.050	4.686.774	4.399.074	11.378.900	2.310.218	4.724.998	4.434.422	11.469.600

Legenda

EV = Economisch vestigingsklimaat

VK = Verkeer

OV = Openbaar vervoer

Kostenverdeelstaat 2018-2019

Omschrijving	2018				2019			
	EV	VK	OV	Totaal	EV	VK	OV	Totaal
Personeel	1.781.645	3.693.943	3.400.461	8.876.050	1.798.331	3.729.187	3.432.770	8.960.300
Huisvesting/facilitaire zaken	262.725	394.088	394.088	1.050.900	263.475	395.213	395.213	1.053.900
Financiën	25.000	37.500	37.500	100.000	23.750	35.625	35.625	95.000
ICT/DIV	145.825	218.738	218.738	583.300	145.825	218.738	218.738	583.300
Bestuursondersteuning/juridische zaken	27.500	41.250	41.250	110.000	27.500	41.250	41.250	110.000
Communicatie	84.875	127.313	127.313	339.500	86.125	129.188	129.188	344.500
Bijdragen samenwerkingsverbanden	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Totalen	2.327.570	4.512.831	4.219.349	11.059.750	2.345.006	4.549.200	4.252.783	11.147.000

Legenda

EV = Economisch vestigingsklimaat

VK = Verkeer

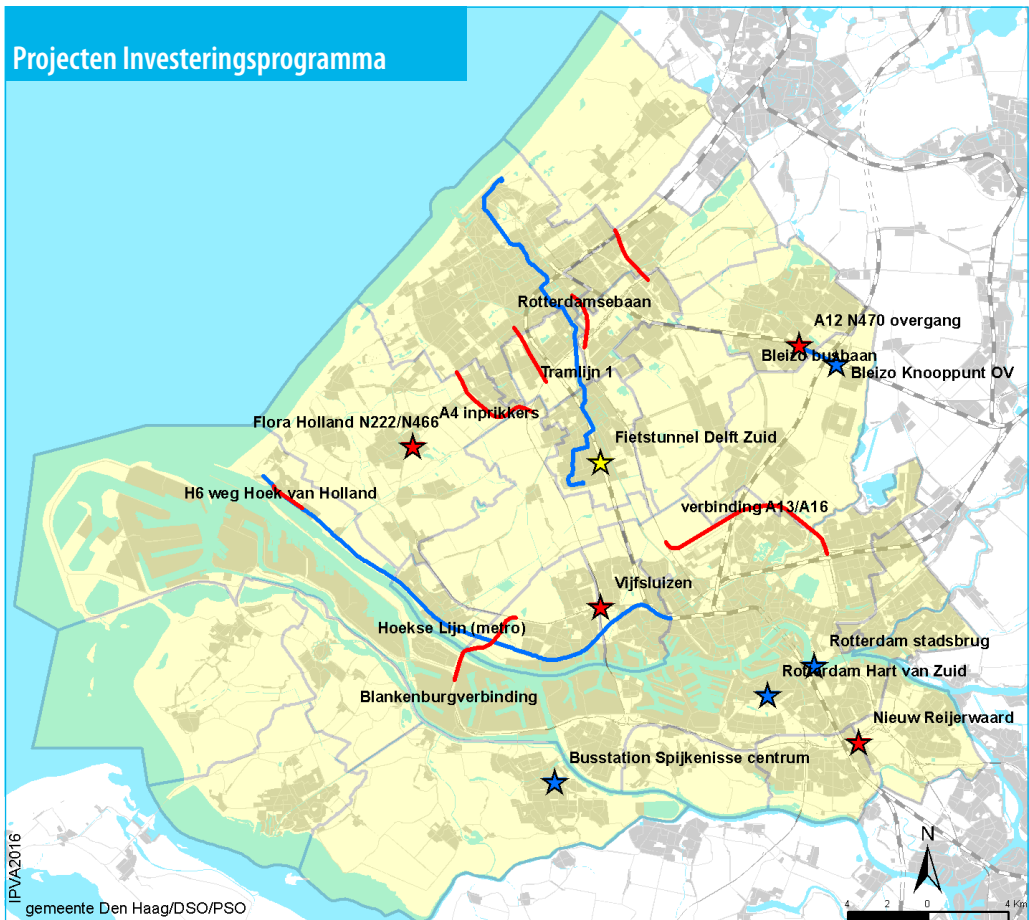
OV = Openbaar vervoer

Bijlage 2 Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2016

(onderdeel van de Begroting 2016)



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG
VERVOERSAUTORITEIT



- Type project:**
-  Fiets
 -  OV
 -  Weg
 -  OV traject
 -  Weg traject
 -  Gemeenten MRDH

Inhoudsopgave

1	Inleiding, achtergronden en kaders	54
1.1	De Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het Investeringsprogramma 2016	54
1.2	Werkgebied van de Vervoersautoriteit	55
1.3	Beleidskaders van de Vervoersautoriteit	55
1.4	Uitgangspunten en randvoorwaarden	57
1.5	Harmonisatie van de investeringsprogramma's	57
2	Financiële samenvatting	59
3	Openbaar Vervoer	61
3.1	Projecten in de realisatiefase	61
3.2	Verkenningen en planstudies	65
4	Verkeersmanagement en wegenstructuur	66
4.1	Projecten in de realisatiefase	66
4.2	Projecten in de uitwerkingsfase	70
4.3	Verkenningen en planstudies	70
5.	Fiets- en ketenmobiliteit en verkeersveiligheid	72
5.1	Fiets	72
5.2	Ketenmobiliteit	74
5.3	Verkeersveiligheid	74
5.4	Duurzame mobiliteit	75
6.	Beter Benutten	76
6.1	Beter Benutten (Haaglanden)	76
6.2	Beter Benutten Vervolg (Haaglanden)	76
6.3	Beter Benutten (Rotterdam)	77
6.4	Beter Benutten Vervolg (Rotterdam)	77
	Bijlagen	79
A	Financieel overzicht IPVa 2015 t/m 2025	80
B	Projecten per subsidieontvanger	82
C	Organogram interne organisatie Vervoersautoriteit	107
D	Afkortingenlijst	108

Hoofdstuk 1 Inleiding, achtergronden en kaders

1.1 De Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het Investeringsprogramma 2016

De Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) voert de verkeer- en vervoerstaken binnen de metropoolregio uit, waaronder het ontwikkelen van beleid en het realiseren en subsidiëren van investeringsmaatregelen binnen het programma Verkeer en het programma Openbaar Vervoer.

Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) is de concrete uitwerking van de Strategische Bereikbaarheidsagenda van de Vervoersautoriteit MRDH. Het IPVa 2016 is een samenstelling van de investeringsprogramma's van de voormalige regio's Rotterdam en Haaglanden. Om de continuïteit van de lopende programma's te borgen, is in aanloop naar de oprichting van de MRDH besloten om de investeringsprogramma's van de regio Haaglanden en de Rotterdamse regio tot en met 2017 gescheiden te houden. Tegelijkertijd is er een bestuurlijke wens en noodzaak om de programma's zo snel mogelijk in elkaar te schuiven en te harmoniseren.

Het IPVa beschrijft waar de beschikbare financiën aan worden besteed qua investeringen. Voor het bepalen van de investeringsmaatregelen zijn de 23 gemeenten, de provincie Zuid-Holland en andere betrokken partijen geconsulteerd. De opgave daarbij was om de investeringslijst te verifiëren en actualiseren en nieuwe projecten aan te melden.

Voor de regio Haaglanden dekt de lijst met geplande investeringen voor Verkeer en Openbaar Vervoer het volledig beschikbare budget van deze voormalige regio. Voor de Rotterdamse regio geldt dat kleine projecten lopende het jaar kunnen worden aangemeld. Er geldt voor deze regio in de jaren 2016 en 2017 een subsidieplafond van € 20 miljoen per jaar, waarbij de aanvragen in volgorde van binnenkomst worden behandeld.

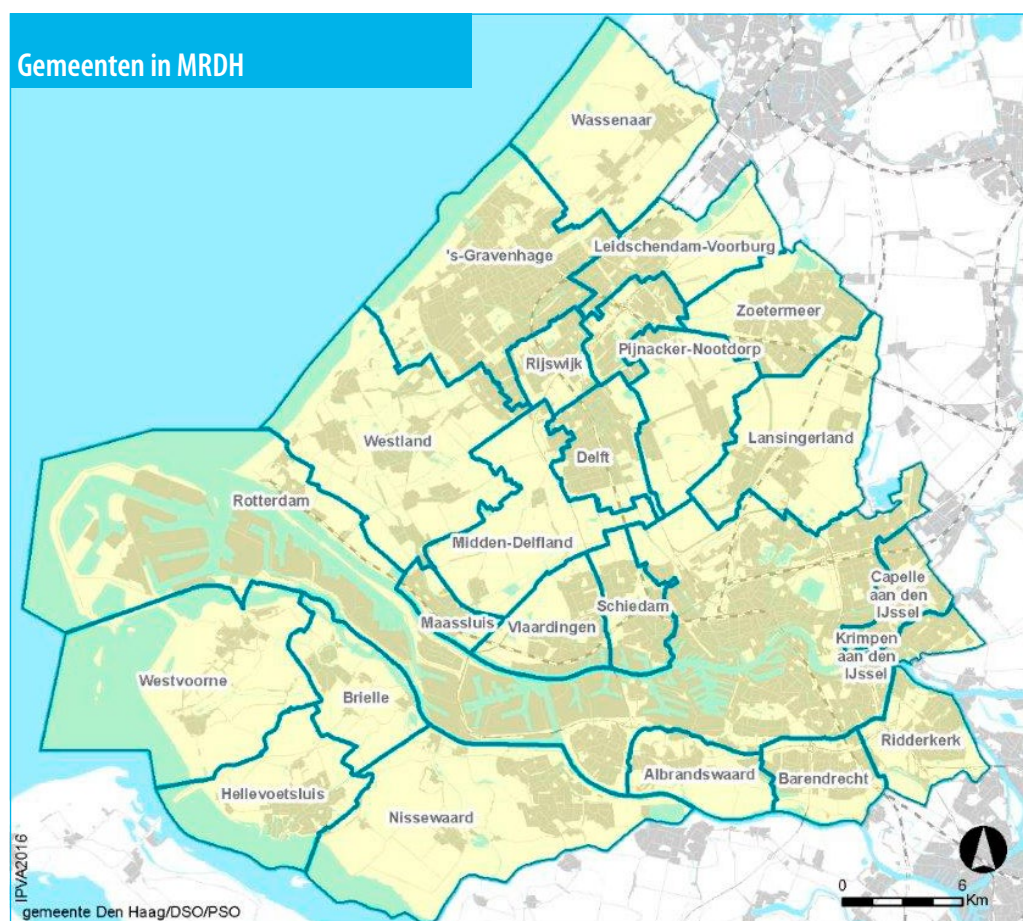
In de hoofdstukken 3 en 4 zijn de grote projecten omschreven. De kleine(re) projecten zijn opgenomen in de bijlagen, zodat het IPVa beperkt in omvang en leesbaar blijft. De investeringen voor fietsvoorzieningen, verkeersveiligheid en ketenmobiliteit zijn over het algemeen wat kleiner van omvang en zijn in de vorm van een kwalitatieve omschrijving in hoofdstuk 5 opgenomen.

In het programma Beter Benutten vervolg (hoofdstuk 6) werken Rijk, regio en bedrijfsleven samen om de bereikbaarheid in de drukste regio's over weg, water en spoor te verbeteren. We verminderen de files op de drukste punten en realiseren reistijdverbetering van deur tot deur in de spits in die drukste gebieden. Daarnaast ligt de nadruk in het programma vooral op maatregelen die reizigers in staat stellen op een slimme manier snel op de plek van bestemming te komen en op een aantal belangrijke thema's zoals fiets, logistiek en spitsmijden.

De besluitvorming daarover vindt medio 2015 plaats en wordt bekrachtigd in overeenkomsten tussen de regio's en de Minister. In het Investeringsprogramma is rekening gehouden met de regionale bijdragen voor de jaren 2015 tot en met 2017.

1.2 Werkgebied van de Vervoersautoriteit

De geografische grenzen en gemeenten zijn op onderstaand kaartje aangegeven.



1.3 Beleidskaders van de Vervoersautoriteit

Het verkeer- en vervoersbeleid van de Metropoolregio heeft als belangrijkste doel het garanderen van de bereikbaarheid van de regio. Een goede bereikbaarheid is immers een voorwaarde voor een voorspoedige ruimtelijke en economische ontwikkeling.

De verwachting is dat de mobiliteit de komende decennia blijft groeien. Als gevolg van de crisis zal dit echter minder snel gaan. In combinatie met de ambitie om kwalitatief hoogwaardige woon- en werkmilieus te creëren, vraagt dat om de inzet op een samenhangend en duurzaam mobiliteitssysteem. Een dergelijk mobiliteitssysteem kent twee pijlers:

1. Een robuust en veilig verkeersnetwerk met een betere benutting;
2. Een hoogwaardig openbaar vervoer en verdere stedelijke ontwikkeling zoveel mogelijk rond de knooppunten van het openbaar vervoer.

Bereikbaarheid en mobiliteit zijn geen doelen op zich, maar zijn randvoorwaarden voor een economisch vitale, leefbare, duurzame en sociale ontwikkeling van de metropoolregio. Om te bepalen welke opgaven er liggen op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid in de metropoolregio beginnen we daarom bewust bij doelen op het gebied van economie, ruimte, milieu en welzijn. Deze doelen zijn opgenomen in de “[Strategische Bereikbaarheidsagenda Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag](#)”.

De hoofddoelen in deze strategische bereikbaarheidsagenda zijn:

Concurrerende economie door het verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid van onze economische kerngebieden. Concurrentie vindt in toenemende mate plaats tussen stedelijke regio's. Deze bieden toegang tot werk, creativiteit, sociale contacten et cetera. Door onze economische kerngebieden voor mensen en goederen binnen een betrouwbare en aanvaardbare reistijd bereikbaar te maken, ontstaan er meer kansen voor agglomeratievoordelen en verbetert de concurrentiekracht van de regio.

Kwaliteit van plekken verhogen door de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van internationaal concurrerende plekken en de kwaliteit van andere woon- en werklocaties te verbeteren. Mensen en banen trekken in toenemende mate naar de stad. Ze zijn op zoek naar woon-, werk- en interactiemilieus die niet alleen bereikbaar, maar ook aantrekkelijk zijn. Dit betekent per plek zoeken naar de juiste balans tussen het beter bereikbaar maken of houden van de plek en het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit.

Vergroten van kansen voor mensen door te zorgen dat ze toegang hebben tot werk en voorzieningen binnen een aanvaardbare reistijd en tegen een redelijke prijs. Iedereen krijgt zoveel mogelijk kansen om zich te ontplooiën, zowel in economisch als maatschappelijk opzicht. Voor toegang tot werk en voorzieningen is betaalbare bereikbaarheid een belangrijke basisvoorwaarde.

De duurzame regio door een meer toekomstvast, schoner, stiller en zuiniger vervoersysteem. Er is een sterke noodzaak om te verduurzamen om een klimaat- en energiecrisis af te wenden. Mobiliteit blijft op dit moment achter bij andere sectoren als men kijkt naar verduurzaming. Innovatie op dit gebied biedt economische kansen. Er is veel onzekerheid over de ontwikkeling van de mobiliteit en het tempo waarin mobiliteit moet verduurzamen. Het is belangrijk om op zoek te gaan naar robuuste investeringen en maatregelen die daarmee rekening houden.

Efficiënt en rendabel omgaan met middelen door optimaal gebruik te maken van het beschikbare vervoersysteem en de ruimte daaromheen. De budgetten voor investeringen in infrastructuur nemen af, terwijl de kosten voor beheer en onderhoud toenemen. Dat betekent minder geld voor uitbreiding van 'harde' infrastructuur, maar ondertussen nemen de mogelijkheden om met nieuwe technieken de bestaande infrastructuur beter te benutten snel toe.

Slim gebruik maken van de bestaande infrastructuur betekent ook inzetten op transformatie en intensivering van het ruimtegebruik in onze steden rondom het openbaar vervoer, waardoor we afstanden verkorten en bovendien de ruimtes tussen onze steden open houden.

Op basis van deze brede doelen is bepaald wat de opgaven zijn voor een succesvol verkeer- en vervoersysteem, waarbij we voortbouwen op de lopende programma's. We kijken naar wat de Vervoersautoriteit zelf kan oppakken binnen de wettelijke toegekende taken en waar we anderen voor nodig hebben.

1.4 Uitgangspunten en randvoorwaarden

Naast de Strategische Bereikbaarheidsagenda, heeft het IPVa een basis in een aantal onderliggende vastgestelde beleidsstukken en verordeningen.

De doelen van het voormalige Stadsgewest Haaglanden staan beschreven in:

- de Regionale Nota Mobiliteit uit 2005 met het supplement uit 2008
- de "Update van de Regionale Nota Mobiliteit" uit 2013
- MIRT-Verkenning Haaglanden 2012

De doelen van de voormalige stadsregio Rotterdam staan beschreven in:

- de Regionale Strategische Agenda 2010-2014
- het Regionaal Verkeers- en VervoersPlan 2003-2020
- Kadernota Openbaar Vervoer uit 2011
- programma 'Naar een Toekomstvast OV' uit 2012
- MIRT-Verkenning Rotterdam VooRuit 2009

De doelen van Randstad-net (R-net), zoals beschreven in de Bestuursovereenkomst hoogwaardig OV Randstad met bijlagen, uit 2012.

De Tijdelijke subsidieverordening MRDH 2015

In het IPVa houden we daarnaast rekening met de verordeningen en de investeringsprogramma's met de bijbehorende begrotingswijzigingen van de voormalige regio's:

- Verordening mobiliteitsfonds Haaglanden 2005 (Stadsgewest Haaglanden)
- Subsidieverordening Verkeer en Vervoer 2012 (stadsregio Rotterdam)
- Uitvoeringsregeling BDU 2014 (stadsregio Rotterdam)
- Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2015 en actualisatie 2014 (Stadsgewest Haaglanden)
- Regionaal Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2015 -2018 (stadsregio Rotterdam, bijlage 1)

1.5 Harmonisatie van de investeringsprogramma's

Het Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer van het Stadsgewest Haaglanden en het Regionaal Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer van de stadsregio Rotterdam kenden een wezenlijk verschil in verschijningsvorm, presentatie en inhoud. Het IPVa 2016 is een combinatie van de vorige investeringsprogramma's, waarbij we streven naar een optimale benutting van de kwaliteiten van beiden.

Wat we willen bereiken is dat het IPVa inzicht geeft in de belangrijkste projecten en de relevante wijzigingen. Enerzijds houden we het leesbaar door ons in de tekst te beperken tot de hoofdlijnen. In de bijlagen worden de investeringen en bestedingen gedetailleerder weergegeven.

De exploitatiekosten openbaar vervoer, beheer- en onderhoudskosten, jaarlijkse bijdragen aan gelieerde partijen en apparaatslasten worden betaald vanuit de BDU-gelden, maar zijn geen projectmatige investeringen. Om die reden zijn deze niet opgenomen in het IPVa.

In beide voormalige regio's werden de grote projecten (investeringskosten groter dan € 5 miljoen) gefaseerd opgevoerd: van een eerste idee tot aan de realisatie. Deze methodiek werd door beide regio's op een vrijwel identieke wijze gehanteerd, maar de terminologie verschilde enigszins. Vanaf dit IPVa hanteren we de volgende vier fasen:

Verkenningen en planstudies

Er is een probleem geconstateerd en een potentiële oplossing voorhanden. De effecten en kosten zijn indicatief bekend, maar er is nog geen dekking. De planning heeft een bandbreedte van enige jaren en er is nog geen aangewezen projectorganisatie.

