



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Begroting 2017 **en meerjarenbeeld 2018-2020**

Metropoolregio Rotterdam Den Haag



Inhoudsopgave

Inleiding	5
Leeswijzer	8
1 Samenhang en opbouw begroting MRDH	9
1.1 Introductie	9
1.2 MRDH-brede strategie	10
1.3 Bestuurlijke organisatie	14
1.4 Vervoersautoriteit	15
1.5 Economisch Vestigingsklimaat	16
1.6 Ambtelijke organisatie	16
1.7 Financiën	17
2 Vervoersautoriteit	18
2.1 De inhoudelijke ambities	18
2.2 De financiële structuur	25
2.3 Programma Verkeer	27
2.4 Programma Openbaar Vervoer	34
3 Programma Economisch Vestigingsklimaat	39
3.1 Werklocaties	40
3.2 Smart Infrastructure	42
3.3 Branding	43
3.4 Clustervorming	44
3.5 Financiering	46
3.6 Onderwijs en arbeidsmarkt	46
3.7 Economie landelijk gebied	48
3.8 Wat gaat het kosten?	49
4 Samenwerkingsverbanden	51
4.1 Bereik!	51
4.2 DOVa (voormalig SkVV)	51
4.3 Wat gaat het kosten?	52

5	Paragrafen	53
5.1	Financiering	53
5.2	Verbonden partijen	54
5.3	Weerstandsvermogen en risico's	56
5.4	Onderhoud kapitaalgoederen	59
5.5	Bedrijfsvoering	60
5.6	Investeringsprogramma's	63
6	Staat van reserves en fondsen 2016-2020	64
7	Inwonerbijdrage per gemeente	66
8	Besluit	69
	Bijlagen	
1	Kostenverdeelstaat 2017-2020 gecomprimeerd	70
2	Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2017	73



Inleiding

Voor u ligt de Begroting van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) voor het jaar 2017, een integrale begroting met daarin de programmabegrotingen voor Verkeer, Openbaar Vervoer en Economisch Vestigingsklimaat. Drie programma's die in samenhang met elkaar bijdragen aan de missie van de MRDH: een Europese topregio worden.

De samenwerkingsverbanden waarvoor de MRDH de juridische entiteit is, zijn in een apart hoofdstuk met bijbehorende programmabegroting eveneens in beeld gebracht, net als de informatie over onder meer het weerstandvermogen en risico's, de bedrijfsvoering, investeringen en inwonerbijdragen. Tezamen met het meerjarenbeeld dat in de diverse programma's wordt geschetst, wordt u een overzicht gegeven van de actuele en toekomstige situatie van de MRDH.

Bij de behandeling van de Begroting 2016 hebben de gemeenten aangegeven het abstractieniveau van de begroting te hoog te vinden. Bij de Begroting 2017 is dit goeddeels ondervangen, omdat het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) nu integraal deel uitmaakt van de begroting. Daarnaast is de begroting van de Vervoersautoriteit zoveel mogelijk gebaseerd op de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB), die eenzelfde besluitvormings- en consultatietraject doorloopt als de begroting. Bij de voorbereiding hiervan zijn de gemeenten al nauw betrokken.

De Begroting 2017 geeft de stand van zaken weer zoals die in juni 2016 bekend is. In de eerste helft van 2016 vindt een nadere uitwerking plaats van het OESO-rapport en de Roadmap Next Economy, waarna in opdracht van het algemeen bestuur, vanuit deze twee trajecten voor de zomer van 2016 een voorstel gereed zal zijn voor een eerste investeringspakket. Daar waar de uitkomsten van deze trajecten consequenties hebben voor de Begroting 2017 wordt medio 2016 een voorstel gedaan aan de gemeenten hoe dat proces vorm te geven, zodanig dat recht gedaan wordt aan de betrokkenheid van alle gremia.

Daarnaast onderzoekt de MRDH momenteel in een tussentijdse evaluatie of de huidige werkorganisatie toegerust is op haar taken en aansluit bij de wensen van bestuur, management en medewerkers. Hieraan gerelateerd is ook het vraagstuk wat de gemeentelijke inzet kan zijn. De uitkomst van deze interne evaluatie wordt in de eerste helft van 2016 verwacht en kan aanleiding geven tot aanpassingen van het niveau van de kosten voor de bedrijfsvoering en de verdeling over de verschillende programma's. In dat geval is er aanleiding om de begroting bij te stellen.

Bij de vorming van de MRDH in december 2014 is besloten om de Investeringsprogramma's Verkeer en Openbaar Vervoer van de beide voormalige stadsregio's tot en met 2017 gescheiden inzichtelijk te maken. Pas na 2017 vindt integratie plaats.

Werkplan

Op grond van de gemeenschappelijke regeling dient het algemeen bestuur jaarlijks een Werkplan vast te stellen op basis van de strategische agenda. Het algemeen bestuur heeft op 9 december 2015 het Werkplan MRDH vastgesteld. Daarbij is besloten om het strategisch deel van het Werkplan met ingang van 2017 te koppelen aan de doorlooptijd van de strategische agenda van de MRDH en daarmee niet meer jaarlijks uit te brengen. De concrete activiteiten worden met ingang van 2017 jaarlijks geïntegreerd in de Begroting MRDH. De voortgang van de activiteiten wordt via de Jaarrekening en

de Bestuursrapportages gemeld. De ontwerpbegroting 2017 vervult derhalve tevens de functie van Werkplan.

Regiomonitor

Ook is in 2015 gestart met het project 'regiomonitor'. In deze monitor worden de regionale ontwikkelingen op het gebied van economie en bereikbaarheid weergegeven en geanalyseerd. In juni 2016 wordt de eerste Regiomonitor opgeleverd. De regiomonitor is faciliterend. De indicatoren van de regiomonitor zijn zo gekozen dat ze meehelpt sturing te geven aan het beleid. De monitor geeft aan hoe de concurrentiepositie van de regio zich ontwikkelt en geeft zo inzicht in welke ontwikkelingen zich in de regio afspelen waarop overheden moeten inspelen. De indicatoren in de regiomonitor schetsen de context waarin de MRDH en de andere betrokken organisaties opereren en geven een kwantitatieve onderbouwing voor de ontwikkelrichting van de regio en de daarbij behorende activiteiten. De monitor meet niet de directe 'output' van de activiteiten van de deelnemende partijen, maar brengt wel de 'outcome' op regionale schaal in beeld. Anders gezegd: de uitkomsten op de indicatoren uit de regiomonitor die in de begroting zijn opgenomen worden wel beïnvloed, zij het in beperkte mate, maar zeker niet bepaald door de activiteiten van de MRDH. In deze begroting zijn diverse indicatoren uit de regiomonitor met een nulmeting opgenomen. Voorwaarden voor het opnemen van indicatoren in deze begroting zijn de beschikbaarheid van gegevens, replicerbaarheid van de gegevens en dit alles tegen redelijke kosten.

Beoogd is dat de Regiomonitor zich uiteindelijk tot één monitor voor zowel MRDH, provincie, Drechtsteden en de Leidse regio ontwikkelt. Daartoe werken we samen met de EPZ.

De regiomonitor wordt ter informatie aan de gemeenten toegezonden. Voor het totaalbeeld van de economische ontwikkeling verwijzen we dan ook naar deze Regiomonitor.

Binnen de programma's van de Vervoersautoriteit en het programma Economisch Vestigingsklimaat wordt nader op de te gebruiken indicatoren ingegaan.

Financiën

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 van deze programma's bedragen in 2017 € 756,4 miljoen.

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. De inwonerbijdrage wordt tot die tijd ook niet opnieuw geïndexeerd. De inwonerbijdrage is in het IPVa doorgetrokken tot 2024 (zie ook de toelichting bij het programma Va). Er is niet op voorhand geschrapt in de inwonerbijdrage (ongeveer € 68 mln.) en de genoemde projecten (€ 50 mln.). De discussie over de inwonerbijdrage aan het Mobiliteitsfonds wordt in 2016 met alle gemeenten gevoerd. De uitkomst wordt verwerkt in de Begroting MRDH 2018.

De inwonerbijdrage voor het programma Economisch Vestigingsklimaat stijgt ten opzichte van de Begroting 2016, conform de door het algemeen bestuur vastgestelde Kadernota begrotingsuitgangspunten MRDH Begroting 2017, met 1% naar € 2,49 per inwoner; voor 2017 is dat

een totaalbedrag van € 5,7 miljoen. Van die € 2,49 per inwoner wordt maximaal € 1,02 ingezet voor de dekking van de apparaatslasten van het programma Economisch Vestigingsklimaat. De resterende € 1,47 wordt ingezet voor de dekking van de programma's en projecten van het Economisch Vestigingsklimaat.

De indirecte kosten van bedrijfsvoering worden voor een kwart doorbelast aan het programma EV en voor driekwart aan de programma's gerelateerd aan de Va, waarbij de verdeling binnen de Va gelijkmatig over Verkeer en Openbaar Vervoer plaatsvindt. De MRDH is nu een jaar op weg en bij de eerstvolgende Jaarrekening is er inzicht in de daadwerkelijke kostenverdeling. Op basis van die gegevens kan worden beoordeeld of de bovengenoemde standaardverdeling (25/75) op begrotingsbasis aanpassing behoeft. Indien dat blijkt zal dat bij de eerstvolgende gelegenheid worden doorgevoerd.

Leeswijzer

- Hoofdstuk 1** bevat een introductie van de integrale ambitie en activiteiten van de MRDH en daaraan gekoppeld een overzicht van de integrale begroting.
- Hoofdstukken 2, 3 en 4** bevatten de programma's voor Verkeer, Openbaar Vervoer, Economisch Vestigingsklimaat en de samenwerkingsverbanden waarvoor de MRDH de juridische entiteit is. In de programma's wordt steeds antwoord gegeven op drie vragen: 'Wat willen we bereiken?' - in deze alinea wordt aangegeven wat we in het desbetreffende programma willen bereiken. 'Wat gaan we daarvoor doen?' - waarbij we ingaan op de activiteiten die in 2017 worden uitgevoerd om de eerder genoemde doelstellingen te bereiken. Deze worden toegelicht op het niveau van de beleidsmatige inspanningen. Ten slotte beantwoorden we de vraag 'Wat gaat dat kosten?' - waarbij we onderscheid maken tussen programmalaasten en apparaatslasten.
- Hoofdstuk 5** bevat de in het Besluit Begroting en Verantwoording¹⁾ (BBV) verplicht gestelde paragrafen.
- Hoofdstuk 6** bevat de staat van reserves en fondsen 2016-2020.
- Hoofdstuk 7** bevat een nadere toelichting op de inwonerbijdrage.

1) De Gemeentewet en de Provinciewet schrijven voor dat elke gemeente en elke provincie jaarlijks begrotings- en verantwoordingsstukken 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.

Missie:

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag werkt aan een Europese topregio.

23 gemeenten gaan de uitdaging aan om de internationale concurrentiepositie te verbeteren door hun kennis en bestuurlijke kracht in te zetten en samen te werken met het bedrijfsleven, de kennisinstututen en medeoverheden. Wij werken aan een aantrekkelijke regio voor inwoners om te werken, wonen en recreëren, waar (internationale) bedrijven zich vestigen en waar bezoekers zich welkom voelen. Wij richten ons op het versterken van de bereikbaarheid en het economisch vestigingsklimaat van de regio Rotterdam Den Haag.

Visie:

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag wil een Europese topregio worden.

Wij zijn al een sterke Europese regio, maar willen nog beter presteren. Beter economische prestaties, betekenen meer welvaart voor de inwoners. Om dit te bereiken zetten we in op:

- Verbetering van de (internationale) bereikbaarheid van de metropoolregio
- Economische vernieuwing
- Transitie naar toonaangevende duurzaamheid
- Attractiviteit van de regio

De inhoudelijke agenda's van de Vervoersautoriteit en Economisch Vestigingsklimaat zijn hierbij leidend en de basis voor de MRDH-brede strategie. Het verbeteren van het verkeer- en vervoersysteem is immers een cruciaal onderdeel van de metropoolvorming en daarmee voor het versterken van de economische positie van de regio.

De MRDH-brede strategie is in 2015 en 2016 verder uitgewerkt in een aantal integrale trajecten zoals het OESO-onderzoek, de Roadmap Next Economy en de Investeringsstrategie. Deze trajecten zijn aanvullend aan elkaar ingevuld om zo steeds meer en beter inhoudelijke focus aan te brengen en nieuwe financiële strategieën te kunnen ontwikkelen. In de volgende paragraaf wordt de MRDH-brede strategie nader toegelicht.

1.2 MRDH-brede strategie

Om de economische structuur van onze regio te versterken, de bereikbaarheid verder te verbeteren en klaar te zijn voor en te kunnen inspelen op veranderingen die op ons gebied afkomen, zijn we in 2015 vanuit de Strategische Bereikbaarheidsagenda en de Agenda Economisch Vestigingsklimaat gestart met een nadere uitwerking van de MRDH-brede strategie. Op basis van een analyse door professor Tordoir zijn vier kernopgaven benoemd die het uitgangspunt vormen voor de MRDH-brede strategie en richting geven aan de activiteiten van de MRDH-organisatie en de 23 gemeenten:

1. Metropolitane verbindingen: verbetering interne- en internationale verbindingen
2. Economische vernieuwing
3. Transitie naar toonaangevende duurzaamheid
4. Attractiviteit

Deze kernopgaven vragen om gerichte investeringen om de kracht van de steden en het omliggende gebied verder te versterken.

De Investeringsstrategie brengt de noodzakelijke investeringsprojecten in beeld voor de korte-, middellange- en lange termijn. De investeringsprojecten voor de middellange- en lange termijn komen onder andere voort uit de aanbevelingen van het OESO-onderzoek en de Roadmap Next Economy.

OESO-onderzoek

Op 1 februari 2016 is de *Territorial Review of the Metropolitan Region of Rotterdam-The Hague* van de OESO verschenen. Dit onderzoek is uitgevoerd in een samenwerking van de MRDH, het ministerie van Binnenlandse Zaken en de OESO. Het rapport bevestigt het beeld dat de economische groei en de werkgelegenheid van de regio Rotterdam Den Haag achterblijven ten opzichte van andere regio's in Nederland en Europa. Ondanks de nabijheid en complementariteit van veel sterke economische sectoren komen samenwerking en cross-overs nog onvoldoende tot stand. De fysieke verbindingen binnen het gebied en van/naar het gebied zijn nog niet overal zodanig op orde dat deze economische groei kunnen faciliteren. De OESO constateert dat onze regio een enorm potentieel heeft, dat echter nog onvoldoende benut wordt. De aanbevelingen van de OESO onderstrepen de urgentie om concrete investeringsprojecten in onze regio te realiseren. Daarnaast wordt het belang van economische vernieuwing onderstreept. In 2016 heeft de MRDH de uitwerking van de aanbevelingen ter hand genomen, onder andere door deze te laten landen in de Investeringsstrategie. De OESO adviseert de MRDH aan inwoners en bedrijven uit te leggen welke doelen zij nastreeft, wat het belang hiervan is en hoe zij dit doet. De Metropoolregio onderschrijft de conclusies van het bovengenoemde rapport van de OESO en ook in algemene zin het belang van communicatie richting de inwoners en bedrijven in de metropoolregio. Dat doet de MRDH in de eerste plaats bij de projecten die zij uitvoert. De resultaten van de uitgevoerde projecten zijn immers zichtbaar voor de inwoners en bedrijven van de metropoolregio. Binnen de gereserveerde budgetten voor de projecten is daarom rekening gehouden met externe communicatie. De openbare vergaderingen van het algemeen bestuur van de MRDH worden aangekondigd in de lokale weekbladen, zodat geïnteresseerden hiervan op de hoogte zijn en de vergadering kunnen bijwonen. Via de website is publiek toegankelijk informatie te vinden over de MRDH en de projecten die worden uitgevoerd. De MRDH is verlengd lokaal bestuur van, voor en door de 23 MRDH-gemeenten. Het is in de eerste plaats aan de gemeenten om met inwoners en bedrijven te communiceren over het belang van samenwerking in de metropoolregio en de resultaten die deze samenwerking voor hen oplevert. Vanzelfsprekend ondersteunt de MRDH de gemeenten hierbij.

Roadmap Next Economy

Economische vernieuwing is noodzakelijk om in te kunnen spelen op veranderingen die op onze regio afkomen. Trends als grondstoffenschaarste, digitalisering, globalisering, robotisering, 3D-printing, zelfsturende voertuigen en *reshoring* in combinatie met de steeds verdergaande verstedelijking betekenen dat het zwaartepunt van de nieuwe economie, oftewel de next economy, steeds meer verschuift naar stedelijke regio's zoals de MRDH. Dit biedt grote kansen voor nieuwe bedrijvigheid. Om die nieuwe bedrijvigheid te laten floreren, zal de regio zich internationaal moeten positioneren als aantrekkelijke toplocatie voor koplopers.

Om invulling te geven aan de bevindingen van de OESO is in 2015 een start gemaakt met het opstellen van de Roadmap Next Economy. De MRDH is opdrachtgever van de Roadmap; de provincie, partners uit bedrijfsleven, medeoverheden en kennisinstellingen zijn nauw betrokken. Met de Roadmap is de noodzakelijke gemeenschappelijke agenda, gericht op de economische transitie, opgesteld en beantwoorden we de vraag hoe wij als regio moeten inspelen op de genoemde trends. Daarbij is in kaart gebracht wat er voor de regio noodzakelijk is aan acties en investeringen voor de middellange- en lange termijn in de vorm van een concreet uitvoeringsprogramma met bijbehorende noodzakelijke publieke en private investeringen om de economie en bereikbaarheid van de regio te versterken.

Regionale Investeringsstrategie

De Regionale Investeringsstrategie hebben we in 2015 in gang gezet. De MRDH, provincie Zuid-Holland (PZH) en de Economische Programmaraad Zuidvleugel (EPZ) werken hierin samen. Deze gezamenlijke Investeringsstrategie brengt de voor de economische structuurversterking noodzakelijke investeringsprojecten in beeld en kan tevens benut worden om extra middelen te genereren. Het biedt de regio ook kansen om richting Europa sterker te staan voor een beroep op middelen uit Europese fondsen. Het gaat om een continu proces dat we voortdurend up-to-date houden. De Regionale Investeringsstrategie sluit naadloos aan bij de andere twee in gang gezette strategische trajecten: Ruimtelijk-economisch Ontwikkelprogramma en Roadmap Next Economy. De OESO-studie 'Metropolitan Review' laat zien dat een gezamenlijke investeringsstrategie voor de regio dringend noodzakelijk is. Het Ruimtelijk-economisch Ontwikkelprogramma vormt daarvoor de basis. De Roadmap Next Economy biedt enerzijds de mogelijkheid reeds lopende initiatieven betere mogelijkheden voor realisatie te bieden. Anderzijds levert de Roadmap Next Economy ook nieuwe initiatieven op, die zullen landen in de Regionale Investeringsstrategie.

De Regionale Investeringsstrategie heeft een bestuurlijke begeleidingscommissie met vertegenwoordigers van overheden, kennisinstellingen en bedrijven. De Regionale Investeringsstrategie heeft drie doelstellingen:

1. Informeren
2. Monitoren en sturen
3. Realiseren

1. Informeren

De aandacht hebben we in eerste instantie vooral laten uitgaan naar de informerende functie. De site www.investeringskaart.nl is het instrument om investeringsprojecten in beeld te brengen. Het is voor overheden, bedrijven en kennisinstellingen van belang om op het gebied van investeringen (van elkaar) te weten wat er speelt en waarop wordt ingezet. Daarmee kunnen enerzijds tegenstrijdige belangen

bespreekbaar worden gemaakt en anderzijds kansen voor win-winsituaties worden benut, bijvoorbeeld door het opschalen van initiatieven.

De Investeringskaart geeft de lopende, geplande en gewenste investeringsprojecten weer. Investeringsprojecten zijn gedefinieerd als projecten/programma's gericht op de economische structuurversterking van de regio. De proeve van de Investeringskaart hebben we tijdens de vergaderingen van het algemeen bestuur MRDH en van de Economische Programmaraad Zuidvleugel (EPZ) op 3 juli 2015 gedemonstreerd. Samen met gemeenten, provincie, bedrijven en kennisinstellingen heeft vervolgens een nadere invulling plaatsgevonden. Op 1 februari 2016 is de Investeringskaart 2.0 'on air' gegaan.

2. Monitoren en sturen

Door van de investeringsprojecten ook de stand van zaken en voortgang op de Investeringskaart weer te geven, ontstaat de mogelijkheid om te monitoren. We beoordelen en analyseren de investeringsprojecten op uniforme wijze. Daarmee maken we zichtbaar hoe een investeringsproject ervoor staat, maar ook wat er nodig is om het investeringsproject tot realisatie te brengen. Daarmee ontstaat bijvoorbeeld inzicht waar leemtes zitten en waar wij extra accenten moeten leggen c.q. prioriteiten moeten stellen om de gewenste economische structuurversterking tot stand te brengen.

3. Realiseren

De realisatie van de Regionale Investeringsstrategie is allereerst de verantwoordelijkheid van bedrijven, kennisinstellingen en overheden in de regio. Voor bekostiging/financiering zullen primair eigen mogelijkheden, Europese fondsen/regelingen en private middelen moeten worden benut. Door de handen ineen te slaan kunnen we de uitvoeringskracht versterken. Ook het Rijk is een onmisbare partner. Het is noodzakelijk dat de regio eenduidig aangeeft welke investeringsprojecten cruciaal c.q. prioritair zijn en wat er voor nodig is om deze te realiseren. De acht samenwerkingsprojecten MRDH - PZH, waarvoor bestuurlijke duo's zijn aangesteld, vormen daarvan een voorbeeld:

Verbetering interne en internationale verbindingen

1. **Viersporige railverbinding Rotterdam - Den Haag**
Bestuurlijk duo Pex Langenberg (MRDH) en Floor Vermeulen (PZH)
2. **Internationale connectiviteit**
Bestuurlijk duo Tom de Bruijn (MRDH) en Floor Vermeulen (PZH)
3. **Eén openbaarvervoerkaart**
Bestuurlijk duo Dick van Sluis (MRDH) en Floor Vermeulen (PZH)

Toonaangevende duurzaamheid

4. **Warmte-infrastructuur**
Bestuurlijk duo Pex Langenberg (MRDH) en Han Weber (PZH)
5. **Mobiliteitsinnovatie**
Bestuurlijk duo Christel Mourik (MRDH) en Floor Vermeulen (PZH)

Vernieuwing economie

6. **Fieldlabs**
Bestuurlijk duo Adri Bom-Lemstra (PZH) en Ferrie Förster (MRDH)

- | | |
|-----------------|--|
| 7. | Aantrekkelijke metropolitane landschappen |
| Bestuurlijk duo | Alexander van Steenderen (MRDH) en Han Weber (PZH) |
| 8. | World Expo Rotterdam 2025²⁾ |
| Bestuurlijk duo | Adri Bom-Lemstra (PZH) en Maarten Struijvenberg (MRDH) |

In 2016 zijn stappen gezet om te komen tot het realiseren van projecten en het boeken van concrete resultaten. Hiervoor is ook samen met financieel experts van gemeenten, provincie, private partijen en het ministerie van Economische Zaken gewerkt aan een financieringsstrategie. Investeringsprojecten vereisen immers een financieringsstrategie om van een idee te komen tot een concreet project dat daadwerkelijk gerealiseerd wordt. Publiek-private en private financiering zullen meer regel dan uitzondering worden en dit stelt andere eisen aan investeringsvoorstellen.

De I(nvesterings)-dagen bieden een platform om investeringsprojecten een duwtje in de rug te geven. De eerste hebben we georganiseerd op 25 november 2015. Tijdens deze I-dagen brengen we experts/deskundigen bijeen om vast te stellen wat er moet gebeuren om projecten investeringsgereed/financierbaar te maken. Verzoeken om projecten in dit verband aan de orde te stellen komen van gemeenten, kennisinstellingen en/of bedrijven. Afhankelijk van het type investeringsprojecten schakelen we experts/deskundigen in. Jaarlijks vinden 3 à 4 I-dagen plaats.

In 2017 worden in ieder geval de volgende activiteiten verricht:

- up-to-date houden van de investeringskaart.nl en daartoe actief contact onderhouden met gemeenten, provincie, Rijk, kennisinstellingen, bedrijven;
- analyseren en beoordelen van de stand van zaken en voortgang van voor de regio relevante investeringsprojecten;
- voorstellen indienen voor te stellen prioriteiten;
- organiseren van Investeringsdagen met experts/deskundigen om investeringsprojecten (sneller) tot realisatie te brengen.

Naar een eerste investeringspakket

De uitwerking van de aanbevelingen uit het OESO-rapport en de Roadmap Next Economy vindt in de eerste helft van 2016 plaats. Er ligt een bestuurlijke opdracht vanuit het algemeen bestuur om voor de zomer van 2016 een eerste investeringspakket gereed te hebben. Zodra dat investeringspakket gereed is, wordt ook duidelijk in hoeverre er consequenties zijn voor de voorliggende Begroting 2017. Daar waar de uitkomsten van deze twee trajecten consequenties hebben voor de Begroting 2017, wordt medio april/mei 2016 een voorstel gedaan aan de gemeenten hoe dat proces vorm te geven zodanig dat recht gedaan wordt aan de betrokkenheid van alle gremia.

Het realiseren van het investeringspakket is een collectieve opgave van de MRDH-organisatie, de 23 gemeenten en andere partners zoals het Rijk, de provincie en het bedrijfsleven. Ieder levert daarbij zijn of haar bijdrage, ook financieel. De MRDH wil partijen committeren aan de uitvoering van het

²⁾ Het Kabinet heeft per brief van 7 mei 2016 aan de Tweede Kamer laten weten dat zij de kandidaatstelling voor de World Expo 2025 niet steunt en met de betrokken partijen in gesprek blijft om de getoonde ambitie vast te houden en alternatieven te onderzoeken.

investeringspakket en zal ook actief op zoek gaan naar nieuwe financieringsbronnen. Hiertoe is in 2015 een start gemaakt met een kleine groep financieel experts van gemeenten, provincie, private partijen en het ministerie van Economische Zaken, die de komende jaren als 'Expertisecentrum' investeringsprojecten verder helpen en relaties opbouwen met relevante financiële instellingen. Het gaat dan bijvoorbeeld om het opstellen van businesscases, uitvoeren van risicoanalyses en het komen tot financieringsarrangementen.

Regiomonitor

In 2015 is gestart met het project 'regiomonitor'. In deze monitor worden de regionale ontwikkelingen op het gebied van economie en bereikbaarheid weergegeven en geanalyseerd. Het uiteindelijke doel is één monitor voor zowel de MRDH, provincie, Drechtsteden als de Leidse regio. Daartoe werken we samen met de EPZ. In juni 2016 wordt de eerste Regiomonitor gepresenteerd. De monitor bevat contextindicatoren die inzicht geven hoe de concurrentiepositie van de regio zich ontwikkelt en welke ontwikkelingen zich in de regio afspelen waarop overheden moeten inspelen. Hiermee kan bijvoorbeeld richting gegeven worden aan het maken van keuzes in het investeringspakket. De contextindicatoren zijn niet geschikt om rechtstreeks effect van de activiteiten van de MRDH in beeld te brengen. De regiomonitor is nog in wording en wordt mede aan de hand van het OESO-rapport en de Roadmap Next Economy verder uitgewerkt. In deze begroting zijn diverse indicatoren uit de regiomonitor met een nulmeting opgenomen.

Binnen de programma's van de Vervoersautoriteit en het programma Economisch Vestigingsklimaat wordt nader ingegaan op de contextindicatoren waar we nu aan denken.

Daarnaast bevat de Regiomonitor een aantal indicatoren gericht op investeringen, die overkoepelend zijn over de vier kernopgaven:

- reductie beheer- & exploitatielasten OV
- ontvangen middelen in provincie Zuid-Holland uit Europese fondsen
- investeringen naar type (woningen, utiliteit, machines, vervoermiddelen, ICT)
- investeringen naar publieke en private herkomst.

1.3 Bestuurlijke organisatie

De 23 gemeenten hebben elkaar gevonden om samen de uitdaging aan te gaan om de bereikbaarheid en het economisch vestigingsklimaat van de metropoolregio te versterken. Dit is een unieke vorm van samenwerking, van onderaf opgebouwd, de MRDH als netwerkbestuur. De gemeenten zijn de ruggengraat van de MRDH en vormen via hun gezamenlijke organisatie het netwerk in de regio. Er zijn nieuwe mogelijkheden ontstaan door de nieuwe context waarbinnen de gemeenten werken en door het benutten van het volledige werkkapitaal van de 23 gemeenten voor de gezamenlijke doelen.

Nadat in 2015 vooral het opstarten van de nieuwe organisatie centraal stond, zijn in 2016 stappen gezet om de MRDH als netwerkbestuur te verstevigen en het eigenaarschap van de metropoolregio te versterken. Hierbij is ook aandacht besteed aan de verdere organisatieontwikkeling, zowel binnen de gemeenschappelijke werkorganisatie als binnen de individuele gemeenten. Er is onder andere invulling gegeven aan het versterken van de betrokkenheid van de gemeenteraden en de gemeentesecretarissen, de mogelijkheid op meerdere plekken in de regio te werken en vergaderen voor de MRDH en het stroomlijnen van de formele bestuurlijke besluitvorming.

Naast het bundelen van de krachten van de 23 gemeenten is samenwerking met onder meer bedrijfsleven, kennisinstellingen, omliggende regio's zoals Drechtsteden en Leiden, de provincie en het Rijk noodzakelijk om de ambities te realiseren. De MRDH werkt daarnaast nauw samen met de Economische Programmaraad Zuidvleugel (EPZ), het triple helix orgaan van vertegenwoordigers van bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen. Samenwerking met omliggende regio's en de andere partners vindt zowel plaats bij de strategische trajecten als bij de uitvoering van concrete activiteiten.

1.4 Vervoersautoriteit

Het verbeteren van de bereikbaarheid in de metropoolregio is één van de centrale strategieën om een Europese topregio te worden. 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, nationaal en internationaal, kunnen wij de economische relatie met andere economische zwaartepunten in Nederland en daarbuiten versterken. De fysieke verbindingen binnen het gebied en van/naar het gebied zijn nog niet overal dusdanig op orde dat zij economische groei kunnen faciliteren. De OESO constateert dat onze regio een enorm potentieel heeft, dat echter nog onvoldoende benut wordt. Samenwerking op de schaal van de metropoolregio, zowel op het gebied van verkeer als op het gebied van openbaar vervoer, is 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. In 2015 is een start gemaakt met de nadere uitwerking van de SBA in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid om daarmee ook te komen tot een plan dat voldoet aan een Regionaal Verkeer- en Vervoersplan op grond van de Planwet verkeer en vervoer.

De Uitvoeringsagenda vormt ook de basis voor de vertaling naar maatregelen, het aanscherpen van subsidieregels etc. Het is een plan op hoofdlijnen, zodat er voldoende flexibiliteit is om in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen. Begin 2016 is de zienswijzeprocedure gestart.

Het verkeer- en vervoersysteem is 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 ter versterking van het economisch vestigingsklimaat van de metropoolregio 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 in concrete activiteiten.

1.5 Economisch Vestigingsklimaat

De economische kansen voor de metropoolregio zijn legio. Een sterke internationale oriëntatie, een diverse economische structuur met zwaartepunten in 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 vernieuwingsslag. De Agenda Economisch Vestigingsklimaat benoemt globale trends die kansen bieden, maar ook vragen om gezamenlijke actie. Het OESO-rapport over de MRDH dat op 1 februari 2016 officieel verschenen is, onderschrijft de kansen die onze regio heeft en de urgentie om actie te ondernemen ten behoeve van de economisch structuurversterking. Het programma Economisch Vestigingsklimaat is in hoofdstuk 3 nader uitgewerkt in concrete activiteiten.

1.6 Ambtelijke organisatie

De organisatie van de MRDH krijgt vorm vanuit de samenwerkende gemeenten: de MRDH als netwerkorganisatie. 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 gezamenlijke doelen kunnen alleen gerealiseerd worden als ook het werkkapitaal van de 23 gemeenten ingezet wordt. Zo zijn de gemeenten door middel van het detacheren van medewerkers op functies in de flexibele schil verbonden met de ambtelijke organisatie van de MRDH. De MRDH-organisatie betreft voortdurend medewerkers van de gemeenten bij projecten, activiteiten en het uitstippelen van beleid. Andersom wordt ook van de gemeenten verwacht dat zij zelf het initiatief nemen bij projecten en actief meedenken en meeschrijven aan het gezamenlijk beleid. Ook op het terrein van bedrijfsvoering in het algemeen, of op specifieke onderdelen daarvan in het bijzonder, opereert de MRDH in een netwerk met de gemeenten.

De MRDH onderzoekt momenteel in een tussentijdse evaluatie of de huidige werkorganisatie toegerust is op haar taken en aansluit bij de wensen van bestuur, management en medewerkers. Hieraan gerelateerd is ook het vraagstuk wat de gemeentelijke inzet kan zijn. De uitkomst van deze interne evaluatie wordt in de eerste helft van 2016 verwacht en kan aanleiding geven tot aanpassingen van het niveau van de kosten voor de bedrijfsvoering en de verdeling over de verschillende programma's. In dat geval is er aanleiding om de begroting bij te stellen. Zie verder hoofdstuk 5.5 paragraaf bedrijfsvoering voor opbouw, inrichting en financiering van de MRDH organisatie.

1.7 Financiën

De Begroting 2017 kent een omvang van € 764,7 miljoen. In onderstaande tabel is de totaalbegroting opgenomen en de uitsplitsing over de programma's.

Programmabegroting 2017

bedragen in euro's

	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020
Lasten per programma				
1. Verkeer	157.152.400	139.296.800	111.289.000	80.713.300
2. Openbaar Vervoer	599.217.800	452.387.600	449.359.800	378.919.100
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.745.700	5.745.700	5.745.700	5.745.700
4. Samenwerkingsverbanden	2.545.000	2.545.000	2.545.000	2.545.000
Totaal	764.660.900	599.975.100	568.939.500	467.923.100
Baten per programma				
1. Verkeer	157.152.400	139.296.800	111.289.000	80.713.300
2. Openbaar Vervoer	599.217.800	452.387.600	449.359.800	378.919.100
3. Economisch Vestigingsklimaat	5.745.700	5.745.700	5.745.700	5.745.700
4. Samenwerkingsverbanden	2.545.000	2.545.000	2.545.000	2.545.000
Totaal	764.660.900	599.975.100	568.939.500	467.923.100
Resultaat	0	0	0	0

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

Vennootschapsbelasting

De MRDH is een gemeenschappelijke regeling en daarmee een publiekrechtelijke rechtspersoon. De Vpb-plicht is afhankelijk van de vraag of de MRDH een onderneming is. De belangrijkste criteria voor het ondernemerschap zijn: deelname aan het economisch verkeer, winstoogmerk, winstverwachting, marktgerichtheid, organisatie van werk en kapitaal, ondernemersrisico en de vraag of met de activiteiten in concurrentie wordt getreden. Duidelijk is dat de MRDH daaraan slechts beperkt voldoet. Dat geldt met name het winstoogmerk, de winstverwachting (zijn er niet in termen van te verwachten structurele overschotten) en de concurrentiepositie. Met betrekking tot het winstoogmerk en de winstverwachting dient ervoor te worden gewaakt, dat er ook geen (deel)activiteiten worden ontwikkeld en uitgevoerd, waarmee structureel winst wordt behaald. Dat is momenteel ook niet het geval. Met betrekking tot de concurrentiepositie staat vast dat de verkeer- en vervoerstaak bij wet is opgelegd en daarmee te kwalificeren is als een overheidsstaak. Ook voor de taak economisch vestigingsklimaat geldt dat hiermee niet in concurrentie wordt getreden.

Conclusie is derhalve dat weliswaar formeel sprake is van Vpb-plicht, maar dat er geen activiteiten worden uitgevoerd die aan Vpb-heffing onderhevig zijn. Daarmee is in de voorliggende begroting dan ook geen rekening gehouden.

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 Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid beschrijven we per programma de doelstellingen ofwel wat we willen bereiken, en aan deze doelstellingen koppelen we vervolgens jaaractiviteiten. De Vervoersautoriteit geeft daarnaast 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.

Indicatoren Regiomonitor

Om de agglomeratiekracht en de concurrentiepositie van de metropoolregio te versterken en de leefbaarheid te vergroten, zijn in de SBA vijf hoofddoelen benoemd. Om meer greep te krijgen op de relatie tussen enerzijds de geformuleerde doelen en anderzijds de effecten van ingrepen in het mobiliteitssysteem zijn de SBA-doelen in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid vertaald in eisen. Dit maakt het mogelijk om onderbouwde keuzes te maken, prioriteiten te stellen en meer inzicht te krijgen in de effectiviteit van investeringen. Dit vraagt, naast een methodische doorvertaling van doelen naar eisen, om een bijpassende monitoringssystematiek. Voor de regiomonitor maken we gebruik van deze in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid opgenomen eisen, de zogenaamde top-eisen. Per top-eis is daarbij een ambitie voor 2025 geformuleerd. Met haar beleid draagt de MRDH bij aan het bereiken van de gestelde ambities. Tegelijkertijd vinden er ook andere ingrepen in het mobiliteitssysteem plaats, buiten de invloedssfeer van de MRDH, die van invloed zijn op het behalen van de geformuleerde ambities. De komende periode is het zaak om de geformuleerde ambities en eisen te verifiëren en waar nodig bij te stellen en/of meer SMART te maken. Om deze methodiek tot een succes te maken zijn een goede nulmeting en periodieke monitoring van belang. Naast een nulmeting, kijken we daarom ook naar de trendontwikkeling van de verschillende eisen en ambities in de loop van de tijd. In de navolgende tabel is de vertaling van de SBA hoofddoelen naar de top-eisen zichtbaar gemaakt. Op dit moment zijn van enkele topeisen de nulmeting beschikbaar. Voor de overige topeisen wordt de nulmeting nog bepaald in de loop van 2016.

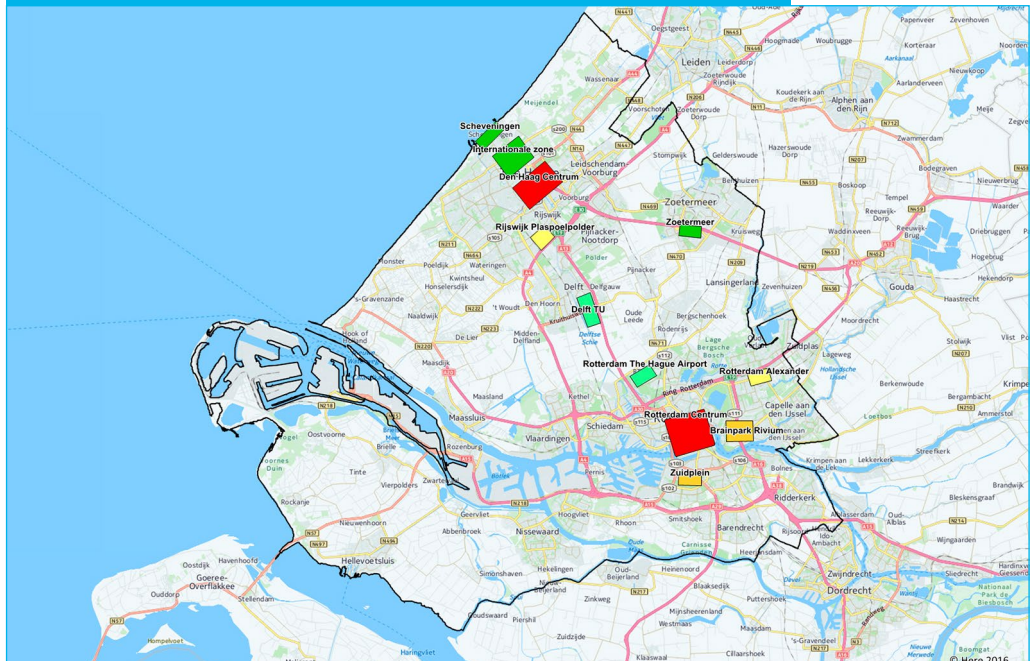
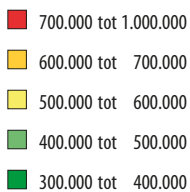
Bereikbaarheidsdoel SBA	Top-eis	Ambitie in 2025 t.o.v. huidige situatie	Nulmeting
Concurrerende economie	Aantal mensen dat economische toplocaties in 45 minuten kan bereiken. Betrouwbaarheid van reistijd op de belangrijkste verbindingen, in het bijzonder voor het goederenvervoer.	Toename van 10% voor de 10 belangrijkste locaties. 95% op hoofdwegennet en 90% op onderliggend wegennet.	Beschikbaar. Nog niet beschikbaar. Wordt nog bepaald.
Kansen voor mensen	Aantal arbeidsplaatsen/voorzieningen dat mensen vanuit woongebieden in 45 minuten kunnen bereiken.	Toename van 10% voor 90% van de woongebieden.	Beschikbaar.
Kwaliteit van plekken	Gebruikerswaardering van de stedenbaan-knopen.	Minimaal 7,5 op 90% van de knopen	Beschikbaar.
De duurzame regio	Uitstootreductie vervoersysteem (CO ₂).	Afname van 30% voor het gehele vervoersysteem.	Beschikbaar.
Efficiënt en rendabel	Reductie beheer- & exploitatielasten OV	Afname van 10% voor het gehele OV-systeem	Nog niet beschikbaar. Wordt nog bepaald.

Concurrerende economie: aantal mensen dat economische toplocaties in 45 minuten kan bereiken

- Per modaliteit (Auto, OV (inclusief lopen) en fiets (15 km/uur) is voor de 11 economische gebieden bepaald hoeveel mensen in de spits binnen 45 minuten een economisch gebied kunnen bereiken. De hoeveelheid mensen is naast de infrastructuur en congestie ook afhankelijk van de ligging. Per economisch gebied is een representatief punt gekozen. Bij openbaar vervoer is gekozen voor het voor/natransport per voet. Wanneer de fiets (of auto) wordt gekozen voor het voor/natransport zal de hoeveelheid mensen uiteraard toenemen. Bij fiets is gekozen voor een snelheid van 15 km/uur.
- De bepaalde hoeveelheid mensen is in eerste instantie bedoeld als nulmeting, niet als vergelijking tussen gebieden. De nu bepaalde getallen vormen de basis voor het bepalen van de ambitie (+10% in 2025).

Bereik Economische kerngebieden OV 45 minuten

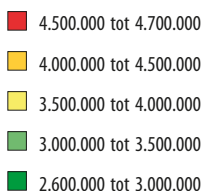
Aantal inwoners in de spits



- Bij het openbaar vervoer is het aantal mensen dat een toplocatie kan bereiken binnen 45 min in de spits het hoogst bij Rotterdam-Centrum. Meer dan 900.000 mensen kunnen Rotterdam-Centrum binnen 45 minuten bereiken. Voor Scheveningen, Internationale zone Den Haag en Zoetermeer geldt dat er minder dan 400.000 mensen binnen 45 min in de spits de locatie kunnen bereiken.

Bereik Economische kerngebieden auto 45 minuten

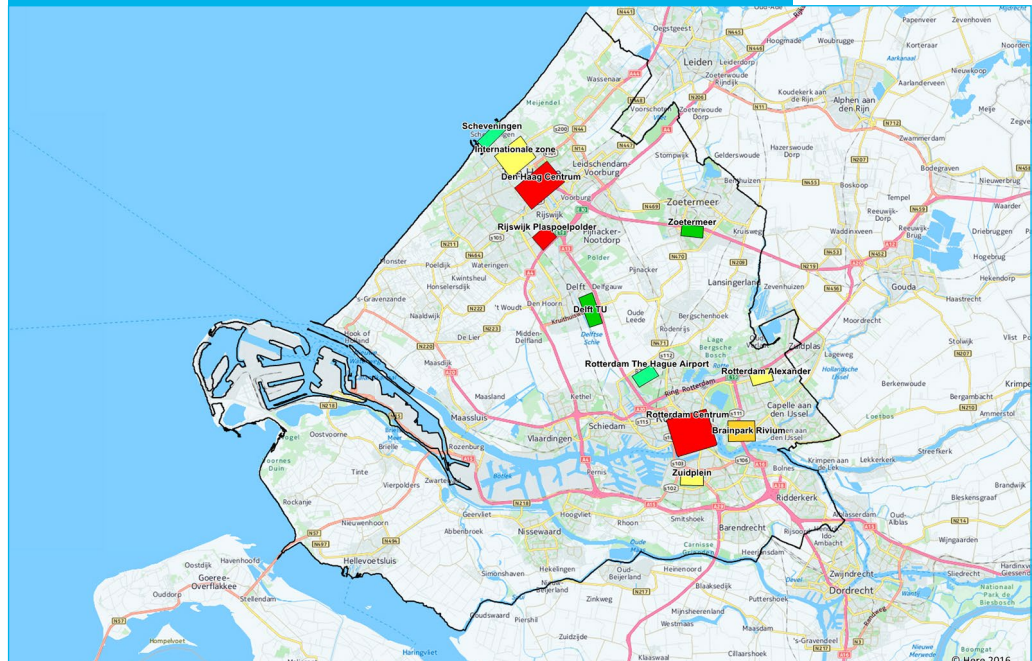
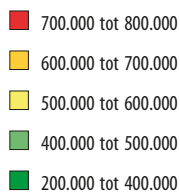
Aantal inwoners in de spits



- Bij de auto is het aantal mensen dat een toplocatie kan bereiken binnen 45 minuten in de spits het hoogst bij Zoetermeer en Rijswijk Plaspoelpolder. Voor beide locaties geldt dat meer dan 4,5 miljoen mensen deze locaties binnen 45 minuten kunnen bereiken. Voor de Internationale zone Den Haag en Scheveningen geldt dat er minder dan 3 miljoen mensen binnen 45 min de locatie kunnen bereiken.

Bereik Economische kerngebieden fiets 45 minuten

Aantal inwoners in de spits



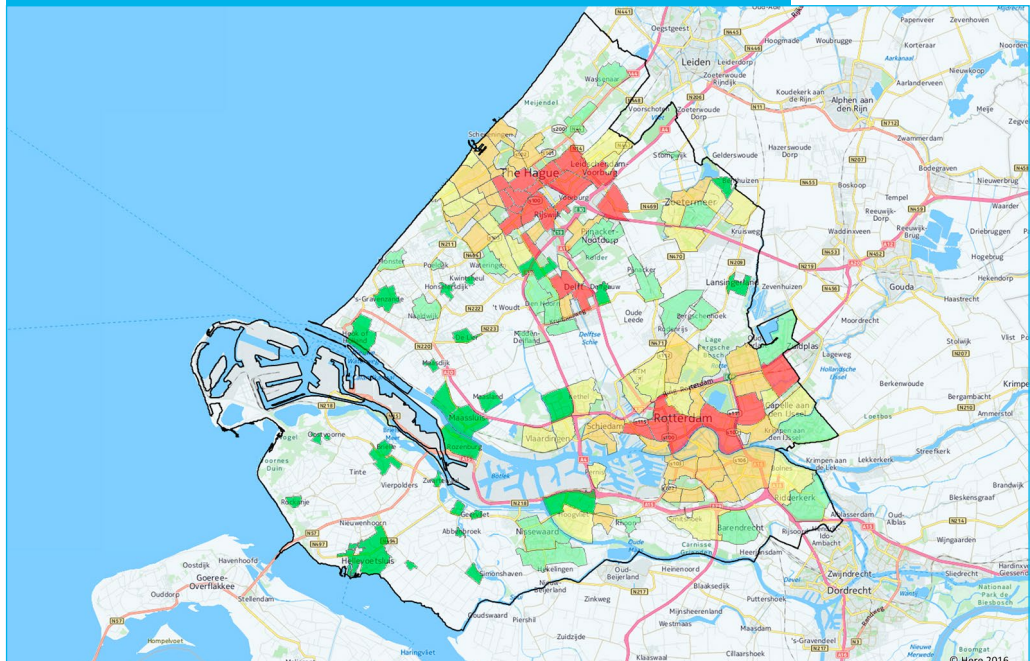
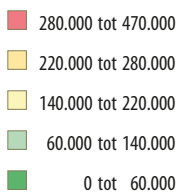
- Bij de fiets is het aantal mensen dat een toplocatie kan bereiken het hoogst bij Rijswijk Plaspoelpolder. Ruim 760.000 mensen kunnen zo'n locatie binnen 45 minuten in de spits bereiken. Voor Zoetermeer is het aantal mensen dat binnen 45 minuten in de spits de locatie kan bereiken het laagst (ongeveer 230.000).

Kansen voor mensen: Aantal arbeidsplaatsen/voorzieningen dat mensen vanuit woon-gebieden in 45 minuten kunnen bereiken

- Per modaliteit (Auto, OV (+lopen) en fiets (15 km/uur)) is voor de ongeveer 140 woongebieden (plaatsen & wijken) bepaald hoeveel arbeidsplaatsen inwoners van deze wijk in de spits binnen 45 minuten kunnen bereiken. Per woongebied is een representatief punt gekozen. De hoeveelheid te bereiken arbeidsplaatsen is naast de infrastructuur en congestie ook afhankelijk van de ligging. Bij openbaar vervoer is gekozen voor het voor/natransport per voet. Wanneer de fiets (of auto) wordt gekozen voor het voortransport zal de hoeveelheid mensen uiteraard toenemen. Bij fiets is gekozen voor een snelheid van 15 km/uur.
- De bepaalde hoeveelheid arbeidsplaatsen is in eerste instantie bedoeld als nulmeting, niet als vergelijking tussen woongebieden. De nu bepaalde getallen vormen de basis voor het bepalen van de ambitie (+10% in 2025).

Bereik Woonkernen OV 45 minuten

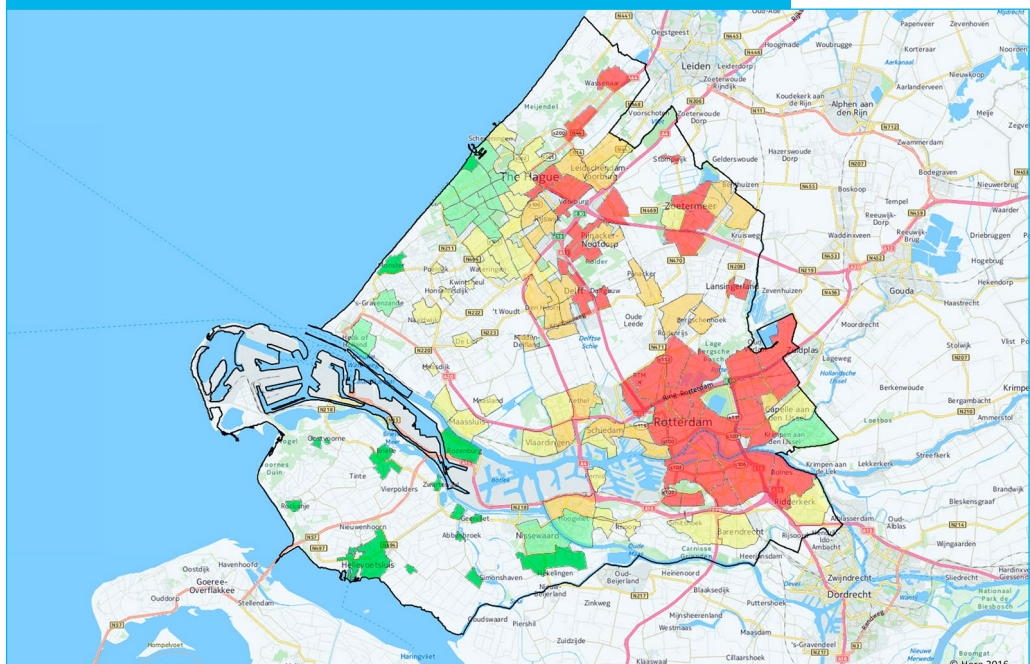
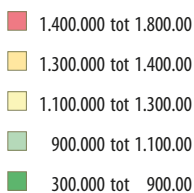
Aantal arbeidsplaatsen in de spits



- Bij het openbaar vervoer is het aantal arbeidsplaatsen dat vanuit een woonwijk bereikt kan worden binnen 45 minuten in de spits het hoogst bij Den Haag Centrum, Rotterdam Centrum, Delft Centrum en delen van Rijswijk en Leidschendam. In deze gebieden kunnen meer dan 280.000 arbeidsplaatsen bereikt worden. Voor Voorne Putten, Westland, Midden-Delfland, Maassluis, delen van Pijnacker-Nootdorp en Lansingerland geldt dat minder dan 60.000 arbeidsplaatsen bereikt kan worden.

Bereik Woonkernen auto 45 minuten

Aantal arbeidsplaatsen in de spits

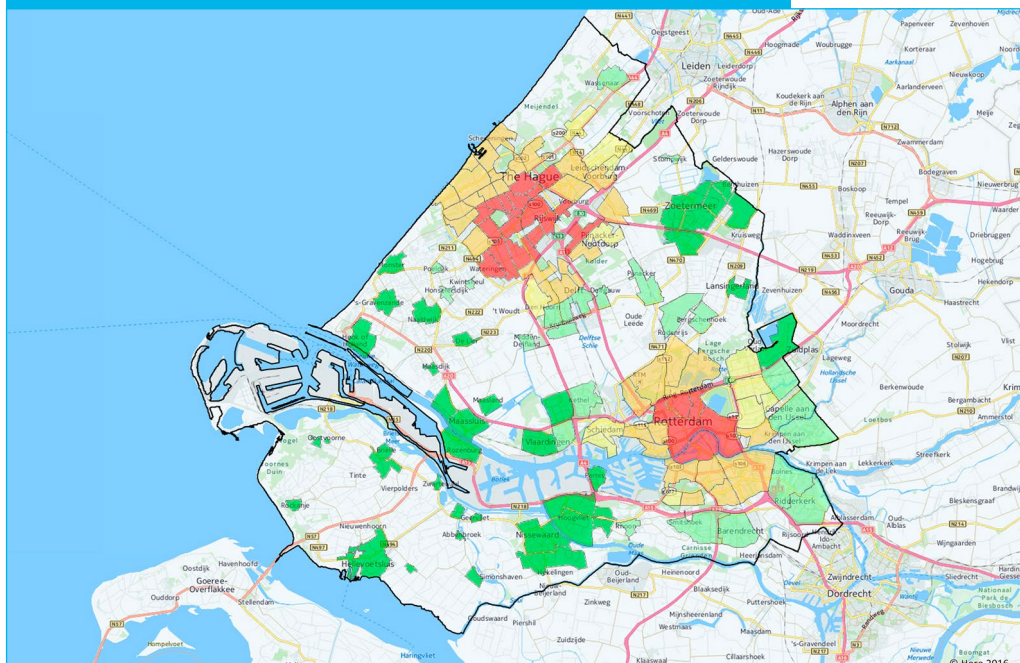
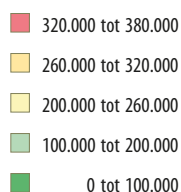


- Bij de auto is het aantal arbeidsplaatsen dat vanuit een woonwijk bereikt kan worden binnen 45 minuten in de spits het hoogst in Rotterdam, Den Haag Centrum, Zoetermeer en Wassenaar. Ook woonwijken van Den Haag en Delft langs de snelweg kunnen veel arbeidsplaatsen bereiken. In deze wijken kan meer dan 1,4 miljoen arbeidsplaatsen bereikt worden. Voor Voorne Putten, Krimpen

a/d IJssel, delen van Westland en Den Haag Zuidwest/Scheveningen geldt dat minder dan 900.000 arbeidsplaatsen bereikt kunnen worden.

Bereik Woonkernen fiets 45 minuten

Aantal arbeidsplaatsen in de spits



- Bij de fiets is het aantal arbeidsplaatsen dat vanuit een woonwijk bereikt kan worden binnen 45 minuten in de spits het hoogst in Rotterdam Centrum, Rijswijk en Den Haag Centrum. In deze wijken kunnen meer dan 320.000 arbeidsplaatsen bereikt worden. Voor het zuidwestelijk gedeelte van de MRDH en in Zoetermeer geldt dat minder dan 100.000 arbeidsplaatsen bereikt kunnen worden.

Kwaliteit van plekken: Gebruikerswaardering van de stedenbaan-knopen

In 2015 is door NS Stations de klantenwaardering van de stedenbaanknopen gemeten. Gemiddeld is de klantenwaardering een 6,4. Doel is om in 2025 het cijfer 7,5 te halen.

	Doel 2025	Cijfer 2015
Internationaal		
Den Haag Centraal	8,0	7,1
Rotterdam Centraal	8,0	8,0
	8,0	7,5
Metropolitane knooppunten		
Delft	7,5	7,3
Den Haag HS	7,5	6,7
Den Haag Laan van NOI	7,5	6,3
Rotterdam Alexander	7,5	6,3
Rotterdam Blaak	7,5	6,4
Schiedam Centrum	7,5	6,0
Zoetermeer	7,5	6,2
	7,5	6,5

	Doel 2025	Cijfer 2015
Lokale knooppunten		
Barendrecht	7,0	7,0
Capelle Scholleveaar	7,0	6,3
Delft Zuid	7,0	6,1
Den Haag Mariahoeve	7,0	6,5
Den Haag Moerwijk	7,0	6,4
Den Haag Ypenburg	7,0	6,3
Rijswijk	7,0	5,9
Rotterdam Lombardijen	7,0	5,9
Rotterdam Noord	7,0	6,2
Rotterdam Zuid	7,0	5,9
Voorburg	7,0	6,4
Voorschoten	7,0	6,5
Zoetermeer Oost	7,0	6,4
	7,0	6,3
Hoekselijn		
Hoek van Holland Haven ¹⁾	7,0	6,2
Maassluis	7,0	6,2
Maassluis West	7,0	6,0
Schiedam Nieuwland	7,0	6,0
Vlaardingen Centrum	7,0	5,9
Vlaardingen Oost	7,0	6,2
Vlaardingen West	7,0	6,1
	7,0	6,1
Gemiddeld 90%	7,5	6,4

Bron: NS Stations.

1) Hoek van Holland Strand aantal respondenten te klein.

Voor de indicatoren betrouwbaarheid van reistijd op de belangrijkste verbindingen en reductie beheer- & exploitatielasten OV is op dit moment nog geen nulmeting beschikbaar. Voor deze indicatoren is op dit moment nog niet duidelijk op welke wijze deze indicator wordt bepaald/berekend. In de loop van 2016 zullen deze indicatoren nader worden uitgewerkt.

De duurzame regio: Uitstootreductie vervoersysteem (CO₂)

De uitstoot van CO₂ voor verkeer en vervoer (alle modaliteiten) in de MRDH in 2014 was 3,9 miljoen ton (bron Klimaatmonitor). De totale CO₂-uitstoot voor alle sectoren bedroeg 43,8 miljoen ton. De bijdrage van verkeer en vervoer aan de CO₂ uitstoot was dus 8,8 %.

2.2 De financiële structuur

De Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid leidt tot projecten en maatregelen die opgenomen worden in het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa), en vormt tevens input voor de Investeringsstrategie van de MRDH. 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. De MRDH heeft de intentie 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.

Het IPVa maakt deel uit van de Begroting MRDH en geeft inzicht in de bijdrage vanuit de middelen van de Va aan het realiseren van projecten. De uitgangspunten zijn in dit kader als volgt:

- tot en met 2017 blijven de investeringsprogramma's en de bijbehorende fondsen van de voormalige stadsregio's gescheiden, pas na die datum zal van integratie sprake zijn;
- de jaarlijkse contributie van de Haaglanden-gemeenten aan het Mobiliteitsfonds is tot en met 2017 vastgelegd;
- er mag sprake zijn van overplanning (= negatief saldo) binnen het investeringsprogramma, mits binnen tien jaar het saldo weer nul is. Overplanning houdt in dat er in de planning rekening mee wordt gehouden dat er meer aan projecten gepland wordt in enig jaar dan er BDU-geld beschikbaar is. De praktijk leert dat gemeenten vaak optimistisch plannen. De werkelijke bestedingen ijlen dan soms een paar jaar na. Ter illustratie: in het IPVa 2016 verwachtten wij dat de stand van het BDU fonds in 2016 ruim € 11 miljoen positief uit zou komen. In het IPVa 2017 verwachten wij dat de stand van het BDU fonds ultimo 2016 positief € 136 miljoen uit zal komen. Omdat deze optimistische planning zich elk jaar voordoet, is vanwege de voortgang in projecten door het algemeen bestuur in de constituerende vergadering besloten dat er sprake mag zijn van overplanning. Na 2017 loopt de overplanning tot maximaal € 172 miljoen in 2019 en is daarna aflopend, totdat vanaf 2025 weer een positieve fondsstand wordt geraamd.
- er kan daarnaast sprake zijn van overbesteding. Er is een verschil tussen overplanning en overbesteding. Overbesteding houdt in dat de werkelijke bestedingen tot een negatief saldo van de BDU-fondsen leiden. In 2017 is de geraamde overbesteding € 75 miljoen. Dit wordt in de eerste plaats veroorzaakt door een gewijzigde systematiek van bekostiging van het vervangingsonderhoud infrastructuur vanaf 2017 ten behoeve van de RET. In 2017 wordt hierdoor € 38 miljoen meer betaald dan ten opzichte van eerdere ramingen, hiermee wordt echter bewerkstelligd dat de MRDH ten opzichte van de huidige bekostigingssystematiek vanaf 2026 structureel minder BDU-geld hoeft in te zetten. Vanaf 2032 wordt de maximale besparing bereikt.

Ten tweede door een gewijzigde systematiek van bekostiging van de kapitaallasten van voertuigen ten behoeve van de RET. Vanaf 2017 zal deze plaatsvinden op basis van een lineair systeem in plaats van op basis van annuïteiten. In 2017 moet daarvoor wel een eenmalige inhaalafschrijving van € 23 miljoen aan de RET worden vergoed. In de jaren daarna wordt hierdoor echter een extra besparing gerealiseerd van in totaal ruim € 40 miljoen.

Ten slotte is voor de projecten in het kader van Netwerk RandstadRail en het Actieprogramma Openbaar Vervoer met het Rijk een extra bijdrage overeengekomen. Deze projecten worden in 2016 en 2017 opgeleverd, maar voornoemde rijksbijdrage (€ 16 miljoen) wordt gefaseerd ontvangen in de jaren 2018 t/m 2020. De MRDH financiert deze projecten voor tot dit bedrag. Jaarlijks wordt bij de begroting een besluit gevraagd over de mate van de overbesteding. Ook hier geldt dat de stand van de BDU-fondsen binnen tien jaar tenminste nul is. Een uitgewerkt voorstel voor de financiering van de

overbesteding zal separaat ter besluitvorming worden voorgelegd. Hierin zullen de te stellen kaders worden opgenomen. Conform artikel 2:1 tweede lid van de gemeenschappelijke regeling MRDH, zal de vertegenwoordigende organen in dit geval hun zienswijze worden gevraagd.

De geraamde overbesteding in 2017 van € 75 miljoen en het principe dat deze overbesteding maximaal € 90 miljoen bedraagt, worden expliciet in de besluitvorming bij deze begroting opgenomen.

- de subsidieverordeningen en regelingen van de voormalige regio's blijven nog van toepassing bij het bepalen van de hoogte van de bijdrage aan projecten;
- de grens tussen kleine en grote projecten ligt bij € 5 miljoen.

In de lange termijnfinanciering van (o.a.) de metro's en trams van HTM en RET hebben de gemeenten Den Haag en Rotterdam een groot aandeel. De rentevergoeding voor deze investeringen wordt door de MRDH via concessies aan de genoemde OV-bedrijven vergoed. Momenteel wordt onderzocht, of met de eventuele overname van de lange termijnfinanciering van de investeringen in (in eerste instantie) de trams en metro's van HTM en RET substantieel op de rentevergoeding kan worden bespaard.

De op deze wijze vrijkomende BDU-middelen zouden dan op een nader te bepalen andere wijze kunnen worden ingezet. Een voorstel over de (mogelijke) herfinanciering van voornoemde ontwikkelingen wordt u tegelijk met het bovengenoemde voorstel voor de financiering van de overbesteding in een later stadium ter besluitvorming voorgelegd.

BDU

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 die beiden zijn toegevoegd aan de BDU.

Mobiliteitsfonds Haaglanden

Verder heft de MRDH van de Haaglanden-gemeenten een inwonerbijdrage ten behoeve van het Mobiliteitsfonds. In 2011 is besloten deze bijdrage (€ 9,148 per inwoner, prijspeil 2014) in stand te houden tot en met 2017. De inleg komt uitsluitend en volledig ten goede aan de Haaglanden-gemeenten. In de IPVV's Haaglanden is verondersteld dat de inwonerbijdrage op dezelfde manier geheven blijft worden, met andere woorden de inwonerbijdrage is als een constante inkomstenstroom verwerkt in de IPVV's. Deze inwonerbijdrage is in het IPVa MRDH vanwege de bestendige gedragslijn dus ook doorgetrokken tot en met 2024.

In het IPVV Haaglanden van 2015-2025 dat in juli 2014 is geaccordeerd door het algemeen bestuur van het Stadsgebied Haaglanden is de inwonerbijdrage na 2024 niet meer opgenomen vanwege de te verwachten samenvoeging van de twee stadsregio's. De inwonerbijdrage zou alsdan onderwerp van discussie worden in de nieuw te vormen vervoersautoriteit, omdat de stadsregio Rotterdam immers zo'n soort inwonerbijdrage niet kende.

Om geen tekorten in de begroting te krijgen, zijn ook de toezeggingen aan de gemeenten vanaf 2018 bevroren. De budgetten voor gemeentelijke projecten en de budgetten op het gebied van verkeersveiligheid, fiets en mobiliteitsmanagement zijn vanaf 2018 niet concreet gevuld. De toenmalige portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van het Stadsgebied Haaglanden heeft aangegeven dat de invulling van deze budgetten in de discussie zou moeten worden betrokken bij het eventueel

geheel of gedeeltelijk laten vervallen van de inwonerbijdrage. Er is niet op voorhand geschrapt in de inwonerbijdrage (ongeveer € 68 miljoen) en de genoemde projecten (€ 50 miljoen).

Er wordt in 2016 aparte besluitvorming voorbereid hoe om te gaan met deze inwonerbijdrage vanaf 2018.

De financiën zoals opgenomen in de programma's Verkeer en Openbaar Vervoer vormen de financiële kaders voor het IPVa 2017 zoals dit tegelijk met deze begroting door het algemeen bestuur zal worden vastgesteld.

2.3 Programma Verkeer

Inleiding

In het programma Verkeer worden voor de deelonderwerpen Verkeersmanagement en wegenstructuur, Fiets- en ketenmobiliteit/de duurzame regio en verkeersveiligheid, in lijn met het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV), steeds de volgende drie vragen beantwoord:

1. Wat willen we bereiken?
2. Wat gaan we daarvoor doen?
3. Wat mag het kosten?

Uitgangspunt van de beschreven projecten zijn de vijf kernthema's, te weten: concurrerende economie, kansen voor mensen, kwaliteit van plekken, de duurzame regio en efficiënt en rendabel, die gezamenlijk bijdragen aan realisatie van het hoofddoel van de MRDH, een Europese topregio worden.

Beleid en programmering

De MRDH zet voor het programma Verkeer in op het zo efficiënt en effectief mogelijk benutten van de beschikbare middelen. Concreet betekent dit dat we keuzes moeten maken c.q. prioriteiten moeten stellen, terwijl daarnaast naar nieuwe en/of alternatieve financieringsvormen gezocht dient te worden. Samenwerking is ten slotte ook een belangrijke pijler onder het gekozen beleid en de programmering. Innoveren, slim samenwerken, monitoren en bijsturen, trends en ontwikkelingen nauwgezet volgen en nieuwe en/of andere financieringskanalen aanboren zijn de sleutelwoorden om de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid tot ontwikkeling te brengen.

Wat willen we bereiken?

Voor de implementatie van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid is het noodzakelijk om de top-eisen en de netwerkeisen te operationaliseren. Zo kunnen we opgaven en knelpunten precies vaststellen en komen tot (een systematiek) van prioriteitstelling. Daarbij gaat het er om juist die opgaven te bepalen die de grootste bijdrage leveren aan de top-eisen en de versterking van de agglomeratiekracht. Monitoring van de gestelde top- en netwerkeisen is van groot belang, niet alleen om te bepalen of we het goed doen, maar ook om vorm te geven aan adaptieve planning: inspelen op de nieuwe ontwikkelingen in gedrag en techniek.

Gegeven de financiële slagkracht van de MRDH en de onderliggende gemeenten is het noodzakelijk om ook alternatieve financieringsvormen te onderzoeken. Daarbij speelt tevens een rol dat slimmer samenwerken noodzakelijk is om zaken voor elkaar te krijgen, zowel met het bedrijfsleven als met medeoverheden. Beide zaken pakken we in het kader van de regionale investeringsstrategie MRDH-breed aan.

Voor verschillende onderwerpen is het noodzakelijk om verkenningen of studies uit te voeren, voorbeelden zijn het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag en vervolhverkenningen.

Wat gaan we daarvoor doen in 2017?

- Programmering IPVa en subsidieverstrekking;
- Programmamanagement Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid;
- Opstellen monitoringsrapport Bereikbaarheid;
- Participeren in MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag;
- Volverkenningen MIRT-onderzoek;
- Vaststellen prioriteringssytematiek a.d.h.v. top- en netwerkeisen;
- Verkennen beter functioneren mobiliteitsmarkt via prijsmechanismen;
- Alternatieve en nieuwe financieringsvormen onderzoeken zowel bij/samen met medeoverheden (provincie Zuid-Holland, Rijk, Europa) als bij/samen met het bedrijfsleven;
- Tenminste 1 pilot alternatieve financiering uitvoeren;
- Verkennen combinaties bedrijfsleven/overheid: bedrijfsleven als werkgever, onder andere bedrijfsvervoer, collectief vervoer haven, platooning;
- Verkennen combinaties bedrijfsleven/overheid: bedrijfsleven als aanbieder van nieuwe mobiliteitsproducten;
- Structureel slimmer samenwerken: samenwerking met en tussen de MRDH-gemeenten en samenwerking met partners, zoals het platform Future Mobility Movement, netwerkontwikkeling, mobiliteitsinnovatie, kennisontwikkeling en -deling.

Verkeersmanagement en wegenstructuur

Verbetering van de bereikbaarheid en mobiliteit is een van de strategieën om van de regio een nog aantrekkelijker gebied te maken om te werken, wonen en verblijven. Een goede bereikbaarheid is een randvoorwaarde voor een gezonde economische ontwikkeling van de MRDH. De Mainport, Greenports en het cluster van internationale instellingen moeten zowel binnen de regio als van daarbuiten goed bereikbaar zijn.

Wat willen we bereiken?

De wegenstructuur in de metropoolregio moet het mogelijk maken dat zoveel mogelijk inwoners binnen 45 minuten de metropolitane economische centra betrouwbaar kunnen bereiken en dat voorzieningen en arbeidsplaatsen binnen bereik van de inwoners zijn. Daartoe worden in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid eisen gesteld aan het autonetwerk. Qua maatregelen gaat het niet alleen om het oplossen van knelpunten via aanleg van infrastructuur maar in de eerste plaats om het beter benutten van de infrastructuur die er al ligt.

Wat gaan we daarvoor doen in 2017?

Wegennetwerk

- Opstarten in samenwerking met de betrokken wegbeheerders van een drietal verkenningen zoals benoemd in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid;
- Regionale inbreng leveren bij uitvoering van de planstudie A20 Oost, N14 en A4 Passage door het Rijk;
- Subsidie verstrekken voor de inpassing van de Blankenburgverbinding zoals afgesproken in het Kwaliteitsprogramma;
- Subsidie verstrekken voor de inpassing van de A16 Rotterdam conform de Afsprakenkaart;
- In samenwerking met de gemeenten Den Haag en Rijswijk uitvoeren van de planstudie voor resp. de Erasmusweg/Lozerlaan en Prinses Beatrixlaan volgend uit de MIRT-verkenning A4 Passage en Poorten & Inprikkers;
- Afronden MIRT onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag gericht op afspraken in BO-MIRT najaar 2017;
- Afronden van de netwerkversterkende maatregelen, waaronder aansluiting Vijfsluizen, zoals opgenomen binnen Beter Benutten Rotterdam;
- Vaststellen van het geactualiseerde regionale verkeersmodel.

Mobiliteitsmanagement

- Participeren in en cofinancieren van De Verkeersonderneming en Bereikbaar Haaglanden t.b.v. de uitvoering van mobiliteitsmanagement binnen de regio;
- In samenwerking met gemeenten en betrokken partijen afronden van de mobiliteitsmanagementwerkzaamheden binnen Beter Benutten vervolg en besluitvorming over overdracht en vervolg (o.a. mobiliteits- en logistiek makelaar, Marktplaats voor Mobiliteit, werkgeversaankpak);
- Inzetten van regionaal bedrijfsleven en kennisinstellingen in de MRDH bij ontwikkeling pilots en proeftuinen voor mobiliteitsvernieuwing, inclusief de bereikbaarheid van het landelijk gebied.

Verkeersmanagement

- Participeren in en cofinancieren van BEREIK! t.b.v. de uitvoering en het waar nodig kortcyclisch bijstellen van regelscenario's in dagelijkse situaties, bij wegwerkzaamheden, evenementen of incidenten.

Intelligente Transport Systemen (ITS)

- Starten vijfjarige exploitatie van de afgesproken use cases uit de ITS aanpak voor Beter Benutten Vervolg;
- Bijdragen aan visievorming over zelfrijdend vervoer en participeren in dan wel het initiëren van pilotprojecten hiervoor (bijv. zelfrijdend OV of platooning van vrachtwagens).

Goederenvervoer en stedelijke distributie

- Overdragen van de aanpak inzake 'Vrachtwagen parkeren' aan de regiogemeenten en betrokken wegbeheerders;
- Gebruik maken van de expertise binnen bestaande initiatieven in de regio, o.a. Logistieke ontkoppelpunten (LOP), en deze opschalen en verbinden.

Programma Beter Benutten (1 en vervolg)

Het samenwerkingsprogramma Beter Benutten heeft de ambitie om in de komende jaren (t/m 2017) de reistijd op de grootste knelpunten in de regio's Haaglanden en Rotterdam te verbeteren door middel van infrastructuurmaatregelen (fiets, auto, OV) en gedrags- en verkeersmanagement-maatregelen voor personen- en vrachtverkeer.

De inzet voor de regio Haaglanden betreft:

- Het in samenwerking met gemeenten, provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat en bedrijfsleven afronden van de resterende maatregelen uit het programma Beter Benutten 1 (o.a. verbreding Centrale As Westland-N213, uitbreiding fietsparkeren, knooppunt Bleizo);
- Het coördineren van de uitvoering van het programma Beter Benutten vervolg regio Haaglanden met de betrokken gemeenten, provincie Zuid-Holland, ministerie I&M/Rijkswaterstaat en VNO-NCW West. De infrastructuurprojecten worden uitgevoerd door de betreffende overheidspartijen. De vraagsturingprojecten en projecten in het kader van Logistieke Efficiency worden uitgevoerd onder de vlag van Bereikbaar Haaglanden. De maatregelen staan weergegeven onder de eerder genoemde werkvelden.

De inzet voor de regio Rotterdam betreft:

- Het in samenwerking met gemeenten, provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat en bedrijfsleven financieel afronden van de resterende maatregelen uit het programma Beter Benutten 1;
- Het (laten) uitvoeren van het programma Beter Benutten Vervolg regio Rotterdam door De Verkeersonderneming in samenwerking met betrokken gemeenten, de MRDH, Havenbedrijf Rotterdam, ministerie I&M/Rijkswaterstaat en provincie Zuid-Holland. De maatregelen staan weergegeven onder de eerder genoemde werkvelden.

Fiets- en ketenmobiliteit, de duurzame regio

Fiets- en ketenmobiliteit dragen bij aan een duurzamere regio en zijn ook van invloed op het behalen van de doelstellingen op het gebied van het aantal spitsmijdingen. Fiets- en ketenmobiliteit zijn immers de manier om autogebruik terug te dringen.

Wat willen we bereiken?

De fiets wordt in hoog tempo belangrijker voor de bereikbaarheid binnen de metropoolregio. Het is niet voor niets dat de top-eisen voor bereikbaarheid in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid ook gelden voor de fiets. Zeker in het stedelijk gebied wint de fiets het vaak van de auto, mede vanwege de kwaliteit van de buitenruimte en de leefbaarheid. De fiets is daarnaast van grote betekenis voor de ontsluiting van de grote landelijke groengebieden in de regio. Daarvoor is in 2015 het concept van slow lanes omarmd (opgesteld door landschapsarchitect Adriaan Geuze/ West8).

Daarnaast is ook de ketenmobiliteit van steeds groter belang in de reis van deur tot deur. Daarbij gaat het om het optimaliseren van voorzieningen zoals P+R en fietsparkeren, maar ook over de kwaliteit en belevingswaarde van de OV-stations, die tot uiting komt in de waardering van de reiziger.

Wat gaan we daarvoor doen in 2017?

Fiets

- We voeren samen met gemeenten en andere beheerders tenminste 3 trajectstudies uit naar de realisatie van metropolitane routes, waaronder tenminste één slow lane;
- We maken afspraken over de wijze waarop de MRDH-organisatie ondersteuning biedt aan de gemeenten bij de uitoefening van hun taak ten aanzien van fietsparkeren in de centra;
- De kwaliteitsambities voor het bestaande netwerk worden vastgelegd;
- De snelfietsroutes uit het programma Beter Benutten (vervolg) worden uitgevoerd.

Ketenmobiliteit

- We blijven met de gemeenten continu werken aan voldoende, veilige fietsparkeerplekken bij het OV.
- Op tenminste twee stedenbaan haltes voeren we pilots uit van onze nieuwe kwaliteitsaanpak.
- Bij de pilots voor de kwaliteit van overstappunten betrekken we ook de toeleidende fietsroutes,

Duurzame mobiliteit

In 2016 worden de ambities op het vlak van duurzame mobiliteit uitgewerkt in concrete en SMART geformuleerde doelstellingen en maatregelen. De MRDH vertaalt de duurzaamheidsambities tevens in concrete eisen bij aanbestedingen van het openbaar vervoer en de aankoop van materieel. Verder faciliteert de MRDH initiatieven voor een schoner wagenpark door afstemming en kennisdeling.

Verkeersveiligheid

Fietsers, jonge automobilisten, jeugd (0-18 jaar) en ouderen zijn kwetsbare doelgroepen in het verkeer. Op meerdere fronten kunnen we bijdragen aan een grotere verkeersveiligheid, onder meer door in te zetten op educatie en gedragsbeïnvloeding, maar ook op handhaving.

Wat willen we bereiken?

Elke verkeersslachtoffer is er één teveel. 'Maak van de nul een punt' is de paraplu waaronder het hele verkeersveiligheidsbeleid valt. De MRDH gebruikt de afgesproken landelijke doelstellingen als impuls en als basis voor monitoring bij de realisatie van haar eigen doelstellingen.

Wat gaan we daarvoor doen in 2017?

Stimuleren van kwaliteitsverbetering van de landelijke ongevallenregistratie:

- Door samenwerking met het Verbond van verzekeraars met betrekking tot hun monitor. Hierdoor krijgen we meer inzicht in oorzaken van schadegevallen.
- Door ervaring op te doen met het gebruik van de mobiele schade app (STAR) en door de inzet van middelen en mensen.

Stimuleren en ontwikkelen van verkeersveiligheidsbeleid vanuit een risicogestuurde benadering, uitgaande van duurzaam veilig:

- In 2016 is de pilot Safe Cycling Network (SCN) op een klein deel van het MRDH fietsnetwerk uitgevoerd. Afhankelijk van de ervaringen en uitkomsten van deze pilot ondernemen we vervolgstappen, bijvoorbeeld het op basis van de risicogestuurde benadering inventariseren van een deel van het fietsnetwerk binnen iedere gemeentegrens. De preventieve indicatoren kunnen voor gemeenten een maat zijn voor de verkeersveiligheidswaarde van hun netwerk.

Regierol nemen voor gedragsbeïnvloeding van specifieke doelgroepen met een verhoogd risico (fietsers, jonge automobilisten, jeugd (0-18 jaar) en ouderen):

- Nemen van gedragsbeïnvloedende maatregelen en verkeerseducatie voor basis- en middelbaar onderwijs uniformeren. Dit resulteert in het aanbesteden van delen of het geheel hiervan. Doel is in 2018 te starten met een uniforme MRDH-brede aanpak. Inzet extra middelen (€ 50.000) t.b.v. aanbesteding en mensen.
- Minimaal gelijk houden van het aantal deelnemende scholen/leerlingen aan verkeerseducatie aan het aantal in 2016 en dit aantal zo mogelijk verhogen met 5%.

Opdrachtgeverschap Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid in samenwerking met de provincie Zuid-Holland t.b.v. gedragsbeïnvloeding en educatie.

- Gemeenten stimuleren deel te nemen aan landelijke campagnes. De gemeente krijgen een aanbod zich aan te sluiten bij Zuid-Holland brede campagnes. De samenwerking richt zich op het faciliteren.

Aansluiten bij andere maatschappelijke thema's en mobiliteitsinnovaties die kansen bieden om de verkeersveiligheid te verbeteren.

- Vergroten van verkeersveiligheid is geen losstaande taak, maar een onderdeel van de maatschappelijke thema's en mobiliteitsinnovaties (maatschappelijk verantwoord ondernemen, gezondheid etc.). In drie bedrijven verkeersveiligheidsacties initiëren die aanhaken bij thema's die al leven in dat bedrijf.

Handhaving hoger op de bestuurlijke agenda krijgen.

- Aanhaken van de contacten op gemeentelijke niveau om de handhavingsacties van de politie meer af te stemmen en waar mogelijk te intensiveren.

Wat gaat het kosten?

Programma Verkeer

bedragen in euro's

	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020
Lasten				
Programmakosten regio Haaglanden				
Projectkosten				
- Verkeersmanagement en wegenstructuur	26.634.900	96.056.000	70.373.200	45.372.500
- Fiets- en ketenmobiliteit	2.347.700	11.400.000	13.000.000	4.000.000
- Verkeersveiligheid	545.600	2.900.000	3.275.000	2.900.000
Subtotaal regio Haaglanden	29.528.200	110.356.000	86.648.200	52.272.500
Programmakosten Rotterdamse regio				
Projectkosten				
- Verkeersmanagement en wegenstructuur	107.013.200	9.900.000	5.600.000	7.400.000
- Fiets- en ketenmobiliteit	6.210.500	6.200.000	6.200.000	7.200.000
- Verkeersveiligheid	4.611.400	3.300.000	3.300.000	4.300.000
Subtotaal Rotterdamse regio	117.835.100	19.400.000	15.100.000	18.900.000
Programmakosten MRDH				
- Beleid en programmering	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000
- Apparaatslasten	4.789.100	4.540.800	4.540.800	4.540.800
Subtotaal MRDH	9.789.100	9.540.800	9.540.800	9.540.800
Totaal lasten	157.152.400	139.296.800	111.289.000	80.713.300
Baten				
Regio Haaglanden	34.422.750	115.126.400	91.418.600	57.042.900
Rotterdamse regio	122.729.650	24.170.400	19.870.400	23.670.400
Totaal baten	157.152.400	139.296.800	111.289.000	80.713.300
Resultaat	0	0	0	0

Verkeersmanagement en wegenstructuur

Regio Haaglanden

Het opgenomen kasritme bij verkeersmanagement en wegenstructuur betreft naast een reservering voor kleine projecten bijna volledig de bijdrage aan het project Rotterdamse Baan.

Rotterdamse regio

In 2017 is naast de regionale bijdrage aan de A13/A16 van € 64 miljoen ook een reservering getroffen van € 40 miljoen voor het programma Beter Benutten Vervolg. Vanaf 2017 is een reservering opgenomen voor kleine projecten als onderdeel van het subsidieplafond.

Fiets- en ketenmobiliteit

Regio Haaglanden

De reservering in 2017 betreft voor ruim € 1,3 miljoen aan fietsenstallingen bij NS stations in de regio Haaglanden. In 2018 en 2019 zijn respectievelijk de Fietstunnel Station Delft Zuid (€ 7,4 miljoen) en het Fietsviaduct A4 bij Ypenburg (€ 9 miljoen) opgenomen. Het restant betreft algemene reserveringen in het kader van uitwerkingsprojecten fiets en ketenmobiliteit.

Rotterdamse regio

Ook in de Rotterdamse regio wordt in 2017 ruim € 1 miljoen geïnvesteerd in fietsenstallingen bij OV. Verder wordt er geïnvesteerd in het regionale fietsnetwerk en P+R plaatsen langs de Hoekselijm en bij NS station Barendrecht.

Verkeersveiligheid

Regio Haaglanden

De genoemde bedragen bij de regio Haaglanden in de jaren 2017 tot en met 2020 betreffen reserveringen in het kader van het uitwerkingsprogramma.

Rotterdamse regio

In 2017 zijn allerlei infrastructurele projecten opgenomen om de verkeersveiligheid te verbeteren, bijvoorbeeld het inrichten van 30-km gebieden en het opheffen van blackspot locaties. Het grootste project betreft de Marathonweg in Vlaardingen met € 1,85 miljoen. De jaren 2018 tot en met 2020 betreffen voornamelijk reserveringen binnen het subsidieplafond die nog niet ingevuld zijn met concrete projecten.

2.4 Programma Openbaar Vervoer

Inleiding

De MRDH in zijn totaliteit als samenwerkingsverband van de 23 onderliggende gemeenten heeft als doel de concurrentiepositie en de agglomeratiekracht van de regio te versterken. In de Strategische Bereikbaarheidsagenda (SBA) zijn vijf doelen geformuleerd die een bijdrage leveren aan deze hoofddoelstelling van de MRDH, te weten:

- concurrerende economie
- kansen voor mensen
- kwaliteit van plekken
- de duurzame regio
- efficiënt en rendabel.

In de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid zijn projecten en maatregelen opgenomen die, mede vanuit Openbaar Vervoer, een bijdrage leveren aan de vijf strategische doelen in de SBA. Tot en met 2017 wordt gewerkt vanuit twee gescheiden investeringsprogramma's. De vraag wat we gaan doen om de gestelde doelen uit de SBA te bereiken wordt derhalve voor 2017 beantwoord vanuit de lopende investeringsprogramma's. Het thema Openbaar Vervoer valt daarbij uiteen in drie subthema's waaronder de activiteiten zijn ondergebracht en per thema financieel zijn vertaald.

Wat willen we bereiken?

We willen het aantal mensen dat economische toplocaties in 45 minuten kan bereiken verhogen. Daarnaast willen we de gebruikerswaardering van de stedenbaanknopen vergroten, schadelijke stoffen in/via het openbaar vervoer reduceren en de beheer- en exploitatiekosten van het openbaar vervoer beheersen en waar mogelijk reduceren.

Exploitatie/Beheer en onderhoud infra

Een significant deel van de BDU wordt besteed aan de exploitatie van het openbaar vervoer en het beheer van de daaraan gerelateerde assets. Hoewel de exploitatielasten van het openbaar vervoer een steeds meer kostendekkende tendens vertonen, is dit voor wat betreft de bus- en railconcessies nog niet het geval. Het beheer en onderhoud legt een steeds groter beslag op de beschikbare middelen. Dit heeft vooral te maken met de groei van het netwerk en de leeftijd van het systeem waardoor veel en meer onderhoud noodzakelijk is. De inkomsten vanuit de BDU nemen echter alleen maar af.

Wat gaan we daarvoor doen in 2017?

- Verder continueren van kostenbeheersing op regulier beheer en onderhoud, vervangingsinvesteringen rail en op financieringskosten van de railvoertuigen;
- Concessies actief en kritisch beheren, waarbij het belang van de reiziger voorop staat;
- Introduceren van een MRDH-breed marketingplatform.

Beleid en programmering openbaar vervoer

Om uitvoering te kunnen geven aan de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid is het van belang de top- en netwerkeisen te operationaliseren. Daarbij is het van belang om die opgaven vast te stellen die de grootste toegevoegde waarde genereren om aan de gestelde eisen te voldoen. De financiële druk die er op dit moment zowel bij de MRDH, zeker op het onderdeel Beheer en Onderhoud, als bij de gemeenten is, maakt het noodzakelijk om de financieringsvraagstukken anders te benaderen en nieuwe vormen van financieren en samenwerken te zoeken.

Wat gaan we daarvoor doen in 2017?

- Verder inzetten op het vormen van een eenduidig OV-systeem voor de reiziger binnen de metropoolregio;
- Programma van gemeentelijk doelgroepenvervoer en ontsluitende OV-diensten integreren;
- Voorbereiden verlenging busconcessies, waarbij bovenstaande onderwerpen worden geïntegreerd;
- Voortzetten programma Stedenbaan;
- Uitvoeren visie personenvervoer over water;
- Invulling geven aan oplossingen in de first & last mile.