Uitwerkingsfase

Voor het project heeft de MRDH een aanmelding van de wegbeheerder getoetst en opgenomen in het IPVa. De planning is op 1 à 2 jaar nauwkeurig. Het project kan eventueel afvallen als blijkt dat er (nog) geen of onvoldoende geld beschikbaar is om het project uit te voeren en af te ronden.

Realisatiefase

Het project is getoetst en (bijna) geschikt conform de verordening. De planning en uitvoeringstermijn zijn bekend.

Vaststelling

Het project is afgerond en de eindafrekening wordt ingediend. De Vervoersautoriteit verzorgt de financiële vaststelling.

Binnen de financiële administratie van de MRDH is de bron van diverse geldstromen en fondsen vastgelegd, maar in dit IPVa zal dat alleen zichtbaar zijn wanneer dat een toegevoegde waarde heeft. Afgeronde subsidieprogramma's waar voor nieuwe projecten geen subsidie meer beschikbaar is, worden dan ook niet meer vermeld.

Hoofdstuk 2 Financiële samenvatting

De projecten en de organisatie van de Vervoersautoriteit worden grotendeels bekostigd uit de reguliere Rijksbijdrage aan de Brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Daarnaast zijn er nog specifieke Rijksbijdragen, zoals gelden voor Beter Benutten (vervolg) en het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer.

Beide regio's kennen daarnaast fondsen en reserves. Het voormalige Stadsgewest Haaglanden beschikt over het Fonds Bereikbaarheidsoffensief voor de Randstad in Haaglanden (BOR-fonds, 2001). Alle beschikbare middelen zijn belegd zodat er geen nieuwe projecten meer van worden gefinancierd. Verder kent het voormalige Stadsgewest Haaglanden een inwonerbijdrage van € 9,148 ten behoeve van het Mobiliteitsfonds. De inleg komt uitsluitend en volledig ten goede aan de Haaglanden-gemeenten. Er wordt aparte besluitvorming voorbereid hoe om te gaan met deze inwonerbijdrage vanaf 2018.

Voor het IPVa 2016 passen we de volgende randvoorwaarden toe:

- De geldstromen van het Stadsgewest Haaglanden en stadsregio Rotterdams blijven gescheiden gepresenteerd tot en met 2025;
- De jaarlijkse contributie van de Haaglanden-gemeenten is tot en met 2017 vastgelegd, maar in het IPVa opgenomen tot en met 2024;
- Het IPVa mag een overplanning hebben, mits een negatief saldo binnen 10 jaar gereduceerd is tot nul;
- De vigerende verordeningen en regelingen van de voormalige regio's zijn in 2016 van kracht;
- De grens tussen grote en kleine projecten is € 5 miljoen.

Baten regio Haaglanden	2016	2017	2018	2019
Openbaar Vervoer	39.101.100	20.044.200	6.391.900	506.300
Verkeer	74.107.800	26.096.500	10.356.000	52.827.500
Totalen	113.208.900	46.140.700	16.747.900	53.333.800

Baten Rotterdamse regio	2016	2017	2018	2019
Openbaar Vervoer	75.573.000	194.373.000	75.036.000	16.221.000
Verkeer	84.494.300	21.224.000	26.690.000	41.690.000
Totalen	160.067.300	215.597.000	101.726.000	57.911.000

Baten Metropoolregio totaal	2016	2017	2018	2019
Openbaar Vervoer	114.674.100	214.417.200	81.427.900	16.727.300
Verkeer	158.602.100	47.320.500	37.046.000	94.517.500
Totalen	273.276.200	261.737.700	118.473.900	111.244.800

Investeringsprogramma regio Haaglanden	2016	2017	2018	2019
Openbaar Vervoer	39.101.100	20.044.200	6.391.900	506.300
Verkeersmanagement en wegenstructuur	57.102.600	9.085.800	2.206.000	44.552.500
Fiets- en ketenmobiliteit	11.185.200	11.861.200	5.250.000	5.000.000
Verkeersveiligheid	5.820.000	5.149.500	2.900.000	3.275.000
Totalen	113.208.900	46.140.700	16.747.900	53.333.800

Investeringsprogramma Rotterdamse regio	2016	2017	2018	2019
Openbaar Vervoer	75.573.000	194.373.000	75.036.000	16.221.000
Verkeersmanagement en wegenstructuur	72.672.800	10.658.000	16.599.000	31.599.000
Fiets- en ketenmobiliteit	6.739.000	6.415.000	6.415.000	6.415.000
Verkeersveiligheid	5.082.500	4.151.000	3.676.000	3.676.000
Totalen	160.067.300	215.597.000	101.726.000	57.911.000

Investeringsprogramma Metropoolregio totaal	2016	2017	2018	2019
Openbaar Vervoer	114.674.100	214.417.200	81.427.900	16.727.300
Verkeersmanagement en wegenstructuur	129.775.400	19.743.800	18.805.000	76.151.500
Fiets- en ketenmobiliteit	17.924.200	18.276.200	11.665.000	11.415.000
Verkeersveiligheid	10.902.500	9.300.500	6.576.000	6.951.000
Totalen	273.276.200	261.737.700	118.473.900	111.244.800

Hoofdstuk 3 Openbaar Vervoer

Eén van de ambities van de MRDH is een leefbare woon- en werkomgeving met een krachtige economie. Hiervoor is bereikbaarheid en dus een sterk en betrouwbaar openbaar vervoernetwerk belangrijk. Een netwerk dat ruimte biedt aan alle reizigers. Nu én straks. Daarom werkt de MRDH met alle partners in de regio samen aan het openbaar vervoer van de toekomst. De meeste tramlijnen worden de komende jaren aangepakt: inzet van moderne en ruimere trams, comfortabele haltes en actuele reisinformatie.

De geïntegreerde aanpak van mobiliteit en verstedelijking richt zich ook op de Stedenbaanstations langs de spoorlijnen, maar wordt uitgebreid naar het totale hoogwaardig openbaarvervoersysteem in de Zuidvleugel en de Randstad: ook wel Randstad-net of R-net genoemd.

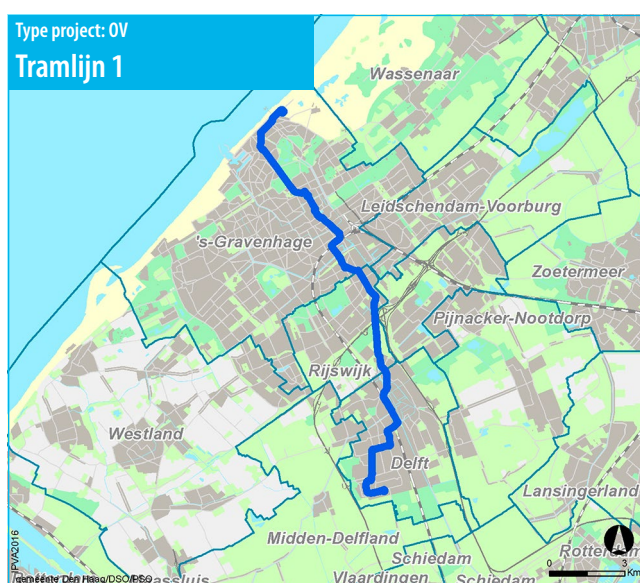
In de Rotterdamse regio vormen de lijndiensten over water, de Fast Ferry, een belangrijk onderdeel van het openbaar vervoersnet.

Dit hoofdstuk beschrijft de grootste of meest in het oog springende projecten binnen de MRDH op het gebied van Openbaar Vervoer. De omvang van investeringen en subsidies in 2016 is € 114,6 miljoen.

3.1 Projecten in de realisatiefase

Tramlijn 1 Scheveningen-Delft

Tramlijn 1 maakt deel uit van het programma Netwerk RandstadRail (NRR). De lijn verbindt de gemeenten Den Haag, Rijswijk en Delft. Vanwege de omvang is het project opgeknipt in een deel Den Haag en een deel Delft en Rijswijk. De werkzaamheden zijn gericht op het aanpassen van de perrons voor nieuw materieel, het opheffen van conflicten in Profiel van Vrije Ruimte en verbeteren van de halte-toegankelijkheid.



De aanpassingen worden in 2017 uitgevoerd en zo veel mogelijk gecombineerd met het door HTM geplande groot onderhoud en met gemeentelijk onderhoud aan de buitenruimte.

Projecttrekker	Bijdrage MRDH x € 1.000				
	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Metropoolregio	7.275	7.500	0	0	0

Tramlijn 19 Leidschendam-Rijswijk-Delft

De aanpassingen aan tramlijn 19 hebben de komende jaren voornamelijk betrekking op het tracé-deel in Delft: ter hoogte van de spoortunnel wordt het netwerk op een definitieve locatie gelegd. De Sebastiaansbrug moet worden vervangen en geschikt gemaakt voor tramverkeer. Daarna kan worden aangesloten op het al aangelegde transpoor in de TU-campus in Delft.

Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Metropoolregio	4.000	4.831	0	0	0

Haags Startstation Erasmuslijn (Den Haag)

De gemeente Den Haag is eind november 2014 gestart met de bouw van het Haags Startstation Erasmuslijn; de nieuwe halte op het Centraal Station voor de metrolijn die Rotterdam met Den Haag verbindt. Van de E-lijn maken dagelijks veel reizigers gebruik. De metro's stoppen nu nog op spoor 11 en 12 van Den Haag CS, maar krijgen rond de zomer van 2016 een nieuwe halte direct naast het busplatform.

Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Metropoolregio	2.400	0	0	0	0

Agglonet (Den Haag en omgeving)

Dit programma is bedoeld voor het verbeteren van de doorstroming en het verhogen van de gemiddelde rijnsnelheid van trams en bussen. Het betreft een grote hoeveelheid kleine maatregelen.

Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Metropoolregio	1.250	1.250	95	0	0

Hoogwaardig Openbaar Vervoer-baan naast de Rotterdamsebaan (Rijswijk/Den Haag)

De Rotterdamsebaan wordt tussen nu en 2019 aangelegd. In het project is een ruimtereservering opgenomen voor de realisatie van een Hoogwaardig Openbaar Vervoer-baan. De haalbaarheid en de wijze van uitvoering (bus of rail) is nog in studie.

Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Den Haag	0	0	0	0	15.262

Inframaatregelen Netwerk RandstadRail (Den Haag en omgeving)

Netwerk RandstadRail (NRR) heeft als doel door middel van een samenhangend pakket aan maatregelen bij te dragen aan een zeer goede OV-bereikbaarheid in de regio Haaglanden. De opgave is om het gebruik van openbaar vervoer met 40% te laten groeien tot 2020. De reizigersgroei is mogelijk door onder meer de inzet van nieuw, ruimer trammaterieel.

De haltes van lijnen 2, 9, 11 en 17 worden gereed gemaakt voor dat ruimere materieel en krijgen een hogere kwaliteit door een comfortabele inrichting en actuele reisinformatie. Ook de maatregelen aan lijn 1 vallen onder Netwerk RandstadRail.

Het grootste deel van de projecten ligt binnen de gemeente Den Haag, daarom is er met de gemeente en HTM een structurele samenwerking voor al deze projecten ingericht. Voor de projecten in andere gemeenten worden per project keuzes gemaakt over de samenwerkingsvorm.

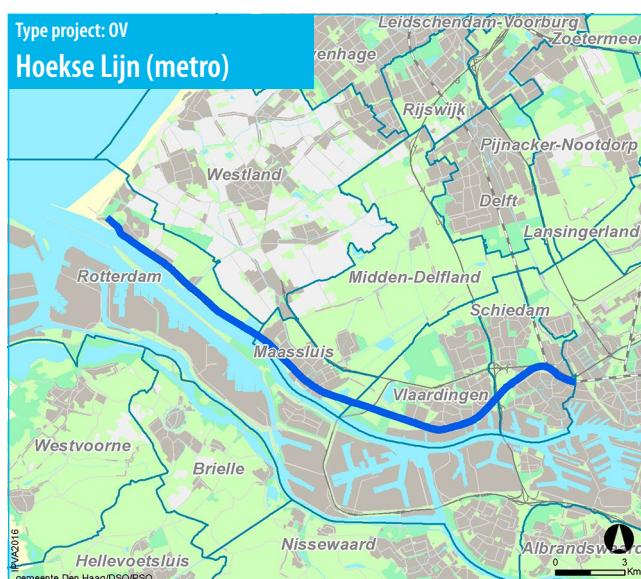
Projecttrekker	Bijdrage MRDH x € 1.000				
	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Diversen	16.269	2.792	0	0	0

Naar een toekomstvast OV (Rotterdam en omgeving)

Dit programma omvat een waaier aan projecten, studies, innovaties en proeven die het openbaar vervoer aantrekkelijker moet maken voor de reiziger. De projecten moeten ook leiden tot structurele bezuinigingen. Het doel is om het openbaar vervoer duurzamer en daarmee toekomst vaster te maken. Een greep uit de projecten: verhogen sociale veiligheid, betere toegankelijkheid van bus- en tramhaltes, fietsparkeerplekken bij openbaar vervoer, meer inkomsten uit Verkoop en Marketing, een proef op verkorting van de reistijd van tram 21/24, verkorting van de reistijd van tram 23/25 en metro Oost, realisatie van extra ingangen bij metrostations.

Hoekse Lijn (Noordoever van de Maas)

De MRDH werkt hard aan de verbetering van het openbaar vervoer. Met het project Hoekse Lijn zal het bestaande tracé tussen Schiedam en Hoek van Holland een metamorfose ondergaan: van een gewone spoorlijn naar een moderne metro. Aan het eind van de lijn, in Hoek van Holland, wordt een kilometer nieuw spoor aangelegd met een nieuw station 'Hoek van Holland Strand'.



In Schiedam sluit de Hoekse Lijn aan op metrolijn B naar Nesselande. Door de koppeling aan het Rotterdamse metronet wordt het hart van Rotterdam via de gemeenten Schiedam, Vlaardingen en Maassluis verbonden met het strand van Hoek van Holland. Na de ombouw stijgt naar verwachting het aantal reizigers op de Hoekse Lijn met circa 40%.

Op de Hoekse Lijn vindt goederenvervoer plaats ten behoeve van enkele langs het spoor gevestigde bedrijven. Na de ombouw blijft dit mogelijk buiten de spitsuren. Deze treinen kunnen bij Schiedam doorrijden op het hoofdspoor van ProRail.

Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
MRDH	44.000	162.661	43.500	9.485	-

Bleizo (gemeente Lansingerland)

Sinds enkele jaren wordt gewerkt aan de totstandkoming van station Bleizo, een nieuw NS-station op spoorlijn Den Haag -Gouda-Utrecht op de grens van de gemeenten Zoetermeer en Lansingerland als onderdeel van de nieuwe vervoersknoop. Hier komen trein, RandstadRail, buslijnen, fietspaden, een P+R en fietsparkeren op een hoogwaardig knooppunt bij elkaar. Dit biedt grote kansen voor ruimtelijke ontwikkeling. De vervoersknoop is eind 2018 gereed.



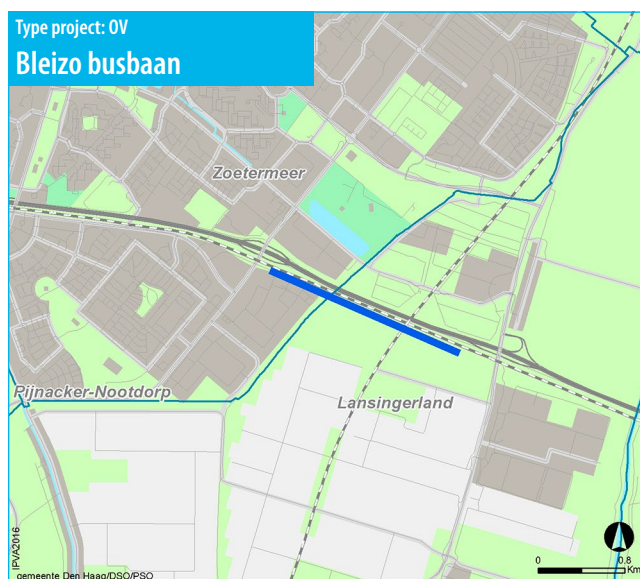
Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Vervoersknoop Bleizo	15.557	15.557	15.230	6.222	0

3.2 Verkenningen en planstudies

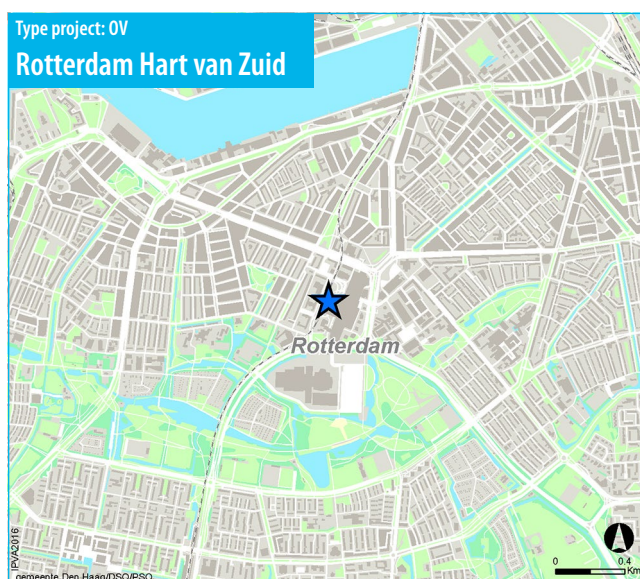
Bleizo Hoogwaardig Openbaar Vervoer-baan (Zoetermeer/Lansingerland)

Station Bleizo opent eind 2018. Het is een belangrijke vervoersknoop, maar de businfrastructuur sluit er nog niet op aan. Aan de zuidzijde is een nieuwe verbinding nodig tussen de ZoRo busbaan, station Bleizo en de Zilverstraat in Zoetermeer. Deze verbinding moet geschikt zijn voor hoogwaardig openbaar vervoer en zal worden aangelegd als vrije busbaan. De oplevering moet gelijktijdig zijn met de ingebruikname van station Bleizo.



Hart van Zuid (gemeente Rotterdam)

Het Hart van Zuid ligt in Rotterdam tussen Ahoy en het Zuidplein. De belangrijkste ambitie is een bruisend centrum realiseren voor heel Rotterdam Zuid. Het gebied wordt nóg beter bereikbaar met het openbaar vervoer. De nieuwe busterminal en de metroperrons sluiten straks logischer op elkaar aan. En de nieuwe looproutes van en naar het stadsplein worden kort, uitnodigend en veilig. Ook komt er een nieuwe fietsparkeergarage, die voor iedereen toegankelijk is. Voetgangers kunnen de drukke Zuiderparkweg makkelijker en veiliger oversteken. Tussen het winkelcentrum en Ahoy en het Zuiderpark komen uitnodigende en veilige wandelroutes.



Hoofdstuk 4 Verkeersmanagement en wegenstructuur

De verwachting is dat de mobiliteit de komende decennia blijft groeien. In combinatie met de ambitie van hoogwaardige woon- en werkmilieus, vraagt dat om inzet op een samenhangend en duurzaam mobiliteitssysteem. Een robuust, veilig en optimaal benut verkeersnetwerk is daarvoor een onmisbare pijler.

De nota "Update Regionale Mobiliteit Haaglanden" van november 2013, benoemt concrete projecten die bijdragen aan een duurzaam concurrerende, bereikbare, veilige en leefbare regio.

In de Rotterdamse regio is de infrastructuur de laatste decennia onvoldoende meegegroeid met de ruimtelijke en economische ontwikkeling, wat vooral te merken is aan de overbelasting op de Ruit (A20/A16/A15/A4). Op termijn kunnen ook capaciteitsproblemen in het regionaal openbaar vervoer ontstaan. De eenzijdige ontsluiting van het haven- en industriecomplex vormt een probleem.

Dit hoofdstuk beschrijft de grootste of meest in het oog springende projecten binnen de MRDH op het gebied van verkeersmanagement en wegenstructuur. Voor 2016 zijn de investeringen subsidies geraamd op € 129,7 miljoen.