Netwerk OV

Het OV-netwerk binnen de MRDH is het samenstel van trein-, metro-, lightrail-, tram- en bus-verbindingen. Het netwerk moet de verplaatsingen ondersteunen die noodzakelijk zijn voor een economisch florerende en leefbare regio. In 2017 zal nadrukkelijk oog zijn voor de rol van de fiets als `feeder` van dit netwerk en de wijze waarop andere vervoerssystemen onderdeel van het netwerk kunnen zijn en daarmee een uitbreiding op het totale OV-netwerk.

Wat gaan we daarvoor doen in 2017?

- Ombouwen Hoekse Lijn en starten metrodienst;
- Starten aanleg vervoersknoop Bleizo;
- Starten bouw 4-sporigheid Rijswijk - Delft Zuid;
- Realiseren vervanging St. Sebastiaanbrug Delft met daarbij afronden aanleg tramlijnstation Delft -TU Wijk (tram 19);
- Afronden opwaarderen tramlijn 1 (Tanthof - Den Haag Centrum);
- In 2017 worden activiteiten en voorbereidingen getroffen om het OV-netwerk aan te laten sluiten op de ambities van de MRDH in de toekomst:

Planstudie

- Starten uitwerkingsfase hergebruiken sporen voormalige Hoekse Lijn voor aansluiting op sporen naar Delft, inclusief IC-haltering Schiedam;
- Maatregelen voorstellen ter verbetering ontsluiting Rotterdam The Hague Airport op Meijersplein;
- Starten uitwerkingsfase verbetering internationale connectiviteit metropoolregio (verbinding met Duitsland en tussen Den Haag en België/Frankrijk).

Verkenningen

- Afronden verkenning verbetering Den Haag - Leiden - Schiphol - Amsterdam (internationale connectiviteit);
- Afronden visie op HOV Den Haag -Westland - Hoekse Lijn;
- Starten uitwerkingsfase HOV-baan Bleizo.

Wat gaat het kosten?

Programma Openbaar Vervoer

bedragen in euro's

	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020
Lasten				
Programmakosten regio Haaglanden				
Exploitatie	99.883.900	100.577.900	101.902.200	103.213.700
Beheer en onderhoud infra	51.300.000	51.300.000	51.300.000	51.300.000
Netwerk	33.723.200	22.441.600	30.165.600	5.725.700
Subtotaal regio Haaglanden	184.907.100	174.319.500	183.367.800	160.239.400
Programmakosten Rotterdamse regio				
Exploitatie	114.035.700	78.820.700	74.270.200	77.082.700
Beheer en onderhoud infra	126.825.900	128.797.200	128.291.500	127.846.800
Netwerk	165.850.600	63.100.000	56.080.100	6.400.000
Subtotaal Rotterdamse regio	406.712.200	270.717.900	258.641.800	211.329.500
Programmakosten MRDH				
Beleid en programmering OV	3.100.000	3.100.000	3.100.000	3.100.000
Apparaatslasten	4.498.500	4.250.200	4.250.200	4.250.200
Subtotaal MRDH	7.598.500	7.350.200	7.350.200	7.350.200
Totaal lasten	599.217.800	452.387.600	449.359.800	378.919.100
Baten				
Regio Haaglanden	188.706.350	177.994.600	187.042.900	163.914.500
Rotterdamse regio	410.511.450	274.393.000	262.316.900	215.004.600
Totaal baten	599.217.800	452.387.600	449.359.800	378.919.100
Resultaat	0	0	0	0

Regio Haaglanden

Netwerk

In 2017 worden met name bestedingen voor het vervoersknooppunt Bleizo verwacht à € 17 miljoen en de inframaatregelen in het kader van Netwerk RandstadRail en Actieprogramma OV à € 8 miljoen, evenals de maatregelen in het kader van het Beter Benutten programma van € 7 mln. In 2018 vormen de subsidie voor het tracé Koninginnegracht € 5 miljoen en de subsidie voor het Vervoersknooppunt Bleizo ten bedrage van € 12 miljoen het belangrijkste onderdeel van de begroting. In 2019 wordt de subsidie voor de Hoornbrug ad € 17 miljoen verwacht en de subsidie voor het Vervoersknooppunt Bleizo voor € 10 mln.

Rotterdamse regio

Netwerk

De meerjarige verschillen bij het onderdeel Netwerk worden voornamelijk veroorzaakt door het bestedingsritme voor het project Hoekse Lijn. In 2017 worden de bestedingen aan de Hoekse Lijn geraamd op € 155 miljoen, in 2018 bedragen deze € 44 miljoen en in 2019 € 51 miljoen. In 2018 staat ook de bijdrage voor het Hart van Zuid in de planning.

Exploitatie

In 2017 is sprake van een eenmalige uitkering aan RET van € 23 miljoen voor de omzetting van het subsidiëren van de kapitaallasten van de railvoertuigen op annuïtaire basis naar lineaire basis. Tevens zullen de jaarlijkse rentekosten die hiermee samenhangen jaarlijks dalen.

Hoofdstuk 3 Programma Economisch Vestigingsklimaat

De begroting Economisch Vestigingsklimaat vormt het financiële en beleidsmatige kader voor de periode 2017-2020. Dit beleidsmatige kader komt 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.

Trends

- 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 een aantal 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;
- 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 in lijn met het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) drie vragen te beantwoorden:

1. Wat willen we bereiken?
2. Wat gaan we daarvoor doen?
3. Wat mag het kosten?

De activiteiten die in 2017 in relatie tot de werkvelden worden uitgevoerd, bouwen voort op de behaalde resultaten in 2015 en 2016. De uitkomsten en aanbevelingen vanuit het OESO-onderzoek (februari 2016) en de Roadmap Next Economy (zomer 2016) bepalen de exacte vorm van de activiteiten. De gewenste investeringen die vanuit deze trajecten naar voren komen, vinden hun plaats in de Regionale Investeringsstrategie.

Van, voor en door 23 gemeenten: de werking van het samenwerkingsverband

In de voorbereiding, uitvoering en implementatie van de verschillende acties binnen de werkvelden wordt via flexibele deelcoalities samengewerkt met de aangesloten gemeenten. Op deze wijze profiteert de regio optimaal van de expertise die binnen deze gemeenten beschikbaar is. De samenwerking met de gemeenten binnen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag kent diverse vormen:

- Rondom de werkvelden zijn deelcoalities betrokken bij de realisatie van de ambities uit het werkplan;
- Door de clusteraanpak worden per economisch cluster projecten ontwikkeld en uitgevoerd;
- Voor het opstellen van de Regionale Investeringsstrategie hebben alle 23 gemeenten hun medewerking verleend;
- Het projectteam rondom de Roadmap Next Economy is samengesteld uit diverse collega's vanuit het ambtelijk netwerk;
- Om ook de raden actief te betrekken worden roadshows georganiseerd rondom specifieke thema's, zoals bijvoorbeeld de resultaten van het OESO-rapport;
- Om binnen de MRDH-werkorganisatie een contactpersoon te hebben die het geheel van deze activiteiten overziet en daarin met de gemeente kan meedenken, draait EV een pilot rondom accounthouderschap waarbij elk van de 23 gemeenten gekoppeld wordt aan een lid van het team EV.

Regiomonitor: indicatoren werkvelden EV

Ook de uitkomsten van de Regiomonitor (juni 2016) zijn gebruikt om de activiteiten in de begroting verder aan te scherpen. De regionale ontwikkelingen op het gebied van economie en bereikbaarheid worden binnen deze monitor weergegeven en geanalyseerd. De indicatoren die binnen de regiomonitor gehanteerd worden, zijn per werkveld meegenomen in de uitwerking van de begroting EV.

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 flexkantoor. 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 nieuwe economische activiteiten en dat het bestaande areaal aan werklocaties verstandig moet worden beheerd. De ambities zijn een gezonde detailhandels-, bedrijventerreinen- en kantorenmarkt, die alle segmenten bedienen en waarbij vraag en aanbod op de lange termijn in evenwicht zijn. Nieuwe vestigingen met een bovenlokale impact worden afgestemd in MRDH-verband. Tevens wordt gekeken naar de profilering van de bedrijventerreinen en kantorenlocaties, mede in relatie tot de sterke clusters binnen de regio. Dit laatste kan ook helpen bij de acquisitie van nieuwe bedrijven.

Wat willen we bereiken?

- A. Een visie voor werklocaties in de MRDH
- B. Programmeringsafspraken werklocaties
- C. Eén loket voor locatievraagstukken

Wat gaan we daarvoor doen in 2017?

Ad A.

- Regionale visievorming op het terrein van bedrijventerreinen, kantoren en detailhandel. De Agenda Kantoren MRDH 2015-2025 is in 2015 opgeleverd. In 2016 volgen de Agenda Detailhandel en de Agenda Bedrijventerreinen. In 2017 worden deze agenda's verder verfijnd, met behulp van de uitkomsten van het Koopstroomonderzoek Randstad 2016, het traject Roadmap Next Economy en input van het werkveld clustervorming.
- Afstemming bereikbaarheid werklocaties met 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).
- Toetsing 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.
- Inrichting van een goed functionerende regionale overlegstructuur, die zowel geografisch als thematisch logisch ingedeeld is.

Ad C.

- Het bestaande speelveld is in 2015 in kaart gebracht. In 2016 is een voorstel gemaakt voor de vorming van één loket voor het midden- en kleinbedrijf. In de bestuurscommissie van april 2016 is besloten dat voorlopig geen actie wordt ondernomen op dit dossier.

Welke partners zijn betrokken?

- MRDH-gemeenten
- Provincie Zuid-Holland
- VNO-NCW West
- MKB Nederland
- Winkeliersverenigingen
- Vastgoedeigenaren
- Projectontwikkelaars
- Acquisitiepartijen

Indicatoren

Op het gebied van de kantoren, bedrijventerreinen en detailhandel bestaan eenduidige definities en zijn bronnen beschikbaar. De volgende variabelen zijn gekozen:

- Kantorenmarkt: leegstand 11,1% (1 januari 2016)
- Bedrijventerreinen: aanbod 593 hectare (1 januari 2015)
- Detailhandel: leegstand winkels 14,4% (2013).

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 de AEV 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 en hergebruik van 'afval' als grondstof. Het op metropoolschaal versterken van het netwerk voor duurzame energievoorziening en hergebruik schept mogelijkheden voor grootschalige proeftuinen voor innovaties en biedt door deze opschaling meer kansen voor sluitende private en publiek-private businesscases. 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?

Verdere ontwikkeling en verknoping van de duurzame energie-infrastructure in de metropoolregio om zo schaal- en efficiencyvoordelen te benutten en om de ontwikkeling van nieuwe technologieën in de praktijk mogelijk te maken.

Wat gaan we daarvoor doen in 2017?

- Met behulp van instrumenten, zoals de regionale warmte koude kaarten die in 2016 worden opgeleverd, projecten opzetten om de energietransitie in de regio vorm te geven.
- Projecten op het gebied van energie en ICT die in 2016 vanuit de Roadmap Next Economy worden aangedragen, worden in 2017 verder ontwikkeld.
- Zorgen dat op de schaal van de MRDH het regionaal inkoopnetwerk bijdraagt aan innovatief en duurzaam inkopen door gemeenten.

Welke partners zijn betrokken?

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

Indicatoren

Dit is een werkveld in wording: het werkveld loopt vooruit op de beschikbaarheid van cijfers. Met smart infrastructure wordt de matching tussen vraag en aanbod van duurzame energie met behulp van internet bedoeld. Deze bevindt zich nog in een experimenteel stadium, maar is in het beleid de toekomst. Er zijn nog geen concrete data op dit gebied beschikbaar. Data over het gebruik en aanbod van energie naar bron, naar regio en CO₂-emissies naar regio zijn schaars. Een belangrijke reden daarvoor is de toedeling: naar gebruik (afnemer) of naar bron (producent), en het feit dat de energie via een 'put' wordt verdeeld. Daardoor verdwijnt het onderscheid tussen duurzame en niet-duurzame energie.

Dat geldt in het bijzonder voor geïmporteerde en geëxporteerde energie. Cijfers over duurzame energie zijn in het algemeen nationaal beschikbaar, en niet naar regio. De Energie Monitor Zuid-Holland van DCMR, in potentie een goede bron, is uit 2009 en niet herhaald. Bij het CBS zijn over het gebruik van

energie door huishoudens en bedrijfstakken enige data naar regio beschikbaar. Er wordt derhalve gekozen voor eenduidige variabelen die het CBS ter beschikking heeft:

- verbruik aardgas en elektriciteit van woningen (naar gemeente)
 - Aardgas: 33 Peta Joule
 - Elektriciteit: 11 Peta Joule
- verbruik aardgas en elektriciteit van bedrijfstakken (naar gemeente)
 - Aardgas: 162 Peta Joule
 - Elektriciteit: 41 Peta Joule
- elektrische laadpalen: 1961 openbare laadpalen in de MRDH (2015).

Deze instrumentvariabelen geven vooral goed inzicht in het gebruik van fossiel aardgas, de benutting van restwarmte door huishoudens en bedrijfstakken en de productie van windenergie, de belangrijkste duurzame bron van duurzame energie in Nederland. In samenspraak met de werkgroep Smartgrid dienen variabelen verder ontwikkeld te worden.

3.3 Branding

Inleiding

De regio Rotterdam Den Haag 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. Een gezamenlijke en eenduidige presentatie van de regio biedt grote kansen om onze regio aantrekkelijker te introduceren bij investeerders en ondernemers.

Wat willen we bereiken?

De MRDH heeft samen met InnovationQuarter een eenduidige brandingstrategie voor de hele regio ontwikkeld, zodat alle aanwezige merken vanuit hun eigen identiteit maar wel 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 2017?

- Organiseren van netwerk van marketing- en acquisitieorganisaties.
- Met InnovationQuarter ontwikkelen van tools voor gemeenten en marketing- en acquisitieorganisaties.
- Gezamenlijk presenteren van gemeenten onder de brandingstrategie op internationale beurzen
- Vormen en benutten van 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 showcase voor oplossingen op het gebied van duurzaam leven in een sterk verstedelijkte deltaregio: a real life testing ground.

Welke partners zijn betrokken?

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

Indicatoren

Deze variabelen hebben een overwegend kwalitatieve doelstelling. Het gaat om het beeld van Zuid-Holland bij investeerders en bezoekers uit het buitenland. Tevens is het een werkveld in wording. We hebben voorgesteld om in overleg met InnovationQuarter en WestHolland Foreign Investment Agency (WFIA) de instrumentvariabelen verder te ontwikkelen.

Beschikbare variabelen:

Buitenlandse investeringen in Zuid-Holland, arbeidsplaatsen per jaar, gemiddeld over periode 2013-2015: 1.100.

Overnachtingen bezoekers, 2014

x 1.000 overnachtingen

	Binnenlands	Buitenlands
Rotterdam	704	754
Den Haag	690	687

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 nader worden geduid in de Roadmap Next Economy (zomer 2016). De kansen liggen vooral in slimme cross-overs met verwante sectoren.

In 2015 en 2016 is er door de samenwerkende gemeenten gewerkt volgens de zogenaamde clusteraanpak. Dit houdt in dat er per cluster in kaart is gebracht welke clusterversterkende activiteiten ontplooid dienen te worden om economische ontwikkeling van het cluster te stimuleren. Deze activiteiten hebben een relatie tot de EV-werkvelden onderwijs-arbeidsmarkt, clustervorming, werklocaties, branding en smart infrastructure en hebben juist in samenhang de regionale impact die de MRDH voor ogen heeft.

De inzet van de MRDH binnen de activiteiten kan vervolgens op drie niveaus onderscheiden worden:

- Het ondersteunen van processen en verbinden van partijen. Dit gebeurt vanuit de werkvelden.
- Het beschikbaar stellen van een projectbijdrage voor initiatieven met een aantoonbare regionale impact. Het toekennen van deze bijdrage loopt altijd via de bestuurscommissie.
- Het definiëren van meerjarige transformerende opgaven die een plek kunnen krijgen in de Investeringsstrategie.

Wat willen we bereiken?

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 2017?

- 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.
- Projectmatig uitvoeren van de actieagenda's afkomstig uit de clusteraanpak
- Faciliteren van kansrijke cross-overs door het instellen van regelluwe zones, proeftuinen en fieldlabs
- Implementeren van de Campusstrategie MRDH langs de lijnen facility sharing, huisvesting voor starters/accelerators en succesvolle inhoudelijke incubatorprogramma's.
- Ondersteunen van de samenwerking tussen de universiteiten van Leiden, Delft en Erasmus Universiteit (LDE) en met Wageningen UR.
- 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
- Provincie Zuid-Holland
- InnovationQuarter
- Universiteiten (LDE en Wageningen UR)
- TNO
- Clusterorganisaties / triple helix samenwerkingsverbanden
- Kamer van Koophandel
- Lokale ondernemersnetwerken

Indicatoren

Aantal banen MRDH	per cluster - 2015
Clean Tech	16.653
Health & Life Sciences	126.699
Agro & Food	53.869
Safety & Security	17.310
Maritime	28.056
Transport and Logistics	47.939
Smart Industry	58.770
Energy	25.710
Recreatie en Toerisme	54.151

3.5 Financiering

Het werkveld Financiering is opgegaan in de MRDH-brede Investeringsstrategie (zie hoofdstuk 1, paragraaf 1.2) en komt om die reden als zelfstandig werkveld te vervallen. Besteding van procesmiddelen voor de Investeringsstrategie zal voor een kwart ten laste van het programma EV worden gebracht en voor drie kwart ten laste van de programma's gerelateerd aan de Va, waarbij de verdeling binnen de Va gelijkelijk over Verkeer en Openbaar Vervoer plaatsvindt. Deze middelen zijn geraamd bij de afzonderlijke programma's.

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 en 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, verhoging van het opleidingsniveau van werkenden en scholieren en 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?

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 2017?

- Op basis van de opleidingsvragen uit de economische clusters, activiteiten ontplooiën ter verbetering van de match tussen onderwijsaanbod en huidige en toekomstige personeelsvraag. De opleidingsvragen zijn opgenomen in de actieagenda's afkomstig uit de clusteraanpak met betrekking tot Greenport/Food (2015), ICT/Hightech/Safety/Security, Maritiem, Life Sciences & Health en Cleantech (2016). Hierbij wordt zoveel mogelijk aangesloten op bestaande triple helix samenwerkingsverbanden in de regio.
- Verder bijdragen aan versterking en opstart van hotspots onderwijs (o.a. mbo-Centra voor Innovatief Vakmanschap (CIV) en hbo-Centres of Excellence (COE)) en bijdragen aan opstart in clusters waar nog geen voldoende functionerende onderwijs-/bedrijfslevenstructuren zijn.
- Effecten van ontwikkelingen die van invloed zijn op de regionale arbeidsmarkt van verschillende clusters (o.a. digitalisering, nieuwe maakindustrie, reshoring, robotisering) zoals deze in de Roadmap Next Economy (RNE) zijn opgenomen, vertalen naar concrete afspraken met de betreffende clusters. De verbinding van deze ontwikkeling en het effect op onderwijs en arbeidsmarkt zijn integraal onderdeel van de RNE.
- Verder ontsluiten succesvolle aanpakken 'onderkant arbeidsmarkt'.

Welke partners zijn betrokken?

- MRDH-gemeenten
- Roc's, hbo's, universiteiten
- Werkgevers- en clusterorganisaties
- Samenwerkingsverbanden Onderwijs-Bedrijfsleven-Overheid (triple helix)
- Economische Programmaraad Zuidvleugel (EPZ)
- UWV
- Individuele bedrijven
- Ministerie van OC&W

Indicatoren

Werkloosheid in Zuid-Holland, 2015	Aantal	Totaal	%
Agglomeratie 's-Gravenhage (CR)	38.000	426.000	8,9%
Delft en Westland (CR)	8.000	123.000	6,5%
Groot-Rijnmond (CR)	65.000	649.000	10,0%

(x1.000 personen)

Beroepsbevolking MRDH, 2015	Laag	Midden	Hoog
Werkzame beroepsbevolking	235	432	425
Werklozen	42	46	18
Niet-actieve bevolking	273	191	86

MBO techniek	5.911
HBO techniek	4.378
WO techniek	3.976

3.7 Economie landelijk gebied

Inleiding

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

In het eerste jaar van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag is in samenwerking met de Landschapstafels (gemeenten, bedrijven, en maatschappelijke organisaties) een perspectief op het landschap in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag opgesteld door landschapsarchitect Adriaan Geuze/ West8. In dit Perspectief op het Landschap worden verschillende projecten benoemd die kunnen bijdragen aan een sterk vestigingsklimaat, zoals de Delflandse kust en uitbreiding van de Rottmeren. Ook het realiseren van fysieke (fiets)verbindingen met allure en het toevoegen van bestemmingen dragen hieraan bij. Daarnaast worden er vanuit het werkveld Economie Landelijk Gebied activiteiten uitgevoerd ter verbetering van de samenwerking op het gebied van de vrijetijdseconomie (Leisure, Toerisme en Recreatie). Dit resulteert in nieuwe verdienmodellen voor de ondernemers in de stad en het landelijk gebied en biedt kansen voor de regio om zich te profileren als een 'complete' regio voor verschillende vormen van toerisme en recreatie.

Wat willen we bereiken?

Door 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, zowel de agrarische sector als de sector toerisme en recreatie.

Wat gaan we daarvoor doen in 2017?

- In 2017 worden de programma's en projecten die in 2016 zijn gestart ter versterking van het landschap verder richting uitvoering gebracht. Dit betreft o.a. de slow lanes.
- De kennisbasis voor het landschap als vestigingsklimaat wordt versterkt in samenwerking met kennisinstututen zoals de Vereniging Deltametropool en Wageningen UR.
- Er wordt voor de vrijetijdseconomie een passend instrumentarium ontwikkeld om de economische waarden ervan voor de regio te vergroten.

Welke partners zijn betrokken?

- MRDH-gemeenten
- Provincie Zuid-Holland
- Landschapstafels Duin, Horst en Weide, Hof van Delfland, IJsselmonde en Voorne-Putten
- LTO
- Natuur- en milieuorganisaties
- Recron

- Lokale en regionale marketingorganisaties
- Kennisinstituten o.a. Wageningen UR, Vereniging Deltametropool

Indicatoren

Dit werkveld wordt aan de hand van de volgende variabelen gevolgd:

bron: LISA, 2015

Ontwikkeling Recreatie en Toerisme sector in landelijk gebied MRDH

Banen	10.510
Vestigingen	2.070

bron: CBS, 2015

WOZ waarde woningen landelijk gebied MRDH

WOZ	220.000
-----	---------

3.8 Wat gaat het kosten?

Programma Economisch Vestigingsklimaat

bedragen in euro's

	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020
Lasten				
Programmakosten	3.392.700	3.392.700	3.392.700	3.392.700
Apparaatslasten	2.353.000	2.353.000	2.353.000	2.353.000
Totaal lasten	5.745.700	5.745.700	5.745.700	5.745.700
Baten				
Inwonerbijdrage	5.745.700	5.745.700	5.745.700	5.745.700
Totaal baten	5.745.700	5.745.700	5.745.700	5.745.700
Resultaat	0	0	0	0

Voor de zeven werkvelden wordt gezamenlijk een programmabudget van € 0,8 miljoen begroot. Daarnaast zetten we in 2017 € 2,6 miljoen in voor projecten op grond van de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat MRDH 2015:

- 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.

Naast de bovengenoemde voorwaarden om in aanmerking te komen voor een bijdrage zijn in de bijdrageregeling aanvullend de volgende voorwaarden opgenomen:

- a. het project past binnen de doelstellingen van de Agenda Economisch vestigingsklimaat;
- b. zonder bijdrage van de MRDH zal het project niet, niet in de voorgestelde opzet of niet tijdig worden uitgevoerd;
- c. het project heeft een regionaal effect;
- d. het project moet daadwerkelijk starten binnen 12 maanden nadat de bijdrage is verleend.

Aanvragen die voldoen aan de genoemde voorwaarden worden daarnaast beoordeelt aan de hand van de volgende criteria:

- a. het percentage cofinanciering ten opzichte van de aangevraagde bijdrage is zo hoog mogelijk;
- b. het project levert ten behoeve van de regio een bijdrage aan de werkgelegenheidsontwikkeling in kwantitatief opzicht;
- c. het project is innovatief waarbij innovatie betrekking kan hebben op technologie, educatie en strategie;
- d. het aantal samenwerkende partijen is zo groot mogelijk.

De inwonerbijdrage stijgt ten opzichte van de Begroting 2016 met 1% (Kadernota begrotingsuitgangspunten MRDH Begroting 2017) naar € 2,49 per inwoner; voor 2017 is dat een totaalbedrag van € 5,7 miljoen. Van die € 2,49 wordt voor maximaal € 1,02 ingezet voor de dekking van de apparaatslasten. De resterende € 1,47 wordt ingezet voor de dekking van de programma's en projecten voor het economisch vestigingsklimaat.

Hoofdstuk 4 Samenwerkingsverbanden

4.1 BEREIK!

BEREIK! is de gezamenlijke uitvoeringsorganisatie van de MRDH (voorheen Stadsgewest Haaglanden en stadsregio Rotterdam), de provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat Zuid-Holland, de gemeente Rotterdam, de gemeente Den Haag en het Havenbedrijf Rotterdam. BEREIK! is gehuisvest bij de MRDH. De MRDH is de juridische entiteit waaronder BEREIK! valt en voert de financiële administratie voor BEREIK!.

Weggebruikers in Zuid-Holland maken gebruik van de wegen van bijna 70 verschillende wegbeheerders. Omdat de verkeershinder door drukte, incidenten, wegwerkzaamheden of evenementen zich niet houdt aan deze grenzen, is samenwerking essentieel. Op het gebied van regionaal netwerkmanagement (inclusief de afstemming van wegwerkzaamheden) organiseert BEREIK! deze samenwerking van wegbeheerders; nu en in de toekomst.

Georganiseerd in letterlijke zin: BEREIK! heeft operationele kerntaken in de vorm van de Regiodesk, het Regionaal Verkeerskundig Team en RegioRegie waarin gezamenlijke taken zijn belegd. Georganiseerd in de betekenis van coördineren en afstemmen: BEREIK! is het platform waarin wegbeheerderoverstijgende afspraken worden gemaakt en gezamenlijke stappen worden gezet richting de toekomst als het gaat om regionaal verkeersmanagement. BEREIK! fungeert als middel om in de Zuidvleugel partijen bij elkaar te brengen en vorm te geven aan een gezamenlijk ontwikkelpad.

4.2 DOVA (voormalig SkVV)

DOVA (Decentrale OV-autoriteiten) is gehuisvest bij de MRDH. De MRDH is de juridische entiteit waaronder DOVA valt en de MRDH voert de financiële administratie voor dit samenwerkingsorgaan. 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. DOVA is van start gegaan op 1 april 2015. Het orgaan wordt gefinancierd door de twaalf provincies en twee vervoersautoriteiten naar rato van de grootte van hun BDU.

De begroting voor 2017 is niet verhoogd ten opzichte van de begroting 2016. De organisatie heeft een omvang van 5,7 fte. Uit het werkbudget betaalt DOVA de niet vooraf te begroten kleine externe opdrachten. Het kan daarbij gaan om juridische ondersteuning, inhoudelijke deskundigheid of specifieke onderzoeken.

4.3 Wat gaat het kosten?

Programma Samenwerkingsverbanden

bedragen in euro's

	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020
Lasten				
BEREIK!	1.590.000	1.590.000	1.590.000	1.590.000
DOVA	955.000	955.000	955.000	955.000
Totaal lasten	2.545.000	2.545.000	2.545.000	2.545.000
Baten				
Deelnemersbijdragen BEREIK!	1.590.000	1.590.000	1.590.000	1.590.000
Deelnemersbijdragen DOVA	955.000	955.000	955.000	955.000
Totaal baten	2.545.000	2.545.000	2.545.000	2.545.000
Resultaat	0	0	0	0

Hoofdstuk 5 Paragrafen

5.1 Financiering

Treasury-functie en -beleid

Het doel van de treasury-functie is: het sturen en beheersen van, verantwoording afleggen over en toezicht houden op de financiële vermogenswaarden, geldstromen en 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 treasury-functie 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 treasury-functie is vastgelegd in het treasury-statuut MRDH 2015. Daarin ligt de beleidsmatige infrastructuur van de treasury-functie vast in de vorm van uitgangspunten, doelstellingen, richtlijnen en limieten. Ook besteedt het treasury-statuut aandacht aan de bevoegdheden en administratieve organisatie.

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 van deze bijdragen is er normaal gesproken sprake van een goede liquiditeitspositie. Volgens de meest recente ramingen zijn echter de bestaande fondsen en inkomsten van de Vervoersautoriteit in de jaren 2017 tot 2025 niet toereikend voor de geplande uitgaven voor de programma's Verkeer en Openbaar Vervoer in die jaren. Er is daarmee sprake van overbesteding. In paragraaf 5.3 Weerstandsvermogen en Risico's worden de oorzaken daarvan nader toegelicht. Vanwege de overbesteding zal in een nader te bepalen vorm geld moeten worden geleend binnen de kaders zoals ze in voornoemde paragraaf zijn geschetst. Ook indien wordt besloten tot al dan niet gedeeltelijke en/of gefaseerde overname van de langetermijnfinanciering van RET en HTM (zie ook hoofdstuk 2.2 Financiële structuur Vervoersautoriteit) zullen de daarvoor benodigde middelen in de vorm van geldleningen moeten worden aangetrokken.

De bestaande gemeenschappelijke regeling voorziet niet in het aantrekken van geldleningen. Ook het treasury-statuut zal daarop moeten worden aangepast. Hierbij past een daarop toegesneden voorbereidingsbesluit dat voor zienswijze aan de deelnemende gemeenten zal worden voorgelegd.

Schatkistbankieren is een wettelijke verplichting voor de MRDH. Concreet betekent dit dat, behoudens een klein werkkapitaal, alle beschikbare liquide middelen in 's Rijks schatkist moeten worden aangehouden.

Rentevisie

De rentevisie is opgesteld op basis van de actuele verwachtingen ten tijde van het opstellen van deze Begroting 2017 medio februari 2016.

Het in de Begroting 2016 reeds gemelde opkoopbesluit van obligaties van de Europese Centrale Bank (ECB) dat zou gelden tot september 2016, is in december 2015 verlengd met een halfjaar tot maart 2017. Tegelijkertijd is het depositotarief van de ECB met 10 basispunten verlaagd tot 0,3% negatief. Het monetair beleid blijft daarmee zeer ruim en beoogt een stijging van economische groei en inflatie.

Ondanks dat het opkoopprogramma van de ECB een drukkend effect heeft op de lange rente - met name in landen met een relatief lage financieringsbehoefte als Nederland - wordt verwacht dat deze op korte termijn stabiel blijft op het huidige niveau van rond 0,6%. Op middellange termijn wordt een stijging voorzien met een bandbreedte van 2% tot 4%.

De korte rente blijft extreem laag. Het 6-maands Euribor tarief ligt nu rond 0,07% negatief. Het EONIA-tarief is sinds begin 2015 al 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 schulden op enig moment aan een maximum gebonden (8,2% van de lastenkant van de begroting).

De maximaal toegestane kasgeldlimiet voor 2017 bedraagt op basis van het geactualiseerde begrotingstotaal € 62,7 miljoen. Bij het bepalen van de hiervoor genoemde aanvullende financieringsbehoefte zal hiermee nadrukkelijk rekening worden gehouden.

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 kan worden gesteld door derden, als de verbonden partij haar verplichtingen niet nakomt.

Een partij die jaarlijks een subsidie ontvangt, waaraan geen andere financiële verplichtingen met een juridische afdwingbaarheid door derden verbonden zijn, 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
Vestigingsplaats	Rotterdam
Visie	Bereikbaarheid van het Rotterdamse havengebied verbeteren en tijdens de ombouw van de A15 garanderen, door een combinatie van mobiliteits- en verkeersmanagement. Daarnaast verricht de Verkeersonderneming het programmamanagement van Beter Benutten 1 en Beter Benutten vervolg en zorgt zij voor uitvoering van de vraagbeïnvloedingsprojecten.
Openbaar behartigd belang	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, de MRDH en de gemeente Rotterdam. De Raad van Advies wordt op dit moment gevormd door Deltalinqs, TLN, EVO, VNO/NCW, MKB, Nissewaard, de gemeente Capelle aan den IJssel, de gemeente Krimpen aan den IJssel, de 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 31-12-2014: € 230.687
Vreemd vermogen	Per 31-12-2014: € 1.364.438
Financieel resultaat	Over 2014: - € 9.774
Risico's	-
Beleidsvoornemens	Vanwege het verlengen van het programma Beter Benutten is de samenwerkingsovereenkomst in 2015 eveneens verlengd. In 2017 wordt het programma Beter Benutten Vervolg regio Rotterdam door De Verkeersonderneming uitgevoerd in samenwerking met betrokken gemeenten, de MRDH, Havenbedrijf Rotterdam, ministerie I&M/Rijkswaterstaat en provincie Zuid-Holland.
Monitoring prestaties	Uiterlijk 2 maanden voorafgaande aan het boekjaar wordt een jaarplan voorgelegd, dat met uitzondering van het onderdeel Vraagbeïnvloeding (dat door de Raad van Toezicht wordt vastgesteld) door de Stuurgroep wordt vastgesteld. Dit plan bevat tenminste de volgende onderwerpen: Beschrijving, planning en prioritering werkzaamheden en projecten inclusief beoogde meerjarige resultaten, exploitatie, de organisatie en uitvoerders en de risico's en bijbehorende beheersmaatregelen.
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 beperkt doordat in de statuten is opgenomen dat de bestuurder in specifieke 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

Het begrip 'weerstandvermogen'

Het financieel weerstandsvermogen van de MRDH 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.

Risico's

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 en het instellen van een weerstandsvermogen voor risico's die niet financieel kunnen worden gekwantificeerd.

Normale bedrijfsrisico's doen zich regelmatig voor en deze zijn daarom 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 risico's die samenhangen met de strategische agenda Economisch Vestigingsklimaat kunnen alleen met eigen weerstandscapaciteit van de MRDH worden afgedekt.

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 en/of vertragen.

Het IPVa geeft inzicht 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 tien jaar. Aan het einde van deze tien jaar zal het saldo van de inkomsten en de uitgaven nul of positief moeten zijn. 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 er aan het einde van de tienjaarsperiode weer een positief saldo ontstaat.

Overplanning houdt in dat er in de planning rekening mee wordt gehouden dat er meer projecten gepland worden in enig jaar dan er BDU-geld beschikbaar is. De praktijk leert dat gemeenten vaak optimistisch plannen. De werkelijke bestedingen ijlen dan soms een paar jaar na. Ter illustratie: in het IPVa 2016 verwachtten wij dat de stand van het BDU-fonds in 2016 ruim € 11 miljoen positief zou bedragen. In het IPVa 2017 ramen wij voor 2016 een overschot van € 136 miljoen. Omdat deze optimistische planning zich elk jaar voordoet, is vanwege de voortgang in projecten door het algemeen bestuur in de constituerende vergadering besloten dat er sprake mag zijn van overplanning.

Er mag daarnaast sprake zijn van overbesteding. Er is een verschil tussen overplanning en overbesteding. Overbesteding houdt in dat de werkelijke bestedingen tot een negatief saldo van de BDU-fondsen kunnen leiden, dat wil zeggen dat er meer geld wordt uitgegeven dan er beschikbaar is in de BDU-fondsen. Overbesteding zal zeer waarschijnlijk in 2017 aan de orde zijn. Voor de oorzaken daarvan en de wijze waarop daarmee zal worden omgegaan, wordt verwezen naar hoofdstuk 2.2.

Audit weerstandsvermogen en risico's

Bij de Begroting 2016 heeft de MRDH aangekondigd dat in 2015 door een externe partij een audit wordt uitgevoerd om de risico's die de MRDH loopt te inventariseren en de weerstandscapaciteit te bepalen. Dit naar aanleiding van opmerkingen uit de gemeenten over de paragraaf weerstandsvermogen van de concept Begroting 2016. In augustus 2015 is Concern Auditing Rotterdam gestart met de inventarisatie van de risico's. Dit heeft geleid tot de adviesnota Opportunity management MRDH (Kansen en Risico's) & Weerstandsvermogen, Concern Auditing Rotterdam (de Adviesnota). Deloitte heeft op basis van de uitkomsten van de inventarisatie van Concern Auditing Rotterdam een vertaling gemaakt naar financiële risico's en een advies uitgebracht over mogelijke beheersmaatregelen en de benodigde omvang van de weerstandscapaciteit. Dit heeft geleid tot een Financiële risicoanalyse.

In de Financiële risicoanalyse is het risico bepaald dat een gemeente niet kan voldoen aan haar verplichte bijdrage aan Economisch Vestigingsklimaat. Bij het eventueel wegvallen van een deel van de inwonerbijdragen is een weerstandscapaciteit van € 100.000 nodig om het dekkingstekort op de (vaste) apparaatskosten op te vangen. In bovengenoemd audittraject is bepaald dat dit risico eenmaal per vier jaar (collegeperiode) voor kan komen en dat voor het opvangen daarvan 1/23 deel van € 2,29 miljoen euro benodigd is. Dit komt neer op een bedrag van circa € 100.000, dat iedere vier jaar benodigd zou zijn. In de Financiële risicoanalyse wordt geconcludeerd dat binnen de Vervoersautoriteit eventuele tekorten in een toekomstig jaar kunnen worden opgevangen. Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit mag een overplanning hebben, mits een negatief saldo binnen tien jaar is gereduceerd tot nul.

Met een relatief lage weerstandscapaciteit van € 100.000 kunnen de financiële risico's worden gedekt. De formule voor het berekenen van de ratio weerstandsvermogen is als volgt: weerstandsvermogen = beschikbare weerstandscapaciteit / benodigde weerstandscapaciteit. In dit geval is er sprake van een weerstandsvermogen van 1,0 of 100%: de te vormen beschikbare weerstandscapaciteit bedraagt € 100.000 en de benodigde weerstandscapaciteit bedraagt ook € 100.000.

Het algemeen bestuur heeft op 9 december 2015 besloten dat:

- De adviesnota Opportunity management MRDH (Kansen en Risico's) & Weerstandsvermogen, Concern Auditing Rotterdam (de Adviesnota) als basis wordt gebruikt voor de Beleidsnota risicomanagement en weerstandsvermogen MRDH en dat deze beleidsnota uiterlijk 2016 in het algemeen bestuur wordt behandeld;
- De in de Adviesnota opgenomen adviezen, voor zover relevant, hun plek krijgen in de paragraaf weerstandsvermogen en risico's van de MRDH-Jaarrekening en Begroting, voor de eerste maal in de ontwerpjaarrekening 2015 en ontwerpbegroting 2017;
- De in de Adviesnota opgenomen doelstellingen inzake Opportunity management MRDH verder worden uitgewerkt in de ontwerpbeleidsnota Risicomanagement en weerstandsvermogen MRDH;
- In de ontwerpbeleidsnota Risicomanagement en weerstandsvermogen MRDH de mate, waarin de MRDH bereid is risico's en kansen te nemen, wordt opgenomen;
- Bij de Jaarrekening 2015 de in de Financiële risicoanalyse berekende benodigde weerstandscapaciteit wordt gevormd, te weten € 100.000 voor de eerste vier jaar.

Daarnaast is per 12 juni 2015 het Besluit van 15 mei 2015, houdende wijziging van het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten in verband met het opnemen van kengetallen in de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing in werking getreden.

Dit betekent dat conform het gewijzigde BBV de volgende onderdelen aan de paragraaf weerstandsvermogen en risico's dienen te worden toegevoegd:

een kengetal voor de:

- 1a.netto schuldquote;
- 1b.netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen;
2. solvabiliteitsratio;
3. grondexploitatie;
4. structurele exploitatieruimte;
5. belastingcapaciteit;

en een beoordeling van de onderlinge verhouding tussen de kengetallen in relatie tot de financiële positie. De punten 3 grondexploitatie en 5 belastingcapaciteit zijn kengetallen die voor de MRDH niet aan de orde zijn.

De ministeriële regeling ter zake schrijft voor dat de kengetallen voor de begroting worden gebaseerd op het gemiddelde van de jaarrekeningcijfers van de drie voorgaande jaren. Omdat de MRDH pas vanaf 2015 operationeel is, zijn onderstaande kengetallen (behalve de berekening van de structurele exploitatieruimte) gebaseerd op de concept jaarrekening 2015.

Kengetallen	%
1a. Netto schuldquote	257%
1b. Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	257%
2. Solvabiliteitsratio	0,4%
4. Structurele exploitatieruimte	0,0%

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 Churchilllaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk D 8038	Sir Winston Churchilllaan	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 Churchilllaan	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	wegen
Rijswijk G 3002	Lange Kleiweg/Lange Kleiweg 2A	Gemeente Rijswijk	MRDH (opstal)	bedrijvigheid (nutsvoorziening)
Rijswijk G 3050	Sir Winston Churchilllaan	MRDH	geen	wegen
Rijswijk G 3054	Sir Winston Churchilllaan	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.

Kantoorinventaris, communicatie- en ICT-voorzieningen

De bestaande kantoorvoorzieningen zijn om niet overgenomen van het Stadsgewest Haaglanden. In 2015 zijn geen nieuwe investeringen gedaan.

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. Ultimo 2015 is deze apparatuur geheel afgeschreven.

De MRDH is tot en met 2016 zelf verantwoordelijk voor het onderhoud van de oplaadapparatuur. Vanaf 2017 zal de distributiefunctie ondergebracht zijn bij de HTM rail concessie. Er is in 2017 dan ook geen sprake meer van deze activa.

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 per 1 januari 2015 zijn 10 bussen overgedragen aan de MRDH. De boekwaarde van deze 10 bussen per 31 december 2015 bedraagt € 1.000.000. Getracht wordt de bussen aan andere OV-bedrijven te verkopen.

Haltevoorzieningen

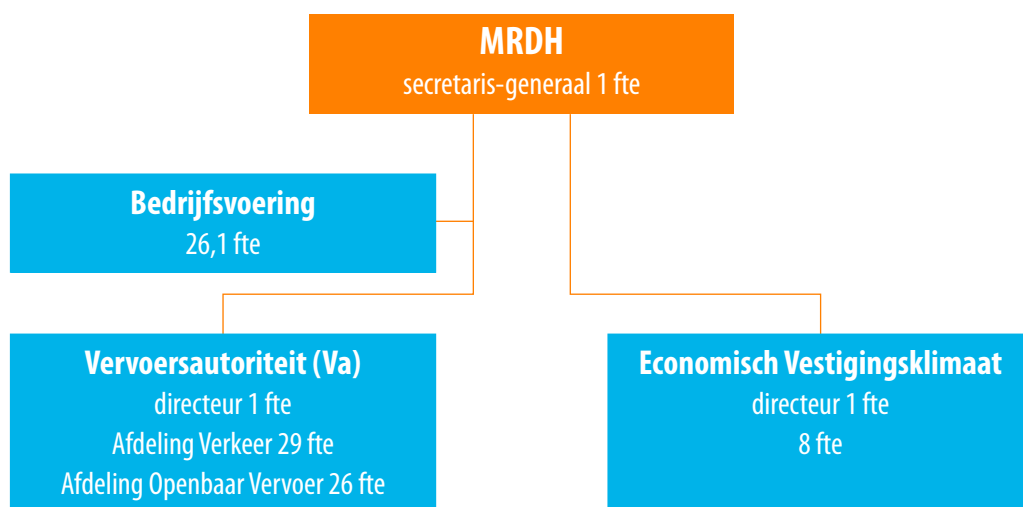
In maart 2014 heeft het Stadsgewest Haaglanden een overeenkomst met de gemeente Den Haag gesloten voor de aanleg en het onderhoud van haltevoorzieningen in de gemeente Den Haag. Daarin is vastgelegd, dat alle bestaande en nieuwe haltevoorzieningen (de zgn.abri's) voor een periode van 15 jaar aan het Stadsgewest Haaglanden in economisch eigendom zijn overgedragen. Per 1 januari 2015 zijn deze rechten onverkort overgedragen aan de MRDH. Alle investeringen en het beheer en onderhoud ter zake zijn voor rekening van de MRDH. Deze kosten worden geheel gefinancierd door reclameopbrengsten, waartoe de MRDH zelfstandig een contract heeft aanbesteed. In de loop van het eerste kwartaal 2016 zullen beheer en onderhoud van de abri's aan de HTM worden overgedragen. De boekwaarde van de haltevoorzieningen per 31 december 2015 bedraagt € 7.712.582.

5.5 Bedrijfsvoering

MRDH-organisatie

De organisatie, onder leiding van de secretaris-generaal, bestaat uit twee inhoudelijke organisatieonderdelen, 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.

De MRDH-organisatie ziet er schematisch als volgt uit:



Vervoersautoriteit (Va)

Binnen dit organisatieonderdeel staat de uitvoering van de Strategische Bereikbaarheidsagenda centraal. De directeur Vervoersautoriteit heeft de eindverantwoordelijkheid over 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. Bij diverse programma's en projecten werken medewerkers van de 23 gemeenten mee. 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 de Directieraad die uit directeurs/hoofden economie van enkele gemeenten bestaat, die elk verantwoordelijk zijn voor een inhoudelijk thema of werkveld. Bij dit organisatieonderdeel werken 9 fte. De ambtelijke inzet wordt betaald uit de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat.

Bedrijfsvoering (BV)

De Bedrijfsvoering is gepositioneerd onder de secretaris-generaal. De bedrijfsvoeringsfuncties omvatten HRM, Communicatie, Financiën & Control, Juridische Zaken, Bestuursondersteuning, Secretariaat, Huisvesting/Facilitaire Zaken, ICT en Documentaire Informatievoorziening. Facilitaire zaken wordt deels door eigen medewerkers gedaan en deels extern ingekocht. De totale ambtelijke capaciteit voor dit onderdeel is 26,1 fte. De salarissen van de medewerkers van de afdeling Bedrijfsvoering worden voor een kwart doorbelast aan het programma EV en voor drie kwart doorbelast aan de programma's gerelateerd aan de Va, waarbij de verdeling binnen de Va gelijkmatig over Verkeer en Openbaar Vervoer plaatsvindt. Wij zijn nu een jaar op weg en bij de eerstvolgende jaarrekening hebben wij inzicht in de daadwerkelijke kostenverdeling. Op basis van die gegevens kunnen wij bezien of de bovengenoemde standaardverdeling (25/75) op begrotingsbasis aanpassing behoeft. Indien dat blijkt, zullen we die aanpassing bij de eerstvolgende gelegenheid doorvoeren.

Meerdere raden hebben tijdens de begrotingsbehandeling 2016 opmerkingen gemaakt over de hoogte van de apparaatslasten voor het programma EV. Van de inwonerbijdrage voor EV van € 2,45 (prijspeil 2015) wordt conform de afspraken maximaal € 1 (prijspeil 2015) ingezet voor apparaatslasten. Dat geldt ook voor de Begroting 2017.

De MRDH onderzoekt momenteel in een tussentijdse evaluatie of de huidige werkorganisatie toegerust is op haar taken en aansluit bij de wensen van bestuur, management en medewerkers. Hieraan gerelateerd is ook het vraagstuk wat de gemeentelijke inzet kan zijn. Tot het uitvoeren van deze evaluatie was al bij de oprichting van de MRDH besloten en deze was gepland voor eind 2015. De uitkomst van de evaluatie wordt in april 2016 verwacht en kan aanleiding geven tot aanpassingen van het niveau van de kosten voor de bedrijfsvoering en de verdeling over de verschillende programma's. In dat geval is er eveneens aanleiding om de begroting bij te stellen.

Tot en met 2017 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 die niet in de reguliere formatie is opgenomen. De omvang van deze tijdelijke extra formatie is begrensd op 6,9 fte over de periode 2015-2017. Deze frictiekosten komen volledig ten laste van de BDU.

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

Onderdeel	bedragen in euro's	
	Fte's	Kosten
Economisch vestigingsklimaat	9,0	995.456
Verkeer	29,5	2.593.680
Openbaar vervoer	26,5	2.303.103
Bedrijfsvoering/directie	27,1	2.240.483
Normbezetting totalen	92,1	8.132.721
Boven formatief	6,9	496.578
Totalen	99,0	8.629.300

Voor een overzicht van de overige organisatielasten en de toerekening daarvan aan de begrotingsprogramma's verwijzen wij naar de als bijlage 1 opgenomen Kostenverdeelstaat.

5.6 Investerings

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.

Hoofdstuk 6 Staat van reserves en fondsen 2016-2020

Staat van fondsen 2016-2017

Omschrijving	Raming saldo 31-12-15	Raming dotatie 2016	Raming onttrekking 2016	Raming saldo 31-12-16	Raming dotaties 2017	Raming onttrekking 2017	Raming saldo 31-12-17
MRDH							
Algemene reserve	100.000	0	0	100.000	0	0	100.000
Egalisatiereserve EV	2.387.200	0	2.387.200	0	0	0	0
Subtotaal reserves	2.487.200	0	2.387.200	100.000	0	0	100.000
Regio Rotterdam							
BDU	363.679.000	266.651.400	410.130.600	220.199.800	287.966.900	533.241.000	-25.074.300
Regio Haaglanden							
BOR-fonds	55.611.700	0	55.611.700	0	0	0	0
Mobiliteitsfonds	145.429.700	242.546.900	472.139.200	-84.162.600	257.323.600	223.129.100	-49.968.100
Subtotaal fondsen	564.720.400	509.198.300	937.881.500	136.037.200	545.290.500	756.370.100	-75.042.400
Totaal-Generaal	567.207.600	509.198.300	940.268.700	136.137.200	545.290.500	756.370.100	-74.942.400

Staat van fondsen 2018-2020

Omschrijving	Raming dotatie 2018	Raming onttrekking 2018	Raming saldo 31-12-18	Raming dotatie 2019	Raming onttrekking 2019	Raming saldo 31-12-19	Raming dotatie 2020	Raming onttrekking 2020	Raming saldo 31-12-20
MRDH									
Algemene reserve	0	0	100.000	0	0	100.000	0	0	100.000
Egalisatiereserve EV	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal reserves	0	0	100.000	0	0	100.000	0	0	100.000
Regio Rotterdam									
BDU	261.697.400	298.563.400	-61.940.300	261.680.500	282.187.300	-82.447.100	261.244.600	238.675.000	-59.877.500
Regio Haaglanden									
BOR-fonds									
Mobiliteitsfonds	271.032.900	293.121.100	-72.056.300	260.480.100	278.461.500	-90.037.700	260.149.500	220.957.400	-50.845.600
Subtotaal fondsen	532.730.300	591.684.500	-133.996.600	522.160.600	560.648.800	-172.484.800	521.394.100	459.632.400	-110.723.100
Totaal-Generaal	532.730.300	591.684.500	-133.896.600	522.160.600	560.648.800	-172.384.800	521.394.100	459.632.400	-110.623.100

Hoofdstuk 7 Inwonerbijdragen per gemeente

Alle deelnemende gemeenten aan de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag betalen in 2017 een bijdrage in het kader van het programma Economisch Vestigingsklimaat.

Gemeente	Aantal inwoners per 1-1-2016 ¹⁾	Bijdrage per inwoner	Totaal inwoner bijdrage 2017
Albrandswaard	25.007	2,49	62.267
Barendrecht	47.844	2,49	119.132
Brielle	16.641	2,49	41.436
Capelle aan den IJssel	66.514	2,49	165.620
Delft	101.075	2,49	251.677
Den Haag	519.411	2,49	1.293.333
Hellevoetsluis	38.610	2,49	96.139
Krimpen aan den IJssel	29.059	2,49	72.357
Lansingerland	59.037	2,49	147.002
Leidschendam-Voorburg	74.227	2,49	184.825
Maassluis	32.287	2,49	80.395
Midden-Delfland	18.870	2,49	46.986
Nissewaard	85.403	2,49	212.653
Pijnacker-Nootdorp	51.880	2,49	129.181
Ridderkerk	45.100	2,49	112.299
Rijswijk	49.322	2,49	122.812
Rotterdam	629.078	2,49	1.566.404
Schiedam	77.051	2,49	191.857
Vlaardingen	71.888	2,49	179.001
Wassenaar	25.859	2,49	64.389
Westland	105.007	2,49	261.467
Westvoorne	14.205	2,49	35.370
Zoetermeer	124.151	2,49	309.136
Totaal	2.307.526		5.745.740

¹⁾ Bron: CBS StatLine. Info van 14-3-2016.

De onderstaande gemeenten, voorheen deelnemers aan de gemeenschappelijke regeling Stadsgewest Haaglanden, betalen in 2017 een bijdrage in het kader van het Mobiliteitsfonds.

Gemeente	Aantal inwoners per 1-1-2016 ¹⁾	Bijdrage per inwoner	Totaal inwoner bijdrage 2017
Delft	101.075	9,148	924.634
Den Haag	519.411	9,148	4.751.572
Leidschendam-Voorburg	74.227	9,148	679.029
Midden-Delfland	18.870	9,148	172.623
Pijnacker-Nootdorp	51.880	9,148	474.598
Rijswijk	49.322	9,148	451.198
Wassenaar	25.859	9,148	236.558
Westland	105.007	9,148	960.604
Zoetermeer	124.151	9,148	1.135.733
Totaal	1.069.802		9.786.549

¹⁾ Bron: CBS StatLine. Info van 14-3-2016.

Hoofdstuk 8 Besluit

De Begroting 2017 inclusief het hierin opgenomen Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa) 2017 vast te stellen waarmee overbesteding op de programma's Verkeer en Openbaar Vervoer in 2017 aan de orde is tot een bedrag van € 75 miljoen, de in de programma's opgenomen budgetten vast te stellen op subtotalen en kennis te nemen van het meerjarenbeeld 2018-2020.

In te stemmen met het principe tot overbesteding voor het vast te stellen begrotingsjaar bij de programma's Verkeer en Openbaar Vervoer van de begroting MRDH waarbij de maximale overbesteding is gelimiteerd op € 90 miljoen onder de voorwaarde dat binnen een periode van tien jaar de voor de programma's Verkeer en Openbaar Vervoer beschikbare financiële middelen ten minste nul zijn.

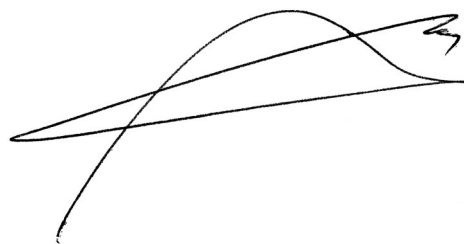
Aldus besloten in de openbare vergadering van het algemeen bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag van 1 juli 2016,

de secretaris,



mw. mr.dr.s. A.W.H. Bertram

de voorzitter,



ing. A. Aboutaleb

Bijlage 1 Kostenverdeelstaat 2017-2020 gecompriemd

Kostenverdeelstaat 2017-2018

Omschrijving	2017				2018			
	EV	VK	OV	Totaal	EV	VK	OV	Totaal
Salarislasten direct personeel	995.456	2.593.680	2.303.103	5.892.239	995.456	2.593.680	2.303.103	5.892.239
Salarislasten indirect personeel	604.687	817.898	817.898	2.240.483	604.682	817.890	817.890	2.240.462
Tijdelijke extra formatie	0	248.289	248.289	496.578	0	0	0	0
Overige personele lasten	186.750	280.125	280.125	747.000	186.750	280.125	280.125	747.000
Huisvesting/facilitaire zaken	273.325	409.988	409.988	1.093.300	273.325	409.988	409.988	1.093.300
Financiën	30.000	45.000	45.000	120.000	30.000	45.000	45.000	120.000
ICT/DIV	152.875	229.313	229.313	611.500	152.875	229.313	229.313	611.500
Bestuursondersteuning/juridische zaken	26.250	39.375	39.375	105.000	26.250	39.375	39.375	105.000
Communicatie	83.625	125.438	125.438	334.500	83.625	125.438	125.438	334.500
Totalen	2.353.000	4.789.100	4.498.500	11.640.600	2.353.000	4.540.800	4.250.200	11.144.000

Kostenverdeelstaat 2019-2020

Omschrijving	2019				2020			
	EV	VK	OV	Totaal	EV	VK	OV	Totaal
Salarislasten direct personeel	995.456	2.593.680	2.303.103	5.892.239	995.456	2.593.680	2.303.103	5.892.239
Salarislasten indirect personeel	604.682	817.890	817.890	2.240.462	604.682	817.890	817.890	2.240.462
Tijdelijke extra formatie	0	0	0	0	0	0	0	0
Overige personele lasten	186.750	280.125	280.125	747.000	186.750	280.125	280.125	747.000
Huisvesting/facilitaire zaken	273.325	409.988	409.988	1.093.300	273.325	409.988	409.988	1.093.300
Financiën	30.000	45.000	45.000	120.000	30.000	45.000	45.000	120.000
ICT/DIV	152.875	229.313	229.313	611.500	152.875	229.313	229.313	611.500
Bestuursondersteuning/juridische zaken	26.250	39.375	39.375	105.000	26.250	39.375	39.375	105.000
Communicatie	83.625	125.438	125.438	334.500	83.625	125.438	125.438	334.500
Totalen	2.353.000	4.540.800	4.250.200	11.144.000	2.353.000	4.540.800	4.250.200	11.144.000

Legenda

EV = Economisch vestigingsklimaat

VK = Verkeer

OV = Openbaar vervoer

De formatie van de MRDH bestaat uit 92,1 fte. Tot en met 2017 is incidenteel nog maximaal 6,9 fte nodig ten behoeve van de stroomlijning en optimale automatisering van de werkprocessen. Deze incidentele formatie komt ten laste van de BDU en wordt gelijkelijk verdeeld over de regio Haaglanden en de regio Rotterdam.

De directe salariskosten van de medewerkers worden rechtstreeks toegerekend aan de programma's waarvoor de betreffende medewerkers werkzaamheden verrichten. De indirecte salarislasten (medewerkers van de afdeling bedrijfsvoering) en de overige organisatielasten (overige personele lasten, huisvesting/facilitaire zaken etc.) worden voor een kwart doorbelast aan het programma EV en voor drie kwart doorbelast aan de programma's gerelateerd aan de Va, waarbij de verdeling binnen de Va gelijkelijk over Verkeer en Openbaar Vervoer plaatsvindt.

Wij zijn nu een jaar op weg en bij de eerstvolgende jaarrekening hebben wij inzicht in de daadwerkelijke kostenverdeling. Op basis van die gegevens kunnen wij bezien of de bovengenoemde standaard verdeling (25/75) op begrotingsbasis aanpassing behoeft. Indien dat blijkt zullen we dat bij de eerstvolgende gelegenheid doorvoeren.

Meerdere raden hebben tijdens de begrotingsbehandeling 2016 opmerkingen gemaakt over de hoogte van de apparaatslasten voor het programma EV. Van de inwonerbijdrage voor EV van € 2,45 (prijspeil 2015) wordt conform de afspraken maximaal € 1 (prijspeil 2015) ingezet voor apparaatslasten. Dat geldt tevens voor de Begroting 2017.

De MRDH onderzoekt momenteel of de huidige werkorganisatie toegerust is op haar taken. Hieraan gerelateerd is ook het vraagstuk wat de gemeentelijke inzet kan zijn. De antwoorden op deze onderzoeksvragen kunnen aanleiding geven tot aanpassingen van het niveau van de kosten voor de bedrijfsvoering en de verdeling over de verschillende programma's.

Een aantal onderdelen van de apparaatslasten, waaronder huisvesting en salarislasten, kent een autonome - d.w.z. niet door de MRDH te beïnvloeden - stijging. Voor huisvesting is bijvoorbeeld in het huurcontract de indexeringsmethode bepaald. Voor de salarislasten volgt de MRDH de CAO gemeenten. Op begrotingsbasis worden deze posten jaarlijks met 1% geïndexeerd.

De lastenstijging wordt voor het EV deel gedekt door de (geïndexeerde) inwonerbijdrage en voor het Va deel uit de BDU middelen. De BDU kent ook een jaarlijkse indexering. De hoogte hangt af van de middelen die het ministerie van Financiën hiervoor beschikbaar heeft.

De meerjarenraming is opgesteld op basis van constante prijzen. Dit betekent dat de meerjarenraming is gebaseerd op het prijsniveau van het begrotingsjaar.

Bijlage 2 Investeringsprogramma Vervoersautoriteit 2017



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG
VERVOERSAUTORITEIT

Inhoudsopgave

1	Inleiding, achtergronden en kaders	76
1.1	De Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het Investeringsprogramma 2017	76
1.2	Werkgebied van de Vervoersautoriteit	77
1.3	Beleidskaders van de Vervoersautoriteit	77
1.4	Uitgangspunten en randvoorwaarden	79
1.5	Harmonisatie van de investeringsprogramma's	79
2.	Financiële samenvatting	81
3.	Openbaar Vervoer	84
3.1	Projecten in de realisatiefase	84
3.2	Uitwerkingsfase	87
3.3	Verkenningen en planstudies	88
4.	Verkeersmanagement en wegenstructuur	89
4.1	Projecten in de realisatiefase	89
4.2	Projecten in de uitwerkingsfase	91
4.3	Verkenningen en planstudies	92
5.	Fiets- en ketenmobiliteit en verkeersveiligheid	95
5.1	Fiets	95
5.2	Ketenmobiliteit	96
5.3	Verkeersveiligheid	97
5.4	Duurzame mobiliteit	97
6.	Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid	98
7.	Beter Benutten	99
7.1	Beter Benutten en Beter Benutten Vervolg (Haaglanden)	99
7.2	Beter Benutten en Beter Benutten Vervolg (Rotterdam)	101

Bijlagen

A	Financieel overzicht IPVa 2016 t/m 2026	102
B1	Grote projecten	104
B2	Lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger	110
B3	Aanmeldingen	119
B4	In 2015 opgeleverde/afgeronde projecten	133
C	Projectenlijsten Beter Benutten Vervolg	138
D	Quick-wins	142
E	Opgaven Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid	146
F	Afkortingenlijst	152

Hoofdstuk 1 Inleiding, achtergronden en kaders

1.1 De Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het Investeringsprogramma 2017

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 2017 is de laatste 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. Voor de investeringen voor het openbaar vervoer zijn de interne projectleiders van de MRDH benaderd. De opgave daarbij was om de investeringslijst te verifiëren en actualiseren en nieuwe projecten aan te melden.

Voor de regio Haaglanden vult de lijst met geplande investeringen en aanmeldingen voor Verkeer en Openbaar Vervoer meer dan het volledig beschikbare budget van deze voormalige regio. Voor de Rotterdamse regio geldt dat kleine projecten gedurende het jaar kunnen worden aangemeld. Voor deze regio is er voor het jaar 2017 een subsidieplafond van € 20 miljoen, waarbij de aanvragen in volgorde van binnenkomst worden behandeld.

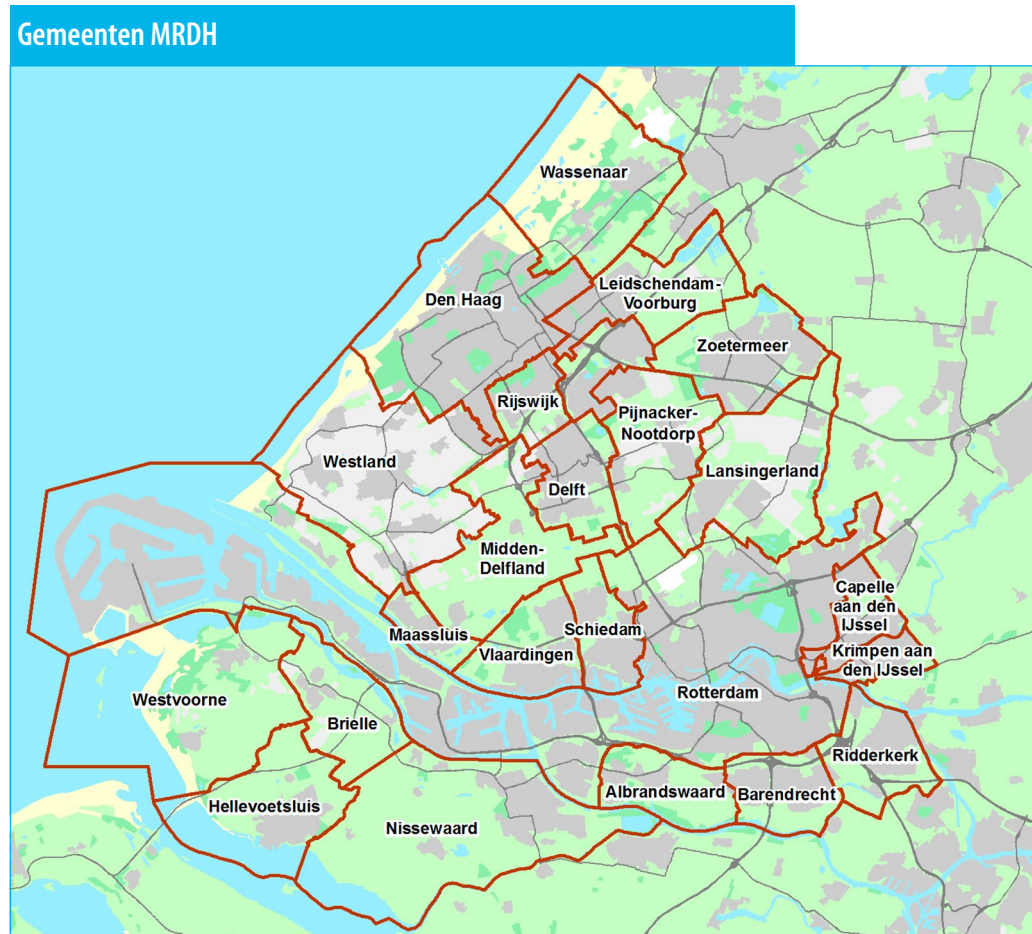
In de hoofdstukken 3 en 4 zijn de grote projecten omschreven. De kleine(re) projecten zijn opgenomen in de bijlagen, zodat het IPVa beperkt in omvang en leesbaar blijft. De investeringen voor fietsvoorzieningen, verkeersveiligheid en ketenmobiliteit zijn over het algemeen wat kleiner van omvang en zijn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

De projecten die voortvloeien uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid zijn in kort bestek beschreven in hoofdstuk 6. Na bestuurlijke vaststelling wordt deze lijst in het IPVa geactualiseerd. De projecten krijgen vervolgens hun plaats bij de verschillende subsidie-aanvragers.

In het programma Beter Benutten Vervolg (hoofdstuk 7) 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 grotendeels in het eerste kwartaal van 2016 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 2016 en 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 deze groei echter minder snel gaan. In combinatie met de ambitie om kwalitatief hoogwaardige woon- en werkmilieus te creëren, vraagt dat om de inzet van een samenhangend en duurzaam mobiliteitssysteem. Een dergelijk mobiliteitssysteem kent twee pijlers:

1. een robuust en veilig verkeersnetwerk met een zo optimaal mogelijke 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 bij de doelen op het gebied van economie, ruimte, milieu en welzijn, zoals opgenomen in de "Strategische Bereikbaarheidsagenda Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag". Op basis van de hieronder beknopt omschreven doelen is bepaald wat de opgaven zijn voor een succesvol verkeer- en vervoersysteem. De verdere concretisering daarvan is terug te vinden in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, ter behandeling in de Bestuurscommissie van maart 2016 en ter besluitvorming in het algemeen bestuur van juli 2016.

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.

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 Stadsgebied 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
- het Regionaal Verkeers- en VervoersPlan 2003-2020
- Kadernota Openbaar Vervoer uit 2011
- MIRT-Verkenning Rotterdam VooRuit 2009

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

Bovenstaande beleidsstukken worden vervangen door de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid wanneer deze is vastgesteld en onherroepelijk is.

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 (Stadsgebied Haaglanden)
- Subsidieverordening Verkeer en Vervoer 2012 (stadsregio Rotterdam)
- Uitvoeringsregeling BDU 2014 (stadsregio Rotterdam)

1.5 Harmonisatie van de investeringsprogramma's

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

Het IPVa 2016 was de eerste verschijningsvorm van de gecombineerde investeringsprogramma's van de voormalige regio's. Met het IPVa 2017 zetten we de volgende stap naar verdere harmonisatie en verbeterde inzichtelijkheid in de wijze waarop de investeringen en subsidies worden gerealiseerd.

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.

Om te bepalen of er over een looptijd van tien jaar voldoende middelen voorhanden zijn om alle kosten te dekken, doen we een aanname voor het aandeel kleine projecten.

Voor de Rotterdamse regio is er van 2017 tot en met 2019 een subsidieplafond van € 20 miljoen, voor de navolgende jaren € 25 miljoen. Deze plafonds zijn de afgelopen jaren toereikend geweest voor de aanvragen van kleine projecten.

Voor de regio Haaglanden zijn er voor 2017 de lopende reserveringen. Voor de jaren erna is de besluitvorming van het verleden aangehouden: jaarlijks een budget van € 2,3 miljoen voor verkeersveiligheid (educatie) en ketenmaatregelen, en in een aantal jaren € 7,6 miljoen per jaar voor gemeentelijke projecten, verkeersveiligheidsprojecten (infra) en fietsmaatregelen.

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.

In dit Investeringsprogramma zijn de bedragen voor verkenningen en planstudies niet meer genoemd. Voor de fasering houden we aan:

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 tot 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) beschikt 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.

Vanaf 1 januari 2016 hanteren we een nieuwe projectnummering voor subsidies en projecten:

- Jaartal van de beschikking (twee cijfers)
- Categorie (een letter)
- Gemeente of subsidieontvanger (twee letters)
- Volgnummer (vier cijfers, doorlopend)

Een voorbeeld hiervan is een project "Gebieds- en werkgeversaanpak", een opdracht van de MRDH in januari 2016. Het toegekende projectnummer wordt voor dit project 16MMR0001.

In 2016 zal een voorstel worden voorgelegd aan de bestuurscommissie en het algemeen bestuur voor de subsidieverordening die vanaf 1 januari 2018 van kracht zal worden. De nieuwe verordening vormt de basis voor de toetsing van aanvragen en het bepalen van de hoogte van subsidies.

Hoofdstuk 2 Financiële samenvatting

De projecten en de organisatie van de Vervoersautoriteit worden grotendeels bekostigd uit de reguliere Rijksbijdrage, de zogenaamde Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU). Daarnaast zijn er nog specifieke Rijksbijdragen, zoals gelden voor Beter Benutten (Vervolg) en het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer en de Quick-Wins, welke integraal onderdeel zijn van de BDU.

Verder betalen de gemeenten in de regio Haaglanden een jaarlijkse bijdrage per inwoner van € 9,148. Deze inleg komt uitsluitend en volledig ten goede aan de Haaglanden-gemeenten. Er wordt aparte besluitvorming voorbereid hoe om te gaan met de inwonerbijdrage vanaf 2018.

Voor het IPVa 2017 passen we de volgende randvoorwaarden toe:

- De begrotingen van het Stadsgewest Haaglanden en de stadsregio Rotterdam zijn formeel gescheiden tot en met 2017;
- Voor de doorkijk tot en met 2026 presenteren we de geldstromen van het Stadsgewest Haaglanden en de stadsregio Rotterdam als gescheiden geldstromen;
- De jaarlijkse contributie van de Haaglanden-gemeenten (inwonersbijdrage) is tot en met 2017 vastgelegd, maar in het IPVa conform eerdere besluiten voor het meerjarig doorzicht doorgetrokken tot en met 2024;
- Voor Haaglanden in de periode van 2018 tot en met 2024 is rekening gehouden met nog niet belegde kleine projecten uit de categorieën gemeentelijke projecten, fietsmaatregelen en verkeersveiligheid infra;
- De prognose voor beleid en studie is geactualiseerd; voor de apparaatslasten zijn de gegevens van de Begroting 2016 gehanteerd;
- Over een periode van tien jaar moet het saldo van de inkomsten en de uitgaven op nul of positief 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, onder de restrictie van een positief saldo na tien jaar;
- De vigerende verordeningen en regelingen van de voormalige regio's zijn in 2016 en 2017 van kracht;
- De grens tussen grote en kleine projecten ligt op € 5 miljoen subsidiabele kosten.

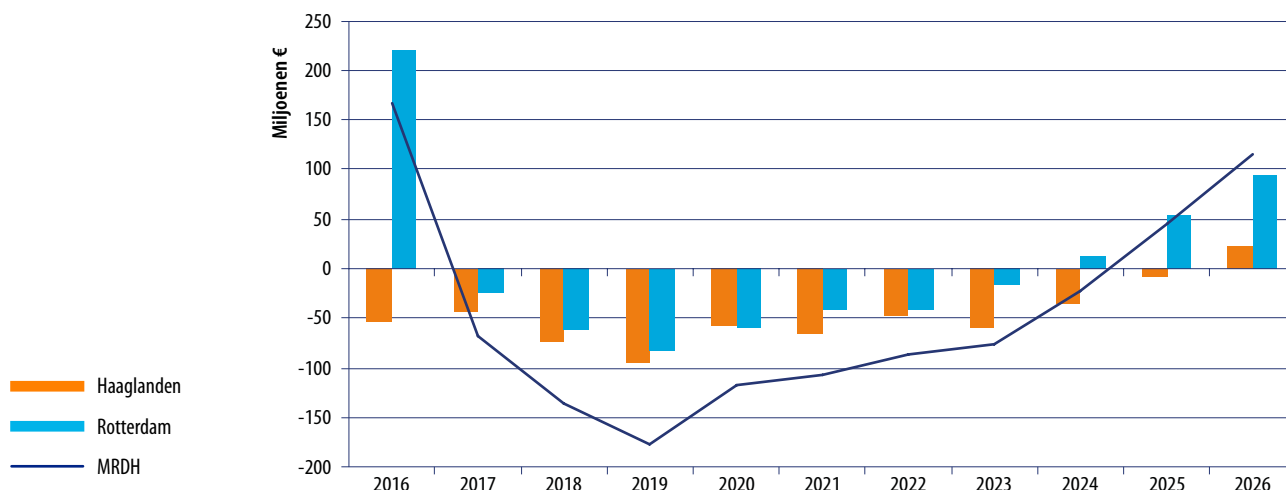
In de grafiek op de volgende pagina is het cumulatieve meerjarenbeeld voor de gehele MRDH van 2016 tot en met 2026 weergegeven (stand na opschoonactie IPVa). De beschikbare ruimte voor investeringen in Verkeer en OV is vanaf 2017 tot 2025 negatief.

Het tekort in 2017 wordt in de eerste plaats veroorzaakt door een gewijzigde systematiek van bekostiging van het vervangingsonderhoud vanaf 2017 ten behoeve van de RET. In 2017 wordt hierdoor € 38 miljoen meer betaald dan ten opzichte van eerdere ramingen, hiermee wordt echter bewerkstelligd dat de MRDH ten opzichte van de huidige bekostigingssystematiek vanaf 2026 structureel minder BDU-geld hoeft in te zetten. Vanaf 2032 wordt de maximale besparing bereikt.

Ten tweede door een gewijzigde systematiek van bekostiging van de kapitaallasten van voertuigen ten behoeve van de RET. Vanaf 2017 zal deze plaatsvinden op basis van een lineair systeem in plaats van op basis van annuïteiten. In 2017 moet daarvoor wel een eenmalige inhaalafschrijving van € 23 miljoen aan de RET worden vergoed. In de jaren daarna wordt hierdoor echter een extra besparing gerealiseerd van in totaal ruim € 40 miljoen.

Ten slotte is voor de projecten in het kader van Netwerk RandstadRail en het Actieprogramma Openbaar Vervoer met het Rijk een extra bijdrage overeengekomen. Deze projecten worden in 2016 en 2017 opgeleverd, maar voornoemde rijksbijdrage (€ 15 miljoen) wordt gefaseerd ontvangen in de jaren 2018 t/m 2020. De MRDH financiert deze projecten dus tot dit bedrag voor.

Actuele meerjarenbeeld



Hieronder staat een overzicht van de inkomsten en bestedingen in tabelvorm weergegeven. De tabellen geven de actualisatie 2016, de Begroting 2017 en het meerjarenbeeld 2018-2020 weer. Het betreft drie tabellen: MRDH als totaal en de uitsplitsing naar de voormalige stadsregio Rotterdam en het Stadsgebied Haaglanden (stand per januari 2016).

Meerjarenoverzicht MRDH totaal

		2016	2017	2018	2019	2020
Beginstand	MRDH	564.720.449	136.037.230	-75.042.461	-133.996.600	-172.484.819
Inkomsten BDU + inwonersbijdrage	MRDH	509.198.279	545.290.486	532.730.301	522.160.537	521.394.086
Beschikbaar budget	MRDH	1.073.918.728	681.327.716	457.687.840	388.163.937	348.909.267
Apparaatslasten	MRDH	9.124.000	9.287.600	8.791.000	8.791.000	8.791.000
Beleid en programmering Verkeer	MRDH	5.441.123	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000
Beleid en programmering OV	MRDH	5.813.248	3.100.000	3.100.000	3.100.000	3.100.000
OV exploitatie + B&O	MRDH	365.734.988	392.045.500	359.495.844	355.763.889	359.443.145
OV netwerk	MRDH	254.003.385	199.573.773	85.541.556	86.245.660	12.125.702
Verkeer	MRDH	297.764.754	147.363.305	129.756.039	101.748.207	71.172.533
Uitgaven	MRDH	937.881.498	756.370.177	591.684.439	560.648.756	459.632.380
Eindstand	MRDH	136.037.230	-75.042.461	-133.996.600	-172.484.819	-110.723.113

Meerjarenoverzicht voormalig Stadsgewest Haaglanden

		2016	2017	2018	2019	2020
Beginstand	SGH	201.041.437	-84.162.600	-49.968.146	-72.056.309	-90.037.729
Inkomsten BDU + inwonersbijdrage	SGH	242.546.870	257.323.563	271.032.895	260.480.053	260.149.509
Beschikbaar budget	SGH	443.588.307	173.160.963	221.064.749	188.423.743	170.111.780
Apparaatslasten	SGH	4.562.000	4.643.800	4.395.500	4.395.500	4.395.500
Beleid en programmering Verkeer	SGH	2.720.562	2.500.000	2.500.000	2.500.000	2.500.000
Beleid en programmering OV	SGH	2.906.624	1.550.000	1.550.000	1.550.000	1.550.000
OV exploitatie + B&O	SGH	175.394.288	151.183.913	151.877.963	153.202.213	154.513.675
OV netwerk	SGH	125.601.272	33.723.173	22.441.556	30.165.552	5.725.702
Verkeer	SGH	216.566.162	29.528.223	110.356.039	86.648.207	52.272.533
Uitgaven	SGH	527.750.907	223.129.108	293.121.058	278.461.472	220.957.410
Eindstand	SGH	-84.162.600	-49.968.146	-72.056.309	-90.037.729	-50.845.630

Meerjarenoverzicht voormalige stadsregio Rotterdam

		2016	2017	2018	2019	2020
Beginstand	SR	363.679.012	220.199.830	-25.074.316	-61.940.290	-82.447.090
Inkomsten BDU	SR	266.651.409	287.966.923	261.697.406	261.680.484	261.244.578
Beschikbaar budget	SR	630.330.421	508.166.754	236.623.091	199.740.194	178.797.488
Apparaatslasten	SR	4.562.000	4.643.800	4.395.500	4.395.500	4.395.500
Beleid en programmering Verkeer	SR	2.720.562	2.500.000	2.500.000	2.500.000	2.500.000
Beleid en programmering OV	SR	2.906.624	1.550.000	1.550.000	1.550.000	1.550.000
OV exploitatie + B&O	SR	190.340.700	240.861.587	207.617.881	202.561.676	204.929.470
OV netwerk	SR	128.402.113	165.850.600	63.100.000	56.080.108	6.400.000
Verkeer	SR	81.198.592	117.835.082	19.400.000	15.100.000	18.900.000
Uitgaven	SR	410.130.591	533.241.069	298.563.381	282.187.284	238.674.970
Eindstand	SR	220.199.830	-25.074.316	-61.940.290	-82.447.090	-59.877.482

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 inzet van moderne en ruimere trams, comfortabele haltes en actuele reisinformatie wordt de komende jaren verder doorgevoerd.

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

We zien een groei in het gebruik van met name het hoogwaardige openbaar vervoer (sterke tram- en metrolijnen). De investeringen van de MRDH zullen vooral gericht zijn op uitbreiding van het netwerk en het versterken van het bestaande netwerk. De vervoercapaciteit wordt uitgebreid om de stijgende vervoervraag te faciliteren en er worden maatregelen genomen om de reistijd te verlagen en de kwaliteit van de reis te verbeteren.

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 2017 is € 200 miljoen.

3.1 Projecten in de realisatiefase

Tramlijn 1 Scheveningen-Delft

Tramlijn 1 maakt deel uit van het Netwerk RandstadRail (NRR). De lijn verbindt de gemeenten Den Haag, Rijswijk en Delft en wordt aangepast en geschikt gemaakt voor RandstadRail-materieel. De werkzaamheden zijn gericht op het aanpassen van de perrons voor breed materieel, het opheffen van conflicten in het profiel van vrije ruimte en het verbeteren van de halte-toegankelijkheid.

Vanwege de omvang is het project opgeknipt in een deel Den Haag en een deel Delft en Rijswijk.

De aanpassingen worden in 2017 uitgevoerd door de gemeente Den Haag en zo veel mogelijk gecombineerd met het door HTM geplande groot onderhoud en met het gemeentelijk onderhoud aan de buitenruimte. In 2015 is € 15 miljoen aan gereserveerde middelen gestort in het fonds Werelds Netwerk Aan Zee van de gemeente Den Haag. Voor het gedeelte Delft en Rijswijk wordt de dekking gevonden in Onderhoud Infrastructurele Werken (Beheer en Onderhoud OV). De totale investering wordt geraamd op € 40 miljoen.

Tramlijn 1



Bijdrage MRDH x € 1.000

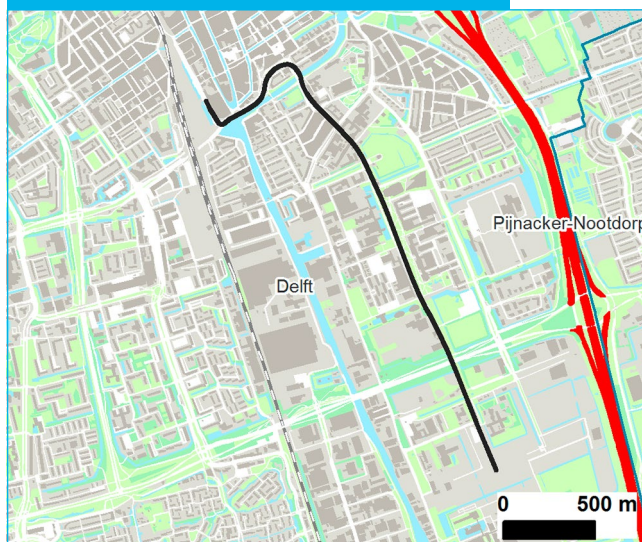
Projecttrekker	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Metropoolregio	PM	PM	0	0	0

Tramlijn 19 Delft

De aanpassingen aan tramlijn 19 hebben de komende jaren alleen nog betrekking op het tracé in Delft. Ter hoogte van de spoortunnel wordt het tramspoor op een definitieve locatie gelegd. De Sebastiaansbrug moet worden vervangen en tegelijkertijd geschikt worden gemaakt voor tramverkeer.

Daarna kan aansluiting plaatsvinden op het al aangelegde tramspoor in de TU-campus in Delft.

Tramlijn 19 incl. Sebastiaansbrug, Delft



Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Metropoolregio	820	630	2.667	3.335	5.726

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 metro E-lijn van Rotterdam naar Den Haag. De metro's stoppen vanaf medio 2016 bij de nieuwe halte boven het busplatform van het Centraal Station. De totale investering is € 45,5 miljoen.

Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Metropoolregio	23.85	0	0	0	0

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 Den Haag. De opgave is om het gebruik van openbaar vervoer met 40% te laten groeien tot 2020. Deze reizigersgroei is mogelijk door onder meer de inzet van nieuw, breder trammaterieel.

De haltes van lijn 2 zijn gereed gemaakt voor dat bredere materieel en hebben een comfortabele inrichting en actuele reisinformatie gekregen. De werkzaamheden aan de haltes van de lijnen 9, 11 en

17 zijn nog onderhanden. Ook de maatregelen die te nemen zijn aan lijn 1 vallen t.z.t. 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. De totale investering van NRR bedraagt € 50 miljoen.

Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Diversen	27.086	1.943	0	0	0

Hoekse Lijn (Noordoever van de Maas)

Het project Hoekse Lijn omvat de ombouw van het bestaande tracé tussen Schiedam en Hoek van Holland van een gewone spoorlijn naar een moderne metro. Aan het einde 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%. De totale investering bedraagt € 312 miljoen.

Hoekse Lijn (metro)



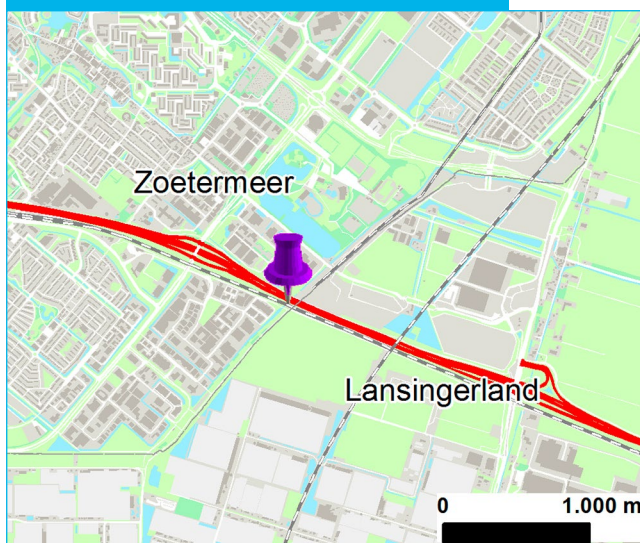
Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
MRDH	64.228	160.461	37.075	585	-

Bleizo (gemeente Lansingerland)

Sinds enkele jaren wordt gewerkt aan de totstandkoming van station Bleizo, een nieuw NS-station op de 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 aanbesteding is in 2016 en de oplevering voorzien we eind 2018. De totale investering bedraagt € 56,8 miljoen. Daarnaast betaalt de MRDH een eenmalig bedrag van ruim € 5,5 miljoen aan de NS inzake haltering.

Bleizo Knooppunt OV



Bijdrage MRDH x € 1.000

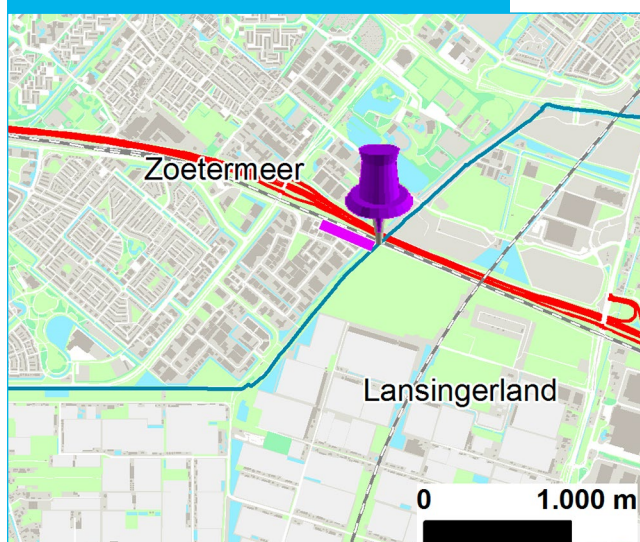
Projecttrekker	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Vervoersknoop Bleizo	15.500	24.750	12.000	4.630	0

3.2 Uitwerkingsfase

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. De kosten worden geraamd op € 2,9 miljoen.

Bleizo busbaan



Projecttrekker	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Vervoersknoop Bleizo	0	0	2.900	0	0

3.3 Verkenningen en planstudies

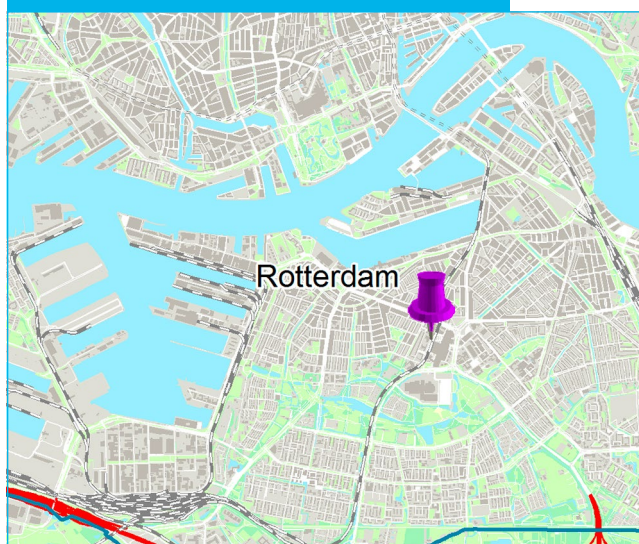
Hart van Zuid (gemeente Rotterdam)

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, Ahoy en het Zuiderpark komen uitnodigende en veilige wandelroutes.