4.1 Projecten in de realisatiefase

Rotterdamsebaan (Rijswijk, Den Haag)

De Rotterdamsebaan is een verbinding tussen knooppunt Ypenburg en de Centrumring van Den Haag. De Rotterdamsebaan wordt aangelegd als boortunnel onder Voorburg West en sluit aan op de Binckhorstlaan. De verbinding is nodig vanwege de problematische bereikbaarheid van de centrale zone van Den Haag en de verwachte economische ontwikkelingen. Na de openstelling eind 2019, verbetert de leefbaarheid in Voorburg en langs de Haagweg te Rijswijk.

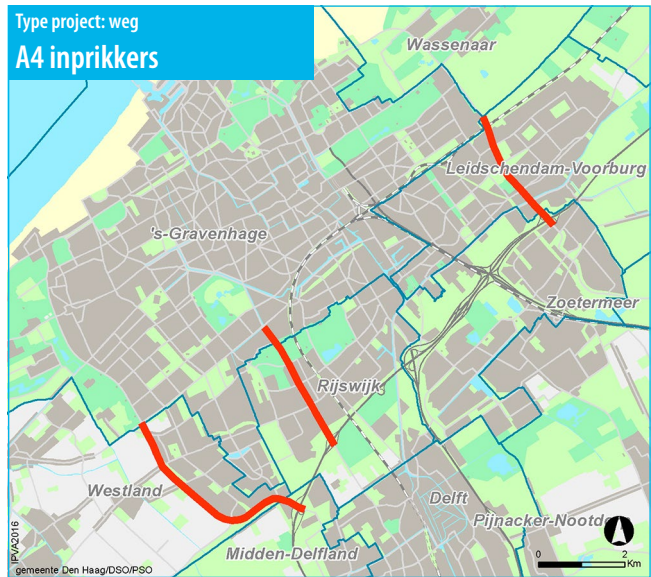


Projecttrekker	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Den Haag	44.236	0	0	42.346	66.718

Bijdrage MRDH x € 1.000

A4 passage met Poorten en Inprikkers (Den Haag en omgeving)

In de MIRT-verkenning Haaglanden hebben de doorstroming A4 en Poorten en Inprikkers prioriteit. De maatregelen in dat pakket worden tot 2028 uitgevoerd. Het ministerie van IenM betaalt en realiseert de maatregelen aan de A4 met bijbehorende aansluitingen, inclusief vergroten van de capaciteit tussen de aansluitingen Beatrixlaan en Den Hoorn, en aanpassingen aan de N14.



De provincie Zuid-Holland neemt maatregelen op de N211 tussen de aansluiting A4 en de Veilingroute. Dit project moet voor 2020 gereed zijn.

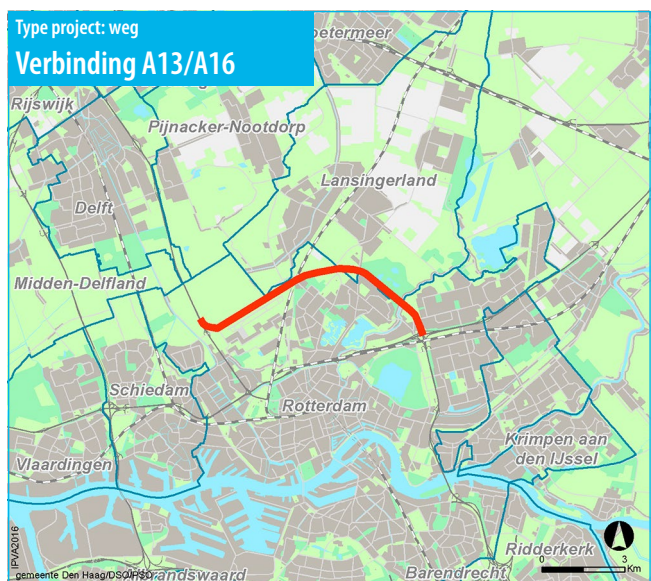
De Metropoolregio, gemeenten en de provincie betalen de ongelijkvloerse kruising van de N211-Erasmusweg. Voor het ongelijkvloers maken van de kruisingen Prinses Beatrixlaan met de Admiraal Helfrichsingel en Winston Churchillaan draagt het ministerie 1/3 van de kosten. De Metropoolregio en regionale partijen betalen het overige deel. De uitvoering van deze projecten is voorzien na 2020.

Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Den Haag, Rijswijk, RWS	0	0	0	0	63.400

A13/A16 (Rotterdam, Lansingerland)

Dit project omvat de realisatie van een nieuwe rijksweg tussen de A13 en de A16. De weg zal voor een groot gedeelte op de huidige locatie van de N209 langs Rotterdam The Hague Airport worden aangelegd. Vanaf de Bergweg-Zuid tot en met de Rotte wordt de weg aangelegd in een tunnel op maaiveld door het Lage Bergse Bos. Met de aanleg van de A13/A16 verbetert de bereikbaarheid en de leefbaarheid van Rotterdam en het noordelijke deel van de Rotterdamse regio,



verbetert de doorstroming op de A13 en A20 en wordt het onderliggend wegennet voor een groot gedeelte ontlast. De regio stelt in totaal € 100 miljoen beschikbaar, waarvan 60% als bijdrage van de MRDH. Hiermee worden extra maatregelen mogelijk ten behoeve van een goede inpassing van de weg, waaronder een akoestisch landschap, de tunnel op maaiveld en een recreaduct.

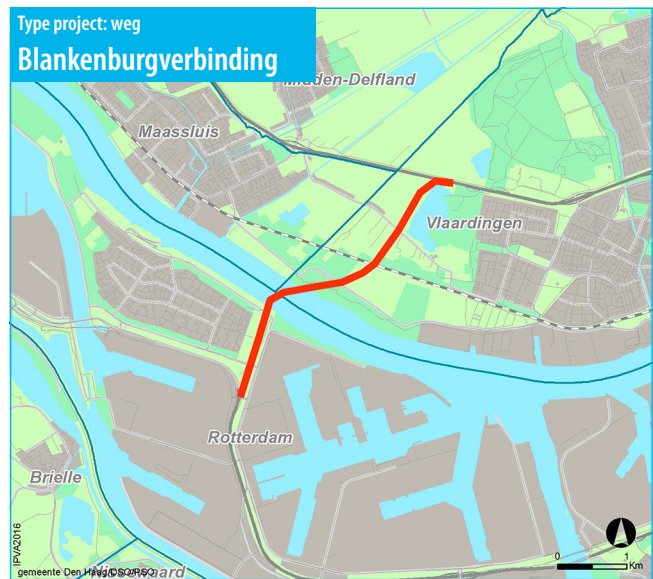
Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
RWS	63.200	0	0	0	0

Blankenburgverbinding (Rotterdam, Vlaardingen)

Dit betreft de aanleg van een nieuwe tunnelverbinding onder de Nieuwe Waterweg tussen de A15 bij Rozenburg en de A20 ten westen van Vlaardingen. Deze tunnel is nodig om de bereikbaarheid van de haven te garanderen en die van Westland te verbeteren. Het project ontlast de Beneluxtunnel en de Botlekcorridor.

De regionale partijen hebben een Kwaliteitsprogramma opgesteld, die de impact van de weg beperkt door verbetering van groen, recreatie, waterkwaliteit, natuur, het tegengaan van geluidsoverlast en het verbeteren van het onderliggend wegennet. Dit Kwaliteitsprogramma wordt betaald uit de € 25,4 miljoen euro van de motie Kuiken, aangevuld met middelen van de regionale partijen.

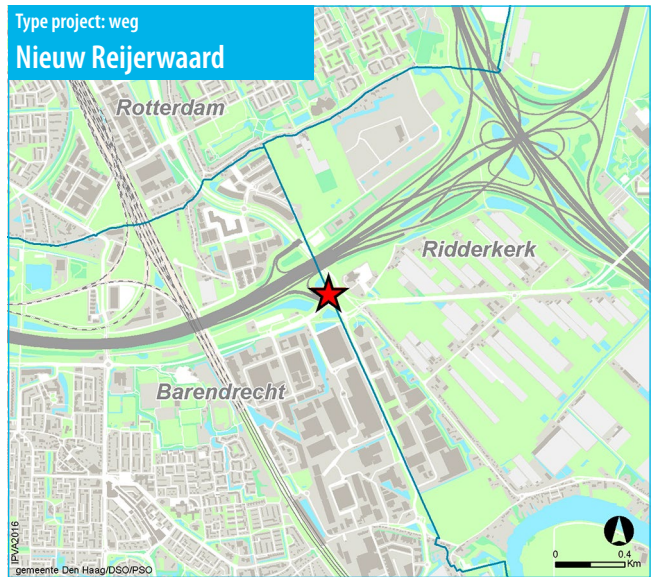


Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
RWS	5.500	0	0	0	0

Nieuw Reijerwaard (Ridderkerk)

Nieuw Reijerwaard is een nieuw agrologistiek bedrijventerrein van ruim 90 hectare direct ten zuiden van het verkeersplein Ridderster (A15/A16). Om de bestaande verkeersbewegingen en de voorziene verkeersgroei af te kunnen wikkelen, moeten de zuidelijke op- en afrit van de A15 ter plaatse worden aangepast. Deze kruising heet de IJsselmondse Knoop.



Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
GR Nieuw Reijerwaard	5.250	0	0	0	0

H6-weg (Hoek van Holland)

Het project H6-weg betreft de realisatie van het laatste gedeelte van de Tweede Ontsluitingsweg Hoek van Holland, waarbij de Hoeksebaan vanaf de Haakweg wordt doorgetrokken tot de Harwichweg. Er ontstaat een nieuwe ontsluiting voor het autoverkeer, waardoor de Maasdijk en de wegen door de dorpskern ontlast worden. Hierdoor verbetert de doorstroming en verkeersveiligheid in het gebied. De ontwikkeling van de omgeving station Hoek van Holland Haven inclusief een P+R terrein maken tevens deel uit van het project. De bruto kosten bedragen globaal € 17,5 miljoen.



Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Gemeente Rotterdam	0	4.300	4.300	0	0

4.2 Projecten in de uitwerkingsfase

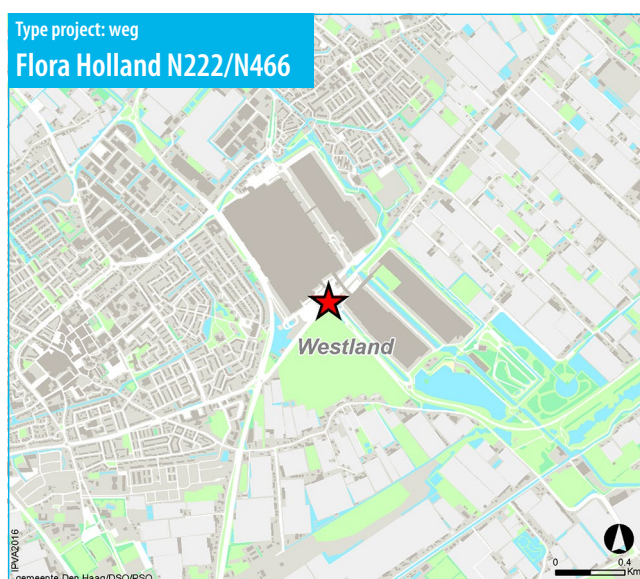
Vijfsluizen (Schiedam, Vlaardingen)

De verkeersafwikkeling op de aansluiting A4 Vijfsluizen stagneert geregeld. Als gevolg hiervan treedt nu al geregeld congestie op, met terugslag tot in de Beneluxtunnel. Met de openstelling van de A4 Delft Schiedam, de geplande ruimtelijke ontwikkeling en de autonome groei zal het verkeersaanbod en daarmee de problematiek op de aansluiting A4 Vijfsluizen verder toenemen. Door een verbeterde configuratie van de aansluiting, de direct naastgelegen kruispunten en de bijbehorende verkeersregelinstanties zal de doorstroming verbeteren.

4.3 Verkenningen en planstudies

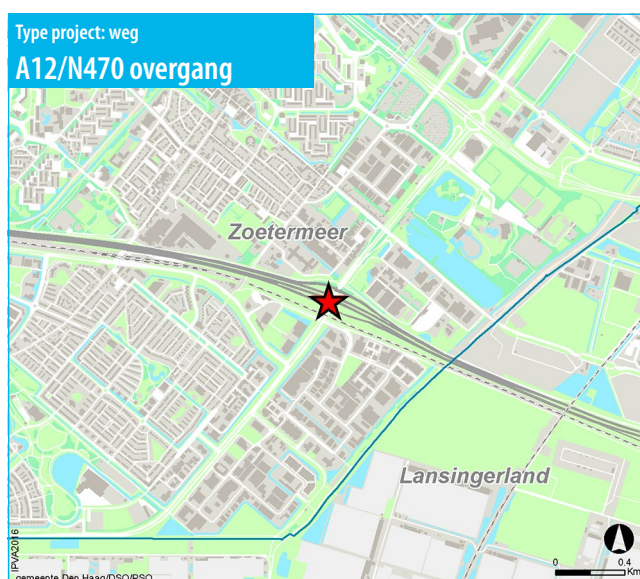
Reconstructie kruispunt N222/N466 en verbreden Veilingroute bij FloraHolland (Westland)

Met deze aanpassing verbetert de doorstroming van met name het goederenvervoer. De provincie Zuid-Holland is de initiatiefnemer; de bruto kosten zijn globaal € 4,1 miljoen.



Verbetering van de verkeersafwikkeling aansluitingen bij de A12 te Zoetermeer

Bij deze genoemde aansluitingen moet in de nabije toekomst rekening worden gehouden met maatregelen voor afwikkeling van het verkeer. De gemeente Zoetermeer is de initiatiefnemer. De bruto kosten bedragen globaal € 10 miljoen. De uitvoering is gedacht na 2020.



Nieuwe oeververbinding regionaal verkeer (Rotterdam)

Het concentreren van verkeer op het hoofdwegennet is eindig. De stroom verkeer op bijvoorbeeld de Brienoord-corridor is al zo groot, dat uitbreiding van de capaciteit op dezelfde bundel technisch en financieel niet realistisch is. In een verkenning is gekeken naar de gevolgen van nieuwe (oever)verbindingen voor een verbetering van de doorstroming en leefbaarheid op het gehele onderliggend wegennet. Het gaat hierbij om de verbindingen die in

het kader van het project Rotterdam VooRuit naar voren zijn gekomen. Een nieuwe verbinding betekent tevens een nieuwe oriëntatie en daarmee meer mogelijkheden voor de groei van de netwerkstad.



Hoofdstuk 5 Fiets- en ketenmobiliteit en verkeersveiligheid

De fiets draagt bij aan drie van de vijf doelen uit de Strategische Bereikbaarheidsagenda, zoals beschreven in hoofdstuk 1.3: de kwaliteit van plekken, kansen voor mensen en de duurzame regio. De ketenmobiliteit draagt bij aan de doelstelling van de concurrerende economie.

Door voetgangers en fietsers centraal te stellen bij de inrichting van belangrijke centra en knooppunten, kan de verblijfskwaliteit van zulke plekken verbeterd worden. Tegelijkertijd wordt het aantrekkelijker om te voet en op de fiets naar de dichtstbijzijnde OV-halte te gaan. Zo beperken we (de groei van) het autogebruik in het voor- en natransport.

Snellere verbindingen in de regio bieden meer kansen op werk. De fiets vervult daarin in eerste instantie een rol in het voor- en natransport voor het OV. Snelfietsroutes vergroten de fietsbereikbaarheid tussen delen van de regio en ontsluiten op die manier extra arbeidsplaatsen. In landelijke delen draagt de fiets bij aan de lokale bereikbaarheid van voorzieningen en het OV-hoofdnet. Tot slot kan de fiets bijdragen aan de bevordering van de toegankelijkheid van recreatiegebieden.

De “duurzame regio” zet in op de fiets in en tussen de steden door verbetering van de voorzieningen voor de fiets en geeft de fiets een primaire rol in het voor- en natransport. Tegelijkertijd streven we er naar om mobiliteitsmanagement en knooppuntontwikkeling te gebruiken als middelen om milieuvriendelijke mobiliteit te bevorderen. Er wordt ingezet op een modal shift van auto naar fiets en OV.

De investeringen en subsidies zijn voor 2016 geraamd op € 17,9 miljoen voor fiets- en ketenmobiliteit en € 10,9 miljoen voor verkeersveiligheid.

5.1 Fiets

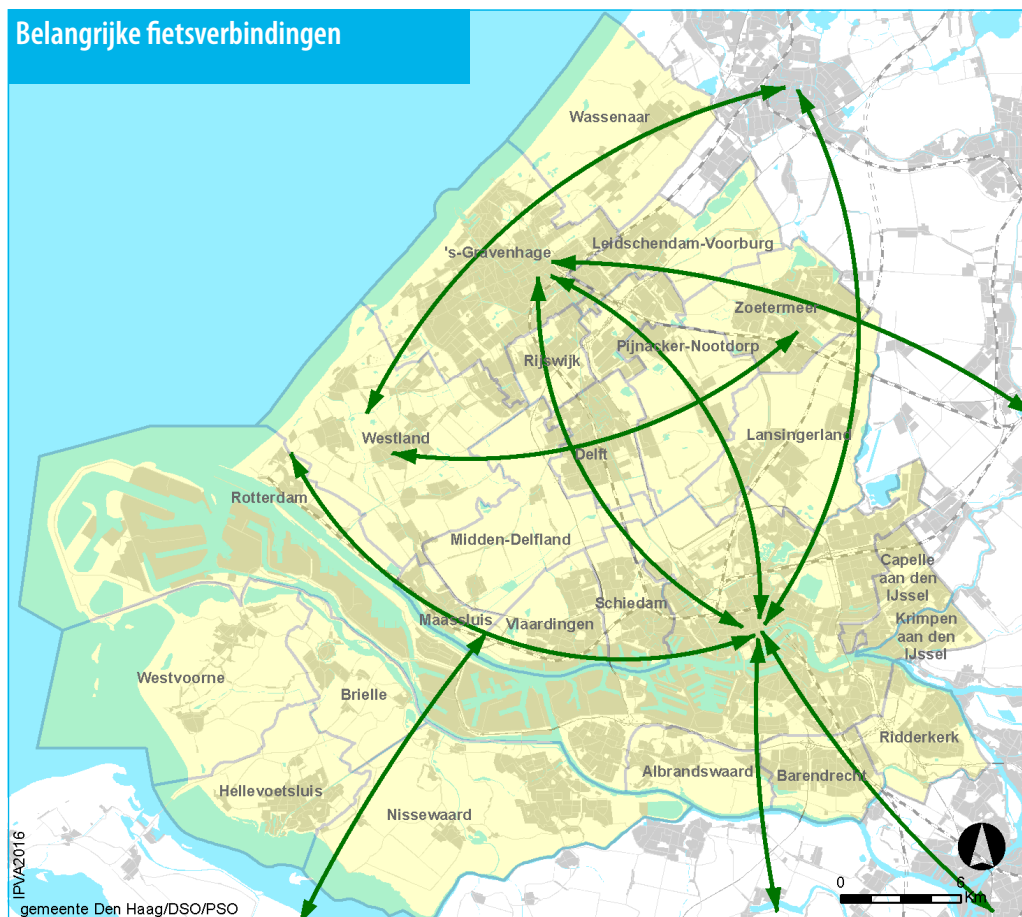
De fiets is een belangrijke vorm van voor- en natransport (samen met lopen). De fiets biedt reizigers een zelfstandige vorm van lokale, interlokale en soms regionale bereikbaarheid. De fiets wordt naast het woon-werkverkeer natuurlijk ook gebruikt voor recreatie.

De Strategische Bereikbaarheidsagenda gaat uit van een fijnmazig hoofdnetwerk van fietspaden in de stedelijke gebieden dat uitwaaiert naar buiten en gericht is op afstanden tot 7,5 kilometer. Daarnaast moet het OV-hoofdnet binnen 15 minuten vanuit alle delen van de regio bereikbaar zijn. Tot slot stimuleert de MRDH de fietsbereikbaarheid van basisvoorzieningen in landelijke woongebieden.

Fietssnelroutes verbinden de economische kerngebieden met andere delen van de regio. Aan deze routes worden hoge kwaliteitseisen gesteld op het vlak van herkenbaar, continuïteit, comfort, snelheid, belevingswaarde en verkeersveiligheid. Snelfietsroutes worden belangrijker door onder andere de opkomst van de e-bike.

Op de volgende pagina zijn de snelfietsroutes indicatief op kaart weergegeven.

Belangrijke fietsverbindingen



➔ Fietsverbindingen

■ Gemeenten MRDH

Snelfietsroutes

Leiden - Zoetermeer

Leiden - Alphen aan den Rijn

Zoetermeer - Bleizo - Rotterdam

Wateringen - Naaldwijk

Den Haag - Rijswijk (sterroute)

Den Haag - Wateringen (sterroute)

Leiden - Katwijk

Verlengde VeloStrada

Schipluiden - Delft-Zuid

Vlietroute Delft - Leidschendam

Westland - Delft - Pijnacker - Zoetermeer

F15 Hoogvliet - Ridderkerk

Rotterdam - Gouda

Rotterdam - Spijkenisse

Centrum-as Rotterdam

A15 Beneden-Merwede route

Een ander aspect van de belangrijke fietsroutes betreft de realisatie van fietsviaducten en fietstunnels.

De belangrijkste projecten welke in de plan- en onderzoeksfase of de realisatiefase zijn:

- Fietsviaduct over de A4 bij Ypenburg, onderdeel van de route Hofplein - Hofvijver
- Fietstunnel bij station Delft-zuid
- Fietstunnel onder de spoorlijn in Rijswijk-Zuid, te realiseren door ProRail (conform groenconvenant).

Er is als laatste een koppeling tussen fiets en recreatie. Daarbij kunnen twee functies van de fiets onderscheiden worden: fietsen als recreatief uitje en fietsen als transportmiddel naar een bepaalde bestemming. Indien aandacht geschonken wordt aan een groene inpassing van snelfietsroutes dan vervullen deze een gecombineerde functie met het recreatieve netwerk. Deze combinatie past ook bij de belevingswaarde van de regionale fietsroutes.

5.2 Ketenmobiliteit

Ketenmobiliteit is een reis die met meer dan één vervoermiddel gemaakt wordt. In de praktijk wordt met ketenmobiliteit bedoeld op de overstap tussen twee vervoermiddelen. Een goede ketenmobiliteit moet voldoen aan zowel kwalitatieve als kwantitatieve eisen. De kwaliteit wordt bepaald door:

- de beschikbare reisinformatie voor en tijdens de reis, inclusief overstapinformatie;
- de kwaliteit van parkeervoorzieningen;
- de stationsomgeving;
- de loop- en fietsroutes naar het station.

De kwantiteit gaat over de hoeveelheid beschikbare (fiets)parkeerplaatsen.

Een belangrijke stimulans voor ketenmobiliteit is een hoge kwaliteit van de overstap-voorzieningen. De overstap op een knooppunt, lokaal of regionaal, moet als het ware geruisloos verlopen. Hoe belangrijker zo'n knooppunt, hoe groter de rol in het netwerk, en hoe meer aandacht voor de inrichting van de omgeving nodig is. Dit betekent ook zorg voor langzaam verkeersroutes op stations. De Strategische Bereikbaarheidsagenda benoemt een aantal knooppunten die een kwaliteitsimpuls moeten krijgen.

Fietsparkeren

In de afgelopen jaren zijn in beide regio's generieke uitbreidingen van het fietsparkeren bij de OV-haltes en stations gerealiseerd, met klemmen die voldoen aan Fietsparkeur, vaak ook overdekt.

Door actief te monitoren houden we inzicht in de uitbreidingsbehoefte van fietsparkeerplaatsen. ProRail zal met cofinanciering van de MRDH tot 2020 in ieder geval 3.000 fietsparkeerplaatsen realiseren bij NS-stations in de Rotterdamse regio.

In de regio Haaglanden betreft het grote fietsenstallingen bij de spoorwegstations Den Haag CS, Den Haag HS en Delft CS.

Aanleg Park+Ride-parkeerplaatsen langs de Hoekse Lijn

De Hoekse Lijn is eind 2017 omgebouwd van trein naar metro, met aansluiting op het bestaande metronet. Realisatie van P+R bij de stations van deze lijn kan het reisgedrag van mensen beïnvloeden. In verband hiermee nemen de gemeenten Rotterdam, Maassluis en Vlaardingen in totaal 450 P+R-parkeerplaatsen op in hun plannen voor de omgeving van de stations.

5.3 Verkeersveiligheid

De MRDH stimuleert en subsidieert regiegemeenten en organisaties om educatie- en gedrags-beïnvloedingsmaatregelen te treffen voor de (kwetsbare) doelgroepen: fietsers, jonge/beginnende bestuurders, jongeren in het basis- en voortgezet onderwijs en oudere verkeersdeelnemers.

De MRDH verstrekt subsidies aan wegbeheerders voor het aanpakken van verkeersonveilige situaties.

5.4 Duurzame mobiliteit

Bij dit onderwerp geeft de Vervoersautoriteit uitvoering aan het in het Stadsgewest Haaglanden ingezette milieubeleid. De Vervoersautoriteit werkt hier op verschillende niveaus. De Vervoersautoriteit stelt beleid vast als uitwerking van Europees en rijksbeleid, ter harmonisering op regionaal niveau. De gewenste ontwikkeling wordt gestimuleerd door subsidieverlening, door ruimte te geven aan pilots, door het sluiten van convenanten over bijvoorbeeld groengas of green deals, en door het actief lobbyen bij de Rijksoverheid voor schone en stille voertuigen. Op het faciliterende niveau treedt de Vervoersautoriteit in overleg met andere regio's of de provincie, deelt kennis of treedt op als penvoerder namens de gemeenten, bijvoorbeeld bij contractvorming voor laadinfrastructuur.

Hoofdstuk 6 Beter Benutten

In 2011 is voor beide regio's het programma Beter Benutten samen met het ministerie van IenM en het bedrijfsleven is opgesteld. In maart 2014 hebben de stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden wederom bestuurlijke afspraken gemaakt met de minister over Beter Benutten vervolg: een programma om de economie en de concurrentiekracht van Nederland duurzaam te versterken. De positie van de steden wordt daarbij steeds belangrijker omdat de internationale concurrentiestrijd steeds meer plaatsvindt tussen stedelijke regio's. Een goede bereikbaarheid is cruciaal. Daarom is het belangrijk dat het MIRT-investeringsprogramma met kracht wordt doorgezet. De groei van mobiliteit kan echter niet langer alleen met meer infrastructuur worden opgevangen. De hoeveelheid en soort mobiliteit verandert bovendien, door toenemende verstedelijking, verduurzaming en (innovatieve) informatisering. Er zijn niet alleen andere oplossingen nodig, maar ook mogelijk.

Benuttingsmaatregelen kunnen extra capaciteit op het wegennet realiseren zonder te investeren in nieuwe infrastructuur. Een betere benutting is mogelijk door afspraken met het bedrijfsleven te maken (mobiliteitsmanagement) of door technische maatregelen (dynamisch verkeersmanagement). In het stedelijk gebied blijft de toegankelijkheid en bereikbaarheid voor het vrachtverkeer gewaarborgd.

Voor Beter Benutten vervolg is landelijk de volgende ambitie afgesproken: tenminste 10% vermindering van de reistijd van deur tot deur op de belangrijkste gesignaleerde knelpunten in de spits op de weg in de periode van 2015 tot en met 2017. Het programma Beter Benutten vervolg wordt in 2015 samen met alle betrokken regiopartijen, het bedrijfsleven en het Rijk uitgewerkt. Direct na bestuurlijke vaststelling van de projecten, nemen we deze op in het IPVa.

6.1 Beter Benutten (Haaglanden)

Het programma Beter Benutten Haaglanden had tot doel om de fileknelpunten in Haaglanden met circa 20% te reduceren en de groei op het spoor te accommoderen. Daarnaast werd ingezet op verbetering van de kwaliteit en de beleving van alle modaliteiten. De totale investering voor Beter Benutten (Haaglanden) was € 158,8 miljoen, waarvan het Rijk € 74,6 miljoen bijdroeg en de regiopartijen € 84,2 miljoen.

In 2015 is het overgrote deel van de projecten gereed. Enkele grotere projecten worden de komende jaren afgerond. De MRDH zorgt voor de financiële coördinatie, inclusief BTW verrekeningen en eventuele herprioritering en herbesteding.

6.2 Beter Benutten vervolg (Haaglanden)

De uitvoering van Beter Benutten en Beter Benutten vervolg (Haaglanden) wordt aangestuurd door een bestuurlijk trio: de minister van Infrastructuur en Milieu, de voormalig portefeuillehouder van de regio Haaglanden en de CEO van Siemens Nederland namens het bedrijfsleven. De dagelijkse aansturing gebeurt door een hoog-ambtelijke stuurgroep.

Voor Beter Benutten vervolg is voor deze regio gekozen voor een indeling in vijf gebieden: Den Haag, Westland, Delftse regio, Zoetermeerse regio, en de regio Leiden/Alphen aan den Rijn. Per regio bereidt men projecten voor, waarbij een toetsing plaats vindt op effectiviteit, financiële haalbaarheid en planning. De besluitvorming over het programma verwachten we medio 2015.

Het totaal beschikbare budget is € 100 miljoen, waarvan het Rijk € 50 miljoen inclusief BTW bijdraagt en de regio partijen € 50 miljoen exclusief BTW. In de begroting van de MRDH is rekening gehouden met twee reserveringen.

- Tramlijn 1 € 15 miljoen (bruto investering € 30 miljoen)
- Gebiedsprojecten € 11 miljoen (bruto investering € 70 miljoen)

De MRDH is budgethouder voor de rijksbijdrage aan projecten in de regio Haaglanden die door de MRDH, de gemeenten, het bedrijfsleven en eventueel de provincie worden uitgevoerd. De rijksbijdrage wordt gestort in het Mobiliteitsfonds (BDU) en conform de Verordening beschikbaar.

Als Rijkswaterstaat in het kader van Beter Benutten vervolg projecten uitvoert, dan beschikt het ministerie van IenM deze zelf.

6.3 Beter Benutten (Rotterdam)

Het programma Beter Benutten Rotterdam had tot doel om de geselecteerde fileknelpunten in de regio Rotterdam met circa 20% te reduceren en de stijgende vraag op het spoor en het Openbaar Vervoer te accommoderen. De aanpak in de Rotterdamse regio was geconcentreerd op:

- De verbinding via de A13, A20 en A16 van Delft-Zuid tot voorbij knooppunt Ridderster;
- De A15 op het traject Maasvlakte-Vaanplein;
- De uitvoering van de aanloopinvesteringen Rotterdam Vooruit (Herontwerp Brienenoord Algeracorridor Corridor en Kwaliteitssprong OV op Zuid);

In 2015 is het overgrote deel van de projecten gereed. Enkele grotere projecten worden de komende jaren afgerond. Bij eventuele vrijval is met het Rijk afgesproken dat deze ingezet kan worden voor (en onder de condities) van Beter Benutten vervolg. De totale investering voor Beter Benutten (Rotterdam) was € 114 miljoen, waarvan het Rijk € 61 miljoen bijdroeg en de regiopartijen € 53 miljoen.

6.4 Beter Benutten vervolg (Rotterdam)

Beter Benutten vervolg Rotterdam heeft als opgave om op de grootste knelpunten in de regio circa 6.000 tot 10.000 spitsmijdingen te realiseren. Dit betreft het aantal mensen dat er voor kiest om niet in de spitsuren met de auto te reizen en waardoor er een reistijdverbetering van 10% ontstaat. Om er zeker van te zijn dat dit doel gehaald wordt, maar ook omdat in het openbaar vervoer óók overmatige spitsdruk bestaat, zet de Rotterdamse regio in op een programma van maximaal 14.000 spitsmijdingen, waarvan 12.000 door autoverkeer en 2.000 in het openbaar vervoer.

De regio zet in op vier programmalijnen, te weten:

- Reisgedrag: het *pre-trip* interveniëren in de vervoerswijzekeuze van de reiziger, het tijdstip van reizen en/of de plaats waarheen of waar vandaan gereisd wordt.
- Rijgedrag: het *on-trip* interveniëren in de routekeuze en/of rijgedrag van automobilisten
- Netwerkversterking: het verbeteren van de netwerken (fiets, openbaar vervoer, auto, en hun samenhang om ander reis- of rijgedrag mogelijk te maken)
- Logistiek: het verbeteren van de efficiency in logistieke ketens

De vier programmalijnen interfereren en versterken elkaar, maar kunnen ook afzonderlijk van elkaar een oplossend vermogen hebben.

Het totale beschikbare budget is € 100 miljoen, waarvan € 50 miljoen inclusief BTW vanuit het Rijk en € 50 miljoen exclusief BTW vanuit de regiopartijen. In de Begroting van de MRDH is voor het Rotterdamse Beter Benutten vervolg programma rekening gehouden met een reservering van € 15 miljoen. De uitvoering van maatregelen is belegd bij de Verkeersonderneming.

Bijlagen

A Financieel overzicht IPVa 2015 t/m 2025

B Projecten per subsidieontvanger

- B1 Albrandswaard
- B2 Barendrecht
- B3 Brielle
- B4 Capelle aan den IJssel
- B5 Delft
- B6 Den Haag
- B7 Hellevoetsluis
- B8 Krimpen aan den IJssel
- B9 Lansingerland
- B10 Leidschendam-Voorburg
- B11 Maassluis
- B12 Midden-Delfland
- B13 Nissewaard
- B14 Pijnacker-Nootdorp
- B15 Ridderkerk
- B16 Rijswijk
- B17 Rotterdam
- B18 Schiedam
- B19 Vlaardingen
- B20 Wassenaar
- B21 Westland
- B22 Westvoorne
- B23 Zoetermeer
- B24 Waterschap Hollandse Delta
- B25 Provincie Zuid-Holland
- B26 Overige projecttrekkers
- B27 Metropoolregio

C Organogram interne organisatie Vervoersautoriteit

D Lijst met gebruikte afkortingen

Bijlage A Financieel overzicht IPVa 2015-2025

In deze bijlage zijn de totaaloverzichten weergegeven van de regio Rotterdam, de regio Haaglanden, en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag als totaal.

Met de bijvoeging van alle andere kosten en inzet van reserves van de MRDH, en het doorzicht tot en met 2025, wordt de cumulatieve stand van zaken weergegeven.

Daar waar we de informatie beschikbaar hebben is ook een actualisatie van de investeringen in 2015 gemaakt. Omdat nog niet beide jaarrekeningen bekend zijn, is deze actualisatie niet volledig.

Meerjarenoverzicht IPVa 2015-2020

		2015	2016	2017	2018	2019	2020
Beginstand							
	Haaglanden	214.666.900	-62.719.296	-159.305.485	-154.413.940	-120.209.954	-119.729.220
	Rotterdam	400.629.000	259.349.752	170.369.431	15.509.506	-25.912.893	-28.974.743
		615.295.900	196.630.456	11.063.946	-138.904.434	-146.122.847	-148.703.963
Inkomsten							
	Haaglanden	226.388.300	215.883.639	216.806.530	217.578.488	217.566.109	217.566.109
	Rotterdam	256.266.000	260.032.430	260.302.525	261.320.551	261.304.149	261.304.165
		482.654.300	475.916.069	477.109.055	478.899.039	478.870.258	478.870.273
Uitgaven							
Beleid en programmering	MRDH	6.473.171	5.032.000	4.857.000	4.857.000	4.857.000	4.643.025
Verkeer	Haaglanden	213.783.923	78.506.678	18.348.248	10.150.000	52.621.477	34.900.674
	Rotterdam	105.760.702	74.600.000	17.700.000	34.300.000	45.000.000	50.000.000
OV netwerk	Haaglanden	106.586.710	61.683.573	27.044.219	7.537.519	506.250	-
	Rotterdam	90.640.225	77.040.000	197.531.600	66.140.000	11.325.000	300.000
OV exploitatie + B&O	Haaglanden	177.816.763	167.038.577	161.369.918	160.623.783	158.877.647	156.610.436
	Rotterdam	191.172.450	188.457.750	191.279.250	193.740.750	199.462.000	203.362.000
Apparaatslasten	MRDH	9.085.800	9.124.000	8.947.200	8.768.400	8.802.000	8.802.000
		901.319.744	661.482.578	627.077.435	486.117.452	481.451.374	458.618.135
Eindstand							
	Haaglanden	-62.719.296	-159.305.485	-154.413.940	-120.209.954	-119.729.220	-98.675.246
	Rotterdam	259.349.752	170.369.431	15.509.506	-25.912.893	-28.974.743	-29.776.579
		196.630.456	11.063.946	-138.904.434	-146.122.847	-148.703.963	-128.451.825

Meerjarenoverzicht IPVa 2021-2025

		2021	2022	2023	2024	2025
Beginstand						
	Haaglanden	-98.675.246	-50.395.538	-70.629.578	-75.240.541	-34.759.072
	Rotterdam	-29.776.579	-10.921.414	4.033.750	15.088.915	26.144.080
		-128.451.825	-61.316.952	-66.595.828	-60.151.626	-8.614.992
Inkomsten						
	Haaglanden	217.566.109	217.566.109	217.566.109	217.566.109	207.851.809
	Rotterdam	259.861.165	259.861.165	259.861.165	259.861.165	259.861.165
		477.427.273	477.427.273	477.427.273	477.427.273	467.712.973
Uitgaven						
Beleiden en programmering	MRDH	4.643.025	4.643.025	4.643.025	4.643.025	4.643.025
Verkeer	Haaglanden	9.900.000	74.452.780	43.017.500	14.200.677	1.300.000
	Rotterdam	25.000.000	25.000.000	25.000.000	25.000.000	25.000.000
OV netwerk	Haaglanden	-	-	15.453.281	-	-
	Rotterdam	300.000	300.000	300.000	300.000	-
OV exploitatie + B&O	Haaglanden	154.385.375	158.346.344	158.705.266	157.882.937	163.613.427
	Rotterdam	207.262.000	211.162.000	215.062.000	215.062.000	215.062.000
Apparaatslasten	MRDH	8.802.000	8.802.000	8.802.000	8.802.000	8.802.000
		410.292.400	482.706.149	470.983.072	425.890.639	418.420.452
Eindstand						
	Haaglanden	-50.395.538	-70.629.578	-75.240.541	-34.759.072	3.178.285
	Rotterdam	-10.921.414	4.033.750	15.088.915	26.144.080	37.499.244
		-61.316.952	-66.595.828	-60.151.626	-8.614.992	40.677.529

Bijlage B Projecten per subsidieontvanger

Bij het samenstellen van de lijsten is een mogelijke overprogrammering geconstateerd. De oorzaak van de overprogrammering zal de komende maanden worden nageetrokken teneinde een correct beeld te kunnen schetsen. Dit betekent dat we voor dit moment een voorbehoud moeten maken met betrekking tot de beschikbare middelen en de nog niet beschikte projecten.