Rotterdam Hart van Zuid



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

De Rotterdamsebaan wordt tussen nu en 2019 aangelegd. In hoofdstuk 4.1 van het IPVa staat een omschrijving van de verkeerstunnel. In het project is een ruimtereservering opgenomen voor de realisatie van een Hoogwaardig Openbaar Vervoer-baan. De haalbaarheid en wijze van uitvoering zijn nog in studie. Het in het volgende decennium gereserveerde bedrag is verlaagd met € 1,5 miljoen ten gunste van de aanlanding HSE.

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.

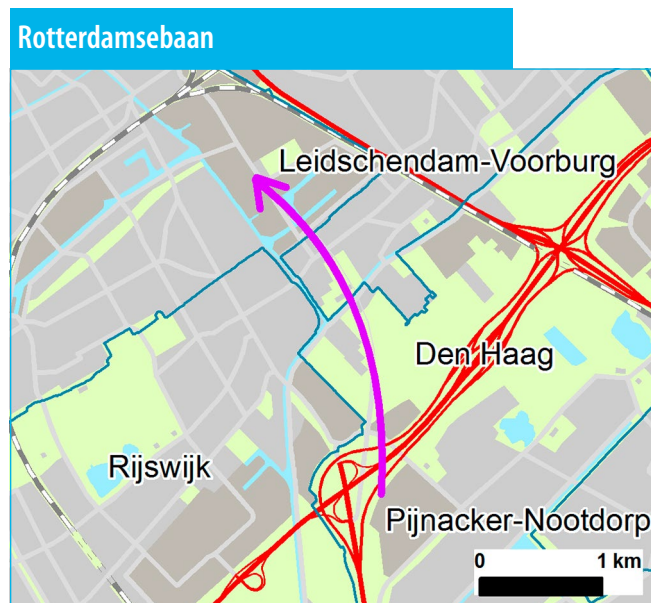
In de Rotterdamse regio is de infrastructuur de laatste decennia onvoldoende meegegroeid met de ruimtelijke en economische ontwikkeling, wat vooral te merken is aan de overbelasting op de Ruit (A20/A16/A15/A4). Op termijn kunnen ook capaciteitsproblemen in het regionaal openbaar vervoer ontstaan. De 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 2017 zijn de investeringen en subsidies geraamd op € 147 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 in Rijswijk. De totale kosten voor dit project bedragen € 425 miljoen.

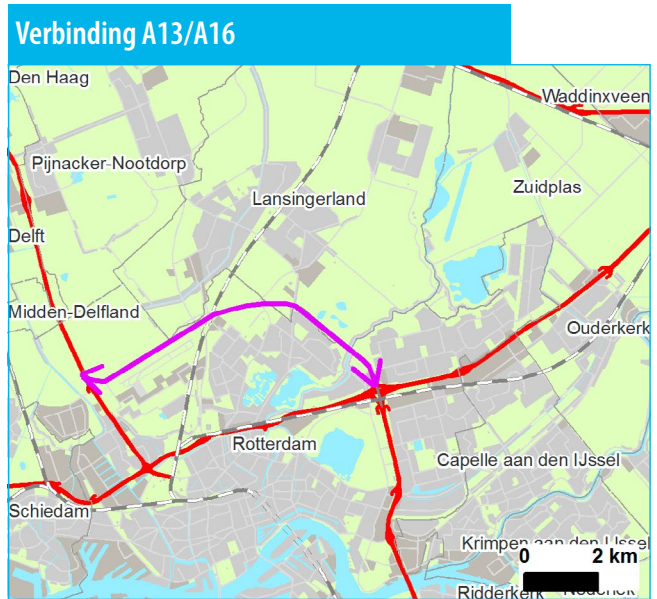


Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Den Haag	68.643	6.016	94.056	66.373	199.549

A16 Rotterdam (Rotterdam/Lansingerland)

Dit project omvat de realisatie van een nieuwe rijksweg tussen de A13 en de A16. De weg wordt voor een groot gedeelte aangelegd op de huidige locatie van de N209 langs Rotterdam-The Hague Airport. Vanaf de Bergweg-Zuid tot en met de Rotte wordt de weg aangelegd in een half-verdiepte tunnel door het Lage Bergse Bos. Met de aanleg van dit deel van de A16 verbeteren 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 MRDH stelt in totaal € 64 miljoen beschikbaar voor extra maatregelen ten behoeve van een goede inpassing van de weg, waaronder een akoestisch landschap, de tunnel op maaiveld en een recreaduct.

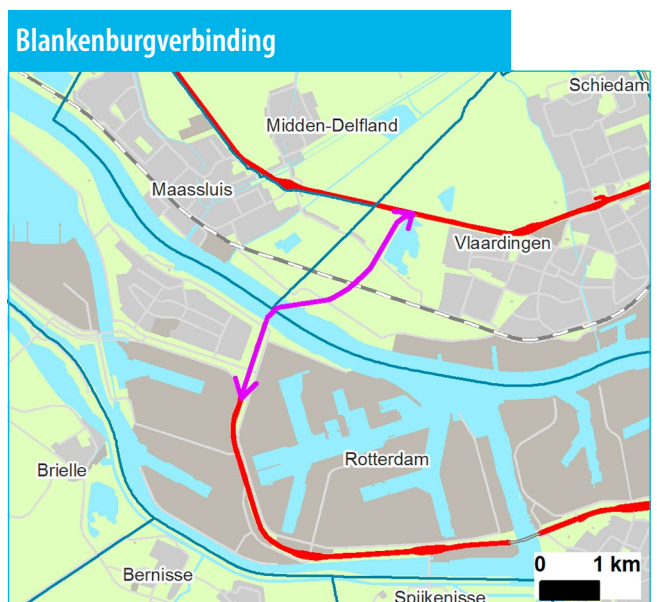


Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
RWS	0	64.035	0	0	0

Blankenburgverbinding (Rotterdam, Vlaardingen)

De Blankenburgtunnel wordt de nieuwe verbinding 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 het Westland te verbeteren. Het project ontlast de Beneluxtunnel en de Botlekcorridor. De regionale partijen hebben een Kwaliteitsprogramma opgesteld, dat 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. Van dit bedrag draagt de MRDH voor € 5,45 miljoen bij aan de ongelijkvloerse kruising Marathonweg.



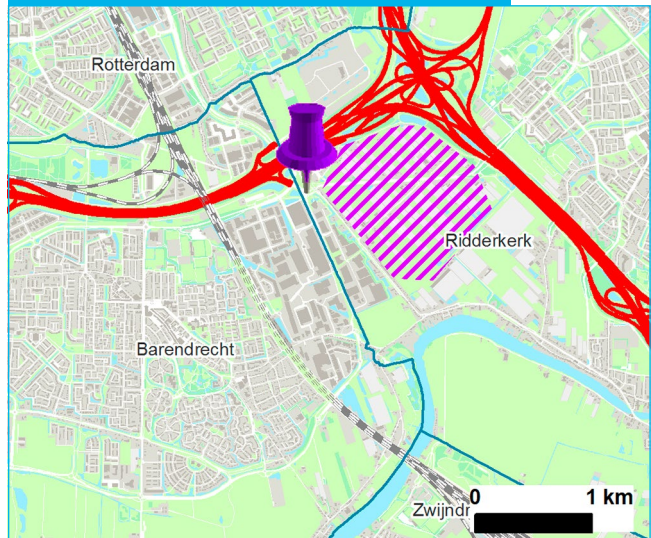
Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Vlaardingen	5.450	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. De bijdrage van de MRDH is € 5,25 miljoen.

Ontsluiting Nieuw Reijerwaard



Bijdrage MRDH x € 1.000

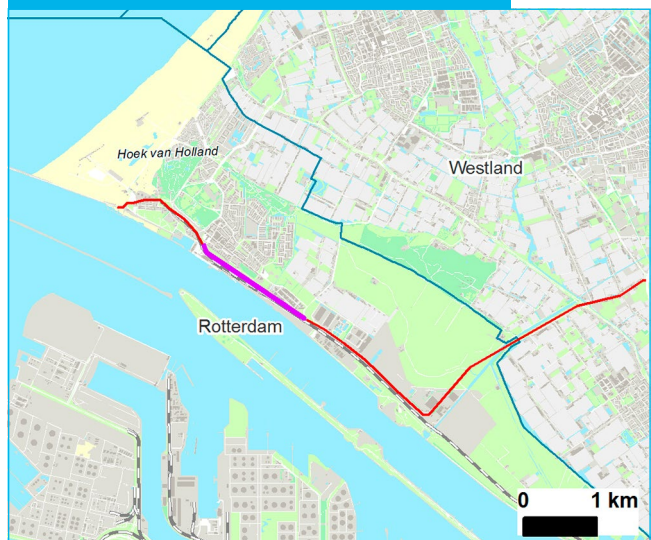
Projecttrekker	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
GR Nieuw Reijerwaard	0	5.250	0	0	0

4.2 Projecten in de uitwerkingsfase

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 verbeteren de doorstroming en verkeersveiligheid in het gebied. De ontwikkeling van de omgeving station Hoek van Holland Haven inclusief een P+R terrein maken eveneens deel uit van het project.

H6 weg Hoek van Holland



De bijdrage van de MRDH aan dit project bedraagt € 8,6 miljoen.

Bijdrage MRDH x € 1.000

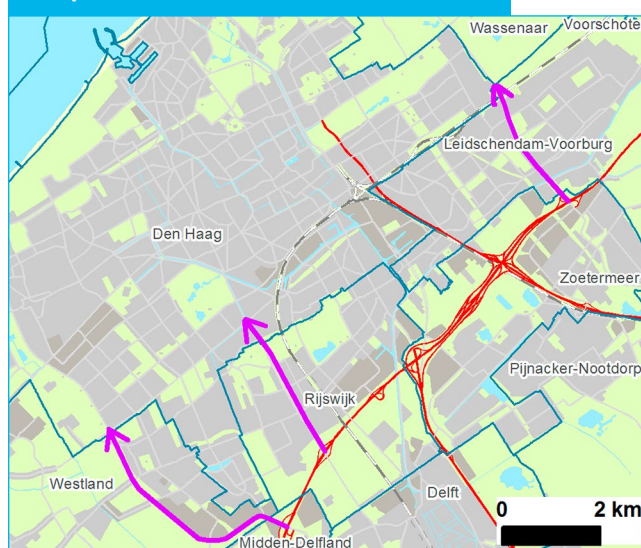
Projecttrekker	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Gemeente Rotterdam	0	4.300	4.300	0	0

4.3 Verkenningen en planstudies

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 uit dat pakket worden tot 2028 uitgevoerd. Het ministerie van IenM betaalt en realiseert de maatregelen aan de A4 met bijbehorende aansluitingen, inclusief het vergroten van de capaciteit tussen de aansluitingen Beatrixlaan en Den Hoorn en aanpassingen aan de N14.

A4 inprikkers



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/Admiraal Helfrichsingel en Winston Churchilllaan draagt het ministerie 1/3 van de kosten. De Metropoolregio en regionale partijen betalen het overige deel. Voor de voorbereidingskosten heeft de MRDH € 2.159.000 gereserveerd. De uitvoering van deze projecten is voorzien na 2020.

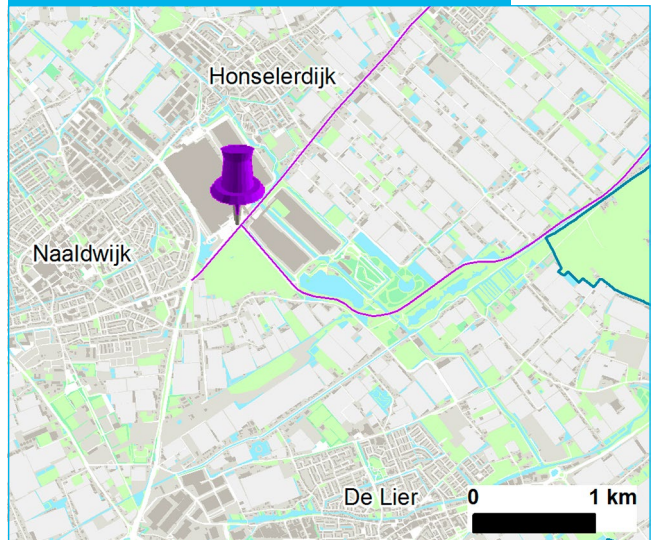
Bijdrage MRDH x € 1.000

Projecttrekker	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Den Haag, Rijswijk, RWS	0	0	0	0	65.208

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.

Flora Holland N222/N466



Verbetering van de verkeers- afwikkeling aansluitingen bij de A12 te Zoetermeer

Bij deze genoemde aansluitingen moet in de verre toekomst rekening worden gehouden met maatregelen voor afwikkeling van het verkeer. De gemeente Zoetermeer is de initiatiefnemer.

A12/N470 overgang



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. De brug kan tevens dienen als ontsluiting voor grootschalige evenementen in het komend decennium.

Noordwestelijke hoofdroute Den Haag

De hoofdroute tussen Ockenburg en Madurodam, parallel aan de kust, is zwaar belast. Met een grote hoeveelheid aan kruisingen is de verkeersveiligheid niet optimaal. De gemeente Den Haag wil deze hoofdroute herinrichten om de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid te verbeteren, waarbij de functionaliteit van kruisend openbaar vervoer niet aangetast wordt.

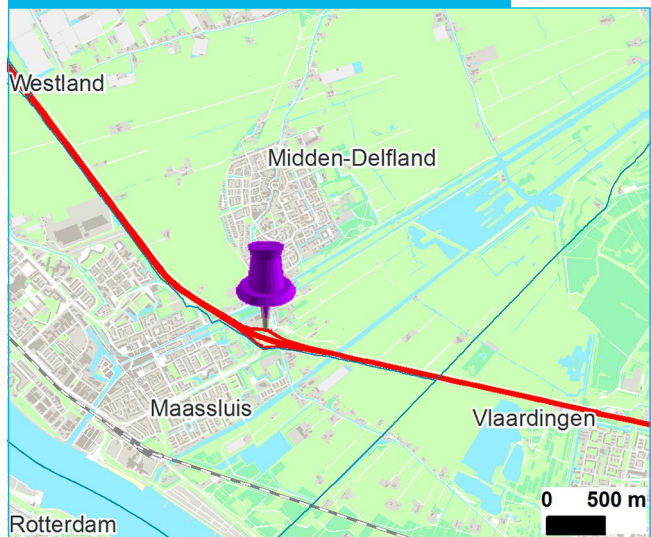
Noordwestelijke hoofdroute Den Haag



Oude Veiling/afslag A20 Maassluis (Midden-Delfland/Maassluis)

Maassluis ontwikkelt samen met de Lely Groep een nieuwe woonwijk tussen de A20 en de Westlandseweg. De woonwijk kan leiden tot een zwaardere verkeersbelasting op onder andere de afslag A20 Maassluis. De verkeersafwikkeling rond deze afslag (Oude Veiling) is nu al problematisch. Tegelijkertijd is de nieuwe A4 tussen Kethelplein en Delft opengesteld. De verkeersstromen kunnen als gevolg daarvan wijzigen en toenemen, wat ook effect kan hebben op de verkeersbelasting van de afslag. Na monitoring bepalen de gemeenten of, en welke maatregelen nodig zijn.

Oude Veiling/afslag A20 Maassluis



Hoofdstuk 5 Fiets- en ketenmobiliteit en verkeersveiligheid

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

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.

Door voetgangers en fietsers centraal te stellen bij de inrichting van belangrijke centra en knooppunten kunnen we de verblijfskwaliteit van zulke plekken verbeteren. De "duurzame regio" zet in op de fiets in en tussen de steden door verbetering van de voorzieningen voor de fiets. De fiets krijgt ook een primaire rol in het voor- en natransport, zodat het aantrekkelijker wordt 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. Er wordt ingezet op een *modal shift* van auto naar fiets en OV.

De investeringen en subsidies zijn voor 2017 geraamd op € 16,8 miljoen voor fiets- en ketenmobiliteit en € 9,0 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 per fiets binnen 15 minuten vanuit alle delen van de regio bereikbaar zijn. Tot slot stimuleert de MRDH de fietsbereikbaarheid van basisvoorzieningen in landelijke woongebieden.

Snelfietsroutes verbinden de economische kerngebieden met andere delen van de regio. Aan deze routes worden hoge kwaliteitseisen gesteld op het vlak van herkenbaarheid, 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, dit betreft de routes:

Leiden - Zoetermeer

Leiden - Katwijk

Wateringen - Naaldwijk

Den Haag - Wateringen

Schipluiden - Delft-Pijnacker-Zoetermeer

Vlietroute Delft - Leidschendam

Hellevoetsluis - Spijkenisse

Leiden - Alphen aan den Rijn

Zoetermeer - Bleizo

Den Haag - Rijswijk

Verlengde VeloStrada

Hoek van Holland - Den Haag

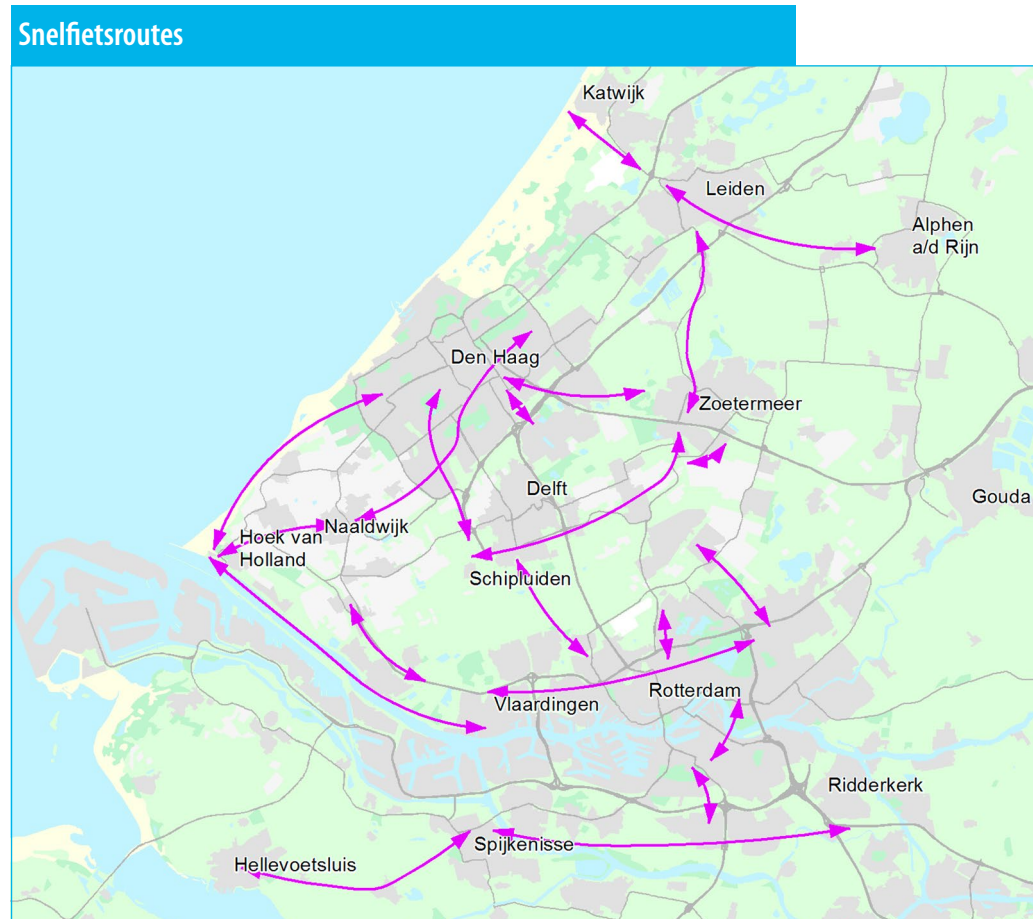
F15 Hoogvliet - Ridderkerk

Centrum-as Rotterdam

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

De belangrijkste projecten die 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 (Groenconvenant).



Er is ten slotte ook een relatie tussen fietsen en recreatie. Daarbij kunnen twee functies van de fiets onderscheiden worden: fietsen als recreatief uitje en fietsen als vervoermiddel naar een bepaalde bestemming. Indien we aandacht schenken 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-verkeerroutes 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. Behalve deze geplande uitbreidingen zal ProRail de komende jaren circa 1.500 extra fietsenstallingen bij andere NS-stations met cofinanciering van de MRDH uitvoeren.

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. Zie hoofdstuk 3.1 van het IPVa voor de omschrijving van de Hoekse Lijn. 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 regiogemeenten 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 verder 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 Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid

De Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB) is een nadere uitwerking van de Strategische Bereikbaarheidsagenda (SBA) van de MRDH. Daarmee vormt het een doorvertaling op het gebied van verkeer en vervoer voor de periode 2016 - 2025 van de relevante beleidskaders van het Rijk, de provincie Zuid-Holland en de MRDH zelf. Het Uitvoeringsprogramma is een onderlegger voor de afspraken met de 23 MRDH-gemeenten en met externe stakeholders over te realiseren verkeer- en vervoersmaatregelen en projecten. Daarbij bouwt de MRDH voort op de karakteristieken van de afzonderlijke gemeenten en gebiedstypen in de metropoolregio.

De leidraad om de bereikbaarheidsdoelen om te zetten in concrete maatregelen met het daarbij behorende toetsingskader:

Bereikbaarheidsdoel	Top-eis	Ambitie 2025 t.o.v. heden
Concurrerende economie	Aantal mensen dat economische toplocaties in 45 minuten kan bereiken	+ 10% voor de tien belangrijkste locaties
Kansen voor mensen	Aantal arbeidsplaatsen dat mensen vanuit woongebieden in 45 minuten kunnen bereiken	+ 10% voor 90% van de woongebieden
Kwaliteit van plekken	Gebruikswaardering van stedenbaanknopen	Minimaal 7,5 op 90% van de knopen
Duurzame regio	Uitstootreductie vervoersysteem	- 30% voor het gehele vervoersysteem
Efficiënt en rendabel	Reductie beheer- en exploitatie- lasten OV	- 10% voor het gehele vervoersysteem

In de Uitvoeringsagenda wordt een samenhangend pakket aan maatregelen voorgesteld voor de periode 2016-2026. De voor het investeringsprogramma relevante elementen zijn in bijlage E opgenomen. Verder geeft de Uitvoeringsagenda invulling aan de formele verplichting uit de Planwet verkeer en vervoer. Die schrijft voor dat de MRDH een regionaal verkeer- en vervoerplan moet vaststellen. De Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid is dat verkeer- en vervoerplan.

Hoofdstuk 7 Beter Benutten

In 2011 is voor beide regio's het programma Beter Benutten samen met het ministerie van IenM en het bedrijfsleven opgesteld. In maart 2014 hebben de stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden hernieuwde 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 blijven de toegankelijkheid en bereikbaarheid voor het vrachtverkeer gewaarborgd.

Voor Beter Benutten Vervolg is de landelijke ambitie om 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, met 10% te verminderen.

De bestuurlijk vastgestelde en vast te stellen Plannen van Aanpak nemen we op in dit IPVa. De actualisatie voeren we tegelijkertijd met ingekomen opmerkingen na de termijn van het ter visie leggen uit.

7.1 Beter Benutten en Beter Benutten Vervolg (Haaglanden)

Het programma Beter Benutten heeft tot doel om de fileknelpunten in Haaglanden met circa 20% te reduceren en de groei op het spoor te accommoderen. De uitvoering van Beter Benutten en Beter Benutten Vervolg (Haaglanden) wordt aangestuurd door een bestuurlijk trio: de minister van Infrastructuur en Milieu, de vice voorzitter van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH en de CEO van Siemens Nederland namens het bedrijfsleven. De dagelijkse aansturing gebeurt door een hoog-ambtelijke stuurgroep.

In het eerste programma werd ingezet op verbetering van de kwaliteit en de beleving van alle modaliteiten. Er lopen nog enkele grote projecten die deels vanuit Beter Benutten worden gefinancierd: onder andere Bleizo, twee sterfietsroutes in Den Haag en fietsparkeren bij de stations Den Haag HS en CS. In 2019 kan Beter Benutten worden afgerond en de verrekening inclusief btw-problematiek worden afgewikkeld.

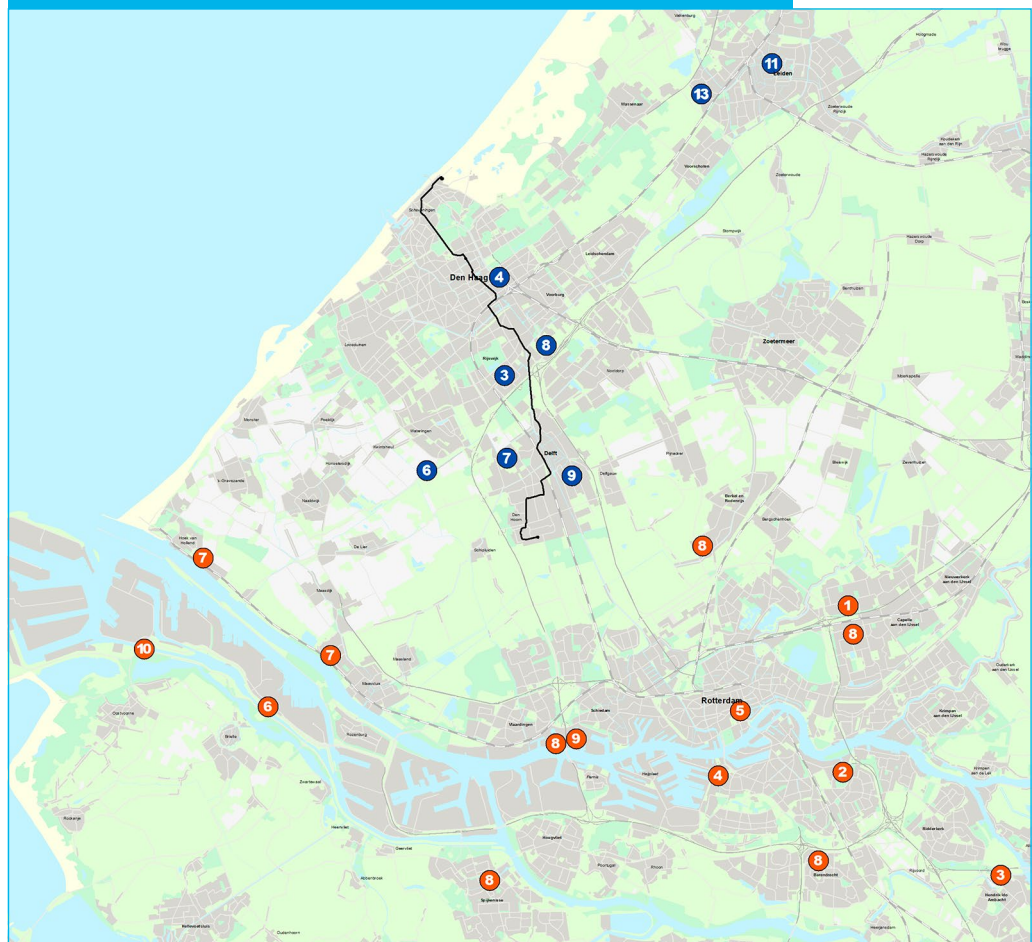
Voor Beter Benutten Vervolg is voor de regio Haaglanden gekozen voor een indeling in vier gebieden: Den Haag, Westland, de Delftse regio en de regio Leiden/Alphen aan den Rijn/Zoetermeer. Per regio bereidt men projecten voor, waarbij een toetsing plaatsvindt op effectiviteit, financiële haalbaarheid en planning. De besluitvorming over de plannen van aanpak wordt naar verwachting afgerond in het eerste kwartaal van 2016.

Het totaal beschikbare budget is € 100 miljoen, waarvan het Rijk € 50 miljoen inclusief btw bijdraagt en de regiopartijen € 50 miljoen exclusief btw. Van deze bedragen wordt 10% ingezet voor Intelligente Transport Systemen (ITS). In de begroting van de MRDH rekening gehouden met € 11 miljoen aan reserveringen voor gebiedsprojecten en is € 15 miljoen voor NRR Tramlijn 1 gedoteerd aan Werelds Netwerk Aan Zee.

De MRDH is budgethouder voor de rijksbijdrage aan projecten in de regio's Haaglanden en Midden-Holland 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 beschikt.

Als Rijkswaterstaat in het kader van Beter Benutten Vervolg projecten uitvoert, dan beschikt het ministerie van IenM deze zelf. De (concept)lijst met projecten is opgenomen in bijlage C.

Beter Benutten Vervolg



Projectnaam

- | | | |
|--|--|--|
| 1 OV-Knoop Rotterdam-Alexander | 8 Stallingvoorzieningen OV-haltes | 8 A4/Laan van Delfvliet |
| 2 Doorstroming/versnelling Tramlijn 23 | 9 Vijfsluizen | 7 Beatrixlaan-Van Foreestweg |
| 3 Koppeling Benutten-Merwede Route aan BAR-route | 10 N218 Stenenbaakplein | 11 HOV-verbinding Leiden-Leiderdorp |
| 4 Brielselaan/Doklaan | 3 NRR De reiziger op 1 - Tramlijn 1 | 13 Deelfietsstelsysteem Biosciencepark |
| 5 Centrumas Rotterdam | 4 Busplatform Den Haag Centraal | |
| 6 Fietsmaatregelen havengebied | 9 Pieken in fietsintensiteiten Jaffalaan | |
| 7 P & R Hoekseljijn | 6 Snelfietsroute | |

7.2 Beter Benutten en Beter Benutten Vervolg (Rotterdam)

Het programma Beter Benutten Rotterdam wordt in 2016 volledig afgerond. Enkele grotere projecten worden de komende jaren afgerond. Met het Rijk is afgesproken dat eventuele vrijval ingezet kan worden voor (en onder de condities) van Beter Benutten Vervolg.

Beter Benutten Vervolg Rotterdam heeft als opgave om op de grootste knelpunten in de regio circa 6.000 tot 10.000 spitsmijdingen te realiseren. De Rotterdamse regio zet in op een programma van maximaal 14.000 spitsmijdingen, waarvan 12.000 door autoverkeer en 2.000 in het openbaar vervoer om er zeker van te zijn dat het doel van 10% reistijdverbetering wordt gehaald, maar daarnaast omdat in het openbaar vervoer óók overmatige spitsdrukke bestaat.

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 ondersteunen en versterken elkaar, maar kunnen ook afzonderlijk van elkaar een oplossend vermogen hebben.

Het totale beschikbare budget voor Beter Benutten Vervolg is € 133 miljoen inclusief de vrijval van Beter Benutten. Het Rijk draagt € 73 miljoen inclusief btw bij, de MRDH € 22 miljoen en de overige wegbeheerders dragen € 38 miljoen bij. Van deze bedragen wordt 10% ingezet voor Intelligente Transport Systemen (ITS). Voor de regio betekent het een gemaximeerde bijdrage van € 5 miljoen exclusief btw. De lijst met projecten is opgenomen in bijlage C.

Bijlage A

Financieel overzicht IPVa 2016 t/m 2026

In deze bijlage zijn de totaaloverzichten weergegeven van de regio Rotterdam, de regio Haaglanden en de MRDH als sommatie.

Bij de inkomsten wordt, naast de BDU-uitkering, ook rekening gehouden met bijdragen van derden en specifieke bijdragen van het Rijk (Beter Benutten, Rotterdamsebaan).

Met de bijvoeging van alle andere kosten en inzet van reserves van de MRDH, en het doorzicht tot en met 2026, wordt de cumulatieve stand van zaken weergegeven.

Daar waar we de informatie beschikbaar hebben, is ook een actualisatie van de investeringen in 2015 gemaakt. Het IPVa en deze bijlagen worden geactualiseerd op het moment dat nieuwe gegevens bekend zijn.

Meerjarenoverzicht IPVa 2016-2021

		2016	2017	2018	2019	2020	2021
Beginstand							
	Haaglanden	192.196.094	-93.007.943	-58.813.489	-80.901.652	-98.883.072	-59.690.973
	Rotterdam	361.977.968	218.498.787	-26.775.359	-63.641.334	-84.148.134	-61.578.526
		554.174.062	125.490.844	-85.588.848	-144.542.986	-183.031.206	-121.269.499
Inkomsten							
BDU + inwonerbijdrage	Haaglanden	242.546.870	257.323.563	271.032.895	260.480.053	260.149.509	259.590.261
BDU	Rotterdam	266.651.409	287.966.923	261.697.406	261.680.484	261.244.578	264.139.954
		509.198.279	545.290.486	532.730.301	522.160.537	521.394.086	523.730.214
Uitgaven							
Apparaatslasten	MRDH	9.124.000	9.287.600	8.791.000	8.791.000	8.791.000	8.791.000
Beleid en programmering Verkeer	MRDH	5.441.123	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000
Beleid en programmering OV	MRDH	5.813.248	3.100.000	3.100.000	3.100.000	3.100.000	3.100.000
OV exploitatie + B&O	Haaglanden	175.394.288	151.183.913	151.877.963	153.202.213	154.513.675	160.855.125
	Rotterdam	190.340.700	240.861.587	207.617.881	202.561.676	204.929.470	202.237.063
OV netwerk	Haaglanden	125.601.272	33.723.173	22.441.556	30.165.552	5.725.702	
	Rotterdam	128.402.113	165.850.600	63.100.000	56.080.108	6.400.000	6.400.000
Verkeer	Haaglanden	216.566.162	29.528.223	110.356.039	86.648.207	52.272.533	97.480.904
	Rotterdam	81.198.592	117.835.082	19.400.000	15.100.000	18.900.000	28.900.000
		937.881.498	756.370.177	591.684.439	560.648.756	459.632.380	512.764.092
Eindstand							
	Haaglanden	-93.007.943	-58.813.489	-80.901.652	-98.883.072	-59.690.973	-66.882.241
	Rotterdam	218.498.787	-26.775.359	-63.641.334	-84.148.134	-61.578.526	-43.421.135
		125.490.844	-85.588.848	-144.542.986	-183.031.206	-121.269.499	-110.303.376

Meerjarenoverzicht IPVa 2022-2026

		2022	2023	2024	2025	2026
Beginstand						
	Haaglanden	-66.882.241	-48.241.777	-62.114.750	-35.899.798	-9.955.863
	Rotterdam	-43.421.135	-42.003.814	-17.257.689	10.887.493	52.803.387
		-110.303.376	-90.245.591	-79.372.438	-25.012.305	42.847.524
Inkomsten						
BDU + inwonerbijdrage	Haaglanden	259.382.368	243.575.644	216.217.727	206.503.427	206.503.427
BDU	Rotterdam	264.139.954	264.139.954	264.139.954	264.139.954	264.139.954
		523.522.321	507.715.597	480.357.680	470.643.380	470.643.380
Uitgaven						
Apparaatslasten	MRDH	8.791.000	8.791.000	8.791.000	8.791.000	8.791.000
Beleid en programmering Verkeer	MRDH	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000
Beleid en programmering OV	MRDH	3.100.000	3.100.000	3.100.000	3.100.000	3.100.000
OV exploitatie + B&O	Haaglanden	160.231.763	164.110.244	167.657.275	170.813.992	168.035.625
	Rotterdam	198.977.134	195.648.329	192.249.273	188.778.560	191.234.756
OV netwerk	Haaglanden		13.953.281			
	Rotterdam	6.400.000	6.400.000	6.400.000	6.100.000	6.100.000
Verkeer	Haaglanden	72.064.641	70.939.591	13.900.000	1.300.000	
	Rotterdam	48.900.000	28.900.000	28.900.000	18.900.000	18.900.000
		503.464.538	496.842.445	425.997.548	402.783.552	401.161.381
Eindstand						
	Haaglanden	-48.241.777	-62.114.750	-35.899.798	-9.955.863	20.066.439
	Rotterdam	-42.003.814	-17.257.689	10.887.493	52.803.387	92.263.085
		-90.245.591	-79.372.438	-25.012.305	42.847.524	112.329.524

Bijlage B1 Grote projecten

Een project is groot als de subsidiabele kosten hoger zijn dan € 5 miljoen exclusief btw. In de bijgevoegde lijst zijn zowel lopende beschikkingen als verkenningen en planstudies opgenomen.

Er zijn vier redenen om de grote projecten apart te benoemen en inzichtelijk te maken:

- Ze beslaan een substantieel deel van de investeringsruimte;
- De investeringen zijn over meerdere jaren gepland, waardoor de investeringsruimte in latere jaren soms beperkt is;
- De investeringen zijn vaak gelabeld aan één gemeente of partij, maar het belang is regionaal;
- Door het bij elkaar plaatsen van de grote projecten worden de (financiële) consequenties duidelijker.

De gebruikte afkortingen voor de categorieën:

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

B1 Voormalige stadsregio Rotterdam

Aanvrager	Proj nr.	Projectnaam	Cat.	Subsidie	Al betaald	2016	2017	2018
MRDH		Hoekse Lijn	OV	321.148.500	49.649.892	58.000.000	145.000.000	33.500.000
MRDH		Spoorveiligheid	OV	19.500.000	17.100.000	700.000	1.000.000	700.000
MRDH		Systeemsprong Sneltramtraject	OV	13.730.000	5.000.000	5.000.000	3.730.000	
MRDH		Stadstram	OV	13.720.600	4.700.000	5.400.000	3.620.600	
MRDH		Tunnelveiligheid	OV	12.000.000	4.000.000	4.000.000	2.000.000	2.000.000
MRDH		Hart van Zuid	OV	12.000.000				12.000.000
RET	RDRDM02050	Tramsporen remise Beverwaard	OV	8.177.000	2.819.442	5.357.558		
Schiedam	SCSCC	P+R Schieveste	FKM	5.250.000	2.032.500	2.317.500	900.000	
Hellevoetsluis	HEHEW02866	Ontsluiting bedrijventerrein Kickersbloem III	VMWS	5.450.000		5.450.000		
MRDH		A16 Rotterdam + bovenwettelijke milieu eisen	VMWS	64.035.082			64.035.082	
Rotterdam		H6-weg	VMWS	8.600.000			4.300.000	4.300.000
Vlaardingen		Ongelijkvloerse kruising Marathonweg	VMWS	5.450.000		5.450.000		
GR Nieuw Reijerwaard		Nieuw Reijerwaard	VMWS	5.250.000			5.250.000	
				494.311.182	85.301.834	91.675.058	229.835.682	52.500.000

Vervolg

Proj nr.	Projectnaam vervolg	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	Hoekse Lijn	34.998.608						
	Spoorveiligheid							
	Systeemsprong Sneltramtraject							
	Stadstram							
	Tunnelveiligheid							
	Hart van Zuid							
RDRDM02050	Tramsporen remise Beverwaard							
SCSCC	P+R Schieveste							
HEHEW02866	Ontsluiting bedrijventer. Kickersbloem III							
	A16 Rotterdam + bovenwettelijke milieu eisen							
	H6-weg							
	Ongelijkvloerse kruising Marathonweg							
	Nieuw Reijerwaard							
		34.998.608	-	-	-	-	-	-

B1 Voormalig Stadsgewest Haaglanden

Aanvrager	Proj. nr.	Projectnaam	Cat.	Subsidie	Al betaald	2016	2017	2018
Den Haag		Fietsviaduct A4 bij Ypenburg	FKM	9.000.000				
Den Haag	14FDG006	Beschikking knooppuntontw. Den Haag HS-fietspark	FKM	4.900.000			4.900.000	
Rijswijk	08FRK001	Fietsbrug over het Rijn-Schiekanaal (incl voorfinanciering)	FKM	9.469.164	5.126.511	4.342.653		
Delft		Fietstunnel station Delft Zuid	FKM	7.400.000				7.400.000
Den Haag	10TDG999	Aanlanding Erasmuslijn bij station Den Haag CS (HSE)	OV	45.557.317	21.700.100	23.857.217		
Zoetermeer	07TZR001	Verlenging Oosterheemlijn t/m A12/ZORO 1e fase	OV	43.300.000	42.130.889	1.199.060		
Zoetermeer		Vervoersknooppunt Bleizo	OV	56.980.000	4.000.000	12.000.000	25.000.000	12.000.000
NS		Bedieningsovereenkomst station Bleizo	OV	5.500.000				
MRDH	10TDG003	AP.001 Lijn 2	OV	20.202.755	19.913.257	289.498		
MRDH	14TSH014	AP.002 Tracé Koninginnegracht	OV	51.940.442	22.810.762	22.803.280	1.452.273	4.874.126
MRDH	14TSH015	AP.003 Capaciteit Stationsplein HS	OV	5.357.624		4.045.554	1.641.963	
MRDH	09TDG001	AP.004 Keerlus Madurodam	OV	3.043.000	3.043.000			
MRDH	14TSH016	AP.005 Ombouw Hoornbrug	OV	10.375.009				
MRDH	10TDG009	AP.006 Doortrekken RR naar Bleizo (restbudget naar Bleizo)	OV	27.204.412	11.351.974			
MRDH	12TSH004	AP.007 Tophalte HS (budget incl. QW € 1,26 milj)	OV	2.760.504	260.504	475.000	2.025.000	
MRDH		PM.001 Projectmanagement NRR	OV	3.990.000	2.104.151	1.263.130	622.719	
MRDH	14TSH007	AI.002 renovatie Tramtunnels Hollands Spoor en Grote Marktstraat	OV	3.766.421	3.766.421			
MRDH	14TSH008	AI.003 ombouw lijn 9 Vrederust + lijn 16	OV	7.849.205	5.033.840	2.725.473	89.892	
MRDH	14TSH009	AI.004 Ombouw lijn 11 HS-kust	OV	8.249.205	7.405.103	844.102		
MRDH	14TSH010	AI.006 Aanpassingen lijn 19	OV	2.707.737	2.679.042	28.695		
MRDH	14TSH011	AI.007 capaciteitsvergroting RR3 en RR4	OV	1.063.551	1.048.551	15.000		
MRDH	14TSH012	AI.008 aanpassen tracé HS - CS	OV	16.650.000	1.342.747	14.156.404	1.150.849	
MRDH	14TSH013	AI.011 Opstelrein VOHL (restbudget naar Bleizo)	OV	10.369.824	4.962.206			
MRDH		PM.001 Projectmanagement AROVH	OV	5.347.598	2.626.706	2.035.173	685.719	
MRDH	12TSH001	BB19 Ombouw lijn 17 (budget incl. rest BB € 11,596 milj.)	OV	22.883.559	8.183.390	11.596.000		
MRDH	12TSH002/3	BB 23 OV Knelpunten (budget incl. rest BB € 0,39 milj)	OV	5.477.565	2.422.726	390.000		
MRDH	14TSH017	ME.002 Tractievoorziening	OV	18.232.465	8.535.601	8.053.522	80.000	
MRDH		Tramlijn 19 Delft Centraal - TU-wijk	OV	53.521.000	40.342.186	820.199	630.483	2.667.430
Den Haag		HOV baan naast Rotterdamsebaan	OV	13.953.281				
Den Haag	02ADG001	Rotterdamsebaan	VMWS	424.931.458		56.935.979	6.016.934	94.056.039
Den Haag	11ADG001	Neherkade	VMWS	18.000.000	13.500.000	4.500.000		
Midden-Delfland	12AMD001	Hoopolderweg	VMWS	13.966.030	5.000.000		8.966.030	

Vervolg

Proj nr.	Projectnaam vervolg	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	Fietsviaduct A4 bij Ypenburg	9.000.000						
14FDG006	Beschikking knooppuntontw. Den Haag HS-fietspark							
08FRK001	Fietsbrug over het Rijn-Schiekanaal (incl voorfinanciering)							
	Fietstunnel station Delft Zuid							
10TDG999	Aanlanding Erasmuslijn bij station Den Haag CS (HSE)							
07TZR001	Verlenging Oosterheemlijn t/m A12/ZORO 1e fase							
	Vervoersknooppunt Bleizo	3.980.000						
	Bedieningsovereenkomst station Bleizo	5.500.000						
10TDG003	AP.001 Lijn 2							
14TSH014	AP.002 Tracé Koninginnegracht							
14TSH015	AP.003 Capaciteit Stationsplein HS							
09TDG001	AP.004 Keerlus Madurodam							
14TSH016	AP.005 Ombouw Hoornbrug	10.375.009						
10TDG009	AP.006 Doortrekken RR naar Bleizo (restbudget naar Bleizo)							
12TSH004	AP.007 Tophalte HS (budget incl. QW € 1,26 milj)							
	PM.001 Projectmanagement NRR							
14TSH007	AI.002 renovatie Tramtunnels Hollands Spoor en Grote Marktstraat							
14TSH008	AI.003 ombouw lijn 9 Vrederust + lijn 16							
14TSH009	AI.004 Ombouw lijn 11 HS-kust							
14TSH010	AI.006 Aanpassingen lijn 19							
14TSH011	AI.007 capaciteitsvergroting RR3 en RR4							
14TSH012	AI.008 aanpassen tracé HS - CS							
14TSH013	AI.011 Opstel terrein VOHL (restbudget naar Bleizo)							
	PM.001 Projectmanagement AROVH							
12TSH001	BB19 Ombouw lijn 17 (budget incl. rest BB € 11,596 milj.)							
12TSH002/3	BB 23 OV Knelpunten (budget incl. rest BB € 0,39 milj)							
14TSH017	ME.002 Tractievoorziening							
	Tramlijn 19 Delft Centraal - TU-wijk	3.335.000	5.725.702					
	HOV baan naast Rotterdamsebaan					13.953.281		
02ADG001	Rotterdamsebaan	68.373.207	43.372.533	43.372.534	43.164.641	69.639.591		
11ADG001	Neherkade							
12AMD001	Hooipolderweg							

B1 Voormalig Stadsgewest Haaglanden vervolg

Aanvrager	Proj. nr.	Projectnaam	Cat.	Subsidie	Al betaald	2016	2017	2018
Pijnacker-Nootdorp	10APP001	Komkommerweg fase 1	VMWS	5.454.987	3.011.757			2.443.230
Pijnacker-Nootdorp	13APP001	Oostelijke Randweg fase 2	VMWS	5.000.000	3.750.000			1.250.000
Pijnacker-Nootdorp	14APP001	Komkommerweg fase 2	VMWS	7.997.178	5.997.884			1.999.295
Rijswijk	12ARK001	Verbreding Prinses Beatrixlaan Rijswijk/ provincialeweg + fietspad	VMWS	7.838.935	4.419.470	3.419.465		
Rijswijk	14ARK001	Reconstructie Haagweg, Fietsstraat en tramhalte Herenstraat	VMWS	4.546.838	2.273.419	2.273.419		
Rijswijk		A4-passage Poorten en Inprikkers (excl. indexering, BTW en bijdrage I&M)	VMWS	27.613.497			2.158.952	
Den Haag		A4-passage Poorten en Inprikkers (excl. indexering, BTW en bijdrage PZH)	VMWS	17.975.206				
Westland	06AWD001	Zuidelijke Randweg Naaldwijk (Piet Struijkweg)	VMWS	6.742.326	6.588.032	154.294		
Zoetermeer		Aansluitingen A12/N470	VMWS	5.000.000				
RWS		Prins Clausplein/Ontvlechten weef- bewegingen A13/A4 Prins Clausplein	VMWS	6.132.880	4.599.660	1.533.220		
Provincie Z-H.	07VZH001	Reconstructie N223 Duurzaam Veilig	VV	16.572.237	12.699.637	3.872.600		
				1.044.823.210	282.629.526	183.628.936	55.420.815	126.690.119

Vervolg

Proj nr.	Projectnaam vervolg	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
10APP001	Komkommerweg fase 1							
13APP001	Oostelijke Randweg fase 2							
14APP001	Komkommerweg fase 2							
12ARK001	Verbreding Prinses Beatrixlaan Rijswijk/ provincialeweg + fietspad							
14ARK001	Reconstructie Haagweg, Fietsstraat en tramhalte Herenstraat							
	A4-passage Poorten en Inprikkers (excl. indexering, BTW en bijdrage I&M)			25.454.545				
	A4-passage Poorten en Inprikkers (excl. indexering, BTW en bijdrage PZH)			17.975.206				
06AWD001	Zuidelijke Randweg Naaldwijk (Piet Struijkweg)							
	Aansluitingen A12/N470						5.000.000	
	Prins Clausplein/Ontvlechten weef- bewegingen A13/A4 Prins Clausplein							
07VZH001	Reconstructie N223 Duurzaam Veilig							
		100.563.216	49.098.235	61.347.740	68.619.186	83.592.872	5.000.000	-

Bijlage B2 Lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger

De hier vermelde openstaande verplichtingen hebben betrekking op (kleine) subsidiebeschikkingen en (kleine) opdrachten. De openstaande verplichtingen worden afgetrokken van de beschikbare ruimte voor investeringen.