De gebruikte afkortingen voor de categorieën:

VV	Verkeersveiligheid
FKM	Fiets- en Ketenmobiliteit
VMWS	Verkeersmanagement en Wegenstructuur
OV	Openbaar Vervoer

B1 Albrandswaard

Projectnaam	Categorie	2015	2016	2017	2018	2019
Fietsvoorziening Albrandswaardsedijk route 10	FKM		25.000			
Fietsvoorziening Dorpsdijk - route 476	FKM		37.500			
Fietsvoorziening Tijsjesdijk - route 11	FKM		40.000			
Fiets in de keten Albrandswaard 2012 ALALK02614	FKM	66.000				
Aanp. route buslijn182 ALAL002825	OV	53.000				
Schoolomgeving Don Bosco school	VV		12.500			
Schoolroute Rotonde Albrandswaardseweg- Albrandswaardsedijk	VV		40.000			
Schoolomgevingen (4 basisscholen)	VV	8.000				

B2 Barendrecht

Projectnaam	Categorie	2015	2016	2017	2018	2019
Aanpassen fietsrotonde Henry Dunantlaan - route 2	FKM	12.600				
Fietspad Binnenlandsebaan (F15) - route 02	FKM	25.000				
Fietspad Hoefslag (F15) - route 02	FKM	5.000				
Fietspad Schaatsbaan (F15) - route 02	FKM	150.000				
Aanleg P+R NS Station Barendrecht	FKM			290.000		
FidK, Libellengang - Stationsweg / gebr.Meeldijk BDBDK02753	FKM	16.500				
Fietsvoorziening Dorpsstr. Boerhavelaan, Hoefslag BDBDF028	FKM	74.500				
Fietspad Oude Maaspad BDBDF02867	FKM	98.000				
Fiets in de Keten B'drecht 2014BDBDK02891	FKM	8.500				
Haltetoegankelijkheid 2014 B'drecht BDBDH02868	OV	27.500				
DVM Zuidvleug VRI onderligg. wegennet 37c (BB) 1e tranche	VMWS	60.000				
Verb. funct. verk.reg.cent. 42B (BB) B'drecht BDBDD02899	VMWS	19.500				
Verkeerseducatie Barendrecht	VV	11.500	11.500	11.500	11.500	11.500
Verbreden fietspad Dierensteinweg BDBDV02862	VV	27.500				

B3 Brielle

Projectnaam	Categorie	2015	2016	2017	2018	2019
30 km/u-zone Rochus Meeuwiszonweg	VV			6.250		
30 km/u-zone Slagveld	VV			2.500		
BROEM-dag Brielle 2014 BIBIE02856	VV	1.046				
30 km/u-zone Anna Hoestraat	VV	7.500				
30 km/u-zone Dorpsdijk -Veckdijk	VV	12.500				

B4 Capelle aan den IJssel

Projectnaam	Categorie	2015	2016	2017	2018	2019
Fietsstalling metrohalte Capelle Centrum	FKM		24.500			
Fietsstalling metrohalte Slotlaan	FKM		21.000			
Verbeteren fietsinfrastructuur Rivierweg - Fluiterslaan - route 06	FKM		78.500			
Bewaakte fietsenstalling metrostation DE Terp (BB) CYCYK0284	FKM	123.000				
Verbeteren kruispunt Capelseweg-Bermweg-Kanaalweg - route 06/11	FKM	150.000				
Haltetoeg.Capelle a/d IJssel CYCYH02855	OV	32.000				
Robuustheidsmaatregelen Abram van Rijckevorselweg CYCYW0022	VMWS	2.241.500				
Optimaliseren algeracorridor fase 1 (BB) CYCYD02847	VMWS	495.500				
DVM Zuidvl. VRI's onderl. wegennet 37c (BB) 1e tranche CYCY	VMWS	21.500				
DVM Zuidvl. VRI's onderl. wegennet 37c (BB) 2e tranche CYCYD	VMWS	16.500				
DVM Zuidvl. VRI onderl.wegennet. 37c (BB) capelle 3e tranche	VMWS	10.500				
Optimalisatie Algeracorridor fase 2 (BB) CYCYD02886	VMWS	152.000				

B5 Delft

Project nr.	Datum en Status	Project naam	Categorie	Tot. Subsidie
14FDT003	S 24-02-2015	Fietspad Wateringsevest ts Watertoren en Nieuwe Plantage	FKM	72.624
13FDT001	B 22-01-2014	Fietspad Rotterdamseweg ts B.vd.Polweg en Jaffalaan	FKM	68.075
14FDT004	B 10-12-2014	Fietsstraat Pijperring ts Zweerspad en Componistenpad	FKM	55.280
14FDT002	B 10-09-2014	Herinrichten Hof van Delftlaan	FKM	374.590
14FDT001	B 10-09-2014	Knooppunt station Delft - uitbreiding fietsstalling Coenderpark	FKM	3.942.227
12MDT002	B 23-01-2013	Stedelijke Distributie (Gebiedsaanpak Delft)	VMWS	92.017
12MDT003	B 06-02-2013	Implementatie Bouwlogistiek (Gebiedsaanpak Delft)	VMWS	18.403
14ADT001	B 05-11-2014	Verbeteren autobewegwijzering	VMWS	140.000
12MDT001	B 05-04-2012	QW MIRT DVM/DRIPS - Delft	VMWS	100.950
11VDT001	S 04-06-2012	Reconstructie Zuidplantsoen	VV	357.000
14VDT004	S 02-02-2015	Keerlus Vrijheidslaan	VV	8.290
14VDT003	S 02-02-2015	Verhoogde zebra Vrijheidslaan	VV	1.570
14VDT005	B 25-03-2015	Verbeteren oversteek tramhalte Brasserskade	VV	4.560
13VDT003	B 19-12-2013	Palen op fietspaden	VV	5.830
14VDT002	B 10-09-2014	Herinrichting Kristalweg	VV	450.000
		Fietsaansluiting en fietsoversteek Vulcanusweg	FKM	20.000
		Fietsstroken Dijkhoornseweg	FKM	30.000
		Innovatief modulair fietsparkeren stationsgebied Delft 17a, b, f	FKM	1.997.343
		Kleine fietsveiligheidsmaatregelen	FKM	25.000
		Capaciteitsuitbreiding kruising Van Foreestweg - Beatrixlaan	VMWS	825.000
		Herinrichting Reinier de Graafweg	VMWS	3.301.338
		Verbeteren autobewegwijzering Delft (westelijk deel)	VMWS	70.000
		Verkeerscirculatie TU-Noord Mijnbouwstraat	VMWS	232.760
		Verkeerscirculatie TU-Noord Poortlandplein	VMWS	708.840
		Verkeerscirculatie TU-Noord Zuidplantsoen	VMWS	400.400
		Vernieuwend Fietsparkeren Delft	VMWS	20.000
		Aanleg fietsstraat Abtwoudseweg	VV	421.875
		Herinrichting woonerven Westerkwartier	VV	205.000
		Kruising Westlandseweg - Papsouweselaan	VV	1.115.000
		Totaal		15.063.972
		Nieuwe aanmeldingen		
		Fietscomfortbanen Korftlaan	FKM	142.500
		Fietsoversteek kruispunt Prinses Beatrixlaan - Westlandseweg	FKM	37.500
		Fietsstraat Hooikade/ Zuideinde	FKM	88.000
		Verbreden brom-/fietspad Prinses Beatrixlaan	FKM	35.000
		Totaal nieuwe aanmeldingen		303.000

B6 Den Haag

Project nr.	Datum en Status	Project naam	Categorie	Tot. Subsidie
14FDG004	S 24-03-2015	Fietspad Waldorpstraat	FKM	300.000
13FDG008	S 24-02-2015	Herinrichting Groot Hertoginnelaan	FKM	2.484.300
12FDG003	S 24-02-2015	Kwaliteit fietspaden 2012 deel O	FKM	372.060
13FDG006	S 24-02-2015	Kwaliteit fietspaden 2013 deel W	FKM	35.600
14FDG002	S 16-07-2014	Kwaliteit fietspaden 2014 deel Z	FKM	124.480
14FDG007	S 24-02-2015	Kwaliteit Fietspaden 2014/1 deel AA	FKM	91.403
14FDG008	S 24-02-2015	Kwaliteit fietspaden 2014/1 deel AB	FKM	26.390
12MDG003	S 24-02-2015	P&R Uithof	VMWS	66.000
10TDG999	B 17-02-2014	Aanlanding Erasmuslijn bij station Den Haag CS (HSE)	OV	43.314.683
14VDG003	B 05-02-2014	Biking2Skool 2014 en 2015	VV	70.000
14TDG002	B 25-03-2015	Bushaltes Den Haag cluster 2014/1	OV	128.900
10TDG003	B 08-12-2010	Capaciteitsverhoging lijn 2	OV	25.055.625
14TSH003	B 04-03-2014	Doorstroming Schenkkadebrug brugnr. 85	OV	550.000
13TDG002	B 10-07-2013	Doorstroming VRI's / wegprofielen Den Haag BB23c1	OV	1.371.480
12MDG004	B 24-04-2013	DVM Zuidvleugel Maatregel 27a1, 27d en 27e	VMWS	2.050.483
14FDG001	B 21-03-2014	Fietsenstallingen bij tramhaltes RR Den Haag	FKM	141.381
14FDG005	B 18-06-2014	Fietspad Laakweg	FKM	500.000
10FDG004	B 02-06-2010	Fietsroute Grote Marktstraat	FKM	250.000
15FDG002	O 26-03-2015	Herinrichting kruispunt Valkenboslaan-Weimarstraat	FKM	686.735
10VDG002	B 18-06-2010	Kinderen Anders Naar School (KANS) (nieuwe stijl) 2010 en 2011	VV	10.000
14VDG001	B 04-02-2014	Kinderen Anders Naar School (KANS) (nieuwe stijl) 2014 en 2015	VV	10.000
12FDG007	B 30-10-2013	Knooppuntontwikkeling Den Haag Centraal - fietsparkeren	FKM	2.993.172
14FDG006	B 16-09-2014	Knooppuntontwikkeling Den Haag Hollands Spoor - fietsparkeren	FKM	4.900.000
12FDG002	B 06-11-2012	Kwaliteit fietspaden 2012 deel N	FKM	318.160
13FDG005	B 21-05-2013	Kwaliteit fietspaden 2013 deel V	FKM	139.550
14FDG009	B 23-03-2015	Kwaliteit fietspaden 2014/1 deel AC	FKM	50.420
11FDG001	B 16-06-2011	Monsterseweg - kruising landgoed Ockenburgh	FKM	198.430
11ADG001	B 19-10-2011	Neherkade	VMWS	18.000.000
14TDG001	B 13-05-2014	NRR lijn 9, Vrederust, deel Fruitweg	OV	934.578
14ADG001	B 30-01-2015	Optimaliseren kruisingen OWN - Aansluiting A12/Voorburg	VMWS	1.644.535
07LDG001	B 14-05-2008	Parkeer en Reis Hoornwijck Den Haag	FKM	1.231.718
14MDG001	B 21-05-2014	Plaatsing e-laadvoorzieningen in Haaglanden BB01b3 (Gebiedsaanpak Centrale zone)	VMWS	976.528
12FDG006	B 30-10-2013	Regionaal handhaven fietsparkeren - fietsdepot	FKM	1.168.067
02ADG001	B 09-10-2013	Rotterdamsebaan (vh Trekvljettrace)	VMWS	224.373.371
14VDG002	B 04-02-2014	Schoolplein-verkeersparcours 2014 en 2015	VV	41.753
14VDG006	B 12-11-2014	Schoolroutes en schoolomgeving, diverse lokaties UVP12-13 (deel 2)	VV	140.280
14VDG004	B 05-02-2014	Veilig Leren Fietsen 2014 en 2015	VV	92.116
08VDG006	B 10-10-2008	Veilig naar School Monitor Educatie	VV	15.000
14VDG005	B 09-04-2014	Wisseling snelheidsinformatiedisplays 2014 en 2015	VV	50.400

B6 Den Haag - vervolg

Project nr.	Datum en Status	Project naam	Categorie	Tot. Subsidie
15FDG001		Fietsparkeren binnenstad Den Haag	FKM	1.000.000
12TSH004		Pilot tophalte Hollands Spoor, Den Haag	OV	2.500.504
15VDG001		Verbetering verkeersveiligheid kruispunt Molenweg met Brasserskade en dwarskade	VV	200.000
		Aanleg fietspaden Elandstraat	FKM	750.000
		Aanleg fietspaden Zeestraat en Anna Paulownastraat	FKM	750.000
		Beeklaan	VV	100.000
		Blackspot Groen van Prinstererlaan - Albardastraat	VV	40.000
		Capaciteit Stationsplein HS	OV	6.661.624
		Doorstroming Den Haag	OV	4.277.417
		Doorstromingsmaatregelen tramlijn 9	OV	71.825.994
		Dynamische reisinformatiesystemen	OV	1.992.503
		Fietsbrug A4 Ypenburg	FKM	9.000.000
		Fietspad Finenburg	FKM	425.000
		Fietspad spoortunnel Hildebrandplein	FKM	150.000
		Fietsvoorzieningen Bankastraat	FKM	500.000
		Fietsvoorzieningen smalle delen Javastraat en Laan van Meerdervoort	FKM	1.500.000
		Fietsvoorzieningen Spoorlaan	FKM	250.000
		Fietsvoorzieningen Stationsweg en Wagenstraat	FKM	1.000.000
		Fietsvoorzieningen Zuiderparklaan	FKM	2.000.000
		Handhaven Fietsdepot vanaf 2015 (cluster)	FKM	400.000
		Herinrichting kruispunt Berensteinlaan / Hengelolaan	VV	150.000
		Herinrichting kruispunt Maartensdijklaan / Meppelweg	VV	150.000
		HOV baan naast Rotterdamsebaan	OV	15.262.500
		Kempstraat	VV	200.000
		Kwaliteit fietspaden 2014/1 (cluster)	FKM	575.375
		Kwaliteit fietspaden 2015 (cluster)	FKM	350.000
		Laan van Meerdervoort (ts Azaleaplein en Thorbeckelaan)	FKM	1.380.000
		Nieboerweg/Duindorpsdam	VV	50.000
		P&R Forepark	VMWS	368.487
		Risicovolle trajecten en locaties, Nieboerweg, hoek Duivelandsestraat	VV	75.000
		"Schoolroutes en schoolomgeving, Cluster UVP10-11	VV	500.000
		Schoolroutes en schoolomgeving, diverse lokaties cluster UVP12-13	VV	65.560
		Stedelijke distributie Den Haag BB40	VMWS	15.000
		Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Leidschenveen	FKM	2.427.390
		Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld	FKM	2.264.286
		Toelegend fietspad fietsviaduct A4 - Westvlietweg	FKM	500.000
		Verbeteren fiets sterroute Scheveningen	FKM	1.593.731
		Verbetering Schoolomgeving Den Haag	VV	400.000
		Vrijliggend fietspad Madesteinweg	FKM	1.500.000
		Willem de Zwijgerlaan	VV	495.000
		Totaal		468.552.969

B6 Den Haag - vervolg

Project nr.	Datum en Status	Project naam	Categorie	Tot. Subsidie
		Nieuwe aanmeldingen		
		Blackspot Kraayensteinlaan - Margaretha van Hennebergweg	VV	200.000
		Fietsvoorzieningen Benoordenhoutseweg	FKM	200.000
		Fietsvoorzieningen Soestdijkseplein	FKM	750.000
		Fietsvoorzieningen spoorwagendoorgangen Binckhorstlaan	FKM	150.000
		Fietsstroken Waalsdorperweg	FKM	200.000
		Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringse Veld; 2e tranche	FKM	825.000
				2.325.000

B7 Hellevoetsluis

Projectnaam	Categorie	2015	2016	2017	2018	2019
Halttoegankelijkheid Hellevoetsluis HEHEH02817	OV	31.000				
Ontsluiting bedrijventerrein Kickersbloem III HEHEW02866	VMWS	5.450.000				

B8 Krimpen aan den IJssel

Projectnaam	Categorie	2015	2016	2017	2018	2019
Halttoegankelijkheid 2012 KYKYH02539	OV	6.000				
Halttoegankelijkheid Nw. Tiendweg KYKYH02841	OV	10.000				
Proef afsl. Nijverheidsstraat KYCYW02250	VMWS	25.000				
Schoolomgeving Krimpenerwaard College	VV	135.000				
Herinrichting Nieuwe Tiendweg KYKYV02619	VV	65.000				
Kruispunt Burgemeester Aalberslaan-Middenwetering KYKYV02752	VV	141.500				

B9 Lansingerland

Projectnaam	Categorie	2015	2016	2017	2018	2019
Regionale fietsroute 439 LALAF02393	FKM	60.000				
Regionale fietsroute 7 LALAF02380	FKM	96.600				
Fietspad Kasteel-Rodenrijs (sfr) LALAF02611	FKM	438.000				
Verlichting fietspad Provincialeweg Landscheiding LALAF0261	FKM	73.000				
Fietsparkeervoorziening OV haltes Lansingerland LALAK02827	FKM	34.500				
Fietsparkeren westpolder fase 3 (QWRV)LALAK02853	FKM	143.000				
P+R Westpolder-Bolwerk (QWRV) LALAC02860	FKM	1.765.500				
Halttoegankelijkheid L'singerland Groendalseweg LALAH02864	OV	17.500				
E-Bikettraining Lansingerland	VV		2.500			
Verkeerseducatie Lansingerland 2013 LALAE02665	VV	3.500				
veilige schoolomgeving Wilderszijde LALAV03025	VV	99.000				
30 km/u-zone Noordersingel / Pastoor Verburghweg	VV	34.000				
30 km/u-zone Sterrenweg	VV	6.500				

B10 Leidschendam-Voorburg

Project nr.	Datum en Status	Project naam	Categorie	Tot. Subsidie
10FLG001	S 24-02-2015	Aanpassing lijn 2 verbeteren verkeersveiligheid, fiets en doorstroming	FKM	1.732.500
14FLG001	B 30-01-2015	Fietsenstallingen bij tramhaltes RR Leidschendam-Voorburg	FKM	98.149
10FLG003	B 25-09-2014	Fietsstraat Hoekweg	FKM	409.000
13TLG001	B 12-03-2014	Geluidssanering Laan van NOI	OV	69.234
11VLG002	B 11-08-2011	Infrastr. maatregelen schoolverkeersveiligheidsplan Fase 2 (project wordt ingetrokken)	VV	
01VVG003	B 25-04-2002	Rotonde Parkweg/Rembrandtlaan (project wordt ingetrokken)	VV	
12VLG001	B 01-07-2013	Verkeersmaatregelen Stompwijkseweg	VV	84.640
13VLG001	B 25-06-2013	ViaStat Speed Profiles Verkeersmanagement 2013	VV	3.993
15ALG001		Aansluiting Valkhof op Graaf Willem de Rijkelaan	VMWS	40.000
96HG0004		Raillijn 19	OV	138.612.511
		Fietsenstalling RandstadRail station Leidschendam-Voorburg	FKM	250.000
		Fietspaden Mgr. Van Steelaan	FKM	75.000
		Reconstructie Kolfshotenlaan / Veurs college	VV	150.000
		Verbindingsweg Stompwijk	VV	539.250
		Totaal		142.088.558

B11 Maassluis

Projectnaam	Categorie	2015	2016	2017	2018	2019
Fietsstalling Halte Steendijkpolder Hoekse lijn	FKM			116.000		
P+R Halte Maassluis west Hoekse Lijn	FKM			83.000		
P+R Halte Steendijkpolder Hoekse Lijn	FKM			105.000		
Fietsbrug Maassluisse buitenhaven MAMAF01864	FKM	876.050				
Asfalteren fietspad Laan1940-1945/route 7 MAMAF02620	FKM	35.500				
Verkeerseducatie Maassluis 2014 MAMAE02833	VV	7.000				
Verkeerseducatie Maassluis	VV		7.500	7.500	7.500	

B12 Midden-Delfland

Projectnaam	Categorie	2015	2016	2017	2018	2019
08TMD001	B 03-06-2009	Bushaltes Midden-Delfland cluster 1			OV	294.000
13FMD001	B 11-12-2013	Fietsenstalling busstation Maasland viaduct			FKM	60.000
08VMD002	B 31-10-2008	Fietsuggestiestroken Veenakkerweg (Den Hoorn)			VV	13.760
12AMD001	B 08-05-2013	Hoopolderweg			VMWS	13.966.030
14FMD001		Verbreding Gaagpad Maasland-Schipluiden BB41			FKM	206.100
07VMD004	B 23-04-2008	Verkeersmaatregelen doorgaande route 2007			VV	53.760
08VMD001	B 28-05-2008	Verkeersveiligheidsprojecten gedragsbeïnvloeding 2008			VV	3.600
09VMD002	B 30-03-2010	Verkeersveiligheidsprojecten gedragsbeïnvloeding 2009			VV	3.600
		Fietspad A4			FKM	75.000
		Fietspad Molenlaan			FKM	90.000
		Fietsstraat Beresteyn			FKM	92.500
		Herinrichting Woudseweg tot 30km-weg			VV	325.000
		Oversteek Lotsweg bij Woudseweg			VV	75.000
		OV-halte lijn 37 Heerensse			OV	20.000
		Totaal				15.278.350

B13 Nissewaard

Projectnaam	Categorie	2015	2016	2017	2018	2019
Fietsverb. Winston Churchillaan (BB) SPSPF02832	FKM	454.000				
Groene Golf Schenkelweg SPSPW02196	VMWS	54.300				
FidK Bus- en metrostation Spijkenisse Centrum (BB) SPSPK0273	VMWS	101.000				
Verb. fundt. verk.reg.cent. 42B (BB), verk.camera SPSPD0289	VMWS	58.000				
Verb. funct. verk.reg.cent. 42B (BB) syst.kopp SPSPD02901	VMWS	86.500				
Verkeerseducatie Nissewaard	VV		13.500	13.500	13.500	
Schoolomgeving Nissewaard	VV	25.000	25.000	25.000	25.000	
Rotonde Hekelingseweg-Westdijk-Dorpsstraat SPSPV02468	VV	418.500				
Verkeerseducatie 2014 Spijkenisse SPSPV02858	VV	9.500				

B14 Pijnacker-Nootdorp

Project nr.	Datum en Status	Project naam	Categorie	Tot. Subsidie
14TPP001	S 23-02-2015	Haltes buslijn 174 Keijzershof	OV	11.500
14FPP003	S 24-02-2015	Rood asfalt fietspad Oudeweg Nootdorp	FKM	196.620
14FPP005	B 04-09-2014	30 km/u-zone Pijnacker-Noord, Hoofdroute	FKM	750.000
14TPP002	B 10-12-2014	Bushaltes Pijnacker-Nootdorp cluster 2014/1	OV	66.000
10APP001	B 21-09-2010	Komkommerweg fase 1	VMWS	5.454.987
14APP001	B 17-04-2014	Komkommerweg fase 2	VMWS	7.997.178
13APP001	B 12-09-2013	Oostelijke Randweg fase 2	VMWS	5.000.000
14FPP004	B 30-07-2014	Pijnackerse Poort	FKM	3.918.235
		30 km/u-zone Pijnacker-Noord, Heesterbuurt	VV	180.000
		Bordbusters "De scholen zijn weer begonnen!" (2015-2017)	VV	9.000
		Fietsbrug en Fietspad Zuideindseweg Ruyven	FKM	200.000
		Fietspad Keijzershof fase 2 definitief	FKM	100.000
		Fietspad Laan van Nootdorp-Sportparkweg	FKM	112.500
		Fietspad Laan van Ruyven - Ruyven	FKM	112.500
		Fietspad Oostlaan-'s Gravenweg 4e fase	FKM	200.000
		Fietspad Ruyven - Akerdijkseweg	FKM	250.000
		Fietspad Zuideindseweg-Wilgenweg	FKM	200.000
		Komkommerweg / Parallelweg overige maatregelen	VV	800.000
		Rood asfalt fietspad Delftsestraatweg	FKM	162.500
		Verkeersveiligheidsplan Pijnacker-Nootdorp, maatregelen 2015 (cluster)	VV	90.000
		Totaal		25.811.020
		Nieuwe aanmeldingen		
		Rood asfalt fietspad en verkeersveiligheid Vlielandseweg en Katwijkerlaan	FKM	360.000
		Campagneborden verkeersveiligheid	VV	9.000
		Verkeersveiligheidsplan Pijnacker-Nootdorp, maatregelen 2016 (cluster)	VV	90.000
				459.000

B15 Ridderkerk

Projectnaam	Categorie	2015	2016	2017	2018	2019
Tweerichtingen fietspad Vlietlaan bij Salem - route 03	FKM		40.000			
Fietspad Vondellaan RIRIF02555	FKM	1.500				
Fiets in de keten Ridderkerk 2012 RIRIK02623	FKM	7.750				
Fietsvoorz. Rijsingel-Kievitsweg - route 9 RIRIF02859	FKM	209.500				
Fietspad Populierenlaan RIRIF02897	FKM	31.000				
Reconstructie kruispunt Donkerslootweg - Vlietlaan - route 03/497	FKM	250.000				
Tweerichtingfietspad langs deel Populierenlaan - route 479 (F15)	FKM	14.000				
Halttoegankelijkheid 2011 RIRIH02546	OV	94.000				
Doorstromingsmaatregel Savorin Lohmanstraat (BB) RIRIO02716	OV	32.500				
Halttoegankelijkheid 2014 Ridderkerk RIRIH02869	OV	54.000				
30 km/u-zone Ringdijk Riederwerf	VV		3.000			
Verkeerseducatie Ridderkerk	VV		7.000	7.000	7.000	7.000
Verkeerseducatie Totally Traffic 2014 R'kerk RIRIE02828	VV	1.168				

B16 Rijswijk

Project nr.	Datum en Status	Project naam	Categorie	Tot. Subsidie
12FRK002	S 24-02-2015	Fietsbeleid/stallingen Cromvliet	FKM	16.202
08FRK001	S 19-12-2012	Fietsbrug over het Rijn-Schiekanaal (incl voorfinanciering)	FKM	9.469.164
13FRK002	S 13-10-2014	Fietsroute Zweth fase 1: Fietspad Zweth - Van Rijnweg	FKM	50.990
14VRK003	B 10-09-2014	30 km/uur zone Stationskwartier	VV	72.030
13TRK001	B 12-03-2014	Bushaltes Rijswijk cluster 2013/2014 fase IV	OV	186.890
14MRK001	B 10-12-2014	DVM Zuidvleugel Wegkantsystemen: optimalisatie VRI's 27a3	VMWS	125.558
14FRK004	B 04-12-2014	Fietsstallingen bij tramhaltes RR Rijswijk	FKM	21.193
12FRK001	B 18-03-2013	Fietspad 't Haantje	FKM	32.206
14FRK001	B 30-01-2015	Fietsverbinding Rijswijk Buiten Noordhoornseweg - Kerstanjeburch	FKM	317.650
14FRK005	B 04-02-2015	Kwaliteitsimpuls fietsroute Prinses Beatrixlaan	FKM	128.030
14FRK003	B 25-09-2014	Opwaarderen fietspad S.W. Churchillaan (Verbeteren hoofd fietsstructuur Rijswijk)	FKM	311.982
13FRK001	B 22-10-2013	Opwaarderen fietsvoorziening Rembrandtkade	FKM	229.547
14ARK001	B 19-02-2014	Reconstructie Haagweg, Fietsstraat en tramhalte Herenstraat	VMWS	4.546.838
14FRK002	B 25-09-2014	Uitbreiding fietsstallingen capaciteit winkelgebieden Rijswijk	FKM	45.017
12ARK001	B 10-10-2012	Verbreding Prinses Beatrixlaan Rijswijk/provincialeweg + fietspad	VMWS	7.838.935
13VRK001	B 14-11-2013	Verkeerseducatie 2013a	VV	3.180
14VRK001	B 18-06-2014	Verkeerseducatie 2013b	VV	1.069
14VRK002	B 18-06-2014	Verkeerseducatie 2013c	VV	1.750
14VRK004	B 01-12-2014	Voetgangersoversteekplaats Lange Kleiweg - Visseringlaan	VV	8.080
15FRK001		Uitbreiding fietsparkeercapaciteit woongebieden	FKM	23.590
		Aanpassingen Hoornbrug	OV	10.928.009
		Bushaltes Rijswijk cluster 2009/1	OV	335.475
		Bushaltes Rijswijk cluster 2014 fase V	OV	175.750
		Eigen bijdrage Rijswijk A4-passage en poorten en inprickers	VMWS	2.158.982
		Fietsroute langs de Vliet - Fietsstraat Jaagpad bij Pasgeld	FKM	125.000
		Fietsroute langs de Vliet - Huis te Hoornkade	FKM	166.000
		Fietsroute langs de Vliet - Jaagpad Huis te Hoornkade tot Pasgeld	FKM	123.000
		Fietsstraat Populierenlaan	FKM	219.013
		Sterroute 4 fiets in asfalt - Rembrandtkade deel 2	FKM	100.000
		Sterroute 4 fiets in asfalt - Steenlaan	FKM	150.000
		Verbeteren trambeïnvloeding Rijswijk BB23c2	OV	361.457
		Verkeersveilige inrichting hoofdwegen Rijswijk A. Herinrichting Treubstraat	VV	250.000
		Verkeersveiligheid Huis te Landelaan/ Laan van Zuidhoorn	VV	20.000
		Wijkontsluiting stationskwartier incl Kiss&Ride schoolzone	VV	100.000
		Totaal		38.666.536
		Nieuwe aanmeldingen		
		Fietsverbinding Rijswijk Buiten Noordhoornseweg - Kerstanjeburch - fase 2	FKM	325.000
		Verkeersveilige inrichting hoofdwegen Rijswijk B. Generaal Spoorlaan	VV	500.000
		Verkeersveilige inrichting hoofdwegen Rijswijk C. Ronde Huis te Landelaan	VV	390.000
		Totaal nieuwe aanmeldingen		1.215.000

B17 Rotterdam

Projectnaam	Categorie	2015	2016	2017	2018	2019
Delftweg Midden - route 2	FKM	183.750				
FidK, Meijersplein-Melanchtonweg-Bushalte Schelpwe RDRDK0274	FKM	65.500				
FidK, metrostation Pernis RDRDK02713	FKM	35.000				
FidK, OV-haltes Oostpl. Eendr.pl. Dijkz, Leuveh. Church. SH	FKM	17.000				
FidK, Station Blijdorp RDRDC02743	FKM	16.500				
FidK, Willemsbrug-Prinsendam-Wilhelminaplein (BB)RDRDK02745	FKM	17.000				
Fiets in de Keten Deelgemeente Hoogvliet RDRDK02642	FKM	73.500				
Fiets in de keten Kralingen-Crooswijk RDRDK02641	FKM	10.500				
Fiets in de keten Noord RDRDK02637	FKM	7.000				
Fiets in de keten Prins Alexander RDRDK02636	FKM	179.500				
Fiets in de keten Rozenburg RDRDK02638	FKM	9.500				
Fietsenstalling station R'dam Blaak RDRDK02857	FKM	655.000				
Fietsoversteken Kralingse Zoom (BB) RDRDF02839	FKM	26.000				
Fietspad Abraham van Stolkweg - route 423/02	FKM		75.000			
Fietspad Capelsebrug RDRDP02576	FKM	98.500				
Fietspad Crooswijkseweg - route 511RDRDF02881	FKM	56.500				
Fietspad Dordtselaan - route 05	FKM		150.000			
Fietspad Duizendtree - route 422	FKM			250.000		
Fietspad G.K. van Hogendorpweg (sfr) RDRDF02691	FKM	237.750				
Fietspad Groene Kruisweg (BB) RDRDF02837	FKM	45.500				
Fietspad Grote Stern - route 07	FKM		150.000			
Fietspad Havenspoorpad RDRDF02727	FKM	400.000				
Fietspad Laan op Zuid - route 484	FKM			250.000		
Fietspad Maasparcours - route (fase 1)	FKM		125.000			
Fietspad Maasparcours - route (fase 2)	FKM			125.000		
Fietspad Matlingeweg - route 417	FKM		100.000			
Fietspad Park 16-hoven Overschie Kleiweg fase1 (BB)	FKM	159.000				
Fietspad Posthumalaan - route 5 RDRDF02729	FKM	37.250				
Fietspad Rochussenstr. zuidzijde - route 420 RDRDF02879	FKM	45.500				
Fietspad Rosestraat - Roentgenstraat (F16) RDRDF02692	FKM	27.000				
Fietspad 's Gravendijkwal - route 419	FKM		100.000			
Fietspad Schiedamsedijk - route 05	FKM			250.000		
Fietspad Stadhoudersweg - route 419	FKM		125.000			
Fietspad Stadionlaan- Sportlaan RDRDF02749	FKM	175.250				
Fietspad station Blaak - route 420	FKM		100.000			
Fietspad Stieltjesplein (F16) RDRDF02726	FKM	102.000				
Fietspad Terletweg RDRDF02568	FKM	29.500				
Fietspad Volgerweg RDRDF02750	FKM	356.000				
Fietspad Weena - route 08	FKM			125.000		
Fietspad Westblaak BS Eendrachtsplein-Westblaak - route 2	FKM	187.500				
Fietsparkeervoorzieningen bij metrostation Marconi RDRDK0259	FKM	17.500				
Fietsparkeren 2011 RDRDP02498	FKM	40.000				
Fietsparkeren Feijenoord RDRDK02601	FKM	7.000				
Fietsparkeren Meijersplein RDRDC02471	FKM	47.000				

B17 Rotterdam - vervolg

Projectnaam	Categorie	2015	2016	2017	2018	2019
Fietsparkeren metrostation Kralingse Zoom (BB) RDRDP02686	FKM	87.500				
Fietsstraat Schulpweg (BB) RDRDF02840	FKM	130.500				
Fietsstroken Pleinweg RDRDF00874	FKM	33.000				
Fietstrommels Rotterdam 2013 RDRDP02728	FKM	69.500				
Fietstunnel GK v Hogendorpweg RDRDF02060	FKM	859.600				
Fietsverbinding G.J. de Jonghweg RDRDF02842	FKM	203.000				
Fietsvoorz Proveniersplein RDRDF02418	FKM	47.500				
Fietsvoorziening Brielselaan RDRDF00871	FKM	81.000				
Fietsvoorzieningen Hoofdweg en Koningslaan RDRDF02683	FKM	617.300				
FP en BS Brielselaan	FKM	1.500.000				
Molenvliet - route 484 RDRDF02875	FKM	41.000				
P+R Beverwaard RDM02049	FKM	2.159.064				
P+R bewegwijzering (QWRV) RDRDC02810	FKM	1.825.000				
P+R Kralingse Zoom RDRDM01098	FKM	250.000				
P+R Meijersplein RDRDR02132	FKM	320.400				
Parkhaven -route 2	FKM	400.000				
Pilot P+R doelgroep Alexander SRSRR02363	FKM	5.795				
Pilot P+R doelgroep Slinge SRSRR02363	FKM	68.421				
Pleinweg z.z. - route 2	FKM	310.000				
RDRDP02210	FKM	24.000				
Regionale P+R verwijzing RDRDC02577	FKM	300.250				
Tijdelijke P+R Kralingse Zoom RDRDR01649	FKM	75.700				
Ultbr. P+R Nesselande RDRDR02327	FKM	4.000				
Verlichting op Prf. Jonkersbrug RDRDF02874	FKM	16.000				
Aanbesteding keerplus Marconiplein SRSRM02590	OV	93.026				
Aanpassing keerlus Marconiplein SRSRM02543	OV	37.774				
Binnenlus Keizerswaard (garant.mat.kst) SRSRM02765	OV	1.378.978				
Bochtaanpassing Heemraadssingel-Mathenesserlaan (B RDRD00269	OV	10.000				
Doorstr. OV: Straatweg-Ceintuurb. en adapt. Halteert. (BB)	OV	113.000				
Doorstroming OV & Proef lijn 21/24 SRSR002805	OV	48.337				
Doorstroming OV maatregel 440 bushalte Rijnhaven (RDRD002685	OV	32.000				
Engineering Keizerswaard SRSRM02561	OV	200.000				
Gem.Rdam inpassingontw. toegankelijke tramhaltes RDREM02724	OV	1.320				
Haltetoegankelijkheid Beverwaardseweg RDRDH02684	OV	48.000				
Haltetoegankelijkheid R'dam 13 RDRDH02719 RDRDH02719	OV	444.000				
Herinr busstation Rdam Alex. RDRD002398	OV	87.000				
Overige kosten Keizerswaard SRSRM02564	OV	194.137				
Programma NTOV - versnelling OV lijnen RDRD002819	OV	145.497				
Realisatie keerlus Marconiplein SRSRM02590	OV	1.788.935				
Toegankelijke bushaltes ML Kingweg RDRDH02812	OV	15.000				
Uitv. Keizerswaard SRSRM02564	OV	2.084.609				
Verbindingsspoor Marconiplein SRSRM02722	OV	450.000				
Verbreden tramperrons R'dam Centraal (BB) RDRD002843	OV	40.000				
Verkenning stedenbaanstation Stadionpark (BB) RDRD002656	OV	180.000				

B17 Rotterdam - vervolg

Projectnaam	Categorie	2015	2016	2017	2018	2019
Vertragskosten keerlus Marconiplein SRSRM02755	OV	87.203				
Voetpad George Hintzenweg RDRDC02474	OV	89.100				
% DRIPS in Capelle, Krimpen, V'dingen & S'dam 42b & 46 (BB)	VMWS	373.000				
Aanleg ventweg Vierhavenstraat RDRDW02695	VMWS	293.250				
BB37C/42B tot jul. 14 SRSRD02850	VMWS	5.196				
Blackspot 2e Rosestraat - Colosseumweg RDRDV02878	VMWS	134.000				
Blackspot kruising Motorstraat-Strevelsweg	VMWS	31.500				
DVM Zuidvl. VRI's onderl. wegennet 37c (BB) R'dam 1e tranche	VMWS	7.500				
DVM Zuidvl. VRI's onderl. wegennet 37c (BB) R'dam 2e tranche	VMWS	63.250				
Dynamische routebegeleiding 2e fase RDRDD02366	VMWS	1.199.100				
Dynamische routebegeleiding 2e fase RDRDD02366	VMWS	390.000				
Dynamische routebegeleiding RDRDD02366	VMWS	396.000				
Fietsverkeer Kralingen-Feijenoord (BB)	VMWS	1.010.750				
H6-weg	VMWS			4.300.000	4.300.000	
Laan op Zuid herprofilering RDRDW01854	VMWS	2.600.000				
Ontsluiting Nesselande 4e fase RDRDW02618	VMWS	1.000.000				
Open verkeersdata 44c (BB) RDRDD02816	VMWS	16.500				
P+R bewegwijz. op A- en N-wegen (QWRV) (herz) RDRDC02848	VMWS	944.250				
Pettendijk BDU deel RDRDM02054	VMWS	461.366				
Verb. funct. verk.reg.cent. 42B (BB), kopp.camerasyst.	VMWS	22.000				
Verb. funct. verkeersreg.cent. 42B (BB) verkeerscamera RDRD	VMWS	19.500				
Verb. functioneren verkeerscentrales R'dam (BB-42A)RDRDD027	VMWS	155.000				
3 Blackspots Hillelaan RDRDV01904	VV	153.100				
30 km Groenenhagen RDRDV02391	VV	37.500				
30 km/u-zone inrichting Stadsdriehoek (Laurenskwartier)	VV	41.500				
30 km/u-zone Wijnhaveniland e.o.	VV	19.000				
Aanleg rotonde op kruising Burg. de Josselin de Jonglaan-Giessenbaan	VV	350.000				
Balckspot Dortse- Mijnsheerenlaan- Puttershoekstr. RDRDV02741	VV	53.000				
Black spot Galateestraat-Matlingeweg-Linschotenstraat	VV		750.000			
Blackspot Bergweg/Rodenrijseleen RDRDV02582	VV	60.500				
Blackspot Boezemweg-Warande RDRDV02521	VV	103.000				
Blackspot Colosseumweg - Beukendaal	VV		50.000			
Blackspot Dorpsweg - Fuutstraat (BS) RDRDV02751	VV	141.000				
Blackspot Dorpsweg - Fuutstraat (toeg.bushaltes) RDRDV02751	VV	24.000				
Blackspot Dorpsweg- Fuutstraat (fietspaden BB) RDRDV02751	VV	224.500				
Blackspot Dorpsweg -Fuutstraat (OV-doorstr. BB) RDRDV02751	VV	50.000				
Blackspot Droogleever Fortuynplein RDRDV02360	VV	87.200				
Blackspot Giessenweg/Industrieweg RDRDV02530	VV	441.500				
Blackspot Groene Kruisweg - Laning	VV		100.000			
Blackspot Groene Kruisweg RDRDV02748	VV	231.750				
Blackspot Groeninx van Zoelenlaan - Akkeroord RDRDV02742	VV	37.000				
Blackspot J.Brandstraat/Putselaan RDRDV02626	VV	28.000				
Blackspot L.Rottekade-Noorderb RDRDV02397	VV	118.000				
Blackspot Laan op Zuid/Lodewijk Pincoffsweg RDRDV02520	VV	214.500				