De lijsten zijn gesorteerd per gemeente; per regio zijn vervolgens de andere subsidieontvangers, al dan niet gebundeld, opgenomen.

De gebruikte afkortingen voor de categorieën:

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

B2 Lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	2016
Delft	12MDT003	Implementatie bouwlogistiek (Delft)	VMWS	32.206
Delft	13FDT001	fietspad Rotterdamseweg ts Polweg en Jaffalaan	FKM	68.075
Delft	13VDT003	Palen op fietspaden	VV	5.830
Delft	14ADT001	Verbeteren autobewegwijzering	VMWS	79.750
Delft	14FDT001	Uitbreiden fietsenstalling Coenderpark	FKM	3.942.227
Delft	15FDT001	Kleine fietsveiligheidsmaatregelen	VV	11.250
Delft	15MDT001	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Delft	VMWS	331.900
Delft	15FDT002	Fietsaansluiting en fietsoversteek Vulcanusweg	FKM	14.790
Totaal Delft				4.486.028
Den Haag	12FDG002	Kwaliteit fietspaden 2012 deel N	FKM	159.080
Den Haag	12FDG007	knooppuntontwikkeling DHC - fietsparkeren deel 1	VMWS	916.437
Den Haag	12MDG004	DVM Zuidvleugel maatregel 27a1, 27d en 27e	VMWS	1.025.242
Den Haag	14ADG001	Opt. kruisingen OVN- Aansluiting A12/Voorburg	VMWS	822.267
Den Haag	14FDG005	Fietspad Laakweg	FKM	500.000
Den Haag	14TDG001	subsidie lijn 9 Vrederust - deel Fruitweg	OV	34.578
Den Haag	14VDG001	subsidie KANS 2014 en 2015	VV	10.000
Den Haag	14VDG002	subsidie SP-verkeersparcours 2014 & 2015	VV	41.753
Den Haag	14VDG003	subsidie Biking2Skool 2014 en 2015	VV	70.000
Den Haag	14VDG004	subsidie VLF 2014 en 2015	VV	92.116
Den Haag	14VDG005	Wisseling snelheidsdisplays	VV	50.400
Den Haag	15FDG001	Fietsparkeren binnenstad Den Haag	FKM	225.000
Den Haag	15FDG003	Handhaven Fietsdepot vanaf 2015	FKM	60.139
Den Haag	15VDG001	Verb. verk.veiligh. kp Molenweg met B'kade D'kade	VV	100.000
Den Haag	15FDG002	Herinrichting kruispunt Valkenboslaan-Weimarstraat	FKM	686.736
Den Haag	15VDG003	Herinrichting Beeklaan	VV	100.000
Den Haag	15FDG006	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Leidschenveen (BB16a)	FKM	2.427.390
Den Haag	15FDG004	Fietsparkeren binnenstad Den Haag - fietsenstalling Veerkade	FKM	79.210

B2 Lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger - vervolg

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	2016
Den Haag	15FDG005	Fietsvoorzieningen smalle deel Javastraat	FKM	445.630
Den Haag	15FDG007	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld	FKM	2.336.134
Den Haag	15FDG008	Laan van Meerdervoort (ts Azaleaplein en Thorbeckelaan)	FKM	900.000
Totaal Den Haag				11.082.112
Leidschendam-Voorburg	13VLG001	ViaStat Speed Profiles 2013	VV	3.993
Leidschendam-Voorburg	16MLV0012	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Leidschendam-Voorburg (BB27f)	VMWS	332.739
Totaal Leidschendam-Voorburg				332.739
Midden-Delfland	13FMD001	Fietsstalling busstation Maasland	FKM	60.000
Midden-Delfland	15FMD002	Fietsstraat Beresteyn	FKM	46.250
Midden-Delfland	16MMD0014	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Midden-Delfland (BB27f)	VMWS	24.812
Totaal Midden-Delfland				131.062
Pijnacker-Nootdorp	14FPP004	Fietsproject Pijnackerse Poort	FKM	1.959.118
Pijnacker-Nootdorp	14FPP005	30 km-zone Pijnacker-Noord	FKM	375.000
Pijnacker-Nootdorp	15VPP002	30km/u-zone Pijnacker-Noord, Heesterbuurt	VV	90.000
Pijnacker-Nootdorp	15VPP003	Bordbusters "De scholen zijn weer begonnen" 2016 en 2017	VV	3.280
Pijnacker-Nootdorp	16FPN0007	Fietspad Oostlaan-'s Gravenweg 4e fase	FKM	123.500
Totaal Pijnacker-Nootdorp				2.550.898
Rijswijk	12FRK001	Fietspad 't Haantje	FKM	32.206
Rijswijk	13FRK001	Opwaarderen fietsvoorzieningen Rembrandtkade	FKM	229.547
Rijswijk	13TRK001	OV bushaltes Rijswijkcluster 2013/2014 fase IV	OV	186.890
Rijswijk	13VRK001	Verkeerseducatie	VV	3.180
Rijswijk	14FRK001	Fietsverb. Rijswijk Buiten Noordhoornseweg-kestanj	FKM	317.650
Rijswijk	14FRK002	Uitbreiding fietsenstallingen Rijswijk	FKM	45.017
Rijswijk	14FRK003	Fietspad S.W. Churchillaan	FKM	311.982
Rijswijk	14FRK004	Fietsenstallingen bij tramhaltes RR Rijswijk	FKM	14.664
Rijswijk	14VRK001	Verkeerseducatie 2013b	VV	1.069
Rijswijk	14VRK002	Verkeerseducatie 2013c	VV	1.750
Rijswijk	14VRK003	30 km-zone Stationskwartier	VV	72.030
Rijswijk	14VRK004	Oversteekplaats L. Kleiweg - Visseringln	VV	8.080
Rijswijk	15FRK001	Uitbreiding fietsparkeercapaciteit woon- en winkelgebieden	FKM	23.600
Rijswijk	15FRK002	Fietsstraat Populierlaan	VMWS	198.773
Rijswijk	15MRK001	DVM Zuidvleugel Wegkantsystemen: optimalisatie VRI's deel 2 (BB27a3)	VMWS	125.558
Rijswijk	15TRK001	Verbeteren trambeïnvloeding Rijswijk BB23c2	OV	361.457
Rijswijk	15VRK001	Verkeersveilige inrichting hoofdwegen Rijswijk A. Herinrichting Treubstraat	VV	250.000
Rijswijk	16MRK0026	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Rijswijk BB27f)	VMWS	310.372
Totaal Rijswijk				2.493.825

B2 Lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger - vervolg

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	2016
Wassenaar	14AWR001	Verkeersregelinstallaties N44	VMWS	835.624
Wassenaar	14FWR001	Verkeersveilh. en bereikbaarh. Wassenaarseslag	FKM	131.250
Wassenaar	14FWR002	Kruispunt Zijdeweg - Wittenburgerweg	FKM	141.374
Wassenaar	14VWR001	Violierenweg-Ter Weerlaan	VV	76.850
Wassenaar	14VWR002	Inrichten veilige schoolzones	VV	2.030
Wassenaar	14VWR003	Rijnlandroute, aansluiting Maaldrift	VV	750.000
Wassenaar	15VWR002	Inrichten veilige schoolzones (deel 1)	VV	38.100
Totaal Wassenaar				1.975.228
Westland	14FWD002	Poelzone, fietsbruggen fase 1a Vlotwateringbrug	FKM	750.960
Westland	14VWD007	verk.maatreg.Boomawatering fase 2 aanl. V.Ruijvenl	VV	863.580
Westland	14VWD010	Rotonde Pijltoeweg/ Middelbroekweg	FKM	860.620
Westland	15VWD001	Verk.maatreg. Boomawatering fase 5a Bochtverbreding Casembrootlaan 35	VV	25.490
Westland	15MWD001	DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales Westland (BB27f)	VMWS	69.299
Totaal Westland				2.569.949
Zoetermeer	13MZR001	Dynamisch parkeer verwijssysteem Dorpstraat	VMWS	287.500
Zoetermeer	14VZR001	Fietslessen groepen 4 en 6	VV	19.950
Zoetermeer	14VZR003	Verwijderen of aanpassen obstakels in fietspaden	VV	26.370
Zoetermeer	15VZR001	Fietslessen groep 4 en 6 basisscholen 2015/2016	VV	31.850
Zoetermeer	15VZR002	Aanpassen Osyiaan ter hoogte van het CKC	VV	18.770
Zoetermeer	15VZR003	Kruising Schoolstr., V. Dieslaan, Clauslaan, Stolberglaan	VV	75.600
Zoetermeer	15FZR006	Aanpassen fietsoversteek Vaartdreef/ Violiervaart	VV	4.330
Zoetermeer	15TZR001	Geluidsmaatregelen Oosterheemlijn	OV	2.000.000
Zoetermeer	15FZR001	Bebording pleinen Mandelabrug	FKM	7.020
Zoetermeer	15FZR004	Verbeteren fietsparkeren Dorpsstraat	FKM	19.850
Zoetermeer	15FZR005	Fietsstallingen bushaltes Zoetermeer	FKM	28.450
Totaal Zoetermeer				2.519.690
ProRail	08LDN001	Fietsstallingen bij NS-stations (Pro-Rail)	FKM	438.016
ProRail	10FDN001	Uitbreiding fietsparkeervoorzieningen NS stations 2010	FKM	886.380
ProRail	14FDN001	Uitbreiding fietsstalling tranche III	FKM	659.000
Totaal ProRail				1.983.396
Provincie Zuid-Holland	13FZH001	Combitunnel Westerlee	FKM	507.047
Provincie Zuid-Holland	13FZH002	Fiets tunnel Maasdijk	FKM	542.355
Provincie Zuid-Holland	13FZH003	sterfietsroute fietsverbinding Vlietpolderplein	FKM	2.568.829
Provincie Zuid-Holland	14FZH001	Energietransitie Fietsverbinding Vlietpolderplein	FKM	500.000
Provincie Zuid-Holland	14FZH002	Fietspad Oude Leede	FKM	146.930
Provincie Zuid-Holland	15VZH001	Rotonde Monster	FKM	1.103.542
Provincie Zuid-Holland	14TSH006	Vernieuwen/ophogen Sint Sebastiaansbrug	OV	1.713.166
Provincie Zuid-Holland	13MSH018d	DRIPS Delft A4	VMWS	338.060
Provincie Zuid-Holland	14MZH001	subsidie DVM Zuidvleugel Reistijdcamera's	VMWS	21.234
Provincie Zuid-Holland	14MZH003	DVM Zuidvleugel Zes DRIP's PZH BB27b3	VMWS	175.545

B2 Lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger - vervolg

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	2016
Provincie Zuid-Holland	14AZH001	Capaciteitsmaatregelen N206/A44	VMWS	211.680
Provincie Zuid-Holland	07VZH001	Reconstructie N233 Duurzaam Veilig	VV	3.872.600
Provincie Zuid-Holland	13VZH001	Rotonde Meerlaan - N206	VV	538.736
Totaal Provincie Zuid-Holland				12.239.723
Rijkswaterstaat	13ADN002	verbreden toerit N14-A4 Leidschendam	VMWS	228.000
Rijkswaterstaat	13ADN003	A13 Rijswijk - Ypenburg verlengen opstelstrook	VMWS	190.400
Rijkswaterstaat	14ADN001	Aansluiting A4-Leidschendam-Zoetermeerse Rijweg	VMWS	917.586
Rijkswaterstaat	14ADN002	Ontvlechten weefbewegingen A13/A4 Prins Clausplein	VMWS	1.533.220
Rijkswaterstaat	15ADN001	Aansluiting A4-Leidschendam-Zoetermeerse Rijweg VRI's BB12c	VMWS	904.336
Totaal Rijkswaterstaat				3.773.542
DON/Wortelboer/Flyover Opleidingen	04VSH002	Dodehoek projecten	VV	157.691
DTV Consultants	15MSH002	Onderst. koppelen VRI's Haaglanden	VMWS	4.750
Faculteit Universiteitsdienst	12FDG006	Procestrekker handhaving fietsparkeren	FKM	8.548
Gemeente Leiden	14FDN002	Onderdoorgang A44 - Niels Borhweg - fase 1 BB42	VMWS	102.259
Haags Centrum voor Onderwijsbegeleiding	07VDN001	Verkeerseducatie voortgezet onderwijs deel 2 (HCO)	VV	112.336
Heijmans Wegen B.V.	10MZR001	Opdracht Swift III Drops	VMWS	57.052
HTM Exploitatie	14TSH005	beschikking Valkenbosbrug	OV	375.000
Mobycon Concordis Groep	14MSH002	Doorgeef e-fiets Haaglanden-uitbreiding	FKM	2.900
OnderwijsAdvies	03VSH003	Verkeersleerkracht/Onderwijsadviseur	VV	639.842
Opdrachten aan derden (tramlijn 1)		Tramlijn 1 (Delft)	OV	855.368
Opdrachten aan derden (tramlijn 19)		Tramlijn 19 (Delft)	OV	32.361
Opdrachten aan derden (Beter Benutten)		Slimreisbudget, wagenpark, nachtdistributie, pendelvervoer	VMWS	139.033
Opdrachten aan derden (BBV)		Studies, begeleiding	VMWS	48.608
Opdrachten aan derden (VV)	05VSH001	BOB	VV	4.682
Opdrachten aan derden (VV)	06VSH002	Alcohol, zeven sloten, Advoss, VVN	VV	10.790
Royal Haskoning DHV	13MSH018	Uitbreiding NDW levering Delft	VMWS	2.000
Stichting Urgenda	13MDN001	Schoon rijden Haaglanden WeShare	VMWS	179.537
Openstaande verplichtingen kleine projecten Haaglanden				48.870.947
Albrandswaard	ALAL002825	Aanp. route buslijn182 ALAL002825	OV	53.000
Totaal Albrandswaard				53.000
Barendrecht	BDBDF02867	Fietspad Oude Maaspad BDBDF02867	FKM	98.000
Barendrecht	BDBDD02898	DVM Zuidvleug VRI onderligg. wegennet 37c (BB) 1e	VMWS	60.000
Barendrecht	BDBDD02899	Verb. funct. verk.reg.cent. 42B (BB) B'drecht BDB	VMWS	19.500
Barendrecht	BDBDD03033	Verb. funct. verkeerscent. BB42, afkoop beheer en onderhoud	VMWS	7.500
Barendrecht	BDBDE03049	Verkeerseducatie Barendrecht 2015	VV	10.000
Totaal Barendrecht				195.000

B2 Lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger - vervolg

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	2016
Capelle aan den IJssel	CYCYH02855	Haltetoeg. Capelle a/d IJssel CYCYH02855	OV	32.000
Capelle aan den IJssel	CYCYH03042	Haltetoegankelijkheid bushaltes De Linie de Duikerlaan	OV	34.000
Capelle aan den IJssel	CYCYD02847	Optimaliseren algeracorridor fase 1 (BB) CYCYD0284	VMWS	495.500
Capelle aan den IJssel	CYCYD02885	DVM Zuidvl. VRI's onderl. wegennet 37c (BB) 1e tra	VMWS	21.500
Capelle aan den IJssel	CYCYD02886	Optimalisatie Algeracorridor fase 2 (BB) CYCYD0288	VMWS	76.000
Capelle aan den IJssel	CYCYD03034	Extra objectcamera BB maatregel 46	VMWS	19.000
Capelle aan den IJssel	CYCYD03038	Verb. funct. verk.reg.cent. (BB37C) en opt. Algeracorridor (BB46)	VMWS	30.000
Capelle aan den IJssel	CYCYD03066	Verbeteren kruispunt Capelseweg-Bermweg-Kanaalweg-route 06/11	VMWS	151.000
Totaal Capelle aan den IJssel				859.000
Hellevoetsluis	HEHEH03019	Toegankelijkheid Halteplaatsen 2015 HEHEH03019	OV	15.000
Totaal Hellevoetsluis				15.000
Krimpen a/d IJssel	KYKYH03046	Haltetoegankelijkheid 9 bushaltes voor mindervaliden	OV	72.000
Krimpen a/d IJssel	KYKYD03043	Verb. funct. verk.reg.cent.afkoop B&O BB maatregel 37C en 42B	VMWS	2.130
Krimpen a/d IJssel	KYKYD03047	Optimaliseren Algeracorridor, monitoring (BB46)	VMWS	27.500
Krimpen a/d IJssel	KYKYV03037	Fietspad en verkeerseducatie Krimpenerwaard College	VV	191.000
Krimpen a/d IJssel	KYKYE03073	Verkeerseducatie Krimpen aan den IJssel 2015	VV	2.500
Totaal Krimpen a/d IJssel				295.130
Lansingerland	LALAC02860	P+R Westpolder-Bolwerk (QWRV) LALAC02860	FKM	882.750
Lansingerland	LALAF02380	Regionale fietsroute 7 LALAF02380	FKM	96.600
Lansingerland	LALAF02611	Fietspad Kasteel-Rodenrijs (sfr) LALAF02611	FKM	438.000
Lansingerland	LALAK02827	Fietsparkeervoorziening OV haltes Lansingerland LA	FKM	34.500
Lansingerland	LALAK02853	Fietsparkeren westpolder fase 3 (QWRV)LALAK02853	FKM	71.500
Lansingerland	LALAH02864	Haltetoeg. L'singerland Groendalseweg LALAH02864	OV	17.500
Lansingerland	LALAV03071	30km/u-zone Pastoor Verburghweg/Noordersingel	VV	31.500
Lansingerland	LALAV03072	30km/u-zone Sterrenweg	VV	6.500
Lansingerland	LALAV03025	Veilige schoolomgeving Wilderszijde	VV	46.000
Totaal Lansingerland				1.624.850
Maassluis	MAMAH03022	Bushaltetoegankelijkheid 2015	OV	10.000
Maassluis	MAMAE03021	Verkeerseducatie Maassluis 2015	VV	7.500
Totaal Maassluis				17.500
Nissewaard	NINIH03044	Haltetoegankelijkheid Nissewaard 2015	OV	164.000
Nissewaard	NINID03032	Verb. funct. verk.cent. BB42, afkoop B&O 37C en 42B	VMWS	13.500
Nissewaard	SPSPD02895	Verb. fundt. verk.reg.cent. 42B (BB), verk.camera	VMWS	29.000
Nissewaard	SPSPD02901	Verb. funct. verk.reg.cent. 42B (BB) syst.kopp SP	VMWS	43.250
Nissewaard	SPSPE02858	Verkeerseducatie 2014 Spijkenisse SPSPE02858	VV	9.500
Totaal Nissewaard				259.250

B2 Lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger - vervolg

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	2016
Ridderkerk	RIRIF02859	Fietsvoorz. Rijnsingel-Kievitsweg - route 9 RIRIFO	FKM	209.500
Ridderkerk	RIRIF03048	Reconstructie kruispunt Donkerslootweg-Vlietlaan -route 03/497	FKM	204.500
Ridderkerk	RIRIH03020	Haltetoegankelijkheid Ridderkerk 2015	OV	15.000
Ridderkerk	RIRIE03054	Verkeerseducatie Ridderkerk 2015	VV	3.961
Totaal Ridderkerk				432.961
Rotterdam	RDRDM01098	P+R Kralingse Zoom RDRDM01098	FKM	250.000
Rotterdam	RDRDC02577	Regionale P+R verwijzing RDRDC02577	FKM	300.250
Rotterdam	RDRDF02418	Fietsvoorz Proveniersplein RDRDF02418	FKM	47.500
Rotterdam	RDRDF02726	Fietspad Stieltjesplein (F16) RDRDF02726	FKM	51.000
Rotterdam	RDRDF02729	Fietspad Posthumalaan - route 5 RDRDF02729	FKM	37.250
Rotterdam	RDRDF02749	Fietspad Stadionlaan- Sportlaan RDRDF02749	FKM	175.250
Rotterdam	RDRDF02750	Fietspad Volgerweg RDRDF02750	FKM	178.000
Rotterdam	RDRDF02840	Fietsstraat Schulpweg (BB) RDRDF02840	FKM	65.250
Rotterdam	RDRDF02842	Fietsverbinding G.J. de Jonghweg RDRDF02842	FKM	101.500
Rotterdam	RDRDF02865	Fietsverbinding Parkhaven	FKM	159.000
Rotterdam	RDRDF02875	Molenvliet - route 484 RDRDF02875	FKM	20.500
Rotterdam	RDRDF02880	Fietspad Park 16-hoven Overschiese Kleiweg fase 1	FKM	79.500
Rotterdam	RDRDF02881	Fietspad Crooswijkseweg - route 511RDRDF02881	FKM	28.250
Rotterdam	RDRDF02904	Schakel Sydneystraat - Polderdwarweg	FKM	460.500
Rotterdam	RDRDF03050	Pleinweg Zuidzijde - route 2	FKM	114.750
Rotterdam	RDRDF02713	FidK, metrostation Pernis	FKM	35.000
Rotterdam	RDRDK02744	FidK, OV-haltes Oostpl. Eendr.pl. Dijkz, Leuevh. C	FKM	15.500
Rotterdam	RDRDK02745	FidK, Willemsbrug-Prinsendam-Wilhelminaplein (BB)R	FKM	17.000
Rotterdam	RDRDK02857	Fietsenstalling station R'dam Blaak RDRDK02857	FKM	327.500
Rotterdam	RDRDP02686	Fietsparkeren metrostation Kralingse Zoom (BB) RDR	FKM	41.500
Rotterdam	RDRDP03063	Fietsstroken Jonker Fransstraat	FKM	65.000
Rotterdam	16KRO0008	Fietsparkeren Wilhelminaplein (QWRV)	FKM	23.500
Rotterdam	RDRDO02845	Doorstr. OV Str.w.-Ceintuurb. en adapt. RDRDO02845	OV	113.000
Rotterdam	RDREM02724	Gem.Rdam inpassingontw. toegankelijke tramhaltes R	OV	1.320
Rotterdam	SRSRM02543	Aanpassing keerlus Marconiplein SRSRM02543	OV	37.774
Rotterdam	SRSRM02561	Engineering Keizerswaard SRSRM02561	OV	200.000
Rotterdam	SRSRM02564	Keizerswaard SRSRM02564	OV	2.278.746
Rotterdam	SRSRM02590	Keerlus Marconiplein SRSRM02590	OV	1.881.961
Rotterdam	SRSRM02722	Verbindingsspoor Marconiplein (QWRV)	OV	450.000
Rotterdam	SRSRM02755	Vertragingskosten keerlus Marconiplein SRSRM02755	OV	87.203
Rotterdam	SRSRM02765	Binnenlus Keizerswaard (garants.mat.kst) SRSRM0276	OV	1.378.978
Rotterdam	RDRDH02684	Haltetoegankelijkheid Beverwaardseweg RDRDH02684	OV	48.000
Rotterdam	RDRDH02812	Toegankelijke bushaltes ML Kingweg RDRDH02812	OV	15.000
Rotterdam	RDRDO02656	Verkenning stedenbaanstation Stadionpark (BB) RDRD	OV	168.000
Rotterdam	RDRDO02685	Doorstroming OV maatregel 440 bushalte Rijnhaven (OV	11.000
Rotterdam	RDRDO02819	Programma NTOV - versnelling OV lijnen RDRDO02819	OV	52.998
Rotterdam	RDRDO03012	Nieuwe bushaltes dienstregeling 2015 RDRDO03012	OV	146.000
Rotterdam	RDRDO03045	Haltetoegankelijkheid Rotterdam 2015	OV	972.500

B2 Lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger - vervolg

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	2016
Rotterdam	RDRDF02731	Fietsverkeer Kralingen-Feijenoord (BB)	VMWS	1.010.750
Rotterdam	RDRDM02054	Pettendijk BDU deel RDRDM02054	VMWS	461.366
Rotterdam	RDRDC02848	P+R bewegwijz. op A- en N-wegen (QWRV) (herz) RDRD	VMWS	377.700
Rotterdam	RDRDD02366	Dynamische routebegeleiding (incl 2e fase) RDRDD02366	VMWS	661.700
Rotterdam	RDRDD02761	Verb. functioneren verkeerscentrales R'dam (BB-42A)	VMWS	205.000
Rotterdam	RDRDD02816	Open verkeersdata 44c (BB) RDRDD02816	VMWS	16.500
Rotterdam	RDRDD02852	5 DRIPS in Capelle, Krimpen, V'dingen & S'dam 42b	VMWS	186.500
Rotterdam	RDRDD02888	Verb. funct. verkeersreg.cent. 42B (BB) verkeersc	VMWS	9.750
Rotterdam	RDRDD02900	Verb. funct. verk.reg.cent.42B (BB), kopp.cameras	VMWS	11.000
Rotterdam	RDRDD03026	Tekstdisplays, beter Benutten maatregel 46	VMWS	136.000
Rotterdam	RDRDD03035	verb. funct. verk.centrales BB42, afkoop beheer en onderhoud	VMWS	27.000
Rotterdam	RDRDV02878	Blackspot 2e Rosestraat - Colosseumweg RDRDV02878	VMWS	67.000
Rotterdam	RDRDW02618	Ontsluiting Nesselande 4e fase RDRDW02618	VMWS	1.000.000
Rotterdam	RDRDW02695	Aanleg ventweg Vierhavenstraat RDRDW02695	VMWS	293.250
Rotterdam	RDRDX02404	Inwinnen reistijdgeg A15 corri RDRDX02404	VMWS	49.600
Rotterdam	SRSRD02850	Regelscenarios BB 37C, 42B en 46	VMWS	47.747
Rotterdam	RDRDV03065	30km/uur gebied Stadsdriehoek Laurenskwartier	VV	30.000
Rotterdam	RDRDE02710	Verkeerseducatie Rotterdam 2013 RDRDE02710	VV	11.000
Rotterdam	RDRDE02811	Verkeerseducatie Rotterdam 2014 RDRDE02811	VV	50.000
Rotterdam	RDRDE03030	Verkeerseducatie Rotterdam 2015	VV	63.750
Rotterdam	RDRDV01904	3 Blackspots Hillelaan RDRDV01904	VV	153.100
Rotterdam	RDRDV02391	30 km Groenenhagen RDRDV02391	VV	37.500
Rotterdam	RDRDV02517	Blackspot Spinozaweg-Smeelandseweg DRDV02517	VV	54.250
Rotterdam	RDRDV02701	Spinozaweg herprofilen en saneren blackspots RDR	VV	317.250
Rotterdam	RDRDV02748	Blackspot Groene Kruisweg RDRDV02748	VV	231.750
Rotterdam	RDRDV02751	Blackspot Dorpsweg - Fuitstraat (BS) RDRDV02751	VV	439.500
Rotterdam	RDRDV02754	Blackspot President Rooseveltweg-Marshallweg RDRDV	VV	281.000
Rotterdam	RDRDV02882	Blackspot kruising Motorstraat-Strevelsweg	VV	15.750
Rotterdam	RDRDV02739	Blackspot Tienmorgenseweg - Laan van Nieuw Blankenburg	VV	40.000
Rotterdam	RDRDV03024	BS Pascallweg-Catullusweg RDRDV03024	VV	49.000
Rotterdam	RDRDV03051	Fietspad en Blackspot Maashaven Oostzijde-Putselaan-Dordtselaan "kruispunt Zuiderkruis"- route 5/482	VV	425.000
Rotterdam	RDRDV03057	Sanering Blackspot Kreekhuisenlaan - Grote Kreek/ Reyerdijk	VV	563.000
Rotterdam	RDRDV03062	Blackspot Schiekade-Teilingerstraat	VV	54.500
Totaal Rotterdam				17.813.193
Schiedam	SCSCF01479	Fietspaden 's-Gravelandseweg-Noord SCSCF01479	FKM	85.500
Schiedam	SCSCF02660	Fietspad 's-Gravelandseweg-Schievestte (route 414)	FKM	68.500
Schiedam	SCSCO02702	Trampluss Proveniersbrug + fietspad 's Gravelandsew	FKM	131.000
Schiedam	SCSCP02138	Fietsstalvoorzieningen 2008 SCSCP02138	FKM	33.000
Schiedam	SCSCC02756	Stedelijke distributie Schiedam (QWRV) SCSCC02756	VMWS	72.000
Schiedam	SCSCC02902	Verbeteren functioneren verkeersregelcentrale 42B (BB) systeemkoppeling Schiedam	VMWS	16.000

B2 Lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger - vervolg

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	2016
Schiedam	SCSCC02903	Verbeteren functioneren verkeersregelcentrale 42B (BB) verkeerscamera's Schiedam	VMWS	51.000
Schiedam	16DSC0018	Verbeteren van het functioneren van de verkeersregelcentrale maatregelen 37C en 42B	VMWS	18.500
Schiedam	SCSCV01462	Fietspad Nieuw Mathenessestraat SCSCV01462	VV	857.000
Schiedam	SCSCV01914	Rotonde Nieuwlandplein SCSCV01914	VV	-43.400
Schiedam	SCSCV02180	Verkeerseducatie 2008 SCSCV02180	VV	2.506
Totaal Schiedam				1.291.606
Vlaardingen	VLVLD03009	37C/42B systeemkoppeling Vlaardingen	VMWS	36.500
Vlaardingen	VLVLD03010	42B Plaatsing camera's (BB)	VMWS	72.500
Vlaardingen	VLVLD03036	Verb. funct. verk.centrales BB42 keerscenario	VMWS	18.000
Vlaardingen	16DVL0003	Aanloopsubsidie 37C/42B en eenmalige kosten (BB)	VMWS	17.500
Vlaardingen	16DVL0005	Aanvulling systeemkoppelingen VRI's (BB37C/42B)	VMWS	31.000
Vlaardingen	VLVLE03068	Haltetoegankelijkheid Vlaardingen 2015 VLVLE03068	OV	200.000
Vlaardingen	VLVLE03016	Verkeersveiligheid rotonde Nieuwlandplein	VV	190.000
Vlaardingen	VLVLE02872	Verkeerseducatie Vlaardingen 2014 VLVLE02872	VV	6.500
Vlaardingen	VLVLE02535	Schoolzones 2011 VLVLE02535	VV	19.500
Totaal Vlaardingen				591.500
Westvoorne	WWWVE02834	Verkeersleerkracht Westvoorne WWWVE02834	VV	6.500
Totaal Westvoorne				6.500
De Verkeersonderneming	SRVOX	Beter Benutten Vervolg, diversen	VMWS	2.280.000
De Verkeersonderneming	SRVOX	Beter Benutten, diversen	VMWS	2.536.795
Totaal De Verkeersonderneming				4.816.795
Havenbedrijf Rotterdam	HBRDF02889	BS en fietspad Waalhaven Oostzijde	FKM	181.500
Havenbedrijf Rotterdam	HBRD002861	Pers.vervoer over water in stadsh. 2014 HBRD002861	OV	153.789
Havenbedrijf Rotterdam	HBRWD02896	Realisatie Handhavings- en controlelocatie Tweedweg Rotterdam 43a (BB)	VMWS	72.000
Totaal Havenbedrijf Rotterdam				407.289
ProRail	SRSRP02593	Fietsparkeervoorzieningen bij OV-knooppunten (3e t	FKM	277.000
ProRail	SRSRP02717	ProRail VAT-kst fietsenstalling R'dam Alexander SR	FKM	50.000
ProRail	SRSRP02807	Fietsparkeervoorz. bij OV knooppunt (4e tranche) S	FKM	374.500
Totaal ProRail				701.500
Provincie Zuid-Holland	ZHLAF01963	Fietsr.Noordeindse-Klwijkseweg ZHLAF01963	FKM	678.900
Provincie Zuid-Holland	ZHLAF01964	Fietsroute Noordeindseweg ZHLAF01964	FKM	1.508.059
Provincie Zuid-Holland	ZHRDF02480	Fietspad DOP NOAP zuidzijde ZHRDF02480	FKM	416.500
Provincie Zuid-Holland	ZHWVF00915	Fietspad langs N496 Westvoorne ZHWVF00915	FKM	826.000
Provincie Zuid-Holland	ZHZHM02436	N57/N218 ongelijkvloerse kruising ZHZHM02436	VMWS	1.994.600
Provincie Zuid-Holland	ZHZHD03004	42B verb. funct. verk.centrales syst.kopp. PZH BB	VMWS	54.500
Totaal Provincie Zuid-Holland				5.478.559

B2 Lopende subsidiebeschikkingen per subsidieontvanger - vervolg

Aanvrager	Project nr.	Project	Cat.	2016
RET NV	RERD002275	Tramplus Ridderkerklijn RERD002275	OV	514.625
RET NV	REREM	Toegankelijke tramhaltes (diverse projecten)	OV	4.979.000
RET NV	REREM02762	Stadstram voorfinanciering engineering	OV	174.200
RET NV	RERE002830	Doorstr. OV: proef rijtijdverk. 21/24 RERE002830	OV	257.750
RET NV	SRSRM02564	RET Stedin Keizerswaard SRSRM02564	OV	28.144
RET NV	RERE002736	Doorstromingsmaatregelen OV locatie Eendrachtsweg	OV	58.000
RET NV	RERE003056	Vorbereiding aanpassing metrostation Dijkzigt	OV	175.000
RET NV	RERE003079	Verbetering van de doorstroming van trams bij de passage van het Hofplein (BBV)	OV	954.000
RET NV	RERE003083	OV-Fiets Rotterdam	OV	164.750
RET NV	16ORE0015	Vorbereiding aanpassing metrostation Dijkzigt fase 2	OV	559.500
Totaal RET NV				7.864.969
Rijkswaterstaat Z-H	RWRWR02893	P+R verw.syst. afk. B&O RWRWR02893	FKM	1.848.000
Rijkswaterstaat Z-H	RWRWR02894	P+R clusterborden realisatie (QWRV) RWRWR02894	FKM	1.848.500
Totaal Rijkswaterstaat Z-H				3.696.500
Waterschap Hollandse Delta	HDSPF01847	Fietsroute Aaldijk-Spui HDSPF01847	FKM	431.500
Waterschap Hollandse Delta	HDHDD03013	Beter Benutten maatregel 37C en 42B (BB)	VMWS	37.000
Totaal Waterschap Hollandse Delta				468.500
Arcadis/DTV/Prologistics	SRSRD02808	Regelscenarios BB 37C, 42B en 46	VMWS	2.343
Bleizo	SRSRW02485	Laan van Mathenesse SRSRW02485	VMWS	300.000
Diverse opdrachtnemers	SRSRE	BOB, verkeerseducatie, etc.	VV	3.882
MRDH	16EMR0020	Responsible Young Drivers BOBsport campagne in 2016	VV	13.000
Gemeente Zwijndrecht	ZWZWF02733	Fietsverbinding Brugweg (F16) ZWZWF02733	FKM	120.000
NBd Nationale Bewegwijzeringsdienst	SRSRF03018	Bewegwijzering F16	FKM	3.146
Stadsgewest Haaglanden	SRSRD02835	BB pakket 37A, 44B, 37D en Bereik! 2014 (BB) SRSRD	VMWS	445.000
Openstaande verplichtingen kleine projecten Rotterdam				47.775.974

Bijlage B3 Aanmeldingen

In 2015 hebben gemeenten en andere partijen nieuwe aanvragen voor subsidie ingediend. In november en december is een ronde geweest die zich voornamelijk richtte op aanvragen voor het jaar 2017.

In het eerste kwartaal van 2016 is een opschoonactie gehouden waarbij het aantal aanvragen binnen de voormalig Stadsgewest Haaglanden met een kleine € 15 miljoen is teruggebracht. De aanvragen zijn verder gefaseerd over een periode van 5 jaar. De aanvragen die in het eerste kwartaal van 2016 zijn beschikt, zijn nu ondergebracht in bijlage B2.