B17 Rotterdam - vervolg

Projectnaam	Categorie	2015	2016	2017	2018	2019
Blackspot Mathenesserdijk - Mathenesserbrug - Math RDRDV0274	VV	53.000				
Blackspot Mathenesserlaan - Vierambachtstraat	VV		25.000			
Blackspot Molenlaan-Kempensing RDRDV02486	VV	52.000				
Blackspot Oldegaarde - Langenhorst	VV		75.000			
Blackspot Olympiaweg-Smeetl.w. RDRDV02252	VV	198.500				
Blackspot Pleinw-Wolphaertsb. RDRDV00994	VV	48.000				
Blackspot Pres Rooseveltweg - Martin Luther Kingweg	VV		100.000			
Blackspot President Rooseveltweg-Marshallweg RDRDV02754	VV	281.000				
Blackspot Prinsenlaan - Michelangelostraat	VV		75.000			
Blackspot Tienmorgenseweg - laan v. Nw Blankenbur RDRDV02739	VV	40.000				
Blackspot Vuurplaat - Rosestraat (Rotonde)	VV		400.000			
Blackspot Zuiderparkweg-Slinge	VV	13.000				
BS Grote Kreek-Kreekhuizenlaan	VV	465.000				
BS Maashaven Zuidzijde - Maashaven Oostzijde	VV	15.000				
BS Pascallweg-Catullusweg	VV	109.650				
BS Schiedamseweg-Grote Visserijstraat	VV	196.500				
BS Schiekade-Teilingerstraat-Proveniersstraat	VV	25.000				
DV Overschie-west RDRDV02251	VV	9.500				
DV weginr Burg Baumannlaan RDRDV02228	VV	186.600				
FP en BS Jonker Fransstraat-Adm. De Ruijterweg - route 5/8	VV	511.500				
FP en BS Maashaven Oostzijde-Putselaan-Dordtselaan "kruispunt Zuiderkruis" - route 5/482	VV	725.000				
Herinrichting Oost-Sidelinge RDRDV02136	VV	174.430				
Kleiweg-Uitweg route 426/532	VV	475.000				
Kruispunt Pieter de Hoogbrug - route 02	VV		75.000			
Project Beukelsdijk RDRDV01869	VV	169.500				
RBlackspot Spinozaweg-Smeetlandseweg DRDV02517	VV	108.500				
Reconstr kr.Tjalklaan-Spaansew RDRDV01768	VV	88.287				
Rotterdamse fietsdocent 2010 SRRDE02340	VV	30.000				
Schoolomgeving Nieuwe Ommoordseweg RDRDV02170	VV	4.500				
Schoolomgeving Rotterdam 2016	VV		100.000			
Spinozaweg herprofilen en saneren blackspots RDRDV02701	VV	317.250				
Verkeerseducatie Rotterdam 2016	VV		150.000			
Verkeerseducatie Rotterdam 2012 RDRDE02559	VV	100.000				
Verkeerseducatie Rotterdam 2013 RDRDE02710	VV	50.000				
Verkeerseducatie Rotterdam 2014 RDRDE02811	VV	100.000				
Verkeerseducatie Rotterdam 2015	VV	150.000				

B18 Schiedam

Projectnaam	Categorie	2015	2016	2017	2018	2019
Fietspad Abraham van Stolkweg - route 423/02	FKM		75.000			
Asfalteren fietspad 's Gravelandseweg zuid - route 414	FKM		116.250			
Asfalteren fietspad Hargalaan - route 411	FKM		121.250			
Asfalteren fietspad Horvathweg - route 415	FKM		92.500			
Asfalteren fietspad Nieuwe Damlaan - route 411	FKM		100.000			
Asfalteren fietspad Nieuwe Haven - route 411	FKM		75.000			
Asfalteren fietspad Rotterdamsedijk - route 08	FKM		80.000			
Asfalteren fietspad Vlaardingerdijk - route 08	FKM		60.000			
Fietspad Beatrixlaan - route 412	FKM		125.000			
Fietspad Schiedamseweg - route 412	FKM		242.750			
Fietsstalvoorzieningen 2008 SCSCP02138	FKM	33.000				
Ontsluiting P+R Schieveste fase 1 SCSCC02012	FKM	285.000				
Fietspaden 's-Gravelandseweg-Noord SCSCF01479	FKM	85.500				
Fietspad Harreweg SCSCF02531	FKM	195.500				
Ontsluiting P+R Schieveste, fase 2 SCSCC02610	FKM	2.032.500				
Fietspad 's-Gravelandseweg-Schievestte (route 414) SCSCF0266	FKM	68.500				
Tramplus Proveniersbrug + fietspad 's Gravelandsew SCSC00270	FKM	131.000				
Poldervaartroute (excl.A20 Passage) (BB) SCSCF02760	FKM	1.405.000				
Poldervaartroute A20 passage (BB) SCSCF02806	FKM	660.500				
Laan van Bol'Es Hazepadroute - route 412	FKM	45.000				
Haltetoegankelijkheid 2014 Schiedam SCSCH02829	OV	43.500				
Stedelijke distributie Schiedam (QWRV) SCSCC02756	VMWS	72.000				
Verb. funct. verk.regelcentr. 42B (BB) syst.kopp. S'dam	VMWS	32.000				
Verb. funct. verk.reg.cent. 42B (BB) verk.camera SCSCD02903	VMWS	102.000				
BS Nieuwe Damlaan - Mgr. Nolenslaan	VV		175.000			
Kruispunt Burg. Van Haarenlaan - Parkweg	VV		125.000			
Kruispunt Burg. Van Haarenlaan - Piersonstraat	VV		125.000			
Rotonde Laan van Bol's - Van Beethovenlaan	VV		375.000			
Rotonde Lange Nieuwstraat - Oranjestraat	VV			300.000		
Rotonde Westfrankelandsedijk - Adm. De Ruyterstraat	VV		375.000			
Schoolomgeving Schiedam 2016	VV		125.000			
Rotonde Nieuwlandplein SCSCV01914	VV	138.100				
Verkeerseducatie 2008 SCSCV02180	VV	2.506				
Fietspad Nieuw Mathenessestraat SCSCV01462	VV	857.000				

B19 Vlaardingen

Projectnaam	Categorie	2015	2016	2017	2018	2019
Haltetoegankelijkheid 2012 VLVLH02585	OV	24.000				
Haltetoegankelijkheid Vlaardingen 2013 VLVLH02740	OV	80.000				
Haltetoegankelijkheid V'dingen 2014 VLVLH02873	OV	118.000				
Fietspad Marathonweg bij BP	VV			112.000		
Schoolzones 2011 VLVLV02535	VV	19.500				
Verkeerseducatie Vlaardingen 2014 VLVLE02872	VV	6.500				
Verkeerseducatie Vlaardingen	VV	12.500	10.000			

B20 Wassenaar

Project nr.	Datum en Status	Project naam	Categorie	Tot. Subsidie
14VWR004	B 05-11-2014	Hofcampweg Duurzaam Veilig	VV	143.600
14VWR002	B 25-02-2014	Inrichten veilige schoolzones (deelproject Violierenweg)	VV	4.060
14FWR002	B 25-09-2014	Kruispunt Zijdeweg-Wittenburgerweg	FKM	141.374
14VWR003	B 09-04-2014	RijnlandRoute, ongelijkvloerse aansluiting bij Maaldrift	VMWS	750.000
14VWR005	B 05-11-2014	Rotonde Hofcampweg	VV	216.420
14FWR001	B 25-09-2014	Verbeteren verkeersveiligheid en bereikbaarheid Wassenaarseslag	FKM	262.500
14AWR001	B 16-02-2015	Verkeersregelinstallaties N44	VMWS	835.624
14VWR001	B 21-03-2014	Violierenweg-Ter Weerlaan	VV	153.700
15VWR001		Herinrichting Windlustweg	VV	17.500
		Asfalteren Storm van 's Gravesandeweg	VV	175.000
		Verkeersveiligheid en bereikbaarh26495,37urtweg	FKM	375.000
		Fietsmaatregelen centrum	FKM	75.000
		Fietsoversteek Hogeboomseweg/Jaagpad	FKM	25.000
		Inrichten 60 km/u wegen	VV	116.000
		Inrichten veilige schoolzones (restant/ cluster)	VV	145.940
		Krp Jagerslaan - Groot Haesebroekseweg	VMWS	225.000
		Reconstructie kruising Jagerslaan/Storm v. 's-Gravensandeweg	VMWS	225.000
		Sluipverkeer Kerkehout/Kokhoornlaan	VMWS	200.000
		Verhoogde fietsstrook Van Zuylen van Nijvelstraat	VV	337.500
		Waalddorperlaan Duurzaam Veilig	FKM	675.000
		Totaal		5.099.218

B21 Westland

Project nr.	Datum en Status	Project naam	Categorie	Tot. Subsidie
11FWD001	S 25-02-2015	Fietstunnel zuidelijke randweg Naaldwijk	FKM	264.080
13VWD010	S 24-03-2015	School-thuisroute 2e fase - diversen vanaf Appelstraat	VV	102.050
13VWD007	S 20-11-2014	School-thuisroute 2e fase - Jan Barendselaan / Voorstraat	VV	18.230
14VWD005	S 24-02-2015	Verkeersmaatregelen Boomawatering fase 1 vervangen brug Casembrootlaan	VV	129.150
06AWD001	S 05-04-2012	Zuidelijke Randweg Naaldwijk (Piet Struijkweg)	VMWS	6.742.326
14FWD002	B 31-01-2015	Poelzone, fietsbruggen fase 1a Vlotwatingbrug	FKM	750.960
14FWD003	O 05-03-2015	Poelzone, fietspad N211 - Nieuwe Water fase 1a	FKM	192.480
14FWD001	B 10-09-2014	Poelzone, fietstunnel N211	FKM	1.814.760
14VWD008	B 24-03-2015	Reconstructie Middenzwet te Wateringen	VV	1.000.000
14VWD010	B 30-01-2015	Rotonde Pijletuinenweg / Middelbroekweg	VV	860.620
14VWD002	B 10-04-2014	Rotonde Watingveldse polder	VV	912.510
13VWD013	B 03-03-2015	School-thuisroute 2e fase - Hoflaan / Koningin Julianaweg	VV	37.960
14VWD006	B 09-07-2014	School-thuisroute 2e fase - Koningin Julianaweg	VV	107.580
14VWD009	B 10-12-2014	School-thuisroute 3e fase - Verburghlaan en omgeving	VV	59.090
14VWD007	B 16-02-2015	Verkeersmaatregelen Boomawatering fase 2 aanleg Van Ruijvenlaan	VV	863.580
15VWD001		Verkeersmaatregelen Boomawatering fase 5 oplossen overige verkeersknelpunten	VV	25.490
		2e Verkeersontsluiting bedrijventerrein Teylingen te 's-Gravenzande	VV	612.500
		Aanleg fietspad en fietsbrug Zwethzone deelprojecten 5a en 5b (fase 2)	FKM	140.000
		Aanleg rotonde kruising Haagweg / Molenweg	VV	945.000
		Fietsenstallingen bij bushaltes in Westland BB23d (fase 3 = restant)	OV	40.593
		Fietsvoorzieningen Lange Kruisweg	VV	504.000
		N223-Noordlierweg/Oostbuurtseweg, incl. verbreding Noordlierweg	VV	315.000
		Poelzone, fietsbruggen (Vlotwating) (cluster)	FKM	787.640
		Poelzone, fietspad N211 - Nieuwe Water (cluster)	FKM	726.535
		Rotonde Coldenhovelaan / Herenlaan	VV	454.500
		School-thuisroute 3e fase (Cluster)	VV	302.151
		School-thuisroute Arckelweg	VV	150.000
		Verkeersmaatregelen Boomawatering (cluster)	VV	1.271.836
		Totaal		20.181.809
		Nieuwe aanmeldingen		
		Aanpassingen kruispunt Kruisbroekweg / Kruisweg	VV	165.000
		Bochtverbreding en aanleg uitwijkstroken Noordlierweg	VV	325.000
		Kleine verkeersaanpassingen centrum Kwintshuil	VV	22.000
		Rotonde Zwethlaan - Veilingroute	VMWS	575.029
		School-thuisroute 4e fase (cluster)	VV	250.000
		Totaal		1.337.029

B22 Westvoorne

Projectnaam	Categorie	2015	2016	2017	2018	2019
30 km/u-zone Noordweg	VV	7.500				
Verkeersleerkracht Westvoorne WVVVE02834	VV	6.500				

B23 Zoetermeer

Project nr.	Datum en Status	Project naam	Categorie	Tot. Subsidie
14FZR001	B 24-03-2015	Fietsenstallingen bij tramhaltes RR Zoetermeer (deel 1)	FKM	37.131
15FZR002	B 25-03-2015	Fietsenstallingen bij tramhaltes RR Zoetermeer: Fietsklemmen OV-halte Voorweg	FKM	24.000
15FZR001		Bebording pleinen Mandelabrug	FKM	7.500
07TZR001	S 07-10-2014	Verlenging Oosterheemlijn t/m A12/ZORO 1e fase	OV	43.300.000
12TSH002	B 26-11-2014	Aanpassen halte Zoetermeer Centrum West/optimaliseren RR3 en RR4	OV	7.520.854
14TZR001	B 17-03-2015	Vervoersknooppnt Bleizo	OV	62.229.378
13MZR003	B 13-03-2014	Communicatie en programmamanagement BB04d	VMWS	18.403
13MZR001	B 11-09-2013	Dynamisch parkeer verwijssysteem Dorpstraat	VMWS	287.500
13MZR002	B 19-12-2013	Gebiedsaanpak Zoetermeer Fietsnetwerk bedrijventerreinen	VMWS	41.000
14AZR001	B 10-12-2014	Kruising Amerikaweg - Vorstiusrode	VMWS	438.025
10MZR001		SWIFT III Drips Zoetermeer ri. Utrecht	VMWS	707.200
14VZR002	B 25-03-2015	Aanleg ontsluitingsweg Aralmeer-Oostweg tbv distributiecentrum Miss Etam	VV	238.000
14VZR001	B 11-09-2014	Fietslessen groepen 4 en 6	VV	19.950
14VZR003	B 22-01-2015	Verwijderen of aanpassen obstakels in fietspaden	VV	26.370
06VZR001	B 13-09-2006	Vernieuwing campagneborden (wordt ingetrokken)	VV	
10VZR001	B 16-08-2010	Voorweg-bubeko aanleg fietsstroken (wordt ingetrokken)	VV	
		Actualiseren fietsbewegwijzering Zoetermeer	FKM	25.000
		Fietsenstallingen bij tramhaltes RR Zoetermeer (cluster)	FKM	101.084
		Fietsenstallingen bushaltes Zoetermeer	FKM	75.000
		Nachtnet Fiets	FKM	75.000
		Uitvoering lokale aanpak veilig fietsen	FKM	75.000
		Verbeteren fietsparkeren Dorpsstraat	FKM	100.000
		Bushaltes Zoetermeer cluster 2009/5	OV	44.500
		Bushaltes Zoetermeer cluster 2011/2	OV	15.000
		Verbeteren afslag A12 Zoetermeer (afslag 6: Oostweg)	VMWS	300.000
		Kruising Europaweg / Aziëweg / Australiëweg	VMWS	52.500
		Kruising Europaweg / Denemarkenlaan	VV	75.000
		Kruising Kadelaan / Zijderf	VV	22.500
		kruising Schoolstraat/Van Diestlaan en Clauslaan/Stolberglaan	VV	75.000
		Kruising Van Aalstlaan / Dumeelaan / Gaardedreef	VV	75.000
		Kruising Van Aalstlaan / Van Aalstlaan	VV	262.500
		Kruising Van Diestlaan / Van Aalstlaan	VV	225.000
		Maatregelen actieplan verkeersveiligheid	VV	75.000
		Australiëweg tussen Van Aalstlaan en Aziëweg	VV	12.500
		Ontsluitingsweg Nutricia	VV	250.000
		Reconstructie schoolomgeving Annie M.G. Schmidtschool aan de Nesciohove	VV	100.000
		Rotonde Aletta Jacobslaan / Hugo de Grootlaan / Willem Dreeslaan	VV	63.750
		Totaal		116.994.646

B23 Zoetermeer - vervolg

Project nr.	Datum en Status	Project naam	Categorie	Tot. Subsidie
		Nieuwe aanmeldingen		
		Aanpassen fietsoversteek Vaartdreef/Violiervaart	FKM	25.000
		Aanpassen fietsoversteek 3e Stationsstraat/Pigmentsingel	FKM	40.000
		Aanpassen fietspaden rotonde Van Stolberglaan/ Paltelaan	FKM	50.000
		2e fase actualisatie bewegwijzering fietspaden	FKM	10.000
		Afronden project bromfietzers op de rijbaan	FKM	25.000
		Fietslessen groep 4 en 6 basisscholen 2015 / 2016	FKM	30.000
		2e fase verwijderen obstakels in fietspaden / vervangen door fietsvriendelijke palen	FKM	40.000
		Verhogen fietsoverstekten rotonde J.J. van Rijweg/van Leeuwenhoeklaan	FKM	25.000
		Aanpassen Osylaan ter hoogte van het CKC	VV	20.000
		Totaal nieuwe aanmeldingen		265.000

B24 Waterschap Hollandse Delta

Projectnaam	Categorie	2015	2016	2017	2018	2019
Fietsroute Aaldijk-Spui HDSPF01847	FKM	431.500				
Haltetoeg. R'damseweg Waterschap HD HDRIH02824	OV	34.767				
Verb. VRI IJsselmondse Knoop HDHDW02235	VMWS	14.100				

B25 Provincie Zuid-Holland

Gebied regio Rotterdam

Projectnaam	Categorie	2015	2016	2017	2018	2019
Fietsr.Noordeindse-Klwijkseweg ZHLAF01963	FKM	678.900				
Fietsroute Noordeindseweg ZHLAF01964	FKM	1.508.059				
Fietspad langs N496 Westvoorne ZHWVF00915	FKM	826.000				
Fietspad DOP NOAP zuidzijde ZHRDF02480	FKM	416.500				
Fietspad N492 (F581) Rotterdam-Hoogvliet (BB) ZHZHF02845	FKM	299.000				
Fietspad Waalbos - route 10	FKM	147.000				
N57/N218 ongelijkvloerse kruising ZHZHM02436	VMWS	1.994.600				
N209 Boterdorpseweg-AV0laan ZHRDM02175	VMWS	321.700				
Knooppunt Westerlee ZHRDW02433	VMWS	0				
N218 Ronde Kleidijk/Brielsew ZHWVV00918	VV	1.070.000				
Ronde N497 Voorweg/Westdijk ZHHEV02883	VV	154.500				

Gebied Haaglanden

Project nr.	Datum en Status	Project naam	Categorie	Tot. Subsidie
01AZH001	S 22-10-2014	N213 Doelgroepenstrook Westland	VMWS	735.494
13FZH001	B 16-10-2013	Combitunnel Westerlee	FKM	1.014.094
14FZH001	B 10-11-2014	Energietransitie Fietsverbinding Vlietpolderplein	FKM	500.000
14FZH002	O 24-02-2015	Fietspad Oude Leede	FKM	146.930
13FZH002	B 16-10-2013	Fietstunnel Maasdijk	FKM	1.084.710
13FZH003	B 10-12-2014	Sterfietsroute Fietsverbinding Vlietpolderplein	FKM	3.312.658
11TZH001	B 08-08-2011	Bushaltes Provincie Z-H cluster 2010/1	OV	128.800
14TSH006	B 26-11-2014	Vernieuwen/ophogen Sint Sebastiaansbrug	OV	1.713.166
09AZH001	B 05-02-2014	3 in 1 (verb. Hoek van Holland Westerlee/kruispunt Westerlee/Verlengde Veilingroute)	VMWS	67.300.000
14AZH001	B 26-03-2014	Capaciteitsmaatregelen N206 / A44	VMWS	211.680
14MZH001	B 17-06-2014	DVM Zuidvleugel Reistijdcamera's 27b1	VMWS	21.234
14MZH002	B 10-12-2014	Verkeersmaatregelen Ruyven rond N470 BB29b	VMWS	57.209
14MZH003		DVM Zuidvleugel Zes DRIP's PZH BB27b3	VMWS	175.546
14VZH001	B 29-10-2014	N220 Aansluiting Heenweg/Papedijk, 's Gravenzande (12003)	VV	80.375
07VZH001	B 20-12-2011	Reconstructie N223 Duurzaam Veilig	VV	16.572.237
13VZH001	B 09-04-2014	Ronde Meerlaan - N206	VV	538.736
		Fietspad Virulypad F227.5	FKM	450.000
		Sterroute Voorburg/CBS	FKM	390.000
		Capaciteitsmaatregelen N211 - 1e fase BB05	VMWS	
		Centrale as Westland N213-N211	VMWS	3.699.140
		DVM Zuidvleugel Maatregelen Operationeel Verkeersmanagement 27b	VMWS	319.228
		Ronde N211-N465 Monster	VV	2.207.083
		Totaal		100.658.318
		Nieuwe aanmeldingen/aanpassingen		
		Sterroute Voorburg/CBS (aanvulling)	FKM	110.000

B26 Overige projecttrekkers

Gebied regio Rotterdam

Wegbeheerder	Projectnaam	Categorie	2015	2016 e.v.
Bleizo	Laan van Mathenesse SRSRW02485	VMWS	300.000	
De Verkeersonderneming	RITS pilot A & B SRVOX02469	VMWS	0	
De Verkeersonderneming	Programma Slim Bereikbaar SRVOX02525	VMWS	3.096.630	
De Verkeersonderneming	Publiekscampagne (BB) SRVOX02672	VMWS	0	
De Verkeersonderneming	Werkgeversbenadering (BB) SRVOX02673	VMWS	383.000	
De Verkeersonderneming	Werknemersaanpak (BB) SRVOX02675	VMWS	3.410.000	
De Verkeersonderneming	Spitsmijden Algeracorridor (BB) SRVOX02677	VMWS	0	
De Verkeersonderneming	Spitsreductie Vrachtverkeer (BB) SRVOX02674	VMWS	0	
De Verkeersonderneming	Spitsmijden Personen op de Ruit (BB) SRVOX02676	VMWS	0	
De Verkeersonderneming	ITS Rotterdam (BB41) SRVOD02818	VMWS	696.500	
De Verkeersonderneming	Spitsreductie Vrachtverkeer (BB) SRVOX02674	VMWS	181.795	
De Verkeersonderneming	Spitsmijden Personen op de Ruit/Algera (BB) SRVOX02676	VMWS	1.290.000	
Havenbedrijf	Uitbreiding ponton Willemskade	OV	800.000	
Havenbedrijf	Personenvervoer over water in Stadshaven (BB) HBRD002663	OV	76	
Havenbedrijf	Pers.vervoer over water in Stadshavens 2014 (BB) HBRD002861	OV	153.789	
Havenbedrijf	Inwinnen reistijdgeg A15 corri RDRDX02404	VMWS	49.600	
ProRail	Fietsparkeervoorzieningen bij OV-knooppunten (3e t SRSRP0259	FKM	277.000	
ProRail	ProRail VAT-kst fietsenstalling R'dam Alexander SRSRP02717	FKM	50.000	
ProRail	Fietsparkeervoorz. bij OV knooppunt (4e tranche) SRSRP02807	FKM	374.500	
RET	Tramsporen remise Beverwaard RDRDM02050	OV	5.357.558	
RET	Trampluss Ridderkerkljn RERD002275	OV	514.625	
RET	Stadstram voorfinanciering engineeringwerkzaamheden REREM0258	OV	78.500	
RET	Toegankelijke tramhaltes Bergweg (stadstram) REREM02678	OV	69.750	
RET	Toegankelijke tramhaltes Schiedamseseweg (stadstram) REREM0267	OV	117.750	
RET	Toegankelijke tramhaltes Spanjaardstraat (stadstram) REREM0268	OV	174.500	
RET	Toegankelijke tramhaltes Noordsingel (stadstram) REREM02681	OV	380.750	
RET	RET Stedin Keizerswaard SRSRM02564	OV	28.144	
RET	Stadstram, voorfin. enigeeringwerkz. fase2 REREM02762	OV	95.700	
RET	Toegankelijk tramhaltes Westzeedijk-Kievitslaan REREM02	OV	326.500	
RET	Toegank. tramhaltes Nw Binnenweg deelloc. Eendr.pl REREM0280	OV	198.500	
RET	Toegh. tramh. Burg. Le Fevre de Montignylaan (stadstram) RER	OV	285.000	
RET	Doorstr. OV: proef rijtijdverk. traml. 21/24 RERE002830	OV	257.750	
RET	Doorstromingsmaatregelen OV locatie Eendrachtsweg RERE00273	VMWS	58.000	
Rijkswaterstaat Z-H	P+R clusterborden realisatie (QWRV) RWRWR02894	FKM	1.848.500	
Rijkswaterstaat Z-H	P+R verw.syst. afk. B&O, verw. na einde levensduur (QWRV)	FKM	1.848.000	
Rijkswaterstaat Z-H	Incidentmanagement (43) en CAR (BB) RWRWS02720	VMWS	67.500	
Zoetermeer	ZoRo-bus SRZ0001672	OV	657.500	
Zwijndrecht	Fietsverbinding Brugweg (F16) ZWZWF02733	FKM	120.000	

Gebied Haaglanden

Project trekker	Project nr.	Datum en Status	Project naam	Categorie	Tot. Subsidie
RWS Z-H	13ADN002	B 22-01-2014	N14-A4 Leidschendam verbreden toerit	VMWS	228.000
RWS Z-H	13ADN003	B 05-02-2014	A13 Rijswijk - Ypenburg verlengen opstelstrook	VMWS	190.400
RWS Z-H			Aansluiting A44 Flora-Holland	VMWS	3.000.000
RWS Z-H	14ADN001	O 23-02-2015	Aansluiting A4-Leidschendam-Zoetermeerse Rijweg	VMWS	1.042.913
RWS Z-H			Aansluiting A4-Leidschendam-Zoetermeers Rijweg VRI's BB12c	VMWS	1.413.452
RWS Z-H			DVM Zuidvleugel BermDRIP's RWS BB27b2	VMWS	249.622
Prorail	08LDN001	S 23-02-2015	Fietsenstallingen bij NS-stations (Pro-Rail)	FKM	602.700,00
Prorail	10FDN001	B 24-03-2015	Uitbreiding fietsparkeervoorzieningen NS stations 2010	FKM	495.258,00
Derden	13MDN001	B 11-12-2013	Schoon Rijden Haaglanden WeShare BB01b1	VMWS	262.248
Derden	12MDN002	B 23-01-2013	Slim Werken Slim Reizen (Gebiedsaanpak Delft)	VMWS	92.017
Derden	12MDN001	B 28-11-2012	Haalbaarheidsstudie Multi-Use Transferia BB02c (Gebiedsaanpak Delft)	VMWS	32.206
Derden	14MSH010		Ruyven, vraagbeïnvloedingsmaatregelen bedrijven Ruyven BB29a	OV	20.000
Derden	14MSH002		Doorgeef e-fiets Haaglanden	FKM	25.000
Derden	14MSH009		Maatwerk distributie Leiden	VMWS	10.000
Derden	14FDN002	B 29-10-2014	Onderdoorgang A44-Niels Bohrweg Leiden - fase 1 BB42	FKM	204.517

B27 Metropoolregio

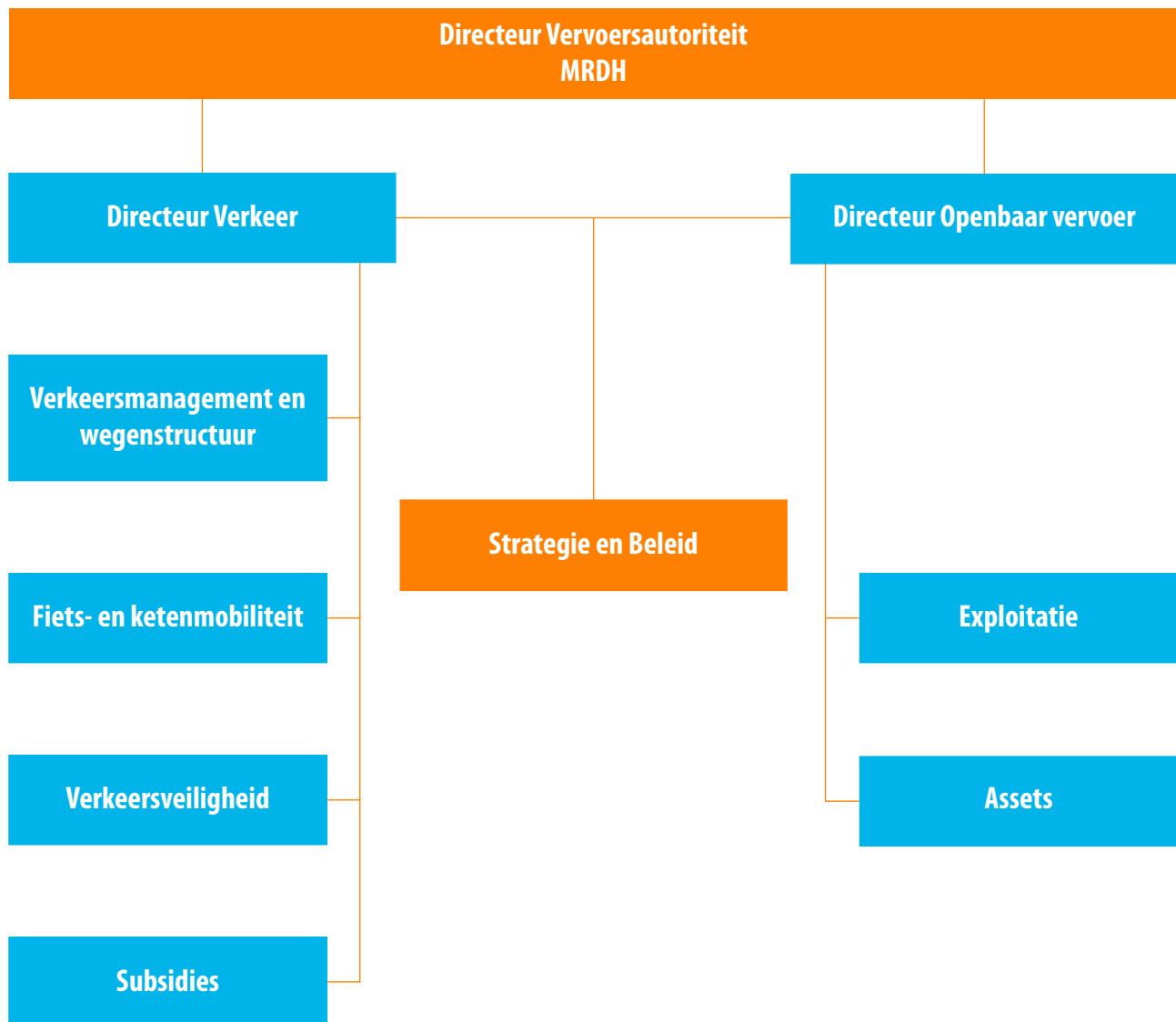
Gebied regio Rotterdam

Projectnaam	Categorie	2015	2016	2017	2018	2019
P+R (+ontsluiting) Schieveste	FKM	500.000				
P+R verwijzing	FKM	50.000				
fietsenstallingen	FKM	183.000				
Stelpost snelfietsroutes Hofpleinroute en Rotterdam-Dordrecht rijksbijdrage	FKM	525.000				
Fietsparkeren stadsregio 2015	FKM	500.000				
Stadstram	OV	6.000.000	6.000.000	1.720.600		
Verhoging frequentie RaRa	OV	2.000.000				
TramPlus IJsselmonde fase 2b (centrumlus) AROV	OV	4.807.651				
Spoorveiligheid	OV	17.100.000	700.000	1.000.000	700.000	
Tunnelveiligheid	OV	4.000.000	4.000.000	4.000.000		
Hoekse Lijn	OV	29.700.499	44.000.000	162.661.000	43.500.000	9.485.000
Halttoegankelijkheid Stadsregio	OV	3.100.000				
Bleizo	OV	3.250.000				
Verhogen doorstroming en veiligheid tram + metro lijn 23	OV	2.000.000	4.000.000			
Verhogen doorstroming en veiligheid tram + metro lijn 25	OV		2.600.000	6.600.000		
Toegankelijkheid OV	OV	500.000				
Nieuwe routing Fast Ferry Maasvlakte met transferium	OV		2.000.000			
Stelpost Beter Benutten eigen bijdrage (BB)	VMWS	2.664.557				
Stelpost Beter Benutten eigen bijdrage (BBV)	VMWS	5.000.000	5.000.000	5.000.000		
Stelpost Beter Benutten rijksbijdrage (BBV)	VMWS	13.773.843				
Stelpost Beter Benutten rijksbijdrage (BB)	VMWS	6.673.405				
Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding (BRG)	VMWS	5.500.000				
Westland/Hoek van Holland fase 2 (knooppunt Westerlee)	VMWS					
A13/A16 + bovenwettelijke milieu eisen	VMWS		63.200.000			
Grote wegenprojecten n.t.b.	VMWS				10.000.000	10.000.000
Stelpost Quick Wins Rotterdam Vooruit regionale bijdrage	VMWS	431.000				
Stelpost Quick Wins Rotterdam Vooruit rijksbijdrage	VMWS	3.112.000				
Nieuw Reijerwaard	VMWS		5.250.000			
Onderst. regelscenarios BB37C +BB42B SRSRD02808	VMWS	220				
Realisatiefase regelscenarios BB 37C+BB42 B SRSRD02730	VMWS	19.360				
Realisatie regelscenarios BB 37C+ BB42B SRSRD027111	VMWS	4.750				
Cameramanagementsystemen SRSRD02711	VMWS	7.500				
Ondersteuning Team SRSRD02808	VMWS	4.335				
BB pakket 37A, 44B, 37D en Bereik! 2014 (BB) SRSRD02835	VMWS	445.000				
Inzet BOB sport campagne SRSRE02815	VV	569				
Inzet BOBsport campagne	VV	3.156				
IVA BOB-sport SRSRE02836	VV	900				
Praktische verkeerseducatie VISIO ondw. R'dam SRSRE02822	VV	600				
Pats!Boem! Lentiz Vlaardingen SRSRE02870	VV	2.100				
Verkeerseducatie MRDH	VV	200.000	200.000	200.000	200.000	

Gebied Haaglanden

Project nr.	Datum en Status	Project naam	Categorie	Tot. Subsidie
13MSH001		P&R cluster	FKM	840.915
13MSH002		OV-fiets/fietsparkeren	FKM	825.494
13MSH004		Overig (bebording etc. (KM Cluster)	FKM	250.000
13MSH006		Uitbreiding DVM Netwerk (KM restant Cluster)	VMWS	772.261
13MSH007		NDW (KM Cluster)	VMWS	633.828
		DVM Zuidvleugel Nationaal Data Warehouse 27c	VMWS	50.000
		DVM Zuidvleugel Overige Verkeerscentrales 27f	VMWS	200.000
12MSH001	B 18-03-2015	DVM Zuidvleugel Voortzetting DVM Zuidvleugel 27g	VMWS	125.000
		DRIS-panelen lokaal en regionaal OV op stations en P&R's	VMWS	350.000
13MSH012		Gebiedsaanpak Beter Benutten	FKM	19.958
13MSH013		Marketing/Communicatie	FKM	138.836
13MSH015		Ontwikkeling, proefprojecten (KMCluster)	FKM	200.000
13MSH018		QW MIRT DVM/DRIPS Cluster	VMWS	1.424.133
12MSH002		Communicatie Beter Benutten	FKM	66.426
13MSH020		Overig ketenmobiliteit	FKM	2.132.517
14MSH005		Kwaliteit bereikbaarheid knooppunten	FKM	750.000
14MSH006		Schone brandstoffen	FKM	600.000
15MSH001		Snelfietsroutes (BBV)	FKM	100.000
13MSH019		Slim Reisbudget Haaglanden BB01a1	VMWS	230.042
		Gebiedsaanpak (Cluster) mob.man. A4-corridor / Beatrixkwartier BB01b Den Haag: Bedrijfswagenpark	VMWS	1.199.669
13MSH016	B 19-08-2013	Gebiedsaanpak mob.man. Zoetermeer 4a Wagenpark	VMWS	41.868
13MSH022	B 30-09-2013	Gebiedsaanpak mob.man. Zoetermeer 4c Nachtdistributie	VMWS	32.206
12TSH001		Opwaarderen tramlijn 15/17	OV	36.500.000
12TSH003	S 18-07-2014	Tailtrack Wateringsevest Delft	OV	2.390.380
		DRIS-panelen lokaal en regionaal OV op stations en P&R's	VMWS	700.000
		DVM Zuidvleugel Nationaal Data Warehouse 27c	VMWS	100.000
		DVM Zuidvleugel Overige Verkeerscentrales 27f	VMWS	584.034
12MSH001	B 18-03-2015	DVM Zuidvleugel Voortzetting DVM Zuidvleugel 27g	VMWS	960.084
		Gebiedsaanpak Westland	VMWS	117.775
14MSH013		Gebiedsaanpak Westland Uitvoeringsplan Pendelvervoer BB33b2	VMWS	19.440
14MSH004		Eco Transport Haaglanden	VMWS	48.550
14MSH012		Slim parkeren Beatrixkwartier BB39	VMWS	19.500

Bijlage C Organogram interne organisatie Vervoersautoriteit



Bijlage D

Afkortingenlijst

BDU	Brede Doeluitkering
FKM	Fiets- en Ketenmobiliteit
IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
IPVa	Investeringsprogramma Vervoersautoriteit
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport
OV	Openbaar Vervoer
P+R	Parkeer en Reis
RWS	Rijkswaterstaat
VAT-kosten	Kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht
VMWS	Verkeersmanagement en Wegenstructuur
VV	Verkeersveiligheid



Colofon

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Postbus 66

2501 CB Den Haag

T 088 5445 500

E informatie@mrhd.nl

I www.mrdh.nl

Ontwerp

Zwart op Wit, Delft

Vastgesteld op 3 juli 2015 door het algemeen bestuur MRDH

Digitaal uitgebracht augustus 2015