B3 Aanmeldingen voormalig Stadsgewest Haaglanden

ID/SGH/SR	Datum	Project	Cat.	Investing	Totaal					
					aanmelding	subsidie	2016	2017	2018	2019
Delft										
026/DT49	dec-09	Verkeerscirculatie TU-Noord Mijnbouwstraat	VMWS	468.000	234.000					234.000
026/DT49	dec-09	Verkeerscirculatie TU-Noord Poortlandplein	VMWS	1.324.840	710.000					710.000
026/DT49	dec-09	Verkeerscirculatie TU-Noord Zuidplantsoen	VMWS	910.000	400.000					400.000
DT50	mrt-13	Fietsstroken Dijkhoornseweg	FKM	60.000	30.000	30.000				
BB17a/QW3013 HGL831/ M205-2	mrt-14	Innovatief modulair fietsparkeren stationsgebied Delft 17a, b, f	FKM	3.865.000	1.997.343	1.997.343				
SGH	15VDT001	Kruising Westlandseweg - Papsouweselaan	VMWS	1.760.000	1.115.000	1.115.000				
64	mrt-14	Verbeteren autobewegwijzering Delft (westelijk deel)	VMWS	140.000	70.000	70.000				
QW3009/DT63 HGL485/BB2	apr-14	Herinrichting Reinier de Graafweg	VMWS	7.401.000	3.062.111		3.062.111			
BBV	apr-14	Aanleg fietsstraat Abtwoudseweg (naar BBV)	VV	562.500						
BBV	mrt-15	Fietsoversteek kruispunt Prinses Beatrixlaan - Westlandseweg (naar BBV)	FKM	80.000						
BBV	mrt-15	Fietsstraat Hooikade/ Zuideinde (naar BBV)	FKM	320.000						
HGL496/073	mrt-15	Verbreden brom-/fietspad Prinses Beatrixlaan	FKM	81.000	35.000	35.000				
SGH	dec-15	Fietsstrook Havenstr. tegenrichting	FKM	70.000	35.000		35.000			
SGH	dec-15	Herinrichten Brasserskade	FKM	120.000	90.000		90.000			
SGH	dec-15	Verplaatsen tramhalte Martinus Nijhofflaan	OV	80.000	40.000		40.000			

B3 Aanmeldingen voormalig Stadsgewest Haaglanden - vervolg

ID/SGH/SR	Datum	Project	Cat.	Investering	Totaal subsidie	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Delft vervolg										
SGH	dec-15	Verbeteren autobewegwijzering Delft, deel 3, objectbewegwijzering	VMWS	60.000	30.000		30.000			
SGH	dec-15	Herinrichten Julianalaan (westzijde)	VMWS	78.000	39.000		39.000			
Totaal					7.887.454	3.247.343	3.296.111	-	-	1.344.000
Den Haag										
DG69	juni-09	Kempstraat	VV	1.000.000	440.000		440.000			
HGL202	15FDG009	Fietspad Finenburg	FKM	850.000	375.000	375.000				
DG75	feb-11	Schoolroutes en schoolomgeving, diverse lokaties cluster UVP12-13	VV	131.120	65.560	65.560				
DG76	jun-11	Willem de Zwijgerlaan	VV	660.000	495.000				495.000	
QW3016	jan-12	P&R Forepark	FKM	806.987	368.487	368.487				
QW3010/ HGL451	jan-12	Verbeteren fiets sterroute Scheveningen	FKM	4.459.731	2.593.731		2.593.731			
HGL087	16FDH0024	Fietspad spoortunnel Hildebrandpl.	FKM	290.000	83.266	83.266				
HGL828	feb-13	Fietsparkeren binnenstad Den Haag (cluster) HGL464	FKM	1.750.000	170.000	170.000				
	feb-13	Fietsvoorzieningen Bankastraat	FKM	1.000.000	500.000	500.000				
HGL067	feb-13	Toeleidend fietspad fietsviaduct A4 - Westvlietweg	FKM	1.500.000	500.000	250.000		250.000		
HGL409	feb-13	Vrijliggend fietspad Madesteinweg	FKM	5.425.000	2.000.000		2.000.000			
HGL??	mrt-13	Fietsvoorzieningen Zuiderparklaan	FKM	3.600.000	1.600.000	1.600.000				
DG98	mrt-14	Herinrichting kruispunt Berensteinlaan/Hengelolaan	VV	300.000	150.000	150.000				
DG99	mrt-14	Herinrichting kruispunt Maartensdijklaan/Meppelweg	VV	300.000	150.000	150.000				
HGL388	apr-14	Fietsvoorzieningen Stationsweg en Wagenstraat (sterfietsroute Rijswijk)	FKM	1.500.000	750.000		375.000	375.000		
HGL??	dec-14	Kwaliteit fietspaden 2015 (cluster)	FKM	700.000	350.000	350.000				
HGL289/838	jun-15	Fietsvoorzieningen smalle deel Laan van Meerdervoort	FKM	2.350.000	900.000	450.000	450.000			
DG103	okt-15	Kinderen Anders Naar School (KANS) 2016	VV	10.000	5.000	5.000				
DG101	okt-15	Veilig leren Fietsen 2016	VV	100.500	50.250	50.250				
DG102	okt-15	Verkeersparcours 2016	VV	42.000	21.000	21.000				
SGH	dec-15	Biking 2 school 2016	VV	70.000	35.000	35.000				
SGH	dec-15	Kinderen Anders Naar School (KANS) 2017	VV	10.000	5.000		5.000			
SGH	dec-15	Veilig leren Fietsen 2017	VV	100.500	50.250		50.250			
SGH	dec-15	Verkeersparcours 2017	VV	42.000	21.000		21.000			
SGH	dec-15	Biking 2 school 2017	VV	70.000	35.000		35.000			
SGH	16KPH0016	Pilot Haagsche stadsfiets A naar B	FKM	50.000	25.000	25.000				

B3 Aanmeldingen voormalig Stadsgewest Haaglanden - vervolg

ID/SGH/SR	Datum	Project	Cat.	Investering	Totaal subsidie	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Den Haag vervolg										
SGH	12FDG007	Knooppuntontwikkeling DHC - fietsparkeren deel 2 (BB21)	FKM		1.425.062	712.531	712.531			
HGL492	mrt-15	Fietsstroken Waalsdorperweg	FKM	850.000	200.000		200.000			
HGL493	jun-15	Sterroutes fiets Den Haag (binnenstad) - Wateringseveld; 2e tranche	FKM	3.250.000	825.000			825.000		
SGH	dec-15	Fietsvoorzieningen Scheveningseweg	FKM	400.000	200.000		200.000			
SGH	dec-15	Kwaliteit fietspaden	FKM	900.000	300.000		300.000			
SGH	dec-15	Fietsvoorzieningen	FKM	1.000.000	200.000		200.000			
SGH		Benoordenhoutseweg								
	dec-15	Fietsvoorzieningen Soestdijkseplein	FKM	2.200.000	750.000		750.000			
SGH	dec-15	Fietsvoorzieningen spoorwegonderdoorgangen Binckhorstlaan	FKM	500.000	150.000		150.000			
SGH	dec-15	Blackspot Kraayensteinlaan - Margaretha van Hennebergweg	VV	250.000	125.000		125.000			
SGH	jan-16	Schoolomgevingen 2016/2017	VV	500.000	250.000	100.000	150.000			
SGH	jan-16	Blackspot aanpak 2017	VV	400.000	200.000		200.000			
Totaal					16.363.606	5.461.094	8.957.512	1.450.000	495.000	-
Leidschendam-Voorburg										
LG27/LG025	feb-13	Verbindingsweg Stompwijk	VV	7.452.000	540.000				540.000	
LG026/LG28	apr-14	Reconstructie Kolfshotenlaan/ Veurs college	VV	300.000	150.000	150.000				
HGL374	apr-14	Fietspaden Mgr. Van Steelaan	FKM	150.000	75.000		75.000			
SGH	apr-16	Duurzaam veilig bij herinrichten Rembrandlaan	VV	100.000	50.000	50.000				
SGH	apr-16	Duurzaam veilig bij herinrichten Irenelaan	VV	100.000	50.000		50.000			
SGH	apr-16	Fietsroute langs de Vliet Fietsstraat (mog. BBV)	FKM	220.000						
SGH	dec-15	Fietsparkeren Randstadrail station Voorburg 't Loo	FKM	116.000	58.000		58.000			
SGH	dec-15	Fietsverbinding Weigelia	FKM	350.000	175.000			175.000		
SGH	dec-15	Verkeersmaatregelen Damplein	VV	100.000	50.000		50.000			
SGH	dec-15	Herinrichting Nieuwstraat te Leidschendam	VV	650.000	25.000		25.000			
Totaal					1.173.000	200.000	258.000	175.000	540.000	-
Midden-Delfland										
MD18/HGL468	mrt-13	Oversteek Lotsweg bij Woudseweg	VV	100.000	75.000	75.000				
MD021/MD20	feb-14	Herinrichting Woudseweg tot 30km-weg	VV	650.000	325.000			325.000		
HGL412	mrt-14	Fietspad A4	FKM	150.000	75.000	37.500	37.500			
Totaal					475.000	112.500	37.500	325.000	-	-

B3 Aanmeldingen voormalig Stadsgewest Haaglanden - vervolg

ID/SGH/SR	Datum	Project	Cat.	Investering	Totaal subsidie	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Pijnacker-Nootdorp										
HGL422/ PP039	nov-10	Fietspad Laan van Nootdorp- Sportparkweg	FKM	150.000	112.500	56.250	56.250			
HGL131	mrt-12	Fietspad Keijzershof fase 2 definitief	FKM	200.000	100.000			100.000		
	16FPN0025	Fietsproject Ruyven - Zuidpolder	FKM	1.525.000	762.500	762.500				
QW3003/ HGL/PP	sep-13	Komkommerweg/Parallelweg overige maatregelen (fietsoversteek)	VV	1.200.000	800.000	400.000			400.000	
HGL797	feb-14	Rood asfalt fietspad Delftsestraatweg	FKM	325.000	162.500	162.500				
PP48PP049	feb-15	Verkeersveiligheidsplan Pijnacker- Nootdorp, maatregelen 2016 (cluster)	VV	120.000	90.000	90.000				
SGH	dec-15	30 km/u- zone Berken- en Bomenbuurt	VV	750.000	110.279		110.279			
HGL269	mrt-14	Fietspad Virulypad F227.5	FKM	1.724.851	420.500	420.500				
Totaal					2.558.279	1.891.750	166.529	100.000	400.000	-
Rijswijk										
M017	nov-13	Bushaltes Rijswijk cluster 2014 fase V	OV	175.750	110.976		110.976			
RK16	apr-14	Verkeersveiligheid Huis te Landelaan/Laan van Zuidhoorn	VV	40.000	20.000	20.000				
HGL799	apr-14	Sterroute 4 fiets in asfalt - Rembrandtkade deel 2	FKM	200.000	100.000		100.000			
HGL798	apr-14	Sterroute 4 fiets in asfalt - Steenlaan	FKM	300.000	150.000		150.000			
RK21	apr-14	Verkeersveilige inrichting hoofd- wegen Rijswijk B. Generaal Spoorln	VV	3.025.000	600.000		600.000			
SGH	15FRK003	Fietsroute langs de Vliet - Jaagpad/ Huis te Hoornkade tot Pasgeld	FKM	1.678.000	414.000	414.000				
SGH	16VRK002	Wijkontsluiting stationskwartier incl. Kiss&Ride schoolzone	VV	435.000	100.000	100.000				
SGH	sep-15	Veilige schoolomgeving 2016-2017	VV	91.940	45.970	45.970				
SGH	dec-15	Fietspad Van Rijnweg t/m Beatrixlaan (RijswijkBuiten - Oude Zwethpad)	FKM	340.000	170.000					170.000
SGH	dec-15	Fietspad Lange Kleiweg t/m fiets- tunnel spoor (RijswijkBuiten - Oude Zwethpad)	FKM	340.000	170.000					170.000
SGH	dec-15	Fietsstraat Kloosterlocatie (RijswijkBuiten - HPS RijswijkBuiten)	FKM	280.000	140.000			140.000		
SGH	dec-15	Fietspad Laan van 't Haantje (Rijswijk- Buiten - HPS Rijswijk- Buiten) fase 1 2 3	FKM	1.585.000	792.500		180.000		612.500	
SGH	dec-15	Fietsstunnel fietspad Prinses Beatrix- laan - Lange Kleiweg (onder spoor)	FKM	4.300.000	2.150.000				2.150.000	
Totaal					4.963.446	579.970	1.140.976	140.000	2.932.500	170.000

B3 Aanmeldingen voormalig Stadsgewest Haaglanden - vervolg

ID/SGH/SR	Datum		Cat.	Investing	Totaal					
	aanmelding	Project			subsidie	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Wassenaar										
WR07	jun-09	Inrichten 60 km/u wegen	VV	232.000	50.000	50.000				
45	jun-11	Sluipverkeer Kerkehout/KokhoornIn	VMWS	400.000	200.000	200.000				
55	jul-11	Asfalteren Storm van 's Gravesandeweg	VV	350.000	145.000	72.500	72.500			
HGL458	mei-12	Fietsoversteek Hogeboomseweg/Jaagpad	FKM	50.000	25.000	25.000				
WR21/061	apr-13	Verhoogde fietsstrook Van Zuylen van Nijveltstraat	VV	450.000	337.500	337.500				
WR19/HGL471	apr-13	Waalisdorperlaan Duurzaam Veilig	FKM	900.000	675.000	675.000				
56	apr-14	Fietsmaatregelen centrum	FKM	150.000	75.000	75.000				
WR15/054	feb-15	Inrichten veilige schoolzones (cluster)	VV	141.800	97.196	97.196				
064/HGL495	mrt-15	Verkeersveiligheid en bereikbaarheid fiets Buurtweg	FKM	750.000	375.000	375.000				
Totaal					1.979.696	1.907.196	72.500	-	-	-
Westland										
HGL402	apr-10	Poelzone, fietsbruggen (Vlotwatering) (cluster)	FKM	1.232.080	616.040	616.040				
HGL401	apr-10	Poelzone, fietspad N211 - Nieuwe Water (cluster)	FKM	1.708.930	726.535	267.028	459.508			
WD34/WD010	feb-12	School-thuisroute Arckelweg	VV	300.000	150.000	150.000				
WD30	feb-12	Fietsvoorzieningen Lange Kruisweg	VV	1.008.000	504.000	504.000				
BB23d3/AI016 /M025	juli-12	Fietsenstallingen bij bushaltes in Westland BB23d (fase 3 = restant)	OV	40.593	40.593	40.593				
WD011	mrt-13	2e Verkeersontsluiting bedrijven-terrein Teylingen te 's-Gravenzande	VV	1.225.000	612.500		612.500			
WD42	mrt-13	Verkeersmaatregelen Boomawatering (cluster)	VV	2.569.163	499.803	499.803				
WD47/HGL483	mrt-14	Aanleg rotonde kruising Haagweg/Molenweg	VV	1.260.000	945.000	945.000				
WD45	mrt-14	N223-Noordlierweg/Oostbuurtseweg, incl. verbreding Noordlierweg	VV	630.000	315.000	315.000				
WD44	mrt-14	Rotonde Coldenhovelaan/Herenlaan	VV	909.000	454.500		454.500			
WD49	apr-14	School-thuisroute 3e fase (Cluster)	VV	604.303	302.151	302.151				
WD016	mrt-15	Bochtverbreding en aanleg uitwijkstroken Noordlierweg	VV	650.000	325.000	325.000				
WD017	mrt-15	Kleine verkeersaanpassingen centrum Kwintsheul	VV	44.000	22.000	22.000				

B3 Aanmeldingen voormalig Stadsgewest Haaglanden - vervolg

ID/SGH/SR	Datum	Project	Cat.	Investering	Totaal subsidie	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Westland vervolg										
SGH	dec-15	School thuis route (cluster 4)	VV	700.000	350.000		350.000			
SGH	dec-15	Aanpassingen kruispunt Kruisbroekweg/Kruisweg	VV	220.000	165.000	165.000				
Totaal					6.028.123	4.151.615	1.876.508	-	-	-
Zoetermeer										
68	mei-10	Ontsluitingsweg Nutricia	VV	500.000	250.000			250.000		
90	mrt-13	Kruising Europaweg/Aziëweg/ Australiëweg	VMWS	105.000	52.500		52.500			
ZR71	apr-13	Australiëweg tussen Van Aalstlaan en Aziëweg	VV	25.000	12.500		12.500			
ZR73/HGL473	apr-13	Kruising Europaweg/Denemarkenlaan	VV	100.000	75.000		75.000			
ZR74/084	apr-13	Kruising Kadelaan/Zijdewerf	VV	300.000	225.000	225.000				
ZR75/085	apr-13	Kruising Van Aalstlaan/Dumeelaan/ Gaardedreef	VV	100.000	75.000		75.000			
ZR77/087	apr-13	Kruising Van Aalstlaan / Van Aalstlaan	VV	350.000	262.500		262.500			
ZR76/086	apr-13	Kruising Van Diestlaan / Van Aalstlaan	VV	300.000	225.000	225.000				
ZR72	apr-13	Reconstructie schoolomgeving Annie M.G. Schmidtschool aan de Nesciohove	VV	200.000	100.000	100.000				
ZR79/089	apr-13	Rotonde Aletta Jacobslaan/ Hugo de Grootlaan/Willem Dreeslaan	VV	85.000	63.750	63.750				
QW3018f/HGL825	jan-14	Fietsenstallingen bij tramhaltes RR Zoetermeer (deel 2)	FKM	101.084	101.084	101.084				
ZR83/HGL479	mrt-14	Maatregelen actieplan verkeers- veiligheid	VV	100.000	75.000	75.000				
HGL478/ZR82	mrt-14	Nachtnet Fiets	FKM	200.000	150.000	150.000				
96	apr-14	Aanpassen fietspaden rotonde Van Stolberglaan/Paltelaan	FKM	90.000	50.000	50.000				
QW	okt-14	Verbeteren afslag A12 Zoetermeer (afslag 6: Oostweg)	VMWS	450.000	300.000	300.000				
ZR84/HGL480	jan-15	Uitvoering lokale aanpak veilig fietsen	FKM	100.000	75.000	75.000				
SGH	dec-15	Fietslessen 2016/2017	VV	45.000	22.500		22.500			
98	apr-15	1e en 2e fase actualisatie bewegwijzering fietspaden	FKM	150.000	75.000	75.000				
95	apr-15	Aanpassen fietsoversteek 3e Stations- straat/Pigmentsingel	FKM	80.000	40.000		40.000			
99	apr-15	Afronden project bromfietsers op de rijbaan	FKM	50.000	25.000	25.000				
102	apr-15	Verhogen fietsoversteek rotonde J.J. van Rijweg/van Leeuwenhoeklaan	FKM	50.000	25.000	25.000				

B3 Aanmeldingen voormalig Stadsgewest Haaglanden - vervolg

ID/SGH/SR	Datum aanmelding	Project	Cat.	Investering	Totaal subsidie	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Zoetermeer vervolg										
SGH	15FZR003	2e fase verwijderen obstakels in fiets- paden/vervangen door fiets- vriendelijke palen 2015	FKM	87.444	43.730	43.730				
SGH	15FZR005	Fietsenstallingen bushaltes Zoetermeer	FKM	37.930	28.450	28.450				
SGH	dec-15	Reconstructie Franklinstraat-Wattstraat	VV	190.000	95.000		95.000			
SGH	dec-15	School-thuisroute	VV	50.000	25.000		25.000			
SGH	dec-15	Verhoogde fiets en voetgangers- oversteken (attentieverhoging)	VV	300.000	150.000		150.000			
SGH	dec-15	Reconstructie Brusselstraat (fietsstraat)	FKM	75.000	37.500		37.500			
SGH	dec-15	Rondje Meerpolder	FKM	250.000	125.000	125.000				
Totaal					2.784.514	1.687.014	847.500	250.000	-	-
Prorail										
SGH	dec-15	Fietsparkeren NS station Laan van NOI	FKM	1.900.000	950.000	950.000				
SGH	dec-15	Fietsparkeren NS station Mariahoeve	FKM	512.000	256.000	256.000				
SGH	dec-15	Fietsparkeren NS station Moerwijk	FKM	121.000	60.500		60.500			
SGH	dec-15	Fietsparkeren NS station Rijswijk	FKM	849.000	424.500			424.500		
SGH	dec-15	Fietsparkeren NS station Ypenburg	FKM	412.000	206.000				206.000	
SGH	dec-15	Fietsparkeren NS station Zoetermeer oost	FKM	289.000	144.500					144.500
Totaal					2.041.500	1.206.000	60.500	424.500	206.000	144.500
Provincie Zuid-Holland										
BB27b	jan-12	DVM Zuidvleugel Maatregelen Operationeel Verkeersmanagement BB27b	VMWS	312.297	143.683	143.683				
BB15	jun-12	Centrale as Westland N213 (BB15)	VMWS	8.800.000	1.147.375		1.147.375			
HGL476	mrt-14	Sterroute Voorburg/CBS	FKM	780.000	390.000	390.000				
Totaal					1.681.058	533.683	1.147.375	-	-	-
RWS										
SGH	mei-12	DVM Zuidvleugel BermDRIP's RWS (BB27b2)	VMWS		249.622	249.622				
SGH	jan-12	Aansluiting A44 Flora-Holland	VMWS	9.250.000	3.000.000	3.000.000				
SGH	jan-12	Aansluiting A4-Leidschendam- Zoetermeerse Rijweg	VMWS	1.888.962	1.358.023	1.358.023				
Totaal					4.607.645	4.607.645	-	-	-	-
Hoogheemraadschap Rijnland										
SGH	dec-15	Fietspaden Nieuwe Driemanspolder	FKM	3.200.000	540.000		540.000			
Totaal					540.000	-	540.000	-	-	-

B3 Aanmeldingen voormalige regio Stadsgewest Haaglanden - vervolg

ID/SGH/SR	Datum aanmelding	Project	Cat.	Investing	Totaal					
					subsidie	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
MRDH										
	nov-15	Bleizo HOV-baan	OV	2.900.000	2.900.000			2.900.000		
Totaal MRDH					2.900.000	-	-	2.900.000	-	-
Haaglanden										
SGH	mei-12	DRIS-panelen lokaal en regionaal OV op stations en P&R's (BB25)	OV	700.000	700.000	700.000				
SGH	mei-16	Gereserveerde projecten Fiets- en ketenmobiliteit	FKM	747.287	747.287	373.644	373.644			
SGH	mei-16	Gereserveerde projecten DVM	VMWS	4.461.309	4.461.309	2.230.654	2.230.654			
SGH	mei-16	Gereserveerde projecten Verkeersveiligheid	VV	628.055	628.055	209.352	418.703			
SGH	mei-16	Gereserveerde projecten halte-toegankelijkheid	OV	1.300.000	1.300.000	500.000	800.000			
SGH	mei-16	Gereserveerde projecten DRIS	OV	800.000	800.000	400.000	400.000			
Totaal					8.636.651	4.413.650	4.223.001	-	-	-
Gemeentelijke projecten										
Delft	mei-16	saldo gemeentelijke projecten								
Den Haag	mei-16	saldo gemeentelijke projecten								
Leidschendam-Voorburg	mei-16	saldo gemeentelijke projecten		20.251	20.251	10.126	10.126			
Midden-Delfland	mei-16	saldo gemeentelijke projecten								
Pijnacker-Nootdorp	mei-16	saldo gemeentelijke projecten								
Rijswijk	mei-16	saldo gemeentelijke projecten								
Wassenaar	mei-16	saldo gemeentelijke projecten								
Westland	mei-16	saldo gemeentelijke projecten								
Zoetermeer	mei-16	saldo gemeentelijke projecten		298.003	298.003		298.003			
Totaal					318.254	10.126	308.129	-	-	-
Totaal aanmeldingen en reserveringen Haaglanden					64.398.226	30.009.586	22.392.140	5.764.500	4.573.500	1.658.500

B3 Aanmeldingen voormalige stadsregio Rotterdam

ID/SGH/SR	Datum aanmelding	Project	Cat.	Investing	Totaal					
					subsidie	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Albrandswaard										
SR	dec-15	Realiseren fietsstraat Hoogvlietse Kerkweg	FKM	250.000	125.000		125.000			
SR	dec-15	Educatie en Infra verkeersveilige Schoolomgeving	VV	125.000	62.500		62.500			
SR	dec-15	30 km/h-zone Welhoeksedijk in Poortugaal	VV	100.000	50.000		50.000			
SR	dec-15	30 km/h-zone Valkensteyn in Poortugaal	VV	100.000	50.000		50.000			
SR	apr-15	Fietsvoorziening Albrandswaardsedijk route 10	FKM	50.000	25.000	25.000				
SR	apr-15	Fietsvoorziening Dorpsdijk - route 476	FKM	75.000	37.500	37.500				
SR	apr-15	Fietsvoorziening Tijsjesdijk - route 11	FKM	80.000	40.000	40.000				
SR	mei-15	Bewegwijzering P&R-metrostations Rhoon en Poortugaal	FKM	20.000	10.000	10.000				
SR	apr-15	Schoolroute Ronde Albrandswaardseweg - Albrandswaardsedijk	VV	80.000	40.000	40.000				
SR	apr-15	Schoolomgeving Don Bosco school	VV	25.000	12.500	12.500				
Totaal					452.500	165.000	287.500	-	-	-
Barendrecht										
SR	dec-15	Verkeerseducatie Barendrecht 2016, 2017, 2018, 2019, 2020	VV	115.000	57.500	11.500	11.500	11.500	11.500	11.500
SR	dec-15	P+R NS Station Barendrecht	FKM	580.000	290.000		145.000	145.000		
SR	dec-15	Fietsvoorzieningen noordoost/west zijde NS station	FKM	750.000	750.000		750.000			
SR	dec-15	Snelfietsroute F16 Bedrijventerrein oost	FKM	300.000	100.000	100.000				
SR	dec-15	Fietsparkeren Station Barendrecht zuidwest	FKM	425.000	212.500	212.500				
Totaal					1.410.000	324.000	906.500	156.500	11.500	11.500
Brielle										
SR	apr-15	30 km/u-zone Rochus Meeuwiszonweg	VV	355.000	6.250		6.250			
SR	apr-15	30 km/u-zone Slagveld	VV	250.000	2.500		2.500			
Totaal					8.750	-	8.750	-	-	-

B3 Aanmeldingen voormalige stadsregio Rotterdam - vervolg

ID/SGH/SR	Datum	Project	Cat.	Investering	Totaal subsidie	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Capelle aan den IJssel										
SR	apr-15	Fietsstalling metrohalte Capelle Centrum	FKM	24.500	24.500	24.500				
SR	apr-15	Fietsstalling metrohalte Slotlaan	FKM	21.000	21.000	21.000				
SR	dec-15	Verbeteren fietsroute 429 Hoofdwegplein noord	FKM		49.000	49.000				
SR	dec-15	Fietspad Slotlaan - nieuwe route	FKM	365.355	180.000		180.000			
SR	dec-15	Kruispunt Rivierweg - Fluitelaan	VV	435.000	108.750		108.750			
SR	dec-15	Kruispunt Rivierweg - Reigerlaan	VV	871.000	217.750		217.750			
SR	dec-15	Kruispunt Rivierweg - Meeuwen- singel	VV	314.000	78.500		78.500			
Totaal					679.500	94.500	585.000	-	-	-
Hellevoetsluis										
SR	dec-15	Schoolroute en oversteek Nelson Mandelalaan	VV	40.000	20.000		20.000			
SR	dec-15	30 km/uur-zone Bloemen en Plantenbuurt	VV		29.000		29.000			
SR	dec-15	Verkeerseducatie Hellevoetsluis 2016	VV	10.000	5.000	5.000				
Totaal					54.000	5.000	49.000	-	-	-
Krimpen aan den IJssel										
SR	dec-15	Herinrichting busstation en vergro- ting P+R (en nieuwe fietsenstalling)	FKM	300.000	187.500		187.500			
Totaal					187.500	-	187.500	-	-	-
Lansingerland										
SR	apr-15	E-Bikettraining Lansingerland	VV	5.000	2.500	2.500				
SR	dec-15	Fietsvoorzieningen Berkelseweg - route 5	FKM	613.500	307.000		307.000			
SR	dec-15	Fietsparkeren Zoro busbaan	FKM	60.000	60.000		60.000			
SR	dec-15	Fietsparkeren metrostations Lansingerland	FKM	300.000	300.000		300.000			
SR	dec-15	Verkeerseducatie Lansingerland 2017	VV	13.000	6.500		6.500			
SR	dec-15	30 km/uur-zone Noordeindseweg (Berkel)	VV	191.400	19.000		19.000			
Totaal					695.000	2.500	692.500	-	-	-

B3 Aanmeldingen voormalige stadsregio Rotterdam - vervolg

ID/SGH/SR	Datum	Project	Cat.	Investering	Totaal subsidie	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Maassluis										
SR	apr-15	Fietsstalling halte Steendijkpolder Hoekse Lijn	FKM	116.000	116.000		116.000			
SR	apr-15	P+R halte Maassluis west Hoekse Lijn	FKM	83.000	83.000		83.000			
SR	apr-15	P+R halte Steendijkpolder Hoekse Lijn	FKM	105.000	105.000		105.000			
SR	apr-15	Verkeerseducatie Maassluis 2016, 2017, 2018	VV	45.000	22.500	7.500	7.500	7.500		
Totaal					326.500	7.500	311.500	7.500	-	-
Nissewaard										
SR	dec-15	OV-knoop Voorne Putten	OV	1.562.000	1.171.500		1.171.500			
SR	dec-15	Verkeersveiligheid schoolomgeving Nissewaard	VV	793.618	396.809		396.809			
SR	apr-15	Schoolomgeving Nissewaard 2016, 2017, 2018	VV	150.000	75.000	25.000	25.000	25.000		
SR	dec-15	Verkeerseducatie Nissewaard 2016, 2017, 2018	VV	81.000	40.500	13.500	13.500	13.500		
Totaal					1.683.809	38.500	1.606.809	38.500	-	-
Ridderkerk										
SR	apr-15	Tweerichtingen fietspad Vlietlaan bij Salem - route 03	FKM	80.000	40.000	40.000				
SR	apr-15	30 km/u-zone Ringdijk Riederwerf	VV	40.000	3.000	3.000				
SR	dec-15	Verkeerseducatie Ridderkerk 2016, 2017, 2018, 2019	VV	56.000	28.000	7.000	7.000	7.000	7.000	
SR	dec-15	30 km/uur-zone Pruimendijk - Oostendam	VV	50.000	2.500		2.500			
Totaal					73.500	50.000	9.500	7.000	7.000	-
Rotterdam										
SR	apr-15	Fietspad Grote Stern - route 07	FKM	950.000	475.000	475.000				
SR	apr-15	Blackspot Colosseumweg - Beukendaal	VV	208.000	104.000	104.000				
SR	apr-15	Blackspot Vuurplaat - Rosestraat (Rotonde)	VV	550.000	275.000	275.000				
SR	apr-15	Blackspot Prinsenlaan - Michelangelostraat	VV	202.000	101.000	101.000				
SR	apr-15	Blackspot Prins Alexanderlaan	VV	80.000	40.000	40.000				
SR	apr-15	Schoolomgeving Rotterdam 2016	VV	150.000	75.000	75.000				
SR	apr-15	Verkeerseducatie Rotterdam 2016	VV	300.000	150.000	150.000				

B3 Aanmeldingen voormalige stadsregio Rotterdam - vervolg

ID/SGH/SR	Datum		Cat.	Investing	Totaal					
	aanmelding	Project			subsidie	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Rotterdam vervolg										
SR	apr-15	Blackspot Matlingeweg - Galateestr.	VV	1.290.000	645.000	645.000				
SR	apr-15	Blackspot Groene Kruisweg - Laning	VV	170.000	85.000	85.000				
SR	apr-15	Fietsvoorzieningen Goudse Rijweg - Vlietlaan route 08	FKM	260.000	130.000	130.000				
SR	apr-15	Blackspot Jonker Fransstraat - Admiraal De Ruijterweg	VV	572.600	286.300		286.300			
SR	apr-15	Blackspot Terbregseweg - Hoofdweg - Boszoom	VV	200.000	100.000	100.000				
SR	dec-15	Fietspad Bergweg - route 421	FKM	2.000.000	1.000.000		1.000.000			
SR	dec-15	Fietspad Krabbendijkestraat - nieuwe route (501A)	FKM	300.000	150.000		150.000			
SR	dec-15	Fietspad Matlingeweg - route 417	FKM	150.000	50.000		50.000			
SR	dec-15	Blackspot Hillelaan-Brede Hilledijk	VV	60.000	30.000		30.000			
SR	dec-15	Blackspot Korte Stadionweg	VV	750.000	375.000		375.000			
SR	dec-15	Blackspot Pretorialaan - Paul Krugerstraat	VV	32.000	16.000		16.000			
SR	dec-15	Verkeersveiligheid schoolomgeving Rotterdam	VV	150.000	75.000		75.000			
SR	dec-15	Verkeerseducatie Rotterdam 2017	VV	300.000	150.000		150.000			
Totaal					4.312.300	2.180.000	2.132.300	-	-	-
Schiedam										
SR	apr-15	Fietspad Beatrixlaan - route 412	FKM	407.000	203.500	203.500				
SR	apr-15	Fietspad Schiedamseweg - route 413	FKM	723.000	362.000		362.000			
SR	apr-15	Asfalteren fietspad Rotterdamsedijk - route 08	FKM	450.000	113.000		113.000			
SR	apr-15	Asfalteren fietspad Horvathweg - route 415	FKM	326.000	82.000			82.000		
SR	apr-15	Asfalteren fietspad Hargalaan - route 411	FKM	485.000	121.250	121.250				
SR	apr-15	Asfalteren fietspad Nieuwe Damlaan - route 411	FKM	790.000	198.000			198.000		
SR	apr-15	Asfalteren fietspad Nieuwe Haven - route 411	FKM	106.000	26.500	26.500				
SR	apr-15	Asfalteren fietspad 's Gravelandseweg zuid - route 414	FKM	465.000	116.250	116.250				
SR	apr-15	Asfalteren fietspad Vlaardingerdijk - route 08	FKM	600.000	150.000			150.000		
SR	apr-15	Rotonde Lange Nieuwstraat - Oranjestraat	VV	440.000	220.000		220.000			
SR	apr-15	Rotonde Westfranklandsedijk - Admiraal De Ruyterstraat	VV	585.000	293.000			293.000		

B3 Aanmeldingen voormalige stadsregio Rotterdam - vervolg

ID/SGH/SR	Datum aanmelding	Project	Cat.	Investering	Totaal					
					subsidie	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Schiedam vervolg										
SR	apr-15	Blackspot Nieuwe Damlaan - Mgr. Nolenslaan	VV	90.000	45.000	45.000				
SR	apr-15	Schoolomgeving Schiedam 2016, 2017, 2018	VV	240.000	120.000	40.000	40.000	40.000		
SR	apr-15	Kruispunt Burg. Van Haarenlaan - Parkweg	VV	160.000	80.000		80.000			
SR	apr-15	Kruispunt Burg. Van Haarenlaan - Piersonstraat	VV	130.000	65.000	65.000				
SR	apr-15	Rotonde Laan van Bol's - Van Beethovenlaan	VV	302.000	151.000	151.000				
SR	dec-15	Fietspad Koemarkt - route 8	FKM	450.000	125.000			125.000		
Totaal					2.471.500	768.500	815.000	888.000	-	-
Vlaardingen										
SR	dec-15	Verkeerseducatie Vlaardingen 2016, 2017, 2018, 2019	VV	80.000	40.000	10.000	10.000	10.000	10.000	
SR	dec-15	Verleggen fietspad Marathonweg bij BP	VV	224.000	112.000		112.000			
SR	jun-15	Verkeerseducatie Vlaardingen 2015 VLVLE03069	VV	12.700	6.350	6.350				
SR	jun-15	Overige maatregelen Marathonweg	VMWS	1.850.000	1.850.000		1.850.000			
SR	jun-15	Fietspaden recreatiegebied Noordoever	FKM	800.000	800.000		800.000			
Totaal					2.808.350	16.350	2.772.000	10.000	10.000	-
Westvoorne										
SR	dec-15	30km/uur-zone dorpscentrum Oostvoorne	VV		12.500		12.500			
Totaal					12.500	-	12.500	-	-	-
MRDH										
SR	apr-15	Verkeerseducatie MRDH 2016, 2017, 2018	VV	1.200.000	600.000	200.000	200.000	200.000		
SR	dec-15	Toegankelijkheid OV	OV	1.000.000	1.000.000	500.000	500.000			
SR	jun-15	Nooduitgangen Metro Eendrachtsp.	OV	3.400.000	3.400.000	3.400.000				
SR	dec-15	Fietskluizen	FKM	600.000	600.000	350.000	200.000	50.000		
Totaal					5.600.000	4.450.000	900.000	250.000	-	-

B3 Aanmeldingen voormalige stadsregio Rotterdam - vervolg

ID/SGH/SR	Datum	Project	Cat.	Investering	Tot. Subsidie	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Hollandse Delta										
SR	apr-15	Aanschaf displays	VV	21.000	10.500	10.500				
Totaal					10.500	10.500	-	-	-	-
Havenbedrijf										
SR	apr-15	Uitbreiding ponton Willemskade	OV	2.100.000	800.000	800.000				
Totaal					800.000	800.000	-	-	-	-
Prorail										
SR	dec-15	Fietsparkeerders NS station Rotterdam-Alexander	FKM	1.500.000	750.000			750.000		
SR	dec-15	Fietsparkeerders NS station Schiedam	FKM	300.000	150.000		150.000			
Totaal					900.000	-	150.000	750.000	-	-
Totaal aanmeldingen en reserveringen Rotterdam					22.475.709	8.901.850	11.426.359	2.107.500	28.500	11.500

Bijlage B4 Afgeronde projecten

In 2015 is een groot aantal projecten gerealiseerd, die in de lijst hieronder zijn vermeld. Het is mogelijk dat hierbij projecten staan die ook nog bij de lopende verplichtingen zijn vermeld. Dat komt voor wanneer de vaststelling eind 2015 heeft plaatsgevonden, maar de eindfactuur nog niet is betaald.

Daarnaast is er ook streep gezet onder enige programma's, waarbij in onderstaande twee gevallen een voorstel is opgenomen voor herbestemming.

Agglonet (Den Haag en omgeving)

Er zijn geen concrete projecten meer. Het voorstel is om de vrijval ad € 2,4 miljoen in te zetten voor Beter Benutten Vervolg (Haaglanden). Door deze aanvulling van regionale middelen kan er optimaal gebruik worden gemaakt van de bijdragen van het Rijk. De rest kan dienen als dekking voor voorbereidingskosten OV.

Infra maatregelen ZoRo-bus (gebied voormalig Stadsgewest Haaglanden)

De reservering van dit geld heeft niet geleid tot een project. Het verdient echter aanbeveling om de vrijval van dit bedrag ad € 0,9 miljoen in te zetten voor een nieuw te realiseren busverbinding tussen de Zilverstraat te Zoetermeer en het in aanleg zijnde vervoersknooppunt Bleizo. Daarvoor is € 2,9 miljoen nodig.

B4 Afgeronde projecten voormalig Stadsgewest Haaglanden

Aanvrager	Project naam	Cat.
Delft	Verhoogde zebra Vrijheidslaan	VV
Delft	Managementproject Stedelijke Distributie (Delft)	VMWS
Den Haag	Parkeer en Reis Hoornwijk Den Haag	FKM
Den Haag	Monsterseweg - kruising landgoed Ockenburgh	FKM
Den Haag	Kwaliteit fietspaden 2013 deel V	FKM
Den Haag	Kwaliteit fietspaden deel AA	FKM
Den Haag	Kwaliteit fietspaden deel AB	FKM
Den Haag	Fietsenstallingen bij tramhaltes RR Den Haag	FKM
Den Haag	Fietspad Waldorpstraat	FKM
Den Haag	regionaal handh. fietsparkeren depot 2014 fase 2	FKM
Den Haag	Herinrichting Groot Hertoginnelaan	VV
Den Haag	Parkeer en Reis Hoornwijk Den Haag	FKM
Den Haag	plaatsing E-laadvoorzieningen in Haaglanden (C-Z)	VMWS
Den Haag	Verbetering schoolomgeving Den Haag (UVP 14/15)	VV
Den Haag	Schoolroutes en schoolomgeving Fahrenheitstraat UVP10-11	VV
Leidschendam-Voorburg	Verkeersmaatregelen Stompwijkseweg	VV
Midden-Delfland	OV-halte lijn 37 Heerensse	OV
Pijnacker-Nootdorp	Rood asfalt fietspad Oudeweg Nootdorp	FKM
Pijnacker-Nootdorp	Fietsroute Kruisweg Nootdorp	FKM
Pijnacker-Nootdorp	Campagneborden verkeersveiligheid	VV
Rijswijk	Fietsroute Zweth fase 1: Fietspad Zweth - Van Rijnweg	FKM

B4 Afgeronde projecten voormalig Stadsgewest Haaglanden - vervolg

Aanvrager	Project naam	Cat.
Wassenaar	Hofcampweg Duurzaam Veilig	VV
Wassenaar	Rotonde Hofcampweg	VV
Westland	Zuidelijke Randweg Naaldwijk (Piet Struijkweg)	VMWS
Westland	School-thuisroute 2e fase - Jan Barendselaan / Voorstraat	VV
Westland	School-thuisroute 2e fase - Hoflaan / Koningin Julianaweg	VV
Westland	School-thuisroute 2e fase - Koningin Julianaweg	VV
Westland	School-thuisroute 3e fase - Verburghlaan en omgeving	VV
Westland	Reconstructie Poeldijksepak	VV
Westland	Schoolthuisroute 2e fase Barendselaan / Voorstraat	VV
Westland	Poelzone, fietspad N211 Nw. Water fase 1a	FKM
Westland	Rotonde Wateringveldsepalder	VV
Westland	Reconstructie Middenzwet te Wateringen	VV
Westland	Poelzone, fietsbruggen fase 1b Brug bij de vispaaiplaats	FKM
Zoetermeer	Aanleg ontsluitingsweg Aralmeer-Oostweg tbv distributiecentrum Miss Etam	VV
Zoetermeer	Communicatie en programmamanagement BB04d	VMWS
Zoetermeer	Verlenging Oosterheemlijn t/m A12/ZORO 1e fase	OV
Zoetermeer	gebiedsaanpak Z'meer fietsnetwerk bedrijventerrein	VMWS
Zoetermeer	Kruising Amerikaweg - Vorstiusrode	VMWS
Zoetermeer	Fietsenst. tramh. RR Z'meer deel 1	FKM
Zoetermeer	Aanl. ontsluit.weg Aralmeer-oostweg distr.MissEtam	VV
Zoetermeer	Fietsst. tramh. RR Z'meer Fietskl. OV-halte V'weg	FKM
Provincie Zuid-Holland	N213 Doelgroepenstrook Westland	VMWS
Provincie Zuid-Holland	Bushaltes Provincie Z-H cluster 2010/1	OV
Provincie Zuid-Holland	3 in 1 (verb. Hoek van Holland Westerlee/kruispunt Westerlee/Verlengde Veilingroute)	VMWS
Provincie Zuid-Holland	N220 aansluiting Heenweg/Papedijk, 's Gravenzande	VV

B4 Afgeronde projecten voormalige stadsregio Rotterdam

Aanvrager	Project naam	Cat.
Albrandswaard	Fiets in de keten Albrandswaard 2012 ALALK02614	FKM
Barendrecht	Fiets in de Keten Barendrecht 2014	FKM
Barendrecht	Fietsvoorziening Dorpsstraat, Boerhavelaan, Hoefslag	FKM
Barendrecht	Haltetoegankelijkheid 2014	OV
Barendrecht	Verbreden fietspad Dierensteinweg	VV
Barendrecht	Verkeerseducatie Barendrecht 2014	VV
Capelle aan den IJssel	Bewaakte fietsenstalling metrostation De Terp (BB)	FKM
Capelle aan den IJssel	Haltetoegankelijkheid Capelle ad IJssel 2011	OV
Capelle aan den IJssel	DVM Zuidvl. VRI onderl.wegnet. 37c (BB) capelle 3e	VMWS
Capelle aan den IJssel	DVM Zuidvl. VRI's onderl. wegennet 37c (BB) 2e tra	VMWS
Capelle aan den IJssel	DVM Zuidvleugel VRI's onderliggend wegennet 37c (BB) Capelle aan den IJssel, eerste tranche	VMWS
Capelle aan den IJssel	Robuustheidsmaatr. Abram van Rijckevorselweg (BB)	VMWS
Capelle aan den IJssel	Verbeteren functioneren verkeerscentrales BB42 afkoop beheer en onderhoud en eenmalige kosten	VMWS
Capelle aan den IJssel	Verbeteren functioneren verkeersregelcentrale (BB 37C) en optimalisatie Algeracorridor (BB 46)	VMWS

B4 Afgeronde projecten voormalige stadsregio Rotterdam - vervolg

Aanvrager	Project naam	Cat.
Capelle aan den IJssel	Verk.camera's Capelle, Beter benutten maatreg. 42B	VMWS
Erasmus MC	Fietsenstalling bij publiektrekkers 20b (BB) Erasmus MC	FKM
Havenbedrijf Rotterdam N.V.	Personenvervoer over water in Stadshavens 2014 (BB)	OV
Hellevoetsluis	Toegankelijkheid Halteplaatsen2015	OV
Hellevoetsluis	Verkeerseducatie Totally Traffic Helinium	VV
Krimpen aan den IJssel	Haltetoegankelijkheid Nieuwe Tiendweg	OV
Krimpen aan den IJssel	Herinrichting Nieuwe Tiendweg	VV
Krimpen aan den IJssel	Kruispunt Burgemeester Aalberslaan - Middenwetering	VV
Lansingerland	Fietsparkeervoorzieningen OV haltes Lansingerland	FKM
Lansingerland	Regionale fietsroute 439 in Oudeland	FKM
Lansingerland	Verlichting fietspad Provincialeweg Landscheiding	FKM
Lansingerland	Verkeerseducatie Lansingerland 2013	VV
Lentiz Onderwijsgroep, Geuzencollege	Verkeersproject Geuzencollege	VV
Maassluis	Asfalteren fp. Laan 1940-1945 / Route 7	FKM
Maassluis	Fietsbrug Maassluisse buitenhaven	FKM
Maassluis	Verkeerseducatie Maassluis 2014	VV
Nissewaard	Fietsverb. Winston Churchillaan (BB) SPSPF02832	FKM
ProNovaCollege	Verkeerseducatie Totally Traffic ProNovaCollege Schiedam	VV
Provincie Zuid-Holland	Fietspad N492 (f581) Rotterdam Hoogvliet (BB)	FKM
Provincie Zuid-Holland	N209 Boterdorpseweg - AVO-laan	OV
Provincie Zuid-Holland	N218 Ronde Kleidijk-Brielseweg Westvoorne	VV
RET N.V.	Bergweg	OV
RET N.V.	Doorstromingsmaatregelen OV locatie Eendrachtsweg (BB)	OV
RET N.V.	Schiedamseweg	OV
RET N.V.	Spanjaardstraat	OV
RET N.V.	Toegankelijke tramhaltes Burg. Le Fevre de Montignylaan (stadstram)	OV
RET N.V.	Toegankelijke tramhaltes Nieuwe Binnenweg deellocatie Eendrachtsplein (Stadstram)	OV
RET N.V.	Toegankelijke tramhaltes Noordsingel (Stadstram)	OV
RET N.V.	Westzeedijk-Kievitslaan	OV
Ridderkerk	Fietspad Populierenlaan	FKM
Ridderkerk	Haltetoegankelijkheid 2011	OV
Ridderkerk	Haltetoegankelijkheid Ridderkerk 2014	OV
Ridderkerk	Verkeerseducatie Ridderkerk 2015 - deel 1	VV
Ridderkerk	Verkeerseducatie Ridderkerk 2015 - deel 2	VV
Rotterdam	Fiets in de Keten deelgemeente Noord	FKM
Rotterdam	Fiets in de Keten deelgemeente Prins Alexander	FKM
Rotterdam	Fiets in de keten Kralingen-Crooswijk RDRDK02641	FKM
Rotterdam	Fiets in de keten Noord RDRDK02637	FKM
Rotterdam	Fiets in de keten Prins Alexander RDRDK02636	FKM
Rotterdam	Fiets in de Keten, deelgemeente Hoogvliet	FKM
Rotterdam	Fiets in de Keten, deelgemeente Kralingen-Crooswijk	FKM
Rotterdam	Fiets in de Keten, Meijersplein - Melanchtonweg - Bushalte Schelpweg	FKM
Rotterdam	Fiets in de Keten, station Blijdorp	FKM

B4 Afgeronde projecten voormalige stadsregio Rotterdam - vervolg

Aanvrager	Project naam	Cat.
Rotterdam	Fietsoversteken Kralingse Zoom (BB) RDRDF02839	FKM
Rotterdam	Fietspad G.K. van Hogendorpweg (sfr)	FKM
Rotterdam	Fietspad Groene Kruisweg (BB) RDRDF02837	FKM
Rotterdam	Fietspad Havenspoorpad	FKM
Rotterdam	Fietspad Maashaven o.z. (BB)	FKM
Rotterdam	Fietspad Rochussenstraat zuidzijde - route 420	FKM
Rotterdam	Fietspad Rosestraat - Roentgenstraat (F16)	FKM
Rotterdam	Fietspad Tunnel SFG, Dwarskleiweg (BB)	FKM
Rotterdam	Fietsparkeervoorzieningen metrostation Marconiplein (BB)	FKM
Rotterdam	Fietsparkeren 2011	FKM
Rotterdam	Fietsparkeren metrostation Kralingse Zoom (BB)	FKM
Rotterdam	Fietsstroomels Rotterdam 2013	FKM
Rotterdam	Fiets tunnel G.K. van Hogendorpweg	FKM
Rotterdam	Fietsvoorz. Hoofdweg en Koningslaan	FKM
Rotterdam	P+R Beverwaard	FKM
Rotterdam	Pilot P+R doelgroep Slinge en Alexander SRSRR02363	FKM
Rotterdam	Tijdelijke P+R Kralingse Zoom	FKM
Rotterdam	Verlichting prof Jonkersbrug	FKM
Rotterdam	Bochtaanpassing Heemraadssingel-Matheneserlaan (BB)	OV
Rotterdam	Doorstroming OV & Proef lijn 21/24 SRSR002805	OV
Rotterdam	Doorstroming OV: Straatweg-Ceintuurbaan en adaptieve Halteertijden (BB)	OV
Rotterdam	Haltetoegankelijkheid Beverwaardseweg	OV
Rotterdam	Haltetoegankelijkheid Rotterdam 2013	OV
Rotterdam	Verbreden tramperrons Rotterdam Centraal (BB)	OV
Rotterdam	Verkenning Stedenbaanstation Stadionpark (BB)	OV
Rotterdam	Voetpad George Hintzenweg	OV
Rotterdam	DVM Zuidvleugel VRI's onderliggend wegennet 37c (BB) Rotterdam 1e tranche	VMWS
Rotterdam	DVM Zuidvleugel VRI's onderliggend wegennet 37c (BB) Rotterdam 2e tranche	VMWS
Rotterdam	Laan op Zuid - herprofilering	VMWS
Rotterdam	Open verkeersdata 44c (BB)	VMWS
Rotterdam	verbeteren functioneren verkeerscentrales BB42, afkoop beheer en onderhoud	VMWS
Rotterdam	Blackspot Dordtselaan-Mijnsherenlaan-Puttershoekstraat	VV
Rotterdam	Blackspot Groene Kruisweg - Aveling	VV
Rotterdam	Blackspot Groeninx van Zoelenlaan - Akkeroord	VV
Rotterdam	Blackspot Mathenesserdijk - Mathenesserbrug - Mathenesserweg	VV
Rotterdam	Blackspot Pleinweg - Wolphaertsbocht	VV
Rotterdam	Blackspot Tienmorgenseweg - Laan van Nieuw Blankenburg	VV
Rotterdam	Blackspot. Boezemweg - Warande	VV
Rotterdam	Blackspot. Giessenweg / Industrierweg	VV
Rotterdam	Blackspot. Laan op Zuid / Lodewijk Pincofsweg	VV
Rotterdam	Blackspot. Molenlaan-Burg. vanKempensingel	VV
Rotterdam	Blackspot. Olympiaweg-Smeetlandseweg	VV
Rotterdam	Herinrichting Burgemeester Baumannlaan	VV
Rotterdam	Verkeerseducatie Rotterdam 2012	VV

B4 Afgeronde projecten voormalige stadsregio Rotterdam - vervolg

Aanvrager	Project naam	Cat.
Rotterdam	Verkeerseducatie Rotterdam 2013	VV
Rotterdam	Verkeersouders 2015	VV
Schiedam	Fp. Harreweg	FKM
Schiedam	Poldervaartroute (excl.A20 Passage) (BB) SCSCF0276	FKM
Schiedam	Poldervaartroute A20 passage (BB) SCSCF02806	FKM
Schiedam	Haltetoegankelijkheid 2014 Schiedam	OV
Spijkenisse	FidK, Bus- en metrostation Spijkenisse Centrum (BB)	FKM
Spijkenisse	Fietsverbinding Winston Churchillaan (BB)	FKM
Spijkenisse	Rotonde Hekelingseweg - Westdijk - Dorpsstraat	VV
Spijkenisse	Totally Traffic Praktijkcollege Spijkenisse	VV
Stadsregio	BOBsport campagne 2014 IVA	VV
Verkeersonderneming	Publiekscampagne (BB)	VMWS
Verkeersonderneming	Rits, Pilot A & B	VMWS
Verkeersonderneming	Spitsmijden Personen op de Ruit/Algera (BB)	VMWS
Vlaardingen	Haltetoegankelijkheid Vlaardingen 2013	OV
Vlaardingen	Haltetoegankelijkheid Vlaardingen 2014	OV
Vlaardingen	Pats!Boem! Lentiz Vlaardingen	VV
WHD	Haltetoegankelijkheid Rotterdamseweg Waterschap HD	OV
WHD	Verb. funct. verk.cent. afk.b&o Bb maatregel 37C en 42B	VMWS
WHD	VRI Ijsselmondse Knoop	VMWS

Bijlage C Projectenlijsten Beter Benutten Vervolg

In 2016 worden de projecten vastgesteld die in aanmerking komen voor het programma Beter Benutten Vervolg. Het Rijk heeft aangegeven dat de geldstromen voor de programma's van de voormalige regio's gescheiden dienen te blijven.

De lijsten laten op dit moment nog een overprogrammering zien:

- In de regio Rotterdam zijn de middelen toereikend voor de Toplijst; voor de projecten van de groslijst moet worden geprioriteerd.
- In de regio Haaglanden moet het programma worden teruggebracht. Voor de bijdrage MRDH is € 11 miljoen beschikbaar, eventueel aangevuld met vrijval vanuit Agglonet. Voor opwaarderen tramlijn 1 is vanuit Beheer en Onderhoud OV additioneel € 10,37 miljoen beschikbaar.

Beter Benutten Vervolg Haaglanden

bedragen in euro's

Project nr.	Project	Cat.	Investering	Rijk		
			excl. BTW	45,25%	MRDH	Derden
Goedgekeurde plannen van aanpak HGL BBV			6.969.650	3.132.143	807.807	3.029.700
HGL-BBV-001	Gebieds- en werkgeversaanpak	VMWS	6.493.650	2.922.143	781.807	2.789.700
HGL-BBV-002	Logistieke efficiency goederentransport	VMWS	476.000	210.000	26.000	240.000
MRDH			45.000.000	12.397.260	10.400.000	22.202.740
HGL-BBV-003	NRR De reiziger op 1 - tramlijn 1 hele traject	OV	45.000.000	12.397.260	10.400.000	22.202.740
Den Haag			21.981.650	9.946.697	6.017.477	6.017.477
HGL-BBV-004	Busplatform Den Haag Centraal	OV	8.853.320	4.006.127	2.423.596	2.423.596
HGL-BBV-006/5	Snelfietsroute Binnenstad-Spoorwijk-Rijswijk-Delft	FKM	620.330	280.699	169.815	169.815
HGL-BBV-005	P+R locaties (nog geen PVA, wel kostenindicatie)	FKM	12.508.000	5.659.870	3.424.065	3.424.065
Delft			12.997.464	5.923.181	3.303.267	3.771.016
HGL-BBV-006/1	Snelfietsroute Schipluiden-Delft -Pijnacker-Zoetermeer	FKM	4.975.566	2.251.444	908.041	1.816.082
HGL-BBV-009	Pieken in fietsintensiteiten Jaffalaan	FKM	2.870.000	1.298.675	785.663	785.663
HGL-BBV-007	Beatrixlaan-Van Foreestweg	VMWS	1.100.000	497.750	301.125	301.125
HGL-BBV-007	Beatrixlaan-Van Foreestweg (fietsoversteek)	VMWS	80.000	36.200	21.900	21.900
HGL-BBV-006/6	Snelfietsroute Vlietroute Delft - Leidschendam	FKM	3.091.313	1.398.819	846.247	846.247
HGL-BBV-008	A4 / Laan van Delfvliet	VMWS	880.585	440.293	440.292	
Leiden/Alphen aan den Rijn/Zoetermeer			8.444.259	3.821.027	-	4.623.232
HGL-BBV-006/3	Snelfietsroute Leiden -Katwijk	FKM	2.067.768	935.665		1.132.103
HGL-BBV-010	Stimuleren E-fietsgebruik	FKM	200.000	90.500		109.500
HGL-BBV-011	HOV verbinding Leiden-Leiderdorp	OV	2.910.000	1.316.775		1.593.225
HGL-BBV-012	fietsparkeerwijssysteem	FKM	550.000	248.875		301.125
HGL-BBV-013	Deelfietsstelsel Biosciencepark	FKM	230.000	104.075		125.925
HGL-BBV-006/2	Snelfietsroute Leiden-Zoetermeer	FKM	2.486.491	1.125.137		1.361.354

Beter Benutten Vervolg Haaglanden - vervolg

bedragen in euro's

Project nr.	Project	Cat.	Investering	Rijk		Derden
			excl BTW	45,25%	MRDH	
Westland			5.066.031	2.292.379	1.386.826	1.386.826
HGL-BBV-006/4a	Snelfietsroute Naaldwijk-Wateringen A	FKM	1.466.031	663.379	401.326	401.326
HGL-BBV-006/4b	Snelfietsroute Naaldwijk-Wateringen B	FKM	3.600.000	1.629.000	985.500	985.500
ITS (exclusief BTW)			11.162.117	4.168.076	6.994.041	-
	Bijdrage ITS Rijk inclusief BTW	VMWS		5.000.000		
	Bijdrage ITS MRDH exclusief BTW	VMWS			5.000.000	
Totaal doorgerekend, inclusief ITS, ex BTW			111.621.171	41.680.763	26.915.377	41.030.991
Beschikbaar budget I&M 5 mln ITS + 45 miljoen minus BTW				42.190.083		
Beschikbaar budget MRDH 11 mln					11.000.000	
Te fourneren budget lijn 1 10,37 miljoen (OIW)					10.366.982	
Agglonet (inzet van het restant)					2.348.272	
					23.715.254	
Benodigd budget Leiden en Alphen (maximaal)						4.623.232
Werelds Netwerk Aan Zee						15.000.000
Benodigd budget overige derden (maximaal)						21.407.759

Beter Benutten Vervolg Rotterdam

bedragen in euro's

Projectnr.	Projectomschrijving	Programma- lijn	Investering totaal	Rijk excl. btw	MRDH excl. btw	Derden excl. btw
RTD-BBV-001	Patrouillerende berger op de ruit van Rotterdam	Rijgedrag	1.591.200	720.000		
RTD-BBV-002	Reisgedrag Spitmijden*	Reisgedrag	3.097.000	1.545.000	765.000	787.000
RTD-BBV-003	Gebiedsaanpak Wonen en Werken 2015-2017	Reisgedrag	26.730.000	16.000.000		8.000.000
RTD-BBV-004	Aanpak bezoeken 2015-2017	Reisgedrag	5.341.000	4.100.000		800.000
RTD-BBV-005	Campagne Filedier 2015-2017	Reisgedrag	1.586.000	649.587	200.000	600.000
RTD-BBV-006	Verminderen hinder door incidenten regio Rotterdam	Rijgedrag	4.640.480	2.288.000		1.872.000
RTD-BBV-008	Logistiek	Logistiek	8.350.000	3.305.785	620.000	3.730.000
RTD-BBV-009	Koepelplan Netwerkversterking	Netwerkversterking	63.976.000	26.300.000	16.500.000	15.653.000
RTD-BBV-012	N218 Stenen Baakplein	Netwerkversterking	4.447.000	700.000		3.600.000
RTD-BBV-013	Vervolgacties fase 1a en 1b stakeholderaanpak Beter Benutten ITS (landelijk PvA; trekker regio Rotterdam)	Rijgedrag	242.000	200.000		
RTD-BBV-014	Rijgedrag en doorstroming - Beïnvloeding Rijgedrag	Rijgedrag	88.400	40.000	40.000	
RTD-BBV-015	Systeemsturing en ITS	Rijgedrag	13.328.500	5.850.000	3.847.668	2.402.332
	Totaal		133.417.580	61.698.372	21.972.668	37.444.332

RTD-BBV-009 Koepelplan Netwerkversterking: Toplijst

Bedragen x € 1.000

Projectnaam	Investering	I&M	MRDH	Derden
OV-knoop Rotterdam - Alexander	10.360	4.660	3.050	2.650
Koppeling fiets BMR - BAR-route	1.301	585	358	358
Brielselaan - Doklaan	1.800	810	495	495
Centrumas Rotterdam	3.475	1.485	995	995
Fietsmaatregelen havengebied	1.065	479	292	294
P+R Hoekselij	1.058	476	291	291
Fietsenstallingen bij OV	1.000	450	550	
Vijfsluizen	10.700	4.815	2.942	2.943
Stenen Baakplein - N218	4.300	700	500	3.100
Totaal	35.059	14.460	9.473	11.126

RTD-BBV-009 Koepelplan Netwerkversterking: Groslijst

Bedragen x € 1.000

Projectnaam	Investing	I&M	MRDH	Derden
Metro station Dijkzigt	5.500	1.475	3.525	500
OV-knoop Blaak	3.700	1.700	400	1.600
Poldervaartroute	1.240	558	341	341
Vulcaanweg - Delflantsedijk	1.620	810	488	322
F15 Ijsselmonde	5.500	2.500	500	2.500
Harmonielaan Barendrecht	3.500	1.530	765	1.205
Sandelingenknop A16	700	315		385
Brug Spijkenisserhaven	2.795	826	662	1.307
CV en OV Maasvlakte	3.485	1.568	958	959
Fietsmaatregelen haven	700	315	192	193
CV en OV Waal/Eemhaven	997	449	274	274
CAR-route Suurhoffbrug	3.850	1.733	1.059	1.059
Personen water RDM-Heijplaat	224	93	56	75
Westfrankenlandsedijk	1.062	478	292	292
Fietsparkeren binnenstad	660	170		490
Last mile havengebied	300	135	83	83
aanlegsteiger watertaxi	115	75		40
Station Schiedam centrum	1.500	675	825	
metrostation Vijfsluizen	1.000	450	550	
Watertaxi Schiedam	291	131	80	80
Totaal	38.739	15.986	11.049	11.704

Bijlage D Quick-wins

In het verleden heeft het Rijk voor beide voormalige regio's geld beschikbaar gesteld voor Quick-wins. De bijgevoegde lijsten voldoen aan de afspraak voor jaarlijkse rapportage aan het Rijk.

Quick-wins Rotterdam Vooruit: focus op knooppunten en best scorende maatregelen

bedragen in euro's

Nr.	Programma			K € (ex BTW)
A	Knoop	P+R (+ontsluiting) Schieveste	Parkeerplaatsen, aanpassing aansluiting op OWN, bewegwijzering	7.800
B	OV (tram)	Flexibiliseringsmaatregelen	Capaciteitsvergroting halte Weena	115
C	Dvm/knoop	P+R verwijzing	Bewegwijzering OWN / HWN	6.778
E	Goederenvervoer	binnenstadsservice	Bundelen bevoorrading binnenstedelijke winkels	367
F	Knoop Alexander Oostzijde	Verbeteren loop- en fietsroutes station	Voetpad George Hinzeweg	104
G	Fiets/knoop	Fietsenstallingen	Diverse locaties	1.000
I	Monitoring	Aanvullende monitoringsmaatregelen	Monitoring voortgang en effecten maatregelen	14
J	OV (tram)	Flexibiliseringsmaatregel	Keerlus Marconiplein	4.362
L	Dvm	Regelscenario's	Aanpassen VRI's Spijkennis	400
M	Knoop	P+R doelgroepsysteem		92
N	Knoop	P+R Heemraadlaan	Spijkennis	1.333
O	Knoop	P+R Westpolder	Lansingerland	2.353
P	Knoop	OV-knoop Voorne Putten	Nissewaard	1.562
Totaal				26.280
Reserveprojecten*				3.120
Totaal				29.400

Vervolg

bedragen in euro's

Nr.	Bijdrage van	Rijk	Regio	Aanvrager verplichten	Totaal te verplicht	Totaal dec. 2015	Voortgang
A	SRR/Schiedam	3.900	1.950	1.950	5.850	4.350	gestart
B	SRR	57	57		115	115	gereed
C	SRR/wegbeheerders	3.389	3.189	200	6.578	6.479	gestart,
E	Rotterdam/Schiedam	184	115	68	299	299	gestart
F	Rotterdam	52	26	26	78	78	gereed
G	Rotterdam/SRR	500	500		1.000	780	gestart
I		7	7		14	14	gereed
J		2.181	2.181		4.362	4.362	gereed
L	SRR/Spijkenisse	200	100	100	300	300	gereed
M	SRR/wegbeheerders	46	23	23	69	69	gestart
N	SRR/Spijkenisse	667	333	333	1.000	1.000	gereed
O	SRR/Lansingerland	1.177	588	588	1.765	1.765	gestart
P	SRR/Nissewaard	781	391	391	1.172	1.172	studie
	Totaal	13.140	9.461	3.679	22.601	20.781	
	Reserveprojecten*	1.560	483	1.077	2.043		vrijval
	Totaal	14.700	9.944	4.756	24.644	20.781	

Quick-wins MIRT

Aanvrager	Project nr.	ID nummers	Project naam	Cat.	Invest.	Totaal subsidies	Waarvan Quick Wins
Gereed							
Zoetermeer	12AZR001	QW3002/081	S Voorsorteervakken Lansinghage	VMWS	833.900	416.900	408.218
Zoetermeer	11TZR003	QW3002/075/AP006	S ZoRo tracé Zoetermeer	OV	2.801.258	1.937.370	862.435
Den Haag	11TDG002	QW3005/M025	S Tramhalte Weidevogellaan	OV	311.010	311.010	155.505
Den Haag	12TDG005	QW3007	S Verbeteren bereik-, leefbaarheid en veiligheid, station Moerwijk	OV	478.500	218.500	218.500
Leidschendam-Voorburg	03TLG001	HGL405/RVE003/ M205-1/QW3015/ LG008/M017	S Masterplan bereikbaarheid Stationsgebied Voorburg	OV	11.276.586	10.076.586	1.008.403
Den Haag	12MDG003	QW3017	S P&R Uithof	VMWS	230.000	66.000	66.000
Den Haag	11FDG007	QW3008a	S Extra fietsenstalling station Leidschenveen	FKM	24.440	24.440	16.300
Pijnacker-Nootdorp	13FPP006	QW3018d/HGL825	S Fietsenstallingen bij tramhaltes RR Pijnacker-Nootdorp	FKM	15.767	15.767	7.884
Beschikt							
Delft	12MDT001	M205-18/QW3003	B QW MIRT DVM/DRIPS - Delft	VMWS	100.950	100.950	50.475
Provincie Z-H	13MSH018d	QW3003d	QW MIRT DRIPS	VMWS	338.060	213.060	213.060
Delft	15MDT001	M205/QW3019	B DVM Zuidvleugel Verkeerscentrales	VMWS	331.900	331.900	165.950
RWS	15MDN002	QW/BB	B DVM Zuidvleugel Berm Drip's	VMWS	1.887.070	249.622	130.000
Wassenaar	14AWR001	M102/QWMIRT	B Sluipverkeer Wassenaar incl. VRI's (QWMIRT)	VMWS	835.624	835.624	400.000
Rijswijk	13FRK001	QW3012a/HGL457	B Opwaarderen fietsvoorziening Rembrandtkade	FKM	320.000	229.547	76.516
Rijswijk	14FRK003	QW3012b/HGL457	B Fietspad S.W. Churchillaan (Verbeteren hoofdfietsstructuur)	FKM	415.976	311.982	123.484
Pijnacker-Nootdorp	14APP001	M119/QW3014/HGL	B Komkommerweg fase 2	VMWS	16.110.025	7.997.178	800.000
Den Haag	14FDG001	QW3018b/HGL825	B Fietsenstallingen bij tramhaltes RR Den Haag	FKM	141.381	141.381	70.690
Leidschendam-Voorburg	14FLG001	QW3018c/HGL825	B Fietsenstallingen bij tramhaltes RR Leidschendam-Voorburg	FKM	98.149	98.149	49.075
Pijnacker-Nootdorp	14FPP001	HGL835/QW3018d	B Bewaakte fietsenstalling RR haltes Nootdorp/Pijnacker-zuid	FKM	235.800	170.800	54.400
Rijswijk	14ARK001	BB16c/RRK001 QW3018e/HGL825	B Reconstructie Haagweg, Fietsstraat en tramhalte Herenstraat	VMWS	7.266.232	4.546.838	6.971
Rijswijk	14FRK004	QW3018e/HGL825	B Fietsenstallingen bij tramhaltes RR Rijswijk	FKM	14.664	14.664	7.332
Zoetermeer	14FZR001	QW3018f/HGL825	B Fietsenstallingen bij tramhaltes RR Zoetermeer (deel 1)	FKM	37.131	37.131	18.566
Zoetermeer	15FZR002	QW3018f/HGL825	B Fietsklemmen OV halte RR	FKM	12.424	12.424	6.212

Quick-wins MIRT - vervolg

Aanvrager	Project nr.	ID nummers	Project naam	Cat.	Invest.	Totaal subsidies	Waarvan Quick Wins
Aanmeldingen/reserve voor DVM-projecten							
Zoetermeer	**	QW3004	Verbeteren afslag A12 Zoetermeer (afslag 6: Oostweg)	VMWS	450.000	300.000	150.000
PZH/Pijnacker-Nootdorp	**	QW3003/HGL/PP	Komkommerweg Parallelweg/overige maatregelen	VV	1.200.000	800.000	600.000
Den Haag/MRDH	12TSH004	QW3006/AP007	Pilot tophalte Hollands Spoor, Den Haag	OV	2.760.504	2.500.504	1.260.504
Delft	**	QW3009/DT63/HGL485/BB2	Herinrichting Reinier de Graafweg	VMWS	7.161.773	3.062.111	3.062.111
Den Haag	**	QW3010/HGL451	Verbeteren fiets sterroute Scheveningen	FKM	4.459.731	2.593.731	727.731
Delft	**	QW3013/HGL831/BB17/M205-2	Innovatief modulair fietsparkeren stationsgebied Delft 17a, b, f	FKM	3.865.000	1.997.343	1.079.563
Den Haag		QW3016	P&R Forepark	VMWS	806.987	368.487	368.487
Delft	**	QW3018a/HGL825	Fietsenstallingen bij tramhaltes RR Delft	FKM	8.166	8.166	4.083
Zoetermeer	**	QW3018f/HGL825	Fietsenstallingen bij tramhaltes RR Zoetermeer (deel 2)	FKM	101.084	101.084	50.542
Stadsgewest Haaglanden	13MSH018	M205-18/QW3003a	B QW MIRT DVM/DRIPS Cluster	VMWS	2.378.027	2.378.027	928.502
Stadsgewest Haaglanden	*	QW3001	B Uitbreiding DVM regionaal wegennet Haaglanden	VMWS	5.989.949	4.352.501	4.352.501
Totaal					73.298.070	46.819.778	17.500.000

Bijlage E

Opgaven Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid

De inventarisatie van onderzoekopgaven en projecten, aangeleverd door ambtenaren en bestuurders van gemeenten, andere overheden en organisaties, heeft geleid tot bijgevoegde lijsten. Deze lijsten kunnen dubbelingen of lacunes bevatten met betrekking tot lopende beschikkingen en bestuurlijke toezeggingen. De vaststelling van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid wordt in de loop van 2016 voorzien. Deze bijlage wordt daarna geactualiseerd.

Beleidsuitwerking

Opgave	Nr.	Omschrijving
Auto	1	Samenwerking van netwerkbeheerders: gezamenlijk benutten van het netwerk: DVM, mobiliteits-management, ITS en meer-netwerk overschrijdende maatregelen.
Auto	2	Nader onderzoek uitvoeren naar toepassing van het betrouwbaarheids criterium.
Duurzame mobiliteit	1	Uitwerken van de ambitie van duurzaamheid / schoon wegverkeer in concrete doelstellingen passend bij de rol van de MRDH.
Duurzame mobiliteit	2	Uitwerking van de verduurzaming van het OV-systeem via de OV-concessies.
Duurzame mobiliteit	3	Opstellen programma duurzaamheid assets OV.
Duurzame mobiliteit	4	Organiseren van de samenwerking tussen de gemeenten bij het realiseren van laadinfrastructuur inclusief het verkennen van (externe) bronnen van financiering (cofinanciering uit de markt/Green Deals etc.).
Fiets	1	Meten van de fietsintensiteiten en routekeuze, het ontwikkelen van een modelsystematiek.
Fiets	2	Ontwikkeling en prioriteitstelling metropolitain fietsnetwerk, inclusief formulering kwaliteitseisen.
Fiets	3	Ontwikkeling aanpak kwaliteitsverbetering bestaand regionaal fietsnetwerk, inclusief eisen t.a.v. verkeersveiligheid.
Fiets	4	Analyse opgave fietsparkeren en rolverdeling.
Fiets	5	Opzetten en uitvoeren campagnes in fietseducatie en -communicatie.
Fiets	6	Opstellen fietsbeleid en uitwerken beleid in herleidbare en meetbare doelstellingen.
Goederenvervoer	1	Oplossen regionale knelpunten en optimaliseren keten: <ul style="list-style-type: none">- Verbeteren logistieke routes van en naar de Mainport en Greenports en betere aansluiting op het verbindende wegennet.- Samenbrengen partijen rond logistiek om kennis te delen, knelpunten op te lossen en activiteiten te ontplooiën.- Afstemmen inefficiënt transport en zwaar transport, met name voor bouwlogistiek, internet-winkelen en allerhande bezorgapplicaties.
Goederenvervoer	2	Slimmer goederenvervoer vraagt ook om gedragsverandering: <ul style="list-style-type: none">- voorlichten van doelgroepen.- Inzichtelijk maken van alternatieven.
Goederenvervoer	3	Vervoer van gevaarlijke stoffen: veilig vervoer stimuleren <ul style="list-style-type: none">- Veilig vervoer stimuleren- Routing afstemmen op toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.
Goederenvervoer	4	Regionale coördinatie en afstemming rond een aantal specifieke thema's rond goederenvervoer: <ul style="list-style-type: none">- Afstemmen vrachtwagen-parkeren.- Afstemmen ontkoppelpunten lange, zware voertuigen (LOP, LZV).- Afstemmen/kennisdelen tussen gemeenten van beperkingen in hoogte, breedte en gewicht (valt onder Beter Benutten Vervolg).- Afstemmen venstertijden stedelijke distributie (is reeds uitgevoerd in regio Rotterdam).- Kennisdelen en coördineren wettelijke omgang met slimme logistiek en nieuwe, logistieke voertuigen, als elektrisch aangedreven voertuigen, platooning, twizzy cargo's.
Goederenvervoer	5	Opstellen plan van aanpak Goederenvervoer ten behoeve van concretisering van rol MRDH

Beleidsuitwerking - vervolg

Opgave	Nr.	Omschrijving
Innovatie	1	Definiëren van Innovatieve, first & last-mile oplossingen, waaronder Rotterdam The Hague Airport, Parkshuttle Rivium en diverse andere opgaven in gemeenten.
Innovatie	2	Uitwerken Weg van de energietransitie N470 en N211, inclusief vertaling naar andere wegen.
Innovatie	3	Vormgeven van de transitie naar zero-emissie in het busvervoer.
Innovatie	4	Uitvoeren proeftuinen/demonstraties zelfrijdend vervoer, inclusief participatie in onderzoeksprogramma's.
Innovatie	5	Stimuleren maatschappelijk medegebruik infrastructuur OV.
Innovatie	6	Zoeken naar compensatie voor wegvallend ontsluitend OV en de trend van vergroting van halteafstanden door. Ontwikkeling van herkomsttransferia, stimuleren voorttransport per fiets en andere vormen van deur-halte vervoer, bijvoorbeeld via efficiënter en met gemeenten afgestemd doelgroepenvervoer.
Innovatie	7	Ondersteunende activiteit: deelnemen aan Community of Practice MobiliteitsInnovatie, waaronder laadpalen voor elektrisch vervoer, kansen en gevolgen van Innovaties (zoals connected driving en big data) voor de wegbeheerder.
Innovatie	8	Ondersteunende activiteit: door ontwikkelen Future Mobility Movement, het netwerk van mobiliteitsInnovatoren in de Zuidelijke Randstad.
Innovatie	9	Opgaven definiëren om met prijsmechanismen de mobiliteitsmarkt beter te laten functioneren.
Ketenmobiliteit	1	Opstellen gezamenlijke agenda Ketenmobiliteit (zie ook tabel 7.11 op pagina 55): a. Methodiek ontwikkelen en toepassen; b. Methodiek ontwikkelen, (pilots) uitvoeren
Ketenmobiliteit	2	Uitwerking aanpak kwaliteit OV-knooppunten: Analyseren kwaliteit, (keten)-regierol MRDH vormgeven, alliantiegesprekken, gebiedsgerichte uitvoeringsplan(nen) opstellen, faciliteren/ coördineren uitvoering, monitoring handhaving kwaliteit.
Ketenmobiliteit	3	Herijking P+R beleid, waaronder koppeling aan doelgroepen, ligging, verwachte gedragseffecten, te verwachten behoefteontwikkeling, bestaande parkeersituatie in omgeving, relatie met parkeerbeleid in de steden, mogelijkheden van tarifiering, criteria voor effectiviteit, monitoring. Op basis hiervan opstellen van een nieuw programma voor uitbreiding en verbetering van P+R.
Ketenmobiliteit	4	Programma fietsenstallingen op OV-knooppunten, inclusief monitoring bezetting fietsstallingen.
Ketenmobiliteit	5	Aanpak weesfietsen en fietswrakken, afspraken handhaving (sociale) veiligheid en kwaliteit (onderhoud en beheer).
Mobiliteitsmanagement	1	Continueren en afmaken Mobiliteitsmanagement acties in het kader van Beter Benutten Vervolg Haaglanden en Rotterdam.
Mobiliteitsmanagement	2	Continueren participatie in en bijdrage aan Bereikbaar Haaglanden en De Verkeersonderneming.
Mobiliteitsmanagement	3	Bepalen visie/strategie op mobiliteitsmanagement in vervolg op Beter Benutten Vervolg (transitieproces).
Mobiliteitsmanagement	4	Een platform mobiliteitsmanagement starten en/of verder uitbouwen in samenwerking met het bedrijfsleven (commitment en slagkracht).
Mobiliteitsmanagement	5	Onderzoek verbeteren functioneren mobiliteitsmarkt.
OV	1	Programma één OV-systeem voor de reiziger.
OV	2	Herijking 'tussenlaag' ontsluitend OV in kader van nieuw aan te besteden concessies.
OV	3	Programma integratie van gemeentelijk doelgroepenvervoer en ontsluitende OV-diensten. Onderdeel is verkennen mogelijke wijze van organiseren en financieren en aan de slag gaan op basis van pilots (bijvoorbeeld Schiedam).
OV	4	Vraagafhankelijk vervoer en vernieuwde lijnvoering: verkennen organisatie openbaar vervoer, in samenwerking met de provincie Zuid-Holland (bijvoorbeeld Hoekse Lijn).
OV	5	Doorzetten programma Stedenbaan, waaronder het stimuleren van verdichting stedelijk programma rond bestaande stations Oude Lijn.
OV	6	Opstellen visie personenvervoer over water
OV	7	Toekomstvisie HOV-net metropoolregio

Beleidsuitwerking - vervolg

Opgave	Nr.	Omschrijving
Verkeersmanagement en ITS	1	Aanpak van verstoringen: het beter afstemmen van wegwerkzaamheden, werken in rustige periodes, juiste gezamenlijke communicatie en inzet van regel-scenario's. - Verbeteren logistieke routes van en naar de Mainport en Greenports en betere aansluiting op het verbindende wegennet.
Verkeersmanagement en ITS	2	Continueren bijdrage aan BEREIK!
Verkeersmanagement en ITS	3	Stimuleren samenwerking: de automobiellindustrie voor de ontwikkeling, marktpartijen voor de implementatie, universiteiten voor de kennisontwikkeling, wegbeheerders voor de aanpassingen van wegen en wegwagkantsystemen en overheden als hoeder van het algemeen belang en de veiligheid.
Verkeersmanagement en ITS	4	Onderzoek naar de effecten en kansen voor zelfrijdend vervoer.
Verkeersmanagement en ITS	5	No-regret stappen zetten om de nieuwe technieken mogelijk te maken. Een aantal gemeenten in de regio staat open om als proeftuin te fungeren.
Verkeersmanagement en ITS	6	Kennisontwikkeling en -deling door onder meer de participatie in onderzoeksprojecten met de provincie Zuid-Holland en TU Delft (bijvoorbeeld in beeld brengen gevolgen en kansen van intelligente auto's).
Verkeersmanagement en ITS	7	Participatie in samenwerkingsverbanden als Dutch Roads en Connekt ten behoeve van het versnellen van (proeven met) zelfrijdend vervoer.
Verkeersmanagement en ITS	8	In het kader van Beter Benutten cofinanciering van projecten om systemen en auto's intelligenter te maken.
Verkeersveiligheid	1	Het stimuleren van kwaliteitsverbetering van de landelijke ongevallenregistratie.
Verkeersveiligheid	2	Het stimuleren en ontwikkelen van verkeersveiligheid beleid vanuit risico-gestuurde benadering, uitgaande van Duurzaam Veilig, een pilot met de tool Safe Cycling Network voor het fietsnetwerk uitvoeren.
Verkeersveiligheid	3	Uitwerken regierol voor gedrag en educatie van specifieke doelgroepen met verhoogd risico, zoals fietsers, jonge automobilisten, jeugd (0-18 jaar) en ouderen. In samenwerking met gemeenten meest effectieve manier bepalen.
Verkeersveiligheid	4	Opdrachtgever Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid voor de uitwerking van het regionale verkeersveiligheidsbeleid (gedragsbeïnvloeding en educatie) in samenwerking met de provincie Zuid-Holland ten behoeve van de gemeenten. Dit vanuit de mindset 'Maak van de nul een punt'.
Verkeersveiligheid	5	Aansluiting zoeken bij andere maatschappelijke thema's en bij mobiliteitsinnovaties die kansen bieden om de verkeersveiligheid te verbeteren.
Verkeersveiligheid	6	Handhaving hoger op de bestuurlijke agenda krijgen.

Projecten in de realisatie-, planstudie- en verkenningfase

Cat.	Fase	Nr.	Projectomschrijving
OV	Realisatie	2	Eindhalte metrolijn E Den Haag Centraal (A).
OV	Realisatie	3	Vervoersknoop BleiZo (F).
OV	Realisatie	4	IC-haltering en verbetering station Blaak (F).
OV	Realisatie	5	4-sporigheid Rijswijk - Delft Zuid (F).
OV	Realisatie	6	6 x per uur Sprinter Oude Lijn (F).
OV	Realisatie	7	Aanleg tramlijn station Delft - TU Wijk (tram 19) (A).
OV	Realisatie	8	Verbetering overstapstations Den Haag Laan van NOI, Blaak en Rotterdam Alexander (A).
OV	Realisatie	9	Opwaarderen tramlijn 1 (Tanthof - Den Haag Centrum) (A).
OV	Realisatie	10	Kwaliteitsverbetering tram 23 Rotterdam Zuid (A).
OV	Realisatie	11	Kwaliteitsverbetering tram 25 (A).
OV	Planstudie	1	Hergebruiken sporen voormalige Hoekse Lijn voor aansluiting op sporen naar Delft, inclusief IC-haltering Schiedam (F).
OV	Planstudie	2	Vergroten capaciteit en robuustheid RandstadRail: samenloopdeel lightrail/metro en capaciteit Rotterdam/Pijnacker (A).
OV	Planstudie	3	Verbetering OV-ontsluiting TU Wijk - Delft Zuid (A).
OV	Planstudie	4	Verbetering ontsluiting Rotterdam The Hague Airport op Meijersplein en in de richting van Delft/Rijswijk(A).
OV	Planstudie	5	Verbetering internationale connectiviteit metropoolregio (Verbinding met Duitsland en tussen Den Haag en België/Frankrijk) (F).
OV	Planstudie	6	OV-ontsluiting en realisatie Station Stadionpark (A+F).
OV	Planstudie	7	Overdag 4 Sprinters per uur tussen Rotterdam en Gouda (F).
OV	Planstudie	8	Opwaarderen tramlijn 1 (Den Haag Centrum - Scheveningen) (A).
OV	Planstudie	9	HOV-verbinding tram Norkfolkterrein Scheveningen (A).
OV	Planstudie	10	Busstation Zuidplein (A).
OV	Planstudie	11	HOV-baan BleiZo (A).
OV	Planstudie	12	Capaciteit stationsplein hollands Spoor (A).
OV	Planstudie	13	Busstation Den Haag CS.
OV	Verkenningen	1	4-sporigheid A12 corridor Den Haag - Gouda (inclusief mogelijke inzet RandstadRail en relatie Binckhorst) en 4-sporigheid Rotterdam - Gouda (F).
OV	Verkenningen	2	Schaalsprong verstedelijk/metropolitaan OV centraal Den Haag, inclusief Internationale Zone (A).
OV	Verkenningen	3	Verbetering Den Haag - Leiden - Schiphol - Amsterdam (internationale connectiviteit) (F).
OV	Verkenningen	4	Corridor R'dam - Drechtsteden (IC, sprinters, Merwede Lingelijn, goederen, verdeling capaciteit Willemspoortunnel op LT) (F).
OV	Verkenningen	5	Visie op HOV Den Haag - Westland - Hoekse Lijn (A).
OV	Verkenningen	6	Verbetering overstapstations Schiedam Centrum en Rijswijk (F).
OV	Verkenningen	7	4-sporigheid Delft Zuid - Schiedam (F).
OV	Verkenningen	8	Verbetering HOV Rotterdam Zuid (A).
OV	Verkenningen	9	Programma Netwerk RandstadRail fase 2 (bredere tramvoertuigen en perrons) op lijnen 6, 12, 16 en 17 plus diverse capaciteitsknoelpunten in centrum Den Haag (A).
OV	Verkenningen	10	HOV Ridderkerk-Drechtsteden (R-net) (A).
OV	Verkenningen	11	HOV-verbinding Rotterdam Alexander - Zoetermeer (A).
OV	Verkenningen	12	HOV-lightrail verbinding Leiden - Zoetermeer (F).
OV	Verkenningen	13	OV-ontsluiting Binckhorst (A).
OV	Verkenningen	14	Ongelijkvloerse verbinding HS - CS (F).
OV	Verkenningen	15	HOV-verbinding Delft - Zoetermeer (A).
OV	Verkenningen	16	HOV-lightrail Rotterdam Centrum - Zoetermeer (A).
OV	Verkenningen	17	Station Schiedam Kethel (incl. tram) (F/A).
OV	Verkenningen	18	HOV-verbinding Rotterdam Alexander - Delft (A).
OV	Verkenningen	19	Oververbinding(en) Rotterdam HOV (F).

Projecten in de realisatie-, planstudie- en verkenningfase - vervolg

Cat.	Fase	Nr.	Projectomschrijving
Auto	Realisatie	1	Poorten en inprickers: N211 Wippolderlaan (A4-N222).
Auto	Realisatie	2	H6-weg Hoek van Holland.
Auto	Realisatie	3	Aansluiting Vijfsluizen.
Auto	Realisatie	4	Rijnlandroute.
Auto	Realisatie	5	Moordrechtboog.
Auto	Realisatie	6	A16 Rotterdam.
Auto	Realisatie	7	Blankenburgverbinding.
Auto	Realisatie	8	Rotterdamsebaan.
Auto	Realisatie	9	Capaciteitsuitbreiding aansluiting Zoetermeer A12.
Auto	Realisatie	10	Uitbreiding A4 tussen N14 en toekomstige Rijnlandroute.
Auto	Realisatie	11	Hooijpolderweg.
Auto	Realisatie	12	Steenen Baakplein.
Auto	Planstudie	1	Poorten en inprickers: <ul style="list-style-type: none"> - Lozerlaan/Erasmusweg. - Prinses Beatrixlaan Rijswijk. - N14.
Auto	Planstudie	2	Parallelstructuur A4-passage.
Auto	Planstudie	3	Verlengde Veilingroute.
Auto	Planstudie	4	A20 Oost.
Auto	Planstudie	5	Capaciteitsverruiming A15 Papendrecht-Sliedrecht.
Auto	Planstudie	6	Noordwestelijke Hoofdroute.
Auto	Planstudie	7	Nieuw Reijerwaard (IJsselmondse knoop).
Auto	Verkenningen	1	Samen met wegbeheerders verkennen, prioriteren en agenderen van (potentiële) knelpunten uit Wegenstudie Haaglanden, Gebiedsverkenning Westland, Wegenstudie stadsregio Rotterdam, MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit, MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag: <ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid Voorne Putten en Havengebied. - Verbreding N57. - Aansluitingen A20 Maassluis-Vlaardingen. - Ontsluiting Westland (centrale as en Bruinsmaknoep). - Volledige aansluiting Zoetermeer Centrum/A12. - A12 Zoetermeer-Voorburg. - N209 bij Benthuizen verlengen richting N11. - Aansluitingen A15 en A29. - Capaciteit Ridderster West=>Noord. - Oeververbinding(en) Rotterdam en Krimpen (N210) (in relatie tot HBAC). - Corridor A4-A13 en Kruithuisweg (tweede ontsluiting Technopolis/Ruyven). - Ontsluiting Oostland (N470/N471/N209). - Verlengde N471, 2e verbinding Pijnacker-Nootdorp. - Doorstroming/leefbaarheid A44/N44 (tunnel Wassenaar?). - Schenkverbinding Den Haag als verbinding tussen Utrechtsebaan en Centrumring. - Zuidelijke Randweg Den Haag (doorstroming op deze bundel).
Auto	Verkenningen	2	A4 -Zuid.
Auto	Verkenningen	3	Schiedam havenroute/kruising Vlaardingerdijk.

Projecten in de realisatie-, planstudie- en verkenningfase - vervolg

Cat.	Fase	Nr.	Projectomschrijving
Fiets	Realisatie	1	Voor diverse kleine fietsprojecten die op stapel staan wordt verwezen naar het IPVa.
Fiets	Planstudie	1	Kruising A4 (exclusief kruising Vliet).
Fiets	Planstudie	2	<p>Programma snelfietsroutes Beter Benutten (Vervolg) Haaglanden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schipluiden-Delft-Pijnacker-Zoetermeer. - eiden-Zoetermeer. - Leiden-Alphen. - Leiden-katwijk (zuid). - Verlengde Velostrada leiden - Den Haag. - Naaldwijk-Wateringen-Rijswijk-Den Haag. - Schipluiden-Delft-Pijnacker-Zoetermeer. - Sterfietsroute Binnenstad-Wateringseveld-Wateringen. - Sterfietsroute Binnenstad-Spoorwijk-Rijswijk-Delft.
Fiets	Verkenningen	1	Programma fietsverbindingen naar OV knooppunten.
Fiets	Verkenningen	2	Programma fietsenstallingen op OV-knooppunten.
Fiets	Verkenningen	3	<p>Programma fietsverbindingen, waaronder onderzoek naar relaties:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Binckhorst-Zoetermeer. - Kruising Vliet van A4-route. - Delft - Rotterdam. - Vlaardingen - Rotterdam - Rotterdam Alexander. - Rotterdam Alexander - Lansingerland. - Kruising A20 (Hofpleinroute). - Spijkenisse - Ridderkerk. - Hellevoetsluis - Rotterdam. - Kralingen - Rotterdam Zuid. - Barendrecht - Rotterdam Zuid. - Hoek van Holland - Naaldwijk. - Naaldwijk - Vlaardingen. - Hoek van Holland - Den Haag (voornamelijk recreatief). - Hoek van Holland - Vlaardingen (voornamelijk recreatief). - Rotterdam.

Bijlage F **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 1 juli 2016 door het algemeen bestuur MRDH

Digitaal uitgebracht juli 2